

Nordatlantisk post til og fra Norge og Sverige før 1880 ~ Del I

Av Harry Snarvold

Historisk bakgrunn

Å samle nordatlantisk post er svært populært i Europa og USA med mange store samlinger mens interessen er synlig liten i Skandinavia. Etter et foredrag av undertegnede i Stockholm i 2007 framkom et forslag om en artikkel om emnet.

Studien er i hovedsak basert på egen samling til og fra Norge komplettert med diverse kjent svensk brevmateriale.

Da det utelukket handler om posttransport over hav, kommer de kjente brev samt de aktuelle postførende skip og deres rederier bli behandlet.

Den nordatlantiske regionen som er aktuell er her geografisk avgrenset til Nova Scotia i nord og det Karibiske hav i sør. Brev sendt utenfor denne er også tatt med om disse er assosiert med de nordatlantiske ruter og de konvensjoner som da har vært aktuelle.

Den overveiende delen av post sendt over nordatlanteren ble sendt via England og /eller Tyskland som begge ledende nasjoner som førte kontroll med et anelig antall skipskompanier som opererte oversjøisk. Tidlige brev fra det 18de og 19de århundret ble vanligvis sendt "out of the mails" dvs. med kapteiner på private skip. Disse brevene kalles normalt "Ship Letters", og er et meget stort samleområde da spesielt i England. Litteratur om emnet er nødvendig, og et stort verk som kan nevnes er Alan W. Robertson's "The Ship Letters of The British Isles".

Det var sent på 1500-tallet (Henry VIII) som de første offisielle "packets" begynte å frakte post over den engelske kanalen, etter påtrykk fra engelske foretningmenn som ønsket et bedre og raskere postforbindelse mellom England og Kontinentet.

Disse "packets" gikk ut fra Harwich og Dover med destinationshavner i Holland och Frankrike (Calais). (Fig. 1.)

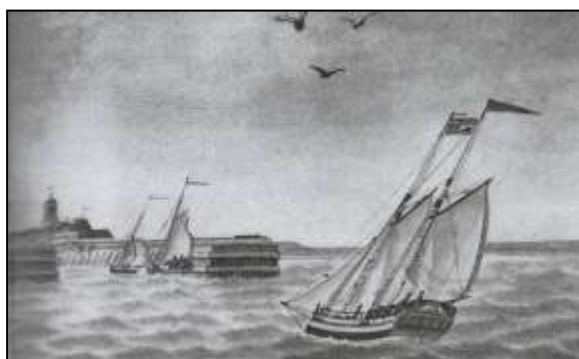


Fig.1. Princess Royal, en 1700-talls Canal-packet på vei inn til havnen Helvoetsluis i Holland. Den var bevæpnet med kanoner for å verne seg mot såkalte "privateers", sjørøvere, ofte spanske og franske.

Omkring år 1690 ble denne tjenesten utvidet til også å omfatte den Iberiske halvøyen samt den første transatlantiske postforbindelsen til Vestindia i begynnelsen på 1700-tallet.

Koloniene på den nordamerikanske kontinentet hadde på den tiden ingen regulær kontakt med moderlandet, men hadde en interkolonial posttrafikk. Det var først på midten av 1700-tallet at disse fikk en fast forbindelse med offisielle ”packets” mellom New York og Bristol. Denne var imidlertid utilstrekkelig uten stabile anløpstider.

En revolt i den amerikanske kolonien resulterte i en regelrett krig i 1776 som varte i 7 år, med England som taper (Freden i Versailles 1783).

De 13 statene ble frie og kalte seg nå for United States of America med frihetshelten Georg Washington som landets første president. Det nye landet begynte en ekspansiv handel med Europa, og startet nye skipskompanier som seilte over Atlanteren. Et par av disse bør nevnes; The Black Ball Line og The Red Star Line med skipet *Savannah* som var den første ”steamer” (dampbåt) som krysset Atlanteren. Året var 1819. (Fig. 2.)

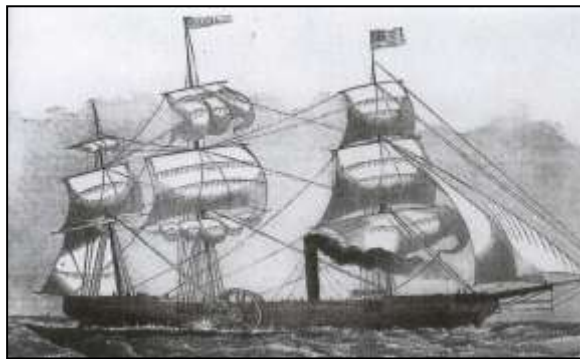


Fig. 2. "Savannah", amerikansk steamer som først krysset Atlanteren 1819, utrustet med primitive skovlhjul som lå på dekk og som kunne benyttes ved behov.

Den amerikanske posttrafikken over Atlanteren ble ingen suksess. Man seilet bare halve året (sommerstid), krigen med England 1812-1814 og Napoleonskrigen i Europa hindret sterkt utviklingen av handelen og posttrafikken over Atlanteren (Se Packets til Vestindia).

Svært få brev er kjent fra USA til Skandinavia i løpet av de første 50. årene av 18-tallet. Den viktigste årsaken kan imidlertid ha vært mangelen på statlige kontrakter og subsidier for posttrafikken som først ble vedtatt av Kongressen i år 1845 (Se Cunard 1840).

En annen medvirkende årsak var umuligheten til å betale full porto, samtidig som man heller ikke kunne kreve inn full porto (lösen) på brev mottatt fra Europa.

Amerikanske foretningmenn ble tvunget til å ordne dette gjennom agenter, ofte banker, i England og Europa som fungerte som ”Forwarding Agents” for viderebefordring av deres post.

Mange av disse vanskelighetene oppsto også på grunn av at USA ikke hadde noen postkonvensjon eller overenskomst med de europeiske nasjonene enda (Se United States-Bremen postal konvention 1847).

I året 1840 stiftet Samuel Cunard sitt legendariske skipskompani, The British & North American Royal Mail Steam Packet Company, populært kalt The Cunard Line. Han bygde umiddelbart fire store og raske fartøy, *Acadia*, *Britannia*, *Columbia* och *Caledonia* som gjennomførte en reise over Atlanteren på 14 dager.



Acadia, Cunard Line. 1.154 tonn.

Han lyktes å skaffe seg en syvårskontrakt med British Admiralty for transport til Nord Amerika med start 1. juli 1840. Kontrakten bestemte to turer hver måned i sommerhalvåret, og bare en tur i vintermånedene desember til mars.

Cunards hjemmehavn var Liverpool med terminal i Boston og anløp i Halifax, Nova Scotia på hver rundtur. Kompaniet undertegnet ny kontrakt med British Admiralty i 1847 gjeldende til 1858 der også New York ingikk som terminal. I april 1848 ble også antall urer økt fra to per måned til ukentlige turer vekselvis fra New York og Boston.

I fig. 3 og 4 vises et par tidlige "blokkadebrev" fra Norge til U.S.A. under Napoleonskrigen 1810. Den engelske flåten blokkerte effektivt havene rundt Danmark/Norge i mange år som bla. medførte hungersnød i Norge.

Det første brevet er fra Christiansand 30.3, adressert till Philadelphia og sendt med kurer eller reisende til England. Brevet har på baksiden en påtegning "Forwarded Liverpool 19de April" med kapteinens og skipets navn notert på framsiden. Brevet (ship-letter) ble så overlevert til posten i Philadelphia med "6" cents å betale (lösen).

Det andre brevet er fra Christiania 2.3 till samme adressat, men avlevert i Baltimore, stemplet "SHIP" og pålagt "14 1/2" cents porto (lösen), d.v.s. 90-150 miles 12 1/2 cents pluss 2 cents.

"Postal Act of 1799" påla for private skip 6 cents i lösen for alle ankomne brev til U.S.A., eller om brevet skulle gå videre med post 2 cents "ship-fee" pluss innenlands porto til adressaten etter avstandsporto.

I følge post cirkulær 1833 var portoen til Hamburg 37 sk.bco, betalt i Gøteborg med tillegg på "15" sk.bco. "förskjutna skillingar", videre porto fra Hamburg til skipet i Cuxhafen, notert i øvre venstre hjørnet på brevet.

Porto Hamburg-London, "packet" porto 1sh 8d pluss London-Liverpool 11d med reduksjon 2d for transport via London, totalt "2/5" d som agenten betalte i Liverpool. Han overlot brevet till Kermit Line's seilskip "St. Andrews", hvor porto (lösen) i United States "20 3/4" cents bestående av "ship fee" 2 cents plus "18 3/4" cents innlandsporto ble markert i øvre hjørnet på brevet.

U.S.A. till Norge med The Cunard Line (Brit.)

(Taxering efter US-UK konvention 1848 och UK-Preuss. konvention 1846.)

Fig. 6 visar et delvis betalt brev fra Philadelphia 2.3.1850 till Norge, betalt 5 cents till Boston, med rødt stempel, og sendt derifra med Cunards "America" med avgang 6 mars, og ankomst 19 mars til Liverpool.

London debiterter Preussen 1s4d (8d i sjøporto från U.S.A, 6d U.K. transitt og 2d belgisk transitt) etter Anglo-Prussian konvention fra år 1846.

Utväxlingskontoret för atlantpost, Aachen, konverterade 16 pence till 13 3/4 sgr. och påförde den preussiskt porto 5 sgr. till "18 3/4" sgr.

Därefter skickades brevet från Hamburg, nu belastat med 48 norska skilling (sk.) via Sverige till Norge, porto 33 sk., noterat på baksidan av brevet. Postala konventioner angav utväxlingskontor för varje land, som ensamt hade rätt att behandla posten. Stämpeln "America per England" slogs i Aachen.

Brevet är det tidigaste kända sänt från U.S.A. till Norge.

(Fig. 7). Edward Mills erhöll år 1846 efter budgivning kontrakt på fem år med The Postmaster General för transport av post från U.S.A till Bremen. Detta kontrakt överförde han som aktieägare till Ocean Steam Navigation Company, som med fyra fartyg åtog sig seglingar två gånger per månad till Bremerhafen med alternativa anlöpande i Havre, Frankrike.

Senare förlängdes kontraktet med ytterligare en femårsperiod. Post och passagerare blev lastade i Bremerhafen och transporterades med mindre steamers, utrustade med segel och steam (s.k. auxiliary power) den 3,5 timmes långa trippen uppför Weser till Bremen. När älven var frusen blev posten transporterad över land med kurirer.

En överenskommelse med England möjliggjorde transport av post via London till Cuxhafen (Hamburg). Kompaniet avslutade sin verksamhet 1857 på grund av försämrade subsidier.