

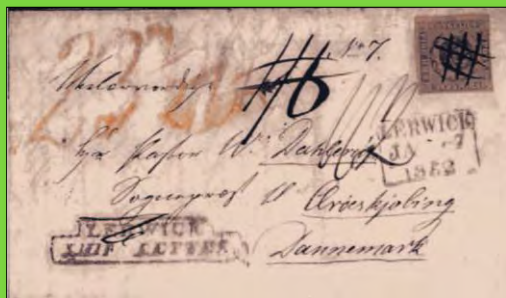


MEMLEMSINFORMASJON FRA OSLO FILATELISTKLUBB NR. 3/2010

Sjøpost - “Skyds” på Færøyene.

De 5200 innbyggerne, som bodde på 17 beboelige atlantehavsøyer, hadde ikke særlige store behov for å korrespondere med Danmark-Norge. Bortsett fra prestskapet og en håndfull sivile og militære administratorer, hadde innbyggerne få nære slektninger i dobbelmonarkiet eller resten av Europa.

Brev fra før år 1800 som måtte ha overlevd utenfor offentlige arkiver er kanskje ikkeeksiterende. Jeg har i løpet av de mer enn 20 år jeg aktivt samlet færøysk posthistorie, ikke sett noen slike eksterne brev, hverken på filatelimarkedet eller på utstillinger.



Les mer s. 9

Husk!
Ny Norgeskatalog

Sjøpost - “Skyds” på Færøyene.

Av Per Erik Knudsen

En historisk bakgrunn.

Færøyene var en del av Norge (Norgesveldet) da Kalmarunionen forente Danmark, Norge og Sverige under Margrethe i 1389. Færøyene forble en tilknyttet del av Kongeriket Norge helt til Kiel-freden i 1814, selv om både administrasjon og kirkestyring gradvis var flyttet fra Bergen til Kjøbenhavn. Ved traktatinngåelsen avstod den svenske kronprinsen (Carl Johan) fra kravet om at Island, Grønland og Færøyene skulle følge Norge fra den danske kronen til den svenske kongen. Det fremgår klart av traktatteksten at disse øyene ikke skulle med..

Færøyene hadde da rundt 5,200 innbyggere fordelt på ca 120 bygdesamfunn. Livsgrunnlaget var sauehold. Flertallet opprettholdt livet fordi de hadde eget land eller leide gammelt kirkegods fra staten (kongsbønder). Helt klart var de også avhengig av fiske og hvalfangst, men produktene var på den tiden ikke lett eksporterbare.

I folketellingen 1801 var det bare 6 personer som oppga fiske som livsgrunnlag. Ekteskap ble gjennomgående inngått sent, da en mann etter loven måtte være i stand til å brødfø en familie eller disponere nok land til å kunne gjøre det når han skulle inngå ekteskap. Delvis av denne grunnen hadde befolkningstallet holdt seg stabil i århundrer. I tillegg var selvsagt livet på øyene hårdt og mange omkom under fiske og fangst.

I det siste hundreåret frem til 1856 var handelen med og på øyene drevet av Den Kongelige Handel som offentlig monopol, tidligere hadde det vært en slags entreprise. Selskapet var grunnlagt under eneveldet (som først opphørte med grunnloven av 1849). Eneveldet som startet med et slags statskupp i 1660, opphørte i Norge 35 år tidligere i og med vår grunnlov i 1814. Uten denne grunnloven ville den svenske kongen etter Kiel-traktaten kunne blitt eneveldig i Norge.

Færøyene hadde en egen lokal representativ forsamling, Lagtinget, med røtter tilbake før år 1000. Denne situasjonen endret seg i 1816, da Færøyene juridisk ble et dansk amt.

SKYDS-systemet.

De 5200 innbyggerne, som bodde på 17 beboelige atlanterhavsøyer, hadde ikke særlige store behov for å korrespondere med Danmark-Norge. Bortsett fra prestskapet og en håndfull sivile og militære administratorer, hadde innbyggerne få nære slektninger i dobbelmonarkiet eller resten av Europa. Brev fra før år 1800 som måtte ha overlevd utenfor offentlige arkiver er kanskje ikkeeksisterende. Jeg har i løpet av de mer enn 20 år jeg aktivt samlet færøysk posthistorie, ikke sett noen slike eksterne brev, hverken på filatelimarkedet eller på utstillinger.

Derimot finnes det i samlinger noen få brevomslag som på tidlig nittensekstitall ble solgt fra det danske riksarkivet (sammen med noen tilsvarende islandske brevomslag).

Materialet stammet fra finansrapporter o.l. som ble sendt til Den Kongelige Handels hovedkontor i Kjøbenhavn.

Jeg har selv i årenes løp eid tre slike færøysbrev, det eldste fra 1751. (se ill. 1.) Selve innholdet i brevene ble beholdt i arkivet og det som ble solgt var omslag med tilhørende datolinje.

Behovet for gods- og persontransport mellom øyene var også begrenset. Selv om en bonde eide en hest, var denne normalt ikke i bruk som ridehest, men som arbeids- og evt. kløvhest. Man gikk stort sett til fots på stiene som ofte gikk i svært ulendt terreng. Ferdsele var farlig; regn og tåke skapte problemer, sommer som vinter. De første veiene på Færøyene kom først etter 1. Verdenskrig. Hovedtransportvei var sjøen. Likesom i Norge bandt vannet bygdene sammen.

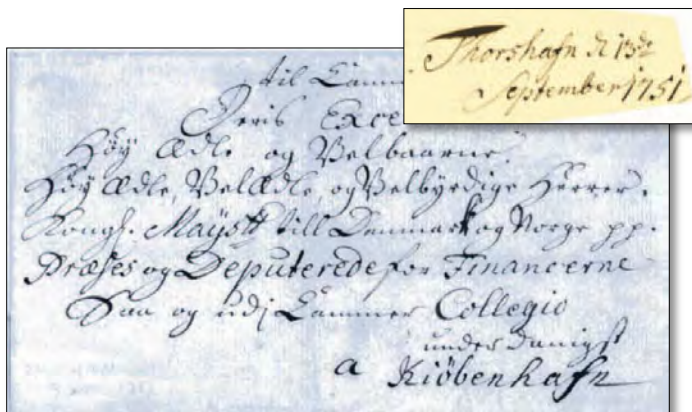


Figure 1. Brev sendt fra Tórshavn til Kjøbenhavn, September 1751.

trengte det i Norge. Systemet ble litt annerledes, selv innen det samme riket. Lagtinget hadde etablert et transportsystem fra grend til grend og fra øy til øy. Mannskap til robåtene ble utkommandert. Opprinnelig var dette ubetalte oppdrag som man ikke kunne nekte å utføre.

Andre enn ”øvrigheten” som trengte transport, betalte vanligvis. Hadde man ikke råd til det, kunne man vente til det gikk en pålagt transport. Det var stort sett prestene som utnyttet/benyttet systemet mest, ettersom hver prest hadde mange kirker/sogn innen sitt embetsområde.

En offisiell rapport fra 1780-tallet fastslo at opp til 1750 var normal betaling for en sjøtransport i robåt over en distanse av en dansk mil (7538meter) et par flasker brennevin eller et par ruller tobakk. Et gammelt ord var at ”kan du ikke fø en mann,

skyds ham”. Det hendte for øvrig ofte at mannskapet ikke var i stand til å ta seg hjem samme dag. Da hadde de rett til fritt losji og fri kost der de var ”strandet”.

I rapporten ble det foreslått at det måtte innføres et fast system med betaling for all skyds.



Figure 2. Danish law relating to the Skyds system in the Faroes, March 17, 1865.

Byrdene ble som følge av utkommandering en veldig ujevn fordelt, da de først og fremst rammet dem som bodde nær kirker og administrasjon. Det foreslåtte systemet ble innført gradvis over de neste 90 årene. I 1865 ble en egen Lov om Skydsvæsenet vedtatt i Kjøbenhavn.

Den og de tilhørende takster bygget på de erfaringer og systemer som var kommet i løpet av de siste decenniene.

SKYDS-post.

Hva har dette med skipspost/sjøpost å gjøre? Transporten av brev var en del av SKYDS-systemet. Offisiell post, i ”Kongelig tjeneste” ble transportert etter tilsvarende regler som personer. Vanlige brev fulgte skydsbåtene og ventet til det gikk en transport av mennesker. Ekspressbrev ble imidlertid behandlet likeverdig med en transport av ”øvrigheten”. Dette innebar at båt skulle ut også for et enkelt ekspressbrev i Kongens (eller oftest kanskje også i Guds) navn.

Rett nok var ikke dette skip, men robåter med mannskap fra fire-fem opp til åtte-ni. Hårdt vær og høy sjø skulle ikke være til hinder for at brev og/eller mennesker skulle komme frem. Man satte sin lit til Gud og til flere dyktige menn når været tilsa det. Strekningene innebar ferdsl i åpent farvann, delvis med sterke strømmer. Utkommandering skjedde ofte på timers varsel.

Før 1870 var det ikke et offisielt postsystem mellom øyene på Færøyene. Man organiserte selv sin transport, privat, om skydssystemet ikke var til rådighet. Som i andre deler av verden sendte man brev med dem man visste skulle reise. Men man kunne også levere brev til

”Sysselmanden”, den lokale øvrigheten eller til ”Nævneren”, den lokale organisatoren av skydssystemet. Så det var vel likevel et slags offisielt preg over det.



Figur 3. Omslaget til brevet fra en sogneprest, 5 Mai, 1769.

Jeg har ikke funnet i trykk offisielle satser for hva som skulle betales i tidlige tider. Ettersom brev ventet til

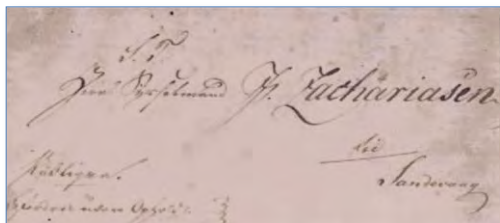
det ble en offisiell transport, ble i verste fall post liggende uker eller måneder. Jeg avbilder her det eldste private brev jeg kjenner fra Færøyene (Figur 3.). Det ble sendt 5. mai 1769 fra prestegården på Todnæs i Sand(ur) på Sandoy til Gaasedal (Gásadalur) på Vágur (Vaagø) – fra en (notorisk grådig) sogneprest. Av teksten fremgår at det ikke er et embetsbrev, men en privat henvendelse. Dessverre fremgår det ingen steder når dette brevet nådde frem.

Antagelig har det ventet flere ganger underveis. Det er for øvrig mulig at dette er det eneste kjente privatbrev på samlerhånd fra før 1800. Gásadalur har først for få år siden fått veiforbindelse og var virkelig utenfor allfarvei, kanskje den vanskeligst tilgjengelige bygd på øyene.

Kongelig Tjeneste..

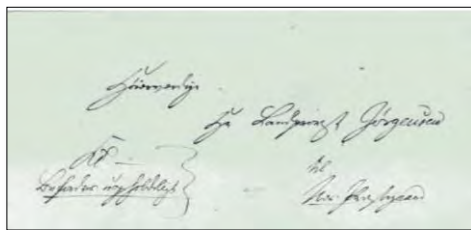
Fra 1771 skulle all post i kongelig tjeneste merkes ”KT”. Slike brev fra Færøyene er absolutt ikke vanlige. Likevel gjenfinnes eksemplarer på filatelimarkedet til moderate priser. Grunnen er at relativt få ennå samler færøysk posthistorie.

Ekspressbrev med KT er sjeldne, men kan også finnes - til liebhaverpriser. To slike brev fra januar 1825 og fra perioden 1843-48 viser jeg også bilder av. Det eldste av disse ble sent fra Vestmanhavn til Sandevaag (Vestmanna til Sandavágur) Figur 4.



Figur 4. 1825 Skyds brev fra amtmannen

Der videresendes en ordre til sysselmann H. Zachariassen fra amtmannen Emilius Løbner. Det andre (figur 5.) er et udatert brev fra amtmann Christian Pløyen med residens i Thorshavn (Tórshavn) til prosten på Færøyene, Otto Jørgensen med residens på Tofte på Østerø (Toftir på Eysteroy).



Figur 5. Skyds brev fra amtmannen til prosten på Færøyene

(1843-48 er den perioden jeg i arkivene har funnet at de begge hadde disse residensene.) Begge brev må ha blitt transportert med robåt som krysset en fjord. Altså med utkommandert SKYDS med 5-9 manns besetning for å nå mottakerne på kortest mulig tid. Ekspressinnskriftene er litt forskjellige men med samme betydning : ”Befordres uden ophold” og ”Befordres uopholdelig”.

I filateli-litteraturen (Nielsen, se nedenfor) gjenfortelles en historie om hvordan skydssystemet ble missbrukt av offentlig ansatte til privat korrespondanse. Post mellom prester kunne under ingen omstendigheter kontrolleres av andre, slik at missbruk alltid var mulig. (Hvem vokter vokterne?)

Ingen postale merknader.

På vanlige brev fines ingen merknader som kan fortelle at brevene virkelig har gått gjennom skydssystemet. Men det er uomtvistelig at brev fra en øy til en annen må ha blitt fraktet over vann. Så blant Færøysamlere regner man med at alle ufrankerte brev fra før

1900 er fraktet gjennom skydssystemet. Jeg viser bilde av et slikt brev (figur 6.) datert 6. oktober 1873. Det er sendt fra Hoyvik (Høivig) rett nord for Tórshavn til Nólsoy (Nolsø) rett over fjorden og innen synsvidde. Tórshavn hadde da fått postkontor men det eksisterte ingen postforbindelse til Nólsoy. Brevet ble skrevet for å bekrefte at P. Mohr takker ja til en bryllupsfeiring på Nólsoy. Han forutsetter at båtmannskapet også kan delta, da det er hans eneste mulighet for å komme.

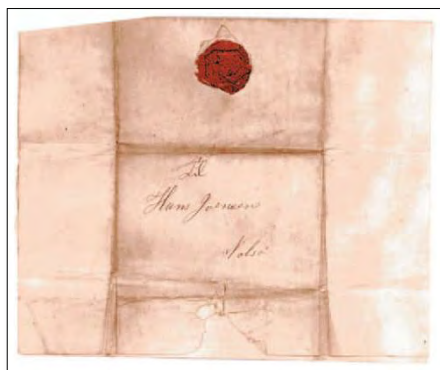
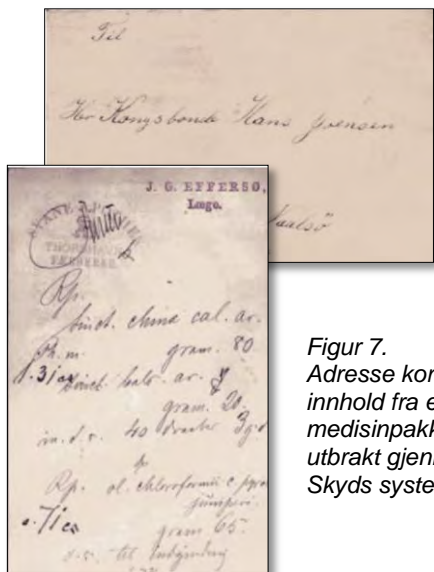


Figure 6. Svarbrev på bryllupsinvitasjon 6.oktober 1873.

(Da jeg stilte ut på Nordatlatex i Tórshavn i 1996, kom en eldre kvinne bort til meg og fortalte at dette spesielle brevet var blant et stort antall brev som var blitt stjålet eller urettmessig fjernet fra ”familiearkivet” på Nólsoy noen tiår tilbake. Jeg hadde kjøpt dette brevet og

et par andre brev adressert til medlemmer av hennes familie på danske auksjoner mange år tidligere. Tyveriet (?) var aldri anmeldt og legalt var brevene sikkert mine. Jeg tilbød meg å ta fotokopier av samtlige og sende henne. Da var det helt greit at jeg hadde brevene. Men dette er et generelt problem for alle oss som samler posthistorie. Vi har sikkert mange objekter som en gang er fjernet mot eiernes vitende og vilje fra arkiver.)

Jeg avbilder også et annet brev fra dette arkivet (figur 7.). Det er reelt sett et adressekort/følgebrev for en liten pakke. Medisin på resept sendt sammen med overskytende betaling. Dette brevet kan regnes som et unikat.



Figur 7.
Adresse kort med innhold fra en medisinpakke utbrakt gjennom Skyds systemet.

Postruter og postsystemet.

I flere tiår etter at Posten organiserte postruter, måtte ansatte eller kontrahert personell gå på fjellstiene mellom grendene. Postbudrutene krysset også fjorder og budene hadde rett til å bruke SKYDS-systemet til å frakte seg selv og posten på disse etappene. Postkontoret betalte direkte for denne skyssen. Private inngikk kontrakt med Posten og ble betalt for de forpliktelser de da påtok seg, uten å ha blitt ansatt i Posten. Jeg har hatt en slik kontrakt fra 1914 i min samling. Der ble det slått fast at postbudet når distanse over land oversteg 10 kilometer og om han var forhindret av snø og is på kortere strekninger, hadde rett til å bruke SKYDS. Han kunne normalt bruke 4 roere men om forholdene krevet det 6 mann og om nødvendig 8 eller 9. Det var ingen tvil : Posten skulle frem!

Dette dokumentet gjaldt ruter med utgangspunkt i Klaksvik og betjente Bordoy, Kunoy og Kalsoy. Alle steder måtte farlig farvann krysses. Rutene skulle betjenes to ganger i uken i sommerhalvåret og én gang i uken i vinterhalvåret. Det fantes en vektbegrensning på 15 kilogram post på hver tur. (Det står ikke hva som

skjedde om det var mer post. Ekstratur mot ekstra betaling ?)

Handelsmonopolets endelikt.

Da handelsmonopolet endelig ble oppløst og avviklet, ble de lokale enhetene solgt til private.

Handelen tok seg voldsomt opp i de neste tiårene, fiskeriene hadde gode tider og behovet for all slags transport øket drastisk.

Regulære skipsruter mellom Danmark, Island, Storbritannia og Færøyene ble etablert. Fra disse rutene finner vi så vel skipspost som brev uten postale merknader. Ofte er det markert hvilket skip man ønsket sendt brevet med. Befolkningen hadde helt klart oversikt over alle skipsavganger. Kanskje var det som i min barndom en folkesport å møte opp på kai når skip/lokalbåtene kom? Færøyene ble en del av en ”sivilisert” verden med faste rutetider.

Også før 1856 var det ganske vanlig å sende brev med besøkende skip. Jeg avbilder et slikt brev som ble sendt via Skottland (figur 8.). Brevet er frankert med Danmarks første frimerke og er det eldste kjente brev

med dansk frimerke brukt på et brev som har vært i utlandet. (Det kjennes reklametrykksaker fra UK med delt porto og som er forhåndsfrankert der med dansk frimerke et halvår tidligere.)



Figur 8. Det eldste kjente brevet med et dansk frimerke sendt fra Færøyene, 5. januar 1852.

Portoen 4 skilling skulle i teorien dekke strekningen Kjøbenhavn til Ærøskjøbing men brevet har neppe vært innom Kjøbenhavn. Brevet er sendt via Lerwiche til Hamburg og derfra antagelig sendt direkte til Ærøskjøbing. (Frem til 1864 lå for øvrig Ærø ikke i kongeriket Danmark men var en del av Schleswig-Holstein.) Brevet er selvfølgelig satt i porto. Avsender var amtmannen og han har antagelig fått frimerker fra Danmark eller bragt dem med selv. Jeg har hatt andre brev fra samme korrespondanse som helt tydelig har vært sendt via Kjøbenhavn, både uten og med frimerke.

Forbedret skipsforbindelse og postgang.

Ordinær rutetrafikk mellom øyene ble også nødvendig. Små skip fraktet også post. Nesten all kjent post etter 1870 bærer frimerker. Jeg viser likevel et brev uten (figur 9.). Avsender er i dette tilfelle rederiet. Brevet er et skipspostbrev men ikke et SKYDS-brev. Det er tydelig sendt med DS "SMIRIL". Brevet er sendt i en periode hvor dette skipet hadde sitt eget stempel for å stemple posten. Ettersom det er ufrankert, kunne stemplet ikke brukes. Synd kanskje, ettersom brev med SMIRIL-stempel er sjeldne. Kan man betrakte brev sendt med et postførende skip uten frimerke som bedrageri eller hadde skipsrederen som alle andre, rett til å frakte sitt eget brev?

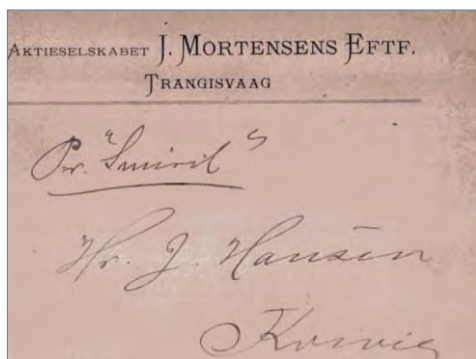


Figure 9. Ufrankert brev befordret med dampskipet "Smiril."

Det var gratis å sende post på strekningen mellom Tórshavn og Kjøbenhavn frem til 1870. Skulle brevene videre, gjaldt danske innenriks portotakster slik reglene hadde vært i monopoltiden. Tórshavn ble naturlig nok sete for det første postkontoret på Færøyene. De fikk nummerstemplet 238 og et lapidarstempel med dag og måned, men uten årstall. Egne portotakster gjaldt. Fra 1. mars 1871 ble Færøyene en del av den danske postområdet og fikk danske innenlands portotakster.

Gjennom de neste 50 årene fikk nærmere 40 grender og tettsteder sine egne poststasjoner og Færøyene ble gradvis et mer moderne samfunn. Handelen førte med seg velstand og folkemengden økte raskt.

Skydssystemet fortsatte men døde gradvis ut. Det siste bruksområdet var presteskys i første halvdel av 1920-tallet.

Literatur m.m.

En fornuftig bok for alle som samler frimerker og posthistorie fra og/eller er interessert i Færøyene utkom i 2006 :

Don Brandt : Mere om Færøernes frimerker og historie. Den er utgitt av og selges fra Postverk Føroya og inkluderer, som en første halvdel, en tidligere bok av samme forfatter. Boken finnes på dansk, tysk og engelsk.

En annen meget mindre bok, men ikke mindre god, som omhandler posthistorie, er laget av en færøying :

Ingolf P.S. Nielsen : Løst og fast af Færøernes posthistorie. Det er også til salgs hos Postverk Føroya. Den finnes på dansk og engelsk.

En viktig forening for alle som samler frimerker og posthistorie fra Færøyene er

Faroe Islands Study Circle , (FISC) som startet 1991 med sete i Storbritannia. Medlemskontingenten er p.t. bare GBP 10 i året men stiger fra 2011. All medlemsinformasjon (rundt 100 A4-sider i året) er på engelsk men det bør ikke være hindring. Hjemmesiden er verd et forsøk som inngangsport : www.faroeislandssc.org . FISC har også et eget diskusjonsforum. Formann 2008-10 er Per Erik

Knudsen, Oslo :
per.erik.knudsen@getmail.no

Postverk Føroya er representert på de fleste store utstillinger og har som regel disse bøkene med seg til salgs. Postverk Føroya kan også lett finnes på nettet : www.stamps.fo

Færøyenes frimerker er godt katalogisert i Facit og AFA men den mest omfattende katalogen utgis av **DAKA** .(En ny utvidet, gjennomrevidert utgave av **GF 10** er på trappene og vil som alle andre nordiske kataloger kunne kjøpes hos de norske frimerkehandlerne. En gruppe aktive samlere fra **FISC** har deltatt i arbeidet med å få frem den best mulige katalogen.

**Send inn din E-post
adresse for å motta
påminnelser fra styret**