

BUDSTIKKA

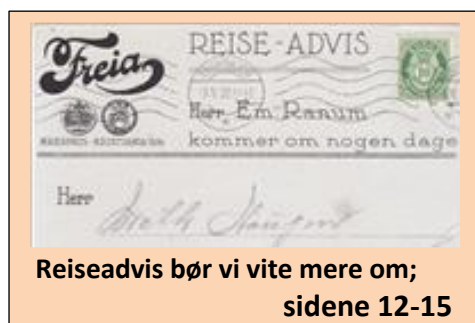
Norsk Posthistorisk Selskap

ISSN 1891-8859

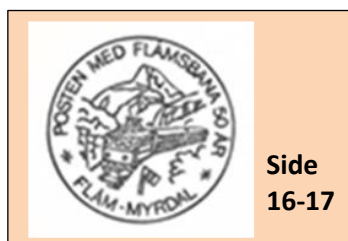
Årgang 26 nr. 4
Desember 2021



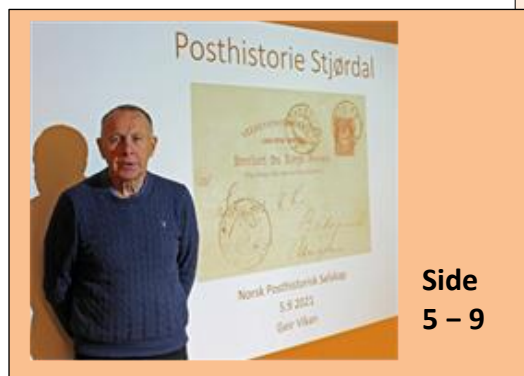
Om disse og «noen»
andre brev, side 20-35



Reiseadvis bør vi vite mere om;
sidene 12-15



Side
16-17



Side
5 – 9



På side 18 får du vite noe
om forskjeller, uten
forskjellsbehandling.



Anderssen/Dethloff,
Les på side 2

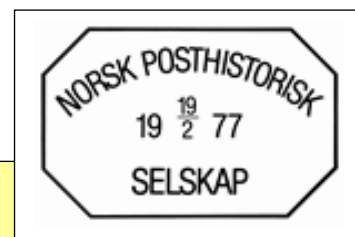


Slett ikke uspenninge..

Side 19

I dette nummer:

Noen linjer fra redaktøren	2
Anderssen-Dethloff-medaljen	2
Lederens hjørne	3
Referat åpent møte i Trondheim 5. sept. 2021	4
Geir Viken: Posthistorie Stjørdal	5
Referat fra medlemsmøte 25. september 2021	10
Egil H. Thomassen: Reiseadvis	12
Finn H. Eriksen: Flåmsbanens postale betydning	16
Tore Haga: Nødtrykk av følgebrev	18
Egil H. Thomassen: Den beslaglagte koffert	19
Trond Schumacher og John Torstad: Den militære og sivile utenlandsposten mellom Norge og Storbritannia i frigjøringsåret 1945.	20
Viktige venner av NPS	36



Møteplaner 2022

29. januar 2022

Roar Grøtting: "Norsk helpost -
Posthornutgavene 1872 - 1925 i et
posthistorisk perspektiv"

Årsmøte 2. april 2022

Foredrag: Terje Hjelde:
"Meråkerbanens postekspedisjon
- noe nytt?"

Sommerens og høstens møter
kunngjøres senere



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

estleder: Øivind Rojahn Karlsen

Maries vei 12, 3610 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



Noen linjer fra redaktøren:



«Julenummer»

Dette nummeret kommer senere enn vanlig, La det oppveies av at det er tykkere enn vanlig. Får du ikke tid til å fordype deg i stoffet før julehelgen, så ta vare på bladet og legg det gjerne sammen med de andre julegavene.

Rundt tyve prosent av medlemmene har lest bladets lengste artikkel i en annen tapning nå i høst. At jeg savnet så mye stoff var ikke årsak. Forfatterne ønsket å nå hele det posthistoriske miljøet og henvendte seg to steder. Jeg visste også at de hver for seg var het kandidat til AD-medaljen i år. Mange av Budstikkas skribenter/NPS-medlemmer har fått denne medaljen. Ikke fordi de skriver her, men fordi de totalt sett har fortjent denne hederen.

Min oppfordring til alle medlemmer er fortsatt «skriv». Jeg lover *ikke* bort medaljer – men andres artikler er da sannelig også lesbare. Både før og etter denne julen.

Per Erik

Årets tildelinger av Anderssen-Dethloff-medaljen: NPS gjorde rent bord!

Anderssen-Dethloff-medaljen er Oslo Filatelistklubbs høyeste utmerkelse, og den utdeles for fremragende ytelser på filateliens område. Den vurderes også for å være den høyeste utmerkelsen for dette på nasjonalt plan. Etter tradisjonen utdeles den når OFK jubilerer, i praksis hvert 5. år, men denne gangen hadde det ikke vært noen tildelinger siden klubbens 125-årsjubileum i 2011.

Fem medaljer ble delt ut denne gang, og alle mottakerne er medlem av Norsk Posthistorisk Selskap!

Det er ikke noe krav om medlemskap i OFK for å bli tildelt medaljen, og både norske og utenlandske filatelister kan komme i betraktning. At alle mottakerne denne gang er medlemmer av NPS, har derfor ingen sammenheng med vårt nære forhold til OFK. Det viser bare at NPS har lyktes med å samle de fremste aktive bidragsyterne til norsk posthistorisk og filatelistisk forskning. Det skal vi være stolte av, og det må fortsatt være målet vårt videre.

Følgende ble tildelt medaljen, (i riktig alfabetisk rekkefølge): Odd Arve Kvinnesland, Arvid Løhre, Trond Schumacher, Georg Størmer og John Torstad.

Tildelingen av medaljene ble kunngjort under festmiddagen til FILOS 2021, 1. oktober, men på det tidspunktet var ikke medaljene ferdig gravert. Men på møtet i NPS 27. november 2021 kunne Tore Berg, som leder av OFK, overrekke medaljen til de to mottakerne som var til stede, nemlig Trond Schumacher og Arvid Løhre.

ALØ





Når dette skrives har Selskapet tilbakelagt to høstmøter med sosial omgang og fysisk tilstedeværelse på Asylet i Oslo. For mange var dette svært etterlenget. For andre kanskje litt for tidlig til å bryte ut av isolasjonen som følge av den allesteds nærværende pandemien. Alt var som før, men vi opplevde et frafall på 10 – 15 personer av dem som vanligvis stiller på møtene våre. De fremmøtte fikk likevel - ifølge egne utsagn -

mye igjen for å ha tatt turen til Grønland de to lørdagene vi hadde våre medlemsmøter. Det sørget våre to foredragsholdere for; Gunnar Melbøe – med foredrag om 'Utvalgte objekter fra Narvik i krig' hentet fra hans høyt premierte utstillingssamling om temaet og Frode Konst – med sitt grundige og kreative arbeid med 'Innsamling av poststedsinformasjon fra det gamle Hedmark fylke'. Frode er på god vei til å fullføre sitt arbeid med en poststed- og stempelbok fra Hedmark. En stor takk til begge for etterlenget posthistorisk påfyll.

Utover den hygge det er å ha sosialt samvær med folk som har samme interesse som en selv, dvs. posthistorie, er det utvekslingen av posthistorisk informasjon og kunnskap gjennom bl.a. foredragene som vil være avgjørende for et godt oppmøte i Selskapet. Det krever prioriteringer å bruke to halve lørdager i en ellers travel høst til å dyrke samværet med andre posthistorikere.

Temaene på foredragene i NPS betyr mye; d gir oss mye ny kunnskap utgjør kjernen av aktiviteter i Selskapet vårt. Vi som styrer NPS har over tid lagt vekt på å kunne tilby et bredest mulig spekter av posthistoriske temaer fra våre ulike samleområder og pågående prosjekter på medlemsmøtene våre. Her er det bare for medlemmene å melde seg på som foredragsholder med egendefinert tema fra posthistoriens verden, dersom lysten er til stede. Langveisfarende foredragsholdere vil kunne få hjelp og støtte (økonomisk) til å realisere eget ønske om å dele kunnskap om det posthistoriske temaet som han eller hun (?) brenner for med oss andre. De siste tre-fire årene har vi vært innom temaer som spenner fra klassiske brev, til krigspost, luftpost, skipspost, og til post i butikk, foruten foredrag om hjemstedssamlinger og bokprosjekter fra alle hjørner av landet. Vi ser at interessen for hobbyen vår gjør seg gjeldende i de fleste lokale frimerkerklubber rundt om i landet. Dagens lille melding fra meg må være at vi må gjøre det vi kan for å skape interesse for og inspirere flere frimerkesamlere i de lokale klubbene til også å kaste seg over posthistorisk tematikk i sine samlerier. Det vil kunne bidra til framtidig rekruttering av nye medlemmer til Selskapet vårt.

Snøen og kulda som de siste ukene har hjemsøkt landet vårt, bragte tankene mine til fjells, hvor jeg gjennom en mannsalder eller to (PS. en fordums mannsalder er bare 30 år) har opplevd så mange gledesstunder med ski og fjellstøvler på beina. Ikke minst alle veivalgene langs de gamle postrutene i Jotunheimen. Det var den økte tilstrømningen av turister fra fjern og nær til Jotunheimen på slutten av 1800-tallet som gjorde det nødvendig å opprette egne postruter til fjells. Bipostruten fra Tessanden til Gjendesheim var en av disse som tok seg av turistposten ut fra og inn til Øst-Jotunheimen. Ruten, som ble opprettet sommeren

1900, gikk ut fra Tessanden (ved Vågåvatn) opp til Lemonsjøen og derfra ned til Randsverk og videre sørover gjennom Sjødalen forbi Hindsæter og Bessheim fram til Gjendesheim, en strekning på 55 km. Som en følge av den nye ruten ble det sommeren 1900 også opprettet nye brevhus på turiststedene Randsverk, Hindsæter, Bessheim og Gjendesheim som alle ble utstyrt med 4-rings nummerstempler; Randsverk fikk nummer 471, Hindsæter nummer 493, Bessheim nummer 519 og Gjendesheim nummer 464.

Nedenfor har jeg gravd fram et brev sendt i den nyopprettede ruten inn i Jotunheimen fra det første året ruten var i drift. Ifølge kilden 'Hilsen fra Jotunheimen' (1995), forfattet av vårt tidligere medlem Birger Løvland, ble det dette året befordret ca. 2100 postforsendelser i ruten. Langt de fleste var postkort med en kortfattet hilsen hjem. I 1929 var det slutt på fotposten og postbilen overtok befordringen på strekningen.



Brev sendt fra Bygdøy stasjon i Oslo (4-ring 421), opprinnelig adressert til Prestegården i Vaage, Gudbrandsdalen, men her omadressert med påtegningen 'Gjendesheim om Tessanden' som ny adresse til mottager. [Gjendesheim turisthytte åpnet i 1878]. Baksiden av brevet er forsynt med stemplene 'VAAGE 18. VII. 00' og 'TESSANDEN 18.VII. 00', som dokumenterer at brevet er sendt i postruten mellom Vaage og Skiaaker (nå Skjåk) til Tessanden og videre derfra i den nyopprettede bipostruten fra Tessanden til Gjendesheim det første året ruten var i drift.

Tessanden poståpneri ble opprettet 1. juli 1899 og fikk utlevert et Schweizer datostempel. Brevet er det eneste jeg kjenner som gjennom adresse og transittstempler utvetydig dokumenterer at det er blitt befordret i landpostruten Tessanden – Gjendesheim den første sommeren ruten var i drift (1900). Postfører var Johannes Løkken fra Tessanden.

Med ønske om en snørik og covid 19 - fri jul og et Godt nytt år til dere fra

Trond

ÅPENT MØTE I TRONDHEIM UNDER LANDSMØTET

Av Arvid Løhre

Tiller er i dag en bydel i Trondheim kommune, men var en gang en egen kommune sør for Trondheim. Landsmøtet i Norsk Filatelistforbund 2021 var lagt til Quality Hotel Panorama på Tiller, rett ved E6. Landsmøtehotellet var utformet som et høyhus med en arkitektur som i sin tid ble omtalt som «melkekartongen».

Vi tilreisende fikk inntrykk av å være på et sted kun omgitt av butikker og handlesentere, City Syd, TillerTorget osv., et slags urbant Ullared.

Men Trondheim kommune er ikke det samme som landsbygda i Halland, og den mangfoldige, tradisjonsrike og historiske stiftsstenen Trondhjem – for å bruke det gamle navnet – lå bare en kort reise unna. Rommet jeg hadde virket nyoppusset, og jeg angret ikke et øyeblikk på at jeg hadde valgt hotellet som base til et Trondheimsbesøk med treff av familie, – etter landsmøtet. Fire netter til sammen, gratis parkering, tomme opp!

Nestleder Øivind R. Karlsen med den ene rollup'en utenfor møtelokalet Østre Rosten og Rollup'en som sto ved inngangen til den litt trange korridoren fra utstillingsrommet og til salongen ved møtelokalet og handlerne.



Landsmøtet

Nordenfjeldske hadde fått til et utmerket arrangement, landsmøte i Norsk Filatelistforbund med representantskapsmøte, regional utstilling, uformell aften og festmiddag med palmares, samt møter for gruppene for jernbanepost, skipspost, motiv – og selvfølgelig vårt eget møte. Gratulerer med vel overstått, og vel blåst!

Norsk Posthistorisk Selskap hadde fått møtetid søndag 5. september kl. 10.30 i lokalet «Vestre Rosten». Så vidt jeg oppfattet var alle foreningenes møter der. (Jeg måtte dessverre hoppe over skipsposten – var opptatt med landsmøteprotokollen.)



Noen nummer med Budstikka ble lagt ut før møtet på et bord utenfor lokalet. Ikke lenge etter møtet var alt forsvunnet.

Geir Vikan – Posthistorie Stjørdal

Den regionale frimerkeutstillingen og handlerne var plassert på samme nivå som «Vestre Rosten», det vil si i underetasjen. Litt katakombeaktig å bevege seg i gangene, og vanskelig å holde «meteren» for de som fortsatt valgte å følge anbefalingene fra Trondheim kommune. Men ellers var det greit nok, og de 19 som deltok på vårt møte hadde god plass i møtelokalet.



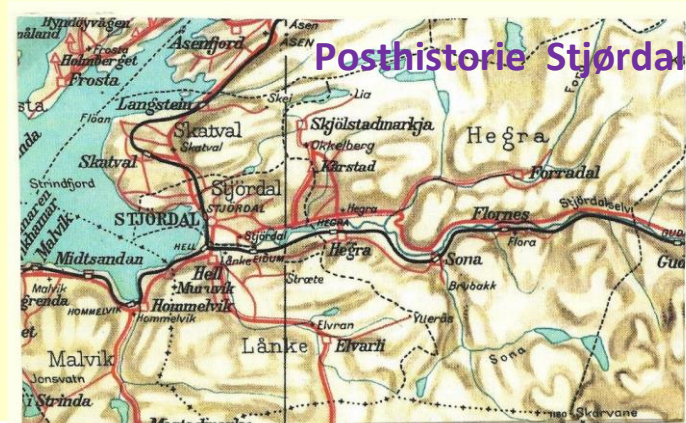
Det var arrangørforeningen som hadde foreslått foredragsholderen og temaet. Det passet aldeles utmerket, for vi ser gjerne at foredraget har et lokalt tilsnitt. Geir Vikan skulle snakke om posthistorien i Stjørdal. Stjørdal må vel være Trondheims svar på Romerike, et område nordøst for byen med flyplassen, jernbaneknutepunkt og veier i alle himmelretninger, også over grensen mot Sverige.

Nestleder Øivind R. Karlsen ledet møtet, og kunne ønske velkommen og gi ordet til Geir Vikan kl. 10.35. Det ble både stilt spørsmål og gitt kommentarer underveis av en interessert forsamling.



Geir Vikan fikk fortjent applaus, og Øivind kunne overrekke et gavekort på vegne av Selskapet.

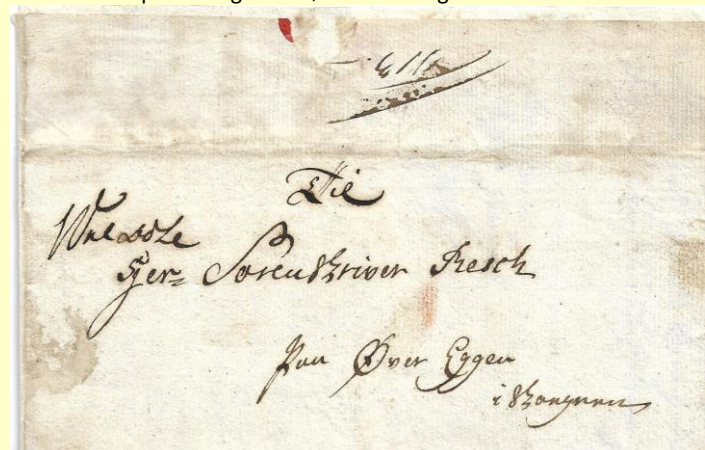
Geir Vikan har gitt oss anledning til å gjengi noen lysbilder (med tekst).



Stjørdal tilhørte Trondhjems amt fra 1687 til 1804. I 1804 ble dette amtet delt i Søndre og Nordre Trondhjems amt, Stjørdal ble lagt til sistnevnte. Ved innføring av formannskapslovene i 1837 ble Stjørdalen formannskapsdistrikt opprettet. Dette besto av dagens Stjørdal og Meråker kommuner. Formannskapsdistriktet ble i 1850 delt i Nedre og Øvre Stjørdal formannskapsdistrikt. 1874 ble Øvre Stjørdal delt i Hegra og Meråker herreder. I 1902 ble Nedre Stjørdal delt i Lånke, Skatval og Stjørdal herreder. Fra 1.1 1963 ble Stjørdal, Lånke, Hegra og Skatval slått sammen til storkommunen Stjørdal.

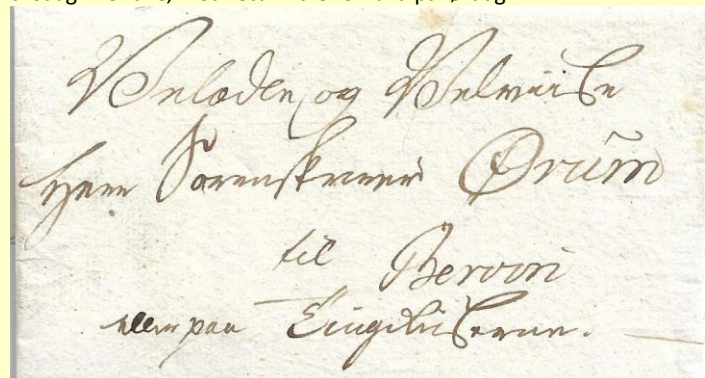
De første brev. Noen organisert offentlig postgang nord for Trondheim kom ikke skikkelig i gang før først på 1800-tallet. Både i 1665 og 1694 ble det gjort forsøk med postrute nord for Trondheim. Posten ble fraktet av postbønder, og det var pålagt fogden å åpne postveska og ordne distriktets post. Man hadde ambisjoner om ei rute annenhver uke.

Alt fra rundt 1740 hadde militæret sin egen postgang. Regimentsposten gikk fra Trondheim hver lørdag med ankomst til Skage i Namdalen den påfølgende torsdag. Dette var egentlig en militær post, men folk benyttet seg likevel av denne. For å eliminere denne konkurransen ble den militære posten lagt ned høsten 1804 og overtatt av Postverket.



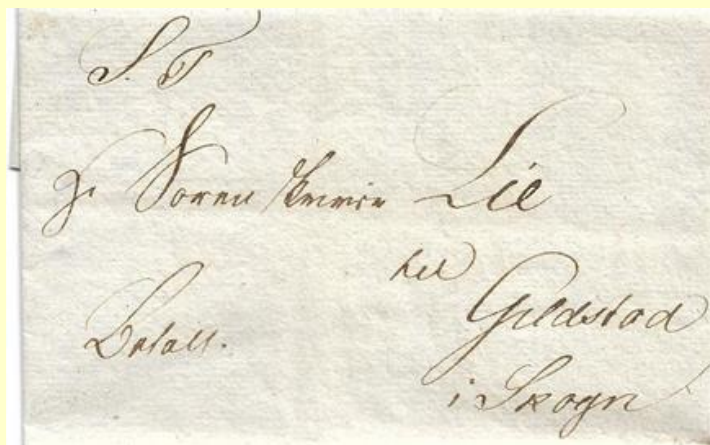
Brev sendt 6.1 1786 av C. D. Bredal fra gården Sørkilmo østre i Hegra til sorenskriver Resch som var sorenskriver i Stjør- og Verdal 1760-99 og bodde på Øwer Eggen i Skogn. Kartering 113 bak på brevet.

Postgangen etter 1805. Da regimentsposten opphørte ble den offentlige postgangen vesentlig forbedret. I Bindalen ble eieren av gården Terråk Peder Knopf, utnevnt til postmester. Kaptein Sommerschildt ble tilsatt postekspeditør på Skage gård i Namdalen. Den største og viktigste postmengden var på strekningen Trondheim-Namdalen og ansvaret for å håndtere dette var for stort til å pålegges en poståpner. Det ble derfor opprettet 8 poståpnerier på strekningen Trondheim – Bindalen. Postføringen ble satt bort til postbønder. Posten gikk fra Trondheim på tirsdag hver uke, med retur fra Overhalla på lørdag.



Brev fra prost Lorents Wittrup datert Stjørdalen 15. august 1809 sendt til sorenskriver Ørum som bodde på gården Bervin i Skogn. Brevet har kartering 183 og et segl med «W» inne i en sirkel (bak nedre brett),

Stjørdalen. Stjørdalen er nevnt som poståpneri i en «Placat» fra 10.11 1804 i forbindelse med opprettelsen av en ukentlig postrute gjennom Indherredet og Nummedalen i Trondhjems stift. Poståpneriet kan være opprettet da eller tidligere.



Brev sendt av sokneprest Heyerdahl til sorenskriver Lie, Grilstad i Skogn. Brevet er datert 29. desember 1812. Til tross for at avsender er en embedsmann er brevet betalt. Kartering 4.



Øverst: Brev sendt fra Stjørdal til Trondhjem frankert med 4 skilling våpen 1855 med del av arkrand oppe annullert med 5 diagonale blekkstreker. På baksiden skrevet «Stjørd. 21/2». Under; Brev til postmester Lysholm i Trondhjem. NK1 annullert med enningsstempel «Stjørdalen 20.8 1857». Rød strek på brevet kan bety 1 sk. ombæring.

Brev til Sverige



Brev sendt fra Stordalen til «Torparen Thomas Anderson Østersund Orviken Namne i Sverige» frankert med 4 skilling våpen (NK 8) i vertikalt par annullert med «Stordalen 15.11.1864». I sirkulære av 8.6 1855 sies at frimerker fra 1.7 1855 kan anvendes til frankering av brev til Sverige. Portoen var bestemt slik: «Portoen av et enkelt Brev, hvorved forstaaes det som ikke veier over 1 Lod (15 g) efter Vægten i det Land, hvorfra Brevet afsendes, sammensættes af de i hvert af Rigerne for den indenrigske Korrespondance bestemte Portoer, dog således at den ikke kommer til at overstige 27 Øre svensk Rigsmynt eller 8 norske Specieskilling». Fra 4.6 1869 ble portoen til Sverige satt ned til 4 skilling for enkelt brev.

Besyderlig adresse



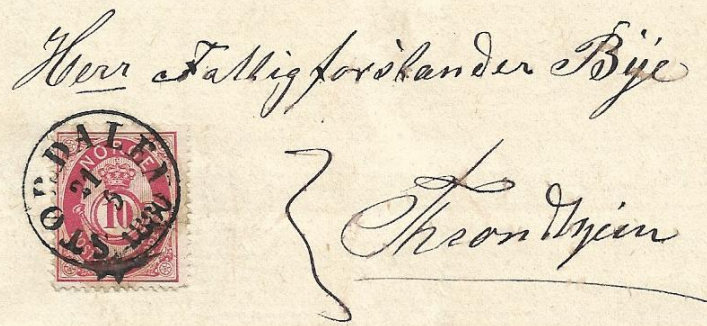
Brevomslag sendt fra Stordalen til «Enke etter værksarbeider Hans Johnsen, Nina Johnsdatter, boende på Øvre baklandet på Venstre side, i Gaarden ovenfor Kjører Hagen, Trondhjem». Frankert med Våpen 1867 4 skilling blå (NK 14), stemplet «Stordalen 17.9 1868».

Nye portosatser fra 1.1 1872 (skilling) Ved postloven av 3.5 1871 som trådte i kraft 1.1 1872, ble portoen for ett enkelt brev (under 15 g) satt ned fra 4 til 3 skilling. Denne satsen gjaldt fram til 1.1 1877.



Brevomslag sendt til Trondhjem frankert med tre skilling posthorn rødt (NK 18) og stemplet «Stordalen 3.6 1873».

Nye frimerker kom først 1.1 1877. De første posthornmerkene kom som «skilling posthorn»-I 1876 tiltrådte Norge myntkonvensjonen mellom Sverige og Danmark og landenes pengevesen måtte derfor samordnes i tråd med dette. Omregulering av portosatsene ble derfor nødvendig.



Brev til «Fattigforstander Bye Trondhjem» frankert med 10 øre skravert posthorn (NK 25) og stemplet «Stordalen 21.6 1880».

Helpost ble innført i Norge fra 1.1 1872. I 1881 ble det utsendt 408 100 5-øres brevkort til postkontorene. Avsender ber om at varene ble sendt til «Hell station med Meragerbanen» som nettopp var åpnet.



Brevkort (BK4) sendt fra Stordalen til «Hr. consul Kjeldsberg Trondhjem» stemplet «Stordalen 18.3 1881». Porto (riksporto) for brevkort var 5 øre fra 16.6 1877 til 1.7 1919.



Brevkortet (BK 56) er stemplet «Stordalen 14 VIII 03» og ankomststemplet «Bestellt vom Postamt 61 17.08.03». Dette stempelet ble brukt i Berlin. Stordalen ble endret til Stjørdalen fra 1891. Brevkortet er oppfrankert med 5 øre fintagget Knudsen (NK 76). 10 øre var gyldig porto for brevkort fra 1.4 1879 til 1.2 1921 for land i Europa (med visse unntak). Avsender ber om en prisliste på gevær.



Korbrev stemplet «Nordbanernes Posteksp. 18 XI 05». Ankomststemplet «Stordalen 20 XI 05». Påskrevet «10» med blå blyant og påsatt portomærke 10 øre (P3). Portomærker ble innført fra 1. juli 1889. De skulle brukes på underfrankerte forsendelser og klebes på baksiden og stemples på vanlig måte.

Mottaker måtte så betale dette beløpet. Riktig porto på korbrev var 5 øre for lokal og 10 øre for riks fra 1.12 1898.

Underretning M.s. 5¹¹

om fremmøte hvis det blir mobilisering i 1919

Til: *Mr. a. Peren Fjeldal*

Adresse: *Valme*
Stordal
Larkundals Munde

STUB - DALEN
1919

Dette brev beføres portofritt (uten for lokalposten) uten attestation, naar militær betalingsmand eller avdeling er angitt paa konvoluttens bakside som avsender.

«Underretning om fremmøte hvis det blir mobilisering i 1919» stemplet «Stjørdalen 1 XI 18». Stjørdalen fikk dette stempelet 27.05 1908.

Innenriks Inkassasjons-Postanvisning

Postverket. Bl. 351.

KUPONG

Fraklipes av mottageren. Anvisningens beløp. 92 kr. 11 øre. Inkassert hos:

Bj. Gundersen, Stjørdal.

Beløpet fremkommer således:

Ank. nr. _____

Innenriks Inkassasjons-Postanvisning.

Beløp 92 kr. 11 øre.

(Kronbeløp, gjentas med bokstaver)

Kronerittito 11/100

Til A/S Centralverkstedet, Postboks 108 Trondheim.

Imbetallingsnr. _____

Imbetallingsdato _____

Imbetallingssted _____

Overordnet postkontor: _____

Dermed denne del av blanketten utfylles med skrivemaskin, kan gjensmskrift benyttes.

11 - 37.

Innenriks Inkassasjons-Postanvisning stemplet «Stjørdal 15 VII 38» (5b), frankert med Luftpost II (NK 212) og Løve III (NK 202). Meldeseddell og kvitteringsdel mangler på dette objektet. Postkontoret eller postbudet skulle forevise fordringen for mottaker. Fordringshaver sendte inkassasjonen til postkontoret/åpneriet i egen konvolutt (blankett nr. 352) som kunne sendes ufrankert, men viste blankett måtte frankeres av avsender, j.fr. portotabell bak frimerkene. Her er det betalt 20 øre i inkassasjonsavgift og 35 øre i anvisningsporto.

Følgebrev

415 Trondheim

PORTO

425

F. Chr. um

Adresserens navn og adresse:

Stjørdal

Postmannens signatur: 16.

Oslo p. utland

RETUR

Jan. 1924

Følgebrev stemplet «Skatval 19 XII 31» sendt Danmark og i retur. Til slutt er det betalt 138 øre i straffeporto ved NK 98, 148 og 149 (3) som er T-stemplet og stemplet «Nypen 9 III 34» ?.

NÆRINGSDEPARTEMENTET
Afdelingen for proviantering og rasjonering
Skjema nr. 391

Reg. nr. _____

Oppgave over husdyrbestanden m. v.
den 1. juni 1944.

Merk: Angi endringene i bestanden i tida 1. mars til 1. juni 1944.

Navnet på bruket: *Hilken* g. nr. *71* br. nr. *13*

her: *Hilken* kommune *Skarsoal* fylke

Forandringer i tida 1/3 til 1/6 1944

Dyreslag	Bestand 1/3 1944*	Bestand 1/6 1944	Forandringer i tida 1/3 til 1/6 1944		Selveidde eller nedslaktede dyr ubetalt til folketal
			Tilgang	Avgang	
Føll (født i 1944)					
Andre unghester og voksne hester					
Sum					
Kuier som har hatt kalv					
Oksar over 2 år					
Oksar 1-2 år					
Kviger som ikke har hatt kalv					
Ungdyr 1-1 år					
Kalver under 1 år					
Sum					
Lam (født i 1944)					
Lamsøyer					
Andre voksne sauer: værer og gimbrer					
Sum					
Kidd (født i 1944)					
Mellageiter					
Andre voksne geiter					
Sum					
Avlraner					
Avlsperker					
Smågriser under 8 uker					
Slaktegriser over 8 uker					
Sum					
Voksne hønse					
Kyllinger					
Sum					
Voksne rever					
Revvølper					
Mink					

Dyr født i tida 1/3 til 1/6 1944

Føll	Kuier	Lam	Kidd	Smågriser

* Fylles ut av forsyningsnemnda.
E. M. IV. 44. 640100.

Vend!

Oppgave over husdyrbestanden sendt fra forsyningsnemnda frankert med 5 øre posthorn (NK 240) og stemplet «Skatval -1.6.44» med hjelpestempel utsendt 23.03 1944 og innsendt 18.07 1944. 5 øre var lokalporto for trykksaker. Oppgaven er forseglet to ganger med postoblat som erstattet bruk av lakk under siste del av krigen.

Hollan brevhus

Et brevhus var et poststed på laveste nivå. Betegnelsen brevhus ble første gang brukt i postreglementet for 1888: «§1. De faste postanstalter ere 4 Slags: Postkontorer, Postexpeditioner, Postaabnerier og Brevhuse.» I starten kunne brevhusene bare ta i mot og levere ut brevpostsendinger, aviser og blad. Kom det verdipost eller andre typer bokførte (rekommanderte) sendinger ble bare meldeseddelen sendt til brevhuset. Selve sendingen måtte hentes på nærmeste poståpneri eller postkontor. Etter at Skatval poståpneri ble flyttet til Skatval stasjon i 1902 ble det behov for posttjenester på Hollan langs ferdselsveien mot Innherred som tidligere hadde hatt poståpneriet like ved. Hollan brevhus ble opprettet 01.04 1904 med 4-ringsnummerstempel 66. Dette nummerstempelet er ikke brukt andre steder. Kronet posthornstempel ble tatt i bruk i desember 1935.

JOHN LIEN - SKATVAL
SNEKKERING -- TRESKJÆRING -- SKIVERKSTED

Skatval

Andr. L. Riis

Trondheim

KPH-stempel HOLLAN og sidestemplet Skatval 10.02 1942. Ankomststemplet Trondheim 1 TUR 11.02.42 (NK 242)

Vinnan brevhus. Vinnan skole brevhus ble opprettet 01.02 1899 i postruten Stjørdalen - Skatval. Navnet ble endret til Vinge fra 01.07 1911 og til Vinnan fra 12.12 1933. Brevhuset brukte 4-ringsnummerstempel nr. 331. Brevhuset fikk KPH-stempel i desember 1935. Samme nummerstempel er ikke brukt andre steder.



Brev sendt til ordføreren i Tendfjord stemplet med 4-ringsnummerstempel «331», sidestemplet «Stjørdalen 10 VI 01» og frankert med 2 x 5 øre fintagget Knudsen (NK 76).

Hell



Verdibrev «indlagt Kr. 82,98» sendt til «Søstre Krogstad, Hyttbakken, Evjeggjerdet, Selbu, Hell». Her er Hell til og med adresse for brevet! Brevet er frankert med 2 x 10 øre posthorn (NK 100) og stemplet Salberg 15 III 16. På baksiden stemplet «Levangerbanens PEKSP. 16 III 16» og «Hell 16 III 16». Lakksegl: «Salberg handelslag Røra».



Brev til Irland frankert med 10 øre Nils Henrik Abel (NK172), 10 øre Bjørnstjerne Bjørnson (NK 185) og 10 øre Ludvig Holberg (NK 189) og annullert med hjelpestempel «Hell 18 VII 37». Dette stempelet ble utsendt 12.06.37 og innsendt 03.08.37.

Elverlien. Nordre Elvran brevhus ble opprettet fra 01.07 1896. Det ble gjort om til poståpneri med navnet Elverlien fra 1.5 1907.



Postkort sendt til Tydalen frankert med 3 øre fintagget Knudsen (NK 75) og stemplet Elverlien 24 XII 10. Julekort sendt med trykksakporto.

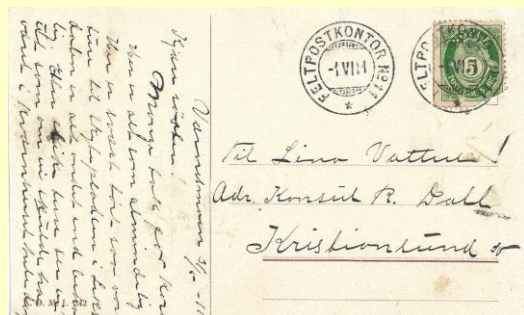
Hegre. Med formannskapslovene fra 1837 var Hegra en del av Stjørdalen formannskapsdistrikt, som ble delt i landkommunene Nedre og Øvre Stjørdalen i 1850. Den 1.1 1874 ble Øvre Stjørdalen delt i Hegra og Meråker kommuner.

Hegra poståpneri kom i drift fra 1.8 1851 på prestegården med sogneprest Frisch som første poståpner. Da Meråkerbanen ble ferdig i 1882 ble poståpneriet flyttet til Hegra stasjon. I 1920 overtok Bortinus Grønset som poståpner og han flyttet poståpneriet til sitt eget hus.



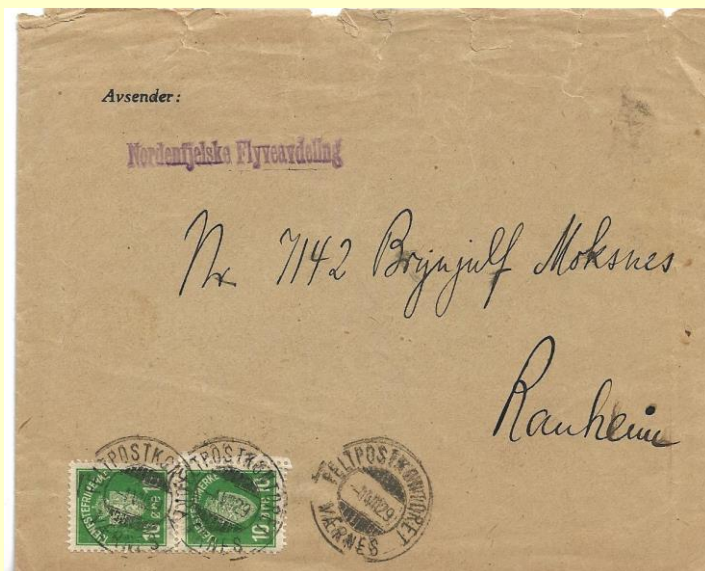
Brev til London frankert med 1 skilling (NK 11) og 2 x 8 skilling (NK 15b) våpen 1867 stemplet «Hegre 8.8 1868» og «Throndhjem 11.8 1868». Brevet er omadressert til Weymouth og stemplet Kingston on Thames AU 19 68, London A PAID A 19 AU 68, P.D. og 2¼ VV Fr.

Feltpostkontor No 11 Stjørdal har hatt stor militær virksomhet i flere hundre år. I 1887 kjøpte forsvarsdepartementet Værnes hovedgård og virksomheten ble trappet opp. Det var i første omgang infanteriet som fikk sine kvarter og øvingsplass her. I 1895 ble Øyanmoen og Leksdalen skytefelt innkjøpt av forsvaret og Feltartilleriregiment nr. 3 ble lokalisert på Værnes. Nesten samtidig ble gårdene Spende og Sandfærhus kjøpt inn. Avdelinger som 5. Sanitetskompani, 5. Intendaturkompani, 5. Trenkompani, Trøndelag Ingeniørbataljon og Trøndelag flygeavdeling skulle alle få tilhold i området. Vi finner postale spor etter forsvarets virksomhet og spesielt fra de årlige militærøvinger der soldatene skrev hjem og fortalte om hvordan de hadde det.



Postkort sendt til Kristiansund frankert med NK 99 og stemplet «FELTPOSTKONTOR No 11 - 1 VI 11».

Feltpostkontoret Værnes



Brev sendt til Ranheim stemplet «Feltpostkontoret Værnes – VII 29» på tjenestefrimerke T2 med det uvanlige gummistempel «Nordenfjeldske Flyveavdeling».

Tysk feltpost

Værnes ble okkupert av tyskere 10. april 1940 og i løpet av de fem krigsårene bygde de ut flyplassen og en del andre militære anlegg i dalføret.

Tyskland hadde etablert et feltpostsystem som også ble benyttet i Stjørdal. Mye av hensikten med dette og med sensur av brev, var at fienden ikke skulle få viktige opplysninger hvis de kom over brev sendt mellom militære avdelinger eller brev hjem.

Et komplisert system med nummerering av militære avdelinger og sensur av brev ble etablert. Alle militære avdelinger som befant seg utenfor Tyskland ned til bataljonsnivå fikk et 5-sifret feltpostnummer, ofte med en L eller M foran seg for LuftWaffe eller Marine.

Feltpostbrev var normalt portofrie.

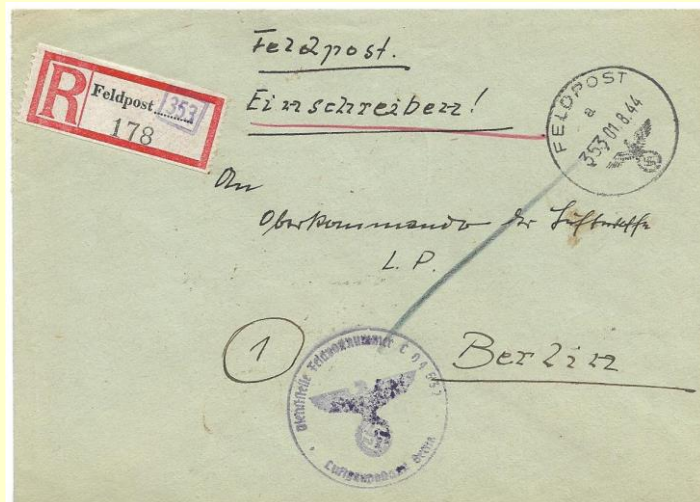


Brev påtrykt «Bauleitung der Luftwaffe Værnes» frankert med 40 øre løve III (NK 250). Stempel i fiolett «Dienststelle der Feldpostnummer L 24916». L 24916 = Flughafen Vaernes kdr. som var i bruk fra april 40 til juli 42.

Feltpostbrev var normalt portofritt, 40 øre er antakelig brukt som porto for dobbeltvektig brev. Brevet er i tillegg stemplet STJØRDAL, noe som ikke var vanlig fordi det da fortalte hvor feltpostnummeret var brukt.

Rekommandert tysk feltpost med kenn-nummer.

For å behandle og transportere posten mellom militære avdelinger og til og fra det sivile postvesen, ble det opprettet Feldpostämter som ofte hadde samme nummerbetegnelse som divisjonen. Dette nummeret skulle holdes hemmelig og det ble derfor innført et såkalt «kenn-nr.» som bare skulle stå på tjenestebrev innen Wehrmacht enten i datostempel og/eller på rek.etiketten.



Rekommandert brev sendt til «Den Oberkommando der Luftwaffe L.P. Berlin», Brevet er påklebet rek.-etikett med nummer for rek.sending og et påtrykt kenn-nummer i fiolett.

Kenn-nr. forekommer på dette brevet både i rek.etiketten og i dato-stempelet. Stempel «FELDPOST a 353 01.8.44».

Videre finner vi et stempel «Dienststelle Feldpostnummer L 04532». L 04532 = Flak.abt. 502 sch. (o)-stab Vaernes.

Denne luftvernavdelingens stab var forlagt på Værnes fra juli 41 og ut krigen. Avdelingen hadde batterier på følgende steder: Frosta, Åsenfjorden, Trondheim, Værnes, Hell og Ørlandet Kenn-nummer 353 tilhører Inf.div. 702 som avdelingen organisasjonsmessig lå under.

Her er samtlige objekter og det meste av teksten som Geir Vikan viste fra Stjørdals posthistorie, satt inn i Budstikkas spalteformat. Bortsett fra innledningsbildet som bare skimtes på Arvids foto på side 4. Vikans sammenbindende ord får alle vi som ikke var tilstede på Tiller, tenke oss. Men et PowerPoint foredrag egner seg faktisk også på papir. Og redaktøren avslutter med innledningskortet fra Stjørdalen til Budapest:



Fra 2022 ønsker vi å starte opp med overføring av foredragene på medlemsmøtene til alle medlemmer til samme tid via internett ved hjelp av programvaren zoom. Husk å laste ned programmet ZOOM på din PC, Ipad og/ eller mobiltelefon (kan gjøres gratis via internett). Send også din siste og gyldige e-post-adresse til vår sekretær Arvid om du ikke får møtemeldinger fra ham. Da er du for fremtiden. garantert å komme i kontakt med foredragene og foredragsholderne våre på Asylet, også når du ikke kan komme på møtene.

MEDLEMSMØTE 25. SEPTEMBER 2021

Det er litt pussig å notere seg at Norsk Posthistorisk Selskap var i forkant, både når det gjaldt nedstengingen og gjenåpningen på grunn av pandemien. Som kjent vedtok styret den 11. mars 2020 å avlyse årsmøtet den 28. mars. –

«Dette på grunn av den alvorlige og uavklarte situasjonen vi nå er inne i når det gjelder smitte og spredningsfaren ved corona-viruset. Dette er en avgjørelse som er noe strengere enn Helsedirektoratets og FHI's anbefalinger pr. 11. mars.»

Dette var dagen før de innførte de mest inngripende tiltak Norge har innført i fredstid.

Så skulle det falle seg slik at vi hadde vårt høstmøte 25. september 2021, dagen da restriksjonene skulle oppheves; – men ikke før kl. 16. Vårt møte kl. 13 skulle dermed ha vært gjennomført med de restriksjonene som da fortsatt var gjeldende. Heldigvis visste lederen for Kafé Asylet råd. Han tok en telefon til sin venn Raymond, byrådsleder Raymond Johansen i Oslo. Og byrådslederen ga Norsk Posthistorisk Selskap lov til å slippe restriksjonene tre timer før Oslo og resten av landet kunne gjøre det samme! Vi kunne derfor oppføre oss og avvikle møtet helt som normalt, og vi kunne gå ned og blande oss med etablissementet øvrige gjester for å kjøpe forfriskninger og det vi ville ha når vi skulle skåle. Men det ble litt dramatisk likevel av helt andre årsaker. Det viste seg å være en mismatch; foredragsholders lagringsenhet og utstyret koblet til projektoren var ikke kompatibelt. Plutselig oppstod det et behov for å skaffe en ny datamaskin for å kunne avvikle foredraget. For en gangs skyld hadde ikke Trond eller noen andre med ekstrautstyr i bakhånd. Etter flere hektiske telefoner fra Trond til en venn med utstyr – og til Oslo Taxi – fikk vi levert kompatibelt utstyr til Asylet.

Velkommen

Det var ikke mange deltakere på tross av at vi nå kunne ha fullt hus, men det var en lørdag da mye annet var planlagt og mye skulle skje. Det var 16 som hadde skrevet seg inn i protokollen.

Vår egen kasserer Gunnar Melbøe var også møtets foredragsholder, og ble selvfølgelig ønsket spesielt velkommen av leder.

Trond fortsatte med å orientere om møtedatoene for våren 2022, samt planen om et åpent møte i Tromsø i juni under utstillingen Polarfilex. Vårt æresmedlem Tore Gjelsvik døde 10. juni, og vi hedret hans minne med ett minutt stillhet.

Trond kunne hilse fra Finn Aune, og Arvid hadde mottatt hilsen fra Finn Bjørke i Australia. Våre fjerntboende medlemmer har jo absolutt blitt ekstra rammet på grunn av restriksjonene pandemien førte med seg.

Medlemmenes 5-minutter; første runde

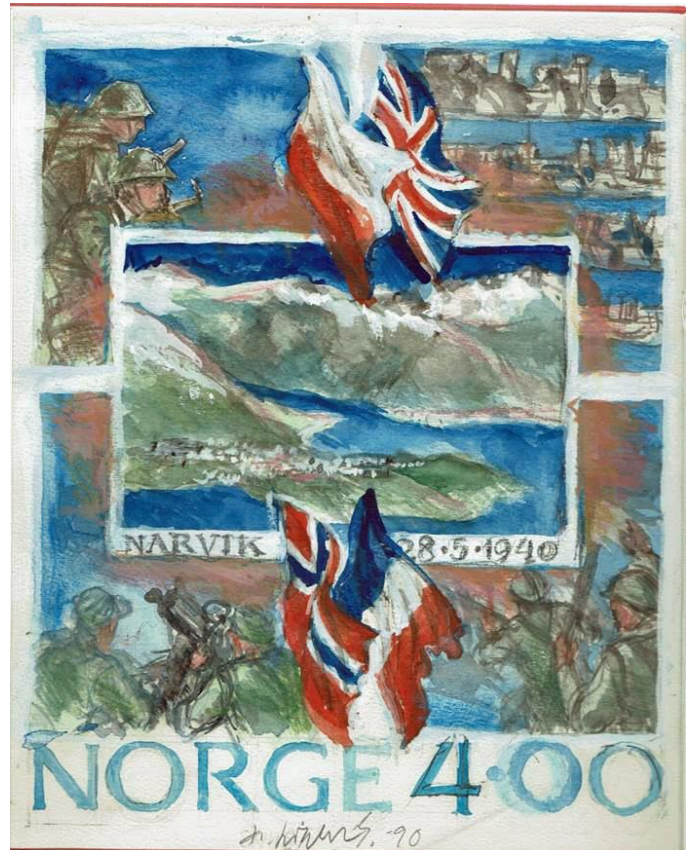
Vanligvis startes foredraget rett etter åpning med orientering fra styret med videre, men det ble litt omrokering på møteprogrammet på grunn av de nevnte utfordringene med det tekniske utstyret. Derfor ble ventetiden fylt opp med litt «medlemmenes 5-minutter».

Først ble det minnet om spontanauksjonen til slutt, det var plass til flere objekter.

- **Trond** hadde en hilsen fra redaktøren, med oppfordring om stoff til Budstikka. Han minnet om at medlemmene nødvendigvis ikke behøver å skrive artikkel, men at man kan vise en side fra egen utstillingssamling.
- **Bjørn Muggerud**, som leder av Krigs- og feltpostforeningen, hadde med boka om norske postoblater og postoblatstempler til kr 300. Årsmøtet i KFF skulle avholdes 23. oktober, og det var mulig å melde seg på.
- så var det **Bjørn** som forbundssekretær som hadde med Det lille bibliotek bind 5 – med flere artige artikler – til spesialpris. De nye håndbøkene ville bli solgt også på Filos. Det fortsatt mulig å melde seg på dommerkurset på Filos, det var da 22 påmeldte så langt.
- **Ivar Sundsbø** skrøt av utstillingen under landsmøtet i Trondheim tidligere i måneden, det var det desidert høyeste nivået han hadde sett på noen regional utstilling! Spesielt nevnte han vårt medlem Geir Lundes samling om Grini; - den var veldig, veldig bra!

Dagens hovedpost

Klokka 13:47 startet Gunnar med presentasjonen av eksponatet: «Utvalgte objekter fra NARVIK I KRIG 1930-45».



Eksponatet hans legger spesiell vekt på krigshandlingene i perioden april - juni 1940 ved hjelp av filatelistiske objekter. Han framhever bl.a. et unikt brev fra panserskipet Norge, datert Narvik 8.4.40, dagen før det ble senket på Narvik havn. Han har et rekommandert brev stemplet Narvik 9.4.40, og dessuten meget sjelden fransk, engelsk og polsk feltpost.



Fra okkupasjonstiden 1940-1945 viste han tysk feltpost, bl.a. et meget sjeldent verdibrev, postkontroll og sensurbrev, frimerker utgitt under Quisling-styret. Han har objekter fra Lofotrøidet, som ble tilbakeholdt i England til etter krigen. Ekspонатet og foredraget viste til slutt norsk etterkrigssensur, prøvetrykk av det franske Narvikfrimerket og minnefrimerker og -brev, som ble utgitt i Frankrike, Polen, England og Norge etter frigjøringen.

Den 20. juli 2016 flyttet krigsmuseet i Narvik inn i en ny og moderne bygning. I fjor skulle samlingen til Gunnar vært utstilt der, men det ble ikke noe av på grunn av pandemien.



«Narvik i krig» er helt unik innen sitt tema, og har appell og interesse langt ut over filateliens og posthistoriens rekke.

Samlingen ble stilt ut på Nordia 2014 i Lillestrøm. Ivar Sundsbø fortalte at han tilfeldigvis traff på en av sine tannlegepasienter der, og ble spurt om hva han først og fremst anbefalte å se på i den delen av Varemessa som Nordia 2014 disponerte. Ivar var ikke i tvil, og tok pasienten med til Narvik-samlingen.

Hele foredraget til Gunnar er lagt ut på vår hjemmeside, posthistorisk.no

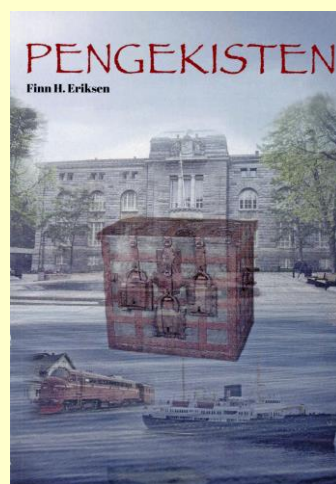
Posthistorisk lapskaus

Etter drøyt tre kvarter med et interessant foredrag, var det klart for mat og drikke. De tradisjonelle skålene ble avviklet kl. 15.08: Selskapets skål og kl. 15.12: fraværende medlemmer. Kl. 15.16 var det skål for 374-åringen Posten, slik den engang var.



Medlemmenes 5-minutter; andre runde

- **Tore Berg** minnet igjen om Filos 2021 i neste uke og alt som skulle skje. De som skulle på palmarés, måtte merke seg at den hadde blitt ufrivillig flyttet til et nytt lokale – nemlig der utestedet Chivago i sin tid var, for dem som husker det.
- **Tore Berg** reklamerte også for NK Postal III.
- **Finn H. Eriksen** hadde utgitt en skjønnlitterær posthistorisk bok med tittel «Pengekisten», som han solgte for kr. 80. Fortellingen omfattet en spesiell forsendelse fra Norges Bank gjennom hele landet, slik det foregikk i Posten på tidlig 1960-tall.



Referenten har kjøpt og lest boka, og den er spekket med detaljer om postframføring gjennom hele landet. Finn H. Eriksen har selv vært reisende postmann, ikke fant jeg noe feil i det han skriver og det var detaljer som var ukjent for meg! Den minnet meg litt om barneboka «Mariannes brev» av Odd Brochmann fra 1946. Finn H. Eriksen har skrevet voksenutgaven fra omkring midten av 1960-tallet.

Spontanauksjon

Siste muligheten for å se objektene i noen minutter før auksjonen startet sa 15.30. Ikke mye å si om den. En samling postkort, løse blader som dekket hele Nord-Norge fra 1950-tallet, ble klubbet for 170 kr. Det var et donert objekt.



Usedvanlig få objekter til auksjon, kanskje i stil med oppmøtet- Men Auksjonarius og bisitter, Tronds og Gunnar, sto på som vanlig.

Møtet var slutt kl. 15.50. Så var det ut i det gode været til et Oslo som stod klar til å åpne opp etter restriksjonene.

Arvid

I vår postale historie har det vært en rik flora av tjenester. Dette er historien om reiseadvisene, som ikke vært en egen takstgruppe, men sendt i så stort antall at de fortjener en egen beretning.

Ved det første postreglementet i 1877, var det for lovlige tilføyerelser på trykksaker anført: «Ved Indholdet maa ikke enten ved Skrift eller paa anden Maade være gjort nogen Tilførsel eller Forandring, naar undtages: 1. Tilførsel af – vedkommende Handelsreisendes Navn og Tiden for deres Ankomst».

Reiseadvis kunne sendes som trykksak.

Det første postreglementet i Norge ble implementert i en tid vår industrielle revolusjon startet opp. Skipsfarten var stadig viktig, men overgangen fra seil til damp var en utfordring. Jordbruket gjennomgikk et skifte med ny teknologi som f.eks. slåmaskiner. Folke- og dramadiktning, malerkunst og musikk skapte en nasjonal begeistringstid. Og i året 1877 tentes Gjæslingen fyr for første gang.



Melding om reisende sendt som trykksak fra Trondhjem 2.10.1884.

Lovlige tilføyerelser ble endret i postreglementet for 1888. I reglementet var det en liste over hva som kunne godkjennes som trykksaker, og det var også gitt eksempler på hva som ikke kunne befordres for trykksakporto. Et av eksemplene var: «Priskuranter med Tilføiende af den Handelsreisendes Navn eller Tiden for hans Ankomst». Reiseadvis kunne ikke lenger sendes som trykksak, men måtte sendes som brevkort.

Når vi kommer fram til 1890-årene gjorde Norge et nytt sprang mot industrisamfunnet med bl.a. oppstart av papir- og cellulosefabrikker. Landet bygde ut kommunikasjoner som jernbanetraseer, dampskipsruter, veier, telegraflinjer og fyr- og postvesen. En kraftig befolkningsvekst førte imidlertid til at mange emigrerte til mer lovende land som USA og Canada. Året 1888 gikk Fridtjof Nansen på ski over Grønland.



Melding om reisendes ankomst, sendt fra Christiania 4.4.1892 som brevkort med 5 øre porto.

Reglementet korrigeres igjen i 1892. I Kapitel V § 9 ble det bl.a. oppført at følgende var tillatt: «h. paa Priskuranter, Offerter, Børslister og Forretningscirkulærer ved Skrift eller ad mekanisk Vei at tilføie eller rette Tal eller den Handelsreisendes Navn og Tiden for hans Ankomst.» Nok en gang og så lenge trykksaker var en takstgruppe kunne reiseadvis sendes som trykksaker. Bestemmelsen gjentas ved postreglementene i 1905, 1912 og 1918. Det ble beskrevet en forsendelse i datidens språklige stil, men posten lot være å anvende det ordet som var i vanlig bruk i forretningssammenheng; ordet reiseadvis.

Den samme beskrivelsen brukes også ved oversettelsen av verdenspostforeningens konvensjoner og overenskomster som poststyret utga så sent som i 1949 og 1959, og i et reglement for poståpnere som postverket utga i 1950. Men i reglementet for poståpnere finner vi i tillegg ordet Reiseadvis under headingen Innhold. Dette punktet beskrev ulike postale forsendelser og hva de skulle sendes som. Og reiseadvis skulle sendes som trykksak.

INNHold	SENDES SOM	MERKNADER
Reiseadvis, trykte	Trykksak	Kan sendes som trykksak selv om de er tilføyd navnet på den reisende, dato og klokkeslett for ankomsten hans og navnet på det sted han vil besøke og hvor han tar inn.

Utdrag av reglement for poståpnere 1950

For å repetere: Fra og med reglementet i 1877 med unntak av årene 1888-1892 kunne meldinger om handelsreisende sendes for trykksakporto; 3 øre fram til 1917, osv. Mellom 1888 og 1892 måtte en melding om en handelsreisendes ankomst sendes som brevkort med porto 5 øre.

Kommer vi nærmere vår tid finner vi i posthåndbøkene for 1973 og 1975 under headingen «Oversikt over spesielle tilføyerelser som er tillatt i enkelte trykksaker» ordet «Reiseadvis – den reisendes navn, dato og klokkeslett for hans ankomst og navnet på det stedet han vil besøke, og hvor han tar inn.»

OVERSIKT OVER SPESIELLE TILFØYELSER SOM ER TILLATT I ENKELTE TRYKKSAKER

TRYKKSAK	TILLATT Å FØYE TIL
Meldinger om avgang og ankomst for skip og fly	— dato og klokkeslett for avgang og ankomst — navnene på skipene og flyene og på avgangs-, anløps- og ankomsthavnene
Reiseadvis	— den reisendes navn, dato og klokkeslett for hans ankomst og navnet på det stedet han vil besøke, og hvor han tar inn

Ordet Reiseadvis i Posthåndboka for 1975.

Kundebesøk var en tjeneste som hadde vært praktisert i handelen langt tilbake i tid. Allerede på midten av 1800-tallet begynte handelsreisende å utføre sine viktige funksjoner. Ifølge Wilhelm Keilhaugs «Det norske folks historie» begynte den første kvinnelige reisende i 1887. Helt fram til 1980-tallet var en omreisende selger nærmest uunnværlig både for produsentene, grossistene og ikke minst for kjøpmennene. Men man kom selvfølgelig ikke uanmeldt.

Potensielle kunder ble meget høflig varslet om det forestående besøket med et postkort. Men det var sjelden det ble oppgitt eksakt dato og tid. Det vanligste var «om kort tid» eller «om noen dager». I vår elektroniske tid sendes det ikke lenger ut reiseadvis for å varsle om besøk, eller en handelsreisende ut for å ta opp bestilling.



Reiseadvis med oppgitt dato. Arendal 2.8.1930 til Gjerstad.

Den første tiden reiste de handelsreisende med egne eller det som fantes av offentlige kommunikasjoner. Men det var mange steder i Norge en handelsreisende ikke kunne komme til med karjol eller bil. De skipsrutene som ble utbygd langs kysten ble benyttet av selgerne. Etter forhandlinger fikk medlemmer av Handelsreisendes Forening i Bergen moderasjon på Bergenske, Nordenfjeldske og Vesterålske Dampskipsselskaper. Det måtte vises legitimasjonskort for å få en rimelig billett, og kortet trådte i kraft første gang 1. januar 1896. En av Bergenskens godsruiter som gikk i fast rute på Island, tok med en reisende som fikk ordrer i alle havner båten anløp. Den uvanligste ordren var to fjordinger.



Reiseadvis fra Bergen 25.1.1899 til Sandshavn på Sandsøya.

Eneste mulighet for handelsreisende M. Hafstad var med båt.

Men ikke alle kjøpmenn langs kysten eller innover i fjordene hadde anløp av rutebåter. Løsningen for mange produsenter og grossister ble å anskaffe en reisende båt. En båt kunne føre et stort utvalg av vareprøver. Andre leiet båt hos folk som gjorde seg et levebrød av å leie ut båter til de handelsreisende. I slutten av 1950-årene var antallet reisende båter størst. Det fortelles fra Bodø at en fredag lå det 18 reisende båter på havna. Men i løpet av 1960-årene gikk antallet ned, og i 1970-årene ble det med noen unntak helt slutt.



**En reisende båt fra 1930-tallet.
Kilde: H.I.Gjørtz Sønner, Ålesund**

Allerede ved den norske handelsstandsforenings møte i Nordland i 1902 var det blitt vedtatt formelle regler for de handelsreisende: «1. Salg avsluttet ved et firmas faste reisende, er bindende for firmaet. 2. Som fast reisende ansees den der utstyrt med firmaets fullmakt er berettiget til å selge dets varer.» I 1914 kom det en lov om kommisjon, handelsagentur og handelsreisende. § 85-92 gjaldt for handelsreisende, og begynte slik: «Ved handelsreisende forstaaes i denne lov den som har i oppdrag for en handlede at reise fra sted til sted og derunder virke for avsetning av varer - «. Loven ble oppdatert i 1916, og ved Norges tilknytning til EU's bestemmelser ble loven grundig oppdatert i 1992 (Agenturloven).

Kontakten mellom selger og kjøpmann hadde i tillegg til de formelle, også uskrevne regler om besøk eller faste besøksdager. Eksempelvis skulle det bare være en selger inne i butikken av gangen. I den motoriserte tid ville en konkurrents bil med firmanavn være varsling god nok. Kjøpmennene skulle ikke oppsøkes på fredager. Da skulle de få konsentrere seg om helgehandelen. Den samme regelen gjaldt i uka før jul.

Utover 1900-tallet ble telefonnettet utbygd i Norge, og melding om en reisendes ankomst kunne sendes med rikstelefon. Men dette kommunikasjonsmiddelet ble i førkrigstiden lite benyttet. En telefonbeskjed kunne lett misoppfattes eller glemmes. Mottak av et reiseadvis var på den annen side et håndfast bevis på at en handelsreisende var på vei. Under krigen med mangel på det meste kunne alt selges over telefon. Men i perioden etter krigen oppdaget grossistene at det ble vanskeligere å selge varer pr. telefon. Selgerne måtte igjen ut til kundene og knytte personlig kontakt. Kundebesøk med varetilbud, prøver og alt som forbindes med «service» var nå like viktig som før, og bedre enn salg over telefon.

Ordet Reiseadvis kunne være ført på postkortets forside, men ofte var uttrykket og de nødvendige data om ankomst påført postkortets bakside. De enkleste reiseadvisene viste ikke annet enn avsenderens firma, den reisendes navn, det omtrentlig tidspunkt for besøket og mottakerens navn. Andre kunne i tillegg være rikt utsmykket med tegninger av avsenderens fabrikk eller firmaets produkter. Det kunne også følge med produktbeskrivelser og prislister. Så kunne kjøpmannen krysse av på kortet på forhånd.



Reiseadvis for Freia med bilde av fabrikkens hovedkontor. Sent fra Trondhjem 3.5.1922 til Beistad.



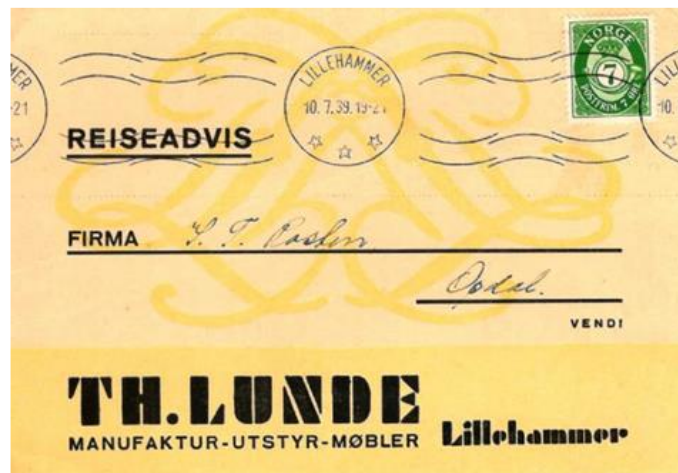
I noen tilfelle kan kortet være påført betegnelsen Advis (melding eller varsel) eller Advis-kort. I likhet med postkort fra perioden ble kunstnere engasjert for å tegne reiseadvis. Det er kjent at Harald Damsleth utformet reiseadvis for bedrifter i 1930-årene, bl.a. for Tidemanns Tobakksfabrikk og Barnengen.



Meldinger om en reisendes ankomst sendt fra Christiansund 7.11.1901 og fra Christiania 20.10.19NN

Mange meldinger om en handelsreisendes ankomst kunne være uten ordet reiseadvis, men ellers identiske med de som var påført dette ordet. Var det en melding om en reisendes ankomst, så var det et reiseadvis. I en lærebok for handelskolen ble det beskrevet slik: »Det er vanlig – og hører med til god tone – å sende skriftlig melding til kundene før de får besøk av en salgsrepresentant. Til slike meldinger blir det ofte brukt kort hvor en vesentlig del av teksten er trykt, slik at det bare er å fylle ut navn av salgsrepresentanten selv eller en av forretningens øvrige funksjonærer. Et slikt kort kalles gjerne for reiseadvis.» Så viser læreboken eksempel på hvordan et reiseadvis utformes.

Det var ikke uvanlig å utforme kortet som et trekkpapir. Dermed fikk mottageren ikke bare en viktig beskjed, men også et gratis trekkpapir som han kunne ta fram flere ganger og ha avsenderen i mente. Mange reiseadvis ble trykket på farget papir som var øyenfallende, hvilket var avsenderens hensikt.



Reiseadvis med kulørt trykk og som trekkpapir. Fra Stavanger 13.3.1916 (forrige spalte) og fra Lillehammer 10.7.1939.

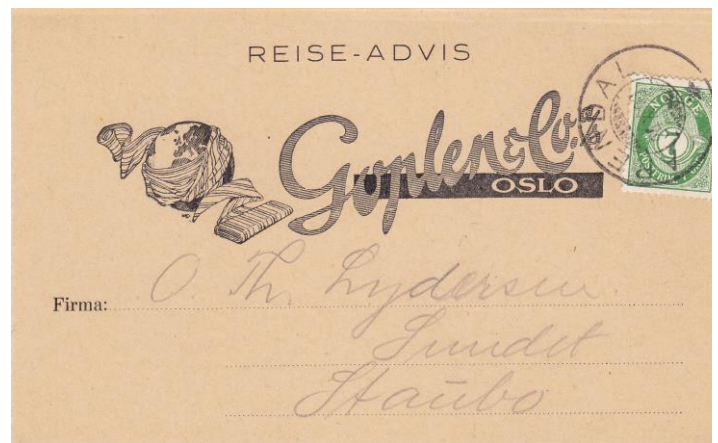
Men ikke alle trykksaker fra denne lange perioden med firmanavn og –illustrasjoner var reiseadvis. Det kunne være varebestillinger, ordrebekreftelser, fakturaer eller et postkort med reklame. Et spesielt postkort var et sendingsadvis, en melding til en kunde om at bestilte varer var sendt eller ankommet på et angitt tidspunkt og med et angitt transportmiddel. Betegnelser som f.eks. Adviskort ble benyttet, selv om denne betegnelsen også ble brukt for reiseadvis.

Sendingsadvis ble godkjent av postfunksjonærene som trykksaker etter et nytt punkt i postreglementet for 1912 hvor det under § 6 punkt j. ble anført at det var tillatt «paa meddelelser om avsendelse av varer at angi med skrift den datum da varene sendes». Dette må forstås som gjeldene også for mottak av varer. I det forrige postreglementet for 1905 var punktet § 6 j hoppet over.

Det store flertallet av brevkort fra den gangen det ble skrevet kort, var imidlertid personlige hilsener.

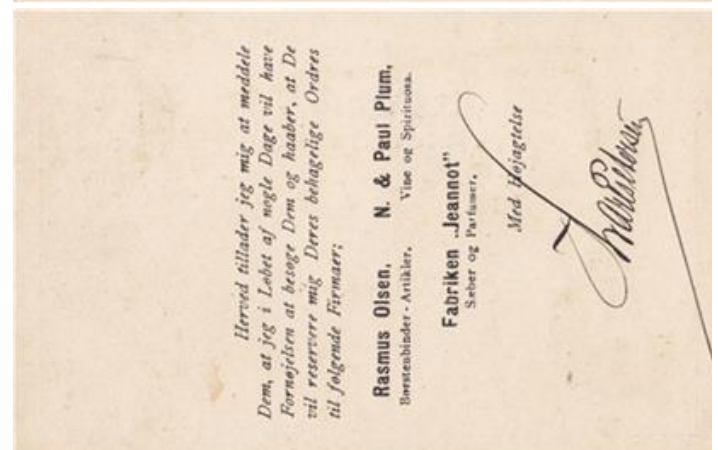


Sendingsadvis (Adviskort) med melding fra Nordlands Aktieuldspinderi, Melbo 18.6.1926 til Jennestad om ankommet gods.



To andre eksempler på reiseadvis. Begge fra handelsreisende underveis.

Det å sende en melding om en handelsreisende på vei var ikke spesielt for Norge. Også våre naboland Sverige og Danmark benyttet seg av denne postale tjenesten. De ble sendt som brevkort.



Melding om reisendes ankomst, uten ordet reise-advis, sent fra København 15.1.1894 til Helsingør.



Eksempel på svensk melding om reisendes ankomst. Stockholm (togstempel) 25.2.1913 til Karlstad.

Etterord: Dette er primært en posthistorisk artikkel hvor priser på reiseadvis er utelatt. For reiseadvis vil de kriterier som stilles for postkort, frimerker, stempler, helsaker og reklame spille inn.

Kilder:

- Aune & Aune: «Norske innenrikske portotakster og gebyrer 1877-1995» Oslo/Bergen 1997
- H.I.Gjørtz: «Grossisten» Kolofon 2016
- Atle Kildebo: «Reiseadvis» Samler & Antikkbørsen, nr 4/2011
- Postdirektoratet: «Posthåndboka» Oslo 1973, 1975
- Poststyret: «Postreglementet», Oslo 1877, 1888, 1892, 1905, 1912, 1918
- Poststyret: «Verdenspostforeningens konvensjoner og overenskomster, Paris 1947» norsk utgave 1949 og 1959
- Poststyret: «Reglement for poståpnere» Oslo 1950

Flåmsbanen går som kjent mellom Myrdal stasjon på Bergensbanen og strandstedet Flåm ved enden av Aurlandsfjorden, en sidegren av Sognefjorden. Historien bak denne banen ble lang da flere alternativer ble nedsatt med forbindelse fra Bergensbanen til Sognefjorden. I 1909 ble banen vedtatt bygget i Stortinget. Flere typer linjeføring ble planlagt, men i 1923 vedtok Stortinget at banen skulle bygges som en normalsporet jernbane med elektrisk drift.

Postalt ble anleggsveien fra Flåm til Myrdal benyttet med hesteskyss fra 1908 og senere med bil, da Bergensbanen var ferdig forbi Myrdal. Denne type transport ble ivarettatt fram til togstart i 1940. Ifølge Sirkulære fra Poststyret ble raskere postbefordring satt i verk fra 1. januar 1941, og post til og fra Sognefjorden ble følgelig transportert på skinner gjennom Flåmsdalen.

Etter flere alternativer ble Flåmsbanen vurdert etter sveitsisk mønster som en normal togbane og ble i 1913 anslått til kostnad 5,5 mill. kroner. Fløybanens struktur i Bergen ble vurdert i 1918, men ble vraket og NSB gikk tilbake på planen fra 1913 med elektrisk drift og vendetunnel. Banelegemet var ferdig i 1940 og åpnet for damptogdrift. Persontrafikken kom i gang fra vinteren 1941 og fra oktober 1944 var elektrifiseringen ferdig. Det skjedde ingen offisiell åpning av banen, men den ble offisielt åpnet etter 40 års midlertidig drift i 1980.

Etter at togdriften kom i gang ble posten en viktig faktor med prioritet på banen, og alle tog førte post fra første stund inntil postekspedisjonen på Bergensbanen ble nedlagt ved utgangen av 1991. Dette var en av de korte jernbanestrekningene som aldri hadde postekspedisjon om bord, men likefullt en betydningsfull strekning for postbefordring. Den postale transport med Flåmsbana som var og fremdeles er det offisielle navnet, førte fra åpningen av banen fram til 1991 post i kategori Togpost 1, det vil si konduktørpost med alle typer post inklusive verdipost. Posten til Sogn ble videreført med Indre Sogn postekspedisjon som var i virksomhet fram til mai 1977. Så lenge Bergensbanen postekspedisjon var virksom ut 1991, ble det fra 1977 / 1978 trolig pakket post på toget som styrmannspost fra Flåm og utover Sognefjorden.

At det ikke var tjenestegjørende postfolk om bord på Flåmsbanen var nok en underdrivelse. Postekspeditøren på Indre Sogn postekspedisjon reiste hver natt fra Flåm til Myrdal og gikk om bord i Bergensbanen til Ål. Der gikk han om bord i vestgående tog og kunne sortere Sogneposten fra Ål til Myrdal. Der reiste han videre med Flåmsbanen og tok med seg den ferdigsorterte posten ombord i utgående skip fra Flåm. Dette var den såkalte «Sognemannen» som er omtalt i annen posthistorisk litteratur fra 2003.

Poststedene

Det har vært seks poststeder langs toglinjen sør for Flåm, nemlig Håreina brh II, Dalsbotn brh II, Berekvam p.å., Kårdal brh II, Vatnahalsen brh II og Myrdal p.å.

Håreina ble åpnet i 1933 som Frettheim, endret navn til Håreina i 1936 og ble nedlagt i 1967.

Dalsbotn ble opprettet allerede i 1907 og nedlagt i 1968 samtidig med togholdeplassen.

Kårdal ble åpnet samtidig med Dalsbotn i 1907, men nedlagt første gang i 1941, ble gjenopprettet i 1947 og endelig nedlagt i 1959.

Vatnahalsen ble opprinnelig åpnet i 1928, nedlagt midlertidig, åpnet igjen i 1951 og endelig nedlagt i 1968. Myrdal ble åpnet i 1908 i forbindelse med ferdigbygging av Bergensbanen forbi stasjonen. Poståpneriet har blitt drevet av jernbaneansatte siden 1908, men ble først i 1931 driftsmessig overtatt av NSB, trolig på grunn av relativt ofte skifte av stasjonsansatte. Poståpneriet ble omgjort til postkontor C i 1977 etter Postverkets første strukturendring. Postkontoret har blitt nedlagt uten kjent dato, men trolig samtidig med Flåm, 18.mars 2002.

Flåm poståpneri har en lengre historie enn de nevnte og ble opprettet som poståpneri i 1890 ved skipsanløpsstedet Fretheim. Poståpneriet ble driftsmessig overtatt av NSB i 1960. Flåm ble postkontor C fra 1977. Poststedet ble nedlagt 18.mars 2002.

Berekvam som ligger midtveis på strekningen, ble opprettet som brevhus så tidlig som 1900 på kjerreveien mellom Flåm og Myrdal. Berekvam var brevhus fram til 1942, men ble da omgjort til poståpneri.

Opprinnelsen til poståpneri skjedde i oktober 1940 da brevhusstyrer og telegrafist på stasjonen skrev til postmesteren i Bergen om at fastboende i området ønsket å kunne motta og sende verdisinger på stedet. Uten poståpneri måtte lokale folk enten reise til Flåm eller Myrdal for postale forretninger utover å sende og motta brev og aviser. Det var 12-14 beboere som medundertegnet på brevet.

Da Lærdal foreløpig var overordnet postkontor havnet søknaden der som videresendte til herredsstyret i Aurland, som gikk inn for poståpneri. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane sluttet seg til herredsstyrets vedtak og sendte saken til Bergen som fra 1941 ble overordnet postkontor. Det ble foretatt en statistisk oversikt over postsaker til Berekvam-området fra Myrdal og Flåm poståpnerier. Med grunnlag i disse tallene ble det gjort vedtak om oppgradering til poståpneri. NSB satt seg imidlertid imot at telegrafisten fortsatte som poståpner da stasjonen bare delvis ville bli betjent.

Postmesteren i Bergen sendte søknad til Poststyret og foreslo opprettelse av poståpneri, med en befolkning på 36 husholdninger og ca. 100 voksne personer i bygda. Argumentet var lang vei til nærmeste poståpneri og daværende postmengde tilsa et utvidet posttilbud utover brevhuset. Postmesteren mente poståpneri var berettiget og snarest opprettet. Siden NSB ikke kunne påta seg å drifte poståpneriet, foreslo postmesteren for Poststyret å kunngjøre stillingen på vanlig måte.

Poststyret behandlet saken og informerte postmesteren i Bergen i brev av 5.april 1941 at hans forslag ble tilgodesett med opprettelse av poståpneri så snart poståpner var ansatt etter utlysning på vanlig måte. Utlysningen var likevel gjort på en utradisjonell måte ved at stillingen bare ble var annonsert lokalt med et oppslag om «Ledig postopnar plass» på stasjonen. Alle andre poståpnerier i Norge ble kunngjort i Postsirkulære. Berekvam ble aldri det. Grunnen kan være at beliggenheten til poståpneriet av naturlige årsaker ikke ville bli til søkt av andre enn helt lokale, og lønnen var av laveste kategori, nemlig kr 100 første år og senere etter regulativet kr. 360 som etter årene gikk opp til kr 1350 per år. Eneste søker til stillingen kunne skilte med fullført folkeskole, men hadde litt kjennskap til bokføring.

Som postmesteren i Bergen skrev til Poststyret 29.mai 1941 var eneste søker Aslaug Erlandsrud som var gift med en baneformann på Flåmsbanen. Hun kunne likevel ikke forplikte seg til 3 måneders oppsigelse da hennes mann kunne bli beordret til annen strekning med kort frist. Postmesteren mente at «...om dette skulle skje måtte det være mulig å råde bot for det». Postmesteren hadde også bedt lensmannen i Aurland om det var noe å merke seg ved fru Erlandsrud, noe han ikke hadde. Postmesteren kunne således anbefale ansettelsen av den nye poståpneren for Poststyret. Poststyret godkjente oppsigelse på kortere varsel dersom mannen ble beordret. I august ble det konsipert et skriv til Nasjonal Samling om politisk godkjenning av poståpneren etter nye bestemmelser fra desember 1940. Det var likevel mye som tydet på at anmodningen ikke ble sent. Fru Erlandsrud ble i stillingen i 11 år og fikk økt lønnen til kr 720,- etter fire år. Da var hun 33 år og ektemannen fikk trolig beordring til en annen banestrekning.

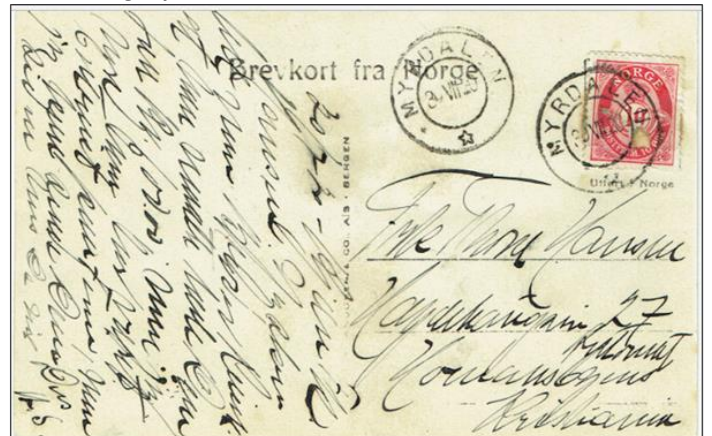
En ny poståpner, også av lokal herkomst med navnet Øistein Bergkvam ble tilsatt i 1953 og ble fast ansatt året etter. Etter databasen ble Berekvam poståpneri nedlagt fra 1.januar 1968 og det er grunn til å tro at Bergkvam ble den siste poståpneren på stedet. Nytt poststedsadresse ble Flåm. Det kan for øvrig bemerkes at Berekvam trolig var blant landets aller minste poståpnerier i omsetning av posttjenester og nedleggelse i 1968 med de andre brevhusene var ikke uberettiget. Filatelistiske spor etter Berekvam poståpneri er trolig ikke større enn etter et brevhus. Det finnes ikke statistikk fra 1967, siste år for Berekvam, men omsetningen fra 1966 var kr 743 i solgte frimerker og avsendt 700 brevpostsendinger, altså langt fra et hovedpostkontor.

Fra 1968 var alle mellompостstedene langs Flåmsbanen nedlagt. Post fra Bergensbanen fortsatte likevel fra Myrdal til Flåm så lenge postekspedisjonene på Sognefjorden var i virksomhet. Disse ble nedlagt fra 1977. Postekspedisjonen på Bergensbanen fortsatte videre i mange år, helt til utgangen av 1991. Det ble trolig pakket noe styrmannspost over Flåm, men det er grunn til å tro at mesteparten av post til Sogn ble fraktet med bil fra Voss og Bergen etter at skipspostekspedisjonene var nedlagt. Fra senest på begynnelsen av 1990-årene hadde derfor Flåmsbanen mistet hele sin betydning i posttransport.

Kilder: Poststedsdatabasen; RA, 2.postadmkontor 1941; SA Bergen postkontor; Postkart 1956.



9.9.99 var en av de spesielle datoene hvor mye filatelipost ble sendt, også på Flåmsbanen.



Kort med bilde fra Flåm, stemplet Myrdalen 3 VII 20, altså året før Stortinget vedtok bygging av Flåmsbanen. (Myrdalen, type 2)



Klipp fra Forfatterens samling: Myrdal 9.9.1963.



Andre stempelklipp fra samlingen.



Fra utbyggingen, foto A.B.Wilse, 1926,



Filatelibrev sendt til Jürgen Tiemer, her bilde hentet fra samling. Stemplet 10.8.1991 i Flåm, 50 årsjubileet for post med Flåmsbanen.

Følgebrev av Bl. 72 er - frem til omleggingen i 1970-årene - normalt trykt på god kartong. De ble tidlig utstyrt med trykningsdata - mitt eldste med slikt har påtrykk "16-10-89. 28 Ris." Opplagstall har det senere vært smått med. Det kan forekomme at enkelte trykninger fra den første tiden deretter fortsatt mangler trykningsdata, men stort sett er dette på plass. Det ingen har, før de med hvit kartong og grønt trykk kom på 1950-tallet, er opplysning om hvilket trykkeri som utførte jobben.

Det denne artikkelen egentlig dreier seg om, er to følgebrev som er postgått i 1940 og 1941, og hvor jeg mener blankettene er blitt til ved nødtrykk, og det ved to forskjellige nødtrykk. Før vi ser nærmere på disse, tar vi et blick på hvordan Bl. 72 ellers så ut i 1940-årene. F.o.m. trykningen 2.40, fig. 1, er det relativt små justeringer i layout.

Fig. 1
Postverket.
Bl. 72.
Innhold:
(Avsenderen kan fylle ut)

Avsenderens navn og adresse:
(settes også på pakken)
Georg Eek
Min

Adressaten kan klippe denne kupongen fra.
Frimerker må ikke settes på kupongen og ikke klippes fra følgebrevet.

2. 40. A 6.

SKIEN
454
Ankomst nr.:
133

Angitt verdi kr.
Følgebrev
for innenriks pakke.

Til
Frk. Skjaldvor Haserud,
Uppigard, Øifjell,
Telemark.

Adressepoststedets navn.
Taksgruppe: Vekt kg: Postmannens signatur:

Angangsteds datostempel.

Mer påfallende er det at skrifttypene varierer frem og tilbake et par ganger, godt merkbart på tittelordet **Følgebrev**.

Følgebrev

Fig. 2

Fig. 2 viser det som jeg vil kalle første versjon, som synes å ha vært dominerende i hele tiåret, og som jeg kjenner allerede på trykningen 8.39. Den siste med denne versjonen i min samling er trykningen 10.49. Enkelte trykninger i 1941, 1943 og 1944 har en annen versjon. En tredje finnes en gang i 1946. Det at skrifttypene flere ganger endres, for så å endres tilbake, ser for meg ut som at det har vært flere trykkerier i bildet. Nå skal vi se på de to mulige nødtrykkene.

Fig. 3
Postverket.
Bl. 72.
Innhold:
(Avsenderen kan fylle ut)

Avsenderens navn og adresse:
(settes også på pakken)
Medisun
E. Jacobsen
E. Handegge

Adressaten kan klippe denne kupongen fra.
Frimerker må ikke settes på kupongen og ikke klippes fra følgebrevet.

TROMSØ
05070
Ankomst nr.:
6

Angitt verdi kr.
Følgebrev
for innenriks pakke.

Til
Johanna Tønningen
Lervik
Bogvig Sluigen

Adressepoststedets navn.
Taksgruppe: Vekt kg: Postmannens signatur:

Angangsteds datostempel.

Det mest oppsiktsvekkende med disse er at de ikke er trykt på ubleket eller tonet kartong, men på hvitt papir. Min digitale kjøkkenvekt er nok ikke noe presisjonsinstrument, men den forteller meg at de to tilsammen veier 3 gram, mens to ordinære følgebrev fra perioden (trykninger 2.40 og 9.40) veier tilsammen 7 gram. I motsetning til alle øvrige fra 1940-årene mangler papir-eksemplarene trykningsdata. I fig. 3 presenteres det tidligste, poststempellet 17-8-40. Det har samme layout som trykning 2.40, fig. 1, men altså med en versjon av **Følgebrev** som avviker fra de øvrige kjente. Ellers ser trykningen nokså tilforlættelig ut.

Så kommer vi til det andre følgebrevet, se fig. 4 og 5. Her er skrifttypene noe annerledes, **Følgebrev** avviker igjen fra øvrige kjente, og trykket er svært urent. Teksten er den samme som i det første, men har ikke helt samme linjedeling. Både for- og bakside viser at dette trykkeriet manglet runde stempelanvisninger og i stedet har brukt kvadrater. Altså må dette være fra et annet trykkeri enn det som trykket det første, og kvadratene tyder på at man der neppe hadde trykt slike postale blanketter tidligere. Følgebrevet er poststempellet 26-4-41, men kan være trykt før september 1940, siden det nederst mangler rubrikk for porto, som finnes lagt til i trykningen 9.40 og senere.

Postverket
Bl. 72.
Innhold:
(Avsenderen kan fylle ut)

Trondheim
16687
Ankomst nr.:
15260

For frimerker

Angitt verdi kr.
Følgebrev
for innenriks pakke.

Til
Frk. Olga Pygarden
Øifjell
Telemark

Adressepoststedets navn.
Taksgruppe: Vekt kg: Postmannens signatur:

Angangsteds datostempel.

Fig. 4

Fig. 5
Adressatens kvittering.
Pakken er mottatt.

den 19

Postmannens signatur:

Adressatens underskrift.

Angangsteds datostempel.

Utleveringsdag

NB: For omadressering (eftersending) og tilbakesending må betales ny porto. Avsenderen er ansvarlig for returporto selv om han ikke henter pakken. Utbringingsavgift for pakker til Oslo og Bergen betales av avsenderen ved frimerker på følgebrevet. Kommer en pakke uten angitt verdi bort, eller skades den under postbehandling, erstattes tapet eller skaden med inntil kr. 100,- pr. pakke. Tapte verdipakker erstattes med verdibeløpet, skadde verdipakker med verdibeløpet med fradrag av pakkens verdi i skadd stand.

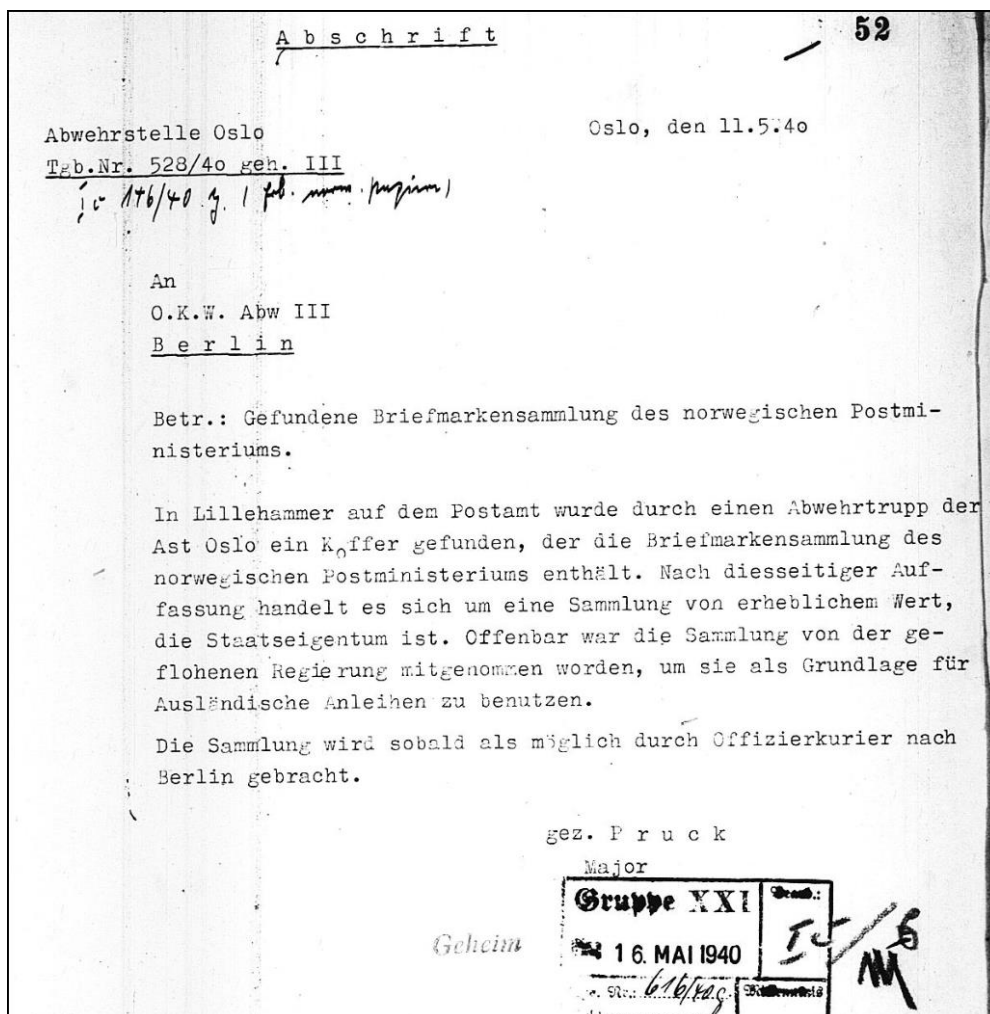
Bortsett fra de to her omtalte, ser trykningen av følgebrev i 1940-årene ut til å ha gått svært så regelmessig for seg, om man kan legge min samling til grunn. Supplerende opplysninger mottas med takk.

En dag fikk jeg en mail fra Bjørn Hafsten. Han spurte om jeg som lillehamring hadde kjennskap til en koffert med frimerker som tyskerne hadde beslaglagt som krigsbytte på Lillehammer postkontor i april 1940.

Hafsten hadde scannet en mikrofilmsamling som Arkivverket hadde lagt ut på nettet, og funnet et brev datert 11. mai 1940 fra major Pruck ved Abwehr i Oslo sent til Abwehrs overkommando i Berlin. Brevet fortalte at en tysk tropp hadde funnet en koffert som inneholdt en frimerkesamling tilhørende det norske postverket på Lillehammer postkontor. Majoren mente at samlingen var av betydelig verdi, og det var den norske regjeringen som hadde forsøkt å bringe den ut av landet for å nyttiggjøre seg av verdien. Han ville sende samlingen så snart som mulig med kurer til Berlin.

Majorens tanker om at det var regjeringen som hadde forsøkt å bringe frimerkesamlingen ut av landet var nok foranlediget av gulltransporten, som tyskerne hadde fått kjennskap til. Mens de første tyske troppene marsjerte nedover Karl Johansgate 9. april ble Norges Bank tømt for Norges gullbeholdning. 26 lastebiler ble fylt opp med 48,8 tonn gull pakket i kasser og kagger. Sjøførene kjørte uten stans til Norges Bank på Lillehammer, hvor gullet etter hvert som det kom ble båret ned i bankens hvelv i kjelleren.

Den 14. april ble det sluppet tyske fallskjermssoldater over Dovre, noe som blokkerte veien nordover. Først da disse var nedkjempet 18. april kunne gullet transporteres videre. Natten til 19. april ble gullet båret fra hvelvet opp til lastebiler og kjørt til jernbanestasjonen.



Der ble kassene lastet på sju godsvogner og i første omgang sendt til Otta. Den videre historien om gulltransporten er godt kjent, og vil være emne for en norsk film som er under innspilling.

Tyskerne inntok Lillehammer 22. april. Av en eller annen grunn mente de at Faaberg Sparebank var depot for Norges Bank og fikk derfor dens bankboks boret opp. Det eneste de fant var et sett nøkler. Det var nøklene til hvelvet i Norges Bank, og det var tomt.

Norges Bank på Lillehammer ble bygget i 1913 som felles bygning for Norges Bank og byens post- og telegrafkontor. Bygningen ble fredet i 2016. Da tyske Abwehr mislykkes i å finne gull, førte den videre leting i huset dem til en stor koffert på postkontoret. Ifølge postinspektør Eilert Tommelstad var det postmuseets hovedsamling som var sendt til Lillehammer før krigen. Alternativt kan kofferten ha blitt sendt 10. april, panikkdagen i Oslo, da tusener flyktet fra byen.

I mai 1940 var tyskerne fortsatt oppsatt på å vise at de kom som venner. Postmuseets koffert ble derfor ikke sendt til Berlin, men tilbakelevert.

Vinteren 1944 ble postmuseets frimerkesamling evakuert til Kongens gruve på Kongsberg. Der var det 3 km inn i fjellet, 400 meter under overflaten, sprengt ut to rom på til sammen 1.750 m² for kulturhistorisk verdifulle gjenstander og arkiver fra norske institusjoner.

Høsten 1945 kjørte Tommelstad samlingene tilbake, og 15. april 1947 åpnet Postmuseet i 7. etasje på hovedpostkontoret i Oslo.



**Lillehammer.
Norges Bank, post- og telegrafkontor.**

Kilder:

Ola Matti Mathisen:
«Gulltransporten»,
Fåberg og
LillehammerHistorielag,
Årbok 1981
Eilert Tommelstad:
«Postmuseet», NFT nr.
3-4/1947

Takk til Bjørn Hafsten og
Siren Hjertenes

Den militære og sivile utenlandsposten mellom Norge og Storbritannia i frigjøringsåret 1945.

Av Trond Schumacher og John Torstad

Den militære og sivile posttrafikken mellom Norge og Storbritannia i frigjøringsåret 1945 er et tema som i liten grad har engasjert norske krigs- og felpost-posthistorikere. Riktignok har britiske felpostbrev sendt fra Norge gjennom den britiske felpost-tjenesten under 'Operation Domsday' og 'The Military Mission to Norway' fått en del oppmerksomhet, men likevel - etter vår mening - langt mindre enn den fortjener. Fortsatt er det uklare punkter om plasseringen av de britiske felpostkontorene og bruken av britiske felpoststempler. Det lar vi ligge i denne omgang. Det vi ønsker å fokusere på i denne artikkelen er opp-lysninger vi har hentet fram fra korrespondansen mellom postale og militære myndigheter om den militære og sivile utenlandsposten til og fra Storbritannia i den nære etter-krigstiden. Primærkildene har avdekket at det verserer flere faktafeil i den postale og filatelistiske litteraturen om post- og kommunikasjonshistorien til og fra Storbritannia i denne perioden. Det vil vi forsøke å rette opp.

De militære ruteflyvningene på utlandet de første månedene etter den tyske kapitulasjonen kom i stand som et resultat av et nært samarbeid mellom Det norske Luftforsvaret (R.N.A.F.) og Royal Air Force (R.A.F.). Flyvningene benyttet seg av britiske og norske militærfly med militærflyvere som besetning. Passasjerer og gods - inkludert sivil post - ble fra midten av juni 1945 befordret i nært samarbeid med Norges Luftfartsstyre.

Norges Luftfartsstyre (Royal Norwegian Air Transport – R.N.A.T.) ble opprettet i London ved kongelig resolusjon av 19. november 1943. § 1 i resolusjonen lyder:

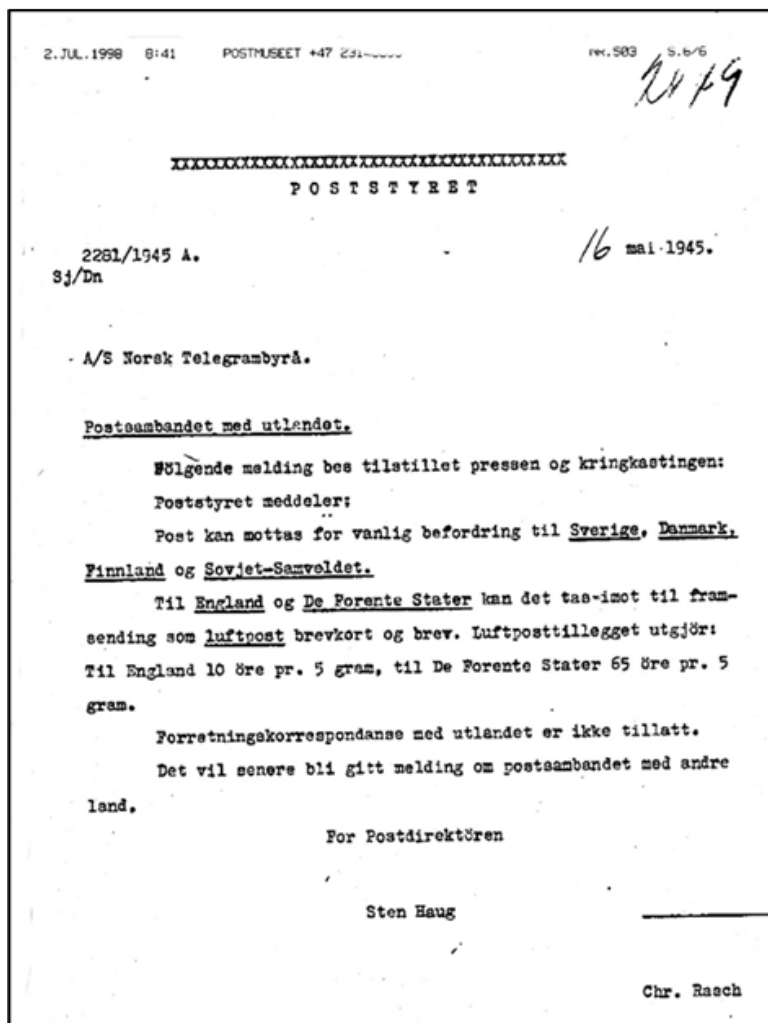
«Inntil Norge er fritt igjen og de lovlige myndigheter trådt i funksjon, opprettes det et statsorgan Norges Luftfartsstyre som har til formål å forberede – ved ervervelse av rettigheter og materiell og på annen måte – gjenopptakelsen etter krigen av norsk sivil luftfart såvel innen landet som mellom dette og utlandet, og så vel for passasjerer som gods. Etter Kongens nærmere bestemmelse kan Norges Luftfartsstyre pålegges også andre luftfartsoppgaver, således overtakelse av og deltakelse i flyruter under krigen.»

Ved en ny resolusjon av 9. mars 1945 ble Luftfartsstyret pålagt å drive alle inn- og utlands lufruter som regjeringen måtte beslutte å sette i gang. Dette inntil Stortinget kunne treffe endelig avgjørelse om ordningen av den sivile lufttrafikken.

Norges Luftfartsstyre ble overført til Oslo i månedskiftet mai/juni 1945. Kontorer ble opprettet i Roald Amundsens gate 1, 6. etasje.

I påfølgende avsnitt henvises til de viktigste primærkilder som omhandler hvordan postordningen kom i gang og ble praktisert de første månedene etter frigjøringen.

Den første informasjon om nødvendigheten av å opprette luftpostflyvninger finner vi i et brev fra Poststyret til Norsk Telegrambyrå (NTB), datert 16. mai 1945 (illustrasjon 1). Notatet ble publisert i landsdekkende aviser. Et likelydende brev ble 22. mai sendt til landets postmestere i form av et rundskriv.



Illustrasjon 1. Brev fra Poststyret til Norsk Telegrambyrå 16. mai 1945 angående opprettelse av luftpostbefordring etter krigen.

I et brev fra Luftforsvaret til Flyvåpenets Felleskommando (F. F. K.), London, datert Oslo 20. mai 1945, angående 'Trafikkflyvningene' på utlandet, fremgår:

«Det bestemmes herved at trafikkflyvningen framtidig skal foregå med full kapasitet på Oslo istedenfor som tidligere på Stockholm. Stockholmsrutens ledelse skal foreløpig fortsatt forbli på Leuchars. 2 – 3 nøklemenn for turn around service kan overføres hit. Konferer med Luftfartsstyret og få overført personell for å håndtere trafikk på Fornebu og Gardermoen. De vil få Lufthansas establishment på Fornebu.»

Den norske militærposten

I et brev fra Hærens Overkommando til de norske Distriktskommandoene, datert Oslo 25. mai 1945, heter det:

«En viser til vedlagte notat angående postgangen. For å få kanalisert posten mellom Norge og U. K. på en hensiktsmessig måte vil der bli opprettet et sentralt postkontor for samtlige norske styrker innen zone 1 – DKØs område. DKØ stiller det nødvendige personell til disposisjon og oppretter et slikt sentralkontor. De forskjellige avdelinger og kontorer innleverer sin britiske post til dette kontor, som besørger den avlevert på Kampen skole, hvor inngående post avhentes og fra sentralkontor fordeles til de respektive avdelinger og kontorer. En forutsetter at DKØ hurtigst underretter samtlige interesserte om denne ordning og samtidig oppgir innleveringssted og tider. DKS, DKV, DKT sørger for en lignende ordning for samtlige

norske styrker innen sine områder etter konferanse med vedkommende britiske myndighet.

For DKNs vedkommende skal om mulig samme ordning opprettes; hvis der ikke blir noen britisk representant innen D K Ns område, blir posten å sende til DKØ's sentralkontor, som vil besørge den videre distribusjon såvel som returforsendelsen. DKF forutsetter å benytte de samme kanaler som hittil. Hvis de ovenstående opplysninger foranledninger noen forandring, bes HOK underrettet. K. S. Langslet».

Bilag. Notat. Postforbindelse med U. K.

Det er blitt arrangert at de norske styrker kan benytte det britiske postsystem for postgangen mellom Norge og U. K. All utgående post legges i konvolutt merket med vanlig adresse og i tillegg øverst på konvolutten:

«ON ACTIVE SERVICE».

Som adresse for inngående post oppgis:

Navn, nummer eller grad. Norsk enhet, samt den britiske sonebetegnelse, eksempelvis: Ltn N N, D K Ø, Norwegian Forces, B L A, Zone 1, Norway.

For 'Zone 1' er innleverings- og avhentningsstedet Kampen skole, Oslo. For de øvrige soners vedkommende henvender man seg til de stedlige britiske myndigheter for opplysninger. Postgangen tar ca 3 – 4 dager hver vei etter innlevering på Kampen skole. Ingen sensur er nødvendig og konvolutten skal ikke signeres av offiser.

Hærens Overkommando, Oslo 25. mai 1945. K. S. Langslet.»

I et brev fra Hærens Overkommando, datert Oslo 1. juni 1945 til DKØ, DKS, DKV, DKT, DKN, DKF fremgår:

«Vedr.: Postforbindelse med U. K. Det vises til HOK's skrivelse av 25 ds. vedrørende denne sak. Postkontrollkontoret har meddelt HOK at all post til U. K. skal sensureres ved det norske Postkontrollkontor. HOK antas at dette kan gjøres uten altfor stor inngripen i den ordning som nu er etablert med hensyn til innlevering av posten på samlesteder. For Oslo's vedkommende vil det således bli ordnet på den måte at posten blir brakt fra Kampen skole til Postkontrollkontoret.

Postgangen vil imidlertid ta lengre tid enn angitt i HOK's skrivelse. K. S. Langslet.»

Videre, fra Sambandskontoret HOK Cappelengården, Kirkegaten 15, Oslo, datert 5. juni 1945, til Forsvarets Overkommando/Hærens Overkommando:

«Postforbindelse U.K. Idet man refererer til DKØs skriv av 1. ds angaaende postforbindelse med U K, meddeles at post som ønskes sendt til U K leveres Sambandskontoret/ H O K hver morgen innen kl. 09.20 Innkommende post vil bli tilsendt avdelingene.

Stabskontoret/ H O K, Cappelengården, Kirkegaten 15, Oslo.»

Et noe senere skriv fra Norwegian Military Mission, Oslo Storgaten 33, 23. oktober 1945, til Forsvarets Overkommando, Cappelengården, Kirkegaten 15, lyder:

«Postal Addresses. Headquarters Allied Land Forces Norway, Q/G-4 Division, har den 21 oktober 1945 skrevet til Militærmisjonen som følger:

«1. Certain personnel of Norwegian units ex UK are at present using the closed form of address 'Zone. BLA'.

2. This usage will have to cease shortly as the British Army Post Office will be withdrawn from Norway during December next.

3. It is suggested, therefore, that instructions should now be issued to all personnel to notify their correspondents in UK of their correct civilian address in Norway and cease to use the 'Zone. BLA' form of address.

4. It is suggested that the effective date for termination of use of the closed address by Norwegian Forces should be 1 **December 1945**, and that necessary instructions should be issued by you.

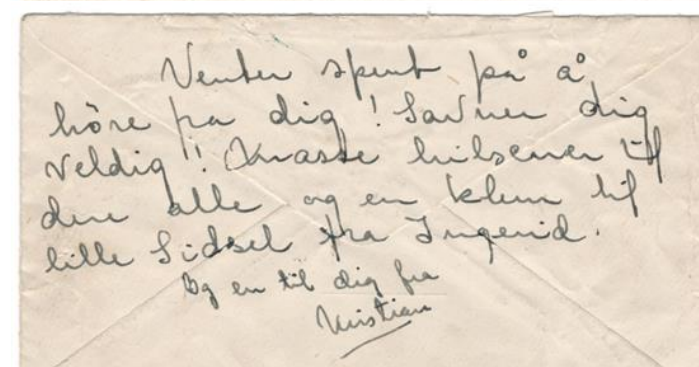
5. Please signify your agreement."

Hvilket herved meddeles

D. Saugstad

Ovennevnte primærkilder klargjør i detalj hvordan brevene til de norske soldatene i frigjøringsstyrkene skulle merkes, frankeres, innleveres, sensureres og forsendes inn og ut av landet.

De norske styrkene kunne benytte seg av det etablerte britiske postsystemet i Norge for å sende posten sin fra Norge til England/Skottland. Dette var kjærkomment for mange norske soldater som fortsatt savnet og hadde sine familiemedlemmer i Storbritannia og for familier som ventet på å returnere til Norge. **Kildene bekrefter også at brev fra norske soldater kunne sendes portofritt 'hjem' til Storbritannia via de britiske feltpostkontorene på samme betingelser og samme måte som for de britiske styrkene! (se illustrasjon 2).**



Illustrasjon 2. Brev fra norsk soldat som tjenestegjorde ved Distriktskommando N (DKN) under frigjøringen, adressert og sendt portofritt til familiemedlem i Edinburgh, Skottland. På brevfronten er anført 'ON ACTIVE SE(R)VICE' som foreskrevet i brev fra HOK av 25. mai 1945 (se hovedtekst). Brevet er kontrollert ved den lokale militære enheten med påskrift '16/6-45 S. B' og deretter ved Sjøforsvarets postkontrollkontor ved DKN i Tromsø og stemplet med det britisk-norske gravstøtte (tombstone) gummistempelet 'SJØFORSVARETS POSTKONTROLL, (kontrollert av) AA. 20/6-45'. Brevet er deretter innlevert ved FPO 391 i Tromsø samme dag og stemplet 'FPO 20 JU/45/391' før postgang til Skottland. Brevet er blitt ettersendt til Bergen etter at adressaten har flyttet hjem. Meldingen på baksiden av konvolutten skulle tale for seg selv.

Videre bekreftes at det ble gitt anledning til å benytte seg av ordningen med lukkede forsendelser frankert som vanlige brev uten luftposttillegg sendt via det britiske militære postsystemet fra Storbritannia til Norge. Her krevdes at mottagers navn, nummer, grad, norsk enhet og 'Sone . . . BLA' var adressert på konvoluttene (se **illustrasjon 3**). Denne ordningen bortfalt som vi ser pr. 1. desember 1945. Heretter skulle benyttes sivil adresse og postgang.



Illustrasjon 3. Militærbrev fra Hampstead (London), datert 12. juni 1945, adressert til kaptein Jahr ved Forsvarets Overkommando, Sone 1 (Oslo), BLA (British Liberation Army). Legg merke til at adresse-landet (Norway) er gjort overflødig i adressen! Brevene er med stor sannsynlighet fraktet i R.N.A.F.s rute fra Leuchars i Skottland til Oslo. Denne ruten ble underholdt fra 31. mai til 16. juli 1945. Brevene er frankert som overflatepost = 1 ½ d (vekt < 1 ounce), dvs. uten luftposttillegg, i henhold til ordningen som gjaldt for all britisk militærpost uavhengig av land og forsendelsesmåte.

Den britiske militærposten

Nedenfor en gjengitt et utdrag av det britiske postsystemet for postgangen mellom Norge og U. K., slik det fremgår i et hemmeligstempelt dokument: «Top Secret. Appendix 3 to 602/1/Q, datert 10 Mai 1945» oppbevart ved Riksarkivet:

« Postal Instructions.

Mail Arrangements – outward from U. K.

Postal Address

(a) The address to be used by the Forces between the time of embarkation and notification of the new address overseas will be appropriate Zone number followed by the letters 'BLA'.

(b) Zone numbers are allocated as follows: '

OSLO Zone No 1

KRISTIANSAND (S) Zone No 2

STAVANGER Zone No 3

Rates of Postage (Outward from UK)

Letters: 1 ½ d for first oz and 1 d for each additional oz

Postcards: 1d

Newspapers: ½ d per 2 ozs.

Mail Arrangement – inward from NORWAY.

All mail, after unit censorship, will be posted at Zone Field Post Offices, from which it will be dispatched by the quickest available means. ON NO ACCOUNT will civil postal facilities be used.

Surface Mail from the troops overseas to any place in the British Empire up to 2 ozs will be free, other letters at normal rates. Rates for parcels are etc. etc."

Air mail. There will be no Air Mail as such, but the intention is that letters will be carried by air to and from the continent as circumstances permit.

Note: The Army Post Office through Field Post Offices, will provide all necessary stamps, forms etc."

Her må legges til at etter at de britiske frigjøringsstyrkene ankom Norge, ble områdene for den britiske feltposttjenesten utvidet med ytterligere tre soner, dvs. sone 4 med sete i Bergen, sone 5 i Trondheim og sone 6 i Tromsø.

Ordningene som gjaldt for utveksling av post til og fra britiske militære personer og institusjoner er oppsummert i Sirkulære fra Poststyret Nr. 14.X av 14. juni 1945:

«1. *Britisk militærpost (lukket feltpost) vil bli levert inn og hentet ved postkontorene i Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Tromsø og Kristiansand S.*

[PS. Dette ettersom det var i disse byene det ble opprettet britiske feltpostkontorer!]

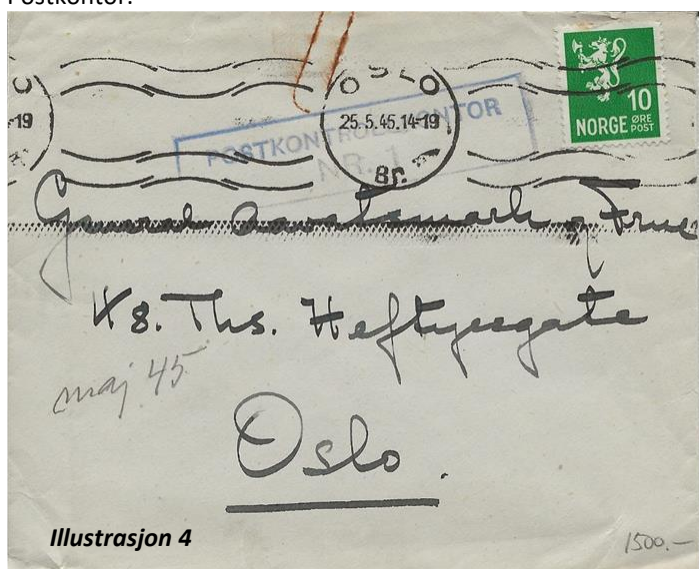
2. *Post fra norske sivile personer og institusjoner til britiske militære personer og institusjoner skal frankeres med norske frimerker. Det norske postverket skal levere sendingene til de britiske feltpostkontorene.*

3. *Post fra britiske militærpersoner til norske sivile personer og institusjoner vil de britiske feltpostkontorene levere til det norske postverket. Sendingene vil være frankert med britiske frimerker. Sendingene kan også være ufrankerte, men skal da være merket 'On active service'. Slike sendinger må ikke settes i porto. Post fra britiske militære autoriteter går portofritt. Sendingene skal være merket : 'On His Majesty's service. Portofri tjenestesak'.»*

Den første flyruten fra Edinburgh (East Fortune) via Stavanger til Oslo (Gardermoen)

Den første mer regulære militære luftpostruten fra Storbritannia til Norge ble fløyet av RAF (Royal Air Force) og gikk fra East Fortune flyplass i Edinburgh, Skottland, via Stavanger til Oslo. Flyruten var i drift fra 18. til 28. mai.

Posten ble samlet sammen og lagt i en pakke adressert til Forsvarets Overkommando, Oslo, som igjen distribuerte den videre. Fra flyvningene denne første måneden kjenner vi til ett privat brev som etter all sannsynlighet er blitt sendt med denne ruten (**illustrasjon 4**). Brevet er adressert til Herr & fru General Aavatsmark i Oslo, og avsenderen er datteren Fanny Margaretha - gift MacTaggart – og bosatt i Edinburgh. Fanny MacTaggart begynte som utenlandsstudent å arbeide for norske og finske aviser og fungerte som mangeårig Edinburgh-korrespondent for Aftenposten. Under den andre verdenskrig arbeidet hun for den norske avdelingen i BBC og ledet Den norske regjeringens informasjonskontor i Skottland i perioden 1942-1946. Vi antar at brevet etter ankomst i Oslo er blitt levert til Postkontrollkontor nr. 1 for kontroll og deretter gått til normal postbehandling. Konvolutten er påsatt stempel fra Postkontrollkontor nr. 1. i Oslo og frankert med et 10 øres frimerke (lokalporto) stemplet Oslo 25.5.45. Det er uklart hvem som har frankert brevet etter ankomst – Forsvarets Overkommando, Postkontrollen, eller Oslo Postkontor.



Flyrute (flyplass)	Periode	Flybesetning	Operativ enhet	Flytype
Edinburgh (East Fortune) via Stavanger - Oslo (Gardermoen)	daglig 18. – 28.05	R.A.F.	no. 88 Group Communications squadron	Handley Page Halifax
Leuchars (R.A.F. Leuchars) – Oslo (Fornebu)	daglig 31.05 – 16.07	R.N.A.F.	no. 20 Transport squadron	Lockheed Lodestar/Catalina
London (Croydon) – København (Kastrup) – Oslo (Fornebu)	daglig 05.07 – 27.10	R.A.F.	no. 575 squadron	Douglas C-47 (DAKOTA)
Edinburgh (Turnhouse) – Oslo (Fornebu)	daglig 28.06 – 01.10	R.A.F.	no. 575 squadron	Douglas C-47 (DAKOTA)
Edinburgh (Turnhouse) – Oslo (Fornebu)	3 x ukentlig 17.07 – 27.10	R.N.A.F.	no. 20 Transport squadron	Lockheed Lodestar
London (Croydon) – Oslo (Fornebu)	3 x ukentlig 17.07 – 16.02.46	R.N.A.F.	no. 20 Transport squadron	Douglas C-47 (DAKOTA)
Oslo (Gardermoen) – – Essex (North Weald)/Suffolk/Chedburgh	2 x ukentlig 23.07 – 15.10	R.A.F.	no. 301 squadron	Vickers Warwick

Tabell 1. I denne tabellen er samlet en oversikt over de militære postrutene som førte militær og sivil post mellom Norge og Storbritannia i frigjøringsåret 1945.

Det var anledning for norske myndigheter å sende offisiell post og telegrammer til Norge med alle de militære flyvningene. Ifølge Alec Davis, som var et tidsvitne til R.A.F.s virksomhet i denne perioden, ble hovedmengden av militærpost til Norge befordret i rutene London – København – Oslo og Edinburgh – Oslo (Davis, i Cornelius 1981). De militære rutene besørget også forsendelse av private brev fra myndigheter og militærpersoner til familiemedlemmer. De militære flyene medtok også et begrenset antall passasjerer, hvorav militære personer som reiste i tjeneste og personer med oppdrag fra et departement eller organisasjoner som arbeidet med landsviktige saker, hadde førsterett. Men privatpersoner kunne søke om ledig plass på rutene. Ettersom det dreide seg om militære flyvninger, krevdes en egenerklæring som fritok 'selskapene' og myndighetene fra ethvert ansvar i forbindelse med reisen (se illustrasjon 5).

Erklæring.

I anledning av min forestående reise som passasjer i fly tilhørende Luftforsvaret og ført av militære flyvere erklærer jeg at hverken jeg selv eller mine arvinger vil reise noe krav overfor Luftforsvaret, flyvere eller noen annen i Luftforsvarets tjeneste ved event. tap eller skade av eiendom eller person (medregnet skade med døden til følge) som jeg måtte lide under eller i forbindelse med flyvingen, og jeg er innforstått med at ingen erstatning vil bli utbetalt av Luftforsvaret eller flyverne i anledning event. tap eller skade.

Jeg erklærer herved at jeg selv og mine arvinger fritar Luftforsvaret, dets flyvere og andre i Luftforsvarets tjeneste for ethvert krav som måtte bli reist mot dem av noen tredje person som følge av noen feil fra min side under eller i forbindelse med den forestående flyvning.

London Oslo, den 10 9 1945.

Roe Thomsen
Passasjerens underskrift

111 Swan Court London S.W.3.
(Adresse)

Illustrasjon 5. Egenerklæring fra sivil passasjer på en av militærrutene fløyet av Det norske Luftforsvaret (R.N.A.F.)

Det skal her legges til at ekstraturer utenom de faste rutetidene med transport av viktige militære og sivile myndighetspersoner var relativt hyppige de første ukene etter frigjøringen. Ekstraturene bragte også noe militærpost, om enn i mer beskjedent omfang.

Flyrutene Leuchars - Oslo, London - Oslo, og Edinburgh - Oslo

En ny direkte rute fra Leuchars i Skottland til Oslo (Fornebu) startet opp 31. mai fløyet av R.N.A.F.s no 20 Transportskvadron, som benyttet Lodestar og Dakota flymaskiner. Dette var den første ruten som også førte sivil post (fra 11. juni) fra Norge til England (se nedenfor). Skottlandsruten ble 17. juli erstattet av en ny daglig rute fra Edinburgh (Turnhouse) til Oslo (Fornebu), samtidig med at en Englandsrute fra London (Croydon) direkte til Oslo (Fornebu), fløyet av Det norske Luftforsvaret (RNAF), ble igangsatt. Denne ruten var i drift til 16. februar 1946. Fra 5. juli fløy RAF i tillegg en daglig militær post- og passasjer- rute fra London (Norholt/Croydon) via Lüneburg i Nord-Tyskland (til 19. juli) til København (Kastrup) og videre til Oslo (Fornebu). Denne ruten ble underholdt litt av og på til ca. 15. oktober. I samme periode fløy RNAF en daglig rute fra Oslo (Fornebu) direkte til London (Croydon), og i juli – august ble underholdt to direkte ruter fra Oslo til Edinburgh (Turnhouse) i Skottland, fløyet av henholdsvis RNAF og RAF. Rutene vedvarte utover høsten med noe redusert rutetilbud etterhvert for å ende opp med en rute daglig pr. 1. oktober. Den 23. juli ble også opprettet en ren post- og gods-flyrute fra Oslo (Gardermoen) til North Weald (Essex utenfor London) med 2 flyvninger ukentlig. Dette for å ta seg av den store mengden militærpost. Utpå høsten ble ruten omdirigert til Fornebu (Oslo) og derfra til RAFs flystasjon i Chedburgh (Suffolk) i SØ England. Denne post- og godsflyruten, som ble fløyet med en Warwick maskin, ble underholdt fra 23. juli til ca. 15. oktober.

Illustrasjon 6 viser innholdet i en postpakke som ble sendt med en militære flyvning fra Storbritannia til Norge den 1. juni 1945. Som det fremgår inneholdt sendingen – i tillegg til offisiell militærpost – også 25 private brev og 1 telegram.

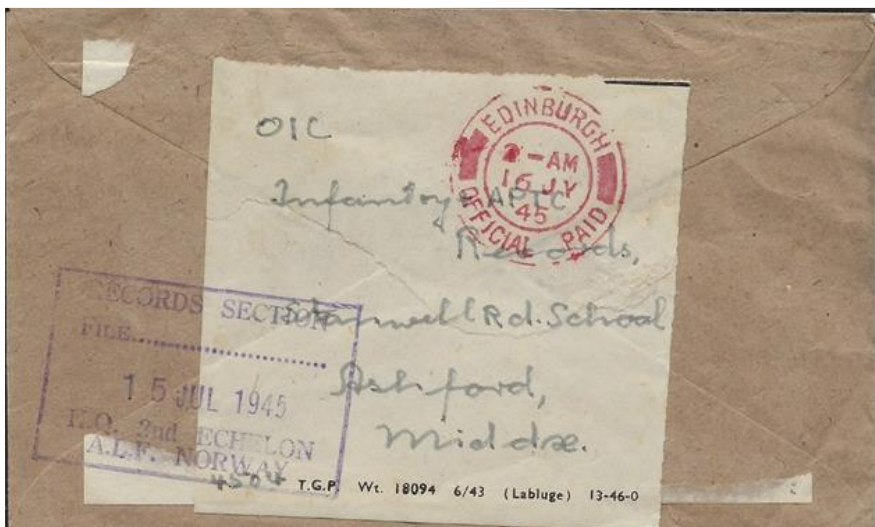
Liste over post og telegrammer sendt i pakke til Norge 1/6 - 1945.

Til:	Fra:
FO	Marinens Intendantur
FO	Generalkvartermesteren
FO	Royal Norw. Ministry of Foreign
FO	" " " "
Norwegian High Command	George Humphries & Co. Ltd. Lond
Forsvarets Overkommando	Mannskaps- og Vernepliktstyret
Liaisonkorpset	Generalkvartermesteren
Hr. Waarum	Inter-Service Topographical Dep.
Norwegian High Command	War Office
Oberstlöytnant Bull	High Command Royal Norw. Forces
FO	FO II's regnekonto (div. notaer
" Norwegian Film Unit	George Humphries & Co. Ltd.
Norwegian High Command	" " " "
FO	Kodak Limited
FO	Cirkulære nr. 354 fra FRK
General Hansteen	Rundskriv fra Generalkvartermes
FO	Privatbrev
Norwegian High Command	FD's Avviklingskontor, London
Mr. G. Ball	Den Norske Militærmission
Norwegian Liaison Corps	Privatbrev
Major Genl. Oscar Strugstad	North of Scotland Bank Ltd.
The C.inC. Royal Norw. Forces	Brev i lukket konvolutt
Royal Norwegian Forces	Dufay Color Dufay Chromex Ltd.
General Hansteen	Denham Laboratories Ltd.
	Federal Communications Commissi

Dessuten medsendes 25 privatbrev, samt 1 telegram.

Illustrasjon 6
 Liste over offisiell og privat militærpost til Norge sendt med den militære post- og passasjerruten fra Leuchars i Skottland til Oslo fløyet av R.N.A.F. 1. juni 1945.

I det følgende er avbildet tre objekter (illustrasjon 7, 8 og 9) som er representative for den britiske militære postgangen til og fra Norge. [Portofrie feltpostbrev fra britiske soldater sendt til England gjennom de britiske feltpostkontorene i Norge, blir ikke omtalt i denne oppsatsen].



Illustrasjon 7.
 Gjenbrukskonvolutt med «re-use-label» sendt til Ashford med avsenderstempel datert 15. JUL 1945 fra H.Q 2nd ECHELON / A.L.F. NORWAY (Head Quarter 2nd Echelon / Allied Land Forces NORWAY).
 Brevet er med stor sannsynlighet fraktet i RAFs direkte rute fra Oslo til Edinburgh (Turnhouse). Etter ankomst Edinburgh stemplet EDINBURGH 16 JY/45 OFFICIAL PAID og sendt videre i normal posthåndtering.



Illustrasjon 8.
 Britisk militær 1 ½ pence helsak stemplet med Victory (bjeller og V-merke) 'FOLKESTONE/ 14 SEP/ 1945/ KENT' maskinstempel, adressert til britisk soldat ved 128 Wing RAF, Zone No. 1, B.L.A. R.A.F.s 128 Wing enhet var stasjonert på Gardermoen fra 22. mai til 14. november 1945. Brevet er mest sannsynlig fraktet i R.N.A.F.s rute fra London (Croydon) til Oslo (Fornebu), eller med gods- og postruten fra Suffolk (Chedburgh) til Oslo (Fornebu), fløyet av R.A.F. (se Tabell 1).



Illustrasjon 9.

Rekommandert brev frankert med 3 pence King George frimerke stemplet 'FPO 27 JY/45/786' og påført rek-etikett fra FPO 786 i Oslo med tekst FPO D. S. No No 0876, adressert til Birmingham i England. På baksiden forseglet med britisk gjenbruksremse(re-use label) stemplet FPO 786 samme dag. Frankeringen indikerer at forsendelsen har veid mellom 3 og 4 ounce (første ounce portofritt, deretter 3 pence for 3 ounce, uten tillegg for rekommendering) = 85 - 113.5 gram.

Ved ankomst i England er konvoluttet påført skrift med blåblyant som vi tolker til å være 'Passed for Publication .?? .adresse?'. Dette er sannsynligvis gjort av posten i Birmingham eller av mottaker.

Kryss foran og bak på konvoluttet med blå fargestift gjaldt for merking av rekommanderte sendinger.

Brevet er med stor sannsynlighet fraktet i R.N.A.F.s direkte rute fra Oslo til London (Croydon).

Den sivile postgangen

Et første initiativ til å få i gang en sivil postgang mellom Norge og England finner vi i et brev fra F. F. K., London, adressert til Handelsdepartementet, London, datert 25. mai 1945, med en påtegning fra herr Håkon Balstad, som lyder:

«Confirming various telephonic conversations between your Mr. Balstad and Lieut. Meidell, we understand that you are eager to establish a regular mail connection between Great Britain and Norway as soon as possible. As no civilian service has been established yet, we confirm conversation this morning that the Royal Norwegian Air Force is willing to transport up to 100 kilos each day the service is operating in both directions between Great Britain and Norway until you are able to make arrangements with a civilian company. We beg to point out that our transport is purely military and no responsibility of any kind can be claimed in this connection. As mentioned to you, we cannot undertake any ground transportation of the mail. The mail will have to be delivered to the Norwegian Unit, Leuchars Airport, Leuchars, Fife Scotland on this side, and Gardermoen Airport in Norway. (We are using Gardermoen for the time being, but will in the near future use Fornebu). We take it that you will inform the G. P. O. on this side and the Post Office in Norway. The question of payment will have to be left until we have settled down in Oslo.

Brevkopien er påtegnet: «Jeg har ført underhandlinger med SHAEF og G.P.O. om åpning av postforbindelse og har oppnådd at brevkort og 20 gram brev antagelig kan sendes neste uke. H. Balstad.»

I et noe senere brev fra postdirektøren til Norges Luftfartsstyre, Oslo, datert 30. Mai 1945, heter det:

«Norge har for tiden ingen direkte postforbindelse med Vest-Europa. Posten dit må sendes over Sverige og derfra med fly. Denne framsendingsveien kan derfor bare nyttes for luftfrankert post. [Kurerflyvninger fra Oslo til Stockholm med R. A. F., som også brakte post, startet opp allerede 10 mai]. Posten til Vest-europeiske og oversjøiske land må antas å ville øke betydelig i tiden fremover. Dette gjelder ikke minst for

post til norske sjømenn. Fra Det norske innskudds- og trekkkontor for sjøfolk, Londonkontoret, har en mottatt en henvendelse om å få satt i verk en ordning for postutveksling med våre sjømenn.

Det er nødvendig å få opprettet snarest mulig en direkte postforbindelse med England for fremsending av post til dette land og land i transitt over England.

Poststyret tillater seg å be meddelt om det blir opprettet sivil lufrute mellom Norge og England i nær fremtid. Dersom en sivil lufrute ikke kommer i stand med det første, tør en be meddelt om det ville være adgang til å sende post med den ruten som, etter hva der opplyses i avisene, er opprettet mellom Skottland og Norge. Man vilde være takknemlig for svar etter omstendighetene snarest mulig.

for postdirektøren Sten Haug»

Resultatet av henvendelsen lot ikke vente på seg. Allerede den 1. juni ble det sendt et brev fra Luftfartsstyret til Forsvarsdepartementet:

«Luftfartsstyret henstiller til det ærede Departement allerede nu å oppta forhandlinger med de allierte myndigheter for snarest mulig å oppnå tillatelse til å starte regulære sivile lufruter både i Norge og på utlandet. Det foreligger allerede konsesjonsandragende fra Sverige på ruten Stockholm – Oslo og Malmø – Gøteborg – Oslo. Det er ønskelig at vi allerede fra begynnelsen av kan oppta samtrafikk med svenskene på disse ruter. Danskene har fått tillatelse til å starte en sivil flyrute på Stockholm. Den ble satt i drift for få dager siden. Ærbødigst Norges Luftfartsstyre.»

En rask og positiv tilbakemelding fra Forsvarsdepartementet gjorde at Norges Luftfartsstyre kunne skissere følgende logistikk for innlevering av post på den nye flyruten mellom Oslo og Leuchars (Skottland), nedfelt i brev til Poststyret datert 5. juni:

«Vedrørende luftpost til England. Refererende til dagens møte med trafikkisjef Haug og herrene Rasch og Sørli bekreftes at post kan flyes med de norske flyene til Leuchars flyplass ved St. Andrews i Scotland fra og med 11. ds. Flyene vil som regel avgå

fra Fornebu, unntagelsesvis fra Gardermoen. . Posten innleveres i plomberte sekker til vakten i 1. etasje i Cappelengården to ganger daglig, nemlig kl. 8.00 morgen og kl. 14.00. Flyene vil som regel avgå fra Fornebu kl. 10.00 og kl. 16.00. Ved å etablere faste innleveringstider bortfaller nødvendigheten av å gi daglig varsel om når flyene går. Inntil videre vil Luftforsvaret sørge for posttransporten til Fornebu og Gardermoen. Senere, når postmengdene blir større, må Poststyret overta transporten til flyplassen. Ærbødigst Norges Luftfartsstyre, E. Isdahl».

I svarbrevet fra Poststyret, datert Oslo 8. juni 1945, fremkommer nye viktige detaljer:

«Lufttruten Oslo – Leuchars i Scotland. Fra 11. juni 1945 vil det fra Oslo postkontor bli levert post til England og USA til framsending med de norske militærfly som trafikerer ruten Oslo – Leuchars i Scotland. Posten vil bli levert til vakten i Overkommandoen, Cappelengården, Oslo, ledsaget av fortegnelse med vektopp-gave. 1ste postadministrasjonskontor forutsettes hver dag å bli underrettet pr. telefon (24234 eller 25313) om når posten må være levert. Det kreves minimum 1 time til postens nedpakking og levering. På søndager forutsetter en at posten kan leveres om formiddagen.

For Postdirektøren Christian Rasch».

I et brev fra Luftforsvaret ble Norges Luftfartsstyre samtidig orientert om hvilke betingelser som gjaldt:

«Ad.: Passasjerer, post og last ved transportflygning. Fra og med den 19. juni overtar Norges Luftfartsstyre all ekspedering av passasjerer, post og last paa transportfly i sine lokaler i Roald Amundsensgt. 1, telefon 15635, ltn. Meidell. Luftforsvaret vil gi Norges Luftfartsstyre de nødvendige direktiver og prioritet og rekkefølge som skal følges. Foreløbig blir prioritetsspørsmålet avgjort paa den basis som Royal Air Force, Storgt. 33, arbeider og de direktiver som utstedes derifra skal følges. Et nøye samarbeide med F/L Jennings, Storgt. 33, rom 514, telefon 33070, apparat 133, blir derfor nødvendig. All leilighetsflygning av norske fly utenom de faste ruter vil bli meddelt Norges Luftfartsstyre av Luftforsvaret, kaptein Malm, telefon 33890, apparat 272. Det nødvendige trafikkpersonell som engasjeres fra det sivile, men inntil det kan bli tilfredsstillende ordnet vil Luftforsvarets personell være behjelpelige paa de stasjoner hvor flyene lander.

C. R. Malm, kaptein».

I et brev til Norges Luftfartsstyre, datert 12. juli, blir postføringen på ruten tatt opp til fornyet forhandling:

«Direkte postføring luftvegen Norge – England – Norge. En har som kjent nå postføring luftvegen Norge – England mot en betaling av 10 gullfrancs pr. tonnkilometer. Det er nå kommet melding hit fra London om at det britiske postverk er villig til å nytte ruten til postføring på østgående mot en betaling av 6 gullfrancs pr. tonnkilometer. Ruten fra England til Norge er hittil ikke blitt nyttiggjort til postføring. Da det ville være til stor gagn for postgangen mellom Norge og utenverdenen om ruten kunne bli gjort postførende begge veier, tillater en seg med dette å forespørre det ærede luftfartsstyre om det kan godkjenne en pris av 6 gullfrancs pr. Tonnkilometer for hele ruten Norge – England – Norge. En tør imøtelse en melding snarest mulig.

For Postdirektøren Chr. Rasch.»

Et positivt svar fra Luftfartsstyret til Poststyret, datert 15. juli, bekrefter at:

Direkte postføring luftvegen Norge – England – Norge. Vi refererer til Deres brev av 12. ds. og bekrefter at vi er villig til å akseptere en betaling av 6 gullfrancs pr. tonnkm. som en midlertidig ordning så lenge ruten flys rent militært. Vi vil imidlertid forbeholde oss å komme tilbake til spørsmålet senere når det blir aktuelt å gå over til sivil drift av ruten».

Sivil postføring på utenlandsrutene Oslo – Leuchars og Oslo – London

I avsnittet over er presentert det postale og økonomiske bakteppet for at R.N.A.F. den 16. juli nedla ruten Oslo - Leuchars, som hadde fløyet sivil post til Storbritannia siden 11. juni, og i stedet startet opp en ny postførende rute fra Oslo direkte til London (Croydon) pr. 17. juli. Denne ruten førte post begge veier og benyttet seg av en DAKOTA flymaskin med plass til 21 passasjerer og 800 pund (= ca. 360 kg) bagasje og last.

En viktig rettelse

I Norges offisielle statistikk X. 116. over Norges Postverk 1945, teksttabell F. Luftpostruter 1945 (side 20) står anført at postsendinger med militærfly på rutene Oslo – Leuchars/ Leuchars Oslo og Oslo – London/ London – Oslo ble utført i tiden 1/6 – 5/8 og 6/8 – 31/12. Som det fremgår av dokumentasjonen over startet flyvningene av sivil post på ruten til Skotland 11. juni og vedvarte til 16. juli, - ikke til 6. august - , etterfulgt av postsendinger i ruten Oslo – London fra 17. juli til 16. februar 1946. Denne rettelsen har betydning for vår analyse av hvilke av luftpostrutene som ble benyttet på brevene som ble fraktet til og fra Storbritannia i perioden juli-august 1945.

Etterkrigskontroll av utenlandsposten

Etter frigjøringen ble det innført militær post- og telegramkontroll av utenlandsposten i nært samarbeid mellom Forsvarsdepartementet og Postverket. Kontrollstedene var Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo, Postkontrollkontor Nr. 2 i Stavanger, Postkontrollkontor Nr. 3 i Trondheim og Postkontrollkontor Nr. 4 i Tromsø - som etter kort tid ble flyttet til Narvik.

Postkontrollkontoret i Oslo kontrollerte utenlandsposten til/fra Oslo, Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder. Stavangerkontoret kontrollerte utenlandsposten fra Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane samt Bergen. Trondheimskontoret kontrollerte utenlandsposten fra Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Nordland til og med Bodø. Kontrollkontoret Tromsø/Narvik kontrollerte utenlandsposten sendt fra poststeder nord for Bodø.

Fra 17. august ble postkontrollen for de fleste allierte land opphevet og fra 30. september også post til /fra alle tidligere nøytrale og allierte land. Samtidig ble postkontrollkontorene i Stavanger (siste virksomhetsdag 25. august), Trondheim (siste virksomhetsdag 29. september) og Narvik (siste virksomhetsdag 29. september) nedlagt. Utenlandsposten til Tyskland, Østerrike og Japan med besettelser skulle fortsatt kontrolleres. Fra 1. oktober fant denne kontrollen sted ved Postkontrollkontor nr. 1. Oslo

Litt om arbeidsforholdene ved Postkontrollkontor Nr. 1 - Oslo

Allerede 13. mai innfant det seg 50 kontrollører i kontorene som den tyske postsensuren tidligere hadde benyttet i 4. etasje i Posthusbygningen i Oslo. Her ble Postkontrollkontor Nr. 1. (P.K.1) etablert. Kontrollkontoret var operativt fra 16. mai. Majoriteten av kontrollører var hjemvendt personale fra Postkontoret N. L. i Stockholm. Major C.W.O.Larsen var sjef for kontoret, med kaptein Holger Mørk som nestkommanderende (NK).

P.K.1 besto av to hovedavdelinger - privatavdelingen og forretningsavdelingen - med underavdelinger, sorteringsavdeling og verdiavdeling ledet av postfunksjonærer. 22. juni 1945 overtok kaptein S. Rasmussen ledelsen av postkontrollen og rykket samtidig opp til NK og Teknisk leder av kontrollkontoret.

Den 15. august ble Rasmussen utnevnt til ny sjef for P.K.1., samtidig som han fikk majors grad, og ny NK for kontoret ble kaptein S. G. Gran.

Det ble snart nødvendig å avertere etter ekstra sivilt personale til å avhjelpe med postkontrollen. Et tilbud om en månedslønn på 400-450 kroner med fri varm lunch hver dag viste seg imidlertid å være utilstrekkelig til å få kvalifiserte søkere. Kontrollørene overført fra Sverige uttrykte sin sterke misnøye med arbeidsforholdene. I løpet av mai måned kom det inn jobbsøknader fra 290 personer, men rot i organiseringen av sikkerhetsklareringen gjorde at nyansettelser tok tid. I ettertid viste det seg at mange av ansettelsene var preget av manglende kvalifikasjoner og inkompetanse. På grunn av tidsnød ble opplæringen av nytt personell også mangelfull. Hvert kull fikk kun 2-3 dager med undervisning før de ble satt til lesing og kontroll av brevene. Undervisningen ble ledet av frk. Faaberg, som hadde fått sin utdanning i London. Hun ledet i alt 9 slike kurs.

Til tider lå hundretusener av brev og ventet på å bli lest og kontrollert, og berettigede klager ble fremsatt i pressen (se **illustrasjon 10**). Det må her legges til at kontoret også fikk tilført mye post fra Sverige fra 1941-1944 som skulle leses og som naturlig nok sinket det daglige arbeidet ved kontoret. Økt bemanning medførte et behov for nye og større lokaler. Fra 18.

juni ble også lokaler ved Krigsskolen stilt til disposisjon for postkontrollen. P.K.1. disponerte nå til sammen nesten 900 m² fordelt på 220 m² på Krigsskolen og 670 m² i Posthusbygningen.

Administrasjonen lå i Posthusbygningen hvor ca. 180 personer arbeidet; og på Krigsskolen var ca. 100 personer i arbeid.

Det var vanskelig å anskaffe nytt kontorutstyr. Overføring av utstyr og materiell fra England var blitt forsinket, og noe kom ikke fram i det hele tatt. Stoler, bord og annet måtte skaffes på byen eller tigges fra Postverkets og diverse militære enheters intendanturkontorer.

I de første par ukene ble lest og kontrollert ca. 3.000 brev pr. dag, noe som i begynnelsen av juni økte til ca. 7.000 brev pr. dag. Med økt bemanning utover i juni ble det på det meste lest og kontrollert opptil 20.000 brev pr. dag! Den 20. juni var kontoret ajour med lesingen. Fra da av ble all innkommende post lest på dagen. Kontorpersonalet var, i tillegg til å lese svensk, dansk, engelsk, tysk og fransk, også i stand til å lese estisk, finsk, nederlandsk, islandsk/færøysk, italiensk, lappisk, russisk/ukrainsk, spansk, portugisisk, tsjekkisk, ungarsk, og esperanto, samt lettere post på bulgarsk, jugoslavisk, serbisk og polsk. Universitetet i Oslo var behjelpelig med lesing av blindeskrift.

Kontoret ble avviklet den 30. april 1946.

største flystyrke som har angrepet Japan hittil. 4500 tonn eller 750.000 brannbomber ble sloppet over Shingawa-distriktet som er et viktig industrisentrum. De amerikanske flyverne tok sikte på å starte en av de største branner i verdenshistorien.

Reuters korrespondent på Guam melder videre at store branner brøt ut i Tokio etter at de første bomber var kastet. Mannskapet på et av de flyene som først vendte tilbake, forteller at ildskjæret allerede da kunde sees på nesten 200 kilometers avstand.

som ligger rett overfor Formosa. Videre melder japanerne at en stor alliert motoffensiv skal være under forberedelse, idet 90 divisjoner skal være trukket sammen øst for Fochow. I en melding fra det japanske telegrambyrå heter det at man tror at denne motoffensiv skal koordineres med et alliert angrep mot det japanske moderland. Det tales også om en alliert landgang på den kinesiske kyst for å oppnå forbindelse med Chiang Kai Sheks styrker i en stor, avgjørende offensiv på det kinesiske fastland.

begrepet «livsviktige spørsmål», kan en trygt si at for dem er dette i høyeste grad et livsviktig spørsmål. For dem er det temmelig ufattelig hvilke militære sikkerhetsåtgjørelser som kan nødvendiggjøre denne uforsvarlige lange stansen i postgangen fra utlandet. Krigen i Europa er som kjent slutt, og en har vanskelig for å innse hvilke interesser Japan skulde ha av å drive militær spionasje i Norge via brevpost.

Mon ikke en av årsakene til opphopningen av utlandsposten skyldes den overdrevne nidkjærhet som utmerker alle nybakte. Det er vel ingen militær hemmelighet at postkontrollen og all annen sensurvirksomhet ble planlagt ut fra den forutsetning at Norge kunde komme til å bli krigsskueplass. Når det norske folk heldigvis ble spart for krigshandlinger, synes en at herrerne i kontrollapparatene ikke skulde falle for fristelsen til å rettferdiggjøre sin eksistens ved en virksomhet som ikke lenger kan forsvares ut fra militære hensyn. Etter fem års tysk okkupasjon er det norske folket inderlig lei av sensur i alle former, og ser med mistro til alt som smaker av sensur — selv om det heter kontroll. Derfor: minst mulig kontroll og kortest mulig varighet.

Men skal det først være postkontroll, krever folk at den arbeider raskt og smidig så ingen unødige forsinkelser oppstår. Farten opp i postkontrollen! La oss få praktiske beviser for at en ny ånd har gjort sitt inntog i Norge.

I Budapest har en gruvearbeiderkongress med 110 delegerte sendt en hilsen til Stalin. Kongressen går inn for de foreslåtte reformer i landet, bl. a. jordreformen som vil skaffe småbøndene land.

Illustrasjon 10.

Notis i avisen

'Friheten'

25. mai 1945.

Misnøyen med den trege postsensuren kommer klart til uttrykk.

Sett opp farten i postsensuren!

Forleden stod det i Oslo-avisene en melding fra den militære post- og telegramkontrollen om at det i overgangstiden ikke var til å unngå at post til og fra utlandet på grunn av postsensuren vilde ta lang tid. Samtidig ble det henstillet til pblikum å vise tålmodighet og foreløbig innskrenke brevvekslingen med utlandet til «livsviktige spørsmål». Samme dag brakte en middagsavis i Oslo melding om at det på hovedpostkontoret i Oslo lå en halv million brev fra utlandet og ventet på videre forsendelse. Videre har en erfart at iallfall i de første tolv dagene etter frigjøringen, slapp ingen vanlig brevpost ut av landet.

Overføring av formuer

er opprettet.

se er: Karl Johansgt. 15, Oslo,

Uten å ta opp en prinsipiell diskusjon om hensikten med sensur av post og telegrammer fra utlandet til Norge nå, må en i alle fall ha rett til å kreve at kontrollapparatet overhode virker. I sin melding ber postkontrollen om unnskyldning for sin sendrektighet og viser til «de vanskelige forhold postkontrollen arbeider under i overgangstiden». Denne unnskyldningen kan en ikke godta. Det er nemlig nettopp nå i overgangstiden folk krever hurtig postgang. Som det muligens tør være herrerne i postkontrollen bekjent, fins det mange i Norge i dag som har sine kjære utenfor landet — i Sverige, i Storbritannia, i Amerika og på alle hav. Tusenvis av familier her i landet svever i uvisshet om sine pårørendes skjebne. I mange tilfelle har de ikke hørt fra dem på mange år. Hva er mer menneskelig og forståelig enn at disse familiene med utålmodighet og spenning venter på et livstegn utenfra? Uten å vite hva Postkontrollen legger i

Et viktig postsirkulære

Den 2. juni 1945 sendte Poststyret et rundskriv til postmestrene med oppstilling over de land det kunne sendes luftpost til. Skrivet inneholdt også takstene for de generelle luftposttilleggene på 10 øre og 65 øre til de ulike kontinenter referert til nedenfor. Men dette rundskrivet gikk bare til postmestrene og synes ikke å ha blitt allment kunngjort før etter et par uker. Folk flest visste fortsatt ikke mer enn meldingen fra NTB av 16. mai, som hadde stått på trykk i avisene.

Men så den 19. juni, like etter at forsendelse av sivilpost til utlandet over England var igangsatt, utga Postverket et postsirkulære (Sirkulære Nr. 15 av 19 juni 1945) som første gang omtalte den sivile utenlandsposten i militærflyperioden i detalj. Dette rundskrivet gjengis her i sin helhet:

«I. Postsambandet med utlandet. Til de land Norge har postsamband med kan det sendes alminnelige og rekommanderte brev av vekt inntil 20 gram og brevkort (også prospektkort). Det kan videre sendes tryksaker, forretningspapirer og blindeskrift inntil de vanlige vektsatsene. Jfr. likevel de særskilte innskrenkningene for Belgia, Bulgaria, Frankrike og Nederland. Brev av vekt over 20 gram må ikke tas med. Tyngre brev som måtte være kasselagt, skal leveres tilbake til senderne. I forretningskorrespondanse må bare utveksles opplysninger, ikke gis anvisninger på disponering av valuta eller eiendom.

Sendingene må være påført senderens navn og adresse.

Følgende språk kan nyttes: Dansk, engelsk, finsk, fransk, hollandsk, norsk, portugisisk, russisk, spansk, svensk og tysk.

For å lette kontrollen av posten bør publikum skrive så kortfattet som mulig. Brevkort bør nyttes i størst mulig utstrekning.

NB! Post til utlandet som skal sendes fram med fly, må være riktig frankert. Er sendingene utilstrekkelig frankert, må poststedene ikke sende dem fram til de postkontorene der det er kontrollkontorer, men levere dem tilbake til senderne for ytterligere frankering. Utilstrekkelig frankerte sendinger må ikke leveres til kontroll før de er fullt frankert.

1. For framsending med vanlige befordringsmidler og mot ordinær porto kan nå mottas post til følgende land:

A) Europa: Bulgaria (bare brev og brevkort til statsinstitusjoner og utenlandske legasjoner), Danmark, Estland, Finland, Hellas, Latvia, Litauen, Polen, Romania, Sovjet-Samveldet, Sverige, Tyrkia.

B) Afrika: Abessinia, Egypt, Egyptisk Sudan, Erytrea, Somalia, Øst-Afrika (britisk, fransk, portugisisk).

C) Asia: Aden, Afghanistan, Arabia, Ceylon, China (den ikke-okkuperte delen), India (britisk, fransk, portugisisk), Irak, Iran, Kypros, Libanon, Palestina, Sovjet-Samveldet, Syria, Transjordan, Tyrkia

Som **luftpost** kan mottas post til følgende land:

A) Europa: Belgia, Frankrike (unntatt noen navngitte Departementer) (ikke prospektkort), Færøyene, Gibraltar, Grønland, Irland, Island, Italia med San Marino (italienske områder under alliert kontroll), Malta, Nederland (områdene sør for Maas fram til den tyske grensen); tillatt er bare alminnelige og rekommanderte brev, brevkort; ikke prospektkort, Portugal, Spania med Andorra, Storbritannia, og Nord-Irland, Sveits med Lichtenstein, Tyrkia, Vatikanstaten.

Luftposttillegg 10 øre pr. 5 gram. Posten går med fly til England. Post til England skal være luftpostmerket på vanlig måte. Post til de andre landene som er nevnt ovenfor, blir sendt med fly til England og videre derfra med vanlige befordrings-

midler. Denne posten må merkes: «By air to England». Poststedene må påse at merkingen er i orden.

B) Afrika: Samtlige land. Luftposttillegg som nevnt under A) Europa. Posten går med fly til England og videre derfra med vanlige befordringsmidler. Den må være merket: «By air to England». Poststedene må påse at merkingen er i orden.

C) Amerika: 1) Nord-Amerika: Bermuda, Canada, De forente stater, Labrador, Miquelon, Newfoundland, St. Pierre. **Luftposttillegg 65 øre pr. 5 gram.** Posten går med fly til England og med fly videre derfra. Sendingene skal være luftpostmerket på vanlig måte. **2) Mellom-Amerika:** Bahama, Costa Rica, Cuba, Curacao, Dominica, El Salvador, Guadelope, Guatemala, Haiti, Honduras (rep. og brit.), Jamaica, Martinique, Mexico, Nicaragua, Panama (rep. og Kanalsone), Puerto Rico, St. Croix, St. Johns, St. Thomas, Trinidad, Virgin Islands. **Luftposttillegg 65 øre pr. 5 gram.** Posten går med fly over England til USA og blir sendt videre derfra med vanlige befordringsmåter. Sendingene må være merket: «By Air to U.S.A.». Poststedene må påse at merkingen er i orden. **3) Sør-Amerika:** Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guiana (britisk og fransk) Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, Venezuela. **Luftposttillegg, framsending og merking som nevnt under 2) Mellom-Amerika.**

D) Asia: Aden, Afghanistan, Arabia (de britiske poststedene Bahrein, Dubai, Muscat), Ceylon, China (den ikke okkuperte delen), India (brit., fransk, port.), Irak, Iran, Kypros, Libanon, Palestina, Sauditisk Arabia, Syria, Transjordan, Tyrkia. **Luftposttillegg 10 øre pr. 5 gram.** Posten går med fly til England og videre derfra med vanlige befordringsmidler. Sendingene må være merket: «By air to England». Poststedene må påse at merkingen er i orden.

E) Australia: Alle land m.v. unntatt Karolineøyene, Marianeøyene, Marshalløyene, Ny-Guinea og Palauøyene. **Luftposttillegg 90 øre pr. 5 gram.** Sendingene går med fly til England og med fly derfra. Sendingene skal være luftpostmerket på vanlig måte.»

Innholdet i rundskrivet – med små endringer – er også gjengitt i Sirkulære Nr. 21 av 10. august 1945.

Dirigeringsstemplene 'By air to England' og 'By air to U. S. A.'

Som det fremgår av Postens sirkulære Nr. 15 var det fra medio juni mulig å sende brevpost til alle kontinenter og de fleste land i og utenom Europa med luftpost via England og USA. All luftpostfrankert brevpost til Vest-Europa og kontinentene gikk via England. Post til USA og til land på det amerikanske kontinentet benyttet dels fly til England og flytransport videre derfra over Atlanteren, og dels fly fra Oslo til Stockholm. Ruten via Sverige, som gikk en gang i uken, hang seg på en svensk flyrute som gikk fra Stockholm via Reykjavik til New York. [Post til Øst- og Sør-Øst Europa, inkludert Polen og Tsjekkoslovakia, ble sendt over Sovjet-Samveldet].

Foruten luftpostbetalte brev, ble det fra juli/august måned også mulig å sende ordinært frankert overflatepost med skip fra Oslo og Bergen en gang i uken og også delvis over Gøteborg når det var skipsleilighet til England derfra. Ordinært frankert post til Amerika ble også sendt med skip fra Norge eller Sverige ved leilighet.

Av sirkulæret fremgår at det var poststedenes ansvar å påse at merkingen og frankeringen av luftposten var korrekt. Dette måtte være i orden før brevene ble oversendt den militære post og telegramkontrollen. Dersom brevet var utilstrekkelig frankert, skulle poststedene levere det tilbake til avsender for ytterligere frankering (se illustrasjon 23).

Det er i denne sammenheng at enkelte postale dirigeringsstempler med tekstene 'By air to England' og 'By air to U. S. A.' dukker opp på fåtall brev som har gått i lufrute over England. Dirigeringsstemplene er relativt sjeldne og finns bare på noen av brevene vi vet er blitt befordret med luftpost via England og via U.S.A. i perioden.

Utpå sommeren og høsten 1945 ble luftposttilleggene til land hvor posten ble befordret med fly til England og videre til mottakerlandene med overflatepost satt noe ned, først til **15 øre pr. 20 gram** for brev og **15 øre** for brevkort. Dette ble meddelt i Poststyrets rundskriv **Nr. 124 av 24. juli** til postmestrene og i Postens sirkulære **Nr. 21 av 10. august**, og dernest pr. **1. september** og **15. oktober** på luftpost til flere av landene hvor det nå var blitt innført luftpostruter fra England og hele veien fram (se portoanalyser i illustrasjonstekstene til de avbildete objektene).

Vi har så langt registrert fire ulike dirigeringsstempler, i. e. ett 2-linjestempel 'BY AIR/TO ENGLAND', her benevnt **type 1** (se **illustrasjon 11**), og ett 1-linjestempel i ramme med tekst 'By air to England', benevnt **type 2** (se **illustrasjonene 12 til 22**) og to typer 1-linjestempler 'By air to U. S. A.' med og uten ramme benevnt **type 1** og **type 2** (se **illustrasjonene 23 til 27**).

Nedenfor gis en oversikt over antall registrerte forsendelser av de ulike gummistemplene som forfatterne kjenner til. Vi regner med at det vil fremkomme flere forsendelser nå etter at forholdene rundt stemplene er dokumentert.

'By air to England' type 1 - (illustrasjon 11)

F: Oslo 12.6.1945 til Frankrike

1 kjent registrert forsendelse

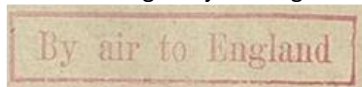


'By air to England' type 2 – (illustrasjon 12 – 22)

F: Oslo-Kampen 21.45 1945 til Sveits (sannsynligvis ikke påført før 11. juni)

S: Oslo 4.10.1945 til Hong Kong.

Mellom 15 og 20 kjente registrerte forsendelser

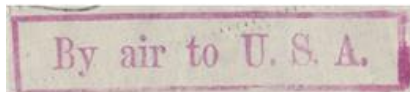


'By air to U.S.A.' type 1 – (illustrasjon 23 – 26)

F: Jar 14.6.1945 til Ecuador

S: Hamar 8.8.1945 til Brasil

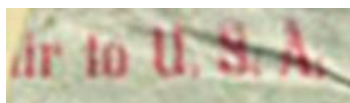
Under 5 kjente registrerte forsendelser



'By air to U.S.A.' type 2 – (illustrasjon 27)

F: Haugesund 23.VI.1945 til Canada

1 kjent registrert forsendelse



Vi vil argumentere for følgende hypoteser om hvor og på hvilke brev disse dirigeringsstemplene har blitt slått:

'By air to England' type 2, og 'By air to U.S.A.' type 1 er slått på utvekslingskontoret for utenlandsposten ved hovedpostkontoret i Oslo. Her er brevene blitt sortert og buntet. Øverste brev i buntene til de ulike destinasjonene (land eller kontinent) er påført

det aktuelle dirigeringsstempleet før pakking og transport i postsekk til frakttterminalen for lasting ombord på Englands-ruten. Bare unntaksvis er kjent et dirigeringsstempel som vi antar er påført ved Postkontrollkontor nr. 1 i Oslo ('By air to England' type 1 – se **illustrasjon 11**) før transport og avlevering. 'By air to U.S.A.' type 2 – se **illustrasjon 21** - er vi usikre på hvor er påsatt, men sannsynligvis ved postkontoret i Haugesund og IKKE ved utvekslingskontoret i Oslo.

At bare øverste brev i buntene har fått et dirigeringsstempel, er en velkjent praksis for bl.a. håndtering av samtidens O. A. T. (Onward Air Transmission) brev, sortert og pakket ved hovedpostkontoret i London. Det er sannsynlig at tilsvarende praksis også er blitt benyttet ved framsending av luftpostbetalt post via utvekslingskontoret for utenlandsposten. Poenget med stempelet var å få dirigert brev buntene riktig forsendelsesvei til sine destinasjoner.

En gjennomgang av kopiboken til Postens Intendanturkontor avslører at det den 6. juni ble tinget to (ikke navngitte) gummistempler og 200 luftpostposer av ulike størrelser for levering til Oslo postkontor. Bestillingen ble ekspedert fra intendanturkontoret 13. juni. Det er ikke bokført andre leveringer av gummistempler til Oslo postkontor i denne perioden. Det er nærliggende å anta at det her dreier seg om de to dirigeringsstemplene 'By air to England' (type 2) og 'By air to U.S.A.' (type 1) som trengtes til sorteringen av utenlandsposten som skulle befordres på de nystartede sivile flyrutene (pr. 11. juni) via England.

Nedenfor er vist et utvalg av brevene vi har registrert med de ulike dirigeringsstemplene som det henvises til i teksten.

'By air to England' type 1:



Illustrasjon 11.

Luftpostbetalt brev stemplet 'OSLO 12.6.45', adressert til Frankrike; kontrollert og påført stumt sirkelstempel ved Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo og dirigeringsstempel 'BY AIR / TO ENGLAND' (type 1) i ultramarin farge - trolig utført samme sted - ettersom kontrollstempelet og dirigeringsstempleet er slått med samme ultramarine stempelfarge. Dette uvanlige dirigeringsstempleet har trolig blitt benyttet kun en kort periode ved Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo inntil stempeltypene 'By air to England' type 2 og 'By air to U. S. A. type 1 ble tatt i bruk ved utvekslingskontoret for utenlandsposten ved Oslo postkontor. Etter ankomst til England er brevet sensurert og påført kontrollmerke P.C.90 'OPENED BY / EXAMINER 5351' i London og videresendt til Frankrike.

Portoregnskap: brev 0 - 20 gram: 30 øre;

Luftposttillegg 5 - 10 gram: 20 øre (2 x 10 øre) i henhold til sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945; totalt: 50 øre.

'By air to England' type 2:



Illustrasjon 12. Rekommandert brev (60 øre) stempelt 'OSLO - KAMPEN 21.4.45', adressert til Basel, Sveits.

Postforbindelsen med Sveits var i slutten av april brutt og konvolutten er påsatt returstampel med tekst «RETUR Postsambandet / brutt» ved Oslo postkontor. Om brevet er blitt returnert til avsender eller blitt liggende for avventing av åpning av postkommunikasjonene igjen, er uavklart. Brevet har blitt oversendt Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo og er her påført kontorets kontrollseddel ved kontrollør 231.

Returstempelet er annullert og konvolutten påført dirigeringsstempel 'By air to England' (type 2). På baksiden er brevet ankomststempelt Basel 20.VI.45, som bekrefter at det må ha blitt fraktet med en av de første flyvningene etter at de sivile flyvningene av post startet opp til Leuchars i Skottland. Brevet er kontrollert i London og påsatt en britisk kontrollseddel av typen PC. 90 'OPENED BY / EXAMINER / 409'.

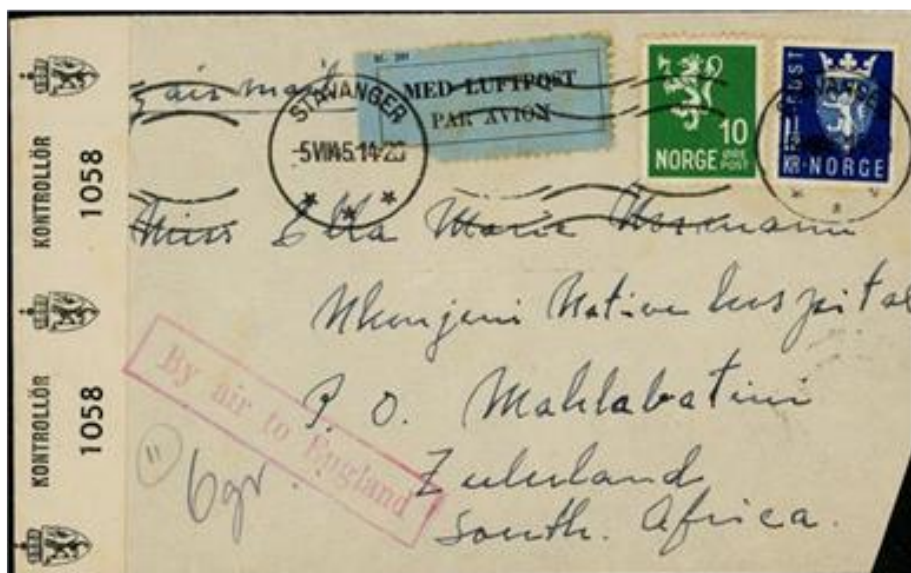
Porto 60 øre fremkommer slik: 30 øre for brev inntil 20 gram + rekommanderingsavgift 30 øre. Det er ikke oppkrevd luftposttillegg



Illustrasjon 13. Ordinært frankert utenlandsbrev (30 øre) til Sveits stempelt 'LILLEHAMMER 22.5.45', påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten ved Oslo postkontor. Konvolutten er påført kontrollseddel fra Postkontrollkontor Nr. 1 ved kontrollør 219 og i tillegg kontrollmerke P.C.90 'OPENED BY / EXAMINER 5702' i London før videresending til Sveits. Eneste mulige postvei til Sveits i mai-medio juni 1945 var via lufttransport til England, og brevet er derfor befordret som 'underfrankert' luftpost. Porto: brev 0-20 gram uten luftposttillegg: 30 øre.



Illustrasjon 14. Luftpostfrankert brev frankert (70 øre) stempelt 'OSLO/ BUREAU D'ECHANGE 20. 6. 45', sendt til Sveits. Konvolutten er stempelt med dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten ved Oslo postkontor; i tillegg påført kontrollseddel fra Postkontrollkontor Nr. 1 ved kontrollør 215 i Oslo og kontrollseddel P.C.90 'OPENED BY / EXAMINER / 5248' i London før videreforsendelse til Sveits med fly. Påskriften i øvre høyre hjørne «By air / to England» og «Switzerland» etter adressen er sannsynligvis påført av postkontoret, jfr Sirkulære fra Poststyret Nr. 15 av 19. juni, der det understrekes (Nota bene) at poststedene måtte påse at frankeringen med riktig luftposttillegg og merkingen av brevene var i orden. Medio juni ble det etablert lufttransport fra England til Sveits og brev til Sveits kunne fra da av framsendes med gjeldende luftposttillegg. Porto: brev 0 - 20 gram: 30 øre; luftposttillegg brev 15 - 20 gram: 40 øre (4 x 10 øre) i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945, totalt: 70 øre



Illustrasjon 15. Luftpostfrankert brev (160 øre) stempelt 'STAVANGER 5.VII.45', sendt til Zululand, Sør-Afrika. Konvolutten er påført kontrollseddel ved Postkontrollkontor Nr. 2 Stavanger ved kontrollør 1058 og påsatt dirigeringsstempel «By air to England» i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo Nede til venstre på konvolutten er anført vekt '6 gr' med blyant . Brevet er betydelig overfrankert og er trolig et kassebrev som ikke er blitt innlevert på postkontoret. Avsender må ha hatt uklarheter om gjeldende luftposttillegg ettersom brevet er frankert med hele 160 øre, som er taksten for et luftpostbrev for brev på 0-20 gram: 30 øre, pluss luftposttillegg for brev 5 – 10 gram: 130 øre (65øre x2); totalt 160 øre for et brev dersom det var blitt dirigert over U.S.A. Gjeldende portotakst for et brev til Sør-Afrika over England og videre med «vanlig befordringsmiddel» (overflatepost), - som var den vanlige befordringsveien til Sør-Afrika -, var for brev (0-20 gram): 30 øre, pluss luftposttillegg: 10 øre pr. 5 gram = 20 øre (10 x 2) i henhold til Poststyrets sirkulære nr. 15 av 19. juni; totalt 50 øre. Ettersom brevet ikke er forsynt med et «avbrutt luftpost» linjestempel i London, har det sannsynligvis blitt fraktet med fly helt fram til Sør-Afrika.



Illustrasjon 16. Luftpostfrankert brev (95 øre) stempelt 'LILLEHAMMER 20. VII. 45', sendt til Palestina. Brevet er kontrollert og påført kontrollseddel ved Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo ved kontrollør 582 og stempelt med dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. Porto: brev 20 – 40 gram: 50 øre; pluss luftposttillegg for brev 20 - 25 gram: 50 øre (10 x 5) i henhold til Postens sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945 ; totalt 100 øre. Brevet er underfrankert med 5 øre.



Illustrasjon 17. Luftpostfrankert brev (95 øre) stempelt 'HAGA 29.8.45', sendt til Kamerun, Fransk Vest-Afrika. Ultimo august var postkontrollen for de fleste land nedlagt. Konvolutten er påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. Porto: brev 20 -40 gram: 50 øre; pluss luftposttillegg: 30 øre (15 x 2) i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 21 av 10. august); totalt 80 øre. Avsender synes å ha frankert forsendelsen som et brev i laveste vektklasse (< 5 gram) for befordring via U.S.A. (30 øre for brev 0 – 20 gram; pluss luftposttillegg 65 øre; totalt 95 øre). Brevet er overfrankert med 15 øre i forhold til den aktuelle reiseruten.



Illustrasjon 18.

Rekommandert luftpostfrankert brev (105 øre) stemplet 'STRØMMEN 7.9.45', adressert til Nederland.

Konvolutten er påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo.

I september var det ikke lenger norsk kontroll av post til utlandet.

Porto: brev 20 - 40 gram: 50 øre, pluss rekommenderingsavgift: 30 øre; pluss luftposttillegg: 30 øre (15 øre pr 20 gram); totalt 110 øre, dvs brevet er underfrankert med 5 øre. Kryss med blå fargestift foran og bak på konvolutten gjaldt for merking av rekommanderte sendinger.



Illustrasjon 19.

Luftpostfrankert brev (95 øre) stemplet 'DRAMMEN 27.8.1945', sendt til Ahmednagar, Britisk India.

Konvolutten er påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. Brevet er sensurert og påsatt kontrollseddel i India.

Porto: brev 20 - 40 gram: 50 øre; pluss luftposttillegg for brev 20 - 25 gram: 50 øre (10 x 5) i henhold til luftposttillegg av 24.7. 1945, jfr. Poststyrets sirkulære Nr. 21.I./1945 av 10. august 1945; totalt 100 øre. Brevet er underfrankert med 5 øre.



Illustrasjon 20

Luftpostfrankert brev (40 øre) stemplet 'ULLEVÅL HAGEBY 1.10.45', sendt til Torshavn, Færøene.

Konvolutten er påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. Brevet har gått med fly til England og med skip skip videre til Færøene, som angitt ved at luftpostetiketten er annullert med rødt «avbrutt luftpost» stempellinjer i London.

Porto: brev 0 - 20 gram (Norden): 20 øre; pluss luftposttillegg: 15 øre (i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 21.I./1945 av 10. august 1945, og Poststyrets sirkulære Nr. 16. I./1945. av 7. september 1945 til poståpnerne); totalt: 35 øre. Brevet er overfrankert med 5 øre.



Illustrasjon 21.

Luftpostfrankert brev (45 øre) stempelt 'OSLO-MAJORSTUA 15.10.45', sendt til Cairo, Egypt.

Påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. Fra England har brevet gått med skip til Egypt, noe som fremgår ved at luftpostetiketten er annullert med rødt «avbrutt luftpost» stempellinjer i London.

Porto: brev 0 - 20 gram: 30 øre; pluss luftposttillegg 0 - 20 gram: 15 øre (i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 21.1./1945. av 10. august 1945, og Poststyrets sirkulære Nr. 16. I. /1945. av 7. september 1945 til poståpnerne); totalt 45 øre



Illustrasjon 22.

Luftpostfrankert brev (115 øre) stempelt 'OSLO 4.10.45', sendt til Hong Kong; påført dirigeringsstempel 'By air to England' i ramme (type 2) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo.

Konvolutten er i tillegg stempelt: O.A.T. (Onward Air Transmission) i London for flypostbefordring på strekningen fra England til Hongkong.

Porto: brev 0 - 20 gram: 30 øre; pluss luftposttillegg for brev < 5 gram: 85 øre, som var portotaksten for flypost på hele strekningen fra Norge via England til Hong Kong (jfr. Poststyrets sirkulære Nr. 16. I. /1945 av 7. september 1945 til poståpnerne); totalt 115 øre

'By air to U.S.A.' type 1:



Illustrasjon 23.

Luftpostfrankert brev stempelt 'JAR 15.5.45', sendt til Quito, Ecuador, og påført dirigeringsstempel 'By air to U.S.A. i ramme (type 1) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo.

Konvolutten er stempelt med stumt sirkelstempel ved Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo. Brevet har først vært frankert som overflatepost (30 øre) og blitt stempelt 'JAR 15-5-45'; men ettersom eneste tilgjengelige postrute var med fly via U.S.A er brevet levert tilbake til avsender for tilleggsfrankering med luftpostavgift. Luftposttillegget på 130 øre (NK245; 15 øre x 2 + NK 277? = 1 kr) er etter ny innlevering stempelt 'JAR 14.6.45'.

På venstre side av konvolutten har det vært påsatt et frimerke med pålydende 1 kr (NK 277?) som har falt av under postbehandlingen. Brevet har passert amerikansk postkontroll 2 ganger og er påsatt kontrollsedler på venstre og høyre side; ankomststempelt Quito 29.VII. 45.

Porto: brev 0 - 20 gram: 30 øre; pluss luftposttillegg 5-10 gram: 130 øre (2 x 65) i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945; totalt 160 øre





Illustrasjon 24.

Rekommandert luftpostfrankert brev (320 øre) stemplet 'ÅLESUND 20.6.45', sendt til New York, USA. Påsatt kontrollseddel ved kontrollør 1237 ved Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo.

Konvolutten er påført dirigeringsstempel 'By air to U.S.A.' i ramme (type 1) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. På høyre side påsatt amerikansk kontrollseddel.

Portoen fremkommer slik: brev 0 - 20 gram: 30 øre; pluss rekommanderingsavgift: 30 øre; pluss luftposttillegg 15 - 20 gram: 260 øre (4 x 65) i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945; totalt: 320 øre



Illustrasjon 25.

Luftpostfrankert brev (490 øre) stemplet 'BERGEN 2.8.45', sendt til Rio de Janeiro, Brasil.

Konvolutten påført stum sirkel kontrollstempel ved Postkontrollkontor Nr. 2 i Stavanger og dirigeringsstempel 'By air to U.S.A.' i ramme (type 1) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo.

Porto: brev 20 - 40 gram: 50 øre; pluss luftposttillegg 30-35 gram: 455 øre (7 x 65) (luftposttillegg i henhold til sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945); totalt: 490 øre



Illustrasjon 26.

Luftpostfrankert brev (95 øre) stemplet 'HAMAR 8.8.45', sendt til Bahia, Brasil.

Konvolutten er påsatt dirigeringsstempel 'By air to U.S.A.' i ramme (type 1) ved utvekslingskontoret for utenlandsposten i Oslo. Påsatt kontrollseddel ved Postkontrollkontor Nr. 1 i Oslo ved kontrollør 508.

Porto: brev 0 - 20 gram: 30 øre; pluss luftposttillegg for brev < 5 gram = 65 øre (i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945); totalt 95 øre

'By air to U.S.A' type 2:



Illustrasjon 27.

Luftpostfrankert brev (95 øre stemplet 'HAUGESUND 23.VI.45', adressert til Nova Scotia, Canada.

Konvolutten påsatt kontrollseddel ved Postkontrollkontor Nr. 2 Stavanger ved kontrollør Nr. 1158 og dirigeringsstempel 'By air to U.S.A.' uten ramme (type 2 – uklart hvor er påsatt, men muligens ved postkontoret i Haugesund).

I tillegg er påført et kontrollstempel i rødt fra postkontrollen i Canada.

Porto: brev 0 - 20 gram: 30 øre; pluss luftposttillegg < 5 gram: 65 øre (i henhold til Poststyrets sirkulære Nr. 15.1./1945 av 19. juni 1945); totalt: 95 øre

Rune Heggdal, Bjørn Muggerud, Bjørn Schøyen og Egil H. Thomassen har gitt oss tillatelse til å dokumentere og registrerte objekter i deres private eie. Gunhild Reiby ved Norges Postmuseum har hjulpet oss med oppsporing av viktige kilder om luftposttakster og flyruter i den aktuelle perioden. Kristian Aune har sendt forfatterne et avbildet avisutklipp (illustrasjon 10). En stor takk rettes til alle.

Kilder:

Andreassen, Svein 1995.	Norge. Postveier og sensur under den annen verdenskrig. ' Norsk Filatelistforbund og Filatelistisk Forlag A/S Oslo/Bergen.
Arkivalia. Riksarkivet.	RA/RAFA-5942. Norges Luftfartstyre. RA/RAFA-4978. Forsvaret. Distriktskommando Finnmark.
Cornelius, David 1981.	Britisk Felpost i Norden 1940 – 47. Posthistoriske Studier. Posthistorisk Forlag. Hobro. Danmark.
Davis, Alec 1981.	RAF Norge 1945. I Cornelius, David: side 58 – 61 - Britisk Felpost i Norden 1940 – 47. Posthistoriske Studier. Posthistorisk Forlag. Hobro. Danmark.
Norges offisielle statistikk X. 116.	Norges Postverk 1945. Aschehoug & Co., Oslo.
Poststyrets Sirkulærer Nr. 14., 15., 21., 24., 26/1945.;	
Poststyrets Sirkulærer til poståpnerne Nr. 13., 14., 16., 19., 20/45.;	
Poststyrets Rundskriv til postmestrene nr. 124., nr. 126., nr. 204/1945.	
Postens dirigeringslister.	1. Dirigering av A- og B-posten fra Norge til utlandet. Alminnelige merknader og IV. Tilleggsavgiftene for luftpost Nr. 4., Nr. 5., Nr. 6., Nr. 7./1945
Schumacher, Trond 2019.	Sjøforsvarets postkontroll og alliert Fieldpost Office no. 391 i Tromsø under frigjøringen i 1945. Tidsskrift for Krigs- og Felpost 2019 (4): 4 – 10.
Schumacher, Trond & Torstad, John 2021.	'Den militære utenlandsposten mellom Norge og Storbritannia i frigjøringsåret 1945. Tidsskrift for Krigs- og Felpost 2021 (3): 4 – 10.
Schumacher, Trond & Torstad, John 2021.	Den sivile utenlandsposten og bruk av gummistemplene 'By air to England' og 'By air to U.S.A.' i frigjøringsåret 1945. Tidsskrift for Krigs- og Felpost 2021 (4): ? - ?
Thomassen, Egil H. 1998.	Norwegian Air Mail. Norsk Filatelistforbund og Filatelistisk Forlag A/S Oslo/Bergen.
Torstad, John, 1991.	Den Militære Post- og Telegramkontrollen 1945-1946. Planlegging og gjennomføring. Utrykt manus.

En versjon av artikkelen er tidligere publisert - i to deler - i 2 påfølgende numre av TKF (2021).

BUDSTIKKA

mottar trykningsbidrag fra følgende firmaer

Kjell Germeten AS

Posten Norge, Frimerketjenesten

Skanfil Auksjoner AS

Skanfils Moldenhauer-auksjon

Norsk Posthistorisk Selskap takker for bidragene.

