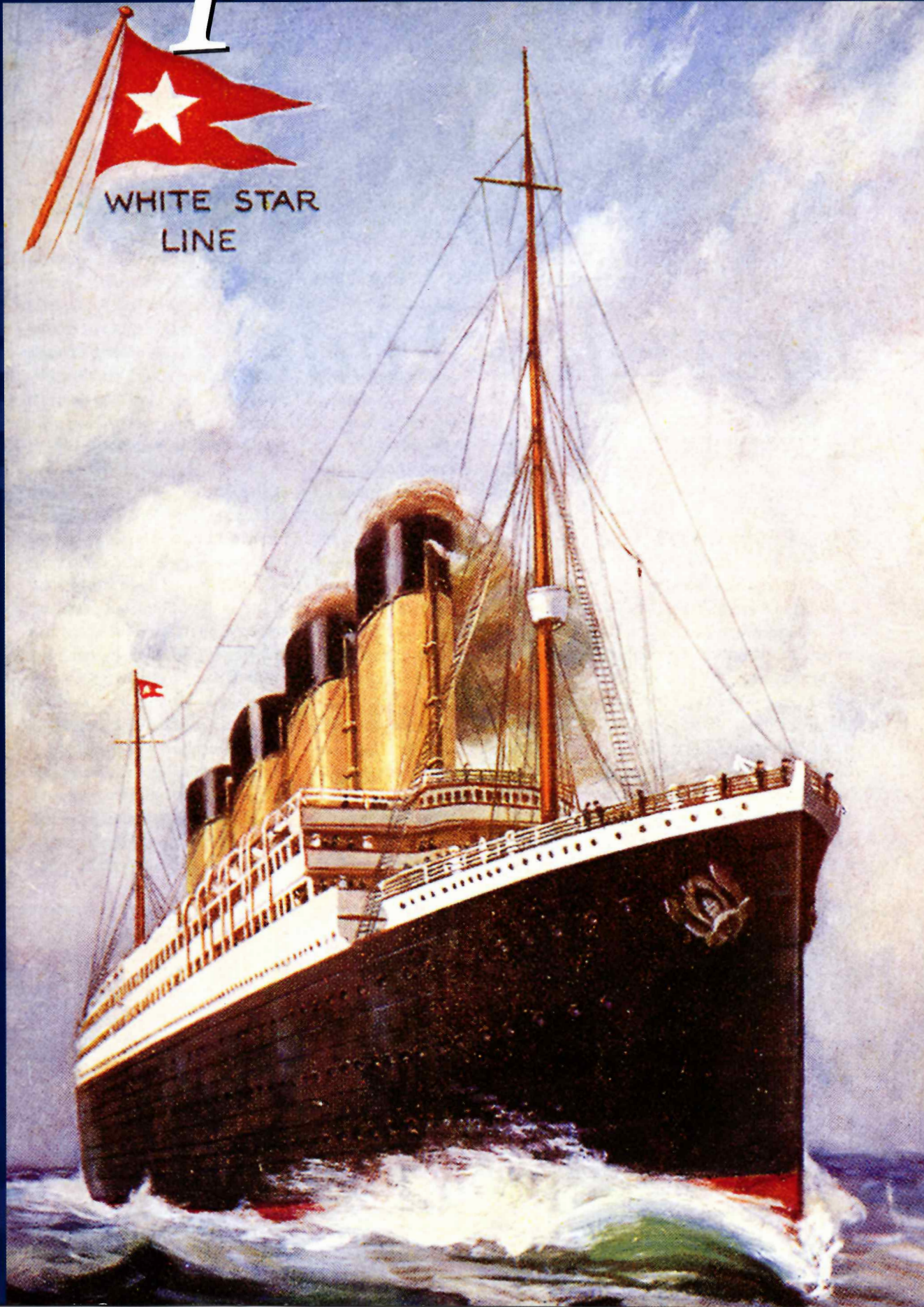
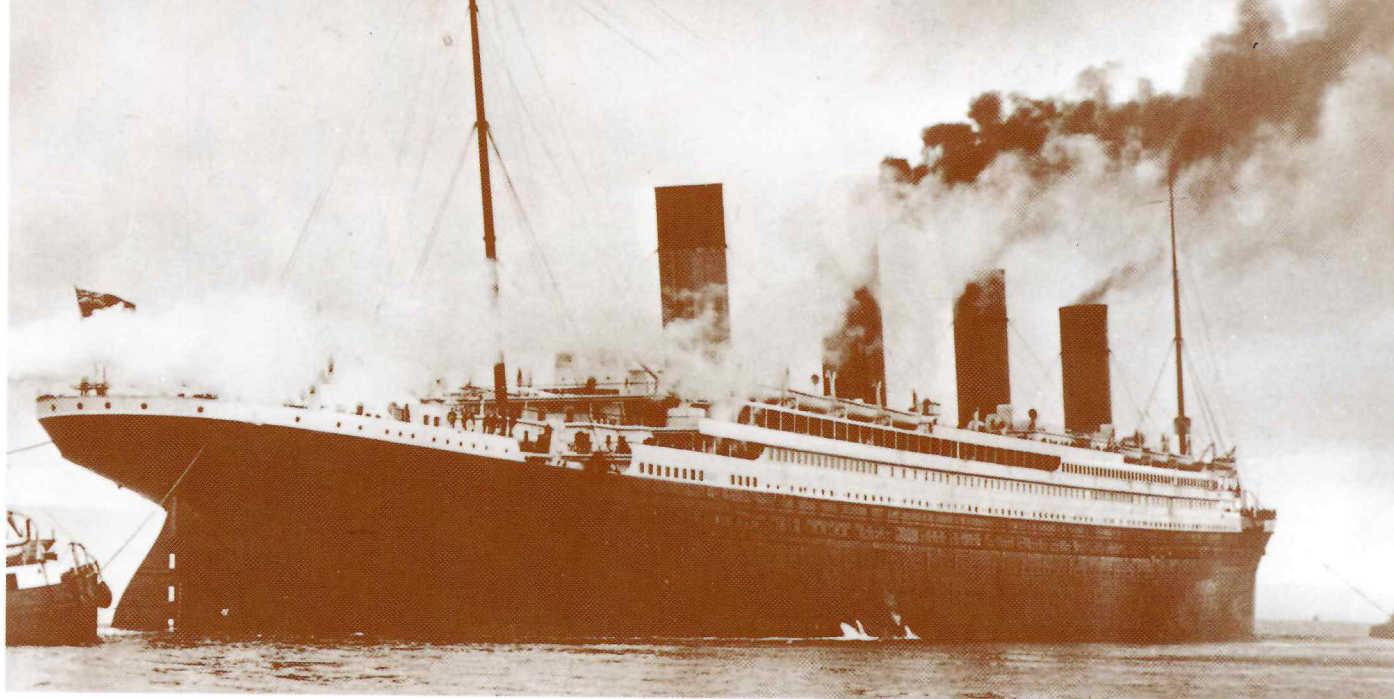


MUSEUMS

poster

NR. 3 / SEPTEMBER 2001
POST & TELE MUSEUM





Breve fra Titanic

Titanics afsejling fra Belfast 2. april 1912, da prøveturen skulle indledes. Billedet er siden blevet trykt med teksten „Den sunkne atlantehavsdamper“.
© Claes-Göran Wetterholms arkiv

Af Sune Christian Pedersen

Den 4. oktober åbner Post & Tele Museum en ny særudstilling, „Breve fra Titanic“. Udstillingen viser breve og postkort, afsendt fra Titanics europæiske mellemstationer i Southampton, Cherbourg og Queenstown (nu Cobh) før skibet begav sig ud på sit togt over Atlanten. Der er også andre typer budskaber og fortællinger fra og om skibet; telegrammer og øjenvidneskildringer, der tilsammen sætter skibskatastrofen ind i kommunikationens historie.

Den besøgende træder ind i ud-

vandringsagentens kontor, hvor brochurer og andet propaganda-materiale lokker med drømmen om Amerika. Herfra går det videre ombord på skibet, gennem dets historie som postskib, og gennem de forskellige afdelinger i skibet for at ende i den stjerneklare nat. På turen møder man svenske og danske passagerer, hvis breve og skæbner sætter ansigter bag historien om forliset, der som bekendt endte med, at 1.495 mennesker mistede livet.

Fra forliset kan man vælge to veje i udstillingen: Den ene beretter om radiotelegrafien og dens rolle i forliset. Gennem en række af Titanics nødtelegrammer modta-

get på andre skibe under forliset får man en uhyggelig fornemmelse af, hvor vigtigt det er, at nødråb bliver hørt af de rigtige. Titanics forlis blev den direkte årsag til nye sikkerhedsprocedurer til havs.

Den anden vej fører den besøgende op til nutiden. I de sidste år er Titanic blevet mål for en stigende kommerialisering, og samtidig bliver dyrkelsen af myten mere og mere intens. Her kan publikum forsøge sig med de sidste nye digitale ture rundt på skibet eller studere de mange filmplakater og den talrige mere eller mindre smagfulde Titanic-merchandise, der har oversvømmet markedet siden katastrofen den 15. april 1912.

Udvandrerne

I 1850erne begyndte den store bølge af udvandring af europæere til Amerika. Stigende befolkningstal, faldende kornpriser og en stigende arbejdsløshed i håndværksfagene drev flere og flere ud for at søge lykken i Amerika, Australien og New Zealand. Udvandrerne

skulle blive en endnu større indtægtskilde for rederierne end postbefordringen. Til at fragte de omkring 35 millioner europæere over Atlanten, som udvandrede i tiden frem til 1914, opstod der et aggressivt marked af rederier, der med deres netværk af agenter og underagenter nåede helt ud i de mindste landkommuner.



Udvandrerenskipet Thingvalla blev givet på et dansk velgørenhedsfrimærke i 1976. Mærket er tegnet af grafikerens Claus Achton Friis.

Posten og det blå bånd

Af Sune Christian Pedersen

Nationaltidende kunne man den 16. april 1912 læse en kort notits: „Den danske Post, der gik til Bunds med Titanic – 6000 Breve.“ Det var naturligvis ikke kun de danske breve, der var gået til bunds natten mellem den 14. og 15. april: Om bord på Titanic var påskeposten fra hele Europa samt Asien og Afrika, i alt over 7 millioner forsendelser, der blev sorteret på et stort postkontor ombord af fem posttjenestemænd, tre amerikanere og to englændere. Titanic havde nemlig status af Royal Mail Steamer (kongelig post damper) – heraf navnet R.M.S. Titanic.

Postprivilegium

Titanic fik sin andel i fragten af breve over Atlanten i de nævnte dage gennem en aftale mellem dets rederi White Star Line og det britiske postvæsen. Postprivilegiet var på Titans tid 70.000 pund værd årligt og omgærdet af stor prestige. Privilegiet gik fra 1838 til det skib, der bar „Atlantehavets blå Bånd“, en vimpel, der blev tildelt det skib, der hurtigst kunne krydse Atlanten. Privilegiet blev på den måde en drivkraft i kampen om det blå bånd – og dermed en af de vigtigste drivkræfter i kapløbet over Atlanten mellem de konkurrerende

Danske skibe

De første danske amerikarederier startede i 1850'erne, men først da C. F. Tietgen kastede sig ind i kampen og stiftede Thingvalla-linjen, kom der skub i sagerne. I løbet af de næste 56 år fragtede Thingvalla-linjen (senere omdøbt til Skandinavien-Amerikalinjen) 617.000 skandinaviske og østeuropæiske udvandrere over Atlanten. Thing-



rederier i 1800-tallet. Da de statslige flåder var præget af konservatisme, blev udviklingen af de moderne skrudedampere i høj grad overladt til de private rederier. På den måde fik postbefordringen en vis indflydelse på udviklingen af moderne skibsteknologi.

Kampen om det blå bånd

Det var en sensation, da Savannah som det første dampskib krydsede Atlanten i 1819 (det meste af tiden dog for vindkraft). Der skulle dog gå mindst 30 år, før dampskibstrafikken begyndte at blive rentabel for rederierne – og da kun for de, der havde privilegiet. I første omgang gik dette til Cunard Lines, men i 1851 søsatte selskabet Inman Lines den første skrudedamper, City of Manchester, der straks vandt det blå bånd. I løbet af de næste fem-

R.M.S. Olympic gengivet på sejlplan fra White Star Lines danske repræsentant i 1911. Tilhører Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

ten år vandt dampskibene kraftigt frem: Hvor 97% af alle amerikabåde var drevet af sejl i 1856, var til gengæld 97% drevet af damp i 1873!

En myte fortæller, at kampen for det blå bånd var en medvirkende årsag til Titanics forlis. Skibet skulle være sejlet for fuld damp ind i det isfyldte farvand i forsøget på at slå rekorden. Dette er imidlertid – en myte. Titanic var ikke bygget til at slå hastighedsrekorder og forsøgte heller ikke på det. Og det ærefulde RMS blev heller ikke længere kun givet til de hurtigste fartøjer i 1912. Det var ikke brevene, der indirekte sænkede skibet.

valla-linjen var dog plaget af en række skibskatastrofer, fx i 1883 da rederiets to skibe Thingvalla og Geyser utroligt nok stødte sammen midt ude på Atlanten. Mens Thingvalla holdt sig flydende, gik Geyser hurtigt ned. Ud af 140 ombordværende blev kun 31 reddet over på Thingvalla. I 1904 skete dog den største ulykke, der kom til at overgå rederiet, da dets skib Norge

gik ned efter at være stødt på Rockall-klippen vest for Skotland. 627 mennesker druknede, kun 146 blev reddet. Ulykken rystede tilliden til rederiet, der konstant kom til at døje med en klem økonomi, og man regner med at de fleste af de ca. 300.000 danskere, der udvandrede inden 1914, rejste via England.

Danskerne på Titanic

Af Sune Christian Pedersen

14 danskere begav sig ud over Atlanten den 10. april 1912 med det nybyggede kæmpeskib Titanic.

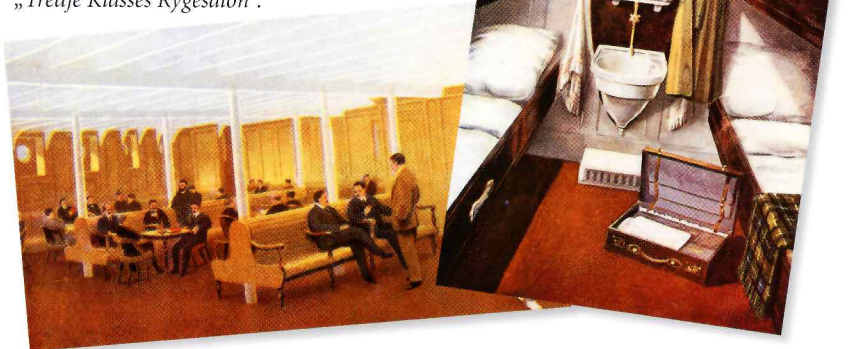
Hos den danske White Star Line-agent Joachim Prahls havde de kunnet læse om skibet og dets herligheder. Markedsføringen var tydeligt henvendt til arbejdere, håndværkere og landmænd som ønskede at søge lykken i Amerika og lære de nye teknikker, der blev udviklet her. „Har man den tilstrækkelige Taalmodighed og Lærevillighed, vil det ikke vare længe, før det opdages, at man let udfører et dobbelt saa stort Dagsværk, som man udførte hjemme, uden at anstrenge sig mere“, lovede agenten i sine brochurer. Kun anden og tredje klasse blev forhandlet i Danmark, men det var nu heller ikke så skidt, thi „den demokratiske Tidsalder, vi lever i, fordrer, at Dampskibsselskaberne anstrænger sig til det yderste, for at yde det bedste af det bedste til 3die Klasses Passagerer“. Her var både rene duge på bordene, piano i fællesstuen og

Foto af Jacob Christian Milling. Tilhører Danmarks Jernbanemuseum i Odense.



„Tredje Klasses Separatkahyt for 4 Personer“. Fra brochure for Olympic og Titanic udgivet af Joachim Prahls Dampskibs-Ekspedition. Tilhører Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

„Tredje Klasses Rygesalon“.



sågar fælles badeværelser, „en Bekvemmelighed som klart viser den overordentlige Opmærksomhed White Star Linien viser 3die Klasses Passagerer“.

Jacob Christian Milling

Den 48-årige maskininspektør ved De sydfynske Jernbaner, Jacob Christian Milling, var en af de 14 danskere på Titanic. Han rejste til Amerika for at studere moderne maskinkonstruktioner og rejste på 2. klasse. Fra Southampton sendte han den 10. april, på afrejsedagen, et postkort til sin kone: „Kære Augusta. Dette er det sidste, Du hører fra mig fra denne Side. Jeg sender maaske en Traadløs dersom det ikke er for dyrt. Jeg bor paa Banens Hotel, det er ikke billigt, men bekvemt. Fra mit Vindue kan jeg se Skibet ovre i Dokken. Hvordan har de gamle det? Hils dem og Børnene mange Gange. Mange Hilsener til eder alle fra Jacob.“

Den „trådløse“ sendte han d. 14. april, et telegram med den kodede meddelelse ABANAPAS, der oversat betød „Har det godt, stille vejr, skibet udmærket, morer mig, godt rejseselskab, dejlig rejse“. En miss Edwina Trout berettede senere, at Milling ved middagsbordet havde fortalt begejstret over telegrammet:

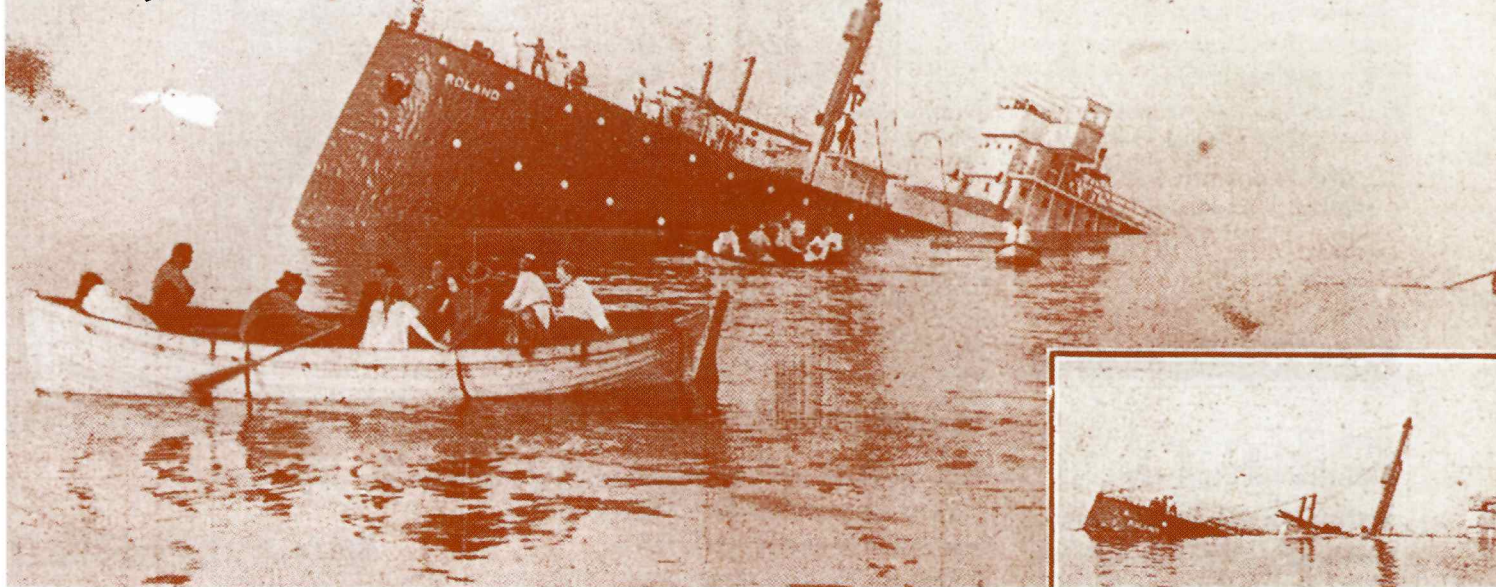
„Tænk – jeg befinder mig midt ude på oceanet, hundreder af miles borte, og om få timer har min hustru min hilsen“. Samme aften, kl. 23.40, ramte Titanic isbjerget. Milling mødte Trout i løbet af de næste timer, ulykkelig ved tanken om „min stakkels kone, jeg har netop sendt det telegram om, at alt står vel til“. Hun så ham senere stige i en redningsbåd, med redningsvest og ved godt mod.

Millings lig blev fundet og ført til Halifax, hvorfra det med Skandinavien-Amerikalinjens skib, C.F. Tietgen, blev sendt til København. Her blev han den 3. juni 1912 begravet på Assistens Kirkegård.

De danske overlevende

Kun to danskere overlevede ulykken: Jenny Hansen på 45 og Carla Jensen på 19 år. Carla Jensen har senere levende berettet om sine oplevelser i Danmarks Radio. De omkomne var udover Milling: Hans Christensen Givard, Martin Ponesell, Claus Peter Hansen, Henrik Juul Hansen, Henry Damsgaard Hansen, Hans Peder Jensen, Niels Peder Jensen, Svend Lauritz Jensen, Marius Petersen, Einer Windeløv og Charles Valdemar Jensen. Fortrinsvis unge mænd, der ville søge lykken i staterne.

Myten om Titanic



Synkescenen fra den danske film *Atlantis*. Foto fra *The Daily Mirror* den 30. september 1913.

Af Sune Christian Pedersen

Siden Titanics forlis er der udgivet over 3600 bøger, som på forskellig vis fortæller „sandheden“ om Titanics forlis. Læg hertil over 36 film, 360 monumenter og adskillige turnerende udstillinger, og det bliver klart, at Titanic har opnået en helt særlig status i vores kollektive erindring.

Denne status blev grundlagt allerede i de første uger efter forliset, hvor der udkom en strøm af postkort, skillingsviser og øjenvidneskildringer, senere på året fulgt op af de første bøger og film. Den første Titanic-film, Etienne Arnouds *Saved from the Atlantic*, havde premiere allerede en måned efter forliset og havde i hovedrollen skuespilleren Dorothy Gibson, overlevende fra Titanic!

Allerede i 1913 havde den første danskproducerede Titanic-film premiere, nemlig *Atlantis*, instrueret af August Blom efter den tyske forfatter Gerhart Hauptmanns ro-

man med samme titel. Romanen var faktisk skrevet før forliset, men filmen blev fra starten indskrevet i Titanic-traditionen. *Atlantis* er indspillet på Skandinavien-Amerikalinjens dampskib C. F. Tietgen, med undtagelse af synkescenen, der blev optaget i Køge Bugt med et stort modelskib og omkring 500 svømmere som statister. Filmene blev i øvrigt forbudt i Norge, hvor man fandt det smagløst at lave underholdning om en tragedie.

Hvorfor netop Titanic

Det er klart, at Titanic er blevet holdt i live i vores bevidsthed af en til tider massiv kommerialisering af ulykken, ikke mindst i kølvandet på James Camerons Oscarvindende storfilm fra 1997. På den anden side forklarer kommerialiseringen ikke alene, hvorfor Titanic blev en „salgbar vare“. Hvorfor lige Titanic og ikke så mange andre hændelser, der kostede langt flere menneskeliv? Der må være noget særligt ved historien om verdens største, mest moderne og usynkelige skib, der går ned med al sin overdådige luksus i den stille, stjerneklare nat.

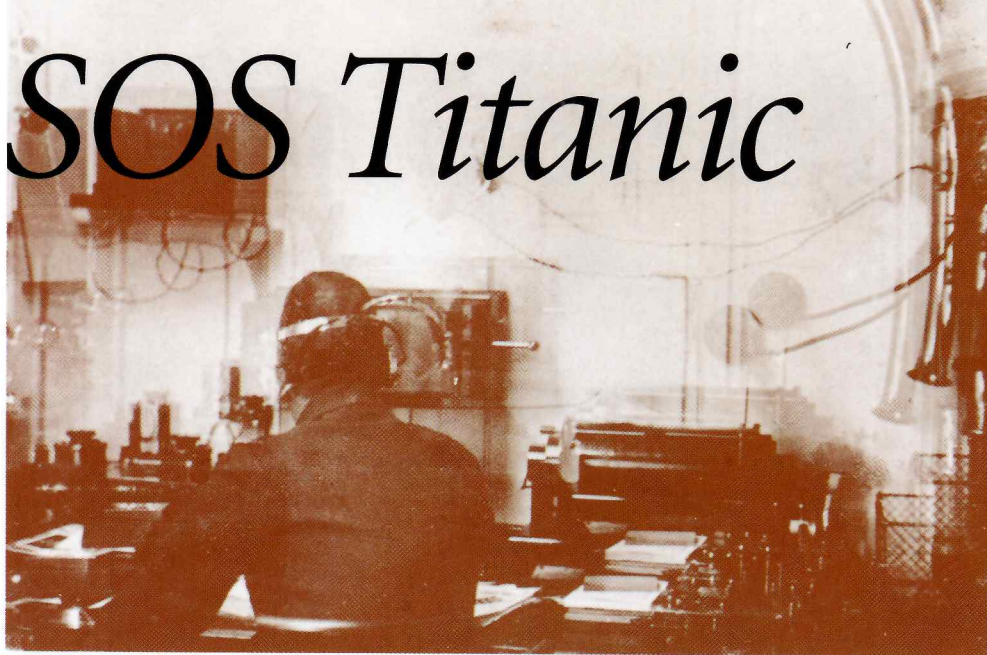
En profeti fra 1898

Dette understreges på uhyggelig vis af en novelle med titlen „Futility, or, The Wreck of the Titan“ („Forfængelighed, eller, Titanens forlis“), om et stort dampskib, der støder på et isbjerg i Atlanten og går ned en aprilnat. Som skrevet efter Titanics forlisets skabelon – bortset fra, at den er forfattet i 1898, 14 år før Titanic! Mange har siden set historien som et mystisk varsel om Titanics undergang, men man kan sagtens vende pointen om:

Forfatteren Morgan Robertson brugte en helt bevidst symbolik (det moderne dampskib, teknologi, det store hav osv.), der var oppe i tiden. Titanic blev så stor en sensation, fordi den passede så utrolig præcist ind i tidens symbolske tankeverden. Robertsons bog illustrerer i hvor høj grad, Titanic-katastrofen symboliserede den moderne teknologis farlige „forfængelighed“ – for at bruge forfatterens eget udtryk. Den moderne fortælling om Titanic har en klar, afgrænset og tragisk logik, som gør den mulig for os at håndtere – netop fordi vi kan forstå den.

CQD SOS Titanic

Af Jan Hybertz Gøricke



Andentelegrafisten Harold Bride i gnistrummet på Titanic. Billedet er taget af en af skibets passagerer. © Claes-Göran Wetterholms Arkiv.

Historien om Titanics forlis er også en historie om intens kommunikation til søs – og om store behov for en regulering af den.

Bunker af bordet

Søndag den 14. april 1912 var arbejdstempoet i gnistrummet på atlanterhavslineren RMS Titanic usædvanligt højt. Skibets højteknologiske og kraftfulde radiotelegrafianlæg fra Marconi Wireless Company havde i halvandet døgn forinden været ude af drift, så den 25-årige førstetelegrafist John „Jack“ Phillips og hans kollega, den 21-årige andentelegrafist Harold Bride, arbejdede på højtryk for at få afsendt den bunke af telegrammer, der havde hobet sig op. I løbet af de 36 timer der gik, fra skibet lagde fra i Southampton og til skibet kolliderede med et isbjerg, sendte og modtog skibets passagerer omkring 250 telegrammer via „den trådløse.“

Isvarsler

Midt i travlheden indkom der løbende telegrammer fra andre skibe. Flere af dem var isvarsler stilet til Titanics kaptajn. Isvarslerne var ikke underlagt international lovgivning, hvorfor bl.a. et isvarsel fra skibet SS Californian aldrig blev modtaget. Den let slødede henvekselsform fra telegrafisten på Californian var med en vis sandsynlighed årsagen til, at førstetele-

grafisten på Titanic afviste henvendelsen med, at han havde travlt med at sende til kystradiostationen Cape Race på Newfoundland. Cape Race var på dette tidspunkt inden for Titanics rækkevidde, hvorfor førstetelegrafisten ville udnytte at kunne viderebefordre de mange kommercielle telegrammer fra skibets passagerer. Cape Race befordrede telegrammer fra skibe på Atlanten videre til New York.

CQD – og SOS

På trods af isvarslerne kolliderede RMS Titanic med et isbjerg om aftenen d. 14. april omkring kl. 23.40. 35 minutter senere sendte Titanic det første nødsignal „CQD“, og kort efter udsendte skibet også det, siden 1906, internationalt gældende nødsignal „SOS“. CQD var ikke et officielt internationalt nødsignal, men blev siden 1904 brugt af alle telegrafister fra Marconi Wireless Company, som var internationalt førende – og dominerende.

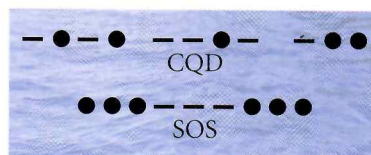
Takket være „den trådløse“

I løbet af de næste knap to timer fortsatte Titanics to tapre telegrafister med at sende nødsignaler ud til de omkringliggende skibe. Det skib som lå nærmest var ovennævnte SS Californian, men her havde den enlige telegrafist lukket ned for radioanlægget, hvilket ikke

var i strid med de gældende regler. Skibet var, som telegrafisten tidligere havde forsøgt at meddele Titanic, omringet af is og var stoppet helt for natten. På RMS Carpathia var telegrafisten til gengæld på sin post, da Titanic omkring kl. 00.20 anmodede om assistance. Knap to timer efter at Titanic var forsvundet under havets overflade nåede Carpathia frem og reddede 705 menneskeliv fra det iskolde hav – takket være „den trådløse“. Havde radioanlægget på Californian været tændt og havde de modtaget nødsignalerne, ville skibet kunne være nået frem et godt stykke tid inden Titanic sank, og dermed kunne langt flere – måske samtlige passagerer – være blevet reddet.

Skærpet lovgivning

Få måneder efter katastrofen afholdtes den anden internationale radiokonference i London. Som set både før og efter Titanics forlis er katastrofer til søs ofte direkte medvirkende til en granskning og en skærpelse af de gældende regler. Der var dog også tale om, at den internationale lovgivning i det hele



taget skulle modnes på det stadigvæk meget spirende område for radiotelegrafi til søs. De væsentligste beslutninger til forebyggelse af skibssulykker bestod i, at skibe af 1. klasse fremover skulle holde uafbrudt lyttevagt, så de nærmeste skibe kunne komme hurtigt til undsætning, alle skibe med radioanlæg var nu forpligtet til at optage alle radiotelegrafiske meddelelser, og der blev indført nye frekvenser for udsendelser af bl.a. vejrmeldinger. I 1914 blev der iværksat ispatruljeringsstjeneste på Nordatlan-

ten. På konferencen i London blev det nok engang fastslået, at det internationale nødsignal var „SOS“, som det var blevet besluttet i 1906. Valget af SOS som internationalt nødsignal bundede først og fremmest i, at signalet er umiskendeligt – tre prikker, tre streger, tre prikker. At „SOS“ skulle være en forkortelse for „Save Our Souls“ eller „Save Our Ship“ er myter.

Sidste prik og streg

Efter 1912 blev den internationale lovgivning for radiotelegrafi til søs

løbende revideret i takt med udviklingen af teknologien og skibstrafikkens størrelse. I dag er radiotelegraferede nødsignaler til søs en saga blot. Den 31. januar 1999 lyttede Lyngby Radio efter nødsignaler for sidste gang på nødfrekvensen 500 kHz, der er erstattet af det satellitbaserede nød- og sikkerhedssystem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), mens der fortsat lyttes på mellem- og VHF.

Stig Weye i Café Hovedtelegraf

Af Birgitte Agersnap

I Café Hovedtelegraf kan man resten af året gå på opdagelse i Stig Weyes nyeste malerier og fantastiske billedunivers.

Postbude farer af sted på cykler, i karrioler, på hesteryg, en brevdue krydser deres vej. Radiotårne og telefonpæle ses i landskaberne, telefonledninger, trådløse signaler, satellitter og meget mere svirrer i luften. Siden museets åbning i 1998 har man kunnet opleve kommunikationens mange former og veje gennem århundreder i Stig Weyes (f.1946) malerier på Post & Tele Museums hovedtrappe. „Tidsmaskinen“ hedder serien.

Nye malerier

Tiden er også et gennemgående tema i Stig Weyes nyeste malerier, der kan ses i Café Hovedtelegraf fra den 25. september i år. Selv nævner kunstneren evighed som én af overskrifterne bag billederne, der bl.a. bærer titler som „Bliv lys“ og „Og så tilspørger jeg dig“, hvor en frodig kvinde bærer et landskab i maven.

Statisk og livligt

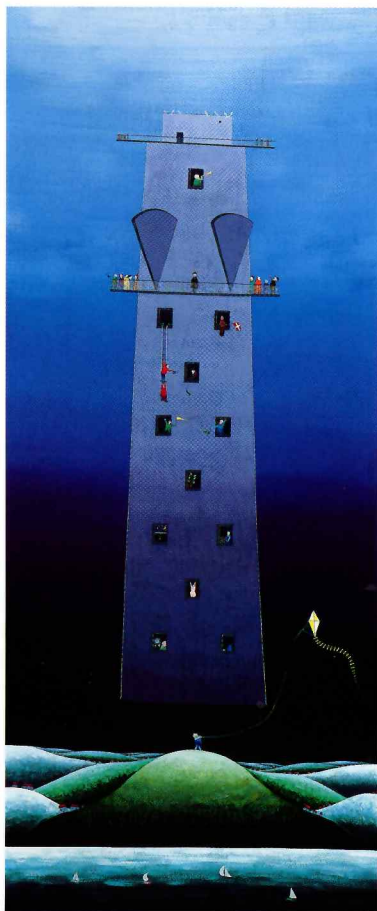
I udstillingens malerier fortælles historierne med de karakteristiske stive figurer. På en gang synes de både statiske og flade og alligevel får de billedet til at myldre af liv og

bevægelse. Man overraskes over de maskeagtige ansigter, der agerer så naturligt i kunstnerens finurlige og farvestrålende iscenesættelser. Man ler ad de små fornemme mænd, der falder ned over himlen med faldskærm i „Højdesyge med lav tilværelse“ – og nikker genkendende til dem. Det er vel sådan, det er; Stig Weyes historier skal forstås på tværs af tid og rum.

Farvemagi

Stig Weye gør op med det klassiske centralperspektiv. I stedet vender han sig bevidst mod middelalderens magiske billedverden og dens såkaldte hierarkiske perspektiv og todimensionalitet. Her afhænger figurernes størrelse ikke af deres placering i rum, men af deres indholdsmæssige betydning.

Trods figurernes flade karakterer skaber Stig Weye alligevel fornemmelse af rum. Det er ikke perspektiviske linjer, men mange tynde lag farve og fine lag fernis, der giver billederne dybde og leder os ind i billederne. Magisk kolorist, kalder flere ham også. Det er netop i kraft af denne særlige farvebrug, kunstneren får frihed til at forvrænge figurernes proportioner, gøre dem mindre eller større end normalt, lade dem træde længere ind i eller ud af billedet – lade dem træde tæt på og ud i vores rum!



„Kommunikationstårnet“ var motiv på ét af de 13 malerier, som Stig Weye udførte for Post & Tele Museum i 1998. Foto: Jan Friis og Torben Petersen.

DET SKER PÅ POST & TELE MUSEUM:

Frimærkeudgivelser

16. oktober 2001 udgives fire frimærker i anledning af den internationale frimærkeudstilling HAFNIA 01. Frimærkerne er udfærdiget af Keith Bassford og Martin Mörck.
7. november 2001 udgives fire frimærker i en serie med motiver af danske færges. Frimærkerne er udfærdiget af Bo Bonfils og Arne Kühlmann.

4. oktober 2001 til 13. januar 2002

Breve fra Titanic

Drøm, forlis, efterspil

Gennem breve og telegrammer skrevet før, under og efter forliset fortæller udstillingen om passagerernes baggrunde, drømme og videre skæbne. Følg også telegrafisternes fortvivlede kamp for at nå andre skibe via telegrafen og den skelsættende betydning katastrofen fik for skibsfartens vilkår.

Bemærk at der er forhøjet entre til museet i udstillingsperioden

Til 28. oktober 2001

Dansk Vestindiens frimærker

Stift nærmere bekendtskab med frimærkerne fra den tidligere danske koloni af øer i Det caribiske Hav, som blev solgt til USA i 1917. To store specialsamlinger samt uddrag af museets egne samlinger udstilles.

Se museet på 10 min!

Som et nyt tilbud til museets gæster kan man nu starte sit besøg med at se en film, der introducerer museet og dets mange tilbud. På kun 10 minutter kommer man på dansk eller engelsk rundt i hele det store museumshus. Filmen kan købes på video eller DVD og koster 45,- kr. i museets butik. Vi sender den gerne for 15,- kr. ekstra.

Forlænget til 7. oktober 2001

Min Skat

Forårets store jubilæumsudstilling om frimærkets indførelse i Danmark fortsætter. Se Danmarks frimærkeskatte og hør oplæsningen af de gribende breve fra 1851. Min Skat genopstår på den internationale frimærkeudstilling HAFNIA 01 i BellaCenter i dagene 16.-21. oktober 2001.

Fra 25. september 2001

Nye værker af Stig Weye

Siden Post & Tele Museums åbning har man på hovedtrappen kunnet nyde Stig Weyes farve- og figurrige fortællinger fra kommunikationshistorien. Kunstneres nyeste værker udstilles nu i Café Hovedtelegrafen.

12. oktober 2001

Kulturnat

Post & Tele Museum holder åbent til kl. 24.00. Se den permanente udstilling, besøg museumsværkstedet, nyd udsigten til den mørke nat fra tagcafeen eller se særudstillingen Breve fra Titanic. Gå på skattejagt efter Danmarks første frimærke i vores lykkebrønd. Adgang med kulturpas. **Bemærk særeentré til Breve fra Titanic.**

13.-21. oktober 2001

Efterårsferie

Se program på www.ppt-museum.dk

For børn og unge

I museumsværkstedet kan man alle dage hygge sig i fortællehulen eller boltre sig i skrivewærksted, multimediecenter, Post & Tele Lab., Internetcafé eller frimærker i kassevis.

Udgivet af:
Post & Tele Museum

Redaktion:
Birgitte Wistoft (ansv.)
Erik Jensen

Layout: Finn Evald
Repro og tryk: Center-Tryk, Holbæk

MuseumsPosten udgives fire gange årligt og fås i abonnement ved henvendelse til Post & Tele Museum. Næste nummer udkommer i december 2001.

Oplag: 40.000
ISSN 0909-1920

Forsiden:
Titanic på postkort fra White Star Line

Adresse:
Post & Tele Museum
Købmagergade 37
Postboks 2053
1012 København K
Tlf. 33 41 09 00
Fax: 33 41 09 09
E-mail: museum@ptt-museum.dk
www.ptt-museum.dk

Åbningstider:
Museet
Tirsdag – lørdag kl. 10-17,
onsdag dog kl. 10-20.
Søndag kl. 12-16.
Mandag lukket.

Café Hovedtelegrafen
Købmagergade 37, 5.
Tlf. 33 41 09 86
Samme åbningstider som museet, men køkkenet lukker en halv time før museets lukketid og er også lukket kl. 16-17.30 på onsdage.

Studiehuset
Valkendorfsvej 9
Tlf. 33 41 09 00
Tirsdag-fredag kl. 10-15 samt den første lørdag i måneden kl. 10-15.