ISSN 0105-3736

Posthistoriske Meddelelser 1

STEMPLER BREVE POSTAL DOKUMENTATION





Brev fra norske pkt i Stockholm censureret ved ankomsten til Norge.

Posthistorisk Forlag
Hobro

Indhold:

Ind- og udfald. En leder	I
Det norske postkontor i Stockholm 1945 .... af Jürgen Tiemar, Kiel.	2
Et O.A.T. stempel af D.D. Howell	6
Illustrationer	7
SCHLESWIG-HOLSTEIN	9
De svenske FN-bataljoners rek-etiketter ...	11
Do - 5604	14
Apenrade - Lügumkloster Bahnpost	18
Danske Bureauer/ Danish TPOs	19
Illustrationer.	21
Boghylden	26
Kort over danske jernbanestrækninger	bilaget.
Map of Danish Railways	"

Copyright E. Menne Larsen. DK 9500 Hobro.

Udgiverens bemærkning.

POMs første nummer er blevet til i to perioder. I den første blev en række artikler renskrevet efter princippet, at linien gik over hele siden.

I anden periode var flere tekniske hjælpemidler til rådighed, og det blev besluttet at forsøge et eksperiment. Resten af artiklerne blev skrevet med en anden skrifttype og i spalter.

Forlaget beder læserne bære over med dette lille eksperiment, der har nogle positive og nogle negative sider.

Illustrationerne er forsøgt samlet på særlige ark - så vidt muligt i tilknytning til hovedartiklerne. Illustrationerne vil også fremover blive bragt på denne måde.

UDG.

Ind- og udfald

En slags introduktion eller leder.

(der oprindelig var tænkt som en indledning til litteratursiden)

POMs udgiver anser læsning af filatelistik og posthistorisk litteratur for at være alfa og omega for en samler, der ønsker andet end blot at sætte mærker ind i tomme felter. For posthistorikeren er en bred og alsidig orientering desuden en nødvendighed for at forstå sammenhænge i problemerne. Denne opfattelse deles endnu kun af et mindre antal samlere. De fleste klubbiblioteker består næppe af meget andet end et par gængse kataloger, og interessen for at læse andet end de sidste noteringer er måske nok så begrænset. En del af den filatelistiske presse gør hæderlige forsøg på at orientere læserne - især om den danske filatelistiske litteratur - Det er dog et gennemgående træk, at man ikke rigtig forsøger at skelne mellem skidt og kanel, hvad der kan hænge sammen med, at jobbet ofte er overladt til en enkelt mand, der ikke kan være inde i alle problemer.-

Hvor langt ud når denne orientering ? Hvor meget samarbejder klubbestyrelserne med de lokale biblioteker ? Hvor megen indflydelse har klubberne forsøgt at få på de lokale bibliotekers nyanskaffelser af filatelistisk litteratur? Fra samtaler med bibliotekarer og andre har udg. indtryk af, at de lokale foreninger og deres medlemmer ikke er klar over, at alle kan stille forslag til bibliotekerne vedrørende anskaffelse af bøger - også filatelistisk litteratur, - at samlerne er velkomne til at låne, og at bibliotekerne gerne forsøger at skaffe, hvad de ikke selv har.

Det er POMs opfattelse, at skal der ske en højnelse af dansk filateli, må man begynde i den filatelistiske uddannelsessektor, og her kunne organisationerne passende slå sig sammen og afholde nogle uddannelses - og efteruddannelseskurser for klubledere og andre interesserede. Udstillinger kan i visse henseender være lærerige og inspirerende (især hvis det blev skik og brug at udstillerne altid fik et papir med dommerkritikken !) - men en del lokale udstillinger (og mange byttedage og udvalgshæfter) demonstrerer med al tydelighed, at en del elementære filatelistiske principper endnu ikke er kendt alle steder.

POM anser det for sin opgave at bringe artikler af posthistorisk interesse. Emnerne vil især gruppere sig om skibs-, tog-, felt- og (forsættes s. 28)

Det norske postkontor i Stockholm 15.5.45 - 10.8.45

af Jürgen Tiemar, Altwittenbek.

Oprindelig trykt i *Philatelistische Nachrichten* udg. af Forschungs gemeinschaft Nordische Staaten. Bringes her i *red.s* oversættelse og med forfatterens tilladelse.

Et større arbejde i det hollandske filatelistiske tidsskrift "Het Noorderlicht" såvel som et righoldigt auktionslot, jeg havde adgang til at undersøge, foranlediger mig til atbringe de følgende oplysninger i tilknytning til Hr G. Ottos artikel i Phil Nach. s. 39-41. Jeg takker også Hr K-U. Sanne og Hr H. Stensrud, Postmuseet, Oslo, for deres sup lerende henvisninger.

Alment: Undersøgelsen af det her omhandlede specialområde inden for norsk filateli er yderst vanskelig, da akternes antal har været meget lille, og af det ringe antal er endnu mindre bevaret. Mange forhold er baseret på de befuldmægtigedes mundtlige aftaler. Andre synes at være blevet tålt af det svenske postvæsen selv om de måske har bevæget sig på kanten af det lovlige, og skal vel opfattes som et bidrag til den norske sag.

Oprettelsen: I Sverige var der i krigens sidste fase stationeret norske militærenheder, såkaldte polititropper. Den norske regering befandt sig i eksil i London. Finmarken var allerede befriet for tyske tropper. Ønsket om en postal forbindelse mellem disse fjerne dele indbyrdes og med moderlandet lå bag oprettelsen af et postkontor.

Den norske militærattaché i Stockholm lod derfor feltpostmester J. Stang som ekspert overflytte til legationen. Han fik til opgave at oprette et feltpostkontor for de i Sverige værende norske enheder og aftale et reglement med de svenske myndigheder. Forhandlingerne med de svenske myndigheder især med generaldirektøren for den svenske postforvaltning, Anders Ørne, forløb tilfredsstillende, og i nov 1944 begyndte en "postcentral" arbejdet. Den 15 maj 45 blev den "forfremmet" til postkontor.

Dette postkontor bestod som civilt postkontor indtil 10.8.45 og havde til huse i den norske legations (N.L.) kancelli i Banérgate 37

i Stockholm.

Trods dets officielle karakter var det lidet kendt, og gjorde intet for at blive det. Det var ikke åbent for almenheden.

Skarpsindige samlere og handlere kendte dog til kontorets eksistens. Postboks 7304, Stockholm 7, der var kontorets adresse viste vejen til en omfattende filatelistisk manipulation.

Traktatmæssige grundlag: En traktat, der i enkeltheder skulle regulere postvirksomheden, blev efter en version underskrevet i Stockhom den 4.5.45 af en norsk befuldmægtiget. Iflg. andre overleveringer blev den dog aldrig godkendt. Det sidste synes at være tilfældet, da der kendes en renskrift af traktatudkastet, men uden underskrift.

Takket være det svenske postvæsens velvillige holdning kunne der i vidt omfang arbejdes efter de regler, der var nedfældet i udkastet. Det var tilladt at sende almindelige og rekommanderede breve, såvel pakker som postanvisninger. Det krævedes, at alle forsendelser skulle censureres.

Posten fra de norske militære enheder og fra det amerikanske luftvåben i Finmarken blev samlet i Kallex ved Luleå og med svensk fly eller tog sendt til Stockholm i forseglede pakker. Det norske pkt. censurerede brevene og overgav dem til det svenske postvæsen, der sørgede for viderebefordringen til adressater i Sverige, Norge England og andre lande. På den måde blev troppeafdelingernes garnisoner holdt hemmelig, og censuren blev udøvet af norske myndigheder. En postmester og 8 funktionærer sørgede for en gnidningsløs afvikling af forretningerne. Begyndervanskeligheder i form af klager over forsinkelse og en for lang forsendelsestid blev ved hr. Kåre Luth - Hansens (hr Stangs efterfølger) indsats holdt inden for det muliges rammer.

Frankeringer: Største delen af de virkelige behovsbreve blev frankeret med det almindelige 20 øres løvemærke. Breve med anden frankering (Londonmærker, Håkon- og V-mærker, Wergeland og turistmærker) er under mistanke for at være filatelistisk Mache, især hvis de er overfrankerede. Ydermere var Håkon- og turistmærkerne ugyldige på dette tidspunkt. Teorien, at personalet ikke var klar over dette, kan efter min mening ikke passe. Mærkerne kom fra handlerlagre og blev tålt af propagandamæssige grunde.

På grund af mangel på norske mærker blev svenske mærker på et

vist tidspunkt tilladt anvendt i de befriede områder i Finmarken. Der kendes dog intet tilfælde af blandingsfrankatur. Et forslag om at trykke egne mærker med motiver fra Finmarken belv positivt modtaget, men blev ikke realiseret.

Et andet forslag at overtrykke svenske mærker med et norsk frihedsslogan blev afvist som en for yderliggående ide i et neutralt land.

Annulleringsstempler: Som postcentral anvendte man et norsk feltpoststempel Nr. 20 (fig. 1) der havde været anvendt 1911- 1923 af Heistadmoen Garnison ved Kongsberg. Det blev trukket tilbage den 17.5., dvs to dage efter postkontorets oprettelse, og erstattet af et svensk stempel (normaltype 59) med indskriften POSTKONTORET N.L. x STOCKHOLM x og dato (fig. 2). Det blev ikke anset for formålstjenligt at anvende et feltpoststempel ved et civilt postkontor.

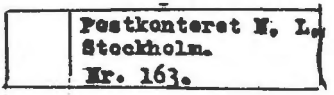


fig. 1.



fig. 2.

Rek-breve: Postkontoret var tænkt som en provisorisk indretning og savnede derfor mangt og meget for at kunne fungere som ethvert andet postkontor. Der fandtes ingen trykte rek-numre. De måtte fremstilles ved hjælp af en skrivemaskine (fig.3) Disse registernumre blev bagefter indrammet ved hjælp af en rød blyant og ligeledes forsynes med et rødt R. På tidlige breve mangler indramningen undertiden lige som det røde R. I nogle tilfælde blev det mgl. R tilføjet af postkontoret Stockhom l ved hjælp af et svensk rammestempel (se fig. 4). Alle rek-breve synes at være ægte befordret, men ofte med manipuleret overfrankering. (fig 4, se s. 7).



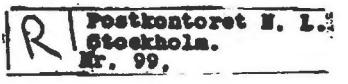


fig. 3.

Censur: Postkontorets hovedopgave var censuren. Som allerede omtalt skulle alle forsendelser censureres. Ikke-censurerede breve er antagelig tilfældighedsafstemplinger. Efter krigen kunne censur på breve adresseret til Norge også ske ved ankomsten hertil. Brevene blev lukket med censurbanderoler med teksten: Åpnet av sensuren (fig. 5). Derefter blev brevene forsynet med Feltpost-censurstempel nr. 315, nr. 591 (fig. 6.) og nr. 634. Disse stempler var af norsk oprindelse og blev tålt fra svensk side på grund af deres anonymitet.

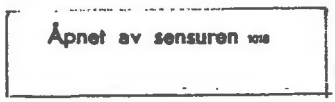


fig. 5.



fig. 6.

Postmængden: Med henblik på brevenes sjældenhedsgrad er statistiske oplysninger altid af interesse for samleren.

I Postcentralens tid blev der ialt afsendt 92.300 breve af hvilke 63.000 var censureret. Yderligere blev der afsendt 29.000 tidsskriftspakker, 729 rek. breve , 658 postanvisninger og 1883 postpakker. En anden statistik, der kun omfatter postkontorets tid 15.5. til 10.8.45 taler om 2000 breve med svenske mærker, 12000 breve med norske, 4o7 rek. breve, 600 breve med feltpoststempel No 20 (15.5.-17.5.45), og ca. 800 ordreafstemplede breve med komplette Londonserier.

Brevenes værdi: Trods det store antal breve finder man dem forholdsvis sjældent. Handelsværdien bestemmes af udbud og efterspørgsel. Jeg anslår at et rek-brev vil koste mellem 80-100 DM (ca 200-275 d.kr (o.a)). For et almindeligt brev betales ca. den halve pris.

Virkelige brugsbreve må vurderes væsentligt højere.

Til slut vises nogle breve, der forhåbentlig kan bidrage til at læseren, når han møder sådanne breve, nemmere kan vurdere dem.

Efter at artiklen var skrevet (og oversat til dansk) har hr. K-U. Sanne oplyst at eksilregeringsseriens 5 og 7 øres mærker kunne fås i Sverige før maj 1945. Hr Sanne er i besiddelse af et brev fra Nord Norge, april 1945, frankeret med disse mærker.

Et OAT stempel

af D.D. Howell

Artiklen er hæntet fra War Cover Bulletin Vol XVII,no 8, jan 1977

O A T kuverten, der vises på illustrationen (fig.,side 29) blev af afd. Donald A. Smythe katalogiseret som type XIII, O.A.T., uden ramme, 37 mm x 6 mm, med rhombeformede punktummer. Farve: violet og rødviolet. Stemplet kendes på to breve fra to lande, nov. og dec 1943, Det blev anvendt i Storbritanien, sandsynligvis Prestwick.

Dr. Gordon Smith har æren af at have forklaret betydningen af O A T = Onward Air Transmission (Fremsendes med luftpost). Betegnelsen opstod i Hollandsk Indien omk. 1940 el.tidligere. Den anvendes ikke af det internationale postvæsen, men briterne har brugt den i deres postale system.

Jeg mener, at type XIII er blevet taget i brug i direkte forbindelse med begivenheder under 2. verdenskrig. Kuvertens censur skyldes selvfølgelig krigsforholdene.

Den viste kuvert, blev ikke sendt med skib til USA, og der videre med luftpost. Den gik først til Storbritanien (med fly eller skib ?), hvor den blev censureret og stemplet med O A T stemplet. Det sidste for at sikre dens videre befordring med luftpost. .

Men hvordan ?

Det ser ud til, at besætningerne på de bombemaskiner, der blev fløjet fra Amerika til Storbritanien under 2 verdenskrig, returnerede til Canada. I begyndelsen foregik tilbagerejsen med skib, men ret hurtigt blev der sat en egentligt retur service i gang. I den første fase, var der ikke indsat landfly i denne tjeneste, men syv Consolidated Liberator bombemaskiner ombygget til anvendelse i den transatlantiske tur-retur tjeneste. Capt. D C T Bennet (sen.vice luftmarskal) og A B H Young foretog de første øst-vest flyvninger i april og maj 1941. I begyndelsen hørte flyvningerne under RAF, men i sept. s.å overgik de til British Overseas Airways.

Ruten gik fra Dorval (Montreal) til Goose Bay, Labrador. Derfra til Reykjavik og Prestwick i Skotland og tilbage igen. Tilbageturen gik direkte.fra Prestwick til Dorval, undtagen i dårligt vejr, hvor man valgte den længere rute via Reykjavik. Muligheden for at tage post med fra Reykjavik fandtes hver gang en maskine mellemlandede der. Posten gik ved ankomsten til Storbritanien ind i det engelske system og blev behandlet efter engelsk rutine.

(oversat: E. Menne Larsen)



fig. 4. Censureret REK-brev fra 7.6.45 - overfrankeret med AFA 194. Svensk"ankomststp" 42492 samt R-stp i ramme - anvendt som suppl. til den provisoriske R-etikette.

fig. 8 (se næste side).
Censureret brev med komplet Londonserie AFA 310-314. Stemplet 17.5.45 (førstedagsanvendelse af det svenske stempel) på Norges Nationaldag. Filatelistisk.



fig. 7. Alm brev med Londonseriens 2o øre (AFA 314) afstemplet med (norsk) FELTPOSTKONTOR No 20 15.5. 45. Antag. filatelistisk - se også s.21.





(retoucheret.)

Schleswig - Holstein

var i 2. verdenskrig et af det 3.Riges ældste krigsfartøjer. Det var løbet af stabelen i dec. 1906 og blev taget i brug i juli 1908. Kun skoleskibet (opr. linieskibet) "SCHLESIEN" var et par måneder ældre.

"SCHLESWIG-HOLSTEIN" var på 13.200 t og kraftigt bestykket med bl.a. 4 stk 28 cm kanoner, 10 stk 15 cm kanoner, 4 stk 8,8 cm skyts osv.

Under 1. verdenskrig deltog det i Skagerakslaget (også kaldet Jyllandsslaget) i 1916. Efter 1. verdenskrig bkev det moderniseret flere gange.

Det var i aktiv tjeneste ved krigsudbruddet sept. 1939 og havde den tvivlsomme ære at affyre krigens åbningssalver, idet det om morgenen d. 1. sept. kl. 4.45 begyndte beskydningen af de polske stillinger ved Westerplatte omkrings Weichels munding. Senere deltog det i angrebet på Hela.

8. april 40 forlod "SCHLESWIG-HOLSTEIN" Eckernförde bugten efter at have taget tropper ombord og gik sammen med forskellige mindre skibe "Claus v. Bevern" "Pelikan" og "Nautilus" gennem Langelandsbæltet ind i Store Bælt, hvor det grundstødte.

Det kunne ikke komme fri ved egen hjælp. Skoleskibet "SCHLESIEN" der havde dækket de sydlige minespærringer ved Lille Bælt, blev beordret til undsætning og trak "SCHLESWIG-HOLSTEIN" fri, hvorefter det noget forsinket kunne gå til Nyborg og landsætte tropper der. På det tidspunkt lå de øvrige skibe sikkert i havn.

Efter WESERUBUNG blev skibet taget ud af tjeneste og lå en tid lang i Gdynia (som tyskerne kaldte Gotenhafen). I maj 1941 blev det påny sat i aktiv tjeneste og fik til opgave at spærre Øresund, dersom russiske flådeenheder skulle forsøge et udbrud ad den vej, når Tyskland angreb Rusland, hvilket skete i juni s.å. Opgaven varede til oktober. Russerne blev, hvor de var, og "SCHLESWIG-HOLSTEIN" kunne gå tilbage til Gdynia, hvor det tjente som kaserne- og uddannelsesskib.

I 1944 var det meningen, at det atter skulle i aktiv tjeneste som ledsageskib i Østersøen. Det blev derfor udrustet med luftværnsskyts, men engelske fly kom først, og sænkede skibet, mens det endnu lå i havn. Det sank på 12 m vand, og de dele, der stadig kunne brænde, udbrændte kort efter.

Efter krigen skrappede polakkerne

vraget.

Skibspost.

Under 1. verdenskrig havde skibet eget marinepoststempel- antagelig med teksten KAIS. DEUTSCHE/ MARINE-/ SCHIFFSPOST/ No 1/ x dato x/ år. En passant kan nævnes at "SCHLESIEN" anvendte et stempel Nr. 57

Også i mellemkrigstiden fandtes der skibspost ombord. I 1937 anvendte skibet stadig et stempel med nr. 1. Fra 1938 kendes stempel nr. 8 anvendt ombord.

Da 2 verdenskrig brød ud, fik skibet i lighed med andre militære enheder tildelt et femcifret feltpostnummer

Dette nummer skulle anvendes ved enhver skriftlig henvendelse til skibet. Åbne adresser var af sikkerhedshensyn ikke tilladte - de forekommer dog.

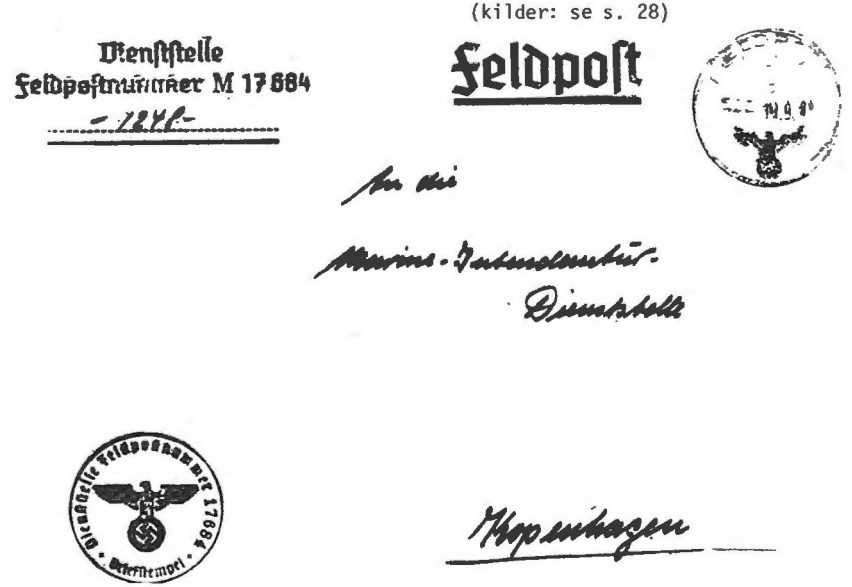
Fig 2 viser et brev fra den tid skibet lå i Øresund. Foroven tv. ses skibets afsenderstempel, der indeholder skibets feltpostnummer 17684. Forneden tv er skibets Briefstempel der også oplyser om dets feltpostnummer. Det skulle påføres alle breve fra skibets og dets besætning, og gav ret til portofrihed for breve indtil 100 g.

Foroven t.h. er det egentlige feltpoststempel med teksten FELDPOST. Derunder et indexbogstav (her vistnok d) og datoen.

Dette stempel er blevet anbragt på brevet af et tysk feltpostkontor - i dette tilfælde sandsynligvis af feltpostkontoret i København, hvis taktiske nummer var 928. Dets Kenn-nummer var 877. K-nummeret forekommer i stemplet foran datoen på rekommanderede breve.

E. Menne Larsen

(kilder: se s. 28)



De svenske FNs bataljoners Rek-etiketter.

af Ingemar Wågerman.

De svenske FN-bataljoners stempler er grundigt undersøgte især af Tage Callerås og Leif Jeråker. Rek-etiketterne er derimod ikke - så vidt jeg ved - behandlet tidligere.

Ved de svenske FN-bataljoners feltpostkontorer kan indleveres både almindelige pakker og rek. breve, men ikke værdiforsendelser.

Der indleveres et relativt stort antal pakker, men pakkeetiketter forekommer ikke ret tit hos samlerne. Rek-etiketterne er derimod nemmere at overskue, selv om den nedenfor følgende oversigt slet ikke er komplet. Mit materiale har været for lille til at de forskellige typers anvendelsestidspunkter kan fastslås, hvorfor alle supplerende oplysninger modtages med tak.



S 1

Svenska Bataljonen Saar.

var en forløber for senere tiders FN styrker. Tropperne, der var stationeret i SAAR under folkeafstemningen 1934- 35 var underlagt Folkeforbundet. Der kendes én type rek-etiketter. Iflg. oplysninger i SFFs specialkatalog afsendtes der 2.769 rek. forsendelser, mens feltpostkontoret var i SAAR 23.12.34- 17.02.35.



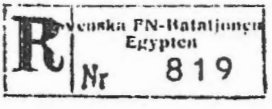
K 1

Svenska FN-Bataljonen Egypten.

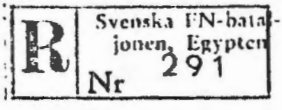
Da Fpk åbnede den 9.12. 56, blev der afsendt en hel del førstedagsbreve. Den første type etiketter va trykt i ark. Etiketterne er sandsynligvis ikke blevet anvendt i nummerorden, da en FDC har nr. 524, mens to breve fra o1.o2 resp. 22.02 57 har nummer 335, resp. 850.

Foruden denne etiket har jeg set fire andre typer med følgende datoer:

R Nr. 314 o4. o4. 61
R Nr 936 o3. o4. 62
R Nr 455 18. o5. 63
R.Nr 819 12. o6. 63 - Der er tydeligvis anvendt mere end en rulle.

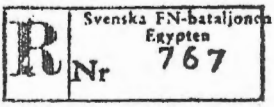


E 2



E 3

R. Nr. 291 29.12. 64
R. Nr 582 1o.o7. 65



E 4

R. nr. 853 o4. 10 65.
R. nr 767 24. 12 65.
R. nr 161 28. o4 67.

Efter de to første numre at dømme er rullen påbegyndt indefra dvs. med nr 1000.



E 5

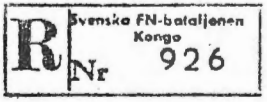
R. nr. 884 o7 05 66.



K 1

Svenska FN-Bataljonen Kongo.

R nr. 1398 19.12.61.



K 2

R.nr. 447 19 o3 64
R nr 926 17 o4 64



T 1

Svenska Teknikergrupperna Kongo anvendte mindst to typer. Om der eksisterer etiketter med det ændrede navn Tekniker-kontingenten, ved jeg ikke.

R.nr 542 13 10 62

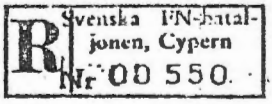


T 2

R nr 171 14 03 64.

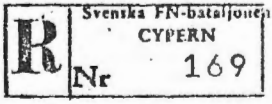
Svenske FN Bataljonen Cypern.

har siden 1964 anvendt mindst 8 forskellige typer.



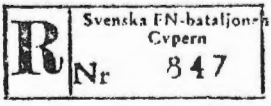
C 1

R nr 00015 o9 o9 64
R nr.00550 14 12 (?)64



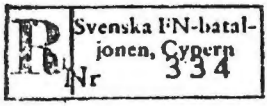
C 2

R nr. 169 14 o7 64
R nr 440 o9 o9 64



C 3

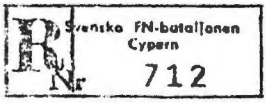
R nr. 361 o3 o5 65
R nr 569 10 o9 65
R nr 899 14 12 65
R nr 506 02 10 67



C 4

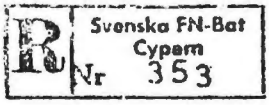
R nr 847 o6 o3 68. Som det fremgaar af datoerne er der tale om to ruller.

R nr. 334 o5 o1 66
R nr 372 o1 o5 66



C 5

R nr 546 23 o7 66
R nr 712 o5 o9 66
R nr 998 o5 12 66



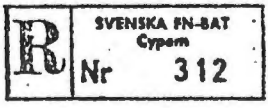
C 6

R nr 159 o6 o7 68
R nr 353 10 o3 70
Sikkert to ruller.



C 7

R nr. oo o94 11 ? 72
R nr oo 620 25 o4 74
R nr oo 705 25 09 74



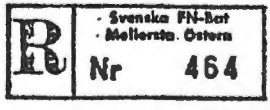
C 8

R nr 312 14 o2 76

Rent tidsmæssigt findes der mange huller. Jeg vil derfor være taknemmelig for kompletteringer med så lave, respektive så høje numre som muligt af hver type.

<u>Svenska FN Bataljonen Mellersta Østen</u>

Man har i foråret 76 taget hul på sin anden rulle.



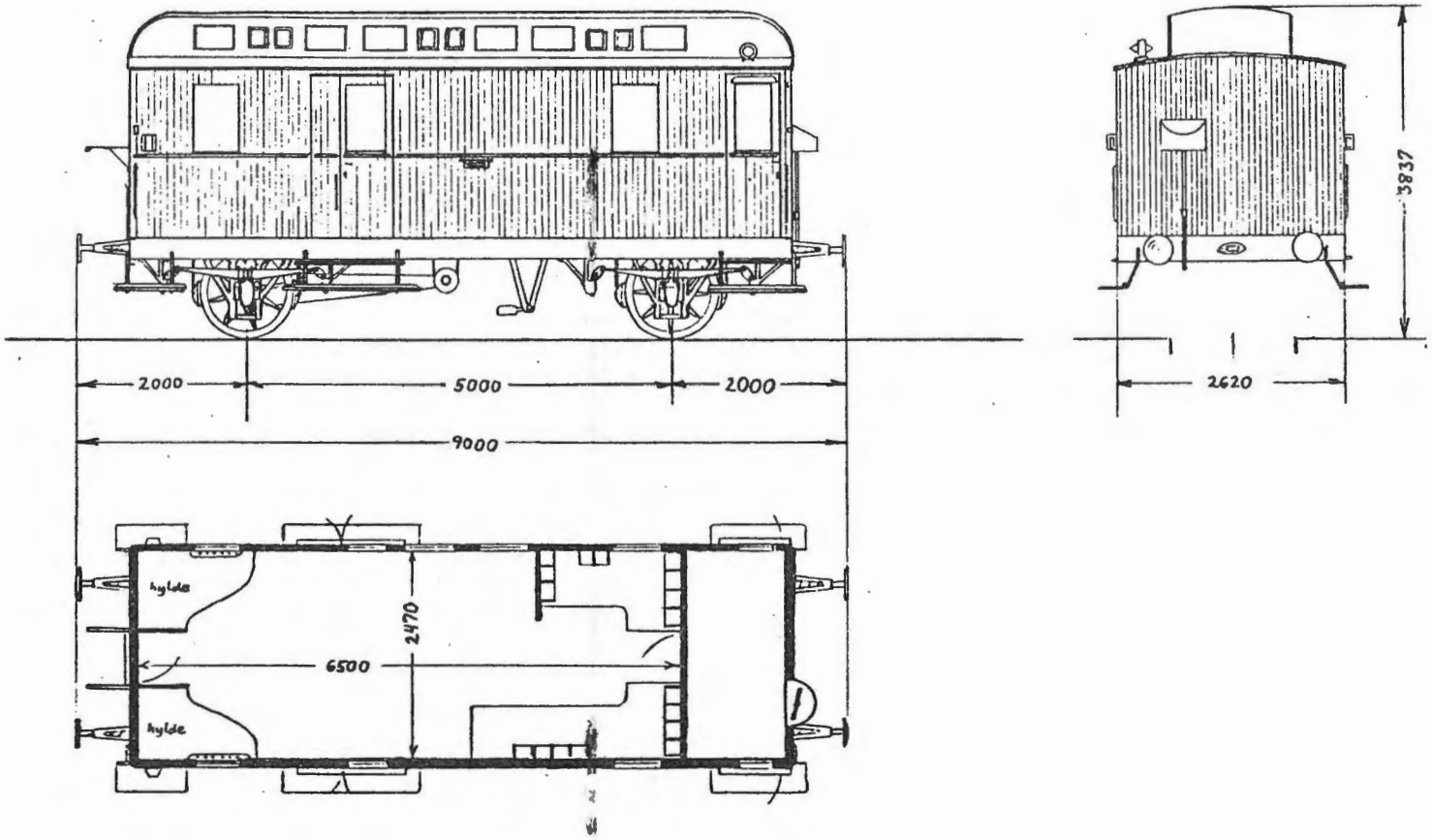
M 1

R nr. oo6 o9 12 73
R nr 988 febr 76

Som det ses er der tale om en anselig mængde typer, der er anvendt ved de svenske FN btn. Det er næppe sandsynligt at listen er komplet. Alle nye oplysninger modtages med glæde på adressen:
Ingemar Wågerman, Brattåsvägen 14 B
S 438 00 LANDVETTER. Sverige

(Artiklen også trykt i SMTs tidsskrift nr. 6 - 1976)

DSB DO 5604



1:87 . H0

Søren Balle, 14.9.76

34 · 1

DSB DO 5604

Do 5604

I 1917 fik DSB de første 6 postvogne litra DD fra Scandia. Først i 1926 bestiltes atter en serie. Denne gang ønskede man 10 vogne fra Scandia, og de fik numrene 1701-1710. Ved omlitreringerne i 1941 kom disse 10 vogne til at hedde Do 5604-5613. Do 5604 blev i regnskabsåret 1961/62 solgt til HHJ (Hads-Ning Herreders Jernbaner) og hed nu HHJ 232. Ved den store omnummerering af HHJs materiel i 1969 ændredes nummeret til D 61.

Som kuriosum kan det nævnes, at D 61 ved sin anskaffelse erstattede HHJ D 32, der kom til Maribo-Bandholm Jernbane.

Selv om D 61 kun fik relativt få år hos HHJ, opnåede den dog at være med i tog fremført af M 2, M 4, DL 11, og selv Y-tog var den med i.

Som afløser for D 61 anskaffede HHJ i 1971 Pa 28 008, og dermed ophørte brugen af D 61. I sine sidste år blev D 61 anvendt som togførervogn; men siden vinteren 1973-74 har vognen ikke været anvendt.

Da Do-vognen blev leveret fra Scandia, var den lakeret med klarlak og udstyret med trinbræt i hele vognens længde samt dertil hørende håndbøjler. På siderne havde vognen påskruet et støbt våbenskjold med krone og oven over det teksten POSTKONTOR i messingbogstaver. Midt på vognens sider var en støbt kongekrone, bogstaverne DSB og endelig vognens nummer, også i messing. Endelig har der på døren til bremsekupeen stået Bremsekupe med messingbogstaver, at dømme efter gamle skruehuller. Vognens litra, DD, stod malet på nederste ende af vangen i begge sider. Ved omlitreringen i 1941 fjernede DSB sin del af det støbte og satte i stedet for de kendte overføringsbilleder (laktranfers). Tilbage var våbenskjold og teksten POSTKONTOR. hvilket nogle år senere også erstattedes af overføringsbilleder. Det lange trinbræt er også forsvundet formentlig i begyndelsen af 40erne, og kun det nødvendige ved dørene er bibeholdt. I 50erne har DSB opgivet at holde vognen med lak, og man er gået over til at erstatte beskadigede teakbrædder med fyrretræ, så fra det tidspunkt har Do-vognen været malet rødbrun.

MHVJ (Mariager-Handest Veteranjernbane) har udskiftet defekte teaktræsbrædder og tidligere udskiftede fyrretræsbrædder med sundt teaktræ, så vognen har kunnet skrabes af og blive lakeret med klarlak. Af alt det fine støbte har veteranbanen kun set sig i stand til at forsyne vognen med våbenskjold og

krone i en letmetallegering, og det er udelukkende, fordi Helsingør Jernbaneklub havde fået lavet nogle afstøbninger. Den øvrige tekst bliver lavet med overføringsbilleder eller bliver malet på. Trinbrætterne vil ikke blive forlænget, så vognen vil, når den er færdigrestaureret, udvendig se ud nogenlunde, som den gjorde omkring 1945.

Indvendig foretog HHJ en del ændringer, da banen overtog vognen. Bremsekupeen var oprindelig udstyret som en halv 3. klasses kupé med træbænk, bagagehylde og gardiner for vinduet i dørene. HHJ ryddele hele bremsekupeen og flyttede toilettet herud.

I postafdelingen fjernedes toilettet og i slutningen af 60erne ovnen. Til opvarmning installeredes i stedet oliefyr i bremsekupéen. Herfra blæstes varm luft i noget, der lignede utætte, vandrette nedløbsrør, ind i postafdelingen. For at postfolkene kunne få glæde af toilettet, lavede HHJ hul i væggen mellem postafdeling og bremsekupé. Som dør brugte man den tidligere dør fra det nedlagte toilet, nu blot vendt på hovedet.

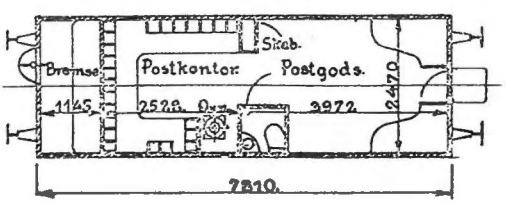
Antallet af brevsorteringsrum måtte ikke formindskes, så foran toiletdøren lavede man en klap i bordet, og denne klap kunne slås ned, når døren var lukket. Oven på klappen satte man en løs sorteringsreol, så sorteringsreolen havde samme bredde som hidtil. Man må så håbe, at postpersonalet ikke er blevet trængende midt under sorteringen...

Da MHVJ fik vognen, havde HHJ fjernet oliefyret, og veteranbanen fjernede varmluftfordelerne. Toilet, bordklap og løs sorteringsreol fjernedes også. Derudover er der ikke foretaget ændringer i vognens indre. De folk, der restaurerede vognen, konstaterede hurtigt, at bordklappen kunne lukke vognen helt for uvedkommende. Når begge sidedørene var stængede indefra, og man gik ud gennem bremsekupéen, kunne man ved at trække gennemgangsdøren lidt hårdt til bag sig få bordklappen til at falde ned, og så var den dør også stænget. HHJ havde lukket overgangen i den ene ende af vognen ved at fjerne håndgrebene fra låsetøjet og overgangsklappen. Dette vil blive genetableret, så vognen kan benyttes i den ene ende af veterantoget. Det er også mest praktisk for veteranbanen at bibeholde adgangen gennem postrum og bremsekupé.

Vognen er blevet malet overalt indvendig i nogenlunde de farver, den formodes at have haft ved leveringen.

I sine sidste år ved DSB var Do-vogn nen udstyret med dynamo og akkumulatorer til egenbelysning. Akkumulatorerne er anbragt i et skab under bordhøjde, hvor der på tegningen står "skab". Alt dette har MHVJ bibeholdt. HHJ havde udstyret vognen med ekstra lamper, men de er nu fjernet. Lamperne i midten af vognen var oprindelig forsynet med nogle fine glasskærme. Siden 1926 er dan-

(forsættes s.28)



Apenrade - Lügumkloster Bahnpost

Amtsbanestrækningen Åbenrå-Løgumkloster via Hovslund blev åbnet den 8.maj 1901 og nedlagt den 31. marts 1926. Strækningen var led i den tyske udbygning af amtsbanenettet i Nordslesvig. Linieføringen blev noget mærkværdig, idet de prøjsiske statsbaner ikke ønskede konkurrence på strækningen Åbenrå-Røde Kro. En del af togene på strækningen medførte bureau.

Det er POMs hensigt at bringe en række artikler om stemplerne fra de tyske baner i Nordslesvig. I dag lægges for med strækningen ÅBENRÅ-LØGUMKLOSTER. Det er i første omgang meningen at registrere de forskellige stempeltyper og undergrupper af disse, samt de anvendte ZUG-nr. Undersøgelsen går til genforeningen 1920.

Den anvendte typebetegnelse er den af det tyske ARGE BAHNPOST anvendte. Blandt ovalstemplerne skelnes der mellem to hovedtyper: stump-ovalen, der kaldes type 6.1.o. og Spidsovalen, der hedder 6.2.o. Stemplerne kan have forskellig form for "udsmykning", prikker, streger o.a. Disse føjes til efter er bestemt system, som vi senere skal vende tilbage til.

Åbenrå-Løgumklosterstrækningen anvendte stempler af type 6.1.o

Den anvendte skrifttype er grotesk, men med ZUG og det flg. nummer i antiqva. Kombinationen ZUG i antiqva og nummeret i grotesk forekommer. Datoen er som regel i grotesk, Når et 1-tal forekommer som første ciffer i årstallet er det med fane i de af forf kendte eksemplarer. Når det forekommeri datoen er det i Å-L stemplerne uden fane.

Datoen, der altid gengives med arabertal, kan enten være delt med punktum efter dag og måned - eller med en skråstreg (/) mellem dag og måned og punktum efter måneden.

Om der skal tillægges disse forskelle nogen betydning forekommer tvivlsomt.

Det anvendte stempels største længde er 32 mm, dets st. højde 26 mm.

Det forekommer i to udførelser, der lettest skelnes ved at måle ordet BAHNPOST.

I type 6.1.o-A er BAHNPOST 15 mm langt
i " 6.1.o-B er BAHNPOST 16 mm langt.
Målingen er foretaget mellem den lodret-



te nedstreg i B og den tilsvarende i T.

Den flg. liste giver en oversigt over de af forf kendte stempler og ZUG-nr på strækningen Åbenrå-Løgumkloster.

BAHNPOST 15 mm		
ZUG 11	11. 4. 14	
ZUG 12	30. 9. 14	x)
ZUG 13	26.5 . 12	
ZUG 14	12.12. 15	
ZUG 15	17/7 . 02	
-	-	
- -		
ZUG 20	9. 6. 11	

De angivne datoer er de datoer, der fandtes i de benyttede stempler - og har intet med første og sidste anvendelse at gøre.

BAHNPOST 16 mm	
ZUG 11	14. 2.14 og 15. 4.20
-	
-	
-	
ZUG 15	21. 4.12
ZUG 16	28. 6.10
ZUG 17	9. 7.12

x) ZUG i antiqva og tallet i grotesk.

Interesserede kan finde en kort fremstilling af de slesvigske baner med åbnings- og nedlæggelsesdatoer etc. i en artikel skrevet af Oskar Sørensen i kataloget udgivet i anledning af Abenrås Frimærkeklubs Jubilæumsudstilling. 13 nov 1977.

E. Menne Larsen.

ooooooooooooo

Danske bureauer

Den flg. liste er en fortegnelse over dansk bureauer i perioden maj 1977-maj 1978. Kilde: Generaldirektoratets Postbefordringen i Indlandet.
Rute-nr svarer til rute-nr i Postbefordringen. Står et bynavn i parentes betyder det, at ruten trods dens officielle betegnelse i nogle/alle tilfælde udgår derfra eller slutter dér - Et bynavn i parentes med via foran betyder, at ruten går via nævnte by.

Delstrækninger er angivet. Man bemærke, at der på enkelte delstrækninger anvendes stempler, der angiver den samlede strækning.

Danish TPOs

The following list describes the Danish TPO routes and the train-nos used in the TPO postmarks from May 1977 to May 1978. The first no. corresponds to the route-nos.in the "POSTBEFORDRINGEN I INDLANDET"-cfr the map at the end of the magazine. It is followed by the names of the routes. Names in () are the actual starting point and the terminal. A "via" before such a name indicates that the TPO runs via the town in question. Some TPOs only serve parts of the routes mentioned. They often use pmks inscribed with the official starting point and terminal.

Route nr	Strækning - route		Tog No. Up	Tog No. Down
35	København- Helsingør Kystbanen			
	Kbh. -Helsingør via Hillerød, see Nr 38.			
36	Helsingør - Gilleleje			2
38	København - Helsingør Nordbanen			
	i.e. via Hillerød		97107	
	(Hillerød-Helsingør T 9002)		9002	
50	København - (Nykøbing F) - Gedser			
				5054
	Kbh- Nykøbing F (via Køge)		9505	5070 [1]
				5076 [1]
	Kbh - Nykøbing F (via Ringsted)		329 [1]	5060 [2]
	" " " "	Su.	321	5084
	T 5076=Roskilde-Kbh T 9368			
54	Nykøbing F - Nakskov			
			1601	1604 [1]
		Sundays		5084 [2]
55	København- Kalundborg.		9405 [3]	9476 [2]
			9409 [4]	9482 [1]
				4296 [1]
		Sundays	2417	4280

---

1) MA-FR / MO - FR only
2) kun LØ / SAT.only
3) TI-LØ / TU - SAT
4) kun MA / MO only

No indication: the TPO runs MO - SAT

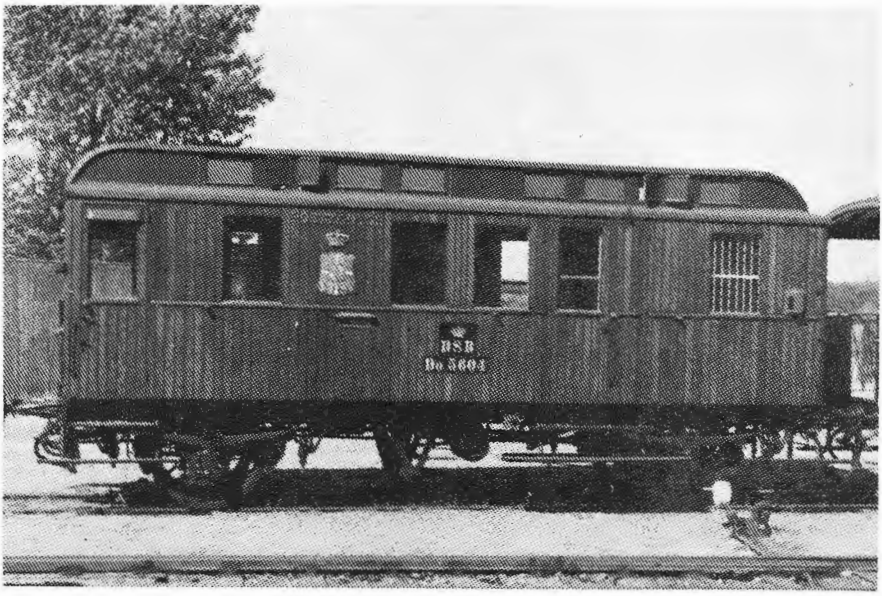
Postkontoret N.L. (forts)



fig 9. Alm brev 12.7.45 frankeret med Sverige AFA 308 til Telegrafkontoret i NARVIK. Antagelig brugsbrev selv om censur mangler.

fig 10 (f.n) Sidstedagsbrev 10.8.45. Filatelistisk.





MHVJ bureauvogn Do. 5604 fotograferet på Mariager Station sommeren 1977. Se tegningerne side 14 - 15 og artiklen side 16 - 17.



Foruden alm håndstp anvender de danske bureauer også maskinel afstempling. Machine cancellation from a Danish T.P.O.

Route Nr	Strækning Route	Up T-No.	Down
56	Holbæk - Nykøbing S.	1	18[2)] 28[1)]
57	Slagelse (-Høng)- Tølløse	4851	4874[2)] 4884[1)]
60	København (-Korsør-Nyborg) - Fredericia		
	København - Fredericia	541[1)] 9309 7593 A- E[1)]	594[3)] 554[1)] 592[1)] 9392 A-D
	København- Korsør (T 7652 = Nyborg-Korsør)	9313 9375[1)]	7652 9368
	Nyborg - Odense - (Svendborg)	7431[1A)] 7519[4)]	
	Odense - Fredericia	567[1)]	512
	København- Fredericia Sundays	595 1593	594 1502[xa)]
61	Odense- Svendborg.	7202	2747[2)] 2779[1)]

---

1) MA-FR / MO-FR

1A) the night after MO-FR.

2) kun LØ / SAT only

3) TI-LØ / TU - SAT.

4) kun MA / MO only

xa) the night after SU.

Re route 60, T no. 592/ 9392. No 592 is used until KORSØR

No indication = The TPO runs MO - SAT

Route Nr	Strækning - route	Up T-Nr	Down
65	Fredericia- Padborg	7312[3]	
		1906[4]	$\frac{973}{993}$ [1]
	(T 993 udgår fra/from Flensburg)		
	Sundays	1908	
67	Tinglev-Sønderborg	2922[1]	993[1]
	Posten stp. med rute 65-stp.		
	The mail is cancelled with the pmk of route 65.		
70	Fredericia - Ålborg		
	Fredericia - Frederikshavn.		
	Fredericia - Ålborg	541[1]	$\frac{7980}{982}$ [2]
	Fredericia - Frederikshavn	7593 A- E [3]	592 A-D
		1593 A- C [4]	594[1]
	Fredericia - Århus		7406
	(T 798o Ålborg-Århus T 982 Århus - Fredericia)		
	Fredericia - Ålborg	595[y]	1998[x]
	Århus - Fredericia		7406
73	Århus - Grenå	1850[2]	881[1]
		850[1]	

1) MA - FR / MO - FR

2) kun LØ / SAT only

3) TI - LØ / TU - LØ

4) kun MA / MO only

x) Kun SØ / SU. only

y) hele ugen/ all the week.

No indication = The TPO runs MO - SAT

Route Nr	Strækning- route	Up	T-Nr.	Down
74	Århus - Odder	2		17
75	(Århus)-Skanderborg- Skjern (kører mellem Århus-Herning) (serves the route Århus-Herning)	789[1]		792[1]
80	Fredericia - (via Herning) - Struer.			
	Fredericia - Struer	7701[3]		
		1701[4]		
		735[1]		
	Thisted - Fredericia			746[1]
85	Fredericia - (Ringkøbing) - Struer.			
	Fredericia - Ringkøbing (601 to Esbjerg)	601 / 603		
	Fredericia - Esbjerg	617		654[2]
	Esbjerg - Ringkøbing			656[2]
	Fredericia - Struer			682[1]
	Fredericia- Esbjerg - Ringkøbing	617		
	Sundays	1621		
	NB. Ruten går via Esbjerg			
87	(Esbjerg)- Bramming - Tønder			
	Esbjerg- Tønder	2802[3]		2831[1]
90	(Randers)-Langå - Struer			
	Struer- Randers			7830[2]
				834[1]

---

1) MA - FR / MO - FR

2) TU - LØ / TU - SAT

2) kun LØ / SAT only

4) kun MA / MO only

no indikation = The TPO runs MO-SAT.

BOGHYLDEN.

E. Hvidberg Hansen, Poul Hviid og Henning Mathiesen:
Dansk Vestindiens Specialkatalog 1978. 114 sider.Format A 5 Frosts Forlag 1977
ISBN 87 87250 10 1. d.kr 46.00

er primært et katalog om DVIs frimærker med angivelse af en række varianter, og er som sådan sikkert det mest omfattende og autoritative katalog af sin slags inden for det nordiske sprogområde. Foruden de officielle postfrimærker, kataloglseres en række lokalpostmærker for skibsbreve, samt essays, forfalskninger osv I tilknytning hertil vises en række stempler fra forsendelser med disse mærker. Det generelle indtryk er, at man her har et godt og solidt katalog af interesse for såvel begynderen som den lidt mere fremskredne samler. Kataloget indeholder i forhold til dets omfang en rimelig orientering om de fleste aspekter af DVIs filateli med en rimelig hensyntagen til de anvendte stempler. Illustrationerne er i en del tilfælde temmelig mørke, i andre for lyse, hvilket måske skyldes at der som forlæg er anvendt fotokopier.

Det angives i forordet at det er hensigten at udgive kataloget ca hvert andet år. Bogen afsluttes med en nyttig litteraturfortegnelse.

Henning Mathiesen: Dansk Vestindiske poststempler på ufrankerede forsendelser. 1809-1877. 20 sider. Format A 5. Takkens Billighæfter nr. 6. Frosts forlag
ISBN 82 87250 13 6. Kr. 5.75.

Dette lille hæfte kan stå som en introduktion til et vanskeligt emne. Der gives indledningsvis en kort redegørelse for hvornår de forskellige udl. postagenturer m.v. blev oprettet i DVI. Den følges af en kort beskrivelse af de forskellige stempler, der blev anvendt på øerne indtil de blev medlem af Verdenspostforeningen. Anmelderen er er ikke altid enig i forfatterens synspunkter, og finder i visse tilfælde sprogbrugen besynderlig. Mon en "emanciperet" slave er en frigiven slave, eller en der har lært alfabetet eller ??? Illustrationerne er tydelige.

Bjarne J. Fjeld: Tysk Postcensur i Norge under 2 Verdenskrig 1940-45. Udgivet af Frimerke-Ringen POSTHORN. (Kan leveres gennem Frosts forlag d.kr. 15.00)
30 sider. Format A 5.

Bogen indleder med at fastslå at "Ettertrykk kun (er) tillatt ved kildeangivelse og etter utgiverens tillatelse" Det burde være en selvfølge, men er det desværre ikke inde for det filatelistiske forfatterlav, hvor eftertryk uden tilladelse undertiden anses for en speciel dyd. I dette tilfælde har forfatterens eftertrykt en række konkrete oplysninger uden at have indhentet hver-

ken forfatterens eller udgiverens tilladelse. Bogens forfatter omtaler selv sine kilder, men kortfattet og uden nævnelse af navn på forfatterne af de artikler, som han bygger på. Det er anmelderen ubegribeligt, at Fjelds læsere ikke må få at vide, at af de data, som han forelægger som henhv første og sidste brugsdag for en række censurstempler, stammer de 80-90 % fra Carl Jørgensens artikler om norsk censur.

Fjelds fremstilling indeholder en række postulater. Nogle har en vis sandsynlighed for sig, men de kunne gerne være bevist med en henvisning til de relevante kilder. Det er velkendt og uomtvisteligt, at BLÜCHER, der blev sænket i Oslofjord den 9 april 40, medførte personale til den tyske administration, der skulle oprettes i Norge - men var post= kontrol-personalet også ombord ? Hvorfra ved forfatteren det ? - og hvorfor fortier han sin viden for os ? Forf. nævner, at censurbanderoler og -stempler med indexbogstav "t" er anvendt både i Trondhjem og Tromsø og henviser til et lokalt Tromsø tidsskrift, som sikkert kun de færreste kender og kan få fat i. Argumentation endsige bevis for stemplets anvendelse i Tromsø (en anvendelse, der er en nyhed) gives ikke. Samtidig omtales - nærmest en passant -at der også anvendtes et gennemgangsstempel A_t - Stemplet vises ikke, hvad der ellers ville have været interessant, da Fjeld - så vidt anmelderen ved - er den eneste der kender dette stp.

Bogen har imidlertid også en række fortjenester. Fjeld omtaler flere stempler - men langt fra alle - der ikke tidligere har været kendt af en videre kreds. Af stor værdi er det, at de tyske censurbestemmelser for Norge er gengivet. Alene det og de mange illustrationer er efter anmelderens mening rigeligt de 15 kroner, som bogen koster i Danmark, værd. Bogen er interessant, men skal læses med kritik.

Karl Heinz Riemar: Die Postzensur der Allierten im besetzten Deutschland nach dem II Weltkrieg. Katalog und Handbuch. I "Neue Schriftenreihe Postempelgilde "Rhein-Donau" Heft nr. 73 (1977). 138 sider med 22 siders tillæg. Format A 5. Pris DM 25,-

Forfatteren har tidligere udgivet en meget benyttet bog om brevcensuren i det 3 Rige. Den er nu fulgt op af et værk om censuren i efterkrigstidens Tyskland. I det ny arbejde lægger forf. større vægt på at formidle baggrunden for censuren, forordninger og bestemmelser, end det tidligere var tilfældet. Dertil kommer selvfølgelig beskrivelse, klassificering og vurdering af de mange censurstempler, der var i brug i de fire besættelseszoner efter 1945. Her skal ikke forsøges en samlet vurdering af arbejdet, men et enkelt punkt må dog kommenteres. Forf. omtaler side 98-99 et tysk brev fra 1945 (den nøjagtige dato kan desværre ikke aflæses af illustrationen, men brevet er med Hitler-frimærker). Brevet er sendt fra Glückstadt (der hørte til Postleitzahl 24 området) og er forsynet

med dansk efterkrigstids censurbanderole og -stempel (Nr.421). Riemar mener, materialet viser, at der har fungeret en dansk censur i Tyskland efter 2 verdenskrig. Det er efter anmelderens opfattelse en for vidtgående slutning at drage. Der kan muligvis være tale om et brev, der på grund af krigsbegivenhederne er gået til Danmark - og som efter kapitulationen i maj 1945 er blevet undersøgt af de danske myndigheder - altså et såkaldt "Uberrollerbrief" - Bogen behøver ikke nærmere anbefaling. Ingen censursamler kommer uden om den.

E.M.L.

oooooooooooooo ooooo oooooooooooooo

Ind- og Udfald. En slags introduktion eller leder (fortsat fra side 1.)

censurpost, samt Sønderjylland efter 1864/67. Når lejlighed byder sig vil POM selvfølgelig også behandle andre emner, ligesom Posthistorisk forlag har et par stempelkataloger og andet på programmet. Blandt POMs emner vil selvfølgelig også være en omtale af litteratur om posthistoriske emner.

E.M.L.

oooooooooooooo ooooo oooooooooooooo

SCHLESWIG-HOLSTEIN. Kilder: (fors. fra side 10).

Walter Lohmann und Hans H. Hildebrand: Die deutsche Kriegsmarine 1939-1945. IA (1956)
Børge Outze: Danmark under II Verdenskrig. Overfaldet. (Kbh. u.å)
Auktionskataloger fra hans-w schmidt, Braunschweig. Brevmateriale.

oooooooooooooo ooooo oooooooooooooo

Do - 5604 (fortsat fra side 17.).

skernes gennemsnitshøjde forøget, så det ikke nu forekommer fornuftigt at sætte skærmene på lamperne.

Hermed skulle det være muligt at danne sig et indtryk af, hvordan vognen ser ud, når MHVJ, som det håbes, kan præsentere den på HHJ den 21 maj.

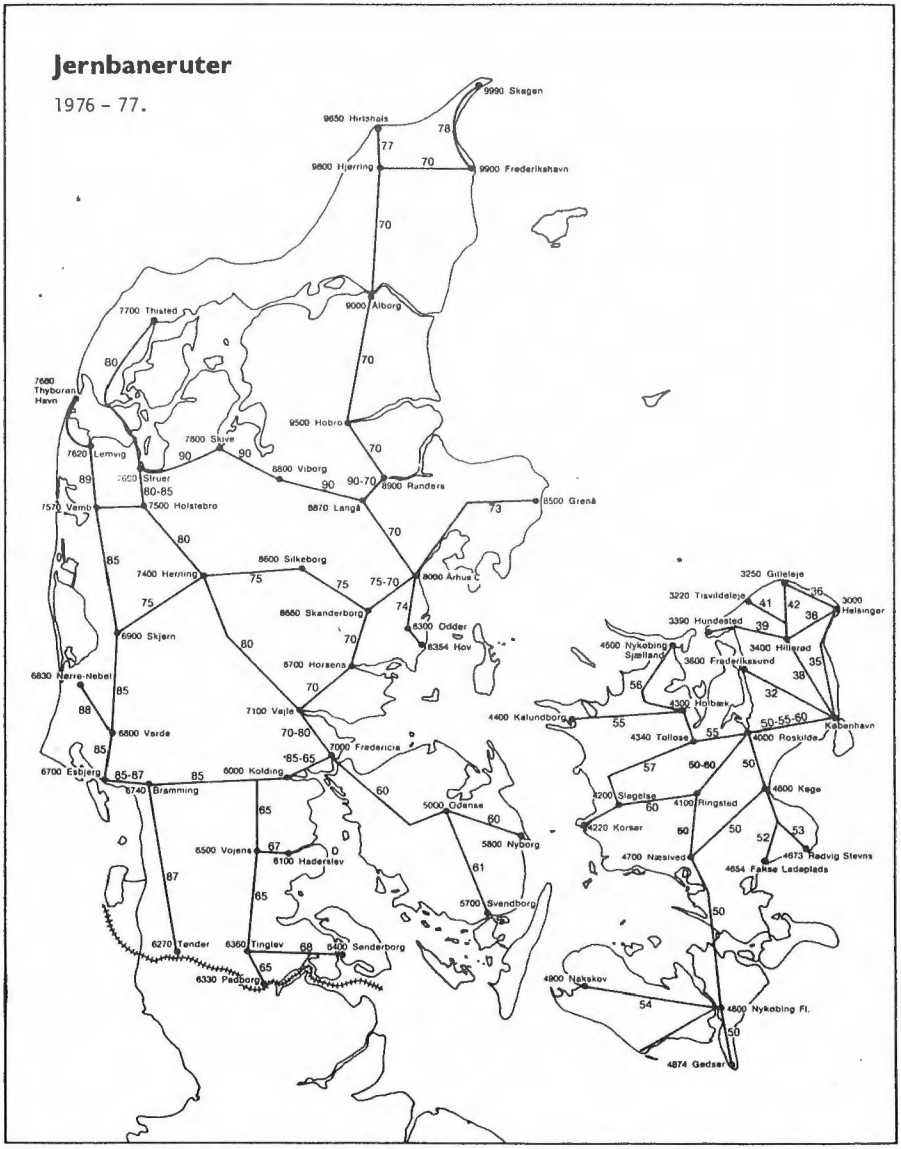
POM takker Mariager-Handest Veteranjernbane for tilladelsen til at bringe artiklen om Do - 5604, der først stod at læse i MHVJ medlemsblad TRINBRÆTTET Nr 9-10, 3 årg, 1977.

Se også illustrationen side

Efterskrift. Den sidste DSB strækning, DO - 5604 løb på, var Hobro-Ålestrup-Løgstør ruten.

Efter istandsættelsen blev den præsenteret i forbindelse med særtogskørsel ved lukningen af Odder-Hov banen. I den anledning blev der atter stemplet post i vognen, idet en del af posten, der blev nedlagt i dens brevkasse, blev stemplet "ombord" med Odder pkts særstempel.

Vognen blev præsenteret i Århus under Festugen 1977, hvor den henstod på Østbanegaarden. Breve nedlagt i dens postkasse, blev afhentet med diligence og afstemplet i Den Gamle By. EML.



Kilde: Postbefordringen i Indlandet. Gengivet med tilladelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.

2-1 The numbers before the names of the towns indicate the postal code nos. The other numerals indicate the number of the railway route. The same nos, are used in the TPO list.



Illustration til side 6.

Islandsk brev til U S A med O.A.T stempel. Fremsendt via Storbritanien (Prestwick) - O. A. T. betyder: Onward Air Transmission.

EM