INFO

MEDLEMSINFORMASJON FRA OSLO FILATELISTKLUBB NR. 3/2008

Årets utgave av klubbens Norgeskatalog må inn i alle OFK-medlemmers hjem!

Oslo Filatelistklubb, som er landets eldste feiret sitt 100-årsjubileumi 1986.Med ca.600 medlemmer i inn- og utland er vi også landets største filatelistklubb. I tidsrommet septembertil mai avholdes vekselvis medlemsmøte og klubb-aften med auksjon hver mandag .

På medlemsmøtene er det kåserier over filatelistiske emner eller temaer av almen interesse, ofte ledsaget av lysbilder. På klubb-auksjonene kan man enten være tilstede eller delta med skriftlige bud.

Møter og klubbaftener finner sted på Schafteløkken, Zahlkasserer Schafts plass l, 0267 Oslo (like ved Frogner plass).

FORMANN:
Bjørn Muggerud
Oscarsgt. 88, 0256 Oslo
M 905 21 375
E-post: bmuggeru@online.no

VISEFORMANN:
Bjørn Eirik Rasmussen,
Skytterdalen 7-89, 1337 Sandvika
M 901 24 634 P 67 55 93 85
E-post: berasmussen@mil.no

STYREMEDLEMMER:
Thore Habberstad,
Kampen Hageby 15, 0655 Oslo
P 22 19 29 22 M 993 67 560

Øyvind Refsnes,
Nordengveien 87 E, 0755 Oslo
P 22 50 19 94
E-post: m-refsne@online.no

Øistein Haugen
Rognevn. 7, 1430 Ås
P 64 9418 04 M 95210 719
E-post: oeihauge@online.no

STYRETS SEKRETÆR:
Arne Thune-Larsen
Melumveien7,0751 Oslo
P 22 50 24 43 M 950 42 795
E-post:arne1@getmail.no

KASSERER:
Tore Frøvig
Dalskroken 7, 1405 Langhus

KLUBBAUKSJON:
Kjell Åge Johansen
P 22 71 11 21 M 920 13 268
Thore Habberstad
P 22 19 29 22 M 993 67 560

INFO

NR. 3/2008 - 19. ÅRGANG

POSTADRESSE:
Frydenlundgata 14, 0169 Oslo
Tlf: 22 60 07 19 Fax: 22 60 70 98
http://filatelist.no/klubber/ofk.htm
E-mail: oslo.filatelistklubb@c2i.net
Giro 0532 2740702
IBAN-nummer N005 0532 2740 702

BIBLIOTEKET
Frydenlundgata 14
har åpent tirsdager kl 19-21

REDAKTØR
Øyvind Refsnes

LAYOUT
Kjell Åge Johansen

TRYKK:
Trykkpartner AS

OPPLAG:
750

ANNONSEPRISER:
1/1 side s/h kr. 500
1/1 side farger kr. 1000
(Alle priser ex. moms)

Sender du inn artikler med illustrasjoner, må fargeillustrasjoner være scannet i 300 dpi, sort/hvitt i 1200 dpi og i tiff format. Eller i original.

Kun 12% kjøpeprovisjon på klubbauksjonene

Norgeskatalogen er helt fantastisk !

Kjære INFO-leser,

For 61. gang foreligger Norges-katalogen. Jeg har skrytt av den tidligere, både her i INFO og tidligere i NFT, og jeg gjør det med glede igjen: Det er helt fantastisk at klubben vår har medlemmer som kan utgi et slikt filatelistisk praktverk.
I løpet av det siste tiåret har jeg hatt gleden av å ha gått gjennom en rekke kataloger fra alle verdens land. Er du så heldig at du får tid til å besøke Vera Trinder i underetasjen rett opp fra Strand neste gang du er i London, kan du som meg kose deg med myriader av kataloger. Men etter at du har gjort det, er det bare å fastslå at det er få, om noen kataloger overhodet som kommer opp til skulderhøyde av Norgeskatalogen. Og det basert på klubbmedlemmenes egen innsats !!
For at dette mesterverket skal komme ut også til neste år, og året deretter, er det viktig at alle OFK-medlemmer kjøper årets utgave. Det et er alltid masse nytt å forholde seg til i katalogen, og husk at du som OFK-medlem får den billigere enn alle andre. Se omtale på de to neste sidene i INFO.

Norgeskatalogen er det mest synlige av OFKs mange jern i ilden. Leser du de gule midtsidene i dagens INFO, får du et inntrykk av hva som ellers skjer i løpet av høsten. På Schafteløkken er det plass til deg også, i tillegg til de ivrige som er der hver bidige mandag. Du lærer så mye, du har det så hyggelig med kaffe og kringle, at det burde være hundrevis av dere på møtene. Dørene åpner hver gang klokken 1800, mens møtet, eller auksjonen, starter 1930.

Til slutt: Snart er det regn og mørke og uffogufftider for alle andre enn oss frimerkesamlere. Gled deg til regnet, gled deg til gråvær og kulde, dette er vår store tid!

Med vennlig Norgeskataloghilsen
Øyvind Refsnes
redaktør.

OSLO FILATELISTKLUBB

NORGESKATALOGEN™

CATALOGUE OF THE POSTAGE STAMPS OF NORWAY

61. utgave **2009** 61. edition

NYHETER:

★ **Spesialartikler**

- Norske portomerker 1889 - 1927
- Sjøposten mellom Norge og Storbritannia 1840 - 1900

★ **Annet**

- Falskstemplinger på norske frimerker
- Katalogiseringsnøkkel 20-mm utgaven
- Siste nytt om alle norske utgaver
- Oppdaterte priser som reflekterer dagens markedspriser

KJØP NORGESKATALOGEN!

Som medlem av Oslo Filatelistklubb har du en fantastisk mulighet til å holde deg oppdatert på alt som har med norske frimerker å gjøre. Og ingen får katalogen rimeligere enn deg!

For OFK -medlemmer koster katalogen kun NOK 310,-

Du kan bestille katalogen på konto 0532 2739860, Oslo Filatelistklubb, Frydenlundgt. 14, 0169 Oslo. Portotillegget er NOK 40,-; fortsatt får du altså katalogen rimeligere enn alle andre samlere.

Få ekstra utbytte av frimerkesamlingen din - kjøp årets utgave av Norgeskatalogen !

Til postens forsvar: Pistoler fra hæren og marinen

Av Rolf Rasch-Engh

Det ble en rekke typer og modeller av våpen som postføreren fikk utlevert når han skulle bevæpnes.
Finansdepartementet utarbeidet i perioden 1827-37 et overslag som viser at Postvesenet gjennomsnittlig utbetalte 200 spesidaler pr. år i forbindelse med summer som hadde kommet bort ved postrøverier. Ofte hadde postbonden bare brukt en halvvoksen gutt, nesten et barn til å skysse posten. Slike var jo selvfølgelig helt uskikket til å skysse post. Dessuten var det helt i strid med reglementet, hvor det sto at skysskaren skulle være en voksen, stridsdyktig mann!
Det var derfor ikke annet å vente enn at alle lag i samfunnet som skulle motta postsendinger klaget. De klaget over" — *de mange siden Aaret* 1815 *forøvede Postrøverier og Posttyverier.* " - Det var "lettjente" penger å slå ned en slik skysskar.
"At sikre Postens Gang maa unektelig ansees som Statsstyrelsens Pligt saavel med Hensyn til Betryggelse af de Mænds Liv og Helbred, som det paaligger at befordre Posten, som med Hensyn til Viktigheden af dette Communications-middel, der efter Landets Indretninger og locale Beskaffenhed er det eneste som med Regelmæssighed kand benyttes, i det ikke alene det offentliges Midler saavel som de gjennem Correspondencen offentlige Foranstaltninger overgives til Postvæsenet, men ogsaa alle private Interesser, - betros til samme i Tillid til det offentliges Garantie. "
Departementet mente også at av de 1.000 postkarene som var i landet, var det de færreste som hadde „—— *det behørige Mod, Styrke eller Conduite til at møde forefaldende Angreb. "*
Det var nå de 22 postførerne som ble ansatt skulle væpnes, og de skulle bære en uniform som myndighetene anskaffet. Det var Armedepartementet som kom med et uniformsforslag, som ble godtatt av Postvesenet. - Uniformen var grå langbukser med enkel, grønn passpoil, og en enkeltknappet, mørkere grå kjole med tinnknapper (posthornmerke?) og stående krage. Kjolen hadde bak to korte skjøter. Kjolen var nesten identisk med uniformskjole for menige jegere og infanterisoldater fra 1818. Disse hadde andre og gildere farger. Lua ble nesten en militær leirlue med brem, og i fronten Postvesenets merke - posthornet. Som et ytterplagg kom det en mørkegrå (sort) dobbeltknappet surtout.
Uniformene som det ble bevilget midler til fra Finansdepartementet, kostet 25 spesidaler stykket - til 22 postførere 550 spesidaler.
Uniformen skulle virke til at postføreren og posten ble mer aktet i folks omdømme. Postgangen ville bli både hurtigere og sikrere, og flere ville benytte seg av postens tjenester.

Marinepistol modell 1848, også postvesenets pistol fra samme år

Innkjøp av våpen skulle i 1837 være 300 spesidaler. - De våpen som postføreren fikk, skulle til enhver tid være tilgjengelig. Pistolen skulle være ladd under turen, og den skulle også renses til bestemte tider. Postføreren måtte være sikker på at den alltid var funksjonsdyktig.

Den norske postmannssabelen fra 1837 dukker opp igjen i Sverige i en litt annen form som huggare m/1856 for det svenske infanteriet.

Det går også andre impulser fra norsk våpentilvirkning tilbake til Sverige. Vanligvis var det norske myndigheter ved felttøymesteren som lot kopiere svenske våpenmodeller etter 1814. Dette var hele våpenfeltet - geværer, pistoler og blankvåpen. Artillerimateriellet ble også til en viss grad kopiert.

Tidlig i 1840-årene opparbeidet Kongsberg våpenfabrikk et våpen som i våpenfabrikkens ruller ble karakterisert som prøvevåpen. Postmuseet, nå på Lillehammer, har et våpen som er en faskinkniv. Våpenet, som er merket kronet K, har en kraftig, bred klinge som er bredest i sitt ytterste parti. Våpenet fikk derfor en imponerende tyngde i hugget i forhold til størrelsen. Våpenet var tiltenkt rollen som tilvirker av "faskiner", som skulle hugges, fylles med jord og anvendes som skansekurver. Det var også selvfølgelig et nærkampvåpen. Til tross for sine mange fordeler, ble heller ikke dette våpenet innført i den norske hæren, men Postvesenet fikk det, trolig fra det prøvepartiet som var opparbeidet. Men svenskene innfører det som faskinkniv m/1848. Festet er av messing, og har tregrep. Klingen er enegget med flat rygg. Totallengde er 58,5 cm, klingens lengde 44 cm, og klingens bredde 5,2 cm. Balgen er av sort lær med messingbeslag.

Faskinkniv m/1848 ble båret av svenske infanterister ved siden av huggare m/1748-1856 og huggare m/1856.

Av andre overskuddsvåpen som Postvesenet fikk, var

- forandret grenadersabel, dansk-norsk - m/1753
- dansk-norsk marinesabel datert 1800
- avkortet artillerisabel m/1832
- avkortet infanteriunderoffiserssabel m/1824.

Dette var våpen som ble levert til Kristiania postkontor utenom de store våpenleveransene. Man trengte flere våpen, for 9. oktober 1848 bestemmer postmesteren i Kristiania at alle postførere skal være satt opp med et våpen. Man fryktet at det kunne skje overfall fordi mange av de ikke bevæpnete postførerne fraktet store pengebeløp.

Man måtte ta til takke med de våpen de militære myndigheter kunne avgi.

Marine- og Postdepartementet ble etablert i 1863. Her skulle Postvesenets ve og vel avgjøres. Men den nære tilknytningen til Marinen begynte lenge før. Våre første dampskip, ofte kalt våre postdampere, ble ført av Marinens offiserer. - Tilknytningen til vår Marine møter vi når vi vurderer de skytevåpen som har vært brukt av

postførere i Norge.
Pistoler og revolvere er av samme type og modell som Marinens.
Marinen trenger nye pistoler. - Som ny pistol blir antatt en perkusjonspistol med messingbeslag og sylindrisk, brunert løp. Pistolene er glattløpete. Kaliberet er 21 lødig eller 16 mm. Jernladestokken er hengslet til munningen. Sikteskur og korn er av messing. Det bakoverliggende låsblikket er merket med kronet "K" og årstall.
Pistolen er merket med nummer og en rekke bokstavstempler som viser våpenhåndverkerne på Kongsberg våpenfabrikk. Våpenfabrikken laget i 1848 100 pistoler til Marinen. Seks hundre pistoler av samme type ble også laget og levert til Marinen i 1850. Postmuseet har pistoler med nr. 3, 15 og 94 - fra 1848. Og nr. 104, 158 og 638 - fra 1850.
Så fort pistolene ble modellfestet, fikk Postvesenet den. Postmesteren i Kristiania hadde skrevet at etatens våpen var "kassable". Han fikk fullmakt til å anskaffe nye, og kjøpet skulle føres som utgift.
Posten Bergen - Trondhjem ble ført av en postfører med sin postveske, sitt posthorn og sin pistol. Pistolen har perkusjonslås, messingbeslag, ladestokk i rørkner. Låsblikket har kronet K, ellers ingen andre merker. Sideblikket er svakt S-formet. Våpenet er tilvirket på Kongsberg våpenfabrikk, men er identisk med pistoler som også lages i Sverige og utleveres til svenske kjørekarer som er ansvarlige for den svenske posten. Pistolen på postruten Bergen - Trondhjem er av samme type og størrelse som de som ble utlevert til Livgardet till häst og kronprinsens Husarregimentet av kaptein Jakob Georg Sandbergs konstruksjon, svensk modell 1845.

Pistol m/1848 kunne skyte ett skudd om gangen. Så måtte pistolen lades på nytt. Postførervergen hadde to løp og kunne følgelig avfyre to skudd før ny lading av våpenet var nødvendig. Det har alltid vært ønske om å kunne øke skuddtakten for den menige infanterist og beredne soldat (rytter-/dragon-/artilleriet). I 1838 konstruerte amerikaneren Samuel Colt den første brukbare revolver. Nå ble skuddhastigheten betydelig øket, og flerskuddsrevolveren (seksløperen) ble et virkelig anerkjent våpen.
Det var Marinen som vant kappløpet om innkjøp av revolvere i Norge. Alt i 1858 :fikk Marinen og Postvesenet utlevert sine Lefaucheux-revolvere. Først i 1864 ble det bevilget midler til innkjøp av tilsvarende for Hæren.
Lefaucheux var en 11 mm revolver med stiftantenning, et fransk våpen. Revolverne er merket "Invon E. Lefaucheux Brevete S.G.D.E.", og har en nummerrekke rundt 15.500. Våpnene har både rund- og åttekantet pipe. Løpet har 4 høyredreide riller. Revolvertrommelen tar 6 patroner.

Marinen forandret kaliberet på sine Lefaucheux-revolvere til 9 mm. Slike revolvere ble også benyttet i Postvesenet. Det som skiller Lefaucheux-revolverne til Marinen fra Hærens modeller, er nummerrekken og avtrekkerbøylen ! - Avtrekkerbøylen har fingerfeste til langfingeren.
Senere får Marinen nye revolvere - pistoler - Nagant-revolver modell 1893 - 7,5 mm, og fra 1914 Colt pistol m/1914, 11,25 mm. Postvesenet fikk ikke disse våpnene. Lefaucheux-revolveren hadde enkelte svakheter, b1.a. var ikke systemet med stifttenning tilfredsstillende. Resultatet ble at man innførte en 9 mm revoler med

Øverst: marinepistol modell 1858, nederst. Hærens offiserspistol modell 1864

sentralantenning i det norske forsvar. Hæren og Marinen valgte en belgisk Nagant-revolver. Marinen valgte også for sine våpenbærende postførere en engelsk utgave av Nagant-revolveren, en Tranter-revolver etter Birmingham-børsesmeden William Tranter. Han var revolvermakeren, og viktig som våpenhåndverker i Birmingham før 1885, da han trakk seg tilbake. Revolverne som han sto bak, var solide, selvspennende revolvere med en solid ramme. Tranter-fabrikken lå i Birmingham ved Ason Cross. Den revolveren Postvesenet fikk, var et britisk politivåpen. Det var det reglementerte våpenet til "The British Constabulary". Politikorpset var stasjonert i Irland og i koloniene. Revolver av denne typen brukes ennå mer enn 130 år etter at våpenet ble utlevert til engelske politienheter!

Postvesenets etterlatte våpen viser at de våpenansvarlige fulgte godt med i våpnenes utvikling. Postføreren var hele tiden bevæpnet med moderne våpen som fulgte den våpentekniske utviklingen i Europa.

Med bedrete og sikrere kommunikasjoner, skremte jernbanen posthest og postkar bort fra landeveien nord for Kristiania. Postførerne kunne innlevere sine våpen, og instruksen til våpnenes rette bruk. Postføreren ble kontormann i nye typer av vogner, i stedet for å være "landeveishøvding" .

(Del I sto i INFO, medlemsinformasjon fra Oslo Filatelistklubb nr. 2/2008).

Siste nytt om Christiania Bypost.

av Per Erik Knudsen

"Filatelistisk" brev postlagt i Christiania 17.8.2008, mottatt i postkassen i Oslo 20.8. Frankert med CS# 16B, hittil siste frimerke, utgitt noe forsinket 26.9.2007. Oblaten i høyre øvre hjørne stammer fra forløper CS # 000, utgitt ca. 1975.

Nei, denne lille artikkelen handler ikke om det Christiania som senere ble Kristiania og senere tilbakedøpt til Oslo. Så inkarnerte "Christiania Bypost"-samlere fra Norge kan trygt slappe av. Den handler derimot om den myteomspunnede "Fristaden" som ble skapt i begynnelsen av 1970-tallet ved okkupasjon av et 340 mål stort område på Christianshavn i København.

"Bådmandstrædes Kaserne" var forlatt av det danske forsvar da innbyggere i det overbefolkede "Aladdinkvarteret" på Christianshavn i september 1971 brøt ned plankegjerdet og skaffet seg adgang til et nytt rekreativt område. Kort tid senere flyttet en gruppe unge inn og besatte området.

Siden 1972 har Fristadens eksistens vært diskutert i Folketing, regjering og i rettssaker. Allerede i det året inngikk regjeringen og beboere i Christiania en avtale om å bevare bydelen som et "socialt eksperiment" mot at beboerne sørget for

betaling av vann og strøm og forøvrig overholdt alle lover. I 1989 vedtok Folketinget en lov om Christianias lovliggjørelse og om de byplanmessige rammene.

Christiania var i perioder Nordens mekka når det gjaldt anskaffelse av hasj og andre narkotiske stoffer samtidig som rockergrupper brukte bydelen som base for kriminell virksomhet. Dette har gjort området til gjenstand for politiinngrep i razziaform. Tidvis har politiet av sikkerhetsgrunner holdt seg helt borte fra daglige politioppgaver. Så vel bandene som narkotikaen er nå stort sett borte fra miljøet selv om en av gatene kalles "Pusher street".

Området er et turistmål, fra unge også fra Norge som fortsatt søker narkotika og "det ulovlige", men mer fra andre som ønsker å observere det sosiale eksperimentet eller kort og godt er nyssgjerrige. Noen av oss har gått gjennom området på fredelige søndagsmorgener…

Første "ordinære" Christianiafrimerke. CS # 1A, utgitt 18.11.1981.

Brev frankert med CS # 9, postlagt og distribuert innen Christiania, stemplet 1. bruksdag 9.1.2001.

CS # 5, utgitt 2.2.1998

CS # 11, utgitt 2.1.2002.

Akkurat nå diskuteres et forslag fra regjeringen om en "endelig" avtale mellom grunneierne, "Slots- og Ejendomsstyrelsen" og København Kommune, og Christianitterne. Beboerne mener at de gjennom de mange årene har fått hevd på bruken av så vel hus som grunn. Innbyggertallet har svingt gjennom årene, på det meste rundt 1000 fastboende inklusive opptil 200 barn.

I perioder har Christianitterne vært representert i kommunestyret. Lokalt er bydelen selvstyrende og regjeres etter vedtak på allmøter, til dels for hele området, til dels for de enkelte kvartaler.

Så til frimerkene. Fra 1981 har Christiania utgitt egne frimerker. De er i bruk når post fra 1-2 lokale postkasser skal bringes ut av eller innen Fristaden. Behovet fra eget postvesen og posthus oppstod da Post Danmark ikke ville eller turde ha med postgangen innen området å gjøre. Det er altså ikke en offentlig autorisert eller godkjent "Bypost", men en postformidling sprunget ut av nød. Når Post Danmark ikke ville distribuere post, måtte lokalsamfunnet i fristaden gripe inn slik de gjorde på mange andre områder.

Forsendelser som er forsynt med et lokalportomerke og lagt i postkassen, vil bli brakt ut til adressater innen Christiania. Forsendelser som i tillegg er forsynt med vanlige danske frimerker og ekstern adresse vil bli innlevert til nærmeste danske postkontor (eller lagt i 1 rød postkasse utenfor området) for videre befordring. Frimerkene kan ikke kjøpes på Christianias Posthus men kan kjøpes i "Den grønne Hal" og i "Sommerbutikken" (hos "Post-Inger").

De ordinært utgitte frimerkene er alle frimerker med dobbelt verdiangivelse, kall det gjerne tilleggsmerker. Det er alltid et grunnbeløp på DKK 1,00 som går til

CS # 13, utgitt 20.1.2004.

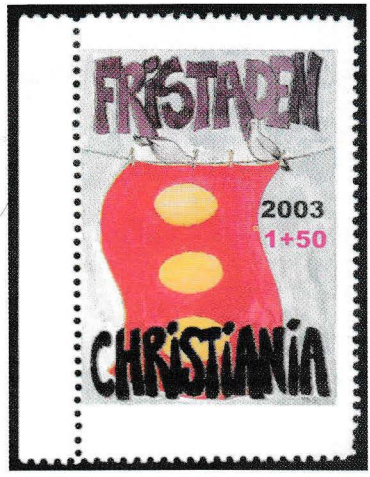
Strømfondet/Fristaden og et tilleggsbeløp på fra DKK 0,25 til 0,50 som går til driften av postordningen. Kostnaden ved produksjon av frimerkene er antagelig belastet strømfondet.

Den danske bypostsamleren og spesialisten Caraten Skovgaard (Nielsen) laget for noen år siden en katalog over utgivelsene. Det hittil siste opplaget er produsert i 2008. Carsten katalogiserer 16 hovednumre med både undernummer og oversikt over et rimelig stort antall varianter. Alle opplysninger han har lyktes i å finne om utgivelsestidspunkt, opplag, arkstørrelse, trykk etc er med. De fleste opplagene er naturlig nok små. Alle frimerker er gjengitt i farger.

I katalogen finnes derimot ingen prisantydninger. I den utstrekning og etter hvert som merkene er utsolgt fra utgiveren, er det Liebhaber-priser som gjelder. Jeg har sett merker og brev bli omsatt på den danske QXL til meget varierende priser. Det som er helt klart, er at de fleste merker som blir omsatt er "postfriske", altså merker solgt til samlere. De fleste andre jeg har sett er ordrestemplete. Også på Thomas Høiland internettauksjoner har objekter som stammer fra Fristaden, blitt omsatt de siste årene.

I tillegg tar Carsten i katalogen med noen forløpere utgitt i Fristaden og som ble privat benyttet som oblater. Der har pålydende beløp gått til andre formål. Det ene av disse merkene, som for øvrig pryder det siste katalogopplagets forside, ble 20 år senere benyttet som grunnmerke for et tilleggsmerke utgitt av Christiania Bypost.

CS # 14, utgitt 3.1.2005



CS # 12, utgitt 2.1.2003

Et av de andre merkene var til inntekt for "Samebevegelsen" og virker meget "udansk". Kanskje har hoveddelen av opplaget blitt distribuert i Norge eller Sverige?

CS # 10, første kjente bruksdato 12.11.2001. Overtrykk "2001 + 50 øre" på forløper, (CS # 0 fra 26.2.1981). Motivet er et av de flagg som kjennes fra Fristaden.

Kilder til mer viten om Christiania:
Wikipedia, Den Store Danske Encyklopædi,
www.christiania.org .

Carsten Skovgaard: "Fristaden Christianias lokalportomærker eller bypostmærker", Holbæk 2008.

Adresse : Vestervangen 56, DK-4300 Holbæk.
Epost : cs@allerupnet.dk

HUSK:
Kun 12% kjøpeprovisjon på klubbauksjonene

Spennende opplevelser du har gått glipp av på OFK-møtene!

Referat møte nr. 2320

Formannen, Bjørn Muggerud åpnet møtet mandag 19.mai 2008 og ønsket velkommen til det siste ordinære møtet i vårsesongen. 32 medlemmer var tilstede ifølge protokollen.
En opptagelse og en anmeldelse ble kunngjort før det ble minnet om sommermøte mandag 2. juni.
"Quizmaster" Øyvind Refsnes var ikke tilstede så finalen i vårsesongens quiz ble ledet av Øistein Haugen på en utmerket måte.
Etter quizen, med mange spørsmål relatert til temaet for kveldens foredrag, overlot formannen ordet til Bjørn Schøyen som skulle snakke om *LZ 129, Luftskipet Hindenburg, 400 dager i Hitlers tjeneste.*
Bjørn Schøyen holder på å lage et eksponat i åpen klasse om dette, og han illustrerte foredraget med eksempler fra sin samling.
Byggingen av Hindenburg startet i 1931, den skulle overta etter "Graf Zeppelin", og ble ferdig i 1936.
Hindenburg er det største luftfartøyet som er bygget frem til i dag. Vi fikk se en tegning hvor Hindenburg ble sammenlignet med Titanic og en jumbojet, Titanic og Hindenburg var ganske like i størrelse, mens jumbojeten "forsvant" i sammenligningen.
Den første prøveflygningen med Hindenburg ble foretatt 4. mars 1936. På denne turen hadde luftskipet ikke med post, men det ble laget et minnekort som markerte prøveflyvningen.
Rederiet hadde allerede jevnlige ruter på Syd-Amerika, men med det nye skipet ønsket de også regulære ruter på Nord-Amerika. Det ble derfor trykket brosjyrer med tidstabeller for turene og med opplysninger om salonger, lugarer og maten om bord, for å friste mulige passasjerer.
23. mars 1936, foregikk den 1. postbærende turen. Det var et portotillegg for post som ble fraktet med en Zeppelin. All post som skulle fraktes med Zeppelineren ble stemplet på samme sted; på land før avreise, men luftskipet hadde også eget stempel og egen postekspeditør. Han stemplet post postlagt om bord og post som var lagt i spesielle omslag på land for ombordstempling.
Norge hadde avtale med Zeppelinrederiet om at brev frankert med norske frimerker kunne befordres helt frem til adressaten, dette gjaldt ikke alle land og for disse landene måtte brevene tilleggsfrankeres.
Flyvningene til Nord-Amerika fikk mye omtale i avisene, og i forbindelse med 1. flyvningen ble det arrangert gallamiddag på Waldorf-Astoria og mottagelse med presidenten.
Ved Hindenburgs 1. flygning til USA hadde skipet ca 1 tonn post, på returen 778 kg, så det er ikke umulig å få tak i dette materialet.
Hindenburg gjennomførte 10 flyvninger til USA i 1936.
Luftskipsturene var kostbare, men raske. En tur mellom USA og Europa kostet i 1936 400 dollar og tok
2 1/2 døgn, skipet hadde salonger, spisesal, skriverom, lugarer og egen røkesalong, men det var ikke tillatt å bruke egne fyrstikker eller lightere om bord. Disse måtte avleveres ved ombordstigingen. Luftskipet var fylt med hydrogen og røking var ikke helt ufarlig. Det var kun tillatt å røke i den spesielle røkesalongen.
Men røking var ikke årsak til Hindenburgs katastrofe ved landingen i USA 6. mai 1937
Det ble foretatt to forsøk med å overføre post til luftskipet etter avgang, ved hjelp av et fly som hektet seg til luftskipet, men dette var ikke vellykket, og svært lite post, ca 2kg, ble befordret på denne måten.
På den siste turen krysset Hindenburg Atlanteren i mye motvind og ble svært forsinket. Ved landingen i Lakehurst var det kraftig tordenvær og Hindenburg ble bedt om å ta noen ekstra runder før landing.
Landingen startet normalt, men så brøt det ut brann kl. 1825 lokal tid, antagelig på grunn av lynnedslag. Det var 96 passasjerer om bord, 61 overlevde, 13 passasjerer 22 mannskap og 1 bakkemannskap omkom. Luftskipet brant opp på 34 sekunder.
Posten som var med på den siste turen er populære "crashmail" objekter for samlere.

Av de 17609 postale objektene ble 358 reddet ut, mer eller mindre ødelagt.dvs: brannskadet. De deles i fire typer "crashmail"

- Post sendt på vanlig måte, dvs. stemplet før avgang
- Ombordstemplet 5.5.1937, puttet i celofankonvolutt.
- Ombordstemplet; skrevet om bord og adressert til Tyskland disse lå i metalleske og var omtrent uskadet.
- Pocketmail, 28 objekter, dvs post funnet i lommene på omkomne. Disse brevene ble stemplet i New York 10. mai, men de ble funnet først ca 3 uker senere og er dermed tilbakestemplet.

Det lå ferdigstemplet post klar i New York til å sendes med Hindenburg på tur tilbake til Europa. Zeppelinrederiet fikk laget et eget stempel som ble brukt på en del av disse brevene, forsendelsene ble mottakstemplet i Europa mange uker senere.
Bjørn Schøyen avsluttet så med å vise filmklipp fra brannen en samt vrakdel fra aluminiumskjelettet

Formannen takket for et interessant fordrag og overleverte det vanlige honoraret.

Det ble så orientert om høstens klubbtur: Nordia i Stavanger

Quiz: Dagens vinner Erik Olafsen
Vårens vinner Tryggve Johansen

Møtet hevet kl 2105.

Marit Elind, referent

Referat møte nr. 2319

Nestformannen åpnet møtet på Schafteløkken mandag 28. april kl 19.30. 1 anmeldelse, 1 opptagelse. Quizen gjennomført.
Kveldens foredragsholder, **Egil Kiserud**, fortalte om Posthistorie og filateli knyttet til Bygdøy. Kiserud er født og oppvokst på Bygdøy, og har nå flyttet tilbake. Han har samlet filatelistiske objekter fra Bygdøy og laget en utstillingssamling (70p på utstillingen i Trondheim) .
Bygdøy ble øyas navn fra 1877. Navnet betyr "den bebodde øy" (Eneste bebodde øy i indre Oslofjord på den tiden). Fra 1557 til 1877 var navnet Ladegaardsøen fordi den var avlsgård ("ladegård") for befalingsmannen på Akershus. Fra middelalderen var øya skiftevis krongods og klostergods.
Første postkontor kom på Tyskestranden i 1874. Fra 1903 het postkontoret (som lå på Skøyen) for Skøien. Bygdø fikk eget poståpneri fra 1919 og ble underpostkontor i 1966. I 2002 ble postkontoret på Bygdøy nedlagt. Nærmeste postkontor var nå Skøyen. I dag består Postens aktivitet på Bygdøy av i alt 4 postkasser.
Egil viste oss objekter fra sin samling:
Brev til Bragenes og Tønsberg fra 1847.
Brev fra Bygdø i 1888.
Særstempel Bygdøstevnet.
Kort med motiver fra stasjonsområdet.
Kort med motiver fra industriområder. F. eks. Thunes mek. Verksted som leverte jernbanevogner og lokomotiver – bl. A. " Dovregubben".
Dampskiptrafikken var interessant. De mest kjente skip som anløp var DS Bygdø (bygd i Bergen), Louise, Framnes 1,…,6.
4-ringsstempler 421 (Langvik (vakkert)) som er ganske sjeldent.
Norsk folkemuseum stiftet 1891.
Fram-merker
Teknisk museum lå først på Bygdøy (I kjelleren på Fram-huset). m.m.
Det var tydelig god kjennskap til Bygdøy blant fremmøtte medlemmer. Det ble en del "mimring" rundt beliggenheten til ulike steder " i gamle dager ", skøyteisen m.m. – en hyggelig aften. Takk til Egil.

******

Tryggve Johansen og Thomas Blair topper resultatlista før siste omgang i Quizen.
Rom er reservert på Nordia 23. – 26. oktober.
23 medlemmer og 1 gjest deltok på møtet

Øistein Haugen, referent

Formiddags-Pensjonisttreff i OFKs lokaler

Tirsdag 7. oktober fra klokken 1100 til 1400 er det klart for noe helt nytt i OFKs historie. Som et prøveprosjekt ønsker klubben å åpne klubblokalene i Frydelundsgate 14 på formiddagen for å se om det er interesse for en uhøytidelig filatelistisk møteplass for bytte, utveksling av erfaringer og informasjoner, og sosial hygge med kaffe og kringle.

Primus motor på de første møtene er klubbens sekretær Arne Thune-Larsen, selv pensjonist, som kan fortelle at lignende arrangementer er møtt med stor interesse i utlandet. Her kan man hygge seg noen timer på formiddagen i felles avslappet interesse for frimerker.

Første møtedag er altså:
TIRSDAG 7. oktober kl. 1100-1400.
Neste møtedag blir
TIRSDAG 4. november klokken 1100-1400.
Sted : Frydelundsgate 14, inngang fra gaten.
Ta gjerne med noen av frimerkene dine.

VEL MØTT !

SAMLERMESSE I OSLO !

Lørdag 4. oktober klokken 11-16.

I Håndverkeren,
Kristian IVs gate v/Hotel Bristol.

Ca. 15 stands med frimerker, brev, postkort, mynter og sedler.
OFK er tilstede med egen stand.
Dette er en av de få mulighetene du har til å møte små og store handlere samlet på ett brett i Oslo i år.
Benytt deg av muligheten til å sikre deg nye objekter til din samling !

Gratis adgang !

Arrangør: Norske Postkortsamlere.

4-sider til å rive ut - 4 sider til å rive ut - 4 sider til å rive ut - 4 s

Vel møtt på OFKs klubbmøter og auksjoner !

Kjære medlem,
klubbmøtene våre som arrangeres på Schafteløkken på mandager er en sentral del av klubbens tilbud til medlemmene.
Her presenteres interessante foredrag som gir oss innsikt i deler frimerkenes verden vi tidligere kanskje ikke hadde noen anelse om, her stilles din viten på prøve gjennom vår faste uhøytidelige frimerkequiz, (ikke vær redd for å delta, antall riktige svar er meget få!!), her byttes det frimerker fra alle verdenshjørner, her kan du møte likesinnede frimerkesamlere på alle nivåer.
OFKs mandagsmøter er blitt den sosiale møteplass for frimerkesamlere i Oslo-området, men vi har plass til langt flere. Ta en tur til oss en mandag, det er slett ikke noe å være redd for. Kringle og kaffe står klar på alle møter.
Vi skal ta godt vare på deg. Hvis du tror at du ikke kjenner noen, så ta kontakt med en av oss i styret når du kommer, så skal vi få deg med i opplevelsene.

Våre klubbauksjoner som avholdes annenhver mandag i sesongen, er blitt et møtested for samlere på jakt etter merker som kan fylle en plass i albumet; rotekassa som man kan bruke timer på; og store og små samlinger av alle slag. Kom innom og opplev gleden av å få tak i nettopp det frimerket *du* mangler !

PÅ DE TO NESTE SIDENE FINNER DU MØTEPROGRAM, AUKSJONSDATOER OG DATOER FOR ANDRE AKTIVITETER FREM TIL MIDTEN AV NOVEMBER.
RIV UT DE FIRE SIDENE OG HENG DEM PÅ OPPSLAGSTAVLA ELLER PLASSER DEM ET ANNET LETT SYNLIG STED. SÅ GLEMMER DU IKKE OFK !
PÅ SISTE MIDTSIDE FINNER DU ET KART SOM VISER HVOR SCHAFTELØKKEN LIGGER, MED TIPS OM HVORDAN DU KOMMER TIL OSS

4 sider til å rive ut - 4 sider til å rive ut - 4 sider til å rive ut - 4 si

Møter, auksjoner og andre aktiviteter i OFK høsten 2008

(Dørene åpner hver gang klokken 1800, selve møtet eller auksjonen starter 1930)

15. september:
1: Vet du noe som helst om reklame på kort og brev ? Vi spør deg før du får fasiten.
2: *Reklamekort og konvolutter, et voksende samleområde internasjonalt.*
I land som USA omsettes slike objekter til tusentalls av dollar. Har du et gevær på konvolutten din, eller en fargerik melkesjokolade? Lær mer om dette spennende samleområde av Øyvind Refsnes.
3: Aktuelt og eventuelt.

22. september:
Auksjon.
Husk at OFKs auksjoner har kun 12 % kjøpeprovisjon. Billigere får de det ikke, og her er masse gode kjøp å gjøre.

29. september:
1: Har du noen som helst peiling på portomerker ? Vi spør, du svarer. Med to riktige hører du sannsynligvis til i mesterskiktet.
2: *Norges portomerker.*
Den uforlignelige Peer-Christian Ånensen har studert norske portomerker mer nøyaktig enn noen andre tidligere. Nå kommer han for å fortelle om alt han har oppdaget under studiene, og ikke minst hva vi bør lete etter.
3: Aktuelt og eventuelt.

6. oktober:
Auksjon.
Det er her du gjør de beste og billigste kjøpene i auksjons-Norge.

13. oktober:
1: Vi quizzer om norsk flypost og mer til.
2: *Spor i luften.*
Knut Arveng, vår eminente luftposthistoriker, kommer til OFK for å gi oss miniportretter av noen av Norges luftfartspionerer, sett med en filatelists og samlers øyne. Gled dere.
3: Aktuelt og eventuelt.

20. oktober:
Auksjon.
Har du noe å selge er dette stedet. Her blir du kvitt alt fra NK 1 til Disney-frimerker.

27. oktober:
1: Quizzen når nye høyder, og ingen har mer enn tre riktige. Her er det ingen fare å delta, men du får svar på mye som du har lurt på.
2: *Montering av utstillingssamlinger.*
NORDIA er nettopp avsluttet, og på bakgrunn av denne utstillingen kommer Ivar Sundsbø for å fortelle oss hvordan vi kan bli like flinke som medaljevinnerne i Stavanger. Kom og lær !
3: Aktuelt og eventuelt.

3. november:
Auksjon.
Kun 12 % kjøperprovisjon, ingen storauksjoner ligger lavere i Norge.

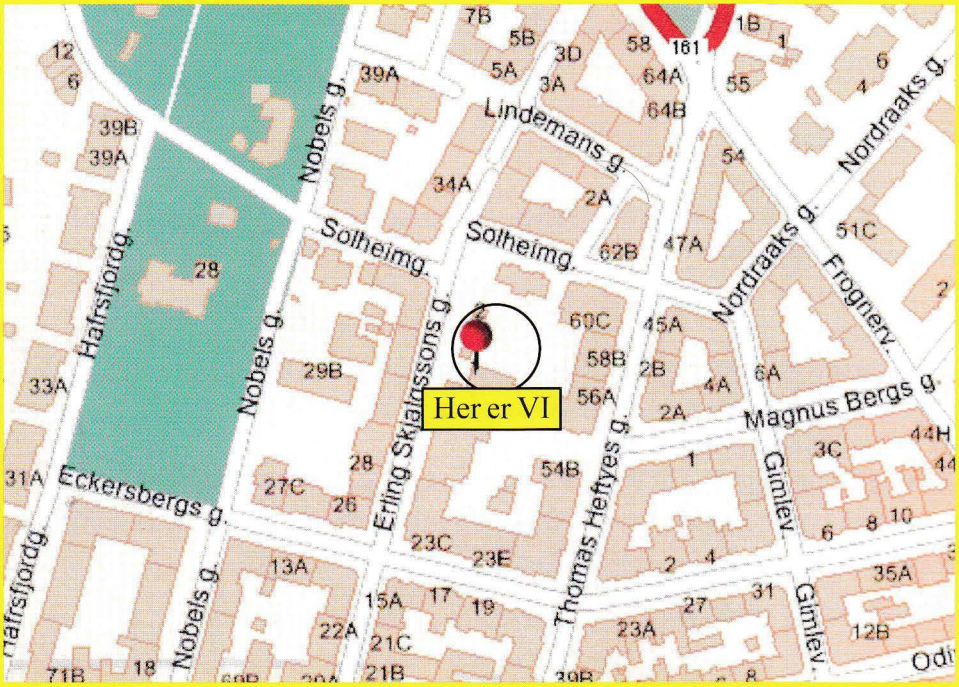
10. november:
1: Nye quiz-spørsmål, vi nærmer oss finalen.
2: *Hva kan vi glede oss til i frimerkeåret 2009 ?*
Vi får besøk av Halvor Fasting. direktøren i Postens Frimerketjeneste, som åpner forundringspakken som heter "Neste års frimerker".

16. november:
Byttedag på Schafteløkken (Søndag)

4-sider til å rive ut - 4 sider til å rive ut - 4 sider til å rive ut - 4 s

Her finner du oss på Schafteløkken.

Adressen er Zahlkasserer Schafts plass.



Du kan ta alle T-baner til Majorstuen. Derfra kan du gå ca. 20 minutter nedover langs Frognerparken, eller ta trikk nr. 12 fra Majorstuen ned til Frogner Plass og gå noen få minutter derfra.
Busslinjene 30 og 31 stopper på holdeplass Frogner Kirke i Bygdøy Alle. Tar du bussen hit, er det ca. 10 minutter å gå. Se kartet !

Klubbkonkurranse i 2009 !

Tidlig neste år vil OFK invitere til klubb-konkurranse for alle sine medlemmer. Slike konkurranser har vært meget vellykkede tidligere, og man tar sikte på et rekordartet antall deltakere når invitasjonen kommer.

Vi starter oppkjøringen til konkurransen med foredraget til Ivar Sundsbø i klubben 27. oktober, (se de gule sidene), hvor han kommer med friske inntrykk fra NORDIA-utstillingen i Stavanger, og vi regner med å komme med korte, informerende innspill på møtene fremover, og i neste INFO.

Men start forberedelsene allerede nå, det er på tide at også dine frimerker og brev får oppleve noe annet enn å ligge i en mørkt album i en mørk skuff !

Da Balchen "åpnet" polruten
- og noen av de som fulgte etter

Av Knut Arveng

I dag er det helt vanlig at luftfartøyer krysser polarområdene i nord på vei fra en verdensdel til en annen. Forskere oppdaget tidlig nytten av å bevege seg gjennom luften, enten det var for å kartlegge og oppdage nytt land, eller det var for å rekognosere fra luften muligheter for frie vannveier gjennom isen. Vi kjenner til både Andrè, Wellmann, Graf Zeppelin, Amundsen og Nobile som alle gjorde forsøk på å utforske polområdene fra luften, med vekslende hell. Et av problemene de måtte hanskes med var navigasjon i nordområdene. Nær Nordpolen er magnetkompass ubrukelig på grunn av beliggenheten til den magnetiske pol. Det ble navigering med sekstant og klokke som ble løsningen. Men først da gyrokompasset ble tatt i bruk var mye av problemene løst. Nordmenn var foregangsmenn på dette området.

Amundsen hadde greid å fly over Nordpolen som den første i verden i 1926, fra Spitsbergen til Alaska. Med enkle hjelpemidler når det gjaldt navigering, hadde de gjennom snøvær og tåke greid å treffe den amerikanske nordkysten omtrent som beregnet.
Det skulle gå mange år før en begynte å se på polområdene som en snarvei for flytrafikken mellom kontinentene. I tyveårene var fly og utstyr enda ikke teknisk utviklet nok til å motstå problemer i polare strøk med kulde, is, store avstander og langt til nærmeste hangar og verksted. Pionerene var mest opptatt av å krysse de store havstrekninger i Atlanteren og Stillehavet for å binde landene sammen. Noen få valgte i den forbindelse å benytte de nordlige strekninger mellom Amerika og Europa – med flere mellomlandinger på Grønland og Island.

Norskfødte Bernt Balchen som oberst i det amerikanske flyvåpen etter krigen

Balchen på banen

Da krigen var over hadde den tekniske utvikling nådd så langt at det kunne etableres regulære luftruter over Atlanteren. Det nyetablerte selskapet SAS var tidlig ute med rute på New York. En av dem som var med i denne etableringsfasen var Bernt Balchen, som allerede før krigen i en periode hadde vært ansatt i DNL (den norske delen av SAS). Han var offiser i det amerikanske flyvåpen under krigen med operasjoner i arktiske strøk som spesialfelt. I en periode etter krigen var

han direktør for det gjenoppbygde DNL, og lærte å kjenne problemene med passasjertrafikk over lange distanser. I 1948 gikk han tilbake til US Air Force, hvor han ble sjef for en redningsskvadron i Alaska. Han ville ikke slippe tanken på at den korteste vei til Skandinavia fra Amerika gikk over polområdene. I mai 1949 utførte han en prøveflygning tur-retur Grønland, fra Fairbanks til Thule via Nordpolen, og tilbake. Slik ble han den første som hadde fløyet over begge polpunktene. Allerede i 1929 hadde han fløyet over Sydpolen med admiral Byrd.

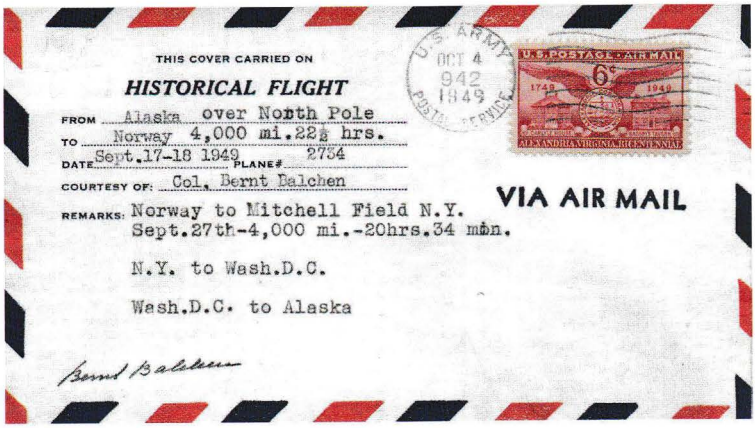
Polruten til Norge

Balchen bodde på denne tiden i Anchorage med sin kone Bess. I september 1949 gjorde de en avtale med et vennepar om en ukes bjørnejakt til Aleutene – raden av øyer som strekker seg vestover fra Alaska mot Russland helt nord i Stillehavet. Da gjestene var kommet satt alle fire seg ned og gikk gjennom listen med ting de ville trenge for jaktturen, for deretter å dra på shopping. Bernt ba seg unnskyldt for ikke å bli med på handleturen, han måtte bare av gårde på en annen tur som hadde vært planlagt lenge. Men han lovet å være så rask han kunne og komme snart tilbake. Han skulle bare fly fra Fairbanks til Oslo via Nordpolen, og tilbake. Gjestene tok det pent, og 16. september 1949 tok kystvaktens C-54 Skymaster nr. 2734 av med kurs for Norge.

En snartur til Norge

Turen ble logget som en treningstur for eventuelle langdistanseflygninger i forbindelse med redningsoppdrag i arktiske strøk. Ombord var foruten Balchen selv, sjefen for de amerikanske luftstyrker i Alaska, brigadegeneral Frank Armstrong. I tillegg var tre ekstra flygere og fem teknisk personell. Og litt post! Balchen hadde med seg ti frankerte luftpostkonvolutter på denne turen, som han personlig signerte. Da turen

Douglas C-54 Skymaster fra US Coast Guard. Samme flytype som Balchen brukte på Norges-turen



Et av ti brev som var med på turen fra Fairbanks til Oslo og tilbake i 1949, signert av Bernt Balchen

var vel over, ble disse ti konvoluttene påført ruten som var fløyet, tiden som var brukt underveis og utfløyet distanse, for deretter å bli mottaksstemplet i USA. Annen post var det ikke ombord.

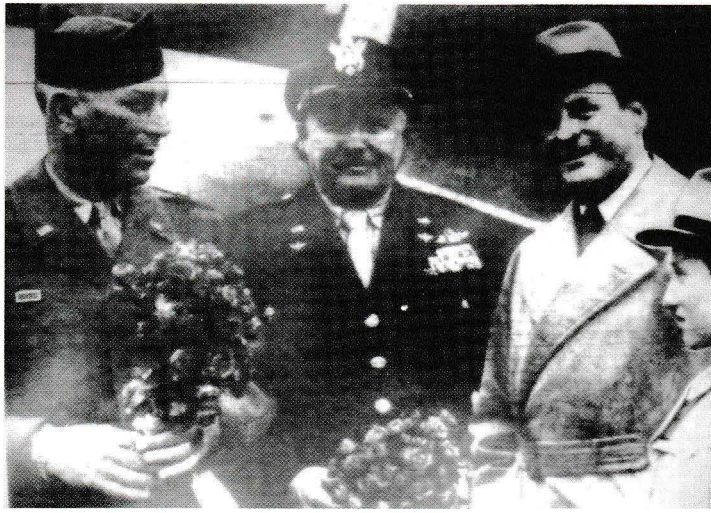
Flyturen fra Fairbanks gikk over den magnetisk pol, så bruk av magnetkompass var nytteløst. Gyro og stjernekompass måtte benyttes på ferden hvor nordligste punkt ble passert ved Ellesmere Island nordvest for Grønland. Videre bar det over nordlige delen av Grønland via Jan Mayen med landfall i Norge på Mørekysten. Derfra over til Lillehammer og videre mot Oslo. Etter en flytid på 22,5 timer på en distanse på 6 250 km i en marsjhøyde på 2000 fot og en laveste temperatur underveis på – 35 grader C, ankom amerikanerne Oslo-området.

Men der ventet det problemer - for første gang på turen. Det var til dels dårlig vær og lavt skydekke over Fornebu. I tillegg hadde Skymasteren problemer med radioforbindelsen til tårnet. De ankom til Oslo ved halv totiden søndag ettermiddag 18. september 1949. Trafikken rundt flyplassen var stor denne dagen. Norsk Aero Klubb arrangerte et stort flyshow på Fornebu med deltakelse av både sivile og militære fly i luften og utstilt på bakken. Dagens høydepunkt skulle være overflygning og opp- visning av det nye jagerflyet Vampire, Norges første jetfly. På grunn av været måtte dette avlyses. Tilstede blant flere tusen tilskuere var også kronprins Olav og prins Harald. All trafikken, radio-problemer og dårlig vær førte til at flyet til Balchen ble omdirigert til Gardermoen. Der ble gjestene hentet av en Dakota-maskin fra den amerikanske luftattacheen ved ambassaden i Oslo, sammen med Balchens sønn Bernt jr. som bodde i Oslo. De ble fløyet til Fornebu hvor flystevnet var ved å avsluttes. Men ingen ville hjem da de langveisfarende gjestene kom, og stevnet ble en time lenger enn beregnet. Balchen og co ble mottatt av direktør i DNL Hjalmar Riiser-Larsen, og fikk hilse på kronprinsen og prins Harald.

Hjem igjen

Besøket i Norge trakk ut. Mange ville treffe og snakke med de besøkende amerikanere, og først 27. september var det klart for hjemreisen. Da hadde

karene etter Oslo-oppholdet også besøkt Værnes ved Trondheim og Sola ved



Bilde fra Aftenposten 19/9-49 tatt under flystevnet på Fornebu. Fra venstre general Armstrong, oberst Balchen, kronprins Olav og prins Harald.

Stavanger. Hjemturen skulle foregå via en sydligere rute over Nord-Atlanteren direkte fra Sola via Island, sydspissen av Grønland, over Newfoundland til Mitchell Field i New York. Det var mye ruskete vær underveis med regn og tåke, og motvind opptil 30-40 knop – noe som medførte stort bensinforbruk. Det ble til tider fløyet svært lavt på grunn av sikten, og det ble sagt at generalen ombord hadde spurt Balchen om han trodde Skymasteren var et sjøfly. Men hjem kom de, med bensinstopp i New York, så videre til Washington, hvor de landet 23,5 timer etter avgangen fra Sola. Etter et kort opphold gikk så turen tilbake til Fairbanks i Alaska, hvor de landet om kvelden 28. september. Balchen hadde bevist at det gikk å fly relativt trygt gjennom arktisk luftrom, med tanke på både militære og sivile operasjoner. Og de ti brevene fra turen ble som nevnt stemplet ved tilbakekomsten ved feltpostkontoret i Fairbanks og påført data fra turen.

En luftens eventyrer

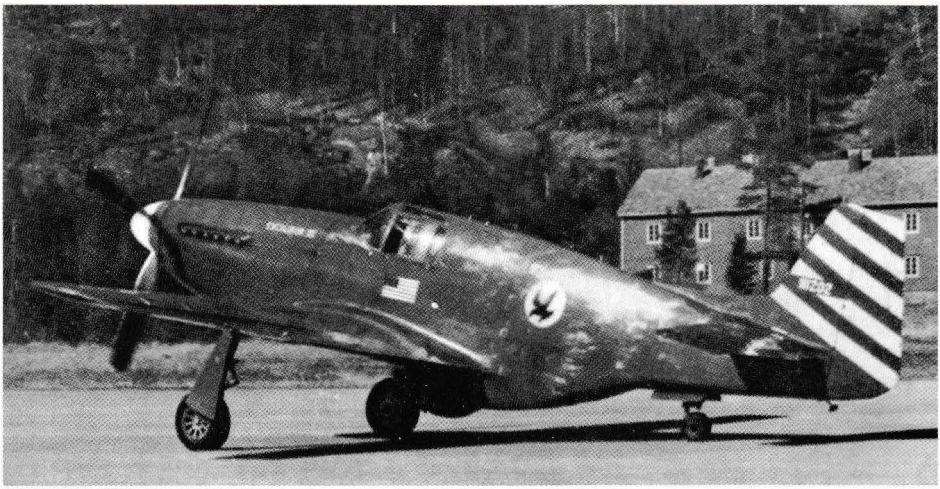
Det kan han godt kalles, mannen som etterfulgte Balchen med å fly over Nordpolen. Et vågestykke vil mange si, for Charles Blair – amerikansk offiser og trafikkflyger, gjennomførte turen alene i et lite enmotors jagerfly fra krigens dager.

Vi skriver 29. mai 1951. På Bardufoss flyplass står et lite rødmalt fly og varmkjører motoren på høyt turtall. Flygeren vil trenge all den kraft og fart han kan få når han skal ta av med et fly tunglastet med ekstra drivstoff for en meget lang tur, for å få høyde nok i starten til å gå klar av terrenget rundt flyplassen. For full gass setter han av gårde nedover startstripen og kommer seg i luften så støvskyen står etter ham. Uhyre langsomt klatrer han mot himmelen, mens åsene rundt nærmer seg raskt. Det gikk bra selvfølgelig, snart er han høyt nok til å gå klar av det nord-norske fjell-landskapet, på vei mot havet og videre mot nord. Han får et "lykke til" med på veien fra tårnet på Bardufoss. Neste stopp er Fairbanks i Alaska.

Et liv som flyger

Hvem var han, denne mannen som la ut på en slik hasardiøs tur.

Foruten å være den siste pioner i luftfartens historie, var Charles Blair også en meget dyktig og erfaren pilot. Han var den siste av de mange som har vunnet eller tapt i dramaer som har dreiet seg om pionerånd, vågemot, ære og berømmelse. Gleden av å erobre, sette rekorder, å være førstemann ute. Bragder

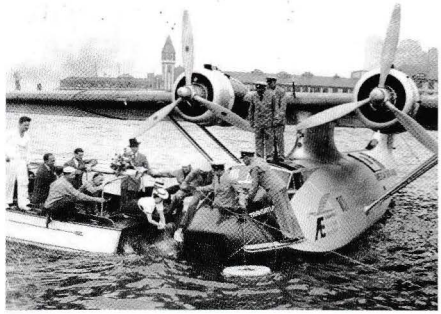


Mustangflyet på Bardufoss 1951, klar til avgang for ferden over Nordpolen

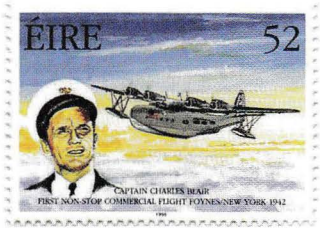
som handler om lange avstander i ensom flukt under himmelen i all slags vær og ofte med dårlig utstyr. Og sist men ikke minst handler det om å høste økonomiske gevinster.

Allerede som ung mann var han bitt av basillen som fremkaller flygalskap. Nitten år gammel tok han sitt sivile flysertifikat, og da han etter endt skolegang skulle gjøre militærtjeneste, var det helt naturlig at han fortsatte flygerutdannelsen, og endte som fenrik i den amerikanske marinens flyvåpens reserve. Deretter fløy han syv år for flyselskapet United Airlines – mest som postflyger i ulendt terreng mellom småsteder i det amerikanske vesten. Allerede der var han foregangsmann og pioner. I 1940 fikk han jobb som sjefsflyger i et nystartet selskap American Export Airlines, hvor han skulle sjøfly på ruter til England, Afrika og Sør-Amerika. Han var flyger på den første komersielle nonstop flygning mellom Statene og de britiske øyer.

Da Amerika gikk med i krigen, fortsatte han langdistanseflygninger med store flybåter, men da i militær regi for US Navy. Etter krigen ble det igjen å ta opp yrket som trafikkflyger på de oversjøiske ruter, nå i regi av American Overseas Airways, senere Pan Am. Ikke med sjøfly lenger, men med de nye store passasjerflyene som dukket opp etter krigen – som Constellation og Stratocruiser. I tillegg til jobben som flyger i et stort internasjonalt flyselskap, stiftet han også et eget selskap for ikke-regelbundet flygning, hvor han selv også fløy på fritiden. Selskapets eneste fly ble etter hvert ganske slitent, og etter 16



Det første flyet til American Export Airlines døpes i New York i 1940. Kaptein Blair står i flyets nese, halvt nede i cockpiten



Charles Blair på frimerke

millioner passasjer-miles uten uhell, ble både fly og selskap solgt.

Klar for vågestykket

Blair hadde nå litt penger "til overs", og fortsatt mengder av eventyrlyst. Gjennom en bekjent fikk han kjøpt et jagerfly fra siste krig – en P-51 Mustang. Med dette flyet satte han seg to mål – han skulle sette ny fartsrekord over Atlanteren fra USA til England, og han skulle bli den første som fløy solo over Nordpolen. Flyet ble bygget om med ny, forbedret motor og noen nye tekniske løsninger. I tillegg fikk hele flykroppen bak cockpiten installert en stor bensintank. Flyets vanlige tanker lå i vingene. Det ble døpt "Excalibur III" – dette var det tredje flyet han hadde som bar navnet til det berømte sverdet til Kong Arthur av England.

Med denne maskinen skulle ha foreta sine to planlagte rekordturer mellom Amerika og Europa. 31 januar 1951 gjorde han det første forsøket, New York – London på kortest mulig tid. Med "vinden i ryggen" i en gjennomsnittshøyde på ca. 10 000 meter brukte han 7 timer og 48 minutter til London Heathrow, en rekord for transatlantisk flygning med fly med stempelmotorer som fremdeles står.

Etter drøye tre måneder i London, fløy han sin lille Mustang til Oslo, hvor flyet ble gått over på nytt. Samtidig innhentet han opplysninger om flygning i polarstrøk fra folk i Norge med slik erfaring – ført og fremst føreren av Amundsen luftskip "Norge" – nå direktør i SAS, Hjalmar Riiser-Larsen. Deretter tok han flyet til Bardufoss, som skulle være utgangs- punktet for polflygingen. Den 29. mai 1951 var han klar for start for et nytt rekordforsøk – Norge-Alaska.

Alene over isødet

Som vi hørte innledningsvis, gikk starten bra, og Blair kunne se frem til mange timer i ensomhet over et ugjestmildt isøde. Han ville ha mange oppgaver underveis; først og fremst å holde flyet i balanse og på kurs. Navigeringen ble utført ved hjelp av to billige lommekompass, tre klokker og en sekstant etter et system han selv hadde utviklet for bruk i arktiske strøk. Også balansen var viktig, ettersom vingene tømtes for bensin, måtte han hver halvtime overføre bensin fra kroppstanken med et pumpesystem. Likeledes olje til motoren,

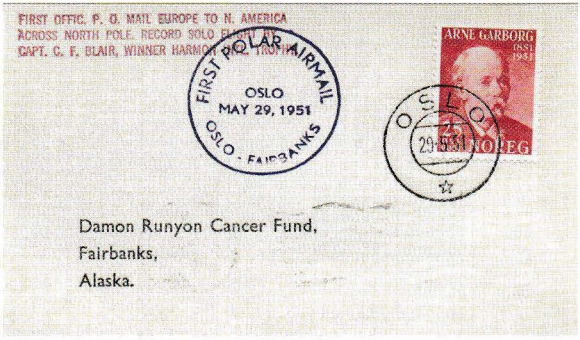
Blair i cockpiten på "Excalibur III" før starten fra Bardufoss

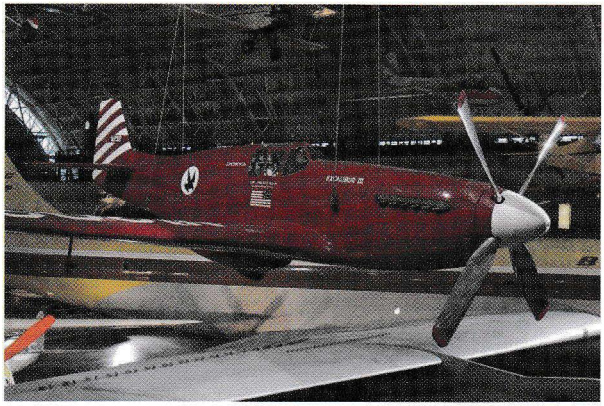
også fra en ekstra tank inne i flyet. Han måtte forsøke å ha noenlunde samme mengde bensin i begge vingetanker til enhver tid for å holde flyet i trim og derved på kurs. Han hadde vanskelig for å traktere seg selv med mat og drikke i den trange cockpiten, og få muligheter til å bruke toalettet (en spesialflaske). Han måtte regne med å kjempe mot tretthet og søvnbehov.

Flyet hadde ikke trykkabin, så han måtte bruke surstoffmaske hele veien.
Denne ekspedisjonen var i motsetning til de fleste andre ikke sponset på noen måte, flyet bar ingen prangende reklame – kun sitt kjennetegn i hvitt på halen sammen med noen hvite striper. Og navnet "Excalibur III", en tegning av en falk i en hvit sirkel og det amerikanske flagget på den dyprøde flykroppen. Hele eventyret var betalt av Blair selv.

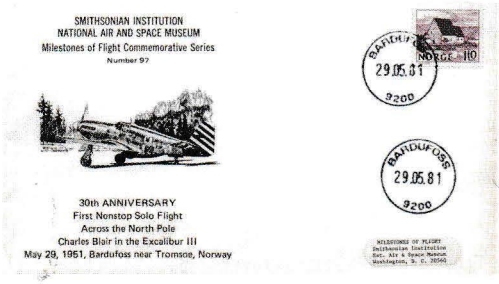
Heder og berømmelse

Sin siste radiokontakt på den europeiske siden hadde han med Isfjord radio på Svalbard. Han fikk de siste værvarsler for ruten, og så var han helt alene. Timene snek seg av sted, klarvær og sol mesteparten av veien gjorde navigeringen lett. Gjøremålene med kontroll av bensin og olje med hyppige mellomrom førte til å dempe monotonien underveis. Plutselig fortalte klokke og kompass at han nærmet seg polpunktet. I lasten hadde han med seg 3000 brevkort adressert til Damon Runyon kreftfond i Fairbanks. Disse var frankert og stemplet i Oslo før avgang, og ble stemplet på baksiden ved ankomsten i Alaska. Kortene var myntet på samlere, og inntekten av disse skulle gå uavkortet til kreftfondet. Men han hadde også med seg et brev ekstra, utenom postsekken bak i flyet. Det var adressert til julenissen og skrevet av hans sønn Chris, og skulle slippes ned over Nordpolen.
Da dette alvorlige oppdraget var utført, gikk ferden mot syd. Fortsatt problemløst både teknisk og værmessig gikk turen som på skinner. Etter 5 250 kilometer på 10 timer og 27 minutter kunne Charles Blair lande trygt i Fairbanks etter å ha fullført den første flygning over Nordpolen alene og med et enmotors fly.
Disse hendelsene gikk ikke upåaktet hen selvfølgelig. Året etter ble Blair hedret med en medalje av president Truman. Han mottok også Norsk Aero Klubbs gullmedalje etter turen, en påskjønnelse som kun var blitt tildelt 15 stykker før ham på 43 år. Hans røde Mustang henger nå på utstilling i National Air and Space Museum i Washington.
Etter dette gikk Blair inn i flyvåpnet, først som oberst, senere som brigadegeneral. Han gjentok polflygingen i 1959 da han sammen med en annen flyger i hver sin jetjager var de to første som med en slik flytype over Nordpolen, på vei fra England til Alaska. Han fortsatte også å fly som seniorpilot i Pan Am til han gikk av ved fylte 60 i 1969.





Rekordflyet til Charles Blair slik det henger i taket på National Air and Space Museum i Washington DC



Femti år etter denne flygerbragden ga museet ut denne konvolutten til minne om hendelsen, stemplet på Bardufoss

Under:
Et Goose amfibiefly fra Blairs selskap Antilles Air Boats, maken til det han havarerte med

Men han stoppet ikke å fly. Han kjøpte et brukt sjøfly fra marinen, og startet opp et lite flyselskap i Karibien for å fly turister. Denne virksomheten øket jevnt, og snart hadde han 23 større og mindre fly i virksomhet.
Så i 1978, mens han selv satt ved spaken i et lite tomotors amfibiefly, streiket motoren og flyet krasjet. Blair og hans passasjerer omkom i havariet. Charles Blair ble begravd under militær honnør på æreskirkegården Arlington i Washington. Der forøvrig Bernt Balchen også er gravlagt.

Norge et foregangsland

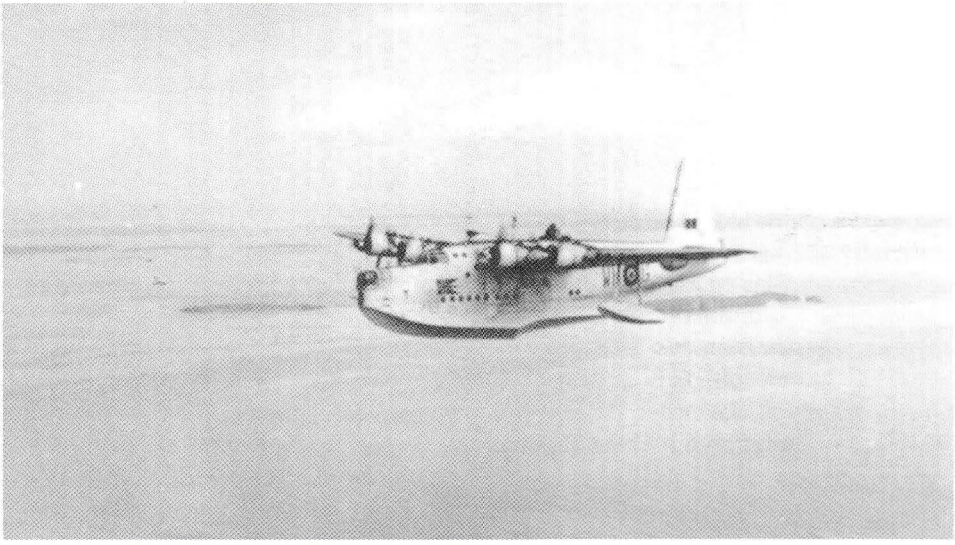
Som så mange ganger tidligere i polarhistorien, gikk Norge også foran når det gjaldt luftnavigering i polare strøk. Spesielt en mann har gjort seg bemerket på dette området – trønderen Einar Sverre

Einar Sverre Pedersen i SAS med hjernen av den nye polargyroen, fotografert i 1951

Pedersen. Han var sjefsnavigatør i SAS i mange år, og han var konstruktøren bak åpningen av verdens første kommersielle flyrute over polområdet i 1954. Dette var en begivenhet som ble bifalt i luftfartens verden, og snart fulgte flere flyselskaper etter. Etter få år ble tusenvis av passasjerer fløyet over isødet i nord hver uke, på vei mellom Amerika og Europa. Ruten ble også forlenget til det fjerne Østen, og var lenge den raskeste veien til Asia. Først i 1990, da Sovjet åpnet sitt luftrom for overflygninger, avtok trafikken over polområdene noe.

Mannen med ideen

Einar Sverre Pedersen ble bitt av polarbasillen allerede som ung, da han i 1925 så filmopptak fra Amundsens ferd med "Maud". Grepet festet seg da han sommeren 1938 var med som deltaker på en fangstekspedisjon til Øst-Grønland. I 1939 fikk han flygerutdannelse som vernepliktig i Marinens Flyvåpen i Horten, og var med i kamper i Syd-Norge under overfallet i april 1940. Etter kampene tok slutt, flyktet han nordover og fortsatte å kjempe. I 1941 flyktet han via Sverige og Russland hele den lange veien rundt verden gjennom Tyrkia, Egypt, Suez, rundt Afrika til New York. I september 1941 meldte han seg til tjeneste i "Little Norway" i Toronto i Canada. Her fikk han utdannelse som flynavigatør, og var snart i aktiv tjeneste. Krigsinnsatsen medførte mange turer over Nord-Atlanteren med nye bombefly til det krigsherjede England.



8. mai 1945. Sunderland-flyet med den allierte militærkommisjonen over Oslofjorden. Einar Sverre Pedersen er navigatør ombord

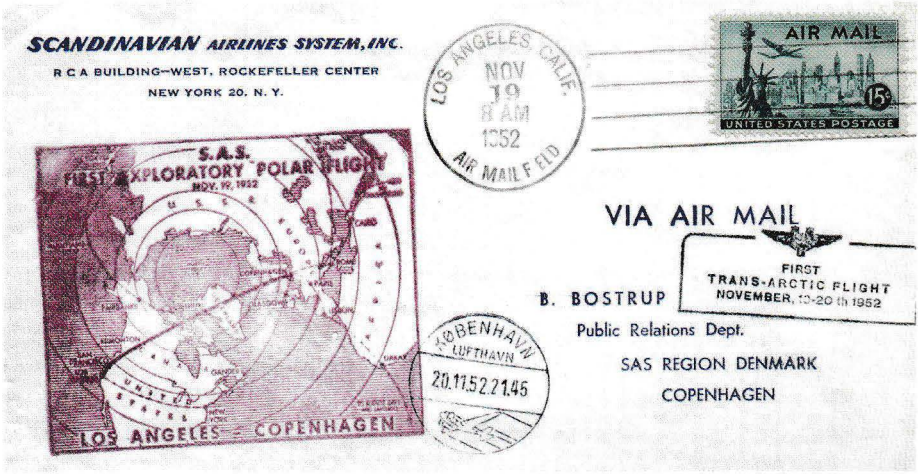
Deretter ble det tjeneste på den farefulle kurèrruten til Stockholm, før han som navigatør kom til den norske 330 skvadron på Shetland. Skvadronen opererte store, firemotors flybåter av typen Sunderland. Med et slikt fly kom han til Oslo 8. mai 1945 som mannskap på et av to fly som landet på sjøflyhavna på Fornebu med den allierte militærkommisjonen som skulle motta den tyske overgivelse av landet. Da han ble dimmitert etter krigen, ble han ansatt i DNL for å lære opp navigatører til etterkrigstidens trafikkfly. Og da DNL ble en del av SAS, ble det opprettet en navigasonsskole i Oslo med kurs for SAS- personell.

Hele tiden hadde Pedersen vært spesielt opptatt av kunnskap og viten om navigasjon, da spesielt polarnavigering. Denne viten kom godt med i kursvirksomheten, og senere da SAS skulle starte opp med transpolare ruter.

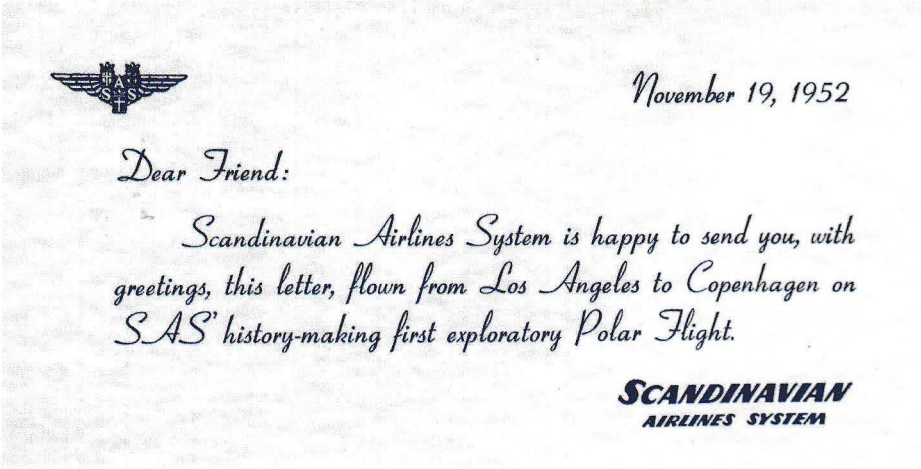
Med SAS over Nordpolen

SAS var som allerede nevnt først ute med sin polarrute. Med Einar Sverre Pedersen som pådriver og med hjelpemidler som han personlig hadde vært med på å utvikle – nytt kartmateriale for polarsonen og en ny og forbedret gyro til kompasset, sto han sentralt i bildet da SAS allerede i 1952 foretok en prøvetur med det nye utstyret på den tenkte polarruten. Et nytt fly til SAS-flåten, en Douglas DC-6B sto klar klar til avhenting på fabrikken i USA, og skulle flys hjem. Det nye navigasjonsutstyret var på plass, alt var klart for å fly fra Los Angeles via Nordpolen og Thule på Grønland til København med kabinen full av inviterte og prominente gjester.Maskinen tok av fra Los Angeles International Airport den 19. november 1952, og var fremme i København neste dag etter en flytid på 28 timer og 6 minutter. Turen ble

SAS-flyet "Arild Viking" har kommet til København etter første tur over Nordpolen fra Los Angeles



Brev og innhold fra førsteflygningen Los Angeles-København 19-20 november 1952. Flyet på bildet er en Douglas DC-7C, som ble satt inn på polruten til Japan da den ble åpnet i 1957



November 19, 1952

Dear Friend:

Scandinavian Airlines System is happy to send you, with greetings, this letter, flown from Los Angeles to Copenhagen on SAS' history-making first exploratory Polar Flight.

SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM

Øverst et litt slitent brev sendt fra Japan i mai 1954 på returen etter den andre prøveturen til Tokio. På bildet ses flyet og besetningen

Konvolutt fra den første ordinære ruteflyging over Nordpolen

To av de inviterte gjestene hilses velkommen til København etter åpningsturen 1952 – Hjalmar Riiser-Larsen og Bernt Balchen

en suksess, utstyret hadde virket upåklagelig, og SAS hadde åpnet en luftvei som skulle brukes i mange år. Allerede drøyt to uker senere ble et nytt fly levert på samme måten, med like stor suksess. I mai 1953 ble flyruten forlenget til Tokio da SAS prøvet den ut med en chartertur over Nordpolen

via Alaska og videre til Japan. Den siste prøven kom i mai 1954 da et fly med charterpassasjerer fløy fra Oslo via Bodø direkte over Nordpolen til Fairbanks og videre til Tokio, med retur langs den samme ruten, forlenget til Stockholm. Returlasten besto av kameraer og kikkerter.

Så var det klart for regulær rutedrift. Den 15. november 1954 tok SAS-flyet "Helge Viking" av fra København lufthavn på verdens første regulære arktiske flyrute, med landing i Los Angeles neste dag. Turen tok 27 timer og 15 minutter. SAS var i gang på polruten. Det hører med til historien at regulære ruter over polen til Japan først kom i gang i februar1957. På denne ruten ble de større og bedre Douglas DC-7C satt inn. Resten er som vi sier – historie!

1. kommersielle flytur over Nordpolen 50 år. 1954 - 2004

Konvolutt til minne om at det er femti år siden polruten ble åpnet. Konvolutten er signert av Einar Sverre Pedersen

Historien gjentar seg

Med polruten åpnet, var Einar Sverre Pedersens drøm gått i oppfyllelse – en drømt han hadde overtatt etter Roald Amundsen om transarktiske flyryter. Han ble værende i SAS i mange år frem til pensjonsalder. Men var stadig bitt av polarbasillen. Han åpnet selskap på Svalbard for drift av en flyplass som aldri ble noe av. I 1963 ferget han med kona som flyger og seg selv som navigatør en enmotors Cessna fra Anchorage til Bodø over Nordpolen. Han gjentok således Blairs bedrift tolv år tidligere, og ble den første som fløy over polen på en motor fra vest mot øst. Deretter åpnet han et lite flyselskap med sin kone som sjefsflyger på Svalbard. Og han drev oljeleting i polare strøk på Svalbard og i Canada. De siste årene bodde familien i Anchorage i Alaska, hvor Einar Sverre Pedersen gikk bort i januar 2008 i en alder av 89.

I mai 2001 ble ringen sluttet. På 75 års dagen for Amundsens overflygning av Nordpolen 12. mai 1926, tok SAS med hundre inviterte gjester på en tur fra Oslo via Longyearbyen til Nordpolen og retur. Polpunktet ble passert på sekundet 75 år etter Amundsen, med høy champagneføring ombord i flyet. Kapteinen fortalte at Boeing 737-flyet var spesialutrustet med ekstra navigasjonsmidler ombord for denne flighten. Flygning i polområdet krever litt mer enn vanlig ruteflygning i Norge. Jeg var så heldig å få være med på den turen.

Postkort laget til drømmeturen i Roald Amundsens fotspor, 75 år etter hans overflyging av Nordpolen som den første i verden. SAS fulgte etter nesten tredve år senere, da polruten mellom Norge og Amerika ble åpnet

Nytt fra biblioteket

Siden INFO nr. 2/2008 har vi mottatt en del ny litteratur. Flere nye kataloger er ankommet, men også en del monografier og utstillingskataloger.

Ny litteratur innkommet pr. 24. august 2008:

- *Boom 25 øres, 1 kroners, 2 kroners, 10 kronres Automathæfter HA1 til HA 44*; Stera Frimærker, Kribæk, 2007
- *Boom Special katalog over Særhæfter S1 til S39, 2. utgave*; Stera Frimærker, Kribæk, 2008
- *Boom 10 kronres Frimærkehæfter H1 til H25*; Stera Frimærker, Kribæk, 2007
- Bell, Robert M.: *Folded Typewriter Postcards, Effective Economical Commercial Dommunications - Types, Usages, Rarity, Development, Growth, and Decline*; Privat utgitt, 2008
- Berger, Florian: *Deutschlands Auslandstarife 1850-1872*; Limberg, 1985
- Bjerke, Thor - Finn Holom: *Banedata 2004. Data om infrastukturen til jernbanene i Norge*; Jernbaneverket Norsk Jernbanemuseum og Norskj Jernbaneklubb Forskningsavdelingen, Hamar/Oslo, 2004
- Bolaffi, Giulio (Ed.): *Guida Bolaffi all collezione de Francobolli*; Bolaffi, Torino, 1994
- Dobin, Manfred A.: *Postmarks the Russian Empire Pre-adhesive period*; Standard-Kolleksjon, St. Petersburg, 2002
- Gjelsvik, Tore: *Jernbane og post gjennom Meråker*; Lyngs Bokhandel AS, Trondheim, 2008
- Heurgren, Paul Gerhard: *Allmän posthistoria, Del 1, Forntid och Medeltiden*; Sigurd Trygves Förlag. Stockholm, 1926, Stockholm 1926
- Heurgren, Paul Gerhard: *Allmän posthistoria, Del 2, Nutiden*; Sigurd Trygves Förlag. Stockholm, 1928, Stockholm 1926
- Lande, Eivind: *D/S «Børøysund» - 100 år 1908-2008*; Norsk Veteranskibsklub, Oslo, 2008
- Maintz, Ole: *Grundbog i Analyse af Danske Præfilatelistiske Breve, Indeholdene Brevposttakst for Breve til og fra København 1624-1851*; Bechsgaard Forlag for filateli, Ørslev, 1987
- Nietmann, W.: *Eisenbahn-Atlas Deutschland/Schweiz 1879 4. Auflag*; (Reprint), Verlag Peter Sem, Bamberg, 1990
- Richardson, Derek: *Tables of French Postal Rates 1849 to date (Second Edition)*; The French & Colonies Philatelic Society og Great Britain, 1996
- Steven, Werner: *Zusammenstellung der Portosätze für die Correspondenz mit dem Ausland, Taler - Währung 1946-1875*; Braunschweig, 1985
- Schark, Hans-Jürgen (Red.) und Hans Martens (Red.): *100 Jahre Oberpostdirektion Hamburg 1873-1973*; Oberpostdirektion Hamburg, Hamburg, 1974
- Tysdal, Håkon (Red.), Vidar Holstad og Geir Kaasa: *Dampskipet Strømmen og livet på Øyeren*; Flisby'n forlag, Rælingen, 2006

Husk våre åpningstider: Tirsdag kl. 1900 - 2100

Åpent byttemøte på Schafteløkken

Søndag 16. november kl. 1100-1600 !

Vinterens vakreste frimerke-eventyr går av stabelen denne søndagen. Forrige åpne byttedag var en stor suksess. med fullt av mennesker, både medlemmer og gjester, fra Fredrikstad i sør til Elverum i nord.

Dette er dagen hvor du kan skaffe deg de store sjeldenheter og de små vanskeligheter til nettopp ditt samleområde. Får du ikke byttet, får du sikkert solgt eller kjøpt noe i steden.

Ta med deg alt du kan bære, eller bare de to små innstikksbøkene på innerlommen, men kom og let deg frem til nye objekter du aldri før har sett.

Frimerkehandler kommer.

Vel møtt på Schafteløkken søndag 16. november!

POSTEN NORGE AS

Frimerketjenesten

www.posten.no/frimerker

FRIMERKE
SAMLERE
VET MER!

Postboks 9350 Grønland
0135 OSLO

Tlf: 23 14 78 70 – Faks: 23 14 78 00
E-mail: frimerketjenesten@posten.no

oss mennesker imellom

posten