

BUDSTIKKA

Norsk Posthistorisk Selskap

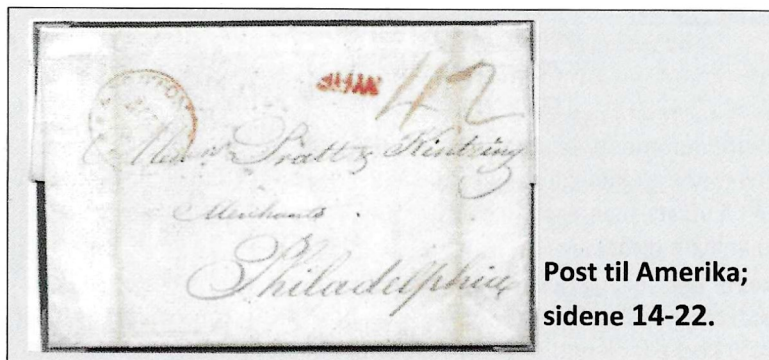
ISSN 1891-8859

Årgang 25 nr. 2
Juni 2020

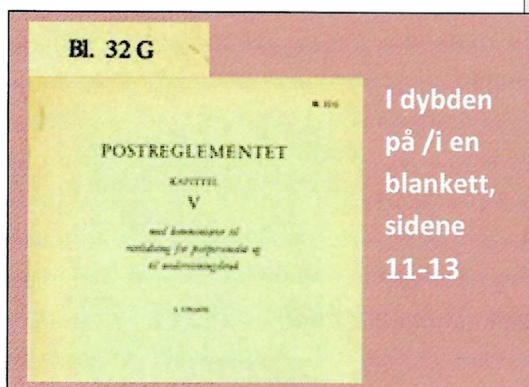
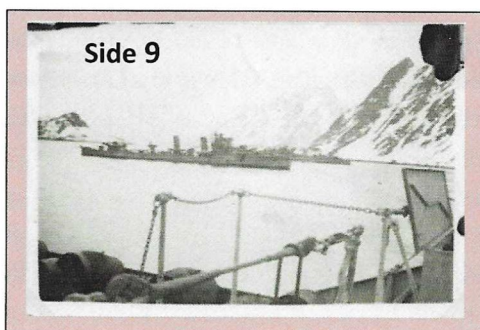


I dette nummer:

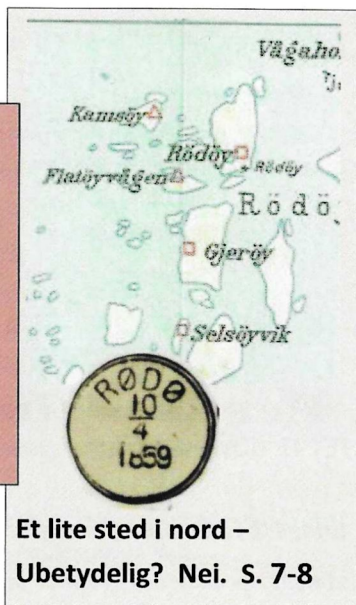
Noen linjer fra redaktøren	2
Dagens applaus	2
Rapport fra Dr. Gellein minnefond	2
Lederens hjørne	3
Inger Greve: Anmeldelse av Norske postuniformer.	4
Arvid Løhre: Fakkelfestetten før OL 1994	5
Tore Haga: Blanket nr. 2	6
Finn H. Eriksen: Posten i Rødøy – Nord-Helgeland	7
Gunnar Melbø: Nye objekter i min samling "Narvik i krig"	9
Oddbjørn Salte: Ørchedalen 1722	10
Arvid Løhre: Postreglement med blankett- nummer til undervisningsbruk	11
Trond Schumacher: Amerikabrev sendt med amerikanske handelsskip til De forente Stater under kaperkrigen i Norge 1807-1814. – Del 1. Fire tidlige 1809 brev	14
Egil H. Thomassen: Forslaget fra Moskva	22
Viktige venner av NPS	24



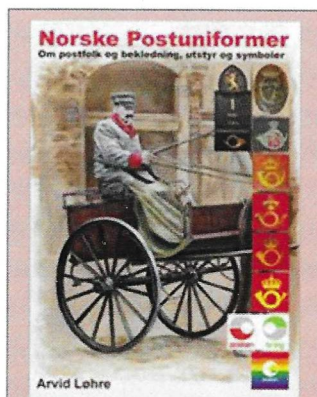
Post til Amerika;
sidene 14-22.



I dybden
på / i en
blankett,
sidene
11-13



Et lite sted i nord –
Ubetydelig? Nei. S. 7-8



Sakkyndig
anmeldelse på
side 4 og 5.



Kommende møter:

19. september 2020

Årsmøte

Arvid Løhre:

**Norske postuniformer. Om
postfolk og bekledning, utstyr og
symboler.**

28. november 2020

Finn H. Eriksen:

Hvorfor samle jernbanepost?



Møtene holdes i 2. etasje,
lokalet "Anton B.", over

Kafé Asylet

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

Budstikka

utkommer i 2020 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 928 56 143
E-post: budstikka@posthistorisk.no
per.erik.knudsen@gmail.com

Norsk Posthistorisk Selskap

Adr.: Postboks 4369, Nydalen
0402 OSLO, Bankgiro: 0540 08 40395

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

Nestleder: Øivind Rojahn Karlsen
Maries vei 12, 3650 Kongsberg
E-post: oivindr@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

: Olav Dyresen
Trudvangveien 2b, 0363 OSLO
E-post: olav.dyresen@hotmail.com

Varamedlemmer:
Ole Jørgen Grann
Mikrobølgen 12c, 1151 OSLO
E-post: ole.grann@ks.no
Øyvind Midtli
Partingtons vei 6, 1726 SARPSBORG
E-post: oivind.midtli@natur-stein.no

Hjemmeside: www.posthistorisk.no

Webredaktør: Jan Lauridsen
E-post: janlauridsen45@gmail.com

Noen linjer fra redaktøren:



På forsiden av dette nummer er høstens møter i NPS annonsert. Skulle det bli noen forandringer, vil det nok bli kunngjort i Budstikka nr. 3 og på hjemmesiden vår. Selv om møter måtte bli utsatt, planlegger jeg at Budstikka skal være i rute, i god tid før høstens første planlagte møte.

I dette nummeret er det en lang hovedartikkel. Det har hendt før og det vil sikkert hende igjen. Redaktøren stiller ikke krav om lengde, bare ønske om kvalitet og/eller engasjement. Skriv kort eller langt. Budstikkas format er kanskje gitt – men husk at sidetallet kan være tøybart

Per Erik

PS: Mere stoff ønskes altså, både til nr. 3 og nr. 4.

Redaktørens lille applaus



går denne gangen til alle av selskapets medlemmer som har brukt tiden på ikke bare familien, men også på sine samlinger av ymse slag. Og som kan kunsten å leve mens vi lever.

Noen kan påstå at vi ikke har evnen til å kjede oss i eget selskap. Det er kanskje sant. Men når vi holder på med våre samleområder, inklusive posthistoriske objekter, så er vi jo aldri alene. Mange av våre brev mm lever jo sine egne liv, for mange av oss er de like levende som vi selv er.

Andre av selskapets medlemmer venter på at du forteller den historien for oss.



Dr. Per Gelleins Minnefond

OPPRETTET 17. NOVEMBER 1984.

RAPPORT FRA DR. PER GELLEINS MINNEFOND 2020

Ved starten av året 2020 er fondets egenkapital på kr 114.091. Av dette er kr 100.000 grunnkapital som ikke kan røres. Fondet har mottatt en rekke donasjoner de seneste årene, men i 2018 og 2019 er fondet bare tilført renteinntekter, i 2019 utgjorde det kr 813.

Årets søknadsfrist har vært kunngjort både på vår hjemmeside og i Budstikka. Etter fristens utløp den 22. mars forelå det to søknader til behandling. Det ble søkt om til sammen kr 11.000. Prosjektene er solide og godt begrunnet. Ifølge fondets statutter skal utdelinger skje i forbindelse med årsmøtet i Norsk Posthistorisk Selskap. Årsmøtet var i år fastsatt til 28. mars. På grunn av den alvorlige situasjonen vedtok styret i NPS den 11. mars å avlyse møtet 28. mars, og utsette årsmøtet til 19. september. Samtidig vedtok styret i NPS at eventuelle tildelinger fra Gelleins minnefond likevel ville bli kunngjort 28. mars. Den 28. mars 2020 kl. 13:00 utdeles kr 7.000 fra Dr. Per Gelleins Minnefond til to prosjekter fordelt slik.

- 1) Krigs- og Feltpostforeningen (KFF) v/ Bjørn Muggerud, kr 4.000, til utgivelse av en bok med tittelen «Norske postoblater og postoblatstempler». Forfattere er Øivind R. Karlsen.
- 2) Norsk Skipsposthistorisk Forening (NSPF) v/ Odd Arve Kvinnesland kr 3.000, til et hefte med arbeidstittel «Russland via Vardø. Dampskipsforbindelsen og postgangen mellom Vardø og Russland.» Forfatter er Jan Lauridsen.

Oslo, 28.3.2020,

Trond Schumacher

Ivar Sundsbø

Arvid Løhre

(Elektronisk godkjent)



Torsdag 12. mars 2020 ble en dag det norske folk kommer til å huske lenge. En dag for historiebøkene. Dagen da en sivil beredskapsplan for smittevern og en rekke påbud og anbefalinger om forventet mellommenneskelig adferd ble kunngjort og innført i landet vårt. På grunn av et livsfarlig virus.

I min lille verden ble 12. mars en svært så hektisk dag. Årsmøtet i Norsk Posthistorisk Selskap måtte avlyses

og Anton B på Asylet avbestilles; Universitetet måtte stenge samme kveld, og en ferdig planlagt doktor-disputas neste dag, som jeg skulle promotere, og hvor opponentene allerede var på vei til Oslo, måtte avlyses. Og ikke minst en fortvilet kandidat som fikk kansellert sin store dag med foredrag og disputas og etterfølgende festligheter – berammet til fredag den 13. – trengte trøst. Det var også dagen da lesesalen på Riksarkivet ble stengt og et avtalt besøk på Hjemmefrontmuseet måtte avlyses. Hjemhenting av «lillegutt» fra en stengt folkehøyskole på Innlandet måtte også gis 1. prioritet. De strengeste lovpålagte regler for sivil adferd vi har hatt siden krigen var med ett et faktum.

Dette skjedde bare en uke etter at jeg den 5. mars hadde opplevd en skikkelig godstund i hobbyen min. Dagen da det lå tre forsendelser i A-4 format i postkassen, som alle bidro til en tre timer lang hyggestund for meg i lenestolen utover kvelden: Postlugaren Nummer 1. mars 2020 fra Norsk Skipsposthistorisk Forening, Tidsskrift for Krigs- og Feltpost Nr. 1/2020(96) fra Krigs- og Feltpostforeningen, og sist men ikke minst, Budstikka Årgang 25 nr. 1, Mars 2020 fra Selskapet vårt. Masse godt stoff som oppsummerte gammel og ny viten om ulike posthistoriske temaer innen vår høyt skattede hobby!

Månedene som fulgte har vært stusselige på alle måter. Med lov- og selvpålagt isolasjon og avstand fra de fleste normale aktiviteter. En tid hvor mange har fått bekreftet at de trives best i en sosial 'setting' med omgang med andre og i betydelig mindre grad i isolasjon og utelukkende eget selskap.

Men ikke alt har vært bare trist. Aktivitetene foran 'skjermen' har generelt økt i den norske befolkningen med digitale møteplasser både i jobb og på fritid. Det gjelder også blant våre venner. Noen har arrangert 'zoom' – eller 'skype'-møter med sine venner, og noen frimerkeklubber har visstnok også prøvd seg med noe begrensede medlemsmøter og 'chatting' med hverandre. En annen positiv ting er at mange har rapportert at de har hatt mye bedre tid nå de siste tre månedene til å bla i albumene sine. Noen har også fortalt meg og redaktøren at de har fått mer tid og lyst til å skrive noe om det som opptar dem i hobbyen vår i denne tid. «Aldri så galt at det ikke er godt for noe», er et velkjent ordtak Dette er en gledelig utvikling, - at flere i Selskapet kommer på banen med nye temaer fra posthistorien.

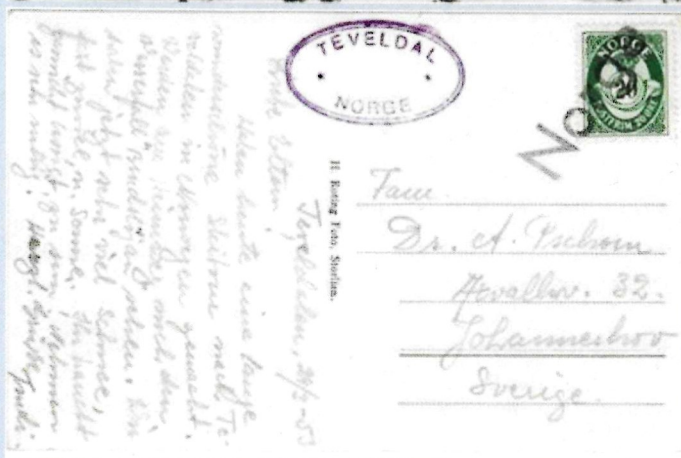
Selv har jeg i våres vært innom nye temaer som Skottlandsbrigadens opphold i Norge i 1945 og brevanalyser av noen av våre tidligste amerika-brev fra kaperkrigen i 1807-14. Det blir spennende å se hva som dukker opp av temaer og ny posthistorisk viten fra mine posthistoriske venner i tiden som kommer.

I vårt kjære naboland Sverige har de valgt en annen strategi for å bekjempe corona-viruset. Vi er mange som følger med på hvordan det vil slå ut blant våre svenske venner. Et viktig poeng her er at vi fortsatt bryr oss litt om hverandre i våre to naboland. Dette gjelder ikke minst de mange 'nordmenn' og svensker i grenseområdene mellom de to landene. I Norge finns det fortsatt noen som har vanskelig for å akseptere resultatet av freden i Brømsebro i 1645, Det var den gang Norge ble mindre og Øst-Trøndelag (Jämtland) blant annet ble avgitt til Sverige.

Med et slikt bakteppe kan det være greit å trekke fram et kort fra grenseområdet mellom Trøndelag og Jämtland som har gått med Meråkerbanen fra Norge til Sverige på 1950-tallet.

I den forbindelse ønsker jeg en udiskuterbar faktum-basert tilbakemelding om hvor og av hvem stempelet 'NORGE', som er brukt til å annullere det norske 20 øres frimerket, er blitt slått.

Er det slått av en postfunksjonær eller konduktør på Meråkerbanen på svensk eller norsk side? Eller kanskje av en funksjonær på riksgrensen ved en grensestasjon i Teveldalen? Eller kanskje på postkontoret i Østersund, der utenlandsposten fra Norge trolig er blitt utvekslet? Kortet er skrevet i Teveldalen 29. mars 1953, nærmere bestemt på på Teveldal fjellstue, som på denne tiden benyttet et eget ovalt gummistempel med tekst 'Teveldal/ Norge' på noen av kortene. Avsenderen er en tysk ski-entusiast som kan berette til sine foreldre at de '*haben heute eine lange wunderschöne skitour nach Teveldalen in Norwegen gemacht*'.



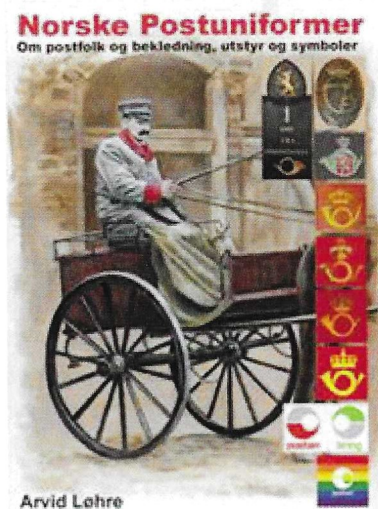
Teveldalen i Trøndelag (tidl. Nord-Trøndelag)

En fortsatt god og virus-fri sommer ønskes dere alle fra
Trond

Norske postuniformer. Om postfolk og bekledning, utstyr og symboler.

En bok av Arvid Løhre; anmeldt av Inger Greve.

Boken Arvid Løhre har skrevet, er **et imponerende arbeid** med innsamling, dokumentering og systematisering av historien om uniformer i Posten. Jeg er spesielt imponert over hvordan han har gravd i ulike kilder som helt sikkert ikke har vært lett tilgjengelige. Det er sitert fra kildene med henvisninger, og det er en stor detaljrikdom om endringer, store og små, blant annet om avvik fra det som var vedtatt. Jeg er også imponert over hvordan han har gravd frem historier knyttet til uniformene og det store omfanget av bilder.



Første del av boken handler om symboler og navn på virksomheten. Så kommer egne kapitler for hvert virksomhetsområde/funksjon med beskrivelser av reglement og bruk av uniformer innenfor hver funksjon. Hele tidsperioden fra 1647 til i dag er dekket.

Mine kommentarer til boken er i det følgende er knyttet til temaer jeg har festet meg spesielt ved.

Posten som navn har eksistert i hele virksomhetens historie. Posthornet som logo kom på 1700- tallet. Det er et paradoks i tider hvor de fleste virksomheter velger nye navn og uttrykk, og det gleder.

Logoen og navnet Postverket som kom i 1935, har nok mange som har levd en stund, et sterkt forhold til. Da jeg begynte i Posten i 1965, var den rådende oppfatning at Postverket var en etat og en viktig del av samfunnets infrastruktur, ikke minst på grunn av bank- og betalingstjenestene på postkontorene. Den gang hadde vi publikum, ikke kunder.

På midten av syttitallet ble markedstenkning sterkere med dedikerte kundekonsulenter mot bedriftsmarkedet. Omleggingen av brevposttjenesten i 1984 til A, B, og C-post var en viktig del av det å tilpasse seg kundenes behov. Tiden for å endre og for å få på plass en ny logo var absolutt moden i 1987, men det var en stor beslutning. Både økonomisk og praktisk var det svært mye som ble berørt. På den tiden var det 2300 poststeder som blant annet skulle ha nye skilt, alt materiell som plakater og blanketter skulle endres, rundt 1000 forskjellige blanketter var i bruk på den tiden. Det var før dataens tid, så rutiner ble sikret med blanketter. Nye uniformer skulle på plass, og biler skulle omlakkeres.

Endringene av visuell profil i 2002 var nok mer en kosmetisk endring, blant annet nye farger. Logoen ble beholdt.

Omprofileringen i 2008 til Posten og Bring var gjennomgripende fordi det handlet om å omprofilere deler av Posten til logistikk-bedrift og bygge ny merkevare, noe de har lyktes svært godt med. Det har vært viktig i en tid hvor det tradisjonelle post-markedet gradvis blir borte.

Uniformshistorien til de ulike personalgruppene

Jeg vil knytte noen kommentarer til uniformering av enkelte av personalgruppene. Historien om uniformering av **kontorpersonale** ved Christiania postkontor, postmesterens iherdige innsats og hvordan den endte, synes jeg er veldig interessant.

Hermann Hjortdahl som var den første formannen i Det Norske Postmannslag, Postens første fagforening, og en av Norges første fagforeninger, stilte seg etter hvert negativ til uniform for kontorpersonalet. Kanskje disse holdningene har medvirket til at det tok rundt 100 år før det ble innført uniform for skrankepersonalet. Fagforeningene har opp gjennom årene har hatt stor innflytelse i Posten.

Postbuduniformene er viet mest oppmerksomhet i boken. Imponerende at postbudforeningen allerede i 1895 kom med et forslag til uniformsreglement med utforming og forslag til slitetider. Og at postbudene skulle medvirke i en komite for å sikre riktig bruk og effektivt innkjøp av materialer gjennom anbud. «Uniformsreglement for postvæsenets tjenestemænd» ble vedtatt av departementet i 1899.

Uniformene ble etter hvert en del av lønns- og arbeidsvilkårene for postbud, og deres organisasjoner forhandlet om vilkårene. Frem til 1950 ble det utbetalt uniforms- og godtgjørelse, og det enkelte bud måtte selv skaffe skredder, men fikk levert knapper og lue. Postbudene hadde uniformsplikt. Det var få kvinner i Posten før 1950, og nesten ingen arbeidet som postbud. Historien som Løhre forteller om de få kvinnene som ble postbud, og hvor vanskelig det var å få uniform for disse, er viktig kvinnehistorie i posten.

De grønne uniformene som kom i 1962 omfattet både postbud og personalet i transporttjenesten. De var i bruk til 1984. Pene uniformer med bra kvalitet og stort sett funksjonelle. Skiftet som skjedde til mer sporty arbeidstøy, var nok ikke det mest heldige man har gjort. Fargen var fortsatt grønn, men veldig anonyme med en liten logo på armen.



Kvinneuniform
1970-tall

I 1993 ble det laget en stor kolleksjon med profiltøy til ulike arbeidsområder. Flott design av en kjent klesdesigner. Klærne som ble levert til postbudene, hadde både dårlig kvalitet og bruksegenskaper. Noe ble nok korrigert underveis, men alt i alt en lite vellykket satsing. I 2003 ble det lansert en ny uniform som var godt likt. Ved den store omprofileringen av Posten i 2008 ble det også innført nye uniformer. Disse er fortsatt i bruk.

En hyggelig opplevelse for meg da jeg bladde i denne boken første gang, var bildet av postbud ved Volda postkontor rundt 1950. To av de som er avbildet, var mine kolleger da jeg begynte på Volda postkontor i 1965, flotte folk.

Historien om **landpostbudenes uniformer** er spesiell og var ukjent for meg. I 1902 ble det startet forsøk med uniformer med samme kamuflasjeaktige farger som norske militæruniformer. Det kom et uniformsreglement i 1905 for landpostbud, men det var ikke uniformsplikt. Stoffet med farge fjellgrå som ble levert, var det samme som i hæren. Løhre tror at beredskapssituasjonen i Norge rundt 1905 kan være årsaken til dette. I 1962 fikk landpostbudene de samme uniformene som postbud.

For **skrankepersonalet ved postkontorene** skjedde det en del utprøving av ensartet bekledning fra 1970 tallet. Først i 1987 ble det innført for alle ansatte i skranketjenesten som en del av omprofileringen av Posten, nye modeller i 1994, 2002 og 2008.



Molde postkontor 1ste kolleksjon vinter 1987-1988

Boken har også et kapittel om **sponsorer og sportsklær**. Fakkelfstafetten før OL på Lillehammer er så vidt nevnt, men jeg savner bilder av klærne som ble brukt under Fakkelfstafetten i boken. Det var et omfattende arrangement som varte i flere måneder og som Posten hadde hovedansvaret for. Postfolk fra hele landet medvirket i tilretteleggingen av løpene og kulturarrangementene om kvelden. Disse skjedde i et samarbeid med kommunene. I 1994 var Posten en av Norges best likte bedrifter i en profilundersøkelse, noe Fakkelfstafetten kan ha medvirket til.

Inger Greve arbeidet i Posten i 36 år. Begynte ved Volda postkontor i 1965. Saksbehandler i Poststyret, har ledet pakkevirksomheten, brevvirksomheten, produksjonen ved postterminalene og transportvirksomheten.

Kolofon Forlag AS. ISBN 978-82-300-2033-3. Pris kr 400,-
Boken kan bestilles gjennom din lokale bokhandler eller en nett-bokhandler. Prisen kan variere, se f.eks. www.haugenbok.no.
Selges også til favørpris kr 350 inklusiv frakt direkte fra forfatteren.
Kontakt Arvid Løhre på tlf. 997 09 422 eller epost: arvid@online.no
På sendinger til utlandet tilkommer porto etter satsene til Posten Norge.

Etter ønske fra Budstikka har **Arvid Løhre** nå skrevet litt om **Fakkelfstafetten før OL 1994**.

Posten fikk ansvaret for å planlegge og gjennomføre Fakkelfstafetten fordi bedriften ble regnet som en spesialist når det gjaldt transport. Og i 1993-94 var Posten fortsatt representert med mange egne ansatte spredt over hele landet. Fakkelfstafetten pågikk i perioden fra 27. november 1993 til 12. februar 1994.

Fakkelen skulle bringes fram gjennom hele landet av om lag 6000 løpere. Disse skulle løpe en kilometer hver i gjennomsnitt, og hadde hvite løpedrakter med blå design. Fakkelfbærerne skulle følges av om lag 1300 eskorteløpere som ble rekruttert blant ansatte i Posten. Hver eskorteløper skulle løpe fem kilometer, og dermed assistere fem stafettløpere.

Begge type løpedrakter hadde Postens logo for Fakkelfstafetten, og profilerte Postens rolle i arrangementet.



Postens eskorteløper.

*Fakkelfstafetten på Røros. **

Eskorteløperne fra Posten var underlagt en "instruks":

Eskorteløpernes oppgave er å:

- * være koordinator for de fem stafettløperne de skal følge.
- * følge opp at fakkelfbærerne kommer i slik fysisk form at de tilfredstiller kravene i god tid før stafetten starter.
- * være fartsholder og sørge for god løpsrytme under selve stafetten.
- * hente ny fakkelf dersom løpernes fakkelf slokner.
- * bringe fram Postens budstikke.
- * assistere fakkelfbærerne i den utstrekningen det er nødvendig.

For å klare oppgaven må eskorteløperne være i god fysisk form. De må uten vanskeligheter kunne løpe fem kilometer på flatt underlag på 30 minutter, fordi dette er framdriften i Fakkelfstafetten.

Som en liten funfact ble fakkelf-ilden fra Fakkelfstafetten *ikke* brukt til å tenne OL-ilden på Lillehammer. Det var meningen at den skulle smelte sammen med OL-ilden fra Athen, men det satte "ringenes herrer" seg imot. Dette ble løst slik at Morgedal-ilden kom fram til Lillehammer på datoen, men ble parkert fram til Paralympics. Da ble den i stedet brukt til å tenne den store fakkelen på nytt for disse lekene.

**) Bilde fra Postmuséet, PMF 8.1.4.00020)*

Postens Blanket nr. 2 er et såkalt **innløsningsbevis** som i sin tid var til bruk for postoppkravssendinger til poståpnerier; såvel brevpost som pakkepost. Hva man den gang brukte dersom adressepoststedet var et postkontor eller en postekspedisjon, går jeg ikke inn på her. Blanket nr. 2 har jeg sett fire trykninger av, og jeg har selv tre av disse. Det er nettopp disse denne artikkelen handler om, og fremstillingen begrenser seg stort sett til den tid disse fire trykningene var i bruk. Vi får imidlertid gjesteopptreden av et par andre blanketter av betydning for historien.

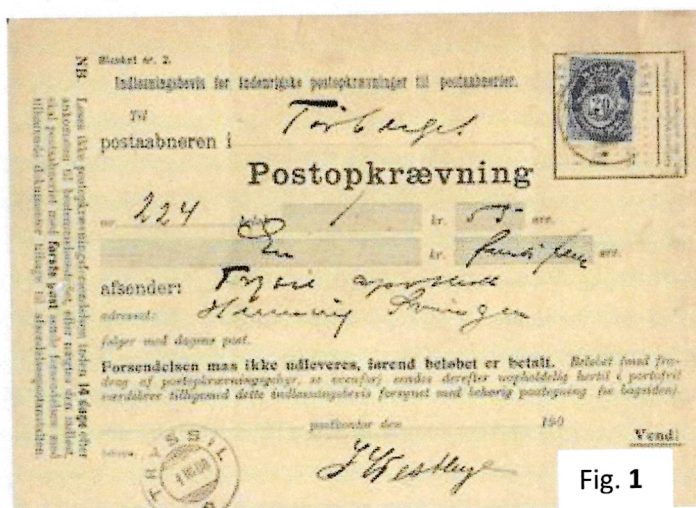


Fig. 1

I fig. 1 vises trykningen av juli 1902, brukt i 1908. Noen vil kjenne denne igjen fra postoppkravskapittelet i brødrene Aunes bok om portotakster m.m., og noen har kanskje sett der i Ellis' & Tottens bok om norsk pakkepost. Alle tre eksemplarene stammer fra Trysil og trolig fra samme kilde. Mitt eksemplar er adressert til Tørbørg poståpneri.

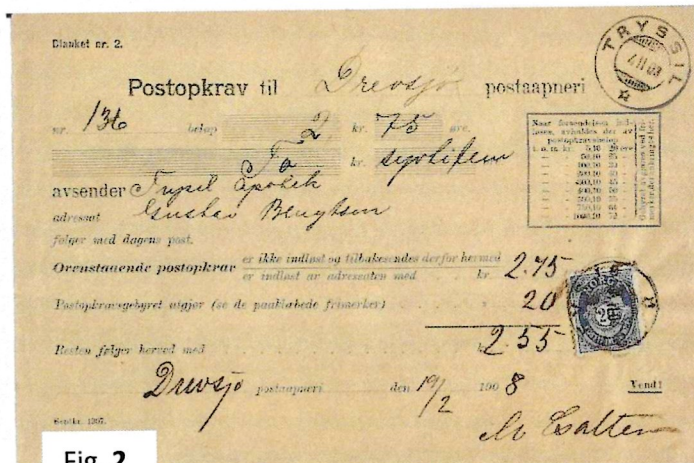


Fig. 2

Vi fortsetter med fig. 2, trykningen av september 1907. Også denne er brukt i 1908 og er sendt fra Trysil, men er adressert til Drevsjø poståpneri. Her ser vi en endret layout, foruten at gebyrtabellen, fig. 3, er fullt synlig fordi poståpneren satte frimerket et annet sted enn anvist.

Innløsningsbeviset ble sendt til adressepoststedet i portofri konvolutt, altså som postsak, samtidig med postoppkravssendingen.

Blanket nr. 208, sendt fra Kristiania 26 V 15 til Hole poståpneri, er trolig en slik konvolutt, se fig. 4.

Naar forsendelsen indløses, avholdes der av postoppkravsbeløp				Gebyret avgjøres ved frimerker, der anbringes her.
t. o. m. kr.	5,10	20	øre	
—	—	50,10	25	
—	—	100,10	30	
—	—	200,10	40	
—	—	300,10	45	
—	—	400,10	50	
—	—	500,10	55	
—	—	750,10	64	
—	—	1000,10	72	

Fig. 3

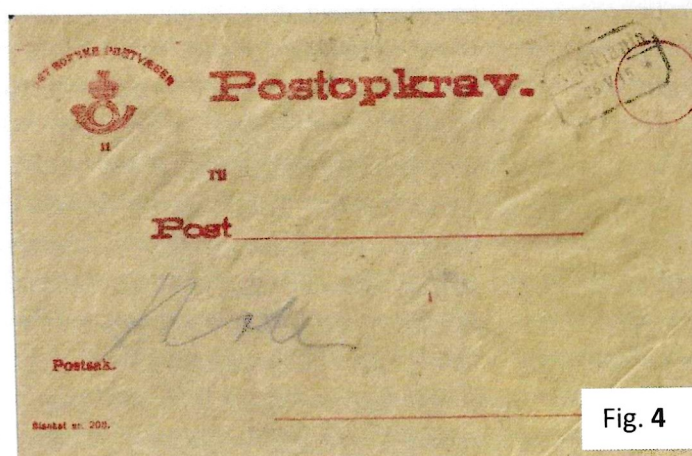


Fig. 4

Det kan her passe å si noe om oppgjøret. I perioden 1.11.1901-30.11.1916 ble kostnadene ved postoppkrav trukket fra det oppkrevede beløpet. Det er disse kostnadene som er markert ved frimerket som er påsatt innløsningsbeviset. I brødrene Aunes bok opplyses om størrelse på oppkravsgebyret og på postanvisningsporto, og at disse tilsammen utgjorde kostnadene ved postoppkravet. Særsilt for poståpnerier var at pengene ikke ble sendt kreditor ved postanvisning, men ble sendt kontant sammen med innløsningsbeviset til det poststed som var utgangspunkt for oppkravssendingen, i portofritt verdibrev.

Der fikk kreditor utbetalt nettobeløpet mot å kvittere på innløsningsbeviset. Selv om det fra poståpnerier ikke gikk noen postanvisning i disse tilfellene, viser tabellene på innløsningsbevisene at gebyret er like stort som summen av gebyr og postanvisningsporto i brødrene Aunes tabeller. En pussig ting er at mens tabellene i 1902 og 1909 opererer med hele kronebeløp i beregningsgrunnlaget, synes tabellen av 1907, fig. 3, å ha flyttet grensen mellom beløpssprangene ved å legge 10 øre til de aktuelle kronebeløpene. Jeg kan tenke meg at dette var gjort for å spare brukerne for ergrelser over å måtte betale større gebyr når oppkravsbeløpet oversteg kronegrensen med bare en tiøring.

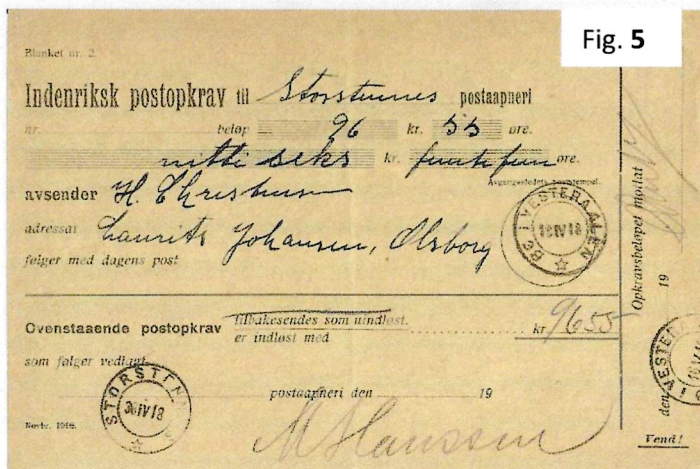


Fig. 5

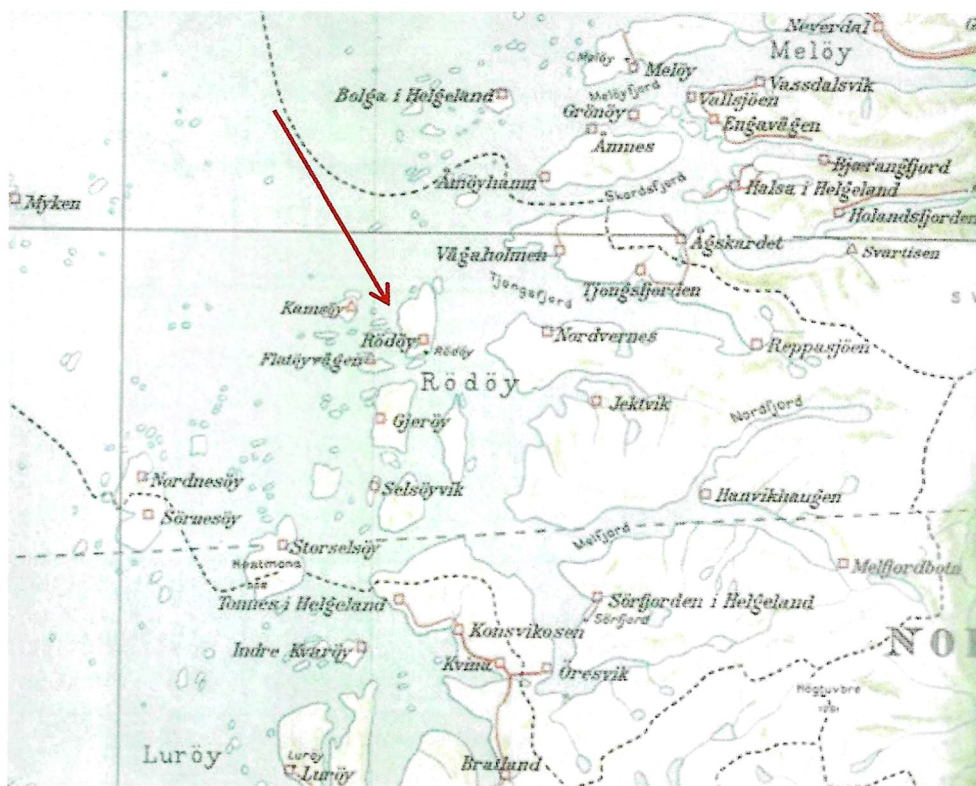
I så fall fant man nok ut at dette førte bare til å forskyve problemet. Altså gikk man tilbake til hele kronebeløp. Kreditors kvittering skulle på 1902- og 1907-utgavene skje på baksiden, mens på 1909- og 1916-utgavene var kvitteringsrubrikken flyttet til forsiden.

1909-utgaven har jeg ikke. Layouten er nokså lik utgaven av november 1916, bortsett fra at sistnevnte ikke har noen gebyrtabell, se fig. 5. Da skjedde nemlig den endring at kostnadene ved postoppkravet f.o.m. 1.12.1916 skulle forutbetales ved oppkravssendingens innlevering, slik at frimerker for dette havnet på brevet/følgebrevet sammen med porto for sendingen.

F.o.m. 1.7.1919 var det slutt på innløsningsbevisene. Nå skulle oppgjøret sendes kreditor ved oppkravspostanvisning også fra poståpnerier. For pakkepost ble dette ordnet ved innføring av Bl. 301, som var en dobbeltblankett bestående av en følgebrevdel og en postanvisningsdel. For brevpost fikk man tilsvarende først 15 år senere. I mellomtiden var innløsningsbeviset simpelthen erstattet av en enkel oppkravspostanvisning.

Kilder: Egen samling. Direkte korrespondanse med Alan Totten. Erling Johan Aune og Kristian Aune: Norske innenrikske portotakster & gebyrer 1877-1995.

POSTEN I RØDØY – NORD-HELGELAND



Av Finn H. Eriksen

Rødøy poståpneri var blant de første som ble opprettet i Nordland amt. Allerede i 1777 ble stedet nevnt i et brev fra oktober som en postgård på veien til Finnmark. Prestegården som ble utnevnt som postgård, hadde allerede da vært bosted for sognepresten i prestegjeldet i flere hundre år.

Det kan ikke skriftlig bekreftes at poståpneriet ble opprettet da, men når Rødøe postgård ble nevnt, må dette kunne være god nok bekreftelse på at postutveksling ble iverksatt. Allerede i 1808 ble Rødøe nevnt blant de poststeder som ble tildelt et nytt segl med monogramet til den nye kongen, Frederik VI.

I portotabellen for 1848 ble navnet endret til Rødø i Rødø prestegjeld i Helgeland Fogderi. Prestegjeldet og prestegården hadde allerede i lang tid vært et viktig senter mellom Alstadhaug og Bodø.

Poststedet var først underlagt Trondhjem postkontor, i 1805 under Nordland postkontor da dette ble opprettet, fram til 1866. Namsos postkontor overtok administrasjonen da Nordland postkontor ble nedlagt og postekspedisjonen på skip, Hammerfest – Hamburg ble satt i rute.

I 1886 ble Rødø poståpneri lagt under Bodø postkontor og fikk etter rettskrivningsreformen av 1907 omgjort navnet til Rødøy i 1908. Som nevnt var poststedet på prestegården og prestene var poståpnerne. Sogneprest Leganger ble omtalt som poståpner i 1800. Fra midten av 1800-tallet kan alt tyde på at poståpneriet ble bestyrt av handelsmenn.

Poståpneren i Rødøy sendte 24. desember 1947 brev til postmesteren i Bodø angående ombordbringelse og avhenting av post med postbåten fra Bodø. Det virket som brygge og

havneområdet i Rødøy ikke kunne ta imot postbåten med Nord-Helgeland postekspedisjon i hele januar 1948 og trolig lengre. Det er grunn til å anta at lokalskipene hadde blitt så store at direkte anløp ikke kunne gjennomføres på lang tid. Det hadde derfor vært ekspedisjon til lokalbåten med lett båter.

Grunnen til det oppstod var at den tidligere skipsekspeditoren hadde sagt fra seg stillingen fra nettopp 1. januar 1948 og en etterfølger som var ventet, kunne likevel ikke overta. Poståpneren som var en eldre mann, ansatt fra 1921, hadde ikke egen båt som kunne brukes til ekspedisjon. Han hadde fått tilsagn fra en med passende båt, men han skulle ha 7 kroner for hver tur, åtte ganger i uken. Saltens D/S-selskap tilbød seg å avhjelpe med 1 krone per anløp maksimert til 300 kroner i året som var fastsatt av Prisdirektoratet. Selskapet uttalte videre at

ny kai var planlagt, men ikke ferdigstilt før tidligst høsten 1948. Fordi det ikke var skipsekspeditor på stedet måtte passasjerer og lasteiere selv sørge for iland- og om bord-bringelse.

Postmesteren i Bodø fant saken vanskelig og sendte brev til Poststyret 15. januar 1948. Han understreket at fordi hovedstedet i Rødøy med kommuneadministrasjon og andre sentrale personer og kontorer hadde sitt tilhold der, kunne ikke posten utebli. Postmesteren påpekte at en permanent ordning måtte etableres snarest. Han mente den tilbudte sum kunne prutes ned med en krone, men likevel ville dette bli en betydelig sum over tid.

Postmesteren hadde likevel gitt poståpneren fullmakt til en midlertidig løsning til lavest mulig pris. Poststyret svarte postmesteren at Saltens D/S-selskap var ansvarlig for postens utveksling med skipene, men kunne kreve Postverket for inntil kr. 300 pr år for utveksling med skipene i henhold til kontrakten.

D/S-selskapet henviste til den gamle ekspeditørens oppsigelse på grunn av alder, men den midlertidige ekspeditøren vil ikke bringe posten til/fra skipet. Det måtte leies folk for D/S-selskapets regning, noe selskapet nektet å inngå med henvisning til Prisdirektoratets kostnadskalkyle for ekspedisjonsutgifter. D/S-selskapet antydte oppsigelse for post til Rødøy på grunn av force majeure og at posten måtte utveksles over nabopoststedet Gjerøy.

Postmesteren i Bodø sendte på nytt brev til Poststyret med beklagelse over uklare postforbindelser til Rødøy. Postmesteren hadde tidligere fremholdt for formannskapet at dersom kommunen ikke sørget for anløp av lokalskipet, måtte publikum, både private og offentlige bli henvist til nabopoststedet for sine postale gjøremål.

Poststyret fikk melding fra Bodø at D/S-selskapet ikke anløp Rødøy på grunn av manglende ekspeditør. Skipet tok derfor ikke imot gods verken fra eller til Rødøy havn, men henviste til naboanløpet med avstand ca. fem kilometer derfra. Poststyret ble kjent med at Rødøy var poststedet med høyest omsetning i området og årlig frimerkesalg på 8000 kroner. Det forelå tre alternativer til løsning på utfordringen.

1. Legge ned post-åpneriet.
2. Hyre inn en person til postbefordring mellom skip og land.
3. Etablere motorbåtforbindelse med nabopoststedet Gjerøy.

Da Rødøy hadde tilhold til offentlige kontorer, bank, lege og prest ble nedleggelse ikke aktuelt. Innleie av båtholder for 100 kroner uke ble for kostbart, og kunne i verste fall medføre en ytterligere utsettelse av en varig løsning.

Tredje alternativ ble vurdert med å leie inn lensmannen med båt til posttransport mellom de to nabostedene. Poststyret mente utveksling en gang i uken var tilfredsstillende for en høyst midlertidig kostnad på 30 kroner per tur/retur. Postmesteren i Bodø var villig til å prøve alternativ 3.

Det ble bestemt i Poststyret at dette måtte bli en kortvarig løsning og at Postverkets damp-skipskonsulents uttalelse ble innhentet.

Postmesteren i Bodø besvarte 1. april 1948 at etter å ha satt saken på spissen hadde ekspeditøren og D/S-selskapet kommet til en minnelig løsning og aksepterte postutvekslingen med 300 kroner i året. Postmesteren håpet at lignende komplikasjoner måtte unngås for fremtiden.

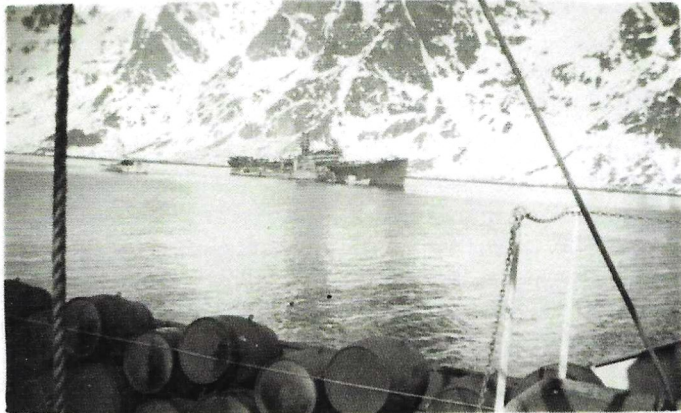
Rødøy poståpneri fikk et langt liv men ble nedlagt september 1997, hele 220 år. Fra å være det viktigste poststedet i kommunen ble det etter 1997 en del av land(sjø)posten fra Tjongsfjorden.

Kommunesentret er i dag på Vågaholmen, knyttet til Kystriksveien. Rødøy er en av landets minste kommuner i folketall, ca. 1200 personer.

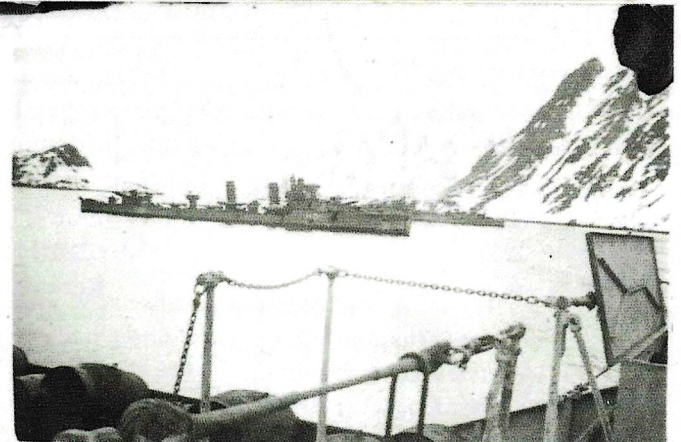
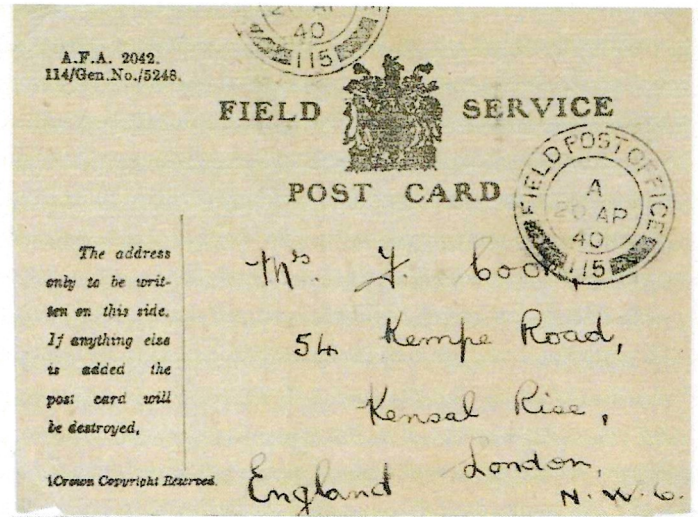
Her er et rikt utvalg fra stempelfloraen knyttet til posten i Rødøy. (Inklusive LP, les SJØPOST):



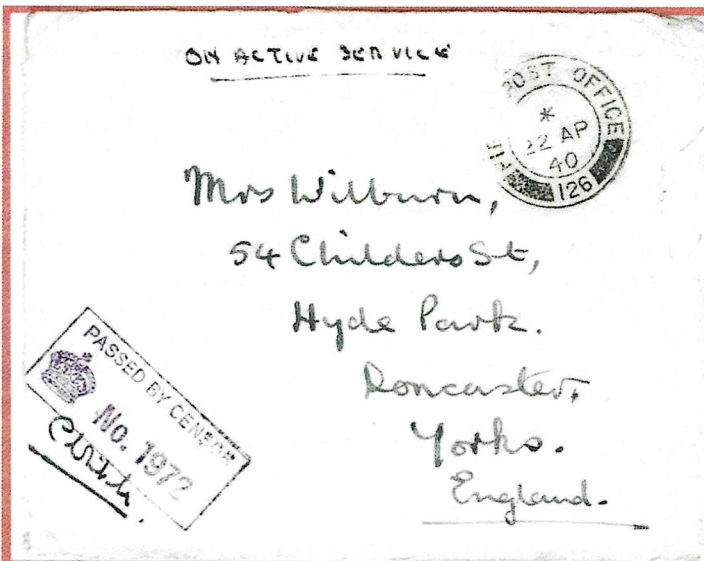
Både Storbritannia og Tyskland anså at Norge hadde strategisk betydning for deres nasjonale interesser. Britiske tropper gikk ombord skip beregnet for Trondheim og Narvik, men det tyske angrepet 9. april forkludret planene. Istedenfor et direkte angrep på Trondheim ble det besluttet en knipetangmanøver, hvor troppene skulle landsettes nord og sør for Trondheim, og deretter bevege seg mot målet. De nordre troppene fikk kodenavn *Mauriceforce* og skulle landsettes i Namsos. De sydlige fikk kodenavn *Sickleforce*, og skulle landsettes i Åndalsnes.



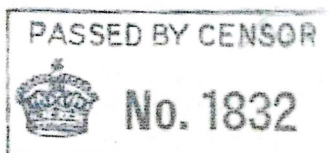
HMS «Hotspur». Under kampene i Narvik ble sipet alvorlig skadet i kamp med tyske destroyere, og 18 av mannskapene mistet livet.



HMS «Eskimo» med skadet baugparti etter å ha blitt truffet av torpedo fra den tyske destroyer Z2 Georg Thiele.



Det tidligste avtrykk av FPO 126 brukt 22 AP 40. Sannsynligvis fra britiske tropper som kjempet i Namsos eller Åndalsnes, (146. eller 148 Inf. Brig.). Styrkene ble evakuert nordover til Bodø/Mo og noen til Storbritannia den 3. og 4. mai.



Kontrollstempel Army type 1A

De britiske feltpostkontor benyttet stemplet med tekst **Field Post Office**, nummer og dato. Øverst i neste spalte vises et **Field Service Post Card**, hvor soldatene på baksiden kunne stryke ut forrindstrykket tekst, som ikke passet.

Kortet ble ikke sensurert, da det kun inneholdt avsenders navn og dato.

Til høyre vises det tidligste Stempelavtrykk av FPO 115, fra dette kortet, 20 AP 40, Senest kjente avtrykk er 30 MY 40.



FPO 127, brukt 19 MY 40, og kan enten være fra Bodø/Mo eller Harstad. Det er pr. i dag kun registrert 5 brev med stempel fra FP 127. Det er fortsatt ikke klart hvilke styrker som benyttet FPO 126 og FPO 127, men det kan være styrker fra 138. Infanteri Brigade som ble landsatt i Namsos og 148. Infanteri Brigade, som ble landsatt i Åndalsnes. Bare dato kan fortelle om de er blitt slått her eller lenger nord, etter at styrkene trakk nordover. Mine registreringer viser at kun 2 er slått i Sør-Norge mens 7 er registrert med datoer etter at disse avdelingene ble trukket nordover.

Postveien mellom Christiania og Trondhjem var lang og slitsom for postbøndene. Strekningen var på 56 Miil, og spesielt ille var forholdene over Dovrefjell. Den lengste strekningen der var på 8 ¼ Miil fra Bjørndal og over Dovrefjell, og vinterstid var det spesielt krevende.

Höiædle og Velbaarne Hr Conferentz og Etatz Raad
Sampt Stifts Befallingsmand Iver von Ahnen
Höigunstige Herre!

Efter Höiædle og Velbaarne Hr Conferentz Raad von Ahnens Höi Respective skrivelse order, Dato dend 18 febr, Angaaende dend Kiöbenhafnske Postes gang /: med Videre :/ i Örche og Guldals Fogderier, at giöre forClaret, da haver ieg Ladet med en af Mine Tiennere till en hver Post Bunde i Bemelte Fogderie om Riktig en hver postbunde i derom Examineret, Hvilchet deris Givende Giensvar herved ydmygest tilstiles, som bedes Gunstigt at Maate Modtages, og de Fattige Postbønder paa sine Stædeer Gunstigt Recommendere, de maatte Nyde dend frihed som forhen, saavel som efter Hans Majts Aarlige udgangne skattebref, Deris [Stetze vil have Velbaarne Herre Conferetz Raad, Sampt Höiædlelige Frue udj den Naadige Guds obagte Befahlede med Stedse forblivende,]

Höiædle og Velbaarne Hr Conferentz og Etatz Raad Sampt Stifts Befallingsmands ydmygste tilener

Hans Jbsen (sign)

Giswold dend 24 Marthi 1722

Examenation

Om Postens förelse med Videre Efter Höyædle og Velbaarne Hr Conferentz Raad von Ahnens Höy Respective ordre De Dato 18 Februarii 1722. angaaende Postbunderne udj min Allernaadigste anfortroede Örche og Guldals Fogderier, Hvor da enhver Postbunde i Sær efter Velbaarne Herres ordre Saaledes Er Exmenceret udj Örchedals Fogderie som falder.

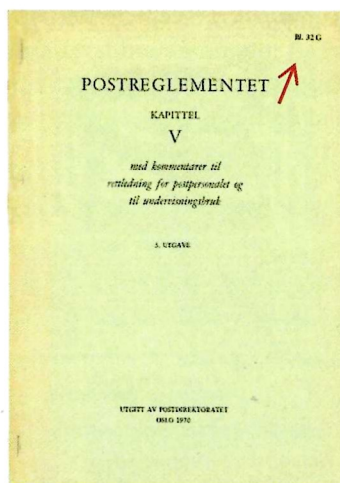
Örchedals Foegderie Renneboe Tinglaug

I Dette Tinglaug er der Henlagt og paa Trende Stæder ordineret Bønder til dend Kiöbenhafnske og Christiania Postes Förelse - Nemlig:

Rönningen, Peder	1	Til det förste Post Schifte er disse 3 ^{de} Bønder underlagt, Peder Rönningen, Joen Halland, og Joen Buum.
	2 ^{det}	Bruger gaarden og Skylder 12 Mrk
	3 ^{die}	Hand været Boende paa gaarden i 13 Aar og fört Posten sampt paa gaarden er föd Ey Enroleret
	4 ^{de}	Haver ingen Sön, Dögtig til Postförselen, Ey Heller naaen Dreng, Bunden Jdelig förer Self Posten
	5 ^{te}	Naar dend Kiöbenhafnske og Christiania Postes ganger till Trundhiem, da Rider med dend til Fossum i Sognedallen Ligesaa tilbage da til Bierkager eller Wangseng, Dog Begge gaarder Er Eet skifte til forbemelte Postes fortsettelse, til Dito gaarder Falder Een Slem Vaar Stor Regn er for Vand og Myhrer Skyld, Bundens tilstand Nogenlunde
Joen Siversen Halland	1	Dend Anden Postbunde gaard i forbemelte förste Postschifte
	2 ^{det}	denne gaard Skylder 1 öre 12 Mrk
	3 ^{die}	Bemelte Bunde Boet paa gaarden i 24 Aar sampt er föd paa gaarden, Ey nogen tid været Enroleret
	4 ^{de}	Haver Een Sön, Dögtig til Postförselen og bruges til samme, Er 20 aar gammel, Ey Enroleret
	5 ^{te}	Naar dend Kiöbenhafnske og Christiania Postes ankomst er og Skal til Trundhiem, da förer hannem til Bierkager som forbemelt er Hvorledes Veien falder og med Bundens tilstand, da er det Lige med dend forestaaendes formeldning.
Buum, Joen	1	Dend 3 ^{die} Postbunde til Dito Skifte
	2 ^{det}	Denne gaard skylder 10 Mrk
	3 ^{die}	Bunden været föd paa gaarden sampt dend Brugt og Beboed i 11 Aar, Ey Enroleret
	4 ^{de}	Haver ingen Sön Ey Heller Nogen Dreng, Anden end sin Broder Hand tiener Hannem Bruges til Postdreng Er gammel 22 Aar Ey Enroleret.
	5 ^{te}	Rider med den Kiöbenhafnske og Christiania Post som de forriges forklaring, Er med Bundens tilstand sampt vejen Befindes lige saa.

Dette er begynnelsen på futen Hans Ibsens redegjørelse til stiftamtmanden. Den fortsetter i Budstikka nr. 3 / 2020.

Postens blanketter er et meget omfattende tema, og jeg har tidligere skrevet litt om det. Nylig fikk jeg tilsendt noe som var helt nytt for meg. Blankettnummer 32 G: «POSTREGLEMENT KAPITTEL V med kommentarer til rettleiding for postpersonalet og til undervisningsbruk» Utgitt av Postdirektoratet i 1970. Lærebok med blankettnummer; all grunn til å repetere litt om blanketter, og se på hva vi kan lære av dette heftet på ca. 50 sider.



Bl. 32 G

Gjennom årene har et stort antall forskjellige blanketter, versjoner av blanketter, opplag og trykninger vært i bruk i Postverket. Alt fra små etiketter til store, tykke protokoller finnes på blankettlistene. Det har så langt ikke vært mulig å dokumentere nøyaktig når systemet med blankettnummer ble innført. Men en del blanketter har medfulgt som bilag til Postens sirkulærer, og den eldste jeg har funnet slik er fra 13.1.1876. Dannelsen av Verdenspostforeningen like før kan ha gjort det nødvendig å få satt dette i et nasjonalt system, selv om de internasjonale blankettene i tillegg hadde sine egne betegnelser.

Som bilag til Cirkulære nr 39 / 1902, kom «Fortegnelse over postvæsenets blanketter m.v.», datert oktober 1902. Jeg har ikke sett noen tidligere oversikter samlet slik. På vår hjemmeside ligger som referanse blankettliste fra 1961.

Kapittel V og blankett 32 G

Dette kapitlet i reglementet handler om korsbåndsendinger. Ved nytrykk av reglementene i 1957 i ringpermer med løsbladsystem, havnet dette avsnittet i Bind 3, den røde permen. Selve prinsippet med at det var innholdet i sendingen som regulerte portoen, var basert på internasjonale konvensjoner. I Norge forlot vi dette prinsippet på 1980-tallet, ved innføringen av A, B og C-post. Innledningen til heftet viser hvilke problemstillinger en postfunksjonær, og ikke minst en postkunde ("publikum"), stod overfor:

- Det er vel neppe noe kapittel i Postreglementet som så ofte gir anledning til konflikter med publikum som kapittel V. Forskriftene her gjelder jo de sendingene som går for redusert porto, og det er lett forståelig at publikum vil forsøke å tøye forskriftene mest mulig til beste for seg.

Derfor gjelder det at Postverkets tjenestemenn kjenner bestemmelsene og kan hevde dem på en rolig og konsekvent måte overfor publikum. Det er framfor alt av stor økonomisk betydning for Postverket at postsendingene blir frankert riktig. Forskriftene for korsbåndsendinger kan synes innviklede, og en kan spørre hvorfor vi skal ha så omstendelige regler for trykksaker, vareprøver osv. Jo, det er forholdene i andre land som ofte ligger til grunn for bestemmelsene, og det er de internasjonale forskriftene som også gjelder innenriks hos oss. Det er nok så at vi på egen hånd kan fastsette de forskriftene vi vil for korsbåndsendinger innenriks, men det ville bli enda vanskeligere for en skrankeekspeditør å gi publikum hurtig og sikker rettleiding dersom han skulle ha to sett forskrifter, ett for innlandet og ett for utlandet. Likevel er det slik at vi på enkelte områder har særskilte regler for korsbåndsendinger innenriks, der forholdene har gjort det helt nødvendig.

Postdirektoratet har hevdet at forskriftene for korsbåndsendinger må tolkes strengt etter ordlyden, etter bokstaven. Særlig gjelder dette unntaksbestemmelsene i §§ 17, 18 og 19. En innrømmelse her fra Postverkets side kan innebære så store portotap at en må være nøye med tolkingen. Unntaksbestemmelsene betyr fra før av en ganske stor reduksjon av inntektene, og en bør ikke redusere disse ytterligere ved en rommelig tolkning av bestemmelsene.

Nye maskiner for mangfoldiggjørelse

Innledningen kommer videre inn på et tema som jeg syns gjør dette heftet ekstra interessant:

- De tekniske framskritt skaper nye former for papirliknende materiale og nye og bedre maskiner for mangfoldiggjørelse av håndskrevne eller maskinskrevne tekster. De nye framstillingsmetodene gjør at forretningsfolk mer og mer går over fra brev til trykksaker i forretningskorrespondansen, for å spare portoutgifter. Som følge av denne utviklingen oppstår det etter hvert grensetilfellesom må avgjøres av Postdirektoratet, og disse avgjørelser kompletterer eller opphever de gamle.

Denne brosjyren er ment å skulle gi opplysninger bl.a. om mange av disse grensetilfellene, og ellers gi en rettleiding i det vanskelige kapitlet som heter korsbåndsendinger.

Hva var korsbåndsendinger?

Da jeg gikk på Postverkets skoler og kurs for 40-50 år siden, var definisjonen på korsbåndsendinger: Trykksaker, småpakker og blindeskraft, massekorsbånd og gruppekorsbånd. Forretningspapirer hørte med tidligere, det forsvant etter UPU-kongressen i Wien i 1964. Vareprøver og mønster ble også taksert som en type korsbåndsendinger fra 1877, det forsvant også etter 1964.

I boka «Norske innenrikske portotakster & gebyrer 1877-1995», står det en grei forklaring:

- Korsbånd var i 1877 en fellesbetegnelse på trykksaker, vareprøver og korrekturark. For å bli behandlet og taksert som korsbåndsendinger måtte disse sendingene være sammenlagt eller innpakket slik at innholdet lett kunne undersøkes. Det var en generell regel at disse sendingene ikke måtte inneholde noe brev eller noen håndskrevet notis, som hadde karakter av personlig korrespondanse. Det var flere unntak fra denne generelle regelen, blant annet for trykksaker. Etter hvert var det noen korsbåndstyper som opphørte, og andre sendingstyper kom til.

Hva kunne man spare?

For moro skyld har jeg sett litt på hva man kunne spare ved å bruke trykksak i stedet for brev i 1970. Litt forskjellig vektgrenser gjør at rabattprosenten varierte, men jeg har satt opp som eksempel de laveste portosatsene innenlands.

VEKT	BREV	TRYKKSAKER	% AV BREV
0-20 gram	65 øre	40 øre	62 %
20-50 gram	130 øre	40 øre	31 %
50-100 gram	130 øre	60 øre	46 %
100-250 gram	200 øre	90 øre	45 %

Hva kunne sendes som trykksaker?

Dette kunne blitt en veldig lang artikkel. Bestemmelsene er alt for omfattende med kuriøse unntak og sære grenseopp-ganger. En «åpen sending» kunne for eksempel lukkes med en stiftmaskin, hvis stiftene pekte utover:

- Etter avgjørelse av Postdirektoratet i 1934 er hefting med metallstift (med vanlige heftemaskiner) tillatt på korsbåndsendinger når endene på stiftene er bøyd utover. Men der endene bøyd innover (som er den vanlige heftemetoden) betraktes sendingen som lukket, og må frankeres som brev. De viktigste bestemmelsene finnes i den tidligere nevnte uunnværlige boka «Norske innenrikske portotakster & gebyrer 1877-1995». Det er sjelden man som posthistoriker har bruk for å komme inn på alle de sære unntaksbestem-melsene.

Men ellers finnes noen av postreglementene på Norges Postmuseums side over digitaliserte publikasjoner. Postkonvensjonene finner man på Nasjonalbibliotekets sider. Jeg skal derfor ikke skrive så mye om det her. Jeg skal gå inn på de trykkmetsodene som er beskrevet i heftet, og jeg skal analysere noen eksempler.

Ifølge de alminnelige forskriftene (Kapittel V § 10), kunne følgende framsendes som trykksaksporto hvis alle krav (§ 3) ellers var fulgt:

- Gjengivelser framstilt på papir, på papp eller annet materiale som er vanlig ved trykking, i flere identiske eksemplarer, ved hjelp av en mekanisk eller fotografisk framgangsmåte som innebærer bruk av klisjé, en sjablon eller et negativ.

Siden dette er til undervisningsbruk følger det hele seks fotnoter (sløyfet her) til denne ene setningen. Mekanisk framgangsmåte har følgende forklaring i fotnote 3:

- Ved mekanisk framgangsmåte forstås bl. a. boktrykk (typografi), graving, litografi, spritduplisering, stensilduplisering, fargebåndtrykking, offsettrykking (herunder kontoroffset) og liknende mangfoldiggjørelsesmetoder. Nedenfor gis nærmere omtale av en del av disse metodene. I denne artikkelen skal jeg bare ta med litt av eksemplene.

Spritduplisering (hektografering)

Metoden er forklart både i selve heftet som fotnote, og som vedlegg i form av et eksempel bakerst. Har man levd noen år, som de fleste av leserne her, kjenner man straks igjen et ark som er kopiert slik. Det er interessant å vite at spritdupliseringsmetoden ble innført i Norge i 1925. Ellers er det beskrevet på denne måten:

- En spritduplikator arbeider med en såkalt «master», et glatt papir (kunsttrykkpapir). Man legger et spesielt karbonpapir mot masterpapiret med fargesiden inn mot papiret, slik at når manskriver på masterpapiret (med håndskrift eller med skrivemaskin), får man et speilbilde av det skrevne på baksiden av papiret. Denne speilskriften avsettes på avtrykksark når masteren kjøres i duplikatormaskinen. De rene avtrykksarkene blir i maskinen fuktet med sprit og presset mot speilskriften på masteren og mottar derved en del av fargen på masteren, slik at det avsettes et rettvendt avtrykk på hvert papir som føres inn i maskinen. Maskinen kan brukes til å mangfoldiggjøre meldinger i mindre antall, opptil ca. 300 avtrykk.

Jeg har sett trykk på baksiden av brevkort som likner på spritduplisering, og disse er fra før 1925. Kan det være noe som ligner? Kan det være hektografering? Hektografering er nevnt i overskriften sammen med spritduplisering, og det er

en metode som går tilbake til slutten av 1800-tallet. Det er ikke sagt noe om det i heftet. I følge dansk Wikipedia ble en hektograf ble også kalt multigraf

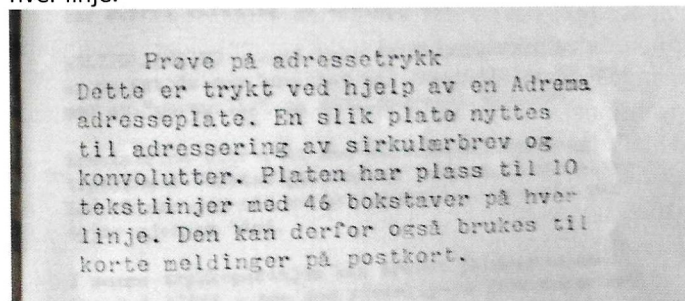
Hektografering ble utført ved at en original skrevet med et spesielt hektografblekk, denne ble lagt med skriften ned på et lite brett med hektografmasse bestående av gelatin, glyserin og vann tilsatt acetylsalisylsyre. Så strøk eller børstet man originalen forsiktig til blekket var trukket ned i hektografmassen, deretter ble den fjernet. Deretter kunne man omvendt overføre blekket fra hektografmassen til papir, men i svært begrenset omfang, normalt et sted mellom 20 og 100. En annonse fra 1876 reklamerer for denne metoden:



Transfer-Tablet-Hektograph-Holcomb (Annonse 1876)
(kilde: Wikimedia Commons)

Adrema trykk

I motsetning til kontoroffset og for eksempel hektografering, ser dette ut som boktrykk – eller som om det er skrevet med en skrivemaskin der bokstavene er slått eller stemplet hardt inn i papiret. En liknende metode er fargebåndstrykking. Maskiner av typen Adressograph, Adrema, Citograf m.fl. var beregnet på adressering av postsendinger. De litt større maskinene preget teksten inn i metallplater ved hjelp av en slags stansemaskin. I eksempelet bak i heftet vises en Adrema adresseplate med plass til 10 tekstlinjer og 46 bokstaver på hver linje.

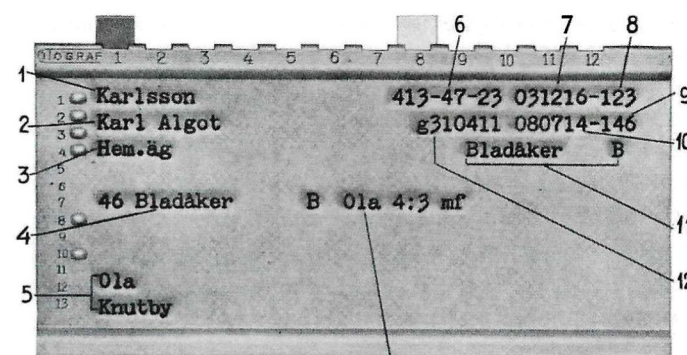


Eksempel fra bl.32.



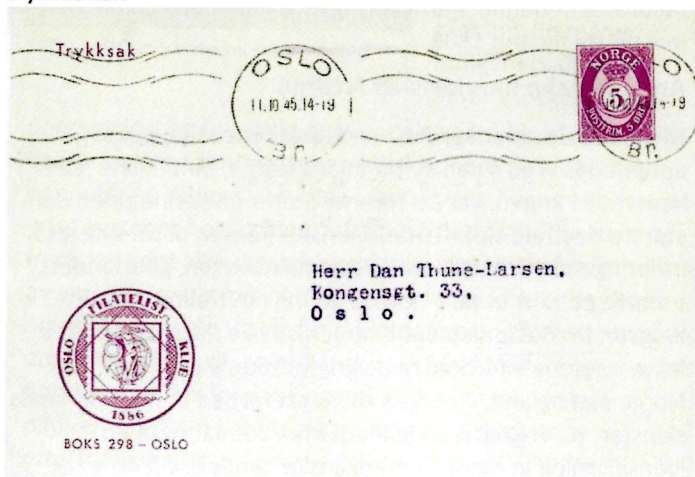
Til venstre:
Adresseringsmaskin fra
Grüner & Jebsen (Kilde Digitalt
Museum - Karmsund Folkemuseum)

Under:
Trykkplate av Adrema-typen
brukt av det svenske
folkeregisteret



Møtekortene til Oslo Filatelistklubb

OFK brukte fra 1945 og framover privat helpost til utsendelse av møteinnkallinger. Disse skulle sendes ut som trykksaker, det var billigere enn å bruke vanlige brevkort de hadde brukt i mange år tidligere. På adressesiden var adressene til medlemmene påført med adressemaskin, og på tekstsiden bak var møteinnkallingene med samme type trykk. Det ser ut til at OFK først brukte firmaet Grüner & Jebsen til dette formålet. De hadde kontor i Oslo, og var også forhandler av adressemaskiner. På 1960-tallet har jeg registrert at de brukte firmaet Erik W. Arnesen, en tidsskriftspeditør med samme type utstyr. Selv om det ser ut som skrivemaskin, er det da godkjent som trykksaker.



Alminnelig møte holdes mandag den 15. oktober 1945 i Oslo Lærerinneløgs hus, Peder Glaussønnsgate 4, Oslo.

Møtet settes presis kl. 19.30.

Program:

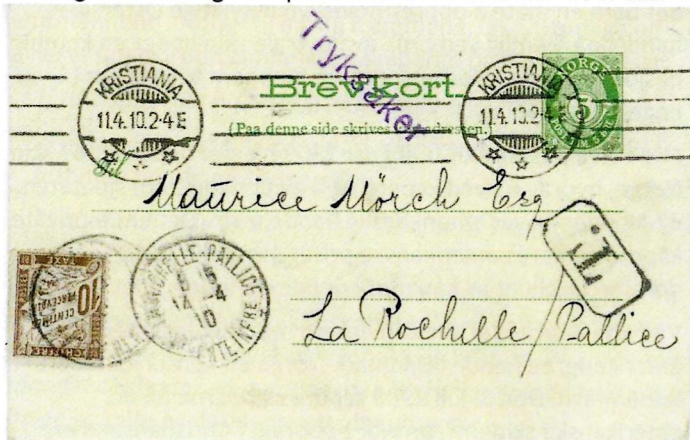
1. Referat.
2. Dan Thune-Larsen innleder til diskusjon om: "Postverket og Filatelistene".
3. Eventuelt.

Styret.

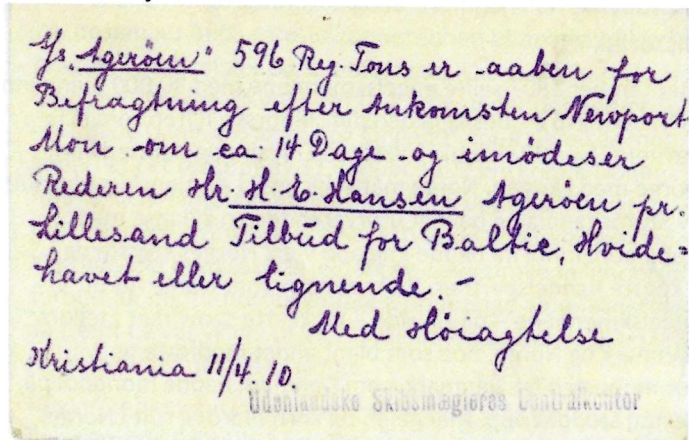
En underkjent trykksak til Frankrike

Til denne meddelelsen er det brukt et innenlandsk brevkort, overstemplet «Trykksaker». Sendt fra Kristiania 11. april 1910 til La Rochelle - Pallice. Det er adressert til Maurice Mörch Esq., og den mangfoldiggjorte teksten bak er på norsk og gjelder tilbud på befraktning med S/S Ageröen etter ankomst til Newport Mon. om ca 14 dager. Stemplett underskrift er Udenlandske Skibsmægleres Centralkontor.

I La Rochelle – Pallice er takseringen underkjent som trykksak, sendingen er nemlig stemplet med «T». Ved ankomst er satt



på 10 Centime portomærke, tilsvarende 10 øre, som er det dobbelte av det manglende hvis det hadde vært riktig taksert som internasjonalt brevkort. Hvorfor?



Baksiden ser håndskrevet ut, men sannsynligvis er det brukt hektografering eller en tilsvarende metode for å påføre samme tekst på flere brevkort. Er det det som er underkjent? Her er det best å sjekke i en annen kilde, nemlig «Romerkongressens Postkonventioner 1906.» Med andre ord ekspedisjonsreglementet etter UPU-kongressen i Roma i 1906. - Kort, der bærer betegnelsen «Carte postale» (brevkort) eller tilsvarende betegnelse i et annet sprog, befordres mot den for trykksaker fastsatte porto, forsaavidt de opfylder de i nærværende artikel for denne art forskrevne almindelige betingelser.

Dermed burde det ikke vært noe problem, hvis det var greit med hektografert tekst, noe jeg tror ble godkjent. Men Aune & Aune refererer til det norske Postreglementet fra 1905. Brevkort kunne bare sendes som trykksak dersom ordet «brevkort» var tilstrekkelig overstrøket eller makulert til å fjerne brevkortets karakter av brevkort. Det må være den eneste mulige forklaringen. «Trykksaker» er stemplet på skrått over påtrykket «Brevkort», og det kan ha blitt vurdert som utilstrekkelig til å fjerne karakteren av brevkort.

Brevkort godkjent som trykksak

3-øres brevkort for lokalporto, brukt som nasjonal trykksakporto 11. desember 1913. «BREVKORT» er overtrykt med 4 sorte, tverrgående linjer. Det har vel fjernet karakteren av brevkort til de grader at det ikke i det hele tatt er merket som trykksak. Det er vakkert påtrykt avsender Vesteraalens Dampskibsselskab, Stokmarknes, Norge – med rederiflagg og i store bokstaver. Trykksaken gjaldt melding til aksjonærene. Praktstemplet STOKMARKNES (SL) 11 XII 13, og adressert til Bergen.



Kilde/litteratur: Aune, Erling Johan og Kristian (1997) *Norske innenrikske portotakster & gebyrer 1877-1995*.

Løhre, Arvid (2004) *Blankett 73 – Postverkets tjenestekort*. I: Det lille bibliotek. Bind 1, s. 63-67.

Løhre, Arvid (1990) *Klubbens helsaker*. (Oslo Filatelistklubb's private helpost 1945-1964.) I: INFO frå OFK nr 4/1990 s. 7-13. Zachrisson, Bror (Hovudred.) (1956) *Grafiska yrken» (Andra delen)*. Bokförlaget Natur och Kultur, Stockholm.

Amerikabrev sendt med amerikanske handelsskip til De forente Stater under kaperkrigen i Norge 1807-1814. – Del 1. Fire tidlige 1809 brev

av Trond Schumacher

Historikk

I september 1807 seilte engelskmennene med 30.000 mann inn til København og beslagla den dansk-norske flåten som lå i havnen. Over 90 skip ble fraktet til England og dermed kom Norge med i krigen. Norge måtte bli med i en gjensidig blokade av Storbritannia og havnet uforvarende i en allianse med Napoleon. Inntil da hadde England vært Norges største og viktigste handelspartner. Blokaden rammet Norge hardt. Engelskmennene – på sin side – blokkerte samvirket mellom Danmark og Norge, noe som blant annet medførte at kornimporten fra Danmark, som Danmark hadde monopol på, nesten stoppet opp. Mangelen på korn bidro til sult i Norge. Men blokaden medførte også at handelsmennene langs kysten måtte finne nye måter å tjene penger på. En tvilsom geskjeft med det primære formål å tjene penger, var kaperfarten.

Kaperiet ble helhjertet oppmuntret til og støttet av kronprins Fredrik og den norske regjeringskommisjonen. Siden engelskmennene hadde tatt det meste av den norske flåten, oppfordret myndighetene private til å bygge kaperskuter og å løse kaperbrev og utruste båtene med kanoner og et mannskap med håndvåpen for å tvinge sivile engelske og deres alliertes skip til land i Norge. Målet var å ta kontroll over fiendens handelsskip og føre skipet og lasten til nærmeste stiftsby som prise. Dersom priseretten kjente prisen lovlig, ble lasten og skipet kondemnert og solgt på offentlig auksjon. I Norge var det etablert priseretter i stiftsbyene Christiansand, Christiania, Bergen og Trondheim. Inntektene tilfalt eieren av kaperskipet. Kaperfarten gjorde seg spesielt gjeldende langs Skagerakkysten.

Å løse kaperbrev var en tvingende nødvendighet da det ga en viss grad av strafferettslig beskyttelse fra den krigførende stats regjering ved at kapteinen og mannskapet ble å betrakte som krigsfanger. Derved unngikk mannskapet å bli halshogd eller hengt for regulært sjørøveri dersom de ble tatt til fange av fienden. Det finnes mange historier om norske sjøfolk som havnet i 'prisonen' i England etter mislykkede kaperforsøk av engelske skip. Hele 80 norske kaperfartøyer ble tatt av engelske krigsskip og rundt 1500 norske kapergaster endte i krigsfangenskap i Storbritannia mens krigen pågikk. I Søgne klaget de unge pikene over at de ikke kunne bli gift fordi så mange unge menn var i prisonen i England!

I februar 1808 erklærte Danmark-Norge krig med Sverige. Som følge av krigen og sjøblokaden av England og den omfattende farten med handelsskip fra England og Amerika til Sverige, kom kaperfarten langs norskekysten nå i gang for alvor. Flere norske handelshus involverte seg i denne lukrative geskjeften, som ikke bare ga raske og store inntekter til de etablerte handelshusene men også åpnet opp for en gruppe av nye aktører. Disse 'oppkomlingene' i norsk skipsfart og næringsliv tjente gode penger og ødela i stor grad handelsvirksomheten til de store handelshusene. Konkurser, manglende inntekter og vareknapphet skapte pengemangel, sult og desperasjon. Den skadelidende handelseliten presset myndighetene til å kreve endringer i kongens Norgespolitikk. Dermed ble lisenshandelen innført. Den fastslo at norske handelsskip nå også kunne handle med fienden dersom de hadde lovlig lisens for det. Lisenshandelen førte til at det trengtes to sett med papirer: en britisk handelslisens til framvisning ved kontroller utført av den britiske marinen, og ett sett dansk-norske leidebrev til bruk

ved kontroller utført av danske og franske krigsskip eller ved forsøk på bording av allierte kaperskip. En alvorlig konsekvens av lisensfarten var imidlertid at den åpnet for utbredt forfalskningspraksis og smugling.

De fleste engelske skip som ble tatt av norske kapere i 1808 ble tatt utenfor den engelske og skotske kysten av kapere fra Bergen og Trondheim. Dette var en svært risikabel geskjeft, og mange kapere ble oppbragt av engelske skip med påfølgende fangenskap i England. Det store tapet av kapere medførte at denne 'fjernkaperingen' av handelsskip ble helt innstilt fra høsten 1808.

Amerikanske handelsskip i Norge

Men med de amerikanske handelsskipene stilte det seg annerledes. Ved siden av Danmark-Norge, inntil disse land kom med i krigen, var De forente Stater på denne tiden den største nøytrale sjøfartsnasjonen. Av hensyn til sin svært så innbringende fraktfart under stormaktskrigen, gikk landets utenrikspolitikk ut på å bevare denne nøytraliteten i det lengste. De fleste skip under amerikanske flagg var avgjort 'ekte nøytrale' i forhold til de krigførende parter Danmark-Norge og England. Og ingen folkerett forbød et nøytralt lands skipsfart på et krigførende land. Men det var også en kjensgjerning at mange amerikanske handelsskip drev smughandel med fienden under falske papirer og flagg. Smughandelen tok ulike former:

- 1) ekte amerikanske skip avseilte fra De forente Stater og anløp England, skiftet last, og fortsatte på sine opprinnelige papirer; eller
- 2) ekte amerikanske skip fikk falske papirer i England; eller
- 3) engelske skip fikk falske amerikanske papirer; eller
- 4) engelske skip gikk med amerikanske skipspapirer. Dette siste gikk for seg på den måten at amerikanske skip ble solgt med alle papirer til engelske redere: *«nå seilte de omkring i verden og viste fram sitt amerikanske register når det passet dem å føre amerikansk flagg, skjønt de i sin helhet ble eiet i England av engelske kjøpmenn»*

Pr. 1. mars 1809 ble De forente Staters Embargo Act (embargo-loven) av 22. desember 1807, som påla alle amerikanske skip å vende tilbake til hjemlandet, erstattet med en Non-Intercourse Act, som tillot amerikanske skip å fare på alle andre land enn England og Frankrike. Dette ga den amerikanske skipsfarten et voldsomt oppsving. Et av de viktigste avløpene for denne virkestrangen fant den amerikanske skipsfarten i Østersjø-handelen. For England var det bare en måte å opprettholde sin livsviktige Østersjø-handel på, nemlig ved bruk av nøytrale skip under en kombinasjon av falske skipspapirer eller gjennom avseilinger i engelske konvoier.

I tiden fra 29. april til 1. august 1809 ble det oppbragt 67 skip i Norge, hvorav 63 ved kapere og 4 av den militære sjøetaten. 37 av skipene var amerikanske handelsskip. Det er de private kapere og deres amerikanske priser som fullstendig dominerer bildet av kaperiet i denne perioden.

Ved krigsutbruddet var den eneste representasjonen som amerikanerne hadde i Danmark-Norge en konsul lokalisert i København. Den 8. juli 1809 sendte skipperne på de amerikanske skipene som var oppbragt i Christiansand en



1800-talls seilskute av typen brigg
(fra Wikipedia)

skriftlig henvendelse til kjøpmann Peder Isachsen i byen med forespørsel om han ville påta seg vervet som amerikansk konsul for dem. Det var alt for tungvint å ha en konsul i København som man ikke kunne forvente noen hjelp fra. Isachsen ble anmodet om å underrette konsulen i København om behovet og samtidig be om godkjenning av en slik nyordning. En måned tidligere hadde fire amerikanske skip i

Bergen gjort en lignende henvendelse for å få en konsul dit. Begrunnelsene for forslagene var ikke bare de lange oppholdene skipperne hadde i stiftsbyene hvor de ventet på prise-rettenes behandling, men også den store fordel og framskritt det ville være å ha en konsul som sørget for tilførsler av amerikanske varer til Norge. Den lange ventetiden som amerikanerne ble utsatt for skyldtes først og fremst mistanken om at mange av de amerikanske skipene drev smughandel med fienden, dvs. England, og egentlig seilte under engelske papirer, noe som krevde en grundig og tidkrevende etterforskning.

Den 19. juli sendte 40 skipper og 3 'supercargoer' i Christiansand et lengre klageskriv til den amerikanske presidenten James Madison hvor behovet for en amerikansk konsul i Norge ble kraftig understreket. Resultatet av henvendelsen til København ble at Norge i første omgang fikk 2 amerikanske visekonsuler; kjøpmann Peder Isachsen for strekningen fra svenskegrensen til Lindesnes, og kjøpmann Herman Janson i Bergen for strekningen Lindesnes - Trondheim (Kgl. Resolusjon av 8. august 1809). Den amerikanske presidenten på sin side, fant å ville gå noe lenger. I sitt svarbrev av 1. november, som gikk via kommisjonen i Christiania, ble kjøpmann Peder Isachsen utnevnt til amerikansk konsul i Norge.

De amerikanske skipene, både de oppbragte og de som søkte norske havner på fredelig vis, ble av avgjørende betydning for den danske regjeringens nye norske handelspolitikk. Inntil sommeren 1808 var det forbudt for nøytrale skip å avseile fra Norge uten spesiell tillatelse fra regjeringen i København. Begrunnelsen var å hindre at skipene ble tatt av Danmarks fiende, dvs. England, som derved ville styrke sin makt til sjøs.

Likefullt – etter flere innstendige forestillinger fra den norske regjeringskommisjonen, besluttet kongen å bemyndige stiftsamtmennene i Norge til å fritta fremmede, ikke-fiendlige og allierte skip fra den alminnelige embargo på tre betingelser:

- 1) at skipet ikke utførte levnetsmidler fra landet,
- 2) at det ikke avseilte på en tid eller fra et sted hvor det var tett med fiendtlige kryssere, og
- 3) at man hadde absolutt sikkerhet for at skip og ladning gikk til en vennskapelig havn.

Hva som var å regne som levnetsmidler (kolonialvarer) kunne variere noe, men både kakao, kaffe, sukker, salt og korn var lovlig importvarer såvel som tobakk og brennevin, som «hvis mangel nedbryter en mengde menneskers helbred i hele riket», ifølge enkelte av datidens rettsdokumenter.

Regjeringskommisjonens neste framstøt overfor kongen var å understreke nødvendigheten av å benytte seg av nøytrale skip for å skaffe Norge tilstrekkelige forsyninger. I en skrivelse av 24. desember 1808 foreslo kommisjonen at nøytrale skip som bragte levnetsmidler og salt til Norge, ikke skulle kunne prise-dømmes selv om de var nødt til å seile under dobbelte papirer - fra både Danmark-Norge og England - for å sikre seg mot kaperne. I et reskript av 11. januar 1809 ble kommisjonens forslag delvis imøtekommet av kongen ved at stiftsamtmennene ble bemyndiget til å utstyre de amerikanske skipene i Kristiansand med såkalte leidebrev. Leidebrevene inneholdt forbud for dansk-norske kapere å oppbringe amerikanske skip så fremt de var villige til å gå til Danmark og derfra igjen bringe levnetsmidler tilbake til Norge.

Regjeringskommisjonen fant imidlertid å ville gå lenger enn det kong Fredrik 6 hadde bestemt, og den 7. mars meddelte den at ikke bare amerikanske, men ethvert nøytralt skip, skulle få fritt leide til å avseile med en last av tillatte varer fra norske til alle vennskapelige eller nøytrale havner, – ikke bare til Danmark! Dette på betingelse av at skipperne stilte en kausjon av 100 Rd, og returnerte til Norge med matvarer innen 4 måneder. Kausjonen ble senere redusert til 50 riksdaler og kravet om retur utvidet til 6 måneder. Kommisjonen lovt å utstyre skipene med leidebrev som anmodet «*vennskapelige makters undersåtter om å la dem fritt passere*». Dette skulle sikre skipene mot dansk-norsk oppbringelse.

Fredrik 6 ble drevet av Christian Augusts og regjeringskommisjonens dystre skildringer av nøden i Norge til den ene innrømmelsen etter den andre. Ytterligere lettelsers i embargoen ble gitt ved en resolusjon av 4. april som friga for avseiling alle fremmede vennskapelige makters og hansestedenes skip med tillatte varer fra innenlandske til innenlandske og fremmede vennskapelige steder.

Et nytt framstøt fra regjeringskommisjonen var en forestilling av 25. mai 1809 om nødvendige tiltak for å skaffe Norge korn, alle ved hjelp av nøytrale skip, som skulle ivareta Norges handel og skaffe landet tilførsler. Dette ble fulgt opp av en ny forestilling datert 20. juni om at de nøytrale skipene måtte kunne utstyres med leidebrev, som ville gi dem en bedre beskyttelse:

«Vel er i dette øyeblikk alle positive forbud som var til hinder for nøytrale skips utklarering, hevet; men dette kunne vi efter innhentede pålitelige efterretninger allerunderdanigst forsikre, vil med hensyn til handelsforhold i Europa på dette tidspunkt virke såre lite til å skaffe Norge den tilførsel av fornødenhetsvarer uten hvilke det ikke kan bestå, og den avsetning av produkter uten hvilke det ikke kan betale disse varer. Sikrer de virkelige eller såkalte nøytrale skip ikke på en bestemt måte mot oppbringelse av rikets kapere, vil formodentlig ytterst få fremmede skip søke Norges kyster, hvor kapere svermer. De vilkårlige inskrenkninger som England og andre makter har gjort i skipsfarten, nøder som oftest skipperne til sådanne omveier som lettelig gir kaperne årsak til oppbringelse og priserettene grunn til kondemnasjon eller omkostningers idømmelse. Som det sikreste og under nuværende omstendigheter måske eneste middel til Norges redning våger vi allerunderdanigst å foreslå at Deres Kongelige Majestet allernådigst vil autorisere regjeringskommisjonen til å utstede sådanne leidebrev eller pass som kunne bestemt befri de skip som bragte fornødenhetsvarer til Norge og utførte norske produkter til vennskapelige nøytrale havner, for anholdelse og oppbringelse ved rikets kapere, (samt) at D. Kgl. M. A. N. vil utferdige befaling til de danske øvrigheter tilbørlig å akte bemeldte leidebrev eller passer.»

Den 28. juni ble forslaget bifalt av kong Fredrik 6. Fra nå av ble den norske regjeringskommisjonen bemyndiget til å utstede leidebrev for nøytrale og allierte makters skip til å bringe korn, fetevarer, medikamenter, salt og klesvarer til Norge imot at varene ble betalt med norske produkter. Leidebrevene ble imidlertid gitt noen vesentlige begrensninger: de skulle bare gjelde for én reise og bare til 1. desember samme år, og innførsel av alle andre varer var forbudt.

Det var forslaget om å utnytte nøytrale amerikanske skip til fordel for Norge som først hadde ledet regjeringskommisjonen til handling. Matmangel og nøden i Norge steg til et kritisk punkt sommeren 1809, noe som fremtvang et forbud mot kaperiet. Men en politikk som utstedte leidebrev samtidig med kaperbrev var vanskelig å få til å harmonere. Fremmede handelsskip ble fortsatt skremt bort fra å handle med Norge, når de til tross for leidebrevet likevel risikerte å bli kapret. Et forbud mot kaperiet for å få Norges forsyninger og handel i gang tvang seg fram.

Fra 2. august 1809 til 28. mars 1810 ble det dansk-norske kaperiet midlertidig forbudt.

I løpet av sommeren og høsten 1809 ble 20 skip, som var oppbragt under amerikansk flagg før forbudet mot kaperiet hadde inntrådt, frikjent av de norske priserettene. Så å si alle hadde vært lastet med kolonialvarer (sukker, ris, kaffe, tobakk) på vei til Gøteborg eller St. Petersburg. Det var skip på reise fra USA eller England med kostbare laster av kolonialvarer til europeiske havner som kaperne tok; bare ett skip ble tatt på returreise fra Østersjøen til USA. Av 40 amerikanske skip som ble oppbragt i norske havner sommeren 1809 befant 37 seg i fart fra USA, hvorav 21 var rigget og lastet for Gøteborg, 8 til St. Petersburg, 4 til Norge, 1 til København, 1 til Østersjøen, 1 til England, og 1 til ubestemt havn. De tre øvrige gikk fra Sverige til USA (1), fra Arkhangelsk til Østersjøen (1) og fra Portugal til Østersjøen (1).

Sommeren og høsten 1809 innløp det til regjeringskommisjonen flere søknader fra amerikanske skippere om tillatelse til avseiling fra Norge. Dette skjedde etter at skipene på forsommeren var blitt frikjent i de norske prise-rettene og dommene ikke var påklagd av kaperne. 6. oktober 1809 ga kommisjonen stiftene tillatelse til å la 4 navngitte skip avseile fra stiftsbyene Christiansand og Bergen.

Samme dag – **6. oktober 1809** – ga kommisjonen i et rundskriv alle oppbragte skip som var blitt frikjent av prise-rettene, og hvor kaptørene/kaperne hadde frafalt påklagelse til Overadmiralitetetsretten, tillatelse til å avseile fra norske havner.

Christiansand, ufrivillig havn for kaprede amerikanske skip

I krigsårene fra 1807 til 1814 ble totalt 322 norske båter, med en besetning på 20 til 70 mann, utrustet for kaperfart. Bare i Christiansand var det registrert 70 kaperbåter (kapere). Det er anslått at omkring 450 handelsskip ble kapret og tatt inn til Norge i samme periode, hvorav 300 ble ført til Christiansand, hvor prise-retten for Christiansand Stiftamt var lokalisert. Christiansand prise-rett behandlet saker for kyststrekningen fra Karmøy i vest til Risør i øst. De mange kapringene med påfølgende saker gjorde at prise-retten i Christiansand var spesielt hardt belastet. Det kunne gå måneder og år før sakene ble avgjort. I mellomtiden måtte skipene og deres mannskaper vente. En felle domskjennelse i den regionale prise-retten medførte at skip og last ble kondemnert. Men dommen kunne ankes inn for Overadmiralitetetsretten i Christiania, hvor en endelig, rettskraftig dom fant sted.

Av 37 amerikanske skip som lå i Christiansand sommeren 1809, ble 20 frikjent og 17 kondemnert av den lokale prise-retten. 16 av frifinnelsesdommene ble ikke appellert, mens 4 ble påklagd til Overadmiralitetetsretten i Christiania. Alle frikjennelsene ble opprettholdt i Overadmiralitetetsretten. Kondemneringsdommene i prise-retten i Christiansand ble påklagd av skipperne til Overadmiralitetetsretten, noe som førte til at ytterligere 10 skip ble frikjent i løpet av vinteren og våren 1809/1810. Følgelig ble fasiten at bare 7 amerikanske skip ble kondemnert. Dommene i Overadmiralitetetsretten i Christiania fant sted i to hovedperioder, den første i månedene november-desember 1809 og den siste i mars-april 1810. Uten å gå i detaljer må det kunne konkluderes at Overadmiralitetetsrettens behandling av de 40 amerikanske prisesakene, hvorav 37 i Christiansand, 2 i Bergen og 1 i Trondheim, var usedvanlig mild.



1800-talls seilskute av typen bark
(Fra Wikipedia)

Det er historien og posthistorien til fire av brevene fra denne første perioden av kaperiets historie som skal omtales og analyseres i denne oppsatsen.

Objekt 1.

Av brevinnholdet fremgår at brevet er skrevet 19. August 1809:

"Mrss Pratt & Kintzing, Philadelphia; Dear Sirs,

I have just received a letter from Mr. Heijdone who desires me to mention in writing to you by the fastest opportunity "that it would not be advisable for Mr Ask to abandon the underwriters, if anything is insured, but to await the final decision here, because they certainly could not have insured so much as the Cargo will sell for now. I do not know what prospects he has, but merely mention this for your information.

Captain Fountain (ship 'Atlantic'!) has not been able to get a notarial copy of his protest on account of the immense deal of business the Notary has on his hands.

Orders have just been received here from the King of Denmark, that no privateres shall be allowed to cruise or bring in any more vessels of any nation whatever, until further Order.

Yours in haste Francis S. Coxé"

Som det refereres til, er brevet skrevet rett etter at Kong Fredrik den 2. august 1809 forbød det private kaperiet sommeren 1809.

Brevskriveren er åpenbart en supercargo som jevnlig sendte brev med opplysninger om frakt og salg, og her også om assureder for å oppdatere sin(e) arbeidsgiver(e) hjemme i Nord-Amerika (se også objekt 4/illustrasjon 4 nedenfor). Brevet er illustrert og kommentert på neste side;

Illustrasjon 1.

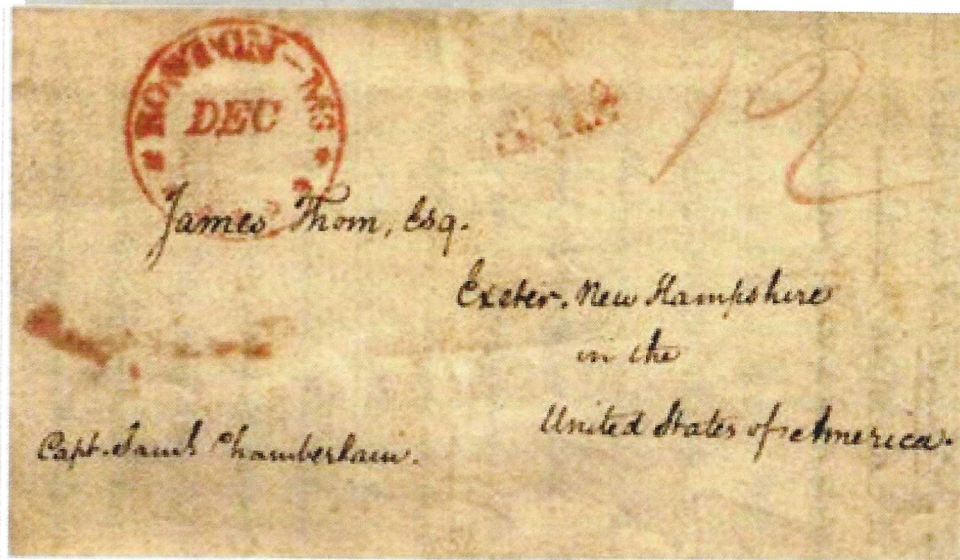
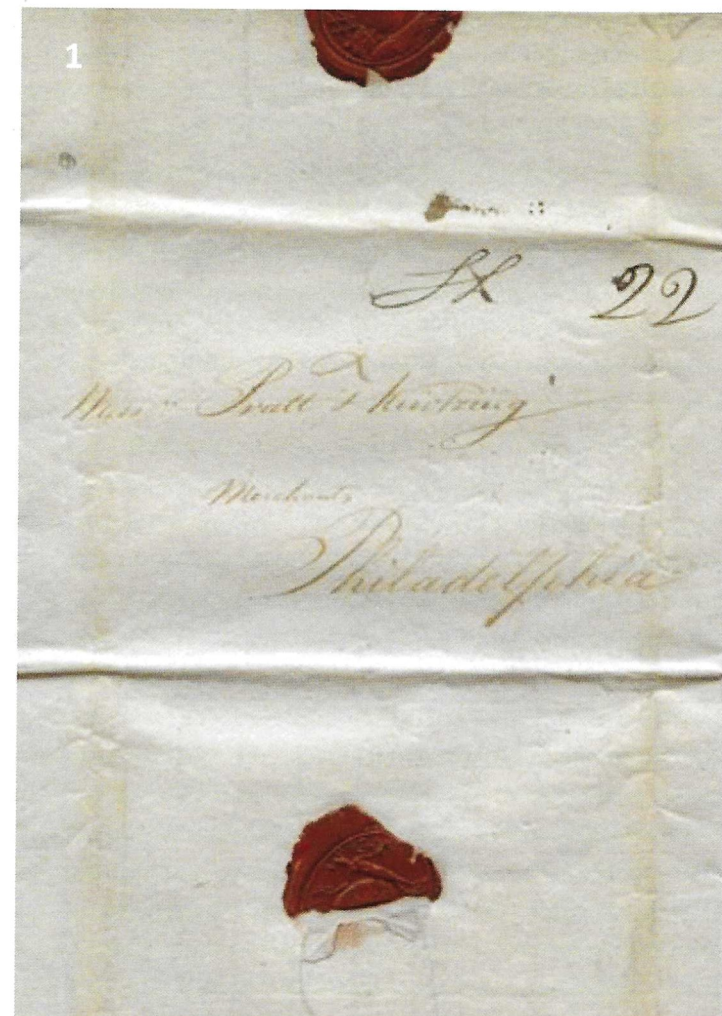
Portobelagt brev fra Christiansand 19. August 1809, adressert til handelshuset Pratt & Kintzing i Philadelphia, fraktet med ukjent handelsskip til havn på det amerikanske kontinentet med ukjent dato for ankomst. Brevet mangler også påskrift for ankomst til adressaten, noe som var vanlig kotyme for brev til de fleste handelshus på denne tiden.

Til tross for manglende stemples og mottager-opplysninger, som umuliggjør forsøk på å finne fram til befrakter av brevet, viser portopåtegningen '22' (cents) og Sh (forkortet for 'ship'?) at brevet er framsendt med den amerikanske posten.

Brevet inneholder ett brevark og er følgelig taksert som et enkel-ratet innenlandsbrev over en distanse på 300 til 500 miles, eksempelvis fra Boston til Philadelphia, som er en distanse på 308 miles, og som ifølge portotakst av 2. mars 1799 for innenlandsbrev, gjort gjeldende fra 1. mai 1799, ville ha krevd en porto på 20 cents pluss 2 cents ekstra til skipsføreren = i alt **22 cents**, som anført på brevfronten.

Objekt 2.

Det har voldt meg en del hodebry å forsøke å finne ut litt av detaljene rundt dette brevet. Brevet er avsendt fra Christiansand fra en av de amerikanske skipperne som hadde strandet i byen. På brevfronten nederst til venstre er anført kaptein Saul Chamberlain som befordrer av brevet. Om Saul G. Chamberlain vet vi at han var kaptein ombord på skipet «Doris» av Salem, Massachusetts. Skipet var et av de 37 amerikanske skipene som var oppbragt i Christiansand og som ventet på priserettens kjennelse her sommeren 1809. Brevet er ankomststemplet i Boston i desember 1809. Brevet har tidligere vært avbildet i jubileumsboken til NPS (2002). Brevet er det tidligst kjente, innkommende utenlandsbrevet fra Norge til Amerika, dersom vi velger å se bort fra objekt 1 - med ukjent ankomstdato - som kan ha nådd det amerikanske kontinentet og mottager tidligere enn det her omtalte brevet.



Illustrasjon 2.

Brev fra Christiansand av ukjent dato adressert til James Thom Esq. Exeter, New Hampshire, overlevert 'Capt. Saul Chamberlain', og ankomststemplet 'BOSTON - MS - DEC' (uleselig dato) (1809) og 'SHIP' i rødt. På brevfronten er i tillegg anført '12' med rød fettstift, som er portoen (12 cent) mottager måtte betale for mottagelse av brevet som er taksert med enkel innenlandsporto (10 cent) for et brev bestående av ett brevark befordret over en distanse på 40-90 miles, pluss 2 cent skipsavgift til kapteinen = **12 cent** totalt [portotakster av 2. mars 1799 gjort gjeldende fra 1. mai 1799 til 1. februar 1815]. Avstanden fra Boston til Exeter er 55 miles (89 km). For nærmere beskrivelse av mulig befordringsmåte og rute til Boston, se tekst.

Historien til «Doris» er som følger: skipet seilte fra Charleston 10. mai 1809 med last til Gøteborg. Den 29. juni ble skipet boret av norske kapere og ført til Christiansand. Skipet ble frikjent i priseretten, men kaperne appellerte dommen til Overadmiraltetsretten i Christiania, som imidlertid opprettholdt frikjennelsen. Skipet avseilte fra Christiansand ca. 10. oktober som et av de første frigitte amerikanske skipene og fortsatte til sitt opprinnelige bestemmelsessted, Gøteborg, hvor skipet ankom 25. oktober. Etter innlasting av ny cargo returnerte skipet til U. S. A. den 13. desember og ankom havnebyen Newport, Rhode Island, den 21. februar 1810. Ettersom brevet er stemplet i Boston i desember 1809, kan **ikke kaptein Chamberlain og «Doris» være skipet som fraktet brevet til Amerika**. Et forsøk på å finne ut hvilket skip som kunne ha overtatt brevet, enten i Christiansand før avreise derfra til Boston (via England?), eller fra kaptein Chamberlain i Gøteborg i månedskiftet okt./nov.,

og som fortsatt kunne ha rukket tilbake til Boston innen desember 1809, viste seg å være vanskelig, for ikke å si en umulig oppgave. Men kanskje ikke helt umulig likevel.

Etter å ha snappet opp en notis i avisen 'New-England Palladium' av 15. desember 1809, der briggen «Dolphin» av Salem, ført av kaptein Craft, ankom Boston – via Baltimore og Salem – den 16. desember, åpnet det seg en mulighet, om enn ikke dokumenterbar, at nettopp dette skipet hadde tatt med Christiansand-brevet til Boston. «Dolphin» avseilte fra Gjøteborg 8. oktober sammen med fem andre amerikanske skip, hvorav to av skipene («Minerva» av Nantuck og «Sheffield» av Norfolk) skulle til Christiansand for handel og gikk derfra videre til England, mens de tre andre skipene gikk direkte til England.

Ut fra denne kryptiske informasjonen har jeg blitt stående igjen med en mulig forklaring - om enn noe spekulativ. Vi vet at skip som seilte sammen eller møttes på de lange reisene over Atlanteren var avhengig av å utveksle informasjon og hadde mye sosial kontakt i transithavner eller på dekk mens de var på sjøen.

Det er derfor ikke helt utenkelig at brevet, som var overlevert til kaptein Chamberlain på «Doris» og tiltenkt å seile fra Christiansand via Gjøteborg til det amerikanske kontinentet, i stedet er blitt overlevert kaptein Craft ombord på «Dolphin» i transitt i Christiansand sammen med de to ledsagende amerikanske skipene som skulle hit for å gjøre handel i byen.

Dette lar seg ikke dokumentere, men kapteinene ombord på «Doris» og «Dolphin» var begge fra Salem og hadde sikkert mye å prate om! Muligheten for at de to kapteinene kan ha møtt hverandre i Christiansand er så absolutt til stede. Dersom «Dolphin» fulgte med inn til Christiansand, ville ankomsten der ha vært omtrent samtidig med at «Doris» avgikk for Gjøteborg. Seiletiden fra Gjøteborg gjennom Sundet (Øresund) og tollklarering der og videre til Christiansand var normalt 6-8 dager.

I tabellen nedenfor er gitt en samlet oversikt over dokumenterte data om rettsforhandlingene og skjebnen til 24 amerikanske skip som ble dømt i priseretten i Christiansand og i overadmiralitetetsretten i Christiania i 1809/1810.

Seilskute:	Skipets navn:	Captain:	Hjemmehørende:	Skjebne:
Brigg	<i>Ann</i>	J. How		kond.Chrs frikjent Chra 20 nov 1809
Bark	<i>Edward & Henry</i>	Joseph Foster	Gloucester	kond. Chrs frikjent Chra 20 nov 1809
Brigg	<i>Industry</i>	Jonathan Cook	Salem	kond. Chrs. frikjent Chra des 1809
Schooner	<i>Washington</i>	Jones	Boston	frikjent. Chrs appellert, frikjent Chra
Skute	<i>Good Friends</i>	H. Thompson	Philadelphia	kond. Chrs frikjent Chra des 1809
Skute	<i>Belle-Air</i> 10 des late	James Jacobs	Philadelphia	kond. Chrs. frikjent Chra des 1809
Skute	<i>Commerce</i>	H. Skinner	Philadelphia	kond. Chrs kond. Chra 12 mars 1810
Skute	<i>Wonolancet</i>	R. S Randall	Portsmouth	kond. Chrs frikjent Chra des 1809
Skute	<i>James Lyon</i>	J. Spafford	Philadelphia	frikjent.Chrs apellert, frikjent Chra
Skute	<i>America</i>	Isaac Stone	Newburyport	kond. Chrs frikjent Chra des 1809
Brigg	<i>Topaz</i>	Herrick	Newburyport	kond. Chrs kond. Chra 25 april 1810
Schooner	<i>Industry</i>	William Bryant	Norfolk	kond. Chrs
Skute	<i>Harriott</i>	Childs	Baltimore	kond. Chrs frikjent Chra des. 1809
Skute	<i>Byron & the Rachel</i>			frikjent. Chrs apellert, frikjent Chra
Brigg	<i>Suwarow</i>	Leuch	Beverly	kond. Chrs kond. Chra 23 des. 1809
Bark	<i>Pacific</i>	John Becket jr.	Salem	kond. Chrs kond. Chra 18 des 1809
Skute	<i>Jane</i>	G. M'Lellan	Portland	kond. Chrs kond. Chra 18 des 1809
Skute	<i>Tuley</i>			kond. Chrs kond. Chra 25 feb 1811
Skute	<i>North America</i>	P. Drinkwater	Portland	kond. Chrs frikjent Chra 23 des 1809
Skute	<i>Atlantic</i>	W. Fountain	Philadelphia	kond. Chrs frikjent Chra 23 des 1809
Brigg	<i>Joseph</i>	Turner	Boston	frikjent Chrs apellert, frikjent Chra
Skute	<i>Washington</i>	George Davis	Boston	reparasjon i Farsund, 'ready for market'
Skute	<i>American Packet</i>			reparasjon i Arendal, 'ready for market'
Skute	<i>Doris</i>	S. C. Chamberlain	Salem	frikjent Chrs apellert, frikjent Chra
Skute	<i>Luna</i>	James N. Martin	Baltimore	frikjent Chrs 'ready for sea'
Skute	<i>Ellen Maria</i>	Swett	Newburyport	frikjent Chrs. 'losset lokalt'

Kond. – kondemnert; Chrs – Christiansand; Chra – Christiania

Objekt 3.

Det tredje brevet som skal omtales er datert Bergen 30. September 1809 og adressert til Providence, Rhode Island. Brevet er stemplet 'BOSTON- MS - FEB 19' (1810). Dette er det tidligste norske amerika-brevet, dvs. med norsk avsender, som vi kjenner. Brevet er sendt fra handelshuset H. Janson & Søn i Bergen til handelshuset Sam G. Arnold & Comp, Providence, Rhode Island.

Brevet er fraktet med handelsskipet «Antelope» som var ett av fire amerikanske handelsskip som var oppbragt i Bergen våren 1809, ført av kaptein Thomas Hopkins, Boston. Skipet ble frikjent av priseretten og avseilte fra Bergen som ett av 12 amerikanske skip som ifølge rundskriv av 6. oktober 1809 fikk tillatelse til å avseile fra norske havner referert til i innledende kapittel.



Illustrasjon 3.

Duplikat-brev fra handelshuset H. Janson & Søn i Bergen, datert Bergen 30. september 1809, adressert til Joseph S. Martin ved handelshuset Sam G. Arnold & Co i Providence, Rhode Island. Brevet er fraktet med det amerikanske handelsskipet «Antelope», som sommeren 1809 var oppbragt i Bergen, men frigitt av den regionale priseretten for deretter å seile via København til Gøteborg med lasten. «Antelope» avseilte i retur fra Gøteborg 19. desember og ankom Boston 19. februar; her er brevet avlevert ved postkontoret og stemplet 'SHIP' (skipsbrev) og med sirkulært stjernestempel 'BOSTON - MS 19 FEB' i rødt (Boston CDS no. 3, i bruk fra 18. april 1809 til ca. 10. juni 1813). Brevet er satt i porto med '22' cent - anført med rød fargestift på brevets forside - som er taksten for et dobbelt-'ratet' innenlandsbrev (10 cent x 2) befordret over en distanse på 40 - 90 miles [Providence, Rhode Island ligger 45 miles (66 km) SW for Boston], pluss 2 cent til skipsføreren [i. h. t. portotakster for innenlandsbrev som trådte i kraft 1. mai 1799]. Brevfronten har i tillegg påskriften 'Rec.(eived) 20th Feb. 1810', som er datoen for utlevering av brevet til adressaten i Providence, og 'Duplicate', som forteller at brevet er en kopi (duplikat-brev) av et likelydende brev som er blitt sendt til adressaten med annen skyss samme dag eller noen dager i forveien (se tekst).

Etter frikjennelse i priseretten i Bergen og trolig etter å ha fått utstedt et dansk-norsk leidebrev, fortsatte reisen med opprinnelig last til København med ankomst her 15. oktober og til Gøteborg den 4. november. Etter lossing av cargo og innlasting av ny cargo av jernstøp avseilte skipet fra Gøteborg 19. desember. Skipet ankom Boston 19. februar 1810 etter 62 dager på sjøen. Brevet, som på brevfronten er anført å være et

duplikatbrev forteller oss at et likelydende originalbrev også er blitt avsendt med et annet skip til samme adresse samme dag eller en av de påfølgende dager etter at de amerikanske skipene var blitt frigitt av regjeringskommisjonen. Hensikten med å sende to likelydende brev – en original og ett duplikatbrev – var at dersom skipet ble kapret av dansk-norske kapere eller engelske krigsskip på turen, ville sjansen for at et av brevene kom fram være betydelig større ved å sende to likelydende brev med to ulike seilinger fremfor et enkelt brev alene.

Om handelshuset H. D. Janson & Søn har jeg hentet fram følgende opplysninger:

H. D. Janson & Søn var et av de større handelshusene i Bergen på denne tiden. Innehaveren Herman Didrich Janson var en ruvende skikkelse i det bergenske næringsliv. Faren var hollandsk innvandrер som slo seg ned som kjøpmann i Bergen på 1700-tallet. Som ung gutt ble Herman sendt til sjøs, og etter avlagt styrmannseksamen ble han skipper og seilte for etatsråd og kjøpmann Danckert D. Krohn i Bergen. I 1785 oppga han livet på sjøen og ble med Krohns hjelp utnevnt til hoffagent. I 1786 giftet han seg med Danckert Krohns brordatter. Samtidig skiftet han navn fra Jansen til Janson. Året etter overførte svigerfaren en del av forretningene sine til ham. Janson utviklet sitt unge handelshus med stor dyktighet. Hovedvirksomheten var eksport av tørrfisk og klippfisk og innførsel av salt, vin og kolonialvarer. I 1802 ble sønnen fra første ekteskap, Heinrich, tatt opp i firmaet. Firmaet skiftet da navn til Herman D. Janson & Søn. Under Napoleonskrigene engasjerte firmaet seg også i kaperfart og kornfarten på Arkhangelsk. Som en gest fra vest bør også nevnes at handelshuset var blant Bergens største bidragsytere til det nye norske universitetet i Christiania.

I 1812 trakk Herman Janson seg tilbake fra firmaet, og sønnen Heinrich ble eneinnhaver. Kjøpmann og skipsreder Heinrich Janson ble, som det fremgår av innledende kapittel, amerikansk visekonsul i Bergen i 1809. Han døde i 1859, 78 år gammel.

Objekt 4.

Det fjerde 1809-brevet i denne oppsatsen er det som det knytter seg mest dokumenterte historiske opplysninger til. Dette fordi brevinnholdet er bevart og fordi skipet som fraktet brevet fra Christiansand til havnebyen Boston i Massachusetts i mars 1810, lar seg greit identifisere.



Tilhører Terje Heskestad.

Illustrasjon 4.

Helbrev fra Christiansand adressert til handelshuset Pratt & Kintzing i Philadelphia, Pennsylvania, datert Christiansand 18. november 1809, sendt med handelsskipet «Ann» sin avgang på første tur fra Christiansand til Boston 2. januar 1810, seks uker etter at skipet den 20. november var blitt frikjent av Overadmiraltetsretten i Christiania. Skipet ankom Boston 1. mars 1810 etter 60 dager på sjøen; i Boston er brevet avlevert til postkontoret neste dag og stemplet 'SHIP' og 'BOSTON-MS 2 MAR' i rødt; videre på brevets forside er anført portotakst '42', som forteller at brevet er dobbelt-'ratet' (dvs. inneholdende 2 brevark) og satt i porto med 40 cent (20 x 2) for viderebefordring med den amerikanske posten over en distanse på 300 til 500 miles, pluss 2 cent til skipsføreren = ialt 42 cent. [Portotakst av 2. mars 1799 for innenlandsbrev; gjeldende fra 1. mai 1799]. Philadelphia ligger 308 miles (ca 491 km) NØ for Boston. Portoene er avkrevd av mottager ved utlevering av brevet.

Brevinnholdet gjengis i sin helhet på originalspråket:

"I wrote you formerly recommending Mrs Matheissen and Schmidt at Christiansand to you for Correspondents. I have had some reasons for not being satisfied with them. I must strongly recommend to you Peter Isachsen Esquire, our Consul here, as a house of the first weight and solidity. The attention to the interest of those for whom he & Co..., and altho' I did not in the first instant employ him, he has ... great services. Our Commercial friends here are Mrs. Johs Hefty & Co. and Mr. Erick Hermansen.

I have not received a letter from any of your Correspondents on the Continent. I have written Mr. Gruepel very often and particularly requested Mr. B. H. Kintzing to write to those in Bremen and Amsterdam, fully explaining our situation. I have written to them all since. They must have written and their letters miscarried. I have heard nothing of the Swanwick. I hope nothing has happened to her. Mr. Parish & Co., Hamburg, have written me several times, also Mrs Deutzfelt & Co., Copenhagen. Mr. Parish & Co. have ... a great disposition to help

us in the present situation, but it is as much out of their ... as it is of any other house. The Court here respect nobody but the King if they do even him.

I have only received one letter from Mr. B. Kintzing dated Hambro 29th August. By my Cost I recommended him to spend part of the ensuing winter in St. Petersburg as it certainly would be of great ... to him, the Russian trade becoming every year more valuable to the United States. Mr. Kheis Fisher and Mr. Donovan being there would be of great service to him.

Should the Atlantic or Commerce be condemned they may be purchased for you and Mr. Donovans joint account, or your account only, but I am afraid they would go off too high as there is a great demand for vessels of any kind here now for the trade. If the Commerce should unfortunately be condemned, I will not, I think, return to London without receiving directions from you. No doubt you have written me what to do in such event. I have all our letters of Introduction, but the power of Allowances to the Court have

not returned to me, but I could at all events procure an authenticated copy. If we are cleared, I should get all my papers back. Exchange on Hambro 320 – 330 Rd for 300 Bco. London 11 ½ - 12 Rd for 1 £ Stg.

20th November. Today decisions were given in 2 American cases by the Court of Admiralty here which were cleared, viz. the Brig **Ann**, Capt. Howe of Boston & Bark **Edward & Henry**, Capt. Foster of Cape Ann, Massachussets. The former case was perfectly clear – A small alteration in the date of the Mediterranean pass was the only provided change. – In the latter case the Mediterranean pass called the Vessel a Brig altho' all the papers call her a Bark. The fact is that she was formerly a Brig and has been altered to a Bark and the Captain produced to the Court a certificate from our Consul at Copenhagen that she had been there several years ago and was then a Brig. No damages were allowed. The expenses of the two Courts fall on both parts but I believe the greater part was the Captor. Today is 7 weeks since the cases were finally submitted to the Court. Believe me

Respectfully and sincerely Yours . . . Francis S. Coxe “

På baksiden av brevomslaget er anført avsender 'Francis S. Coxe/ Christiansand 18 Nov(ember) 1809' og 'Rec(eived) 5 March'. Dette er gjort ved ankomst i Philadelphia.

Brevinnholdet fra samme avsender – Mr. F. S. Coxe – dokumenterer at i det minste noe av innholdet må ha vært skrevet i Christiania to dager senere, ettersom Coxe har overvært rettssakene til briggen «Ann» og barken «Edward & Henry», som fant sted i Overadmiralitetetsretten i Christiania, den 20 november.

Utfra brevinnholdet antas at Francis Coxe var supercargo for flere av de amerikanske handelsskipene i Christiansand denne sommeren. Brevet gir en god oppsummering av arbeidsoppgavene til en supercargo, dvs en person som bisto skipene og handelsfirmaene med handel og oppkjøp av varer og frakt samtidig som han hadde som oppgave å holde kontakt med potensielle kunder. I dette konkrete tilfelle synes en av oppgavene å ha vært å innhente og legge fram nødvendige 'papirer' under rettsforhandlingene fra handelsfirmaene og skipene som supercargoen representerte.

En mulig forklaring på manglende overensstemmelse mellom brevomslag og innhold kan være at brevarkene fra Christiania er blitt lagt inn i omslaget til et annet brev som Mr. Coxe hadde skrevet i Christiansand, og som lå og ventet på å finne egnet frakt til Amerika. Dette må i så fall ha skjedd etter at Coxe hadde returnert fra Christiania til Christiansand noen dager senere. Men ettersom innholdet i brevet ikke henviser til verken Christiansand eller datoen 18. november, er en mer sannsynlig forklaring at det har skjedd en ombytting av brevomslag og brevinnhold til to brev fra samme avsender som har vært deponert i arkivet til handelshuset der brevene er hentet ut.

Det som imidlertid er helt på det rene, er at brevet, som er ankomststemplet 'BOSTON 2 MAR 1810', har blitt fraktet med handelsskipet «Ann» på reise fra Christiansand direkte til Boston, og ikke via Sverige, med ankomst i Boston 1. mars 1810. Dette fremgår av følgende avisutklipp fra 'New-England Palladium' den 2. 3. 1810: *Palladium List. Port of Boston, Thursday March 1, 1810:*

Arrived Brig. Ann, capt. Howe, from Christiansand, 50 days, via Provincetown (where she put in on Tuesday last) in ballast, to W. Person. Sailed in co with the barque Edward Henry, (capt.) Foster, for Gloucester. -

- Left, the following vessels, awaiting trial: - Industry, (of) Salem; America and Topaz, (of) Newburyport; Washington, and Joseph, (of) Boston; Good Friends, James, Belle-Air and Commerce, (of) Philadelphia; Wonolanset, Portsmouth, Industry, (of) Norfolk; Harriet of Baltimore at Stavanger. - Ship Washington, (capt.) Davis, from Boston, put into Fahrensund, on the coast of Norway, having lost her cables and anchors off Helieoland. The North America, and Atlantic, were cleared at Christiania, on paying costs of Court. The ship American Packet, from N. York, put into Ahrendal, with the loss of mizen mast, had repaired and was ready for a market. The brig Exchange, (capt.) Orne, of Salem, from N. York for Gottenburg, was cast away on Helieoland, Nov. 9, vessel lost; crew and most of the cargo saved. Capt. Jacobs of Belle-Air, died at Christiansand, Dec. 10. Spoke (to) Mr. Hood, and two seamen, of the Exchange; and several persons belonging to the vessels condemned, have arrived in the Ann.

Fra en annen kilde vet vi at «Ann» forlot Christiansand 2. januar 1810 og gikk direkte til Boston. I tillegg til lasten befraktet skipet en rekke personer og mannskaper fra skipet «Exchange», som forliste utenfor Helgoland den 9. november, og fra de tre skipene («Jane», «Suwarow» og «Pacific») som ble kondemnert i Overadmiralitetetsretten i Christiania den 18. og 23. desember 1809.

At Overadmiralitetetsretten i Christiania opprettholdt kondemneringsdommene fra Christiansand til disse tre skipene fikk mye oppmerksomhet og vakte stor forbitrelse i Amerika. Her gjengis kun ett av mange innlegg i amerikanske aviser etter at nyheten nådde 'hjemlandet', hentet fra avisen «Repertory» i Boston den 2. mars 1810:

« Thursday, March 1, arriving brig Ann, Captain How, 60 days from Christiansand, via Provincetown, where she arrived on the 27th last. Sailed in company with barque Edward & Henry, captain Foster, of and for Gloucester (Cape Anne). Left the following vessels waiting trial, viz. brig Industry, Cook, Salem; schr. Washington, Jones, Boston; ship Good Friends, Thompson, Philadelphia; ship Belle-Air, (late Capt. Jacobs, who died at Christiansand, Dec. 10th) of do; ship Commerce, Skinner, of do; Wonolanset, Randall, Portsmouth, N. H.; ship James, Spafford, Philadelphia; ship America, Stone, Newburyport; brig Topaz, Herrick, do; ship Industry, Bryant, Norfolk (trolig feil skip: Industry var navnet på flere amerikanske skip i denne perioden); brig Joseph, Turner, Boston; ship Harriett, Childs, Baltimore (vessel at Stavanger). The Ann was captured on the 5th May last, and carried into Christiansand, condemned on the 25th, and after a detention of 8 moths finally acquitted. It was not expected by any of the Americans in Norway, that the high court of admiralty at Christiania, would in any manner have sanctioned the piratical court in Christiansand; but contrary to their expectations, and to the disgrace of the Honourable Judges of that Court, who, though having recognized in the clearance of the Americans, the principle "that free ships make free goods" have condemned the following vessels (at the same time acknowledging that they, with their cargoes are American or neutral property, and also do admit the legality of their voyages) viz. brig Suwarow, Leach, Beverly; barque Pacific, Becket, Salem; ship Jane, M'Lellan, Portland. It will naturally be enquired after noticing the above, for what reasons were these vessels condemned? We can give these as general answers -1st. There was an English frigate in sight at the time of capture, whose assistance the captain solicited, which however happened always to be another unfortunate American.

2d. The heinous crime of simply remitting more or less of their money to England, under certain circumstances: while the honest Norwegians are carrying on, by license, a direct trade with England, their avowed enemy; and finally, because the captain would not suffer themselves to be examined by two or three Pirates, who constituted themselves as notaries, judges, and interpreters. Some of this honorable body (who were concerned in privateers) believing the property could not be condemned by fair means, and being unwilling to relinquish the idea possessing in some way or other, hoped to succeed by finding a "Norwegian" among the Americans, who would treacherously criminate his countrymen, for the value of a few dollars. In this they received their desert. Who could have expected such treatment from any part of his Danish Majesty's dominions, whose laws and subjects have been or pretend to be, the first, and greater supporters of neutral rights and privileges. We beg pardons for the Norwegians for intimating that they ever quietly acquired in this or any other laws, by which property could be honestly or honorably acquired, and of this herewith acquit them. – Captain How cannot but in justice notice the assistance which the Americans have received from Peter Isacksen Esq. American Vice Consul at Christiansand, whose exertions in their behalf, entitles him to their warmest thanks. The above remarks are not applied in every individual in Norway, but chiefly to those who are concerned in privateers which in Christiansand and neighbourhood is we believe by far the majority."

En oppfølger om brevforsendelser fra Norge til Nordamerika i kaperkrigens siste periode (1810-1814) følger i et senere nummer av Budstikka.

En stor takk rettes til Mark Schwartz, Massachusetts, og GenealogyBank.com for utveksling av informasjon og opplysninger hentet ut fra databasen over eldre amerikanske aviser.

Kilder

'Boston Newspaper'. Boston Gazette 1808 – 1810.

'Boston Newspaper'. New-England Palladium 1809-1810

'Boston Newspaper'. Repertory 1809-1811.

Schumacher, T. 2002. Sjøposten mellom Norge og Danmark under Napoleonskrigene (1807 – 1814).

Budstikka 2002 (3): 5-19; PHT 2003 (Medlemsblad for Dansk Posthistorisk Selskab). 31 (2): 82-98.

Schwartz, M. 2019. The Boston Post Office from 1776 through the war of 1812.

Chronicle 264. The Chronicle (U. S. Philatelic Classics Society), 71 (4): 309-326.

Sundsbø, I. 2002. Norsk post under Napoleonstiden 1807 – 1816.

S. 16 – 25, i Østlund, T. (red.). Fra Svinesund til Haparanda. Norsk Posthistorisk Selskap 1977 – 2002. Oslo.

Tønnessen, J. N. 1955. Kaperfart og skipsfart 1807 – 14. J. W. Cappelens Forlag, Oslo.

Wassenden, W. 2011. Fra fred gjennom krig til fred 1807 – 1814. En posthistorisk framstilling. Ped-Tjenester AS, Billingstad. 70 sider.

Forslaget fra Moskva av Egil H. Thomassen

I Snorre kan vi lese at våre norrøne konger sendte menn til Bjarmland. Ikke bare for å handle og røve, men også for å markere at dette var norsk land. Murmansk er avledet av ordet nordmann. Det oppstod tidlig strid med republikken Novgorod som kom østfra og krevde tributt av samebefolkningen. Nordmennene forsøkte å etablere kontroll over land-områdene i nord og det kom til væpnete konflikter. Ved en traktat inngått i Novgorod i 1326 ble det avtalt at samefolket skulle betale tributt både til Norge og Novgorod. Den norske kongen lot i 1330 oppføre Vardøhus for å befeste området. Merkestener som ble satt opp på Henøylene, ytterst på Fiskerhalvøya, markerte Norges territoriale grense mot nord.



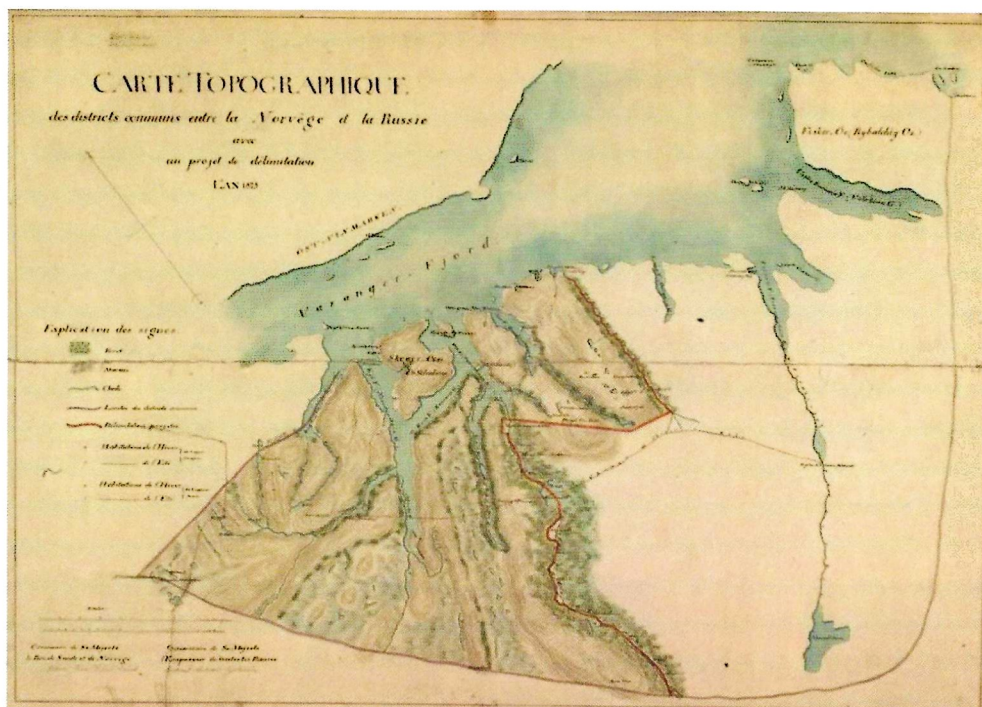
Storm over Vardøhus festning. Peder Balke 1860

Det er antatt at det ved Novgorodtraktaten ble avmerket en territorial grense i terrenget på sydsiden av Varangerfjorden. Eksistensen av grensen synes å ha vært kjent og akseptert så sent som på 1500-tallet, men ble senere glemt. På 1500-tallet begynte også svenskene å kreve skatt av samene i dette området. Nåværende Finland var den gang en del av Sverige opp til Enare sjø. Men etter å ha tapt Kalmalkrigen (1611-1613) måtte svenskene oppgi sine krav, og det ble trukket en skattegrense mellom Norge og Sverige. Hele Finnmarksvidda ble norsk skatteland.

Senere, i Strömstad 2. oktober 1751, ble det undertegnet en avtale mellom Norge og Sverige som fastsatte grensen eksakt. Grensetraktaten besto av åtte artikler og to tillegg. Det første tillegget garanterte samenes sedvanerett til tradisjonelle bruksområder, bl.a. retten til å føre rein fritt over grensen.

Etter at Moskva erobret Novgorod i 1478 ble det moskovittene som beskattet samene sammen med nordmennene. Etter hvert mistet Norge Kolahalvøya som skatteområde og felles-området innskrenket seg til de tre østsamiske siiddaene Neiden, Pasvik og Peisen. Etter gjentatte initiativ fra dansk-norsk side ble det i 1825 opprettet en kommisjon for å fast-sette grensen mellom Norge og Russland.

Kommisjonen ble enig om at Pasvikelva skulle være utgangspunktet for grensen og at trosbekjennelse skulle ha betydning ved grensesettingen. Flertallet av reindrift- og sjøsamene i det aktuelle området var protestanter. Delingen langs Pasvikelva skapte et problem. På vestsiden lå den russisk-ortodokse kirken Boris Gleb. For russerne var det et hellig sted grunnlagt av munken Trifon i 1533. Kompromisset i 1826 ble at et område ved Boris Gleb ble russisk og at Norge til gjengjeld fikk kystområdet av Peisen fram til Jakobselv, i dag benevnt som Grense Jakobselv.



Tsar Peter I den store (1672-1725)

Grensekartet fra 1826.



Kirkestedet Boris Gleb

Før vi kommer fram til grenseforhandlingene i 1825, la oss stoppe opp og se på en hendelse i 1704 som både berørte grenseproblemene og fremmet et spesielt posthistorisk forslag.

I februar 1704 kom en gruppe bestående av to russiske kapteiner, en sekretær og en tropp soldater fra Arkhangelsk til Varanger. De var utsendt av tsar Peter den store for å gjenfinne grensemerkene mellom tidligere Novgorod og Norge. De samene som ble spurt kunne ikke gi noen opplysninger, men henviste utsendingene til amtmann Lorch på Vardøhus. Den påfølgende måneden, 13. mars 1704, kom da en delegasjon til Vardøhus. Den besto av kapteinene Mikite de Mofetz de Barhargind og Mikite Reic-hendorf og en sekretær ved navn Ivano Ostekoff. Overfor amtmann over Finnmarken og Vardøhus, Erik Madssønn Lorch, forklarte de å være utsendt av tsaren for å bringe klarhet i grensestenene. De påsto at Bygøyfjorden ifølge tsaren var russisk og nevnte også flere andre stedsnavn som Lorch ikke kjente til. Lorch avviste bestemt at Bygøyfjorden hadde tilhørt Novgorod og senere Moskva, og hevdet like bestemt at strendene langs Varangerfjorden helt siden «Arilds tid» hadde tilhørt de norske kongene.

Når det gjaldt grensestenene, så viste han til at det var oppsatt tre grå stener på Henøyene ytterst på Varangerfjorden som avbildet (Effigies) grensen mellom Danmark og Grotfyrsten (tsaren).

Det andre formålet med besøket på Vardøhus var å foreslå ei postrute mellom Moskva og Vardøhus. Den vestorienterte Peter den store hadde nok blitt orientert om at det i 1663 var blitt opprettet ei postrute mellom Trondhjem og teoretisk Vardøhus. Ei rute han nå kunne tenke seg å forlenge til Moskva for å få forbindelse med København over Vardøhus. Selv om han hadde grunnlagt St. Petersburg 27 mai 1703, var Moskva fortsatt hovedstad i 1704. Det myrlendte området ved St. Petersburg gjorde at byen ikke sto ferdig før i 1712, etter at et tusentalls tvangsutskrevne arbeidere var døde. På russisk side kunne ruta betjenes av postbønder utplassert for hver mil hevdet utsendingene. For tsar Peter var dette ikke noe problem. Russiske bønder var livegne og de kunne skaltes og valtes med som tsaren fant for godt.



Russiske livegne bønder.

Amtmann Lorch på sin side var mer i tvil. Å utplassere bønder for hver mil i Finnmarken, som bare var befolket av reindriftsamer var neppe mulig. Det var en sak som måtte forelegges for den kongelige majestet i København. Men hvis majesteten ønsket det, kunne det på vinterstid foretas en slik reise. Den ville ta en fire ukers tid. Lorch avga rapport til kongens kanselli på Akershus om besøket og sitt svar

Kilder:

Danske Cancellie Suplikatprotokol 1704

Rentekammerts Journalsaker 1ste Nordenfjeldske kontor 1704

Jan Petter Nielsen (red): «Russland kommer nærmere» Blix 2014

Halvor Tjønn: «Russland blir til» Dreyers forlag 2015

Caroline Serck-Hanssen: «Helgen i grenseland» Orkana forlag 2017

Hege Brit Randsborg: «Uendret grense i 250 år», Aftenposten 27. juli 2019.

BUDSTIKKA

mottar trykningsbidrag fra følgende firmaer

Skanfil Auksjoner AS

Skanfils Moldenhauer-auksjon

Kjell Germeten AS

Engers Frimerker

Norsk Posthistorisk Selskap takker for bidragene.



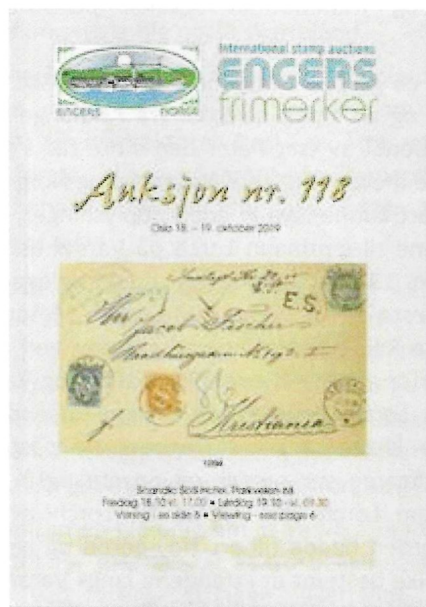
209. auksjon 25.-26. september 2020



79. auksjon 13.-14. november 2020



97. auksjon 21. november 2020



119. auksjon 30.-31. oktober 2020