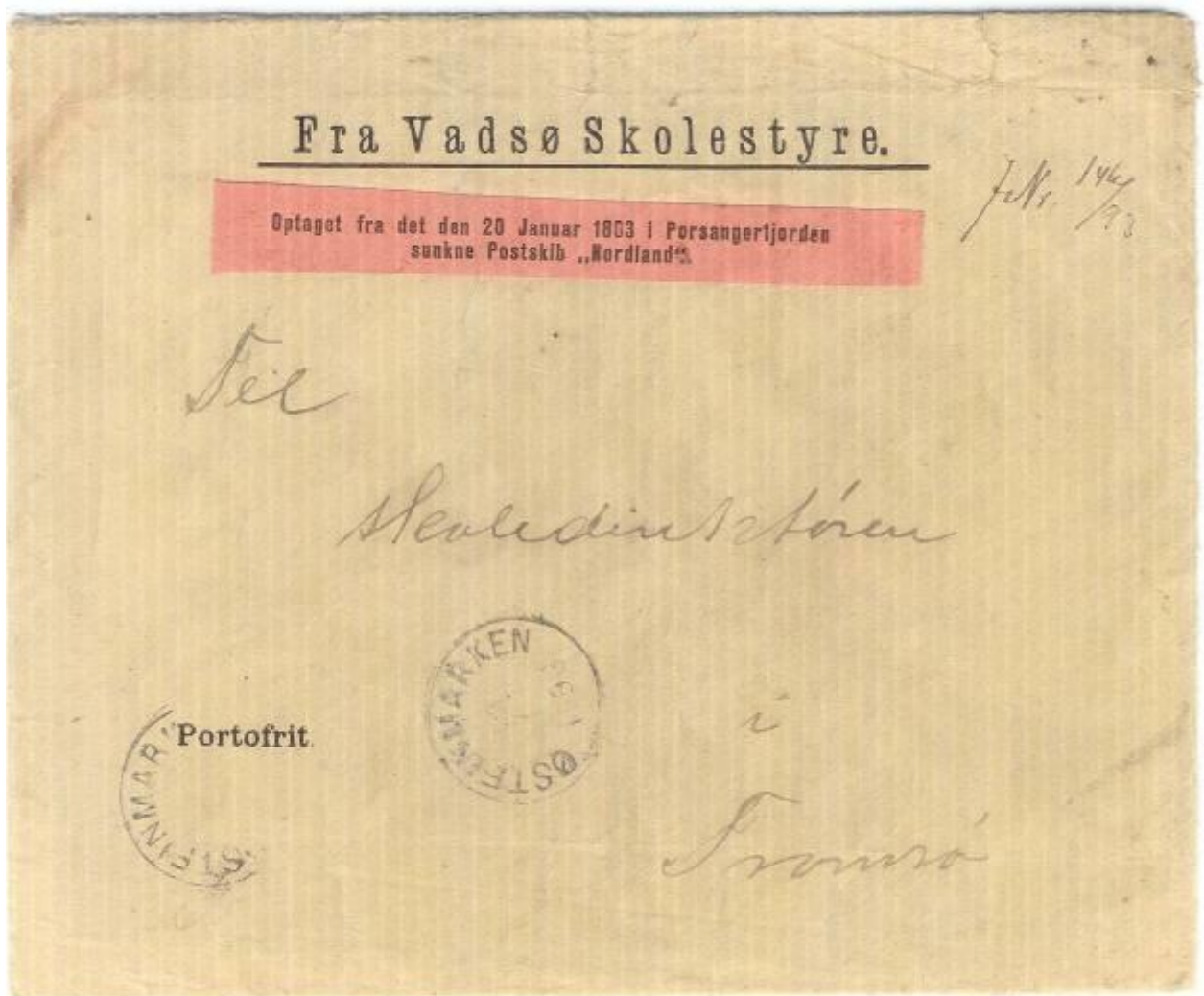


Månedens brev - Juli 2009

**D/S Nordlands fart og
forlis på Østfinmarken
vinteren 1892-93**

Trond Schumacher





På mars-auksjonen til Enger dukket det opp en konvolutt som skapte ilter budgivning og sus i salen etterhvert som budene fløy opp mot 6 x utrop. Konvolutten hadde påklebet en strimmel rosa papir med tekst: *"Optaget fra det den 20. Januar 1893 i Porsangerfjorden sunkne Postskip "Nordland"*.

Følgelig dreide det seg om et stykke havaripost; men kunne det alene forklare den store interessen? Nepp! Stempelet som satt igjen på konvolutten etter at frimerket var blitt vasket av i salt sjøvann, var nok også med på å bestemme prisen på hele 13500 kr. pluss pluss. At D/S Nordland benyttet stempelet "Østfinmarken" vinteren 1892/93 var ikke registrert tidligere. Likeledes er datoen "12.1.1893" en måned senere enn siste dags registrering av stempelet i Danielsen og Langangen 1994.

Dessuten; det budgiverne i salen neppe hadde fått med seg var at det hadde gått mer enn 25 år fra denne unike konvolutten først ble oppdaget og avbildet i NFT til den dukket opp for salg hos et av våre auksjonsfirmaer!

NFT 1981 (2): 56-57

Under overskriften "En konvolutt og et skipsforlis" rapporterte Kjell Johnsen i NFT 1981 om denne spesielle konvolutten, funnet under opprydding i et skolearkiv i Tromsø. Etter å ha studert avisen "Nordkap", som i sin tid utkom i Hammerfest, kunne Johnsen bekrefte enkelte opplysninger rundt forliset og berging av posten. Men som Johnsen skriver: *"Hvor mye post som ble berget, har jeg ikke kunnet bringe på det rene, heller ikke hvordan denne er blitt behandlet. Nevnte konvolutt har på baksiden stempel "Hammerfest 4 VII (skal være VIII !; jfr.*

avbildete stempel)", som vel er den dato brevet er viderebefordret til Tromsø. Hammerfest postkontor kan ikke gi opplysninger, da alle arkiver gikk tapt under evakueringen i 1944. Heller ikke Postmuseet har opplysninger om havariposten. . . . Det ville vært hyggelig å kunne fått nøstet opp denne historien om en konvolutt og et forlis med opplysninger om berget postmengde og behandlingen av denne. Kanskje noen av leserne kan hjelpe?"

At det skulle gå hele 26 år før noen, inspirert av auksjonsresultatet og en hyggelig prat med konvoluttens nye eier, bestemte seg for å ta en tur på Riksarkivet for å sjekke ut denne skipsposthistorien i Poststyrelsens arkiver, er noe mer enn man kan forvente. Men "bedre sent enn aldri".

Østfinnmarkruten

Først litt om Østfinnmark-ruten og bakgrunnen for skipsforliset. I 1869 overtok Det Bergenske og Det Nordenfjeldske Dampskipsselskab statens rutefart på Øst-Finnmark (To-ruten) mellom Hammerfest og Vardø (Vadsø). Selskapene satte inn D/S Nidelven og D/S Nordstjernen i fast rute om sommeren. Fra 1870 ble også Hamburger-ruten (En-ruten) mellom Hammerfest og Hamburg forlenget til Vadsø, slik at også D/S Finnmarken, D/S Håkon Jarl og D/S Nordland kom inn i rute på Østfinnmark, fra februar til oktober. Skipsfart til Øst-Finnmark vinterstid var utelukket på grunn av manglende fyrlykter og sjømerker. På slutten av 1880-tallet bedret imidlertid dette seg noe.

En tredje ukentlig postrute til Tromsø og Hammerfest kom i gang fra 1.1. 1887. I indredepartementets kontraktforhandlinger med selskapene ble det, for Østfinnmarkens vedkommende, bevilget 6000 kr. til en tredje ekstraordinær vintertur mellom Hammerfest og Vardø. I 1889 vedtok Stortinget å fornye overenskomsten med dampskipsselskapene for 3 nye år. I den endelige kontrakten forpliktet selskapene seg til å utføre flere turer på Østfinnmarken i månedene november til februar, mot en godtgjørelse av 6000 kr. pr. tur. Dersom selskapene ville påta seg å trafikkere ruten tre ganger også i vintermånedene, slik at ruten kunne bli fjortenedaglig om vinteren, skulle selskapene godtgjøres med 15000 kroner; turene skulle utføres av et dampskip som selskapene holdt stasjonert i Hammerfest om vinteren. Til disse turene ble det endelig gitt bevilgning i 1890.

I 1892 ble kontrakten mellom selskapene og indredepartementet fornyet. Departementet forlangte at det i oktober skulle være ukentlig istedet for fjortenedaglig fart til Østfinnmarken og at det skulle settes i gang en fjortenedaglig vinterrute mellom Hammerfest og Vadsø fra november til februar. Av statsbidraget til hovedruten (En-ruten), som fra 1890 beløp seg til 188 320 kr, var 33000 kr. å anses som godtgjørelse for de syv vinterturene til Østfinnmarken. På denne måten, fra november 1892, kom det endelig i gang en fjortenedaglig dampskipfart mellom Hammerfest og Vadsø hele vinteren igjennom.

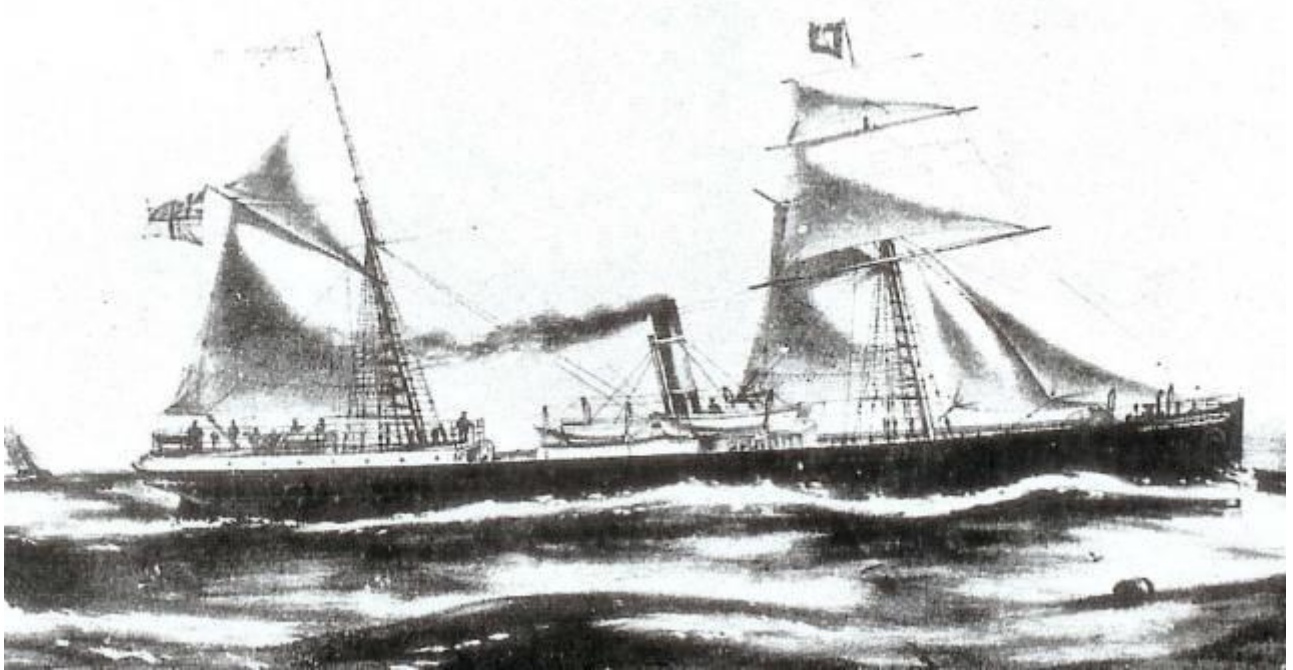
Det er her D/S Nordland kommer inn. Kapteinen på D/S Nordland var nemlig den som sa seg villig til å forsøke å trafikkere ruten mellom Hammerfest og Vadsø også vinterstid, til tross for problemene med dårlig vær, mørketid og manglende lykter. Høsten 1892 ble skipet stasjonert i Hammerfest og fra november 1892 satt inn i ruten østover.

"Østfinnmarken"- stempelet ble tatt i bruk i skipsruten på Østfinnmarken fra første dag da de private dampskipsselskapene overtok farten i januar 1869. Den avbildete stripe på NK14, stemplet 7. 1. 1869, er så langt tidligste registrerte bruk av stempelet, også det flere måneder tidligere enn registreringen i Danielsen og Langangen [Fig.]. Med henvisning til konvolutten på Engers auksjon, vet vi nå at stempelet var ombord på D/S Nordland vinteren 1892-1893 og at det forsvant i dypet den 19. 1. 1893 om kvelden (se nedenfor).

Avstemplingen "Østfinnmarken 12.1.1893", er trolig så nær siste dag for bruk av stempelet man kan komme.

D/S Nordland

D/S "Nordland" var en ståldamper på 127 ½ kommerselester med rett oppstigende bau, master rigg og seil, roterende propell, 166,7 fot lang, 346 netto tonn vekt, og med en maskin på 80 hk som gjorde 10 knops fart. Båten var noe større enn Håkon Jarl, og egnet seg godt under de harde værforholdene i kysttrafikken i nord.



D/S Nordlands fart og forlis på Østfinnmarken vinteren 1892-93

Hva sier originalkildene om posthistorien, skipsforliset og bergingen av havariposten?

Først et opplysende brev i Poststyrelsens arkiver, stilet til Hr. Postexpeditør K. Jansen, datert 21 Oktober 1892 (J. nr. 2148/92F):

"Det meddeles herved at man antager Dem til indtil videre under de Bergenske og Nordenfjeldske Postskibes Vinterruter at forrete som Postexp. II på Østfinnmarksturene mellem Hammerfest og Vadsø. Jansens Tjeneste paa Østfinnmarksturene tager sin Begyndelse med Afgang fra Hammerfest den 13. n. Maaned."

Postekspeditør Jansen ble følgelig satt til å betjene posten ombord på D/S Nordland fra første vintertur 13.12.1892.

I telegram til Poststyrelsen av 3.1.1893 fra postekspeditør Jansen, heter det videre:

"Nordland ankommet Vardø 6 døgn forsinket, frostrøg. Afgang i dag usannsynlig. – Postmesteren i Vardø anseer omtrent umulig at faa sendt Vadsøposten overland (J. nr. 2.1/93A).

Som vi ser, ble det raskt erfart at de stramme rutetidene, som ikke tok hensyn til vær og vind, var umulig å overholde. Forsinkelser ble det også på 4. tur fra Vardø, med forventet avgang 14. januar og beregnet ankomst i Repvaag 16. januar; den 19. januar hadde skipet ennå ikke nådd fram til Repvaag . . .

Da smalt det!

Kl. 1. middag den 20. januar mottok Poststyrelsen i Christiania følgende telegram fra postekspeditør Jansen: *"Nordland" stødte igaaftes kl. 10 - Tamsøgrunden mellem Repvaag og Kistrand -, Værdiposten reddet, men adskilligt ødelagt af søvand, alt andet tabt. Skibet var forsvundet omtrent 30 minutter efter stødningen. Er nu i Repvaag"*(J. nr. 258/93A).

Samtidig tikket det inn et telegram fra postmester Kjær i Vardø: *"Følgende skrivelser bortkommet ved Nordlands forlis; Inkassasjonsfortegnelsen, Fortegnelse over indbetalte, udbetalte, indenrigske postoppkrav 4de kvartal, Statistikken for 4de kvartal fra postkontoret, og samtlige poståbnerier. Gjenparter sendes snarest. Vardø værdipost meldes reddet, derimod meget store brevposter gaaet tabt. Få pakker medfulgte Nordland herfra"* (J. nr. 259/53A).

Samme kveld innkom et telegram fra skipsfører Olsen om bord på Haakon Jarl i Hammerfest: *"Grundet "Nordlands" forlis - Repvaag- "Haakon Jarl" afgaaet nordover for at afhente post og passagerer"*.

Den 21. januar kl 11. 15 på formiddagen innkom et telegram fra Dampskibskontoret til det Nordenfjeldske i Trondhjem: *"Kong Halvdan" 3die nordgaaende torute tur overtager lokalruten Hammerfest- Vadsø. 5te sydgaaende torutetur fra Hammerfest 24.1 indstilles hvorom anløbsstederne underrettes"*.

Den 22. januar, nesten 3 døgn etter forliset, mottok poststyrelsen i Christiania et nytt telegram fra postekspeditør Jansen, nå ankommet Hammerfest, etter at han og passagerer var blitt plukket opp av Haakon Jarl: *"Da Tanen maatte sløifes paa grund af Frostrøg og storm, gikk ogsaa Post østenfra til Tana tilbunds. Jansen (postekspeditøren på Nordland)"*.

Som vi ser er det fortsatt sparsomt med opplysninger, men nok til å forstå at passasjerer og mannskap ble berget, men at en betydelig mengde post hadde havareert.

Men så, den 4. februar kom den redegjørelsen som Poststyrelsen ventet på; fra kaptein Søren Steen på D/S Nordland, avgitt under "Sjøprotest" i Hammerfest den 22. januar, og fra postekspeditør Jansen, i brev datert Hammerfest den 24. januar 1893 angående posten (j. nr. 459/1893A):

"[Kopi] Aar 1893 den 22de januar indfandt dampskibsfører Søren Steen sig paa Notarialkontoret og begjærede at faa nedlægge søprotest i anledning af det af ham førte dampskib "Nordland"s forlis den 19de dennes. Skibet tilhører det nordenfjeldske dampskibsselskab og vides ikke at være assureret. Ladningen bestod af Stykgods, men hvorvidt den var assureret, vides ikke. Han forklarer at han den 16de Januar om morgenen afgik fra Vadsø og efter anløb af mellomliggende steder Torsdag den 19de kl 5 ½ eftmd. anløb Sværholt og derfra styrede over Porsangerfjorden paa fyrlampen ved Repvaag. Kursen da SV ¾ V, kl. 8.25 forandredes kursen Syd. Stod da midt i farvandet mellem Sjaaholmen og fyrlygten; kursen beholdtes Syd indtil 8.35, da den forandredes til 5 ½, hvorefter Repvaagnæs havdes lidt agtenfor tvers Kl. 8.45. Veiret var i det hele laget meget siglbart med frisk bris af SV, luften halvklar, af og til med temmelig sterkt nordlys. Føreren, hvis uhr gikk 15 minutter hurtigere end skibets uhr, efter hvilket tiderne i journalen er opgivet, kom paa brættet da kl. var 8 ¼ efter skibetsuhr. Han forblev paa brættet til en stund efter at skibet havde sat kurs mod Repvaagnæs. Da han kom op, var lods Johnsen tilstede, og han konfererede med ham om

kursen, der kl. 8.45 blev sat til SSV $\frac{1}{2}$ V, hvilket skeede under lods Pedersens vagt. Lods Johnsen havde da forlatt brettet. Kapteinen var flere gange og undersøgte compasset, og (da) han gaar paalagdes rormanden at holde denne kurs, hvori ogsaa lods Pedersen var enig. Efter at have forvissat sig om at rormanden holdt kursen stødt, forlod han brettet, hvorefter han varskoede 2den styrmand om at indtage hans plads og paalagde denne at holde SSV $\frac{1}{2}$ V og at undersøge compasset stadig for at forvise sig om, at opgivne kurs holdtes nøiagtig. Efterat kapteinen havde gjort sig en runde agterud, begav han sig op i bestiklugaret, hvor han ordnede en del biletter, og medens han holdt paa dermed, stødte skibet. Det forekom ham, som om det var stødt paa et isflag. Han sprang straks op, og skibet tog grund da et par gange sterkere. Maskinen var stoppet umiddelbart efter første grundstøtning, men maskinrummet fyldtes øieblikkelig med vand, og det gikk saa hurtig at man straks maatte beordre baadene paa vandet, og i disse reddede passagerer og mandskab sig paa land efter en roing paa henved 2 geografiske mil. Skibet sank i løbet af en halv time og blev intet reddet af passagerers eller mandskabs tøi.

Kapteinen formener at skibet ma være stødt paa en hidtil ukjendt grund, der ifølge bestikket ligger paa 70 o 38' n. b. og 25 o 36' l. ø.f. G. Da skibet tok grunden var kursen SSW efter 2den styrmandens forklaring, idet den af lodsens var forandret fra SSW $\frac{1}{2}$ W circa 10 minutter før skibet tog grund. Denne forandring af kursen skeede uden kapteinens vidende, men er han enig i, at ogsaa denne kurs var rigtig. Ved leiligheden var det springtid og skibet gikk over grunden ved lavt vande. Thi protesteres herved i undertegnede notarialvidnes overvær mod at dampskibet "Nordland"s overomhandlede forlis i nogen maade kommer føreren til last, idet dog enhver ret forbeholdes.

Olaf Simonsen kst. Som notarialvidne C. Lindberg"

Et almanakk-vedlegg (kopi) i journalen oplyser følgende:

Mandag 16de januar. Kuling af sydlig, frosttaage. Kl 6 fmd afgik fra Vadsø; kl. 2. eftmd. Fra Vardø, kl. 6 eftmd. Ankrede i Syltefjord med begge ankre for natten. Læns skib.

Tirsdag 17de januar. Vind og veir som igaar. Kl. 4 fmd afgik fra Syltefjord. Kl. 8 ved Berlevaag. Vagge kunde ikke anløbes grundet storm og frostrøg. Kl. 6 eftmd. Ankom Mehavn, hvor ankrede for begge ankre, 45 fv. Kjetting. Tiltog til orkanagtig storm og med frosttaage. Satte vagten. Læns skib.

Onsdag 18de januar. Orkanagtig storm fra S – SSV. Frosttaage. Forblev liggende i Mehavn hele dagen. Kl. 8 efterm. Satte vagten. Læns ski b.

Torsdag 19de januar. Storm fra SW, blandet luft. Kl 5 $\frac{1}{2}$ fmd. Afgik fra Mehavn. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ efterm. Fra Lebesby. Kl. 5 $\frac{1}{2}$ eftmd. Ved Sværholt. Styret over fjorden paa fyrlampen ved Repvaag. Kursen SW $\frac{3}{4}$ W kl. 8.25 efterm. Forandret kursen Syd. Stod da midt i farvandet mellem Sjaaholomen og fyrlygtenj. Kl. 8.35 efterm. Forandret Kursen S $\frac{1}{2}$ W. Kl 8.45 efterm. havdes Repvaagnæs lidt agtenfor tvers. Frisk bris fra SW. Luften halvklar, af og til temmelig sterkt nordlys. Veiret i det hele taget meget siglbart. Kl. 8.45 eftmd. forandret kursen SSW $\frac{1}{2}$ W. Kl. 9.23 eftmd. Forandrede kursen SSW. Kl. 9.30 eftmd. Tog skibet grunden først svagt et par gange, umiddelbart efter noget sterkere. Maskinen blev efter signal stoppet ved første støtning. Tidsforløbet mellem første og sidste stød var circa 10 sekunder. Da skibet stødte var 2den styrmand, Aarøe, og lods Pedersen paa brettet, i maskinen 1ste maskinist Olsen og fyrbøder G. Rønning. Ved andet stød strømmede vandet saa voldsomt fra bunden ind i maskinrummet paa bagbords side, at maskinisten netop fik tid til at stoppe maskinen og

fyrbøderen til at aabne lidt paa sikkerhedsventilen, førend de hurtigst maatte komme sig paa dæk. Maskinrummet fyldtes paa et par minutter. Straks skibet stødte og melding kom, at maskinrummet hurtig fyldtes, beordredes alle baade paa vandet, hvilket gikk temmelig hurtig. Passagerer og mandskab beordredes straks i baaderne, da vandet steg hurtig i rummene. Skibet sank circa 30 minutter efter stødet, og circa 10 minutter efterat sidste baad havde lagt fra siden. Fra kl. 8 til 9 ½ var matros Edvard Johannesen til rors. Matros Strøm havde netop taget roret, da skibet stødte. Baadene styrede ret undaf sø og vind og landede ved Repvaag, hvor mandskab og passagerer kom velbeholdne i land, men med tab af alt sit tøj. Af post reddedes kun bancoen. Passagerer og mandskab udgjorde 42 personer. Stedet, hvor skibet stødte, maa efter al sandsynlighed være en hidtil ukjendt grund. Skibets dybgaende var omtrent 12 fod agter og 10 fod forud. Lasten bestod af 82 bl. Fisk og en del vildt samt nogle enkelte andre kolly. I forrummet var 250 td. Kul til skibsbrug. Skibets plads ifølge bestikket var , da det stødte 10 o 38' u. b. og 25 o 36' l ø.f.G. Dets fart var antagelig 9 knob. Skibet gled over grunden uden krængning og hæving og uden at støderne merkbart hemmede skibets fart. Ingen af skibets papirer reddedes. S. Steen (skipsfører).



Endel av besetningen ombord i D/S Nordland.

Langt mer interessant er de posthistoriske opplysningene om mengde post og behandlingen av denne, slik det fremgår i brev av 24. januar 1892 fra postekspeditør Jansen:

”Anggaende redningen og tabet af post ved dampskibet ”Nordlands” forlis tillader jeg mig herved i ærbødighed at indsende følgende indberetning:

Skibet stødte den 19de januar 1893 kl 9 ½ efterm. Omtrent 2 mil indenfor Repvaag. Jeg opholdt mig da i postlugaret, hvor jeg netop var gaaet tilkøis. Efter at have taget paa mig nogle Klæder sprang jeg op paa stormdækket for at undersøge, hvorledes det stod til. Da jeg havde seet, hvorledes situationen var, løb jeg ned i postkontoret, hvor jeg laasede op skufferne, hvori verdiposten laa, og kastede denne ned i en sæk, uden at der var tale om tid til at bundte brevene. Da jeg havde bundet om Sækken og sat den klar ved døren, løb jeg op paa dækket for at se, hvor meget skibet var sunket. Paa dæk var man da i fuldt arbeid med at faa baadene klar. Da jeg saa, at dette arbeid vilde medtage endnu ogle minutter, sprang jeg igjen ned i postkontoret for at gaa i gang med redningen af den øvrige post. Jeg begyndte da med at pakke sammen den fra Vadsø og Vardø til Hammerest og sydenfor liggende steder direkte pakkede post, som jeg havde liggende i postskabet, der om bord i dampskibet ”Nordland” stod i direkte forbindelse med postlugaret. Dette arbeid medtog omtrent 2 minutter. Foruden 1 sæk til Kristiania fra Vardø blev en af de store sækker merkede ”Nordlands amb. Postekspedisjon” fuld af den post, som laa i skabet. Efter at have bundet for den, var jeg igjen oppe paa dækket. Man holdt da paa at gaa i baadene paa bagbords side; en var roet. Der arbeidedes paa at faa styrbords livbaad paa vandet. Jeg løb igjen ned og begyndte paa at pakke ned den post, som jeg havde løs i reolerne, idet jeg tænkte paa muligens at faa en til at hjælpe mig med at faa sækkene op paa dækket, naar man var ferdig med baadudsætningen. Da trappen fra mellemdækket til stormdækket var brat og trang, var det mig umulig alene at faa dem op. Jeg havde ogsaa faaet revet ud af reolerne omtrent al post og kastet ned i en sæk, da det i en saa betænkelig grad begyndte at ”skulpe” lige under det sted, hvor jeg stod, at jeg ikke længre vovede at forblive i lugaret, men tog værdisækken og sprang op. Forrummet var da fuldt. Man var, da jeg kom op, begyndt at gaa ned i styrbords livbaad. Jeg gikk ned i faldrebet og raabte til dem som var i baaden, om de kunde tage med verdiposten, men det kunde ingen gjøre, da de havde arbeid nok med at holde baaden klar af faldrebet og skibssiden; denne laa nemlig mod vinden og søen. Jeg maatte da kaste sækken, som ogsaa faldt ned i bunden af baaden agterud. Selv trængte jeg mig mellem de folk, som kom nedad faldrebet og skibssiden og paa dækket igjen og sprang framover for at forsøge paa om muligt iallefald at faa med mig den mindste af sækkene; men da jeg var kommen til forkant af maskinskylliget, mødte jeg skibets fører, der sagde til mig, at jeg hurtigst maatte se til at komme i baaden, da skibet hvert øieblik kunne synke og kjedlen springe. Jeg maatte da ned faldrebet igjen foran føreren, hvorpaa vi hoppede i baadene. Efterat vi var kommet klar af skibet, begyndte jeg at spørge efter bancoposen, som laa agterud, medens jeg selv sad ved den forreste aare, men der var saa mange i baaden, og alle saa optaget med at greie den for ikke at komme tvers i søen, der var temmelig høi, at der hengik lang tid, før jeg kunde faa fat i den. Da dels baaden var læk og dels søen slog over den, blev posten gjennemblødt og temmelig maculeret. Da vi var kommet iland i Repvaag, stillede der postaabneren der sit kontor til min disposition, og der tørrede og reparerede jeg de maculerede breve saa godt, som tiden og omstændighederne tillod. Posten afgik fra Repvaag den 21. januar kl. 6 fmd. med dampskibet ”Haakon Jarl”, der udførte Nordlands rute fra og med Kistrand til Hammerfest. Jeg tillader mig at vedlægge koiper af journalen og søprotesten. Hammerfest den 24. januar 1893. I ærbødighed Karl A. Jansen.”

Før vi går over til beretningen om bergingen av posten, som først fant sted utpå sommeren 1893, kan det kanskje ha interesse å nevne at postekspeditør Jansen, etter en kort sykemelding, ble innsatt i tjeneste som postekspeditør på den nyopprettede "Vestfinmarkens Postekspedisjon" fra 16. februar 1893 (J. nr. 583/93F).

Havariposten

Sommeren 1893 ble igangsatt en bergingsaksjon av post og annet verdifullt inventar ombord på det sunkne dampskibet.

J. no. 2558/93A: (Anm. 28.8 – oversendt Brevdir.) *”Til Den Kongelige Norske Regjerings Departement for det Indre. Poststyrelsen. – De i Telegram herfra af 14. ds. omhandlede circa 200 Breve som ved Dykker optaget forefundne i Resterne i Postlugaren paa det i Porsangerfjord henliggende sunkne Postskib ”Nordland”, følger hoslagt ledsaget af endel uleselige Konvolutomslag og Breve, som paa Grund af tabte Adresser ikke kan besørages og derfor indsendes til Poststyrelsen. De øvrige Breve, som ogsaa gennemgaaende vare meget beskadiget af den lange Henliggen i Vand, og hvis Adressesteder vare Kjælvig, Alten, Tromsø og nogle Nordlandsteder, havde dog saavidt bevarede Udenpaaskrifter at de efter disse kunde afsendes, efter først dog i 2 Dage at være henlagte til Tørring, samt tilklebet, eller forsynet med nye Omslag, hvorhos ethvert af Brevene til Forklaring om hvorfor deres Beskadigelse og Forsinkelse hidhørte paaklebedes lignende Etiketter som findes anbragte paa de hermed følgende Breve, ligesom fra de i Telegrammet anførte Breve tilhørende postekspeditør Jansen ham tilstillede. Derhos tilføyes, at betreffende Godtgjørelsen fra Optagelsen af de omhandlede Postsager har ing. Weidemann intet omtalt for mig. Sluttelig bemerkes at det meste af den Post som maatte etterlates paa ”Nordland” ved dets Forlis vare nedpakkede i 4 sekker, som efter Postekspeditør Jansens Opgivende henstod paa Gulvet i Nordlands Postlugar, og maa for den Post, som saaledes er sammenpakket og ligger i Poser vare bedre bevaret fra Beskadigelse end de framførte Breve, som har henligget løse i Reolerne.”*
Hammerfest Postkontor 20. August 1893. Ærbødigst P. Tønder.

Kort oppsummert ble det ifølge brevet fra postmester Tønder i Hammerfest tatt opp et ukjent antall brev med fortsatt leselige adresser. Videre at et ukjent antall brev med leselig skrift som var adressert til Kjælvig, Alten, Tromsø og noen steder i Nordland, ble påklebet rosa etiketter (slik som på den avbildede konvolutten) og sendt direkte fra postkontoret i Hammerfest til adressatene. Det har neppe vært snakk om mer enn noen titalls brev. I tillegg ble ca. 200 "tydbare" brev med adresser sørpå påklebet de samme etikettene og sendt til Poststyrelsen i Christiania, for videre utsendelse derfra. Det forteller oss at det vil være mulig å finne ytterligere "rester" etter havariposten fra D/S Nordland. Men etter min vurdering er sjansene ikke særlig store.

Referanser:

Det Nordenfjeldske dampskipsselskap 1857-1957. s. 45.

Johnsen, Kjell 1981. En konvolutt og et skipsforlis. NFT 1981 (2): 56-57