

Sjøpost til og fra Norge og Storbritannia i tiden 1807 til 1815.

av Wilfred Wasenden

Sett i historisk perspektiv har England, Skottland, Irland og de øvrige britiske øyene vært interessante områder for skandinavernene. Nedtegninger helt tilbake til vikingtiden vitner om at landområdene ofte ble besøkt av nordmenn, som dels kom på fredelige handelsferder, men også på røvertokter.

Med årene ble handelssamkvemmet med britene svært viktig for oss, og korrespondansen mellom Norge og Storbritannia økte gradvis. I tiden før Napoleonskrigene kjenner vi riktignok ikke så mange brev sendt mellom Norge og Storbritannia. Det er imidlertid grunn til å anta at en del post ble formidlet med skipperne på private fartøyer mot en viss godtgjørelse, slik praksis hadde vært i årtier mellom Storbritannia og en rekke andre land. Slike forsendelser ble av naturlige årsaker ikke registrert i de offisielle fortegnelsene.

Etter britenes angrep på København 2. september 1807, der størstedelen av den dansk/norske flåten ble ødelagt, ble det innført strenge restriksjoner på forbindelsen landene imellom (Wasenden, 2004). Under stridighetene, der Danmark/Norge var i allianse med franskmennene, og følgelig var i krig med Storbritannia, ble det nær stopp i postutvekslingen med Storbritannia. Alt 9. september 1807 ble det utstedt en forordning som fastsatte hvorledes en skulle forholde seg ved kontakt med fiendtlige personer samt til varer og gods som kunne spores tilbake til England (fig. 1)

I forordningen kan vi bl.a. lese at alle personer i Danmark/Norge med tilknytning til Storbritannia skulle avkreves troskapsed, eller behandles som fiender. Forordningen fastsetter og regler for alt samkvem med fienden, inkludert brevveksling.

Som en følge av krigssituasjonen ble det, 14. desember 1807, sendt ut en befaling fra *Det Kongelige Danske Cancellie* om at all post som ankom fra britiske områder, og som ikke ble ført fram med de *Kongelige Poster*, skulle betraktes som mistenkelig og beslaglegges.

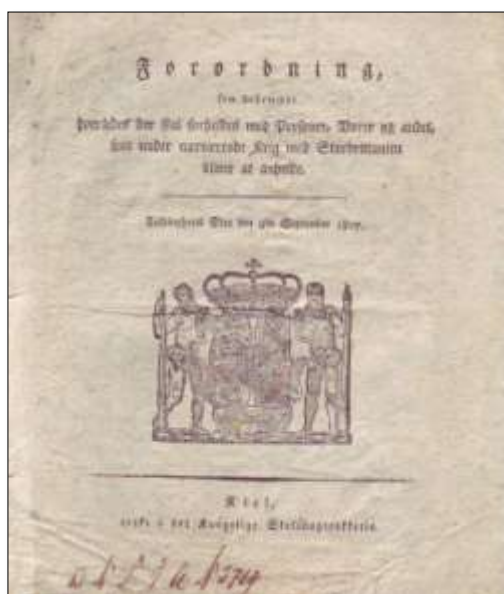


Fig. 1

Det ble også innført totalforbud mot å sende brev med private fartøyer som anløp britiske havner og det ble innført strenge straffer for å ha samkvem med fienden.

Den 30. oktober 1807 ble det utsendt en *Placat* fra Christian 7 (fig.2) der det fastsettes straff for ulike brudd på reglene.



Fig. 2

I paragraf 1 står følgende:

”Enhver Slags Handel med Storbrittaniske Undersaatter skal, uden Undtagelse, og om samme endog maatte føres middelbart, straffes med haardt Fængsel efter Dommerens Skjønnende; men befindes Handelen af den Beskaffenhed, at umiddelbart Samqvem med Vore og Landets Fiender derved finder Sted, da skal den Skyldige have sit Liv forbrudt.”

Til tross for forbudet mot å ha kontakt med fienden og den strenge straffen det kunne medføre, kjenner vi til at det var en viss korrespondanse mellom Norge og England, formidlet med private fartøyer, også i krigsperioden. I hvilken grad slik brevkorrespondanse ble regnet som ”alvorlig forbrytelse” og hvilken straff som ble idømt om slikt ble oppdaget går ikke direkte fram av plakaten.

Et eksempel på et brev som ble sendt i krigsperioden er vist i figur 3.



Fig. 3

Brevet er skrevet i Moss 11. februar 1813 og ble, etter alt å dømme, smuglet over grensen til Sverige. Der ble det tatt hånd om av agent F.A. Bleuron i Gøteborg som besørget det brakt ombord i en britisk packet¹ bestemt for

London. Da svenskene var i allianse med Storbritannia ble Gøteborg anløpt av britiske packeter mer eller mindre regelmessig under hele krigsperioden fra 1807 til 1814. Brevet ankom London og ble stemplet FOREIGN MR 8 1813. Portoens 3s 2d var *packet-raten* for et dobbeltvektig brev i tiden fra 1807 til 1840.

Av innholdet går det klart fram at det dreier seg om en avregning for en skipslast brakt fra London med skipet *Minerva* v/kapt. T. Larsen. Ifølge en artikkel gjengitt i bygdebok for Sem og Slagen, går det fram at *Minerva* var eid av Bente Marie Ager. Hun klarte å holde båten med frakter gjennom den vanskelige krigstiden, og hadde etter alt å dømme skaffet båten lisens for fart på England siden den hadde brakt matvarer fra London til Norge i 1813.

Etter at krigen var over i 1814, ble postforbindelsen mellom Storbritannia og Norge gradvis normalisert.

De første årene etter krigen var postmengden forholdsvis liten, og de fleste brevene som er sendt fra England årene like etter 1814 har gått den tradisjonelle veien via Ostende og Hamburg for så å bli sendt via Danmark eller Sverige.

Post fra Norge gikk den motsatte veien. Brev som har blitt befordret med skip direkte mellom England og Norge like etter krigens slutt i 1814 er å regne som uvanlige.

Portoen for å fremsende et brev med engelsk packet var i 1814 langt høyere enn for brev formidlet med private skip. Britene hadde på denne tiden innført forbud mot å sende brev med private skip uten at disse ble levert inn til et postkontor for videre formidling til private fartøyer som hadde avtale med det engelske postverket om å ta med slike brev, *ship-letter*. Dette forbudet ble innført for å unngå å miste portoinntekter, og det var strenge straffer for å bryte dette regelverket.

En kaptein som ble tatt for å formidle private brev, som ikke var blitt innlevert til et postkontor, kunne få høye bøter og i tillegg bli nektet å laste eller losse. Imidlertid var det ikke lett å endre en praksis som var innarbeidet gjennom årtier.

I de fleste store havnebyene eksisterte det ”coffee houses” som satte fram sekker der folk mot et mindre honorar kunne legge sine brev som så, i strid med regelverket, ble ekspedert med skip til ulike fremmede land. Sjansene for å bli tatt må ha blitt ansett som svært små, og den illegale postformidlingen var stor. Ved en undersøkelse utført i Liverpool så sent som i 1827 ble det stadfestet at det dette kalenderåret ankom 150.000 brev fra New York mens det bare var registrert 900 utgående brev fra Liverpool til New York i samme periode. Differansen ble tilskrevet den ulovlige formidlingen som ble arrangert av *the coffee-houses* (Hendy, 1997).

I et forsøk på å komme den illegale private postformidlingen til livs ble det, i en kort periode fra slutten av 1814 til juli 1815, innført en ordning der avsender kunne gå inn på postkontoret og levere inn et brev, underforstått som packet letter, men som vedkommende samtidig anmodet om å få utlevert igjen, for selv å formidle det med et privat skip. For dette skulle det

¹ *Packet* er betegnelsen på et skip, ofte tilknyttet marinen, som førte post på vegne av *The Post Office*. Brev sendt med et slik fartøy betegnes *packet letter*. Brev som ble fraktet med private skip betegnes *ship-letter*.

betales 1/3 packet rate + porto fra innleveringsstedet eller utskipningsstedet til London. Denne avgiften ble lagt til for at britisk innenlandsk porto ikke skulle gå tapt.

Brevet som er vist i Fig. 4 er det eneste som er kjent sendt fra England til Norge påført det uvanlige stempelet POST PAID WITHDRAWN SHIPLETTER HARWICH. Etter at stempelet var påført, kunne avsenderen levere det om bord på ethvert privat skip dersom kapteinen var villig til å ta det med til bestemmelsesstedet.

Portoen som gjaldt for "ship-letter" var da betalt, og kapteinen kunne vise fram brevet med det bestemte stempelet som verifiserte at alt var i orden etter regelverket om det ble kontroll. Det ble også autorisert spesielle agenter som fikk anledning til å formidle denne form for spsjaltjeneste. Brevet som er vist nedenfor ble besørget av agent *Sam Bridges Esq.* i Harwich. Ordningen med "withdrawn letters" falt ikke gunstig ut og ble stanset alt etter få måneder i juli 1815.



Fig. 4

Delvis betalt skipsbrev fra London til Laurvig, sendt 30. desember 1814. Da det ikke eksisterte direkte packetforbindelse mellom Norge og England på denne tiden, ble brevet formidlet via privat skip etter ordningen med *withdraw letter*; se det store sirkulære stempelet og rekonstruksjonen Fig.5.

Brevet ble brakt fra London til Harwich med agenten *Sam Bridges Esq.*, der det ble levert til posten og stemplet POST PAID WITHDRAWN SHIPLETTER HARWICH. Stempelet, som er det eneste registrerte fra Harwich til nå, forteller at brevet ble trukket tilbake og betalt etter spesielle regler for å kunne bli lovlig fremsendt som ”*ship-letter*”.



Fig.5

Den engelske andelen av packetporto var 1s8d for brev til Norge, og porto mellom London og Harwich 9d. Porto for brevet ble etter dette 1/3 av 1s8d avrundet til = 7d + 9d, samlet 1s4d. (se påtegning i sort).

Innenlandsporto og den engelske andelen av sjøporto for *ship-letter*, som var 10d i 1814, var med dette betalt. I tillegg beregnet agenten 1 d for tjenesten, og påtegnet derfor *1/5* (ø.v.hj.) som var gebyret avsender måtte betale. Avsender hadde likevel spart porto, og ikke minst tid da brevet ellers måtte ha gått over land eller med packet via Sverige.

Også autoriserte spesielle agenter som fikk anledning til å formidle denne form for spialtjeneste. Brevet som er vist nedenfor ble besørget av agent *Sam Bridges Esq.* i Harwich. Ordningen med ”*withdrawn letters*” falt ikke gunstig ut og ble stanset alt etter få måneder i juli 1815.

Ved ankomst, trolig i Christianssand, ble brevet ble satt i porto med 24 Sk. Sp. (norsk andel av sjøporto) omregnet til 144 Rbs (etter en faktor på 6). I tillegg er det lagt til 18 Rbs i innenlandsporto. Samlet måtte mottager betale 162 Rbs for brevet. Se påtegning i figurens øverste høyre felt. For selve beregningsmåten vises til Sundsbø (1989).

Som nevnt er det bare registrert et lite antall brev sendt mellom Norge og Storbritannia tidlig på 1800-tallet. Først da britene endret tollreglene for import av tømmer i begynnelsen på 1840-tallet, slik at Norge kunne konkurrere med Canada om eksport av trelast, og på samme tid lempet på restriksjonene for eksport av maskiner og teknisk utstyr fra Storbritannia, ble det liv i samhandelen, og dermed også i korrespondansen mellom landene. Mot 1850-tallet ble behovet for utveksling av post så betydelig at det ble inngått en egen postkonvensjon mellom Sverige/Norge og Storbritannia/Irland.

Litteraturhenvisninger.

Sem og Slagen – en bygdebok. 2. bind: Kulturhistorie – første del.
Tønsberg: Høgskolen i Vestfold.

Hendy, John G. (1997). *Ship Letters*.
London: The Postal History Society.

Sundsbø, Ivar (1989). *Norske Brev før 1855*.
Bergen: Filatelistisk Forlag AS

Wasenden, Wilfred (2004). En liten bit av krigshistorien 1807-1814. I *Info nr. 1/2004*.
Oslo: Oslo Filatelistklubb.