

BUDSTIKKA

Norsk Posthistorisk Selskap

I dette nummer:

Noen linjer fra redaktøren	2
OFKs bibliotek	2
Lederens hjørne	3
Oddbjørn Salte: Landskyld og skyld	4
Egil H. Thomassen: Flyruter i krigstid	5
Nord-Norge 1940 – 1945	7
En helvetes egotripp?	7
Arvid Løhre: Leksikon og posthistorie	8
Om SNL, Wikipedia og	
Filatelistisk Årbok 2020	8
Helge Fritsen: Illegale og legale brev fra	10
Kirkenesferden i 1942	10
Det lille bibliotek	15
Tore Haga: Hermed en ...	16
Et lite blikk på blankett 72	16
Per Erik Knudsen: Norway's Byposter	18
Johan Olsen: Til vanns, til fots og til hest ...	19
Arvid Løhre: Postdirigering 1972 –	20
brev til Vest-Tyskland	20
Olav Dyresen: Hvilket poståpneri er dette?	22
Per Ness: Eksempel fra Oscar 1. samlingen.	23
Viktige venner av NPS	24



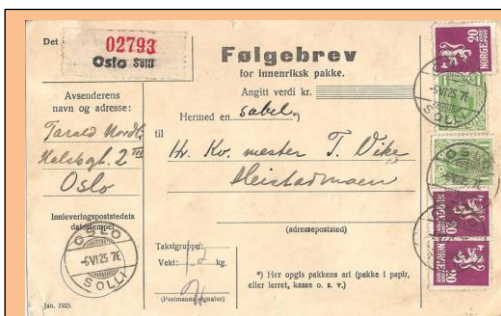
Et av brevene
omtalt på sidene
10-15



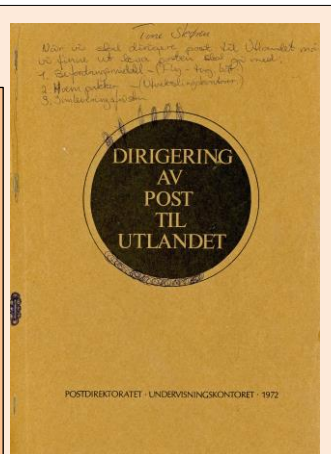
Ny, god bok.
Les på side 18



Side 5-7



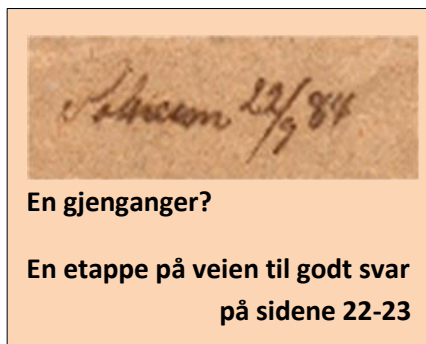
En viktig tekstingrediens, sidene 16-17



Artikler om
grunnleggende viten på
sidene 4, 8-9 og 20-21

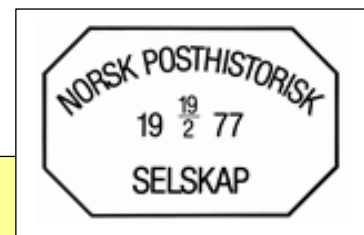


Spennende plansje
fra en samling,
side 23



En gjenganger?

En etappe på veien til godt svar
på sidene 22-23



Møteplaner 2021

Under utstillingen Trondheim 2021,
søndag 5. september 2021 kl.10.30:

Geir Vikan: Posthistorie Stjørdal

25. september 2021

Gunnar Melbøe:

Utvalgte objekter fra Narvik i krig

27. november 2021

Frøde Konst:

**Informasjon om mitt arbeid med
poststedinformasjon fra Hedmark**



Oslo-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 2021 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@wemail.no

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

Styremedlem: 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

Jan Lauridsen

Nordre Langgate 10, 9950 VARDØ

E-post: janlauridsen45@gmail.com

Hjemmeside: www.posthistorisk.no

Webredaktør: Jan Lauridsen

E-post: janlauridsen45@gmail.com



- Er De filatelist?
- Nej – men som tiderne er, ender det nok med at jeg bli'r det! -

Noen linjer fra redaktøren:



Ettersom Storm P. er «falt i det fri», vil jeg dele noen av hans «fluer», kanskje også andre tegninger eller snutter, med Budstikka lesere, når det er plass ledig i bladet vårt. Medlemmene er hermed advart. Jeg håper at dere alle tåler en flue eller tre. Det er lite norsk eller utenlandsk posthistorie å finne i de bokstablene som nå står på arbeidsrommet mitt. Det må dere selv sørge for at kommer til Budstikka.

Per Erik

Sommeren må ha vært for fin i år.

Jeg hadde ikke regnet med at innboksen min hadde vært bugnende av artikler nå, men hadde ærlig talt ventet at også andre enn de faste og mest trofaste skribentene hadde sendt inn stoff. Sjansen er alltid til stede. Neste nummer planlegges til utsendelse i november.

Noen av oss handler på auksjon, noen ganger får vi tilslag vi ikke hadde trodd vi fikk. Jeg har bøker i hyllene mine, sikkert flere enn jeg burde ha. Jeg fikk i vår helt uventet tilslag på «en samling» utgivelser av Storm P. Fire flyttekasser kom på døren. En fryd å lese, en fryd å nyte tegningene hans. Godt kjøp. Selv om bøker og hefter ennå ikke har fått hylleplass.

Selskapets bibliotek ble for mange år siden avviklet og ble en del av biblioteket i Oslo Filatelistklubb. **Et bibliotek som alle NPS-medlemmer kan bruke.** Åpningstider finnes på OFKs hjemmesider. I tillegg finnes den fantastiske muligheten at langveisfarende kan avtale andre tider med bibliotekar Kjell Åge Johansen (kj-aage@online.no, mobil 920 13 268)

Følgende finnes i biblioteket:

1. Bøker og hefter

Dette er håndbøker, monografier, antologier, årbøker, Postens sirkulære og statistikkårbøker etc.

2. Tidsskrift

I hovedsak tidsskrift som kommer ut jevnlig. Mange får OFK tilsendt, hovedsakelig fra norske klubber. Noen tidsskrift er abonnement, men det er eneste mulighet for å få dem.

3. Kataloger

Hovedtyngden er de store katalogutgiverne, men gjennom årene har OFK mottatt kataloger fra en mengde katalogutgivere. Disse katalogene kan være på språk få eller ingen behersker (Goole translate løser problemet), men kataloger er bygd opp med de samme symboler, så bruken er relativt enkel.

4. Auksjonskataloger

Alle norske auksjonskataloger som OFK mottar vil være tilgjengelig i biblioteket. Ellers beholdes bare såkalte «Name sales» og spesialiserte landkataloger.

5. Utstillingskataloger

Alle norske utstillingskataloger, som OFK har mottatt, i tillegg til bulletiner og palmares/jury beretninger finnes i biblioteket. Det er også et stort utvalg av internasjonale utstillingskataloger.

Oversikt over OFK-bibliotekets samling finnes som regneark og Pdf på klubbens hjemmeside. Disse oversiktene blir lagt ut i oppdatert versjon 2 ganger i året og kan lastes ned av alle. Det er registrert nærmere **15000 titler** i skrivende stund. I tillegg finnes innholdsfortegnelse for Info på hjemmesiden og denne legges ut etter hver utgave (4 ganger i året).



I siste nummer av Budstikka skrev jeg at vi regnet med å være i normal gjenge igjen i september. Det tror jeg fortsatt holder stikk. I slutten av måneden er Asylet klar til å ta oss imot igjen, og Selskapets åpne møte under landsmøtet første helg av september er også på plass. Se annonsering av høstens møteprogram på første side av bladet. Og i høst går det slag i slag med møter i klubbene og interessante auksjoner både på skjermen og i salen igjen får vi tro.

Selv har jeg brukt corona-tiden til å lese, skrive og rydde. Jeg er egentlig ganske fornøyd med resultatet. Det eneste som plager meg er at jeg ikke får nok tid til å tekste og montere min nye samling av krigspost. Men jeg håper noen av dere har hatt bedre tid, for så vidt jeg har forstått, er lysten til nå - endelig igjen - å kunne vise nye og gamle utstillingssamlinger for bedømmelse lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt fortsatt intakt! På Forbundets hjemmeside ser jeg at det ikke vil mangle på muligheter til å stille ut kommende høst og vinter. Jeg gleder meg til å se hva som er på gang.

Jeg benytter spalteplassen min til å minne dere om en av forpliktelsene vi har som medlemmer i et lukket selskap hvor det overordnede formålet er å spre kunnskap og opplyse om posthistoriske temaer til likesinnede og hvermann med interesse for denne delen av vår kommunikasjonshistorie. Et egnet forum til å bidra med dette er blant annet å skrive i medlemstidsskriftet vårt. Redaktør Per Erik trenger alltid stoff til Budstikka. Han er hjelpsom og er slett ikke kresen når det gjelder stoff-valg han mener bør komme på trykk. Tvert imot er han glad for alle posthistoriske temaer og opplysninger; mottoet hans er at jo større post-mangfold i våre skriverier, desto bedre for bladet vårt. Se forøvrig hans ingress på side 2 i dette nummeret av bladet vårt.

Som vanlig har jeg lyst til å avslutte side 3 i bladet med å dokumentere et posthistorisk objekt fra egen samling. Denne gang et pent stemplet postkort, som kanskje spesielt er av interesse for våre mange jernbanepost-samlere i Selskapet. Mange medlemmer hos oss er også jernbanepost-samlere og aktive bidragsytere i den relativt nystartede foreningen Norsk jernbaneposthistorisk Forening. Postkortet fra Merakerdalen dokumenterer - gjennom bilde, stempler og noe tekst på bilsiden - at kortet har blitt sendt med jernbane; nærmere bestemt med Meråkerbanen. Avsenderen skriver at han er på vei fra Åreskutan (høieste fjell i Åre i Sverige) til Trondhjem og at de nå passerer en berømt, vakker plass i Norge (Meråkerdalen), slik som avbildet på kortet. At Meråkerdalen er vakker, må man ikke være svensk for å mene. Jeg har selv vært der og sett hvordan elva speiler og slynger seg ned gjennom dalen. Vakkert!

Kortet er avlevert og stemplet på Gudå stasjon/poståpneri og sendt med toget tilbake til Bollebygd i Sverige



5 øre posthorn på svensk postkort fra Merakerdalen innlevert på Gudå stasjon på Meråkerbanen, stemplet 'GUDÅ 2.VII. 03' i BLÅTT, sendt med toget til Bollebygd i Sverige; kortet stemplet samme dag i transitt med svensk ambulerende stempel 'PLK. 303.A' benyttet på strekningen Storlien – Østersund på svensk side av grensen

Det er med stort forventning jeg ser fram til høstens mange møter og sosiale tilstelninger for oss posthistorikere rundt om i landet. Kanskje sees noen av oss allerede til helgen i Trondheim?

Med forventningsfull hilsen fra *Trond*



**Selvfølgelig har man en hobby
det vil sige, jeg har ingen – det er min hobby**

(Garantert ikke et medlem i selskapet vårt.)

Landskyld og Skyld.

Av Oddbjørn Salte

Jeg har i flere artikler om postgårdene brukt betegnelsen "skyld" i forklaringen om de enkelte gårdene. Det står ofte at bonden bruker f.eks 3 huder eller liknende, og jeg har fått spørsmål om hva dette innebærer.

For å si det rett ut, så er dette et brutalt "minefelt". Informasjonen endrer seg fra periode til periode, fra amt til amt, og brukes ofte i forbindelse med skattebrev og skatteberegning. Kort sagt er "Skyld" eller "landskyld" en verdiangivelse basert på gårdens ordinære produksjonsevne.

Skyldtallene kan ikke omregnes til pengeverdi, og må sees på som et rent forholdstall.

Vi deler gårdene inn i Fullgårder, Halvgårder og Ødegårder (Fjerdingsgårder).

Regelen ser ut til å være at når en Fullgård f.eks. bruker 3 huder, bruker en Halvgård 1½ hud og Ødegården ¾ hud. Dyrkningsforholdene og avkastningen på gårdene varierer fra landsdel til landsdel, og gårdenes "skyld" avspeiler dette. Her kommer det inn mange forskjellige "mål" for gårdenes skyld alt etter hvor gårdene ligger.

Et sted regnes en Fullgård for 3 Løb eller 6 Huder, en Halvgård må regnes for 1½ løb, og en Ødegård under ¾ Løb.

I Trøndelag er en Fullgård 2 spann og en halvgård 1 spann. (f.eks 1 spann korn eller 1 tønne poteter).

I Akershus er en Fullgård 6 Huder, 6 pund smør og 2 skippund Tunge.

I Nordlandene er en Fullgård 6 vog fisk. Disse "størrelsene" er gamle betegnelser på forskjellige mål se:

<https://www.arkeliet.no/convert/norskem.htm>

Her finner du en forklaring på de forskjellige betegnelsene.

Et eksempel: "Postgaarden Aalgaard bruger 16 Spd Korn og ¾ løb Aal, der i alt er 2 ¾ Huds skyld". Postgården Aalgaard i Gjesdal er lensmannsgård, og Aamund Erichsen klager i 1744 på at han måtte frakte posten mye lenger enn naboene i forhold til gårdenes skyld. Dette er en gjenganger for mange postbønder som mener de måtte yte mer enn andre, og som helt klart var en gyldig klage.

Jeg har tidligere registrert at fattige postbønder i ruten Christiania - Trondheim klager over at de måtte yte mye mer enn nabogården som var en rik fullgård. Amtmann og Fogd prøvde i mange sammenheng å glatte ut disse forskjellene innenfor de rammer de hadde til rådighet, uten at de lyktes spesielt godt.

"Generelt kan vi si at 1 Hud = 2 Bukkeskinn = 4 Geitskinn = 20 Kalvskinn. Senere 12 Kalvskinn = 12 engelsker." (Dette sitatet er hentet fra en bygdebok)

Senere er ort, skilling og øre brukt som "skyld" uten at dette har en nærmere befatning med verdi utover de tidligere begrepene.

Her har jeg kanskje gjort forvirringen komplett, men det sier litt om kompleksiteten. Hvorvidt jeg har lyktes i å oppklare noe med dette, er heller tvilsomt.

Nedenfor er satt inn en del av forsiden på hjemmesiden til historikeren Trond Johannessen, som du kommer til når du bruker lenken Oddbjørn viser her til venstre. Den er verd å ta vare på!



Google Search WWW Arkeliets



Gamle norske måleenheter

av Trond Johannessen

Gå til: Lengde, Vekt, Volum, Kubikk, Areale, Antall, Tid, Mynt

Lengde

Veitil, Lengde, Vekt, Volum, Kubikk, Areale, Antall, Tid, Mynt, Toppun av siden

Gamle avtander til sjø brukt fra 1400 til 1700

Handel og Sjøfart

Betegnelse	Fork.	Forklaring	Ant.	Bestand deler	Tilsvarende	Enhet
Viku siofar		(senere uge siofar) et skift på årene			11,11	Kilometer
Dags roing		Half tyft viku siofar des. 12/2 = 6	6	Viku siofar	66,66	Kilometer
Halv dager sigling		1 Tyft viku siofar	12	Viku siofar	133,32	Kilometer
Dager sigling		(et døgn sigling) 2 tyfter viku siofar	2	Halv dager sigling	266,64	Kilometer

Sjellandske Alen brukt fra 1541 til 1683

I følge Christian 3 forordning av 13 mars 1541 skulle, stat: "At ein Allern skall verre gangbar Offuer Alt Vort Rige Danmark som er Sjellands Allern da ville wy att samme allen skall verre gangbar Offuer alt vort Rige Norge oc m kiede slike lenit wadmel" Altså all handel med varer skulle gøres med den sjellandske alen i hele Danmark - Norge. Det skulle opprettes en alen i alle rådstuer som på den ene siden var denne sjellandske alen og på den andre merke

I årene før den andre verdenskrig ble det gitt konsesjon for drift av flere luftpostruter i Nord-Norge. «Midnattsolruten» Bergen-Trondheim-Tromsø ble åpnet i 1935. Året etter ble det driftet en rute ut fra Harstad og ruten Tromsø-Hammerfest-Honningsvåg. I 1937 fløy Widerøe ruten Trondheim-Brønnøysund-Sandnessjøen-Bodø for DNL. Den 4. juli 1938 åpnet Tromsø-Hammerfest-Vadsø-Kirkenes, noen dager forsinket på grunn av værforholdene. I 1939 ble postrutene Trondheim-Tromsø og Tromsø-Kirkenes driftet fra 1. juni og fram til krigsutbruddet i Europa i september. Dette året fraktet disse to rutene henholdsvis ca. 14.000 kg og ca. 4.000 kg brevpost. I tillegg kom aviser og pakkepost.



Følgebrev for pakke sendt med åpningen av luftpostruten Tromsø-Kirkenes 4. juli 1938.

Flere ruteflygere skrev om sine minner fra «Midnattsolruten». Her fra Halvor Bjørnebyes bok: «Det var tydelig at det etter hvert gikk ord om DNL's Nordlandsrute ute i verden også. En gang hadde jeg representanter fra syv forskjellige nasjoner om bord. De fleste kom nok for å se eventyrlandet og midnattsolen, men når det gjaldt tyskere, var det et spørsmål om de reiste nordover bare av den grunn. Således hadde vi ved en anledning en forhenværende tysk general ombord, en annen gang en tysk professor i geologi.»

Etter kamphandlingene i 1940 ble DNL's tre Ju-52 sjøfly av tyske militære myndigheter overført til Lufthansa. Det ble ført forhandlinger mellom Lufthansa og DNL om videreføring av flyrutene i Nord-Norge, forhandlinger hvor resultatet i utgangspunktet var gitt. Lufthansa ønsket blandet besetning, med andre ord også norske flygere som var lokalkjente. Til DNL kom det underhånden melding om at eksilregjeringen i London gjerne så at rutene ble drevet. Det var en etterretningssak, og senere kunne de norske flygerne rapportere om tyske forsvarsanlegg i Nord-Norge. Den 29. september 1940 ble «Falken» fløyet fra Oslo til Trondheim. Dagen etter åpnet rutene til Tromsø og Kirkenes. (Sirkulære nr. 32/23. oktober 1940). Også «Hauken» og «Najaden» ble satt inn i rutene. Flyene fikk nye kjennetegn og navn:

LN-DAF «Najaden» til D-AKIY «Richard Schneider»

LN-DAH «Falken» til D-AQUI «Kurt Wintgens»

LN-DAI «Hauken» til D-AQUB «Hans Berr»

For de norske flygerne var det ubehagelig å omgås tyske kollegaer, selv om jobben ble profesjonelt utført. I driftsåret 1940 ble de to rutene fløyet i tidsrommet 30. september – 9. november. Etter hvert forsvant de norske flygerne over Nordsjøen for å bemanne andre fly, og fra 1941 ble rutene bare driftet med Lufthansas tyske besetninger.

Rutene på Nord-Norge var postalt delt i to strekninger, Trondheim-Bodø-Narvik-Harstad-Tromsø og Tromsø-Hammerfest-Kirkenes, men som oftest var det de samme flyene som fløy hele strekningen. Gjennom krigsårene ble Trondheim-Tromsø fløyet uten andre endringer enn at Harstad i perioder bare ble anløpt ved behov. Men Tromsø-Kirkenes ble endret i takt med krigens utvikling. På grunn av forberedelsene til angrepet på Sovjet 29. juni 1941, da det skulle fraktes to østerrikske bergjegerdivisjoner og mye utstyr til Kirkenes, ble ruten innstilt 17. juni.

Poststyret hadde annonsert i sirkulære nr. 15/31. mai 1941 at ruten Trondheim-Tromsø skulle gjenopptas fra onsdag 28. mai. Det ble i sirkulæret antatt at ruten til Kirkenes kunne åpnes i begynnelsen av juni måned og på samme ukedager som ruten til Tromsø. I realiteten åpnet begge rutene samme dag; onsdag 28. mai. Det var ikke god kommunikasjon mellom Lufthansa og det norske postverket. Så meldte Poststyret i sirkulære nr. 20/23. juni at det var inntrådt en forandring. Tromsø-Kirkenes nå skulle flys nordover på mandager og med samme fly som trafikkerte ruten Trondheim-Tromsø. Sirkulærets dato 23. juni var ei uke etter at Lufthansa faktisk hadde stoppet Tromsø-Kirkenes ruten. Tyskerne informerte nok ikke postverket om sine planer for Operasjon Barbarossa.

Det neste sirkulæret var nr. 30/30. august 1941. Her meldte Posten at det av plassmangel bare kunne tas med luftpost nordover til Bodø, Narvik, Harstad og anløpssteder nord for Tromsø. Det innebar at Brønnøysund og Sandnessjøen ble utelatt. Stedene nord for Tromsø ble ikke spesifisert. Dette var det siste sirkulæret Poststyret utga under krigen om postrutene i Nord-Norge. Informasjon om luftpostrutene de resterende krigsårene må hentes fra offisiell statistikk for det norske Postvesen.



Brev sendt fra Hammerfest 28. april 1943 før sesongåpning av Hammerfest-Tromsø ruten. Sent med båt til Tromsø.

Etter hvert som situasjonen for Tyskland forverret seg utover krigen ble ruten til Kirkenes forkortet. Kirkenes ble intensivt bombet og det lot seg ikke gjøre å holde i gang en sivil luftrute dit. Nest etter Valetta på Malta var Kirkenes den mest bombede allierte byen i Europa under den andre verdenskrigen. Ruten ble i 1942 forkortet til Hammerfest og i 1944 til den tyske sjøflybasen i Billefjord. Her vises en tabell for de to flyrutene for årene 1940-1945:

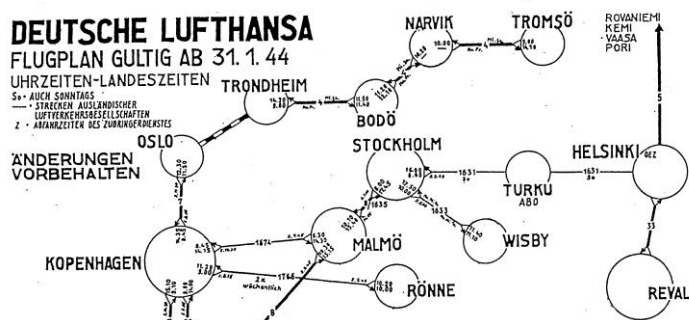
	Trondheim-Tromsø	Tromsø-Kirkenes	Tromsø-Hammerfest
1940	30.09 - 09.11	30.09 - 09.11	
1941	28.05 - 31.12	28.05 - 17.06	
1942	07.01 - 12.12		02.03. - 30.10
1943	08.01 - 15.12		02.08 - 20.09
1944	07.01 - 30.12		16.05 - 26.09 *
1945	02.01 - 01.05		

* Tromsø-Billefjord



Mens det stortyske riket gikk under brente tyskerne Hammerfest.
Luftfeldpost fra Hammerfest 26. oktober 1944.

Fra 1938 utvidet Hitler det stortyske riket. Med store deler av Europa under tysk kontroll utvidet også Lufthansa sitt rutenett. Selskapet utga oppdaterte ruteplaner helt fram til slutten av 1944. Her vises utsnitt av en ruteplan gyldig fra 31. januar 1944. Ruten fra Tromsø over Alta til Billefjord er ikke tatt med. Den ble ikke åpnet før 16. mai det året.



Det eneste havariet på ruten skjedde 1. mars 1943 da D-AUQB «Hans Berr», tidligere «Hauken», kom nordfra for landing i Hommelvik. Flyet traff ved landing en bølgekam og ble kastet 4-5 meter opp i luften. Ved neste kontakt med vannflaten brakk begge flottørene som ble slynget opp i sidemotorene. Flyet ble stående i en 20 graders vinkel med nesen i vannet. Evakueringen av de ni passasjerene begynte med en gang. En dame som ikke kunne svømme, ble holdt oppe av kapteinen til det kom redningsbåter fra land. Resten var svømmedyktige og skulle klare seg selv. Men ved opptelling på land, viste det seg at tre passasjerer var savnet. De hadde ikke klart oppholdet i det iskalde vannet. Havariet ble ikke omtalt i datidens aviser, og det er uklart om flyet førte post.

I mars 1993 ble flyet funnet av norske dykkere. Da det tidligere var funnet havarerte JU-52 i Norge i Hartvigvann, fly som var hevet og under rekonstruksjon, ble «Hauken» liggende. Der ligger hun den dag i dag på 40 meters dyp.

Ved frigjøringen av Finnmark høsten 1944 oppsto behovet for kommunikasjon med de frigjorte områdene. Det svenske Socialdepartementet ga 15. desember 1944 tillatelse til at to norske politikompanier og et feltsykehus kunne overføres til Finnmark. London-regjeringen etablerte samarbeide med Bernt Balchen, og ti amerikanske Douglas C-47 transportfly ble stilt til disposisjon. Flyene fikk tillatelse til å operere fra Luleå, og det første flyet tok av fra Kallax flyplass 7. januar 1945 med kurs for Høybuktnoen ved Kirkenes. Etter den tyske kapitulasjonen ble flyruten forlenget til Banak, Bardufoss og Bodø. I august 1945 ble ruten avviklet etter 572 tokt.

Norges Luftfartsstyre, som var opprettet i London under krigen, driftet i 1945 luftrutene til utgangen av året. Rutene ble fløyet med

norske og allierte fly. Norske 333 Squadron fløy Catalina til Tromsø, og Tromsø postkontor rapporterte til Poststyret: «Vektoppgave over post sendt med engelske fly fra Tromsø til Fornebu i juni måned 1945 følger hermed». Det var korrekt at det var engelske fly, de var RAF's eiendom og derfor ikke malt om. Det samme gjaldt for 330 Squadron som fløy Sunderland fra Stavanger til Tromsø.

Rutene på Nord-Norge førte post med følgende total vekt dette første fredsåret: Stavanger-Bergen-Trondheim-Tromsø 5.500 kg brevpost, Oslo-Trondheim-Bardufoss 2.133 kg brevpost, Oslo-Bodø-Tromsø 4.464 kg brevpost og forlengelsen Tromsø-Hamnabukt-Kirkenes 132 kg brevpost. En rute Kirkenes-Banak-Bardufoss som var en videreføring av ruten fra Luleå, var ikke postførende, og en annonsert rute Trondheim-Tromsø kom ikke i drift fordi de overtatte flyene var i dårlig forfatning.



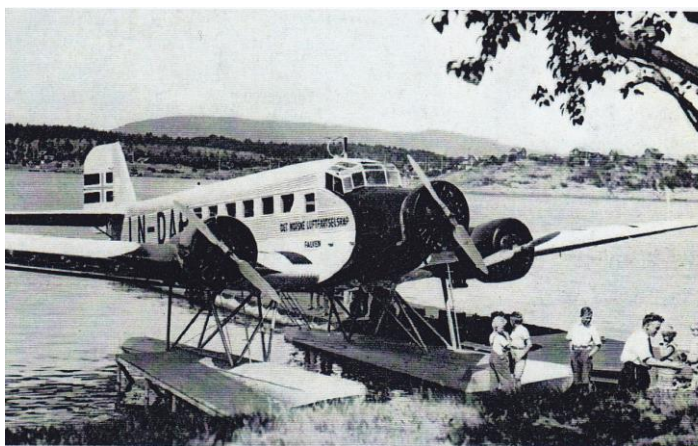
Stemmeseddel for Stortingsvalget 1945 sendt 7. oktober 1945 som Ekspressbrev med luftruten Tromsø-Oslo. Brevet er forsegle med postoblat.

Ved kapitulasjonen i 1945 hadde Luftwaffe ca. 540 fly stasjonert i Norge. Majoriteten ble ødelagt og noen fløyet til den britiske sonen i Tyskland. Norge ble tildelt 46 fly av den allierte kommisjonen. Av disse flyene var det 22 JU-52, og Norges Luftfartsstyre disponerte de brukbare i 1945 på sitt rutenett. Det norske luftforsvaret benyttet bl.a. tre fly som sto på Bardufoss. Et av disse havarerte og de to siste, «Jåmpa» og «Laila», ble i 1950 solgt til Portugal.

Ni JU-52 i mer eller mindre flydyktig stand ble i 1946 overført til DNL. De fikk navn etter norske eventyrfigurer; LN-KAF «Askeladden» var den tidligere «Falken» og LN-KAG «Veslefrikk» var den tidligere «Najaden». Fire fly dannet stammen i DNL's første innenlandsruter langs kysten. På den aller nordligste strekningen mellom Tromsø og Kirkenes fløy «Tante Ju» helt til slutten av 1955-sesongen.

Av DNL's ni JU-52 havarerte et og syv ble hugget opp mellom 1947 og 1956. Skroget til «Veslefrikk» endte opp i en barnehage i Stavanger. Det siste flyet var «Askeladden» som DNL hadde tilbudt Norsk Teknisk Museum. Men museet manglet den gang plass, og i 1957 ble «Askeladden» solgt til Ecuador. Der fløy hun i fem år som HC-ABS «Amazonas» over grønn jungel under skiftende forhold og dårlig vedlikehold. Men en dag ble hun vraket på grunn av mangel på reservedeler og overlatt til sin skjebne. Men lykken forlot ikke «Askeladden». En dag i 1969 ble hun oppdaget av en amerikansk flyentusiast, reparert og fløyet til Florida. I USA opptrådte hun i utallige flyshow under navnet «Iron Annie», inntil Lufthansa kjøpte henne i 1984 og fløy henne tilbake til Hamburg.

I 1987 vendte den restaurerte «Askeladden» tilbake til Norge for å feire 50-årsjubileet for Stavanger Lufthavn. Og så gikk det som det alltid gjør i eventyret. Askeladden kom tilbake og vant prinsessen og det halve kongeriket.



«Falken»/»Askeladden» Flyet som kom tilbake.

Kilder:

Adresseavisen 20. mars 1993

Svein Andreassen: «Postveier og sensur under andre verdenskrig»

Halvor Bjørnebye: «Til værs fra Solør»

Deutsche Luftansa: Flugplane 1941-44

Olve Dybvig/Bjørn Hafsten: «Fly brukt av det norske luftforsvaret. Hefte nr. 7 – Liste over fly»

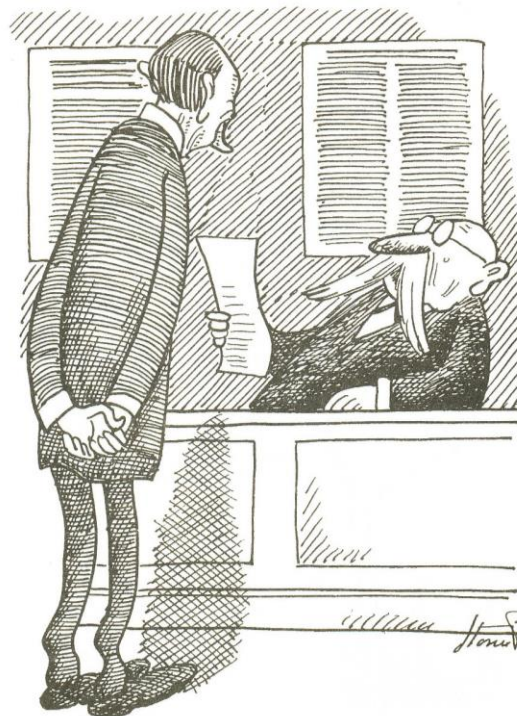
Bjørn Hafsten: Tysk flytransport i Norge 1940-45», NFF-Kontakt nr. 3/78'

Norges offisielle statistikk, Norges Postverk 1938-1945

Poststyret: Sirkulærer 1940-41

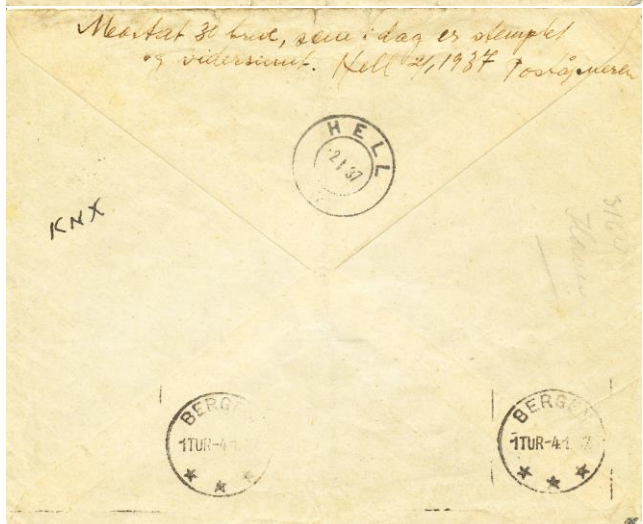
Egil H Thomassen: «Historien om «Junkers»», NFT nr. 5/1990

Møte med juryen?



De må altså skaffe attest for, at De har fået attest for den attest, som er attest for, at De har fået attest!

En helvetes egotripp?



I årenes løp har et utall turister vært fascinert av at vi i Norge har et sted som heter Hell. Navnet Hell kommer fra det gammelnorske ordet *hellir*, som betyr klippehule, skjult under en utoverhengende klippe. Og det er jo ikke akkurat et helvete, snarere et trygt sted.

Noen (for rike?) kjøpte kanskje jernbanebillett fra Hell til Paradis, en holdeplass på Vossebanen. Andre nøyde seg med å sende brev stemplet Hell eller brukte postkort som viste godsekspedisjonen. Andre kjøpte sorthvitt postkort hvor en mørk mannsskikkelse med ljå var en talende tilleggsingrediens til skriften på veggen..

Til venstre en konvolutt sendt fra Hell. Ikke til Paradis, men til Bergen, for å bli omadressert med ny porto til USA og stemplet med Paradis. Altså ikke et «stussbrev». Godt lesbare stempler som beviste at i det minste brevet hadde vært både i helvete og i Paradis. Avsenderen hadde ikke selv vært på Hell. Øverst på baksiden et notat fra poståpneren på Hell som bekrefter at han har mottatt og videresendt 30 brev! Kort sagt: masseproduksjon.

Ren kuriosita for dagens hedninge-generasjon.



Filatelistisk Årbok 2020 har en interessant artikkel om Postsparebankens røde innskuddsstempler. Historien om Postgiro og Postsparebanken i begynnelsen av artikkelen er hentet direkte fra Wikipedia. Artikkelforfatteren skriver selv: «(Sitat fra Wikipedia, ingen grunn til å finne opp kruttet på nytt.)» Men er det helt korrekt det som er sitert? Jeg har lyst til å kommentere de nevnte opplysningene, prøve å si litt om leksikonartikler generelt, samt fortelle om den nye fagansvarlige for postale emner i Store Norske Leksikon (SNL)

Wikipedia

Wikipedia er som kjent et gratis tilgjengelig leksikon som kun finnes på internett. Det ble opprettet i 2001 av Jimmy Wales og Larry Sanger. Nettleksikonet redigeres etter det såkalte wiki- eller wikiwiki-prinsippet. Dugnadsprinsippet ville vi kanskje sagt i Norge. Det fungerer slik – med visse begrensninger – at det står enhver fritt til å bidra med innhold, og til å redigere allerede publisert innhold. Selve ordet wiki har vi fått fra hawaiisk via engelsk, der wikiwiki betyr raskt/hurtig.

Store Norske leksikon (SNL)

«Ingen» vil ha papirleksikon i dag. Utfordringene stod i kø da Kunnskapsforlaget utga sin siste papirutgave i perioden 2005-2007. Opplaget ble kun 7500 eksemplarer. På det tidspunktet var det for lenge etablert en nettutgave, den ble lansert i 2000. Man måtte betale for et abonnement, med på kjøpet fulgte en CD-ROM-utgave med tilgang til søkeindekser, multimedia og tilleggs-tabeller.

I 2009 ble dette endret; nettleksikonet ble åpent og gratis, kildekoden ble sluppet og hvem som helst kunne komme med forslag til endringer. Det må karakteriseres som en tilnærming til wiki-modellen men med en vesentlig forskjell.

Hvert tema i leksikonet har en fagansvarlig. Artiklene som hører til temaene er ofte skrevet av fagansvarlig, og det er uansett alltid oppgitt forfatter. Alle kan skrive nye artikler eller foreslå endringer i de eksisterende, men alle endringer blir gjennomgått og kvalitetssikret av den fagansvarlige før publisering.

Kunnskapsforlaget ville legge ned SNL i 2010. Jeg skal hoppe over de ulike eierforholdene samt diskusjonen omkring finansiering av det som fulgte i perioden 2010-2014. Store norske leksikon AS ble i 2014 omdannet til Foreningen Store norske leksikon. De norske universitetene og flere andre organisasjoner er medlemmer, og dermed medeiere i foreningen.

Fagansvarlig «Postverk» i SNL

Forfattere og fagansvarlige rekrutteres gjennom samarbeid med universiteter, høyskoler og forskningsinstitusjoner. Forholdsvis ny fagansvarlig for «Postverk» i SNL er (heldigvis) en gammel postmann med over 40 års tjeneste, hvorav noen år ved Postmuseet. (Nei, det er ikke meg, men en jeg selvfølgelig kjenner godt fra før.) Johan Seglsten har publisert følgende omtale av seg selv:

«**BIOGRAFI** (f. 1946), pensjonert postmann med over 40 års allsidig tjeneste både i den praktiske postetaten og sentraladministrasjonen. I flere år tilsatt i Postmuseet og var leder av bokprosjektet Alltid underveis – Postverkets historie gjennom 350 år. 1997. Deltok senere i prosessen med postens overgang fra forvaltning – til forretning med prosjektansvar for inntekt-/markedssiden, og ble senere controller med ansvar for storkundeavtaler. Fikk tidlig interesse for posthistorie og lokalhistorie, og har på fritiden publisert en rekke bøker med lokal- og faghistorisk innhold.»

Jeg skal ikke sitere hele bibliografien, men nevner følgende posthistoriske bøker:
«Posten i Troms, posthistorisk utvikling. Med poststedene.» (1994)
«Vennskap, samhold, fest – Postfullmektigforeningen 100 år.» (2009)

Den sistnevnte omtalte jeg i Budstikka nr 3, 2009.



Foto: Norges Postmuseum

Hva skal stå i et leksikon?

Jeg hadde en liten diskusjon med Johan om hva som skal stå i et leksikon. Slik jeg ser det skal et leksikalsk oppslag være i klar tale; kortfattet konkret og korrekt, men ikke komplett. Vi var begge enige om at det som blir publisert skal være for den generelt interesserte – ikke for fagmiljøer. Johan mente at den største utfordring er å ikke bli for opptatt av interne postale detaljer, men belyse ut fra hva den gjengse leser vil ha nytte av. Videre påpekte han at det også vil være nyanser, gråsoner og usikkerhet, men at det er ikke naturlig at det er i leksikonet at debatter om dette skal tas.

Jeg tolker det dithen at direkte feil ikke skal forekomme, men heller ikke formuleringer som kan misforståes.

Nå er det slik at det finnes en forfatterveiledning som skal følges, og den finnes med lenke fra forsiden til SNL, nede til høyre: <https://meta.snl.no/Forfatterveiledning>

Så den som vil prøve seg, eller komme med forslag til korreksjoner, så er det fritt fram, men les kanskje veiledningen først!

Teksten i Filatelistisk Årbok

Her følger utdrag av teksten som står i Filatelistisk Årbok 2020 (side 143 –)

«Både postgiro og postsparebank ble utredet av Poststyret i 1937, etter anmodning fra regjeringen Nygaardsvold ettersom dette var noe Arbeiderpartiet hadde på sitt arbeidsprogram.

Postdirektør Aall var tilhenger av begge, men møtte motstand fra Finansdepartementet og Norges Bank. Argumentet imot var at en statlig postsparebank ville trekke kapital fra sparebankene og forretningsbankene.

Den 1. mai 1943 ble Postgiro som betalingssystem etablert ved at det ble hjemlet i Postloven. Den aller første kontohaveren i Postgirokontoret var Vidkun Quisling. Postgiro ble kanskje det mest heldige prosjektet fra okkupasjonstida. Postsparebanken ble etablert sammen med Postgiro av Quisling-regimet, men ble lagt ned da Norge ble fritt igjen i 1945.

Den 2. januar 1950 ble Norges Postsparebank reetablert som Postverkets system for sparing for privatpersoner, under megen kritikk fra bankvesenet.»

Er det noe i dette som er feil, eller er det formuleringer som kan misforstås? Eller er det kun detaljer som bare fagmiljøer – det vil si medlemmer av NPS – er opptatt av? Jeg skal ta for meg et par punkter.

Postgiro og Postloven

Saken om etablering av Postgiro i Norge ble fremmet både i 1923 og 1932. Det var riktig at Finansdepartementet hadde vært negativ i 1923 og 1932, men når det gjaldt det som ble satt i gang med proposisjonen for 1936/37, der svarte ikke Finansdepartementet før krigen kom. Utsettelsen kom sannsynligvis på grunn av den internasjonale situasjonen og krigsutbruddet i 1939, men også at Trygve Lie kom inn en periode som handelsminister. Lie var også styremedlem i Aker Sparebank og motstander av at Postverket skulle etablere bank- og girovirksomhet. «Den 1. mai 1943 ble Postgiro som betalingssystem etablert ved at det ble hjemlet i Postloven.» Dette er ikke helt korrekt hvis man skal være pinlig nøyaktig. I 1942 ble saken om Postgiro fremmet i form av et lovforslag, faktisk før Finansdepartementet i det okkuperte Norge fikk uttale seg. I Lovtidende for 16. mars 1942 står kunngjøringen av den vedtatte «Lov om postgiro», loven er datert 5. mars 1942. Det er en separat lov, uavhengig av Postloven. (Se illustrasjon neste spalte)

Men en lov underskrevet av Vidkun Quisling i et okkupert Norge kunne ikke bli stående etter krigen. Stortinget godkjente at selve postgirotjenesten skulle videreføres, men alle okkupasjonens lover skulle fjernes innen ett år etter frigjøringen.

Justisdepartementet kom fram til at det rett og slett ikke var nødvendig med en særskilt lov. De nødvendige forskrifter kunne utferdiges med hjemmel i Postlovens § 25. (- Kongen eller den han bemyndiger, fastsetter de bestemmelser som er nødvendige for å utfylle denne lov.-) Begrunnelsen var at postgiro var en videreutvikling og forenkling av Postverkets betalingsformidling, med andre ord en modernisering og rasjonalisering av anvisningstjenesten. Dermed ble Quislings lov om postgiro erstattet med Kongelig resolusjon av 3. mai 1946, hvor det i punkt i het: «Med hjemmel i § 25 i lov om postvesenet av 8 juni 1928 utfører Postverket postgirotjeneste.»

(Se illustrasjon – Kgl. res 1946, i neste spalte)

1942

— 200 —

5 mars.
Nr. 6.

Lov om postgiro.

§ 1. Fra det tidspunkt sjefen for Arbeidsdepartementet bestemmer, skal postverket utføre girotjeneste.

§ 2. Sjefen for Arbeidsdepartementet gir nærmere forskrifter om postgirotjeneste og fastsetter i samråd med sjefen for Finansdepartementet regler for midlenes anbringelse.

Sjefen for Arbeidsdepartementet fastsetter porto og avgifter og foretar de nødvendige oppnevninger i anledning av forvaltningen og tilsynet med de midler som settes inn på girokonto.

Oslo 5 mars 1942.

Quisling.
Ministerpresident.

T. Hustad.

R. J. Fuglesang.

3 mai.

Kongelig resolusjon.

1. Med hjemmel i § 25 i lov om postvesenet av 8 juni 1928 utfører Postverket postgirotjeneste.

2. I postgirotjenesten gjelder følgende portosatser:

Innbetalingskort:

Til og med kr. 10 15 øre.

Over kr. 10 25 øre.

Utbetalingskort (uansett beløp) 25 øre.

Girering utføres gratis.

3. De midler som til enhver tid står inne på postgirokonto, skal plasseres rentebærende. Et utvalg som skal bestå av Postdirektøren, sjefen for Postgirokontoret og en representant for Finansdepartementet, skal forestå forvaltningen og tilsynet med midlene etter regler som Samferdselsdepartementet fastsetter etter at uttalelse er innhentet fra Finansdepartementet.

4. Poststyret bemyndiges til å fastsette de nødvendige forskrifter for postgirotjenesten fra 9 mai 1946, i det vesentlige i samsvar med et framlagt utkast, og til å foreta til enhver tid de endringer i disse forskriftene som Poststyret finner påkrevd. Endringer av viktighet blir dog å forelegge for departementet.

5. Poststyret bemyndiges til å fastsette de nærmere reglementsbestemmelser til utfylling av de nevnte forskrifter.

*) Kunngj. 10 mai i Lovtid. 1 nr. 17.

**) Kunngj. 22 mai i Lovtid. 1 nr. 19.

Postsparebank under krigen?

«Postsparebanken ble etablert sammen med Postgiro av Quisling-regimet, men ble lagt ned da Norge ble fritt igjen i 1945.» Er det riktig å si at Postsparebanken «ble etablert», og «lagt ned» etter frigjøringen, da virksomheten aldri kom i gang? Hadde det blitt etablert og demonstrert sin nytte, ville det vel kanskje blitt videreført når Stortinget kom sammen igjen slik som postgirotjenesten ble? Hva skjedde?

Postsparebanksaken ble tatt opp samtidig med spørsmålet om postgirovirksomhet, men postgiro ble prioritert. Da den tjenesten var blitt satt i drift, ble det satt forgang i arbeidet for å få etablert en postsparebank. Saken endte i første omgang med at Quisling undertegnet en lov om Postsparebanken den 7. desember 1944. De tyske myndigheter ved Reichkommisariatet grep inn og forlangte visse endringer.

Loven ble endelig godkjent 20. februar 1945. Loven ble ikke vesentlig forskjellig fra et lovutkast i 1939. Arbeidet med å organisere banken ble straks satt i gang. Som nevnt tok det litt over ett år for postgirotjenesten fra loven ble kunngjort til tjenesten kom i drift. For Postbankens del rakk man akkurat å avholde to styremøter, da frigjøringen kom og satte en stopper for hele prosjektet. (Men allerede i juni 1945 ble saken tatt opp på nytt av den gjeninnsatte postdirektør Aall.) Formuleringen «- ble etablert sammen med Postgiro-» er derfor ikke direkte feil, men kan kanskje misforstås? Postsparebank ble vedtatt av Quisling-regimet i 1945, men det er kanskje litt misvisende å si at det ble etablert? (Ill. neste side: Lov om Postsparebanken 1944/1945)

NORSK LOVTIDEND

Utgitt etter offentlig tiltak ifølge lov av 1 april 1876.

Nr. 5

Utgitt 20 februar.

1945

Lov om Postsparebanken.

Kap. I. Formål og organisasjon.

§ 1. Postsparebanken har til formål å fremme oppsparing av kapital ved å motta innakudd til forrentning ved de poststeder som Trafikkdepartementet bestemmer.

Staten garanterer Postsparebankens forpliktelser. Finansdepartementet bestemmer det høyeste beløp for de forpliktelser som banken til enhver tid kan overta.

§ 2. Postsparebanken skal ha sitt sete i Oslo.

Den ledes av et styre på 3 medlemmer. Generaldirektøren for postverket er styrets formann. I hans forfall gjør varadirektøren tjeneste som styreformann. Styrets øvrige medlemmer oppnevnes av

som reviderer regnskapene og tjenestemennene ved denne har taushetsplikt om det som de i slik stilling får vite om en bankkundes forhold, for så vidt ikke lovgivningen ellers gir heimel for unntak.

§ 15. Bestemmelsene i lov om sparebanker av 4 juli 1924 gjelder ikke for Postsparebanken.

§ 16. Denne lov trer i kraft fra den tid Trafikkdepartementet bestemmer.

Oslo 7 desember 1944.

Quisling.

Ministerpresident.

Hans Skarphagen.
Sjef for Trafikkdepartementet.

Ø. Lundesgaard.

1944

7 desbr.

Nr. 6.

Det har vist seg å være vanskelig å finne dokumentasjon som kan stadfeste nøyaktig når rekommandasjonstjenesten ble innført i Norge. I boken *Norske brev før 1855* blir starten på tjenesten fastsatt til år 1800 (Sundsbo, 1988). Vi kjenner et slik brev som er sendt i år 1800, der ordet *Recomenderes* er skrevet på fronten.

Fig. 2.1



Brevet er påført *Recomenderes* i nedre venstre hjørnet, og ble sendt fra Laurvig 12. november 1800 til Holmestrand. Det var forutbetalt til Tønsberg, se håndskriftspåtegningen *Frit Tbg* nederst til venstre. Portoen for denne strekningen var 2 Lsk (Lybisk skilling) = 4 sk (skilling species). I tillegg måtte senderen, etter alt å dømme, også betale noen skilling for rekommandasjonen. Portoen for den videre ...

Er SNL mer nøyaktig enn Wikipedia?

Nei, det er det ikke! Artiklene om Norges Postsparebank / Postbanken er ikke skrevet av Johan Seglsten, men av professor emeritus fra Handelshøyskolen BI; Sverre Richard Knutsen. I artikkelen om Postbanken hopper han over det som skjedde 1. desember 1996, da eierskapet ble skilt fra Posten Norge. Det som står er riktig, men det er for lite detaljert for våre formål.

Men det er også grunnlag for debatt omkring enkelte temaer skrevet av fagansvarlig for Postverket. Som kjent har Wilfred Wasenden vært en av dem som har forsket på rekommanderte sendinger, og jeg hadde en diskusjon med Seglsten omkring når rekommanderte sendinger ble innført.

Som kilde for mine argumenter brukte jeg Wasendens bok, og gamle bestemmelser hentet fra «Love, Forordninger og aabne Breve». Vi ble ikke enige.

I SNL står det nå:

«Rekommandert brev er en bokført postsending der avsender får kvittering ved innleveringen, og sendingen leveres adressaten mot legitimasjon og kvittering.

[Faktaboks; UTTALE rekommand'ert brev OGSÅ KJENT SOM tidligere Anbefalede Breve, Recommanderede Breve]

Postsendingene behandles på en trygg måte, og avsenderen får en fastsatt kroneerstatning dersom sendingen kommer bort.

Rekommanderte brev merkes med Rek., og har et registreringsnummer. I dag kan rekommanderte brev spores.

Rekommanderte brev ble innført i Norge i 1848 etter en politisk debatt i Stortinget om hvor mye som skulle erstattes dersom brevet kom bort. I motsetning til ved verdibrev betales ikke erstatning for verdien av innholdet. Mottakingsbevis kunne benyttes ved rekommanderte brev, og postoppkrav med høye innkreivingsbeløp skulle sendes som rekommanderte brev.»

Er det i det hele tatt riktig å skrive at tjenesten ble innført i 1848, fordi dette med erstatning ble avklart? Er det korrekt nok?

Til venstre en utklipp fra Wilfred Wasendens bok: Rekommanderte norske forsendelser gjennom 200 år» (2006), med omtale av et rekommandert norsk brev fra 1800».

Hovedartikkelen om Posten Norge er heller ikke nøyaktig nok i den nåværende versjon i SNL, slik jeg ser det.

Djevelen ligger i detaljene. Utstillingsfilateli er en nerdesport, der visning av de små spesialitetene og avvikene gir god uttelling i «filatelistisk kunnskap». Og hvis du viser at du har «funnet opp kruttet», får du ekstra god uttelling.

I NPS snakket vi en gang om å lage et posthistorisk oppslagsverk på vår hjemmeside. Det er fremdeles mulig, uavhengig av om SNL blir stadig bedre på de oppslagsordene vi også måtte ha felles. Et posthistorisk oppslagsverk må selvfølgelig ha med alle detaljene. Men lenker til blant annet SNL, er mulig. Hvis det noen gang skulle bli realisert.

Og som nevnt; hvis noen vil til å foreslå korreksjoner til SNL så er det fritt fram – og etter min mening en positiv ting. Ellers er selvfølgelig debatter i Budstikka velkomne!

Litteratur og kilder:

Som kilde for avsnittet om Postgiro og Postloven, har jeg i vesentlig grad brukt: «Postgiro 50 år. Jubileumsskrift 1943-1993» - utgitt av Postgiro 1993, samt originale dokumenter fra Norsk Lovtidend. Når det gjelder avsnittet om Postsparebank under krigen, har jeg også brukt boka til Trond Bergh: «Fra Fædrelandssag til Storbank. Norges Postsparebank 1950-1975.»

Illegale og legale brev fra Kirkenesferden i 1942.

Av Helge Fritsen

Peder, skolelærer fra Stavanger, ble arrestert av tyskerne 20. mars 1942 og sendt til tvangsarbeid i Kirkenes. Bakgrunnen var at han ikke underskrev erklæringen om nazifiseringen av skolen. Sammen med flere lærere fra Stavanger gikk fangetransporten med tog til fangeleiren på Grini og derfra, sammen med ca. 500 lærere, til Jørstadmoen og Trondheim. I Trondheim ble de transportert videre til Kirkenes med D/S «Kjærstad». I det private arkivet etter Peder finnes det **en dagbok og flere brev** som beskriver transporten og fangeoppholdet i Kirkenes samt frigjøringen av lærerne i august-sept. 1942. Fangetiden varte i ca. 6 måneder fra mars til september-oktober 1942.

Jeg har listet opp en oversikt over korrespondansen fra fangeoppholdet:

Illegale brev fra fangetransporten mellom Stavanger og

Kirkenes: Fra fangetransporten er det 3 brev. Det første brevet er skrevet 11. april på Jørstadmoen. Neste brev er skrevet om bord i «Kjærstad» 18. april og sendt fra Bodø adressert til Bergen. Deretter et brev 27. april, også skrevet om bord i «Kjærstad», «på Østhavet mellom Nordkapp og Kirkenes».

Illegale brev fra fangeopphold i Kirkenes: Fra Kirkenes sendte han et telegram og 2 illegale brev. Forsendelsen av telegrammet ble ordnet om bord på Skøyta «Glimt», og det er sendt fra Vadsø. De to illegale brevene er skrevet henholdsvis 10-12. mai og 13 juni.

Legale brev skrevet etter at tyskerne opphevet brevforbudet

8. juni: Peder sendte 3 legale brev hjem før fangeoppholdet tok slutt. De er skrevet 8 juni, 27. juli og 27. august. (Et av brevene er ikke bevart). Brevet fra 8. juni er skrevet i Kirkenes. De to andre i Elvenes.

Brev og telegram sendt til fangeleiren: Peder mottok 2 brev og en pakke hjemmefra: brev og pakke 2. juli (svar på 8. juni brevet) og brev 27. august (Svar på 27. juli brevet). Brevene er ikke bevart.

Brev sendt på hjemreisen etter frigjøringen av fangene 24.9:

Brev er skrevet på toget fra Trondheim til Oslo.

De illegale brevene og telegrammene som han fikk sendt hjem ble formidlet av kontakter på skip som anløp Hammerfest.

Denne kontakten var trolig lite problematisk ettersom Peder kjente skipsmiljøet langs norskekysten både gjennom hans far og ham selv. Faren var maskinmester om bord i «Stavanger 1» natttruten Stavanger – Bergen, og han selv var tidligere ansatt på kontoret hos DSD i Stavanger.

I det følgende gir jeg en nærmere redegjørelse for den kontekst brevene og telegrammene er skrevet og sendt i.

Dette ut i fra dagboksnotatene og innholdet i brevene. Utdrag av brevenes beskrivelse av fangeoppholdet er også tatt med. Brevene er ikke sendt til hjemstedsadressen. De er sendt til «Pedersen» med adresse arbeidsplassen til faren, brødrene eller tanten. Peder bruker også familiemedlemmenes navn eller initialer som avsender på grunn av mistanke om sensur og represalier.

Illegalt brev fra Jørstadmoen, Lillehammer, 11. april

Peder skriver: Lørdag 11. april. Dette blir et brev på måfå siste dagen her. Kl. 20 i kveld skal vi av gårde, antagelig utpå natten – hvor hen? Det gjettes på veiarbeid lenger nord. Vil forsøke å få dette i posten underveis. ... Hittil har vi ikke fått lov å sende eller motta post eller pakke eller ha forbindelse med omverdenen...

Transporten fra Stavanger brakte oss til Oslo neste morgen og samme formiddag til Grini. Neste dag til Jørstadmoen (kuvogner til Fåberg), ankomst ut på morgenkvisten, temmelig dryg reis, men god stemning. Her har vi altså vært i 11 dager – gymnastikk snømåking. Trøttendes og litt lite mat, men de siste daaene har vi fått kvile og mer i maaen. Tirsdag samtliæ

innkalt en for en: «Er De villig til å underskrive erklæringen (medlemskap i sambandet) for å slippe ut av fengslet?» Av ca. 690 meldte 9 seg inn..

Tenker jeg slutter for denne gang med sjansebrevet. Skal skrive et til med det samme. Sender dette til Hetlandsgaten (Stavanger) så er det større sjanse for at det kommer fram – hvis jeg får postet det!

Brevets konvolutt mangler. Det er ukjent når og hvor brevet ble sendt og når det ble mottatt av adressat.

Illegalt brev fra Bodø 18 april

Peder skriver lørdag 18 april 1942: *Kjære maskinmester, ... som du vet er jeg påmønstret Nordlands D/S selskaps «Skjerstad» - som pumpemann bl.a. Skal ha tårn ved vannpumpa på fordekket kl. 16.30 ... Skuta skulle egentlig gått til Bergen – gikk i hurtigruta, som du kanskje vet, men ble tatt ut av ruta i Trondheim og rekvirert til en tur nordover, uvisst hvor langt. Foruten litt last tok vi i Trondheim inn 500 passasjerer søndag kveld, plassert i salongene på dekk og forut under dekk. 1.plasslugarene disponerer reiseførerene. Vi avgikk fra Trondheim natt til onsdag i 2-tida, ankra om kvelden ved Berg i Helgeland og kom torsdag kveld til Bodø. Her har vi ligget på reden siden, og vet ikke når vi skal videre. Det er visst utrygt på Vestfjorden. "Polarlys" ligger også her for nordgående. Vi har hatt eskorte nordover: et skip foran og et bak. Nå har passasjerene nettopp fått matsending fra land fra Røde Kors. Snakket med en av dem, god og mett og takknemlig var han og i godt humør. Havresuppe, melk, smørbrød, sardiner. Også torsdag fikk de havre- og melkespann om bord, og i Trondheim ytet også Røde Kors en velkommen matauking. Ære være de for det. Det har vært litt sykdom, men ikke noe alvorlig, og været har heldigvis vært finfint. Rene turistferd – for meg også – det er jo lenge siden sist jeg for på Nord-Norge. Spent på hvor ferden går hen og hvor lenge den vil vare. ... En del av besetningen skal muligens til land i ettermiddag...jeg får be en av dem ta med dette til kontoret.*

Brevet er adressert til Peders far «Maskinmesteren» i Bergen. Brevet formidles gjennom «Kontoret» som var Nordlands D/S selskap kontor i Bodø. **Brevets konvolutt mangler. Brevet ble mottatt i Bergen / Stavanger før 16. juni.** (Kilde: Peder sin mors brev til Peders bror 16.juni)

Illegalt brev sendt fra Kirkenes med D/S Skjerstad 27 april.

Østhavet mellom Nordkapp og Kirkenes mandag 27.4. 42. Kjære alle sammen! Dette er som å skrive brev «på lissom» for det går nok ikke an å få sendt det og i tilfelle ville det ta uker å nå fram.

Tirsdag morgen (28.4.42). Ankom Kirkenes kl. ½ 5 etter rolig natt. Vi har vært konvoyet av vaktskip hele tiden, og for det meste hatt lastebåter i følge. Reisen har vært litt langvarig på grunn av lange liggetider under veis: nesten 4 døgn i Bodø, 2 døgn i Tromsø. 1 i Hammerfest, i alt 15 døgn.. bekvemmeligheten naturligvis så som så..

Av Stavangerlærere er om bord 13 – 14 folkeskolen (inkl. meg), 7 fra høyere skole.

Har gjemt siste sardineske siden 11. april (en del av eskene ble tatt på Grini), men ellers nøt jeg godene i løpet av påskedagene...

Håper brevet ikke tar alt for lang tid... har dere ikke fått melding i mens (om ankomst til Kirkenes), så prøv å send et brev eller kort adr. Kirkenes... **Ikke takk for brev!**

Den 4. mai ligger fremdeles D/S «Kjærstad» i Kirkenes og **Peder skriver i dagboken** at han «møtte kapteinen på kaien» og videre «brevet blir seint» ... Brevet ble trolig videreformidlet av kapteinen på D/S «Skjerstad». (Fig 1).

Brevets konvolutt mangler. Det ble mottatt i Stavanger før 16. juni. (Kilde: Peder sin mors brev 16. juni til Tønnes – bror av Peder).

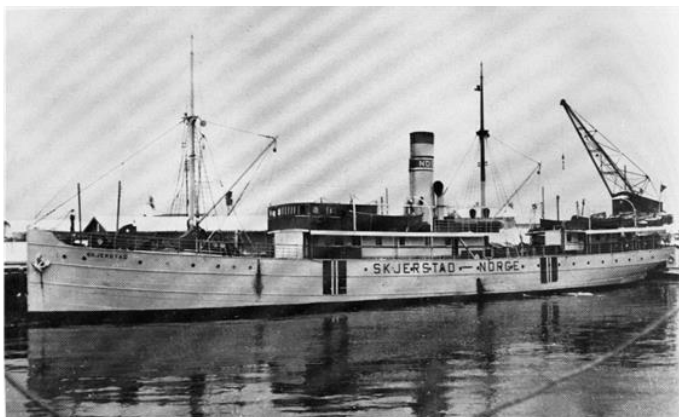


Fig 1. Brev skrevet 27. april ble trolig sendt av kapteinen på D/S Kjerstad. Fotoet viser Nordlanske DS "Skjerstad" (III) slik skipet så ut da det ble rekvirert til å utføre den beryktede fange-transporten av lærere til Kirkenes i 1942.

Foto Norsk Teknisk Museum.

I dagboksnotatene heter det, at døgnet etter ankomsten til Kirkenes, marsjerte lærerfangene til Elvenes, «9 km, i rolig tempo». Peder, sammen med 18 mann, ble installert i brakke 3 stue 12. Søndag 3. mai kommer imidlertid beskjeden om at 400 mann skal tilbake til Kirkenes for å losse skip. «Avmarsj kl. 14». I Kirkenes ble det stopp utenfor en lang svart hall eller garasje hvor russiske fanger hadde bodd. Det ble vårt losji, unntatt de eldste som kom i en brakke. Jordgulv med bretter, ingen madrasser i sengene, skittent, luktende, mørkt – bare små vinduer oppunder taket. Glissent og kalt, en ovn med blikkplate over og hull i røret. Illevarslende.... Doet primitivt: uten huller bare bjelke. Torsdag 7. mai skriver han: «Mitt arbeid: winsjemann.»

Illegalt brev skrevet søndag 10 mai 1942:

Peder skriver: Kjære alle sammen! Og mor dertil Gratulerer med 19/5. Der er vist på tide å gjøre et forsøk på å høre fra meg, skjønt (eller nettopp fordi -) postgangen er nokså vanskelig her nordpå. Jeg har det bra, spiser, sover arbeider. Håper alt er vel sydpå. Lite nytt å høre, og følgelig lite å fortelle, skriftlig da.... Har dagelig omgang med russere – snille, renslige, opplyste de fleste. Arbeidsgiverne er også hyggelige, pratsomme, greie. – En kan nesten trives! ... men det kunne ikke skade å sende en hilsen adr. Kirkenes. Går det så går det. **Men å takke for brevet er ikke nødvendig!** P.S 12/5. I går kom «Finnmarken» med resten av gjengen...

Brevet ble ekspedert 29. mai av mannskapet på D/S Bera. Det er ukjent når brevet ble mottatt av adressat. Brevets konvolutt mangler.

Dagboksnotat fredag 29. mai. Peder skriver: «Strålende vær. Lasting av melsekker til Bera (fig.2). Fikk med noe hvetemel oppsop i lastebilene. Som dels ble laget graut av, dels levert sykestua (det meste) hvor jeg til gjengjeld fikk god suppe. **På Bera fikk vi havresuppe og brevet ble ekspedert.** I dag utdelt sukker. Brødrasjonen nedsatt til 400 gram. Midnattsol i natt, falt i søvn og våknet for sent: kl. 2. – 10 uker i dag».



Fig. 2. Brev av 29. mai ble sendt med D/S Bera.

D/S Bera skipshistorie: 06/1925: Levert som BERA til A/S Dacapo (Bachke & Co) Trondheim. 04/1940: Dirigert 9/4 - 1940 av norske vaktstyrker til Dalsfjorden i Sunnfjord. Trakk videre nordover til Kjelkenes i Svelgen. 05/1940: Beslaglagt av tyskerne 13/5 og tvangstilsluttet Skipsfartsdirektoratet for hjemmefart. Delvis tatt "in Anspruch" av tyske myndigheter. Skipet ble hugget i 1956.

Kilde: Krigsseilerseilerregisteret.no

I dagboksnotatet 16. mai skriver Peder: «.... lasting av kjøtt til skøyta «Glimt», og en tur på fjorden med samme. Fikk ordnet bursdagstelegram (fig 3) og kom hjem med kjøtt, uer, margarin. Brød, sardiner – snakk om tur.»

(Kan skøyta være M/K «Glimt II»?).



Fig 3. Bursdagstelegram til mor. Sendt fra Vadsø 18.5.1942. Ekspedert fra skjøta «Glimt», Adressert til Tollefsen, Hetlandsgt. Stavanger. (Adressert til mors søster). Telegrammet kom fram til Stavanger og bursdagen 19. mai.

I et dagboksnotat tirsdag 2. juni skriver han: «I går ble det gitt håp om adgang til å skrive brev hjem om et par dager, + reprimande og advarsler for ulovlig brevskrivning og nasking.» Og 6. juni skriver han: «telegram hjemmefra. Strålende glad»

Legalt brev 8. juni 1942

Peder skriver: På køyekanten mandag kveld 8/6 1942

I dag er det gitt beskjed om at vi får lov til å skrive hjem, ett brev i måneden, og likeså motta brev og pakke på inntil 5 kg, Derfor skrives det ivrig rundt om kring meg i kveld, flere enn meg vil nytte høve til å sende første melding hjem og få svar snarest mulig skjønt kanskje vil det ta en måned att og fram, og om vi da fremdeles er her, er uvisst, kanskje på hjemturen for alt det vi vet...

Dagene går med laste- og lossearbeid, eting, soving, lesing i tilfeldige ukeblad, votte- og hosestopping, klesvask og soling – når været tillater. Ellers koker vi kålrabi etc. på ovnen, og prater, diskuterer rykter, særlig om frigivelse.

Så hvis pakke skulle sendes, burde klær komme i første rekke. Men sendingen tar tid og transporten er kan hende usikker, så det spørs om det svarer seg. Dere får gjøre et skjønnsomt utvalg på 5 kg dersom det mot formodning skulle være aktuelt. Derimot ville jeg gjerne ha brev. Kanskje ligger det alt og venter på postkontoret?

Illegalt brev skrevet om bord i D/S Solviken:

I dagboksnotat lørdag 13 juni skriver Peder: «På'an kl 22 til Høybukta. Praktfull tur utover. Speilblank fjord. Midnattsol.

Om bord i Solviken, traff Håve, og fikk kaffe med smørbrød og kjøttkaker. Fisking. Ekspedert 2 brev skrevet om bord og (muligens) telegram. Hjømover 7 -8 tiden.» (Fig 4 -5 - 6).

Peder skriver:

Kirkenes 13.6. 42. Kjære dere. Noen ord bare i en fart, - må nytte et høve som byr seg; det er ikke godt å vite når neste kommer... Båten går sydover de nærmeste dager. Laster tomfat her. Sitter i lugaren godt og varmt, har drukket kaffe med brød og kjøttkaker til. Kanskje mitt siste brev er kommet? Hvori fortelles om høve til brevskrivning, ett pr. måned, sende og motta + pakke inntil 5 kg... Alt fremdeles vel. Håper det samme hjemme. Kan ikke lur'an av så lenge om gangen, derfor: Ha det bra alle sammen, masse hilsener til samtlige. Peder.



Fig. 4: Brev skrevet om bord i Solviken i Høybukta 13. juni. Adressert til fyrbøter Hans Pedersen N.S.B. Stavanger. (Hans er bror til Peder). Postet og stemplet 3. juli Trondheim – Kirkenes.

Avsender T. Håve D/S «Solviken» Wallem & Co, Bergen.

Ukjent når brevet ble mottatt av adressaten.



Fig.5: Tyskernes havn i Høybukta ved Kirkenes.

Foto. Tromsø museum



Fig. 6: D/S Solviken

D/S Solviken skipshistorie:

09/1940: Levert som SOLVIKEN til Wallem & Co. A/S, Bergen

12/1942: Drev inn i et minefelt på Narviks havn julenatten, og ble en del skadet.

05/1944: Senket den 25/5 av torpedoer fra russisk flyangrep øst av Nordkyn på reise. Fredrikstad til Kirkenes. 3 personer omkom.

Kilde: Sjøhistorie.no

Il-post ble mottatt i Stavanger 14.6.1942.

Dette på bakgrunn av opplysninger gitt i et brev som Peders mor skriver til Tønnes i Oslo (bror av Peder).

Hun skriver:

Hilsen fra Petra forrige fredag. Arne (også bror av Peder) fik til arbeidsplassen il (post) fra en kamerat som er til sjøs: «Har det bra, hils Gun, Marius og Ole Peder hilser svar ventes Tønnes». Spør om ill gik omgående. Har du hørt om brevet vi fik, skrevet underveis 18de, 26-27 april. Hun har til 27de ikke lid nød siger hun. Siden ingen brev.

Jamen er det trist nå for tiden, gid vi snart fik fred på jorden. Vi har nok forresten ikke prøvet det verste enda. Tenk når våre kanskje skal knagge sammen.

Navn og kjønn i brevet er endret fordi det antas at brevene blir sensurert, med represalier som følge.

Fra Kirkenes til Elvenes.

I dagboken skriver Peder 18.6. 42: «Savner pakke. Noen har fått brev», og 24.6 skriver han at lærerne i Kirkenes flyttes til leiren i Elvenes:

«Da vi kom hjem var brakkeene tomme, egen bagasje vekk. Suppe, og så av sted på siste bil (til Elvenes). Alle mann inn i overfylt brakke, fy for trengsel og rot.»

I dagboken 2.juni skriver han at han fikk brev hjemmefra.

«Lovlig innkommet. Meget hyggelig.»

og den 11 juli. Står det at «mange får brev nå og det kom en haug med pakker i dag. Håper på brev snart. Blir en smule misunnelig på andres brev og pakker. God natt.»

Brev 27.7. 42. Brev sendt legalt.

I et brev datert Elvenes 27.8. 1942 skriver Peder at han skrev et brev «for nøyaktig en måned siden». Det vil si 27.7.42.

Om dette forrige brevet skriver han: *Jeg håper dere har fått det, selv om det etter det du skriver mor, ikke nådde verken apotekerens eller lokomotivfyrbøterens fødselsdag. Det gikk vel som sist: at det nådde fram like etter at deres brev var gått i posten.*

I brevet framgår det at han også mottok en pakke. Konvolutten som er sendt apotekeren stemplet Kirkenes 1. 8. er bevart, men ikke Innholdet. (Fig. 7)

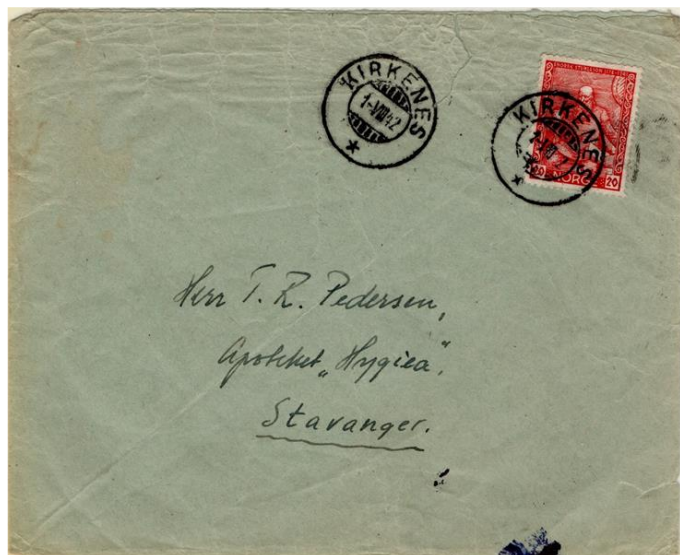


Fig. 7: Brev til «apotekeren» T.R. Pedersen Apoteket «Hygea», Stavanger. Avsender «Per Tønnessen» Innholdet er ikke bevart. Stemplet KIRKENES 1 VIII 42.

Legalt brev 27.8. 1942

P. Ree Pedersen Deutsche Sicherheitspolizei. Elvenes.

I dag kom brevet. Hjertelig takk, det var ventet med lengsel. Altså to uker underveis. Det ser ut til at det går fortere nordover enn sydover. Tar dette like lang tid som juni-skrivet, så er i hvert fall 160 hjemkommet, derav 9 fra Stavanger. De har vært reiseklare et par uker, skulle egentlig reist i går, men en av de første dagene blir det nok. Det er de eldste, syke og svake.

(Peder skriver videre om det forrige brevet, som gjengitt overfor og fortsetter):

Jo pakke vil jeg gjerne ha igjen, takk! Den forrige ga mersmak. Sender med et skjema med søknad om diverse klær, som kan komme vel med i alle tilfeller. (Fig. 8) Vil dere bringe det videre og foreta det fornødne. Ellers er det ved det samme. Vi håper, og finner grunn til å tro, at vi etter hvert skal hjem alle mann i løpet av en måneds tid. Skal telegrafere når avgjørelsen foreligger (hvis vi får anledning) og gi nærmere forholdsregler.

Fig.8. Skjema for søknad om klær og skotøy sendt med brev av 27. august.

Frigjøring og hjemreis.

En måned etter siste brev fra fangeleiren sender Peder et telegram med beskjed at han skal settes fri og reise hjem. Han skriver «send intet». Men det er for sent. I et telegram sendt fra postkontoret i Kirkenes blir en ankommet pakke returnert til Stavanger. (Fig. 9 – 10)

Fig.9: Telegram 20.9.

Til førstemasinist Peder Pedersen, Stavanger:
«Alt vel send intet Peder kommer – Leiren,»



Fig.10: Telegram 21.9.
«pakke fra Stavanger returnert 19.9. Postkontoret.»

Om hjemreisen står det i dagboken bl.a. følgende:

Torsdag 17 september: «Om bord i troppeskipet "Ulanga" for anker på fjorden. Det var vemodig å ta avskjed med kameratene i går. "Farvel og velkommen etter!" – å betre Kirkenes-brygga for siste gang, og forlate den. De sommerlyse kveldene og solfylte nettene der er for lengst forbi. I går kveld lå den grå og hutrende i duskregn mens skumringen og høstmørket seg innover. Ved midnatt skal vi stikke ut på Østhavet. Alle mann har ordre om å ligge i fulle klær og med livbelte på».

20 september: «1/2 års jubileum for arrestasjonen. Det har vært strålende vær sydover, tross vinteren som møtte oss alt ved Vardø, med snø-elinger jagende inn fra Østhavet. Avgikk Tromsø kl. halv 7 i morges. Og videre: Kl.15.30: Ankret i Lødingen... Blir liggende i Lødingen natten over.»

21 september: «Avgikk ved 5-tiden. I morgen er vi i Trondheim.»

22 september: «Vi lå stille noen timer i natt. I formiddag passerte vi Rørvik der hurtiggående vaktbåt stakk ut og fulgte oss over Folla som lå nesten glatt. Fin tur inn Trondheimsleden, Ørlandet og fjorden i solskinn. Stoppet på havnen i 16 –tiden. 106 par øyne finner feste i Nidarosdomens kjente linjer... Venting. Etter hvert kom havnefolk, lege (overkroppene, defilerer, kolerafrykt), ny venting, spising. Nå er havnelosen kommet, skal vi til brygga? Det er litt småregn og grått nå.»

Brev om bord i toget; «Stavangerkupeen» Otta.

... godt å være fri mann etter ½ år bak piggråd og andre gjerder... Vi hadde en fin tur sydover. Gikk om bord i "Ulanga" (10000 t motorskip, dobbelskruet, troppetransportskip) onsdag kveld, og torsdag midnatt bar det til sjøs. God plass i gode køyer med halmmadrasser på soldatvis. Bare 14-15 tyske soldater utenom oss, ikke noe vaktmannskap. Heldig med været sydover som nordover, nesten stille. Ankom Trondheim tirsdag ettermiddag, landsatt som frie neste morgen kl.8.... Nå stanser vi for Lillehammer. På Hamar skal vi få middag – vi blir proppet aldeles! Og i Trondheim ropte de hurra da vi reiste og nedetter linja vinkes det, og folk er møtt fram på stasjonene, hilser velkommen hjem til de som stiger av. Er antagelig i Oslo i 9-10 tida i kveld.

Hjertelig hilsen Peder og Per og Tønnes og hva det nå er alt jeg har hett! (som avsender av de illegale og de 3 legale brevene under Kirkenesferden).

Det lille bibliotek



I sommer utga forbundet det 5. bindet i sin serie «Det lille bibliotek». Til venstre vises i omtrent riktig størrelse alle 5 utgivelsene til nå.

Hvert bind har samme omfang som et enkelt hefte av nåtidens NFT. Akkurat det kan berettigge ordet «lille». Men når jeg sitter med den foreløpige fasiten, til tross for at bindene omfatter «smale» samleområder, så tenker jeg hverken på noe lite eller smalt. **Dette er samlet noe stort.** Et bibliotek for oss alle. Ikke spesielt om det vi nå samler, men fordi bindene viser oss annet viktig innen vår samlerverden. Noe som flere kan samle på, noe som kan bli noe å gyve løs på.

Peer-Christian Ånensen skrev i første bind fra 2004 om "Samlerglede!" og om det viktige med stimulere og oppmuntre i stedet for å si Dette er ikke verd å samle på eller Dette er ikke filateli. Presidenten Petter E. Pedersen skrev samtidig at forbundet håpet å stimulere samlergleden ved å øke kunnskapen og å vise litt av mangfoldet av områder det kan samles på.

I både årets utgave og i de tidligere bindene er det masse god filateli og posthistorie. De fleste av artiklene ville det gledet meg som redaktør av Budstikka å ha kunnet presentere her.

I NFT og på forbundets hjemmesider vil du finne hvor du får sikret deg ditt eksemplar. Som det meste av vår faglitteratur, nesten alt for rimelig

Per Erik

Det store bibliotek

Fig. 1

Blankett nr. 72
 Pakke
 Avsenderens navn og adresse:
 Hermed en *Lærredspose*
 til *Norges Banks Veilingskto*
Kristiania
 Vekt: *75* kilogram.
 *) Her angives forsendelsens art (pakke i papir, voksdug eller lerret, kasse o. s. v.).
 NB. Ny porto maa erlægges for eftersendelse av pakker mer end 1000.
 NB. Gebyr for ombringelse av pakker i Kristiania, Bergen og Stavanger kan forutbetalas av avsenderen med 15 øre pr. pakke. Gebyret opkræves ellers hos mottageren.
 Juli 1915.

Beo Nr. 1000.
 Følgebrev. El.
 Den utgjør for vekt til og med:
 1 kg. 30 øre
 3 " 50 "
 5 " 75 "
 5 1/2 " 90 "
 6 " 105 "
 6 1/2 " 120 "
 7 " 135 "
 8 " 150 "
 9 " 165 "
 10 " 180 "
 11 " 195 "
 12 " 210 "
 13 " 225 "
 14 " 240 "
 15 " 255 "
 16 " 270 "
 17 " 285 "
 18 " 300 "
 19 " 315 "
 20 " 330 "
 21 " 345 "
 22 " 360 "
 23 " 375 "
 24 " 390 "
 25 " 405 "
 26 " 420 "
 27 " 435 "
 28 " 450 "
 29 " 465 "
 30 " 480 "
 31 " 495 "
 32 " 510 "
 33 " 525 "
 34 " 540 "
 35 " 555 "
 36 " 570 "
 37 " 585 "
 38 " 600 "
 39 " 615 "
 40 " 630 "
 41 " 645 "
 42 " 660 "
 43 " 675 "
 44 " 690 "
 45 " 705 "
 46 " 720 "
 47 " 735 "
 48 " 750 "
 49 " 765 "
 50 " 780 "
 51 " 795 "
 52 " 810 "
 53 " 825 "
 54 " 840 "
 55 " 855 "
 56 " 870 "
 57 " 885 "
 58 " 900 "
 59 " 915 "
 60 " 930 "
 61 " 945 "
 62 " 960 "
 63 " 975 "
 64 " 990 "
 65 " 1005 "
 66 " 1020 "
 67 " 1035 "
 68 " 1050 "
 69 " 1065 "
 70 " 1080 "
 71 " 1095 "
 72 " 1110 "
 73 " 1125 "
 74 " 1140 "
 75 " 1155 "
 76 " 1170 "
 77 " 1185 "
 78 " 1200 "
 79 " 1215 "
 80 " 1230 "
 81 " 1245 "
 82 " 1260 "
 83 " 1275 "
 84 " 1290 "
 85 " 1305 "
 86 " 1320 "
 87 " 1335 "
 88 " 1350 "
 89 " 1365 "
 90 " 1380 "
 91 " 1395 "
 92 " 1410 "
 93 " 1425 "
 94 " 1440 "
 95 " 1455 "
 96 " 1470 "
 97 " 1485 "
 98 " 1500 "
 99 " 1515 "
 100 " 1530 "
 101 " 1545 "
 102 " 1560 "
 103 " 1575 "
 104 " 1590 "
 105 " 1605 "
 106 " 1620 "
 107 " 1635 "
 108 " 1650 "
 109 " 1665 "
 110 " 1680 "
 111 " 1695 "
 112 " 1710 "
 113 " 1725 "
 114 " 1740 "
 115 " 1755 "
 116 " 1770 "
 117 " 1785 "
 118 " 1800 "
 119 " 1815 "
 120 " 1830 "
 121 " 1845 "
 122 " 1860 "
 123 " 1875 "
 124 " 1890 "
 125 " 1905 "
 126 " 1920 "
 127 " 1935 "
 128 " 1950 "
 129 " 1965 "
 130 " 1980 "
 131 " 1995 "
 132 " 2010 "
 133 " 2025 "
 134 " 2040 "
 135 " 2055 "
 136 " 2070 "
 137 " 2085 "
 138 " 2100 "
 139 " 2115 "
 140 " 2130 "
 141 " 2145 "
 142 " 2160 "
 143 " 2175 "
 144 " 2190 "
 145 " 2205 "
 146 " 2220 "
 147 " 2235 "
 148 " 2250 "
 149 " 2265 "
 150 " 2280 "
 151 " 2295 "
 152 " 2310 "
 153 " 2325 "
 154 " 2340 "
 155 " 2355 "
 156 " 2370 "
 157 " 2385 "
 158 " 2400 "
 159 " 2415 "
 160 " 2430 "
 161 " 2445 "
 162 " 2460 "
 163 " 2475 "
 164 " 2490 "
 165 " 2505 "
 166 " 2520 "
 167 " 2535 "
 168 " 2550 "
 169 " 2565 "
 170 " 2580 "
 171 " 2595 "
 172 " 2610 "
 173 " 2625 "
 174 " 2640 "
 175 " 2655 "
 176 " 2670 "
 177 " 2685 "
 178 " 2700 "
 179 " 2715 "
 180 " 2730 "
 181 " 2745 "
 182 " 2760 "
 183 " 2775 "
 184 " 2790 "
 185 " 2805 "
 186 " 2820 "
 187 " 2835 "
 188 " 2850 "
 189 " 2865 "
 190 " 2880 "
 191 " 2895 "
 192 " 2910 "
 193 " 2925 "
 194 " 2940 "
 195 " 2955 "
 196 " 2970 "
 197 " 2985 "
 198 " 3000 "
 199 " 3015 "
 200 " 3030 "
 201 " 3045 "
 202 " 3060 "
 203 " 3075 "
 204 " 3090 "
 205 " 3105 "
 206 " 3120 "
 207 " 3135 "
 208 " 3150 "
 209 " 3165 "
 210 " 3180 "
 211 " 3195 "
 212 " 3210 "
 213 " 3225 "
 214 " 3240 "
 215 " 3255 "
 216 " 3270 "
 217 " 3285 "
 218 " 3300 "
 219 " 3315 "
 220 " 3330 "
 221 " 3345 "
 222 " 3360 "
 223 " 3375 "
 224 " 3390 "
 225 " 3405 "
 226 " 3420 "
 227 " 3435 "
 228 " 3450 "
 229 " 3465 "
 230 " 3480 "
 231 " 3495 "
 232 " 3510 "
 233 " 3525 "
 234 " 3540 "
 235 " 3555 "
 236 " 3570 "
 237 " 3585 "
 238 " 3600 "
 239 " 3615 "
 240 " 3630 "
 241 " 3645 "
 242 " 3660 "
 243 " 3675 "
 244 " 3690 "
 245 " 3705 "
 246 " 3720 "
 247 " 3735 "
 248 " 3750 "
 249 " 3765 "
 250 " 3780 "
 251 " 3795 "
 252 " 3810 "
 253 " 3825 "
 254 " 3840 "
 255 " 3855 "
 256 " 3870 "
 257 " 3885 "
 258 " 3900 "
 259 " 3915 "
 260 " 3930 "
 261 " 3945 "
 262 " 3960 "
 263 " 3975 "
 264 " 3990 "
 265 " 4005 "
 266 " 4020 "
 267 " 4035 "
 268 " 4050 "
 269 " 4065 "
 270 " 4080 "
 271 " 4095 "
 272 " 4110 "
 273 " 4125 "
 274 " 4140 "
 275 " 4155 "
 276 " 4170 "
 277 " 4185 "
 278 " 4200 "
 279 " 4215 "
 280 " 4230 "
 281 " 4245 "
 282 " 4260 "
 283 " 4275 "
 284 " 4290 "
 285 " 4305 "
 286 " 4320 "
 287 " 4335 "
 288 " 4350 "
 289 " 4365 "
 290 " 4380 "
 291 " 4395 "
 292 " 4410 "
 293 " 4425 "
 294 " 4440 "
 295 " 4455 "
 296 " 4470 "
 297 " 4485 "
 298 " 4500 "
 299 " 4515 "
 300 " 4530 "
 301 " 4545 "
 302 " 4560 "
 303 " 4575 "
 304 " 4590 "
 305 " 4605 "
 306 " 4620 "
 307 " 4635 "
 308 " 4650 "
 309 " 4665 "
 310 " 4680 "
 311 " 4695 "
 312 " 4710 "
 313 " 4725 "
 314 " 4740 "
 315 " 4755 "
 316 " 4770 "
 317 " 4785 "
 318 " 4800 "
 319 " 4815 "
 320 " 4830 "
 321 " 4845 "
 322 " 4860 "
 323 " 4875 "
 324 " 4890 "
 325 " 4905 "
 326 " 4920 "
 327 " 4935 "
 328 " 4950 "
 329 " 4965 "
 330 " 4980 "
 331 " 4995 "
 332 " 5010 "
 333 " 5025 "
 334 " 5040 "
 335 " 5055 "
 336 " 5070 "
 337 " 5085 "
 338 " 5100 "
 339 " 5115 "
 340 " 5130 "
 341 " 5145 "
 342 " 5160 "
 343 " 5175 "
 344 " 5190 "
 345 " 5205 "
 346 " 5220 "
 347 " 5235 "
 348 " 5250 "
 349 " 5265 "
 350 " 5280 "
 351 " 5295 "
 352 " 5310 "
 353 " 5325 "
 354 " 5340 "
 355 " 5355 "
 356 " 5370 "
 357 " 5385 "
 358 " 5400 "
 359 " 5415 "
 360 " 5430 "
 361 " 5445 "
 362 " 5460 "
 363 " 5475 "
 364 " 5490 "
 365 " 5505 "
 366 " 5520 "
 367 " 5535 "
 368 " 5550 "
 369 " 5565 "
 370 " 5580 "
 371 " 5595 "
 372 " 5610 "
 373 " 5625 "
 374 " 5640 "
 375 " 5655 "
 376 " 5670 "
 377 " 5685 "
 378 " 5700 "
 379 " 5715 "
 380 " 5730 "
 381 " 5745 "
 382 " 5760 "
 383 " 5775 "
 384 " 5790 "
 385 " 5805 "
 386 " 5820 "
 387 " 5835 "
 388 " 5850 "
 389 " 5865 "
 390 " 5880 "
 391 " 5895 "
 392 " 5910 "
 393 " 5925 "
 394 " 5940 "
 395 " 5955 "
 396 " 5970 "
 397 " 5985 "
 398 " 6000 "
 399 " 6015 "
 400 " 6030 "
 401 " 6045 "
 402 " 6060 "
 403 " 6075 "
 404 " 6090 "
 405 " 6105 "
 406 " 6120 "
 407 " 6135 "
 408 " 6150 "
 409 " 6165 "
 410 " 6180 "
 411 " 6195 "
 412 " 6210 "
 413 " 6225 "
 414 " 6240 "
 415 " 6255 "
 416 " 6270 "
 417 " 6285 "
 418 " 6300 "
 419 " 6315 "
 420 " 6330 "
 421 " 6345 "
 422 " 6360 "
 423 " 6375 "
 424 " 6390 "
 425 " 6405 "
 426 " 6420 "
 427 " 6435 "
 428 " 6450 "
 429 " 6465 "
 430 " 6480 "
 431 " 6495 "
 432 " 6510 "
 433 " 6525 "
 434 " 6540 "
 435 " 6555 "
 436 " 6570 "
 437 " 6585 "
 438 " 6600 "
 439 " 6615 "
 440 " 6630 "
 441 " 6645 "
 442 " 6660 "
 443 " 6675 "
 444 " 6690 "
 445 " 6705 "
 446 " 6720 "
 447 " 6735 "
 448 " 6750 "
 449 " 6765 "
 450 " 6780 "
 451 " 6795 "
 452 " 6810 "
 453 " 6825 "
 454 " 6840 "
 455 " 6855 "
 456 " 6870 "
 457 " 6885 "
 458 " 6900 "
 459 " 6915 "
 460 " 6930 "
 461 " 6945 "
 462 " 6960 "
 463 " 6975 "
 464 " 6990 "
 465 " 7005 "
 466 " 7020 "
 467 " 7035 "
 468 " 7050 "
 469 " 7065 "
 470 " 7080 "
 471 " 7095 "
 472 " 7110 "
 473 " 7125 "
 474 " 7140 "
 475 " 7155 "
 476 " 7170 "
 477 " 7185 "
 478 " 7200 "
 479 " 7215 "
 480 " 7230 "
 481 " 7245 "
 482 " 7260 "
 483 " 7275 "
 484 " 7290 "
 485 " 7305 "
 486 " 7320 "
 487 " 7335 "
 488 " 7350 "
 489 " 7365 "
 490 " 7380 "
 491 " 7395 "
 492 " 7410 "
 493 " 7425 "
 494 " 7440 "
 495 " 7455 "
 496 " 7470 "
 497 " 7485 "
 498 " 7500 "
 499 " 7515 "
 500 " 7530 "
 501 " 7545 "
 502 " 7560 "
 503 " 7575 "
 504 " 7590 "
 505 " 7605 "
 506 " 7620 "
 507 " 7635 "
 508 " 7650 "
 509 " 7665 "
 510 " 7680 "
 511 " 7695 "
 512 " 7710 "
 513 " 7725 "
 514 " 7740 "
 515 " 7755 "
 516 " 7770 "
 517 " 7785 "
 518 " 7800 "
 519 " 7815 "
 520 " 7830 "
 521 " 7845 "
 522 " 7860 "
 523 " 7875 "
 524 " 7890 "
 525 " 7905 "
 526 " 7920 "
 527 " 7935 "
 528 " 7950 "
 529 " 7965 "
 530 " 7980 "
 531 " 7995 "
 532 " 8010 "
 533 " 8025 "
 534 " 8040 "
 535 " 8055 "
 536 " 8070 "
 537 " 8085 "
 538 " 8100 "
 539 " 8115 "
 540 " 8130 "
 541 " 8145 "
 542 " 8160 "
 543 " 8175 "
 544 " 8190 "
 545 " 8205 "
 546 " 8220 "
 547 " 8235 "
 548 " 8250 "
 549 " 8265 "
 550 " 8280 "
 551 " 8295 "
 552 " 8310 "
 553 " 8325 "
 554 " 8340 "
 555 " 8355 "
 556 " 8370 "
 557 " 8385 "
 558 " 8400 "
 559 " 8415 "
 560 " 8430 "
 561 " 8445 "
 562 " 8460 "
 563 " 8475 "
 564 " 8490 "
 565 " 8505 "
 566 " 8520 "
 567 " 8535 "
 568 " 8550 "
 569 " 8565 "
 570 " 8580 "
 571 " 8595 "
 572 " 8610 "
 573 " 8625 "
 574 " 8640 "
 575 " 8655 "
 576 " 8670 "
 577 " 8685 "
 578 " 8700 "
 579 " 8715 "
 580 " 8730 "
 581 " 8745 "
 582 " 8760 "
 583 " 8775 "
 584 " 8790 "
 585 " 8805 "
 586 " 8820 "
 587 " 8835 "
 588 " 8850 "
 589 " 8865 "
 590 " 8880 "
 591 " 8895 "
 592 " 8910 "
 593 " 8925 "
 594 " 8940 "
 595 " 8955 "
 596 " 8970 "
 597 " 8985 "
 598 " 9000 "
 599 " 9015 "
 600 " 9030 "
 601 " 9045 "
 602 " 9060 "
 603 " 9075 "
 604 " 9090 "
 605 " 9105 "
 606 " 9120 "
 607 " 9135 "
 608 " 9150 "
 609 " 9165 "
 610 " 9180 "
 611 " 9195 "
 612 " 9210 "
 613 " 9225 "
 614 " 9240 "
 615 " 9255 "
 616 " 9270 "
 617 " 9285 "
 618 " 9300 "
 619 " 9315 "
 620 " 9330 "
 621 " 9345 "
 622 " 9360 "
 623 " 9375 "
 624 " 9390 "
 625 " 9405 "
 626 " 9420 "
 627 " 9435 "
 628 " 9450 "
 629 " 9465 "
 630 " 9480 "
 631 " 9495 "
 632 " 9510 "
 633 " 9525 "
 634 " 9540 "
 635 " 9555 "
 636 " 9570 "
 637 " 9585 "
 638 " 9600 "
 639 " 9615 "
 640 " 9630 "
 641 " 9645 "
 642 " 9660 "
 643 " 9675 "
 644 " 9690 "
 645 " 9705 "
 646 " 9720 "
 647 " 9735 "
 648 " 9750 "
 649 " 9765 "
 650 " 9780 "
 651 " 9795 "
 652 " 9810 "
 653 " 9825 "
 654 " 9840 "
 655 " 9855 "
 656 " 9870 "
 657 " 9885 "
 658 " 9900 "
 659 " 9915 "
 660 " 9930 "
 661 " 9945 "
 662 " 9960 "
 663 " 9975 "
 664 " 9990 "
 665 " 10000 "
 666 " 10015 "
 667 " 10030 "
 668 " 10045 "
 669 " 10060 "
 670 " 10075 "
 671 " 10090 "
 672 " 10105 "
 673 " 10120 "
 674 " 10135 "
 675 " 10150 "
 676 " 10165 "
 677 " 10180 "
 678 " 10195 "
 679 " 10210 "
 680 " 10225 "
 681 " 10240 "
 682 " 10255 "
 683 " 10270 "
 684 " 10285 "
 685 " 10300 "
 686 " 10315 "
 687 " 10330 "
 688 " 10345 "
 689 " 10360 "
 690 " 10375 "
 691 " 10390 "
 692 " 10405 "
 693 " 10420 "
 694 " 10435 "
 695 " 10450 "
 696 " 10465 "
 697 " 10480 "
 698 " 10495 "
 699 " 10510 "
 700 " 10525 "
 701 " 10540 "
 702 " 10555 "
 703 " 10570 "
 704 " 10585 "
 705 " 10600 "
 706 " 10615 "
 707 " 10630 "
 708 " 10645 "
 709 " 10660 "
 710 " 10675 "
 711 " 10690 "
 712 " 10705 "
 713 " 10720 "
 714 " 10735 "
 715 " 10750 "
 716 " 10765 "
 717 " 10780 "
 718 " 10795 "
 719 " 10810 "
 720 " 10825 "
 721 " 10840 "
 722 " 10855 "
 723 " 10870 "
 724 " 10885 "
 725 " 10900 "
 726 " 10915 "
 727 " 10930 "
 728 " 10945 "
 729 " 10960 "
 730 " 10975 "
 731 " 10990 "
 732 " 11005 "
 733 " 11020 "
 734 " 11035 "
 735 " 11050 "
 736 " 11065 "
 737 " 11080 "
 738 " 11095 "
 739 " 11110 "
 740 " 11125 "
 741 " 11140 "
 742 " 11155 "
 743 " 11170 "
 744 " 11185 "
 745 " 11200 "
 746 " 11215 "
 747 " 11230 "
 748 " 11245 "
 749 " 11260 "
 750 " 11275 "
 751 " 11290 "
 752 " 11305 "
 753 " 11320 "
 754 " 11335 "
 755 " 11350 "
 756 " 11365 "
 757 " 11380 "
 758 " 11395 "
 759 " 11410 "
 760 " 11425 "
 761 " 11440 "
 762 " 11455 "
 763 " 11470 "
 764 " 11485 "
 765 " 11500 "
 766 " 11515 "
 767 " 11530 "
 768 " 11545 "
 769 " 11560 "
 770 " 11575 "
 771 " 11590 "
 772 " 11605 "
 773 " 11620 "
 774 " 11635 "
 775 " 11650 "
 776 " 11665 "
 777 " 11680 "
 778 " 11695 "
 779 " 11710 "
 780 " 11725 "
 781 " 11740 "
 782 " 11755 "
 783 " 11770 "
 784 " 11785 "
 785 " 11800 "
 786 " 11815 "
 787 " 11830 "
 788 " 11845 "
 789 " 11860 "
 790 " 11875 "
 791 " 11890 "
 792 " 11905 "
 793 " 11920 "
 794 " 11935 "
 795 " 11950 "
 796 " 11965 "
 797 " 11980 "
 798 " 11995 "
 799 " 12010 "
 800 " 12025 "
 801 " 12040 "
 802 " 12055 "
 803 " 12070 "
 804 " 12085 "
 805 " 12100 "
 806 " 1211

Det var altså emballasjen Posten ønsket å få rede på, ikke innholdet. Det kan nevnes at fra 1928 ble det i noen år nødvendig å oppgi innholdet hvis dette var medisin, for at visse særregler for porto og behandling av sendingene skulle gjelde, og enda senere ble det innført en rubrikk for frivillig angivelse av innhold. Men alt dette var en tid etter at *Hermed en* var fjernet fra Bl. 72. Jeg kan ikke slå fast akkurat når det skjedde, men ifølge mitt materiale må det ha skjedd etter trykningen av april 1925 og senest ved trykningen av oktober 1926.

Det er ikke mange eksempler fra tiden med *Hermed en* jeg kan vise frem med innhold angitt, men vi kan begynne med et tilfelle som dessverre ikke er i mitt eie. Illustrasjonen i fig. 2 har jeg via nettet lånt fra auksjonsfirmaet som formidlet salget. En språkbevisst avsender har strøket over *en* for at det skulle stå *Hermed et gevær* i dette følgebrevet som gikk i posten i 1922. Som rimelig kan være, måtte pakken gå som Sperregods II, som i hovedregelen gjaldt for lengde og omkrets mellom 140 og 170 cm, men som også gjaldt for pakker som p.g.a. sin form (eller skjørhet) vanskelig lot seg pakke sammen med andre pakker. Vi får tro at lengden på geværpipen var med i vurderingen av dette.

Selv har jeg et følgebrev fra 1925 som likeledes gjelder et våpen: *Hermed en sabel*. Se fig. 3. Det er adressert til en kvartermester på Heistadmoen, men noe mer om bakgrunnen vet vi ikke. Det vi vet, selv om følgebrevet ikke har påtegninger om det, er at pakken gikk som særpakke (som erstattet sperregods f.o.m. 1924) og var plassert i takstgruppe III. Dette kan utledes av frankeringen.

Jeg var i tvil om jeg skulle nevne dette. Faktisk har jeg ett til, fra 1916. Det er langt fra like dramatisk - innholdet var gardiner. Så tenkte jeg at jeg vel aldri ellers får en god mulighet til å vise frem mitt følgebrev som er sendt fra Bulken Rullegardinfabrik og stemplet med jernbanestempelet Bulken Station 11 NOV 1916; dessverre litt ufullstendig og litt vannskadd. Her er det altså, fig. 4 og 5.

Bl. 72 har hatt en annen liten og langvarig rubrikk, som kom inn fra og med trykningen av oktober 1920. *Gevær-følgebrevet* i fig. 2 er altså fra første trykning med denne rubrikken. Den første tiden var den plassert over *Følgebrev*, men ble i oktober 1923 flyttet ned til rett over *Hermed en* Da sistnevnte ble fjernet, ble nykommeren flyttet opp over *Følgebrev* igjen. Dette var *Angitt verdi* (tidvis skrevet *Oppgitt verdi* og på tidlige nynorske versjoner *Uppgjeve verde*) og skulle naturligvis



Fig. 4 og 5



Fig 6



Fig. 7



brukes dersom pakken var en verdisending. Den varte - med litt omformulering og omplussing - inntil en helt ny type følgebrev kom på 1970-tallet.

Her skal ikke sies noe mer om bruken, men bare nevnes en morsomhet. Trykningen 9-44 viser at trykkeriet ikke hadde hatt helt styring på det første ordet. Fig. 6 og 7 viser først utsnitt fra den gode trykningen 9-43 og deretter fra "blemmen" 9-44.

Ved neste trykning var god orden gjenopprettet, og hermed avsluttes denne epistel.

Kilder:

- Erling Johan & Kristian Aune: Norske innenrikske portotakster & gebyrer 1877-1995.
- gibud.no.
- Egen samling.

NORWAY'S BYPOSTS • An updated commentary and review of all issues

Jeg har i mange år hørt om at denne boken var i arbeid. Men jeg ante ikke at det var et så stort prosjekt Peter Williams var i gang med. Vi som er bypost-nerder sitter ofte på hver vår tue og ruger på våre pasjoner og hemmeligheter. De fleste av oss. Peter Williams har en liste over entusiaster som har bidratt med stoff og opplysninger. Det burde kanskje vært flere.

Boken er en samling oppdatert viten. Ikke en katalog i tradisjonell forstand, mere et leksikon. Nesten et fullkomment oppslagsverk. Forfatteren har gjennomgått det meste som har vært skrevet om norsk bypost siden «tidenes morgen», har sortert fra alt han oppfatter som antagelser uten belegg. Og gjort sitt beste for å presentere alle bypostene like grundig – med all den nyeste informasjon som er kjent om den enkelte.

Som oppslagsverk fortjener boken å bli anskaffet av alle som samler norsk bypost. Den erstatter på ingen måte Bjørn Schøyen og Finn Aunes katalog (SA), den supplerer den viten som var samlet der. Klokt nok inneholder boken ingen konkrete prisvurderinger, men angir sjeldenhetsgrad for merker eller grupper av merker.

For Trondhjems bypost bruker forfatteren Knut Glasø's bok fra 2015 og for denne byen bruker han Glasø's nummerering, slik at det er lett å gå fra Peter Williams tekst til Glasø's for de enkelte merkene. Glasø på sin side viste til katalognumrene i tre tidligere kataloger. SA viste til numre hos Pihl. Slike henvisninger er viktige og gjør det lettere for oss å finne frem. Etter som jeg selv kun samler Trondhjem, har jeg brukt den viten jeg selv har om disse utgivelsene til å bedømme boken som helhet..

Jeg vil si det slik: Hadde denne boken eksistert andre steder enn i Peter Williams fantasi, da jeg begynte å samle bypost, ville den vært **en spore** for meg til å samle langt flere enn bare en enkelt by.

Bjørn Schøyen antydte for mange år siden at når han ble pensjonist og hadde god tid, ville han lage et verk om alle de norske bypostene og deres historie. Med dette nye verket på bordet, er det tvilsomt om Bjørn vil finne behov eller grunner for å bruke krefter på en slik bok. Men kanskje kommer Bjørn med noe om Christiania bypost, som også i Williams bok er stemoderlig behandlet.

Jeg har ikke hørt om andre norske posthistorikere som har syslet med tanker om et bypostverk. Da er det **flott at en britisk entusiast har gitt seg i kast med oppgaven – og lykkes.**

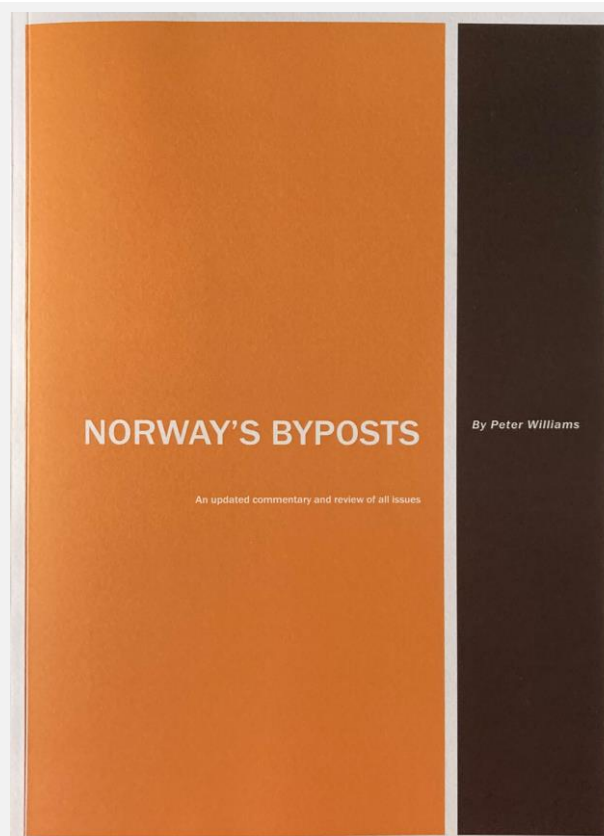
Bokens siste del har bl.a. med et kapittel om merker de fleste av oss bare kjenner fra eBay, «bogus issues» fra **BJORN ØYA**; mest for gi dem en plass i lyset. Forfatteren skriver også om den mystiske **Fjeldpost** og om Kristiania Filatelistklubs «fantasy issues» med **S.S.Scotland**. Dette er underholdende lesning.

Nyttige opplysninger om når de enkelte stempler var i bruk, er satt opp i fine tabeller ved de enkelte byene. Dessverre er det her brukt for mørk blå bakgrunn – som for enkelte kan gi for liten kontrast til sort tekst. Godt leselys anbefales for disse. Oversiktlig, fint lesbare tabeller er brukt i mange andre sammenhenger.

At denne boken er på engelsk, bør ikke hindre noen bypostsamler fra å kjøpe for å eie. Forfatteren nås på e-post wilmyf@btinternet.com

Peter Williams er interessert i nye opplysninger og korrigeringer. Han hevder *ikke* at hans bok er feilfri. Han vil sikkert formidle tillegg til boken om/når det blir nødvendig.

Per Erik



Peter Williams: Norway's Byposts Kr. 390,-
ISBN 978-82-92535-28-8, Skanfil for samlere AS, 2021
(285 sider, A4-format. Hftet innbinding.)



Her er to tilfeldige oppslag fra boken, for å vise at teksten er med god skriftstørrelse og illustrasjonene langt større enn vi er vant til fra kataloger vi bruker til daglig. Det gjør det til en fryd å bruke boken.

Til vanns, til fots og til hest ...

Formidlet av Johan Olsen

Mikkel Sveinhaug (født 1873, død 1958) var gårdbruker i Ringsaker. Han var i tillegg engasjert på flere felter og skrev blant annet lokalhistoriske artikler. Her om postgangen i Ringsaker på slutten av 1800-tallet:

I årets lyse tid og også i enkelte vintre, da det ikke lå is på Mjøsa, kom posten med dampskipene til Ringstrand stoppested, som lå like nedenfor hovedkirken (Ringsaker kirke fra 1100-tallet), og da all post til hovedsognet ble båret opp til gården Lilleringsaker (i dag Vesleringsaker) hvor det var poståpneri. Det var eieren av denne gård, Iver Øhre, som var poståpner (fra 1874 til 1897). Han var en intelligent og pliktoppfyllende man, som alltid hadde sine saker i orden. Men han hadde mange jern i ilden, og derfor overlot han for det postekspedisjonen til sin yngste sønn Jørgen.

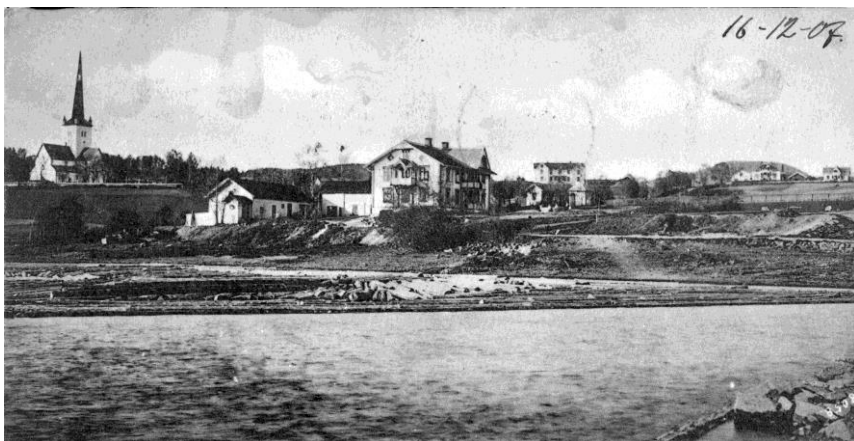
Han møtte hver dag nede ved stranden og tok imot posten fra nord- og sydgående dampbåt. Det var DS Lillehammer og DS Tordenskiold som transporterte gods og post på Mjøsa i denne perioden. Postsekken kunne ofte være nokså tung, men ikke tyngre enn at han greide å bære den opp til gården. Folk fra nærmeste nabolag og andre, som var nyfikne etter nyheter, møtte frem på Lilleringsaker og hentet aviser og brever. Her utenfor posthus-døren ble så verdensbegivenheter og andre mer lokale begivenheter drøftet.

Postbudene Sjur Hellum og Lars Stubberud møtte også opp. Sjur var en liten, vever og gemyttlig skredder. Han var alltid i godt humør og mikret og lo når det var sagt noe morsomt.

Lars Stubberud kjørte posten til og fra Åsmarken, i begynnelsen to ganger i uken, senere tre. I 45 år etter hverandre var Lars postfører – fra 1874 til 1919. Etter jernbanens åpning i 1894 gikk turen til og fra Moelven. I de første årene gikk Lars på sine ben opp og ned. Senere benyttet han hest og kjerre. Lars dro hjemmefra høgsdagstid (midt på dagen) og sjelden hjem før langt på kveld. Det hendte mang en gang at han ikke nådde hjem før husets andre folk hadde lagt seg.

Lars hadde sitt eget gårdsbruk noe som også medførte mye arbeid. Så Lars var en strevsom og djerv kar til å henge i, men det var nødvendig, skulle det skaffes mat og klær til familien, som foruten han besto av kone og syv barn.

Når isen lå seg på Mjøsa om vinteren, kjørtes posten over land. Med posten sydfra fulgte det bestandig med fører, ikke så ofte



Ringsaker kirke og Ringstrand stoppested (Fotograf ukjent, Anno Domkirkeodden)

nordfra. Det kom så lite post nordfra at myndighetene våget å la skyss-skafterne ta hånd om denne kjøringa med sine egne folk.

Som man vil forstå var ikke postmengden stor. Enda folk holdt jo aviser den gangen også. Men de var i et stort mindretall. Hvilke aviser holdt folk den tiden? Det kunne være «Almuevennen med tillegg av Adressebladet», «Hamar Stiftstidende» og «Opplandenes Avis». Både «Stikka» og «Oplandska» kom ut bare tre ganger i uka, men folk var ikke så sluke etter nyheter på den tiden, som nå.

Ringsaker poståpneri flyttet 1.7.1897 til Tande jernbanestasjon, og navnet ble samtidig endret til Tande. Navnet ble endret tilbake til Ringsaker fra 1. nov. 1913.



Lars Haaken Stubberud (1850-1939) var postfører i Ringsaker i årene 1874-1919, først til fots og deretter med hest og kjerre. Bildet er tatt i Åsmarkvegen nedenfor Fossen.
(Fotograf ukjent, Anno Domkirkeodden)

"Det hendte mang en gang at han ikke nådde hjem før husets andre folk hadde lagt seg."

Denne artikkelen har tidligere, i nr. 3/2021, vært trykt i Postens Pensjonistforbunds spalte i «Pensjonisten».

Postdirigering 1972 – brev til Vest-Tyskland

Av Arvid Løhre

Jeg får av og til spørsmål om postgangen til utlandet i moderne tid, det vil si det vi i posthistorisk klasse regner som moderne. Av og til kan jeg svare, og av og til må jeg henvise til håndbøker som finnes i Postbiblioteket på Norges Postmuseum, Lillehammer. Der er de som regel raske med å sende PDF av aktuelle sider.

For snart 50 år siden, sommeren 1972, var det fortsatt slik at det ble undervist i faget «postdirigering» ved Post-skolen. Prinsippene for postdirigering til utlandet var slik de «alltid» hadde vært, og slik de var da jeg skrev om «Luftpostbrev til Sveits i 1938», i Budstikka nr. 4, 2020. Går vi rett til læreboka «Dirigering av post til utlandet», utgitt av Postdirektoratet, Undervisningskontoret i 1972, får vi en grei oppsummering:

Postdirigering til utlandet

- *Posten fra Norge til utlandet blir pakket av utvekslingskontorene. Det er postdirektoratet som bestemmer hvilke poststeder som skal pakke posten til utlandet og hvilke kartavslutninger de forskjellige utvekslingspoststedene skal pakke. Et poststed kan altså ikke uten videre opptre som utvekslingspoststed, og et utvekslingspoststed kan heller ikke pakke andre kartavslutninger en slike Postdirektoratet har bemyndiget det til å utferdige.*

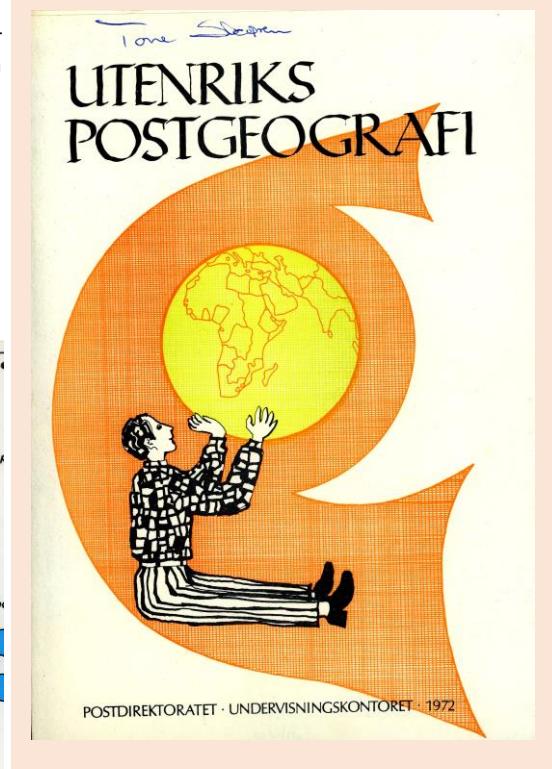
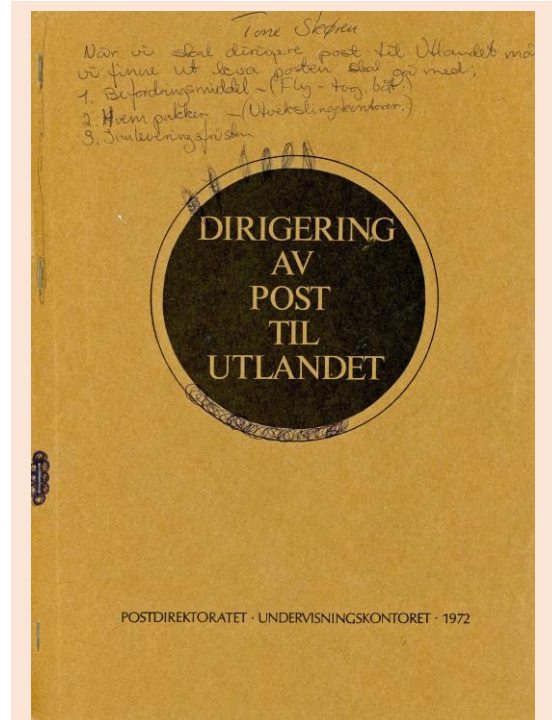
Det er ikke uvanlig at et poststed har adgang til å sende direkte kartavslutninger til et land med én rute, mens post til samme land innlevert til andre tider av døgnet eller på andre dager, må sendes med innenrikske ruter fram til et annet poststed for videresending derfra i direkte kartavslutning til vedkommende land. Som utvekslingspoststeder fungerer både postkontorer, postekspedisjoner. De største utvekslingskontorene er Oslo, Oslo lufthavn, Bergen, Stavanger, Kristiansand S., Trondheim og Narvik. Postekspedisjonen Oslo-Kornsjø tog 167 pakker post til utlandet.

Oslo er det største utvekslingskontoret. Om de andre utvekslingskontorene kan en si at de stort sett pakker kartavslutninger til de land de har regelmessige ruter til. Men Bergen og – i noen utstrekning – Stavanger pakker også kartavslutninger til andre land. Disse kartavslutningene sendes da med innenrikske fly- eller jernbaneruter til Oslo (og Kristiansand S.) og blir der overført til utenlandsruter.

Ruteopplysninger

I den tidligere nevnte artikkelen om luftpostbrevet til Sveits i 1938, viste jeg til «Dirigeringslister for post fra Norge til utlandet». I 1972 utkom denne publikasjonen i sin 44. årgang, og var omdøpt til «Postgangen til utlandet». I læreboka lærte kontor aspirantene følgende i 1972:

- *Håndboken "Postgangen til utlandet" inneholder de opplysningene poststedene og postekspedisjonene rundt om i landet trenger for å kunne dirigere utenlands-posten fram til de riktige utvekslingspoststedene. Denne håndboken er også meget anvendelig i opplysningstjenesten overfor publikum idet en ved hjelp av den kan beregne ankomsttiden for post til utlandet. "Postgangen til utlandet" utgis av Postdirektoratet og kommer ut en gang i måneden. Den er derfor alltid aktuell.*



Over:

Velbrukte eksemplarer av de to bøkene.

Til venstre:

Litt av Postskolens kart over Europa, 1972-

Brevet

Torsdag 22. juni 1972 var en forholdsvis fuktig og kjølig dag i Bergen til å være rett før St. Hans, temperaturen kom ikke over 12 grader. Hos Bergens Reiseeffekt a/s i Strandgaten, på Nordnes-siden av Vågen, hadde de skrevet et brev som skulle til Tyskland. Brevet ble postlagt 22. juni og samme dag stemplet på BERGEN BR. Brevavdelingen lå i første etasje i Bergens posthus, bygningen fra 1950-tallet med sin karakteristiske fasade med lysegrønn mineralitt puss. Brevet var adressert til Carl Hepting & Co. GMBH i Stuttgart-Feuerbach, Tyskland. Adressen var egentlig mangelfull. Ikke stod det postnummer, og ikke var det spesifisert hvilken del av det delte Tyskland det skulle til; Vest-Tyskland (Forbundsrepublikken), Øst-Tyskland (DDR) eller Vest-Berlin. Med elementær kunnskap til utenriks postgeografi, visste sorteringspersonalet at Stuttgart-Feuerbach lå i Vest-Tyskland, og at brevene skulle via flyplassen i Frankfurt.

Firmaet Carl Hepting var en gammel familiebedrift, som opprinnelig var et garveri. På 1800-tallet begynte de med å produsere lærbelter. Under krigen måtte de legge om produksjonen og lage ammunisjonsvesker o.l., inntil fabrikken ble bombet i 1944. I juli 1945 kom produksjonen i gang igjen, og i tillegg til belteproduksjonen ble de etter hvert en storprodusent av lærkofferter. Det var de da de fikk et brev fra Bergens Reiseeffekt a/s i 1972.



Ikke riktig?

Nå er det en hake ved denne historien, brevet var frankert med 100 øre Tønsberg 1100 år. Brev inntil 20 gram til Europa og andre verdensdeler, kostet 120 øre fra 1. mars 1972. Brevet har ingen portoanmerkninger. Har jeg tolket datoen feil i det litt utydelige stempelavtrykket, eller har tjenestemennene oversett feilfrankereringen? Jeg lar det spørsmålet ligge, jeg fortsetter som om det var korrekt. Det var for øvrig ikke luftposttillegg for brev til Europa i 1972.

35

Tab. 20. Tyskland

		SK 643	SK 601	SK 635	SK 647	SK 457	SK 469 ²⁾
Bergen ¹⁾	fra						ma.-fr. 19.55 (SK 324)
Oslo	fra dgl.	9.30	dgl. 7.45	dgl. 13.00	dgl. 17.15	dgl. 14.20	ma.-fr. 21.20
Hamburg	til dgl.	12.20			dgl. 19.30		ti.-lø. 7.40
Vest-Berlin	til dgl.	15.05			dgl. 21.45 ³⁾		
Frankfurt	til		dgl. 11.25	dgl. 16.00			ti.-lø. 3.25
München	til					dgl. 17.55	ti.-lø. 7.40
¹⁾ Ikke kartavslutninger fra Bergen til Vest-Berlin. ²⁾ Også rek. post fra Oslo lufthavn til Tyskland.							
³⁾ Lørdag ank. 22.05.							
		SK 611	SK 617 ¹⁾				
Oslo	fra dgl.	8.00	dgl. 16.20				
Dusseldorf	til dgl.	10.55	dgl. 19.30				
¹⁾ Også rek. post fra Oslo lufthavn til Tyskland.							
		MA 731	SK 601	SK 617	SK 643	SK 457	
Oslo	fra ma.	15.00	ti. to. 7.45	on. fr. 16.20	lø. 9.30	sø. 14.20	
Øst-Berlin	til ma.	17.45	ti. to. 11.25	on. fr. 19.20	lø. 12.30	sø. 19.20	

Raskeste rute til Tyskland

Bergen hadde sin egen kartavslutning til Vest-Tyskland. Så må vi se på tabell 20 i juni-nummeret fra 1972 av «Postgangen til utlandet». Mandag til fredag ble luftposten pakket og sendt med SK 324 fra Bergen Flesland kl. 19.55 til Oslo lufthavn Fornebu.

Uttevslingskontoret Oslo lufthavn hadde blitt opprettet for en tid tilbake for å avlaste Oslo uttevlingskontor. Dette var som kjent før Oslo Postterminal i Biskop Gunnerus' gate kom i drift.

Uttevslingskontoret på Fornebu trengte ikke re-ekspedere brevet. Det var klart for forsendelse til utlandet. Oslo lufthavn måtte bare sørge for at pakningen eller sekken kom sammen med posten til Frankfurt på SK 469. Flyet gikk kl. 21.20, og dermed skulle sekken med brevet være i Frankfurt fredag kl. 03.25. Alt dette kan leses av tabellen. Det er vel så langt man kan trekke denne historien.

Postdirigering handlet om å sørge for at posten ble sendt korrekt og kom fram på den raskest mulige måten. Personalet som bemannet postekspedisjonene innenlands, og de ved uttevlingskontorene med utlandet, hadde spisskompetanse på dette.

Som samlere av posthistorie er det viktig å tilegne oss noe av denne kunnskapen. Det kommer godt med når vi skal beskrive postveien til objektene i våre eksponater, også de fra moderne tid.

Hvilket poståpneri er dette? spurte Olav Dyresen i Budstikka nr. 1/2020.

Oppsummering etter forespørsel om hjelp i Budstikka nr. 1 2020.

Viser til innlegg i budstikka nr. 1 2020, hvor jeg spurte om hjelp til å finne ut hvilket poståpneri dette brevet kom fra:



Det er kommet noen tilbakemeldinger, og det er 2 poståpnerier som er foreslått.

1. Sæterstøen
2. Solheim

Benytter samtidig anledningen til å takke for gode innspill. Under følger et sammendrag av innspillene.

1. SÆTERSTØEN

SÆTERSTØEN JERNBANESTATION poståpneri, på jernbanestasjonen ble opprettet 15.11.1862 i forbindelse med driften av Kongsvingerbanen. Navnet ble i 1883 endret til bare SÆTERSTØEN. Ifølge "Norske Filatelistika" ble datostempel av 1-rings type tilsendt først i 1875.

Det finnes dokumentasjon på ganske mange og forskjellige påskrifter av Sæterstøen, men svært få etter at de fikk tilsendt datostempel. Langangen noterer i sin publikasjon om en-ringsstemplene at stampelet fikk nye talldybler i 86, 87 og 89, men noen direkte reparasjoner er ikke notert/registrert. Det utelukker dog ikke at det allikevel finnes håndskrevne Sæterstøen i 1884, og da med en annen håndskrift enn de kjente. Det betyr at selv om håndskriften på brevet ikke ligner særlig på noen av eksemplene under, kan det være Sæterstøen.

Eksempler på forskjellige håndskrevne Sæterstøen:

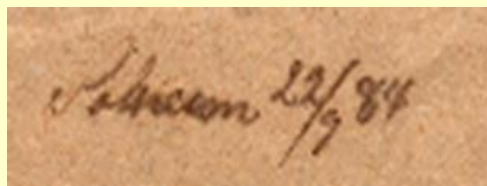
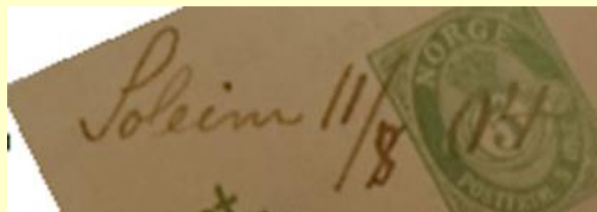


Mellom Sæterstøen og Sander stasjon er bare Skarnes, slik at brevet må ved en feiltagelse blitt sendt med tog i feil retning, slik at det gikk via Christiania. En slik bommert kunne sikkert skje, men at det da ikke gikk i retur fra Christiania allerede dagen etter, men ble liggende der helt frem til 27.09, stemmer lite med "posten slik den en gang var". Sæterstøen stemmer dog godt med at forsendelser til skolekommissionen er forholdsvis lokale.

2. SOLHEIM

SOLHEIM poståpneri på dampskipsanløpsstedet i Masfjorden ble opprettet med virksomhet inntil videre fra 1.7.1882. De fikk ifølge "Norske Filatelistika" datostempel tilsendt i 1887 av 2-rings vanlig type.

Fra poststedsfortegnelsen 1891 er navnet endret til SOLEIM. I håndboken fra Hordaland finnes det et eksempel på håndskrevet Soleim fra 1904:



Påskriften på brevet.

Ifølge samme håndbok var gårdbruker Ole Arnesen Solheim poståpner fra 1.7.1882 (f.1843), og helt frem til 1.7.1919. Om brevet fra 22.9.1884 er fra Solheim, kan det da være skrevet av samme poståpner som eksemplet i håndboken.

Umiddelbart ser disse håndskriftene ut til å ligne hverandre, se spesielt stor s og overgang o til l.

Forsendelsen til Skolekommissjonen i Søndre Odalen kan da ha følgende reiserute:

Har ikke funnet rutetabell for septemberruta, men skipet gikk normalt kl 05:00 fra Solheim mandag og torsdag, så hvis det står Solheim kunne det gått mandag 22. fra Solheim og vært i Bergen på ettermiddagen. Så ville det vært pakket på nytt på landruta eller et skip avhengig av hva som gikk først, og gikk det tirsdag ville det vært i Christiania på fredag 26.

Rutetabellen for Kongsvingerbanen viser at det gikk tog 2 ganger om dagen, kl. 08.30 og 16.20.

At det da ikke gikk fra Christiania før 27.09 virker naturlig. Det som taler imot dette er at brevet er helt fra Nordhordaland, og at det ikke er noen avstempling fra Bergen.

Reglementet tilsa at faste poststeder som behandlet brev som utgikk fra, og var bestemt til et annet poststed ("i transitt") skulle stemple dette på baksiden. Videre er det veldig uvanlig at det er brev til Skolekommissionen, som ikke er forholdsvis lokale, men det kunne f.eks. vært en søknad om lærerstilling om det var skolekommisjonen som hadde fullmakt til å ansette lærere i 1884.

Min konklusjon

Ut fra resonnement over faller jeg ned på at det ligner **Solheim**, men at det ikke kan dokumenteres. Spørsmålet er dessverre så langt ikke løst og er "veldig vanskelig å avgjøre helt sikkert".

Har vært i kontakt med statsarkiver på Hamar, og de sier de har postjournalene fra Skolekommissjonen. Har pr nå ikke hatt anledning til å følge opp dette sporet. Fortsettelse kan således følge ...

Olav Dyresen

PS.

På internett og statistikk fra Norges Postvesen for året 1884 finner jeg at det kun gikk 190 brev fra Solheim i 1884

The King Oscar I. collection.

"DENMARK"

(INCLUDING THE DUCHIES OF SCHLESWIG, HOLSTEIN AND LAUENBURG)

The postal arrangement between Norway and Denmark was determined by a postal convention dated November 19th 1851. Mail in the summer months was dispatched by steamships and over land through Sweden via Svinesund and Helsingør in winter.

In the Postal Convention of November 19th 1851, art. 4, it was stated that private steamships could carry mail as well. The private Swedish steamer **"EXCELLENCEN TOLL"** was from 1860 to 1872 sailing in a route between Christiania, Gothenburg and Copenhagen, calling at several smaller ports on the way. She departed from Christiania for Gothenburg and Copenhagen every Tuesday at 7 o'clock am, calling at Drøbak; Horten, Moss, Vallø and Fredriksvørn and arrived in Copenhagen Wednesday afternoon. It returned every Saturday and arrived in Christiania Sunday afternoon. The ship was allowed to carry only ordinary letters (not recommended and money letters). Letters destined for the Danish Monarchy should be charged the Norwegian land and sea postage (8 sk) only; the recipient had to pay for the Danish part of the postage (Circular of April 22nd 1862, repeated in Circular of March 22nd 1863). According to a new circular of April 7th 1863, an extra postage of 6 sk was charged for each letter handed in on the private steamship "Excellencen Toll" when sailing in the Swedish - Danish sea. In 1863 she was mastered by Capt. O. Mattsson.

"DENMARK" - "PARTLY PAID MARITIME MAIL" - "8 SKILLING"



Single weight cover to Palaiforvalter Kretz, Amalienborg, Copenhagen, Denmark, delivered directly on board the private steamship **"EXCELLENCEN TOLL"**, franked with 8 skill. Oscar covering the Norwegian land- and sea postage (according to Circular No. 11/1862 of April 22nd 1862); upon arrival cancelled with Danish 3-circle numeral hand stamp "1", being **"Copenhagen"**. At arrival in Copenhagen letter front marked "10" in red crayon, which is the postage for conveyance by the private steamship (6 sk) plus Danish land postage (4 sk) = in total 10 sk, to be paid by the recipient (Circular no. 11/1863 dated April 7th 1863). Arrival cancellation on reverse **"KJØBENHAVN 22. 9. 1863"**.

Eksempel fra Per Ness' samling.

En samling til
hjemmebruk
og for venner
i Selskapet.



BUDSTIKKA

mottar trykningsbidrag fra følgende firmaer

Skanfils Moldenhauer-auksjon

Kjell Germeten AS

Posten Norge, Frimerketjenesten

Skanfil Auksjoner AS

Norsk Posthistorisk Selskap takker for bidragene.

Frimerkeauksjon
Nr. 79

Jan Ødegaard
20 mm posthorn



Lørdag 25. september 2021
Skanfil Auksjoner avdeling Oslo
Brynsveien 12, 0667 Oslo

INTERNASJONAL AUKSJON 97



KJELL GERMETEN AS
INTERNASJONAL AUKSJON
Grimeløvsveien 2, P.O. Box 1084, Slottstorg
0207 OSLO ☎ 22 44 19 14 Fax 22 56 04 04
www.germeten.no - E-post: germeten@germeten.no

Fredag 20. - og
lørdag 21. november 2020
Scandic Solli Hotel
Parkveien 68 OSLO

posten



**Mangler du noe
til samlingen?**
Besøk vår nettbutikk.

! posten.no/frimerkebutikken



Skanfils Storaauksjon 211

Torsdag 15. april - søndag 18. april 2021
Mot online budgivning, skriftlig eller telefonisk

SKANFIL
Auksjoner as
www.skanfil.no