

# Via Granton« og »Via Leith«

## - nogle oplysninger om anvendelsen af den almindelige UPU-brevposttakst i postudvekslingen mellem Danmark, Island, Færøerne og Norge 1875 - 1916

Af Ib Krarup Rasmussen FRPSL

Niels Klottrup efterlyste i sin artikel i NFT 2/1984: "Om breve til Island. Forgæves overvejelser om visse 20 øres frankarurer ( ?)" nærmere og mere præcise oplysninger om, hvorfor breve til Island med påtegningen "via Leith" omkring århundredeskiftet blev frankeret med 20 øre (den almindelige UPU-takst for et brev af 1. vægtklasse) og ikke 16 øre, som var taksten for frankerede forsendelser fra Danmark til Island af 1. vægtklasse i perioden 1.7. 1875-31.12. 1907, eller 10 øre, som var den tilsvarende takst i perioden 1.1.19 - 31.12.1919.

Fremfor alt undrede det ham, at der først i 1913 kunne findes officielle tilkendegivelser af, at der overhovedet fandtes en 20 øres takst for brevfor-sendelser fra Danmark til Island, nemlig i Udenrigs-Brevposttaksten 1913, side 32: "Island, over Norge eller Storbritannien, ( denne Takst anvendes kun, naar Forsendelserne bære Dirigeringspaategning over et af de nævnte Lande) 20 øre indtil 20 g ... "

Niels Klottrup stiller også spørgsmålet, om disse 20 øres breve (og andre forsendelser frankeret efter UPU-takst med dirigeringspaategning) er blevet befordret til Island på en anden måde end med den direkte dampskibsforbindelse København-Island, en del af vejen eller hele vejen.

I "Arkinregistratur for Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, gældende fra 1. januar 1936«, er der i afdeling B (litra på hvilke henlægning ikke mere finder sted) opført følgende:

### „XVI B.1 Island. Breve (herunder Frankering via Leith og Breve til Færøerne via Leith)“.

Ved at gennemarbejde denne sagsmappe, er jeg blevet klar over at nogle af disse spørgsmål kunne besvares. Jeg vil i denne artikel referere det af »sagens akter«, der angår postforbindelsen mellem Danmark og Norge via Storbritannien til Island og Færøerne.

Mappen indeholder 7 sager, der alle starter som konkrete forespørgsler:

1. Spørgsmalet om opsætning af en postkasse på postdampskibet til Island imellem Færøerne og Island, mærket "Færøerne-Island-Færøerne". Det var i denne forbindelse, at postkontorerne i Trangisvaag,

Klaksvig og Thorshavn tildelte hver sit skibspoststempel "Fra Island". (1888-90)

2. Det Fyenske Jernbanepostkontor spørger i 1891 om sene indleverede brevfor-sendelser til Island (via England) skal takseres efter Udenrigsbrevposnakstens side 12, nr. 19.

3. Købmand Einarsson, København, spørger i 1901, om taksten for breve til Island er 16 øre eller 20 øre.

4. Spørgsmålet om "Brevkort, hvis Forside ved en lodret Streg er delt i to Dele af hvilke den til højre er bestemt til Adresse, den til venstre, som ikke maa være større end den højre Del, til skriftlige Meddelelser til Adressaten, kunne udveksles mellem Island og andre af Verdenspostunionens Lande for den for Brevkort fastsatte moderate Porto". (1905-6)

5. Efterporto på utilstrækkeligt frankerede forsendelser fra Danmark til Island (1906).

6. Spørgsmål fra den norske poststyrelse om taksten for breve i åben transit fra Norge via England til Færøerne (1908-10).

7. Forespørgsel fra Overpostmesteren i København om taksten for breve i lukket transit via England til Færøerne og Island ( 1909).

Jeg vil her gennemgå sag nr. 2, 3, 6 og 7.

### 1891 - Det Fyenske Jernbanepostkontor

Den 15. december 1891 sender Det Fyenske Jernbanepostkontor i Nyborg følgende forespørgsel til Generaldirektoratet i København:

"Da her hyppigt efter Postdampskibenes Afgang fra Kjøbenhavn til Island indgaae Brevfor-sendelser fra Indlandet dertil paategnede "via Granton", tillader Kontoret sig paa given Anledning at forespørge, om disse ikke - for at besørges - ad denne Route -skulle være taxerede efter Udenrigsbrevposnaxstens side 12, o. 19.

Som Generaldirektoratet bekjendt, har det engelske Postvæsen i sin Tid forlangt Transitgodtgjørelse for saadanne For-sendelser.

Kontoret formener at de maa taxeres efter Side 12, o. 19 og ikke efter den alm. Taxt for Brevfor-sendelser.

Underskrevet Hertzø".

Det, der er Generaldirektoratet bekendt, er vedlagt som aktstykke i sagen. Det drejer sig om en såkaldt

”Bulletin de verification” eller » Tilbage meldelse til Rettelse og Konstatering af Feil og Uregelmæssigheder af enhver Art, forefundne i Posten fra Udvexlingskontoret Nyborg- Vamdrup til Udvexlingskontoret London”.

Englænderne klager over, at et brev til Island fejlagtigt var placeret på »E-formularen« under » o. 6« (der blandt andet omfattede de danske kolonier, med en transitgodtgørelse af 17 guldfrancs pr. kg.). Brevet har passeret den engelske posttjeneste og er derefter blevet udleveret til Island.

Bulletinen er afsendt fra London 13. november 1887 og lyder på engelsk:

*“On the “E” form, belonging to the above named dispatch, was a letter for “Island” erroneously placed in o. 6. The bulletin cannot be sent because the letter has passed through the service of this country and been forwarded hence to Iceland. There is a service from this country to ( mangler - formentlig: Iceland ?)”*

Det fremgår ikke af papiret, om sagen blev fulgt op, men Generaldirektoratet må have været underrettet. Bemærk i øvrigt, at brevet til Island er udvekslet med udvekslingskontoret i London. Brevet er altså sendt med den øvrige post til Storbritannien.

Generaldirektoratet svarer på henvendelsen fra december 1891 med følgende, dateret 26. januar 1892:

*”I Anledning af Jernbanepostkontorets Skrivelse af 15. f.M. undlader man ikke hermed tj. at meddele, at Brevforsendelser til Island, der ere paategnede ,via Granton, skulle taxeres som saadanne Forsendelser til Storbritannien (Udenrigsbrevposttaxten Side 12, o. 19). ad Gpd. Jn. I 1891 Nr. 6412.”*

Så vidt vides får denne præcisering fra Generaldirektoratets side ikke den konsekvens, at offentligheden bliver gjort bekendt med, at der er to takster for breve til Island. Men det er hermed konstateret, at ihvertfald fra og med 26. januar 1892 skal breve, der sendes til Island med påtegningen ”via Granton” og senere ”via Leith” frankeres med 20 øre pr. 15 g.

### 1901 - Købmand Gunnar Einarsson

På den ene side udviklede der sig i de følgende år en praksis med at frankere breve fra Danmark til Island især ”via Leith” med 20 øre. En forespørgsel 6. marts 1901 fra Købmand Gunnar Einarsson, viser på den anden side, at der både blandt postfunktionærer og blandt forretningsfolk med hyppig brevskrivning til Island herskede stor usikkerhed om, hvordan tingene hang sammen. Og forespørgslen viser også, at der stadig ikke fandtes trykte bestemmelser at henholde sig til:

*”Til Generaldirektionen for Kongeriget Danmark. Da det er Skik og Brug at frankere Breve fra og til Island via Leith med 20 øre pr. enkelt Brev, og undertegnede til sin store Forbavselse fik at vide af en Postembedsmand her i København, at Portoen, hvad enten Brevet sendes via Leith eller med Postdampskibet fra København direkte til Island, er 16 øre pr. enkelt Brev, tillader jeg mig allerunderdanigst at forespørge, hvad der er det rigtige.*

*I al Ærbødighed*

*Gunnar Einarsson, Købmand, København, Vendersgade 182, K.*

*6. Marts 1901.»*

Generalpostdirektoratet svarer 2. april 1901:

*”I Anledning af Deres Forespørgsel i Skr. Af 6te f.M. undlader man ikke hermed at meddele Dem, at Taxten for almindelige Breve herfra Landet til Island, der veie indtil 15 Gram, udgør 16 Øre forsaavidt de afgaa i direkte Afslutninger med de herfra til Island seilende Dampskibe. Forsaavidt disse anløbe Leith, kunne imidlertid de Breve, der indleveres for sent til Befordring med Skib direkte herfra, endnu indtil en vis Tid naa at befordres med samme Skib fra Leith til Island ved at tilstilles det engelske Postvæsen til videre Besørgelse, og de Breve, der ved Paategning ”via Leith” forlanges befordret på denne Maade, skulle frankeres med 20 Øre efter de internationale Taxtbestemmelser.*

*Ad Gpd Jn I 1901 b Nr. 1424.”*

20 øres taksten blev altså anvendt til brevfor sendelser til Island, som afsenderen var klar over, ikke var afleveret til postbesørgelse i rette tid til at kunne nå at komme med de ordinære postdampskibe fra København til Island. 20 øres frankeringen gjorde det i stedet muligt at sende brevene til London ad de normale veje for postudvekslingen med Storbritannien, der vil sige via Tyskland.

Det vil føre for vidt at komme ind på udviklingen i den almindelige postforbindelse mellem Danmark og Storbritannien; men som det f.eks. fremgår af ”Fortegnelse over samtlige mellem danske og fremmede Udvekslingskontorer bestaaende Karteafslutninger (1893)” var der to daglige forbindelser til Storbritannien via dampskibsforbindelsen Korsør- Kiel og to daglige forbindelser ad jernbanen med udvekslingskontor Vamdrup.

Denne forsendelsesvej til Skotland (Leith og Granton er forstæder til Edinburgh) må have været hurtigere end DFDS’ dampskibe fra København til Leith. Vi må heller ikke glemme muligheden for, at postkontoret i f.eks. Leith kunne sende posten videre med andre skibe end deciderede postskibe, og på den måde opnå en hurtigere befordring.

Man kan kun gisne om, hvorfor denne mulighed for befordring af breve til Island udover det ordinære dampskib ikke blev offentlig bekendtgjort. Men det var måske netop det, der var galt: man ville undgå, at for stor en postmængde blev fremført til Island uden om de postdampskibe, som postvæsenet ydede tilskud til, at man derved fjernede det økonomiske grundlag for denne direkte dampskibsforbindelse mellem Danmark og Island. Men det er jo igen kun gisninger.

Der var ihvertfald ingen tvivl om, at der i de kredse, om hyppigt benyttede postforbindelsen mellem Danmark, Færøerne og Island, var fuld klarhed over muligheden af at benytte transitpåtegningen ”via Leith” og dermed få en hurtigere befordring af brevfor sendelser mod at frankere efter de internationale takster.

## 1908-09- Den norske Poststyrelse

Postkontoret i Thorshavn satte i 1908 i hvert fald mindst 2 breve Bergen i porto som utilstrækkeligt frankerede. Og det kom der en større sag ud af. De danske postfunktionærer - i dette tilfælde embedsmændene på Færøerne - havde helt styr på reglerne. De var vant til forsendelser påtegnet "via Leith". Derimod var der nu opstået usikkerhed hos de norske postfolk.

Den 19. november 1908 sender »Den Kongelige Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbejder, Poststyrelsen» et brev til Genraldirektoratet for Postvæsenet i København:

*"Ved hoslagt at oversende Skrivelse af 21de f.Md. fra Postmesteren i Bergen tillikemed de deri omhandlede to konvolutter for brev fra Bergen til Thorshavn, Færøerne tillater jeg mig at bevelvilligt anstillet undersøkelse i anledning av, at brevene som var tilstrækkeligt frankert ved afsendelsen fra Bergen, er blit belastet med en porto av 20 øre ved utleveringen i Thorshavn.*

*Dokumenterne bedes tilbage endt For ekspeditionschefen Hammerschild (?)*«

Det tager nogen tid for Genraldirektoratet at tackle sagen, faktisk varer det mere end et år før nordmændene får svar.

Der foreligger først to interne notater, dateret henholdsvis 27.11.1908 og 15.12.1908.

*"De i nærværende Sag omhandlede Breve ere som det fremgaa af Stemplerne - befordrede fra Bergen via Leith til Thorshavn og Spørgsmaalet bliver da om saadanne Forsendelser skulle taxeres efter Specialkonventionen. Nævnte Konventions Art. 2 siger: »Portoen for Breve, som sendes mellem Danmark og Norge udgør osv.", men denne Bestemmelse maa sikkert læses i Forbindelse med Art. 1, der siger: Postudvekslingen skal indtil videre foregaa:*

*a) i Transit over Sverige*

*b) ved Hjælp af et eller flere Dampskibe, som ved den norske Postbestyrelses Foranstaltning maatte holdes i regelmæssig Fart mellem begge Riger,*

*c) ved hjælp af private Skibe, der maatte fare mellem begge Riger.*

*Denne opregning af de Befordringsveje, der kunne benyttes er formentlig udtømmende og de paagældende Breves Forsendelse falder derfor formentlig udenfor Konventionens Bestemmelser.*

*Den skete Portoansættelse er herefter formentlig rigtig. 15851/I 27.11.08.*

*Breve der over England udveksles mellem Færøerne og Norge, maa utvilsomt behandles efter de almindelige internationale Bestemmelser og kunne ikke falde ind under Reglerne i Overenskomsten af 1891. Brevene ere vistnok stemplede "T" af Thorshavn Postkontor, men der er næppe nogen Anledning til at forsøge det Forhold nærmere undersøgt.*

*Da den norske Poststyrelse lader til at være af den Formening, at Breve som de ber omhandlede kunne forsendes for almindelig skandinavisk Porto, er det vel det bedste at hævde den ovenfor fremsatte Anskuelse, men samtidig meddele, at der ikke fra den danske Poststyrelses Side er noget til hinder for at træffe Aftale om, at saadanne Breve kunne besørges for skandinavisk Porto.*

*Det skal dog bemærkes, at det maaske kan være tvivlsomt, om en saadan Aftale kan træffes mellem Poststyrelserne, da den afsluttede Overenskomst bestemt præciserer Omraadet.*

*Forinden en saadan Aftale træffes, bør imidlertid en andet Spørgsmaal, nemlig Beregningen af Portoen for Breve, der via England udveksles mellem Danmark på den ene Side og Færøerne (og Island - streget ud igen forf. anm.) på den anden Side, ordnes, idet der for Tiden opkræves international Porto for saadanne Forsendelser og denne Ordning ikke godt kan tænkes opretholdt, naar Portoen for Breve mellem Færøerne og Norge via England beregnes efter skandinaviske Regler.*

*Om dette Spørgsmaal skal jeg henvisse til mine D.D. afgivne Bemærkninger. 15/12 1908 H*«

H må være E. V. Holmblad - det tyder håndskriften på. Holmblads bemærkninger af 15.12.1908 om beregningen af portoen for breve, der via England udveksles mellem Danmark og Færøerne, var ikke i denne sagsmappe om Island (hvilket jo er ret naturligt).

Selvom man egentlig ikke mente, det var nødvendigt, blev Thorshavn Postkontor alligevel forespurgt i sagen. Akterne blev fremsendt 23.12.1908 med entæten: »4 Aktstykker angaaende Portoansættelsen af 2 fra Bergen via Leith til Thorshavn afsendte alm. Breve. Termin 1/3 09«.

Svaret følger 16. januar 1909 med sirlige gotiske snørkler:

*„I Skrivelse af 23 Dec f.A. I 15851, har det høie Genraldirektorat forlangt kritisk Erklæring over de hermed tilbagefølgende 4 Aktstykker, betræffende 2 fra Postkontoret i Bergen via Leith hertil fremsendte 2 almindelige Breve, der her ere satte i Porto som utilstrækkelig frankerede. Naar Breve fra Norge sendes i aaben Transit over England maa den overfor dette Land gjældende Porto for Breve antagelig komme til Anvendelse. Breve fra Norge som ere frankerede efter den dansk-norske Taxt maa enten sendes over Danmark eller direkte til Færøerne. Saafremt Breve fra Norge kunne sendes i aaben Transit over England, frankerede efter den dansk-norske Taxt for Breve, maa de samme Regler ogsaa være gjældende overfor de Breve som afsendes herfra til Norge.*

*Kontoret tillader sig ærbødigt at udbede sig det høie Genraldirektorats behagelige Meddelelse over sammes Afgørelse i denne Sag.*

*Thorshavn Postkontor 16. januar 1909 Ærbødigt (ulæselig)*

*Til Genraldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet.*»

I et notat, der meget ligner notatet af 27.11.1908 resolverer Genraldirektoratet derefter:

*"Den Portoansættelse, der har fundet sted af de i nærværende Sag omhandlede Breve, der ere afsendte fra Bergen i aaben Transit via Leith til Thorshavn, er formentlig rigtig, idet saadanne Breve ikke kunne falde ind under Specialkonventionens Omraade. Nævnte Konventions Art. 2 siger ganske vist i al Almindelighed "Portoen for Breve, som sendes mellem Danmark og Norge, udgør osv." men denne Bestemmelse maa sikkert læses i Forbindelse med Art. 1, der indeholder en formentlig udtømmende - Angivelse af de Forsendelsesveje, der skulle benyttes for disse Forsendelser. Ganske vist er det Norge selv, der maa betale den højere Transitafgift, men da den samme Regel maa være gældende i begge Retninger ere vi interesserede i at Reglen overholdes. Om der mulig kunde være Anledning til at træffe Aftale med Norge om at disse Forsendelser skulde behandles efter Specialkonventionens Regler bør formentlig afhænge af, hvilket Standpunkt man vil indtage overfor det i den vedlagte anden Note berørte Spørgsmaal om Portoen for*

*Forsendelser mellem Danmark og Færøerne i åben Transit via Leith.*

1260/09 30/1 09. Enig 9/2 1909 H.”

I disse notater er der nogle forhold, der er bemærkelsesværdige. På centrale seeder i udredningerne hedder det: ”den skete portoansættelse er formentlig rigtig”, ”den overfor England gældende porto komme antagelig til anvendelse” og så videre. De embedsmænd i Generaldirektoratet, der har mest forstand på internationale postkonventioner, er i denne sag ikke 100% sikre.

Der bliver heller ikke afsendt noget svar til Norge. I stedet bliver der pustet nye liv i diskussionen i Danmark om den rette behandling af breve til Island og Færøerne påtegnet ”via Leith”. Disse breve har åbenbart taget et sådant omfang, at man er begyndt i København at sende hele postsække af sted til Leith udenom dampskibsforbindelsen København-Leith-Færøerne-Island. Det kan vi se af næste forespørgsel til Generaldirektoratet.

### 1909-Overpostmesteren i København

Overpostmesteren i København fremsender 21.4.1909 til Generaldirektoratet for Postvæsenet følgende forespørgsel:

„Da det undertiden hænder, at Breve til Færøerne og Island herfra afsendes i lukkede Poser til Leith for at videresendes med et derfra til Færøerne og Island afgaaende Skib, tillader jeg mig at anmode Generaldirektoratet om en Udtalelse om, hvorvidt Brevforsendelser, der befordres paa denne Maade, skulle frankeres efter den internationale Takst, eller om den sædvanlige Takst for Forsendelser fra Danmark til Færøerne hhv. Island i saa Tilfælde vil kunne bringes til Anvendelse. Mørck.“

Holmblad udfærdiger 24/5 1909 et notat angående denne forespørgsel:

„Efter min bl.a. i indlagte Referatnote af 10/2 09 havdede Anskuelse bør der altid opkræves indenrigsk Porto for Forsendelser der udveksles mellem Danmark og Færøerne. Naar Forsendelserne sendes i lukket Sæk er der endnu mindre Beføjelse til at anvende international Porto, end naar de sendes i åben Transit, thi i første Tilfælde sker Fremsendelsen over England ikke i Henhold til et af Afsenderen udtale Ønske, saaledes som Tilfældet er, naar Brevet sendes i åben Transit, men kun fordi Postvæsenet i det givne Tilfælde finder det mere formaalstjentligt at sende Posten via England. Hvad derimod Portoen for Brevforsendelser Island angaae skal bemærkes, at her ikke nu kan gives bestemt Svar. I min Referatnote i Sagen om Portonsættelsen for Forsendelser mellem Island og Norge har jeg udførligt omtalt de Forhold, der ere tilstede, naar Post i lukket Sæk udveksles over et fremmed Land, og skal derfor henwise til denne Note.

Kun skal det tilføjes, at Udvekslingen ikke efter min Anskuelse er direkte, og at det derfor er usikkert, hvilke Portotakster, der skal anvendes. Da Opm. emb. formentlig bør have et Svar, synes det at være det bedste at sige, at Forsendelser til Færøerne skal taksæres efter indenrigsk Takst og Forsendelser til Island indtil videre skal taksæres efter de særlige danske-islandske Takster.

*Naar Spørgsmaalet om Island til sin Tid er afgjort kan Opm.emb. jo faa endelig Besked.*

*Sluttelig skal bemærkes, at medens Spørgsmaalet om Portoen for Forsendelser mellem Island og Danmark i Transit over fremmed Land først kan afgøres efter Forhandlinger med Island, bør formentlig Spørgsmaalet om Taksterne for Forsendelser mellem Danmark og Færøerne i Transit over fremmed Land afgøres nu. Jeg skal i saa Henseende henwise til det af mig i Referat uden af 10/2 1909 I 17449. 24/5 09 H. Med blyant: Tiltrædes lukket Transit.“*

Svaret til Overpostmesterembedet i København lyder således:

”Den 29. maj 1909.

*I skrivelse af 21. tj.Md. No - har Overpostmesterembedet i København forespurgt om hvorvidt Brevforsendelser fra Danmark til Færøerne og Island, der herfra afsendes i lukkede Poser til Leith for at videresendes derfra til Bestemmelsesstedet med et til Færøerne og Island afgaaende Skib, skulle frankeres efter den internationale Takst eller om den sædvanlige Takst for Forsendelser fra Danmark til Færøerne og Island, skal anvendes*

*Saaledes foranledigt skal man her meddele, at Brevforsendelser til Færøerne skulle frankeres*

*efter almindelig indenrigsk Takst og Brevforsendelser til Island indtil videre skulle taksæres efter den ved Bekendtgørelsen af 1907 fastsatte Takst for Brevforsendelser, der udveksles direkte mellem Danmark og Island.*

Gnd.”

Fra og med dette tidspunkt (29. maj 1909) kan der altså sendes breve og andre brevforsendelser til Island og Færøerne udenom den direkte skibsforbindelse fra København, men til samme takst, når blot udvekslingen med det engelske postvæsen skete i lukkede postsække. Dette gælder også uanset om brevene skulle være påtegnede »via Leith«.

Breve til Færøerne og Island kunne dog stadig sendes i åben transit via f.eks. Leith til gældende UPU-takst.

I ”Tjenstlige Meddelelser fra Overpostmesteren” er denne bestemmelse publiceret i No. 29, 10. juni 1909:

1) Breve til Færøerne, der afsendes herfra i lukkede poser for at videresendes med et derfra afgaaende Skib (jfr. bl.a. Fartplanen for de Dampskibsselskabet Thore« - Thor E. Tulinius-tilhørende Skibe), skulle frankeres efter almindelig indenrigsk Takst. Brevforsendelser til Island, der befordres paa samme Maade, skulle indtil videre taksæres efter den ved Bekendtgørelse af 1907 fastsatte Takst for Brevforsendelser, der udveksles direkte mellem Danmark og Island. Brevforsendelser, der ere bestemte til de nævnte Steder, og som aaben Transit dirigeres til Leith for at naa vedkommende Skib, efter at dette er afgaaet herfra, skulle derimod ligesom hidtil frigøres efter international Takst.“

*Den norske poststyrelse*

Man får svaret Overpostmesteren i København, men ikke de norske postmyndigheder, og d. 2. september 1909 fremsender nordmændene et nyt brev, vedlagt en brevforsendelse fra Bergen sendt via Leith til Thorshavn, som er blevet behandlet på samme måde som de to foregående. Man rykker for svar.

„Kristiania, den 28. september 1909.

Under henvisning til skrivelse herfra av 19de november f.a. angaaende to breve fra Bergen til Thorsbavn, Færøeme, som var tilstrækkelig frankere ved afgangen fra Bergen, men om blev belastet med en porto av 20 øre ved udleveringen i Thorsbavn, tillader man sig at oversende en skrivelse fra postmesteren i Bergen, dateret 21de ds. angaaende et lignende tilfælde.

Man tillater sig at be undersøkelser velvilligst anstillet. Om resultatet imødeser man en meddelelse. Bilagene bedes tilbaksendt.

Underskrift.

Generaldirektoratet for postvæsenet, Kjøbenhavn.«

Der foreligger 4 forskellige notater fra Generaldirektoratets side1

1. 2. oktober 1909:

”Den omhandlede Forsendelse er lige som de tidligere Tilfælde sendt i aaben Transit via Leith. Efter Specialkonventionens Art. 2, jfr. Art. 1 falder den udenfor den nævnte Konventions Bestemmelser og skal derfor formentlig behandles efter de almindelige internationale Regler paa samme Maade som Breve mellem Færøerne og det øvrige Danmark, naar de forsendes i aaben Transit gennem England.“

2. 23. oktober 1909:

”Jeg er enig med Hr. W. i, at Forsendelsen falder uden for Specialkonventionens Bestemmelser, og Norge, der aldrig har faaet Svar paa sin Forespørgsel af 23/10 190, bør nu formentlig svares derhen, at Brevforsendelser fra Norge til Færøerne, der fremsendes via Leith, maa behandles efter de internationale Regler. Et Spørgsmaal er det, om der maatte være Anledning til at træffe Aftale om at anvende den skandinaviske Porto overfor saadanne Forsendelser, men saalænge at Spørgsmaalet om Portoen for Breve mellem Danmark og Færøerne i aaben Transit via Leith ikke er ordnet derhen, at indenrigske Porto skal anvendes, kan Sagen formentlig ikke rejses overfor Norge. H Tiltrædes C.Lage?”

3. 13. november 1909:

”Efterat Resolutionen paa vedlagte Sag var afgivet, er Svaret fra Norge ang. Specialoverenskomstens Udvidelse til ogsaa at omfatte Island indgaaet, og det fremgaar deraf, at det er Norges Ønske, at den ved Specialkonventionen fastsatte Takst skal gælde for alle Forsendelser, der udveksles mellem Norge og Island uden Hensyn til Dirigeringsvejen. Sker dette, maa den samme Regel gælde for Forsendelser Island - Danmark og Færøerne - Danmark samt Færøerne - Norge, hvilket jeg har ment at burde henlede Opmærksomheden paa, inden Sagen endelig ekspederes. W“

4. 15. november 1909:

”Man bør maaske i Skrivelsen indsætte en Bemærkning om, at man er villig til at træffe Aftale om eller til at fortolke Overenskomsten derhen, at Brevforsendelser mellem Danmark (inkl. Færøerne) og Norge kunne besørges for den særlige Porto uden Hensyn til Befordringsvejen. Træffes en saadan Aftale, maa der samtidig træffes Bestemmelse om Portoen for Brevforsendelser mellem Danmark og Færøerne, der forsendes i aaben Transit via Leith. H“

Tilføjeelse:

„Det forekommer mig sikrest at indskrænke sig til Omtale af den foreliggende Sag for ikke at influere paa den almindelige Sag. C. Lage.«

Det endelige brev, man sendte til Norge, fik derfor følgende ordlyd:

„Til Den Kgl. Norske Poststyrelse, Christiania, 18. Decbr. 09.

Under Henvisning til Den Kgl. Norske Poststyrelsens Beh. Skr. af 19 November f.A. PsjN 3296/1908 og 28. Sept. d.A. PsN 2736, ang. Portoansættelsen af 3 fra Bergen til Thorsbavn, Færøerne, afsendte Breve, der ere forsendte i aaben Transit via Leith, skulde man ved Tilbagesendeisen af de med Den Kgl. Norske Poststyrelsens ovennævnte Skrivelser fulgte Bilag meddele, at de ommeldte Forsendelser efter dette Gd's Formening ikke kunne behandles og takseres efter Bestemmelserne i Overenskomsten af 27. obr. 1891, da bemeldte Overenskomsts Art. 1. indeholder en udtømmende Angivelse af de Befordringsveje, der kunne benyttes.

Den skete Portoansættelse er herefter formentlig rigtig.

Gpd.«

Afslutningen på brevvekslingen med den norske Poststyrelse er et trykt Cirkulære fra Poststyrelsen 7. januar 1910, hvor det hedder:

„II. Opmærksomheden henledes paa at brevpostsaker til Færøerne, som sendes i enkelttransit gennem det britiske postvæsen, maa takseres efter verdenspostkonventionen, idet bestemmelserne i overenskomsten med Danmark av 1891 ikke kommer til anvendelse ved benyttelse av ovennævnte befordringsvei. Fornøden notering bedes foreløbig foretaget i brevposttaksten, side 6.«

Holmblad har til cirkulæret føjet sin kommentar:

„Det ses af nedenstaaende Punkt II, at Norge har tiltraadt vor Opfattelse m.H.t. Takseringen af Breve mellem Norge og Færøerne via Leith. Sagen til Efterretning. - H. „

Det fremgår af notater til den norske forespørgsel, at Generaldirektoratet overvejede at indføre den skandinaviske porto i postudvekslingen i Nordatlanten, uanset brevforsendelserne eventuelt ville gå i åben transit via England. På en forespørgsel viste nordmændene sig at være særdeles interesserede i en sådan ordning. Uden nærmere begrundelse afviser kontorchefen at gøre mere ved denne sag. Det forekommer ham »sikrest«.

I Officielle Meddelelser nr. 40, 1911 (15. december) står der imidlertid at læse, at alle forsendelser til Færøerne fra Danmark skulle taxeres efter den indenrigske portotabel, uanset eventuelle dirigeringspåtegninger.

I »Beretning om postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1867/68 - 1916/17, bind I« fremgår det side 20, i afsnittet om postforholdet til Færøerne, Island, Grønland og Dansk Vestindien, at »Fra I. jan. 1916 skal alle Brevforsendelser fra Danmark til Island uanset eventuelle Dirigeringspaategninger takseres efter Reglerne for de fra Kjøbenhavn direkte fremsendte Forsendelser.“

## Konklusion

Den første omtale af en 20 øres takst for almindelige breve af 1. vægtklasse fra Danmark til Island får vi i 1891 - i forespørgslen fra Det Fyenske Jernbanepostkontor. Generaldirektoratet „undlader ikke at meddele 26. januar 1892, at Brevforsendelser til Island, der ere paategnede »via Granton« skulle taxeres som saadanne Forsendelser til Storbritannien.”

20 øres taksten (og andre internationale takster for brevforsendelser) gælder altså senest fra 26. januar 1892. Men den blev sandsynligvis ikke offentliggjort før i Udenrigs-Brevposttaksten 1913 (se NFT 2/1984 s. 71).

Det er et åbent spørgsmål om anvendelsen af den internationale takst har fundet sted før denne dato i postforbindelsen mellem Danmark og Island og Danmark og Færøerne.

Vi har kendskab til såkaldte ”forwarded letters” helt tilbage i skillingsperioden: breve sendt for gældende takst til Storbritannien til f.eks. en færing (typisk købmand Mortensen, Tveraa), men via en c/o adresse i en eller anden britisk havneby, Liverpool eller Leith. I Kephila-auktionskataloget 1984 er et sådant brev afbildet som nr. 735; i Postiljonen/Skandia-Postillonens auktionskatalog nr. 132 er et tilsvarende brev afbildet som nr. 85 I.

Sidstnævnte brev er afsendt 24.3.1871 fra København til ”Hr. Købmand Mortensen, Adr. M. Taysen & Co., Leith«. Postdampskibet ”Diana” afgik 24.3.1871 fra Reykjavik mod Thorshavn og anløb derefter Lerwick og København. Skibet afgik igen 16.4.1871 fra København ad samme rute. Brevet kan altså ikke have været befordret på noget tidspunkt af den ordinære dampskibsforbindelse. Om købmand Mortensen har afhentet brevet i Leith, eller om det er blevet sendt med privat skibslejlighed til Færøerne, kan man jo ikke vide.

20-øres brevet, der tilhører Ole Steen Jacobsen, er afsendt 20.12.1879 fra København til Liverpool. Sidste postdampskib i 1879 afsejlede 8.11 fra København. Det var DFDS's »Phønix«. 1. gang i 1880 var 4. marts kl. 3 om eftermiddagen, ligeledes ”Phønix”. I 4 måneder var det altså ikke muligt med direkte forbindelse at sende breve til Færøerne eller Island. Købmand Mortensen udnyttede derfor sine forretningsforbindelser - i dette tilfælde i Liverpool - til at få mulighed for at udveksle post med Danmark.

Efter min mening er der imidlertid ikke tale om et vaskeægte transitbrev: Man har ikke ved at frankere med international porto: 20 øre kunne få brevet postbesørget fra Danmark via Storbritannien til Færøerne. Det har forladt det britiske postvæsens hænder i Liverpool. Vi kan iøvrigt heller ikke være sikre på, at brevet har været på Færøerne.

Både i 1891 og i 1901 er problemet for afsendere af breve til Island, at de somme tider får afsendt breve for sent til de ordinære postdampskibe fra København. At frankere med international takst muliggør, at brevene alligevel kan besørges uden forsinkelse, men ad andre transportveje end den direkte dampskibsforbindelse, typisk via det engelske postvæsens mellem-

komst (f.eks. via London). Forespørgslerne i 1908 og 1909 viser, at forsendelsesvejen »via Leith« i stadig større omfang blev benyttet. Der bliver sendt breve i åben og lukket transit via Leith mellem Danmark og Island, Danmark og Færøerne, Færøerne og Norge, og Norge og Island.

Kravet fra de norske postmyndigheder om, at breve fra Norge via Leith til Færøerne skulle frankeres efter de skandinaviske takster, må afvises fra Generaldirektoratets side. Det ville kræve, at de 3 øvrige forsendelsesveje skulle takseres efter samme regler. Og det var man åbenbart ikke indstillet på at ændre.

Forsendelser fra Norge via Leith til Thorshavn må i 1908 have været af ny dato, men hvornår bliver UPU-taksten anvendt første gang? findes der blandt samlerne sådanne breve? Fra slutningen af 1908 ud-taxerer postkontoret i Thorshavn ihvertfald sådanne breve i straf, hvis ikke de er frankerede efter de internationale takster.

Det er i øvrige ikke tilfældigt, at spørgsmålet om forsendelser fra Norge til Færøerne via Leith netop opstår i 1908. Dette år opretter Det Bergenske Dampskibsselskab en dampskibsroute på Færøerne og Island.

I Cirkulære nr. 42 af 13. august 1908 fra den norske poststyrelse hedder det:

„II. Med det Bergenske og det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs skibe i rute mellem Norge og Island kan der sendes post som skibsbreve. Som utvekslingskontor fungerer for det Bergenske dampskibsselskabs skibe Bergen (Hvorfra afgang 3. sept. og 5. okt.) og for det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs skibe Trondhjem (Hvorfra afgang 20 august og 20. september)“

Og igen nr. 21 af 7. mai 1910:

”Med Det Bergenske Dampskibsselskaps skib ”Flora” underholdes regelmæssig postbefordring mellem Norge, Færøerne og Island med Bergen som utvekslingskontor paa norsk side.”

Postmyndighederne og publikum orienterede sig derfor naturligt mod at sende breve direkte over Atlanten i stedet for via Danmark, også uden for dampskibenes afsejlingsterminer. Norge (Bergen) har jo iøvrigt haft direkte postdampskibsforbindelse med Storbritannien siden 1890.

Vi har dog fået lukket døren bag os. Vi har konstateret, at anvendelsen af UPU-taksten for breve via Leith fra Danmark til henholdsvis Færøerne og Island ophører, for så vidt det drejer sig om forsendelser i lukket postsæk, fra og med 29. maj 1909. Det ser vi af forespørgslen fra Overpostmesterembedet.

Brevforsendelser, der udveksles mellem Danmark og Færøerne, skal fra og med 15. december 1911 altid takseres efter den indenrigske portotabel, uanset dirigeringspatengninger.

Anvendelsen af de internationale takster for brevforsendelser mellem Danmark og Færøerne via Leith ophører fuldstændigt 15. december 1911. Men hvor-

når bliver de første gang anvendt? I Niels Klottrops artikel er der s. 72 afbildet et brev fra Trangisvaag via Leith til København, afsendt 14.4.1907 og frankeret med 20 øre.

Anvendelsen af de internationale takster for brev-forsendelser mellem Danmark og Island ophører fuldstændigt fra og med 1. januar 1916, ligeledes uanset eventuelle dirigeringspåtegninger.

### **Slutbemærkning 2022**

Den opmærksomme læser vil mangle de illustrationer der normalt ledsager en posthistorisk artikel. Der var illustrationer i denne artikel, da den i sin tid blev offentliggjort i NFT i 1985.

Bestyrelsen for KPK har forbudt mig at bruge disse illustrationer, hvis jeg ville kopiere dem fra de pågældende numre af NFT. Jeg må godt bringe nye skanninger af illustrationerne fra de originale kilder. Eftersom det er illustrationer, jeg i sin tid lånte fra forskellige kendte posthistorikere, hvor de fleste ikke findes mere, kan det ikke lade sig gøre at foretage nye skanninger.

Artiklen er derfor uden illustrationer.







