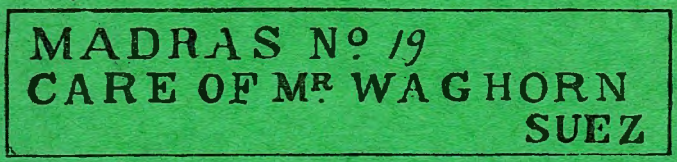
POSTHISTORISKE SMÅSKRIFTER 4

E. Menne Larsen

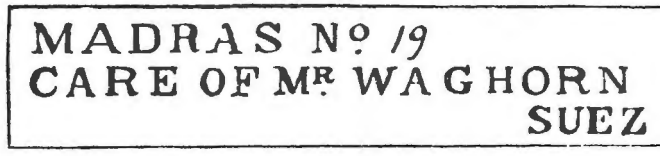
Censur- og Skibspost



Posthistorisk Forlag
Hobro 1978

E. Menne Larsen

Censur- og Skibspost



Posthistorisk Forlag
Hobro 1978

INDHOLDSFORTEGNELSE:

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Polsk skibspost 1933-39 3
M.S. Hansestadt Danzig 1927-1941. 5
M.S. Gullfoss 9
Thomas Fletcher Waghorn 1o
Sønderjyske censurstempler
Tillæg II 15
Travellers Censorship 19
A.f. stemplet 21
Frikorps-censur 23
Svensk censur af breve til Danmark 1944-45..... 24
Allieret censur i Danmark 1945-46. 26
Tysk valutacensur 1938 28
Boghylden 30

© Posthistorisk Forlag. DK 9500 Hobro.

ISBN 87 - 87783 - 02 - 9

Polsk skibspost 1933-39

(Den følgende artikel er første del af en serie, som den polske samler Stanislav Glowinski, har skrevet til det amerikanske SEAPOSTER. POM bringer med forfatterens tilladelse dette afsnit og håber, at vi ved lejlighed kan følge artiklen op med yderligere stof om polske skibspostkontorer).

Skibspostkontorer 1933 - 39.

1) S/S POLONIA, tidl. KURSK, bygget 1910, 7500 BRT. Passager-og fragtbåd. Købt af Gdynia-Amerika-linien i 1930.
Ruter: Gdynia-New York -Halifax. Fra 1933: Konstanca - Istanbul - Haifa, samt krydstogter.
Ophugget 1939 i Italien.
Stempel anvendt i perioden 1933- 1939 (fig. 1).

2) S/S KOSCIUSZKO,ex Gdynia, ex KOSCIUSZKO, ex LITUANIA, ex CARYCA. Bygget 1915, 6852 BRT. Passager-og fragtbåd. Købt af Gdynia-Amerika-linien i 1930.
Ruter: som S/S POLONIA
Var under 2 Verdenskrig i Storbritanien. Solgt 1946. Omdøbt til EMPIRE HELFORD. Ophugget 1949-
Stempler i brug 1933- 39. (fig. 2 & 3)

3) S/S WARSZAWA, ex SMOLENSK. Bygget 1916, 2487 BRT. Passager- og fragtbåd. Købt til Polen 1929.
Ruter: Gdynia-England, Gdynia-Frankrig.
Sænket af tyskerne i Middelhavet 26 dec. 1941.
Stempler anvendt 1933- 39 (fig. 4 & 5

4) S/S PULASKI, ex ESTONIA, ex CAR. Bygget i 1912. 6345 BRT. Passager- og fragtbåd.
Købt til Polen i 1930.

1.



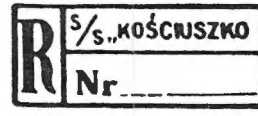
2.



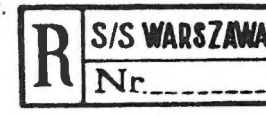
4.



3.



5.



Ruter: Gdynia- New York - Halifax. Krydstogter.

Fra 1936 Gdynia-Sydamerika.
I England under anden verdenskrig. Solgt 1946, omdøbt til EMPIRE PENRYN. Ophugget i 1949.
Stempler: anvendt 1933- 39 (fig. 6-7.)

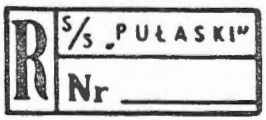
5) M/S PILSUDSKI, passagerskib. 14.294 BRT. Bygget i 1935 til Gdynia-Amerika-linien.
Ruter: Gdynia- New York - Halifax og krydstogter.
Sænket 27 nov. 1939.
Stempler: i brug 27 august 1935 til 1939 (fig. 8, 9 & lo).

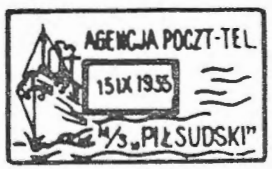
6) M/S BATORY, passagerskib. 14.287 BRT. Bygget i 1936 for Gdynia-Amerika-linien.
Ruter: som M/S PILSUDSKI.
Under 2 verdenskrig i Storbritanien.
Taget ud af drift i 1969 og derefter anvendt som hotelskib i Gdynia.
Stempler: 21 april 36 - 1939 (fig. 11 & 12)
Første tur:21 april 1936, Jomfrurejse:18 maj 1936. (fig. 13, 14).

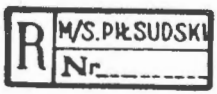
7) M/S SOBIESKI. Passagerskib 11.o3o BRT. Bygget 1939 til Gdynia-Amerika-linien.
Under 2 verdenskrig i Storbritanien. Solgt i 195o og omdøbt GRUSIA.
Stempler: 17 juni 1939 - ? (fig. 15)

8) M/S CHROBRY, passager-fragtbåd. 11.442 BRT. Bygget 1939 til Gdynia-Amerikalinien.
I Storbritanien under 2 verdenskrig. Sænket maj 194o.
Stempel: 29 juli 1939 - ? (fig. 16)

6.

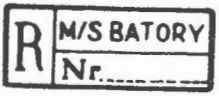

7.


8.


9.


10.


11.


12.


13.


14.


15.


16.


Stanislaw Glowinski.

M. S. Hansestadt Danzig

Navnet fremkalder sikkert erindringer hos de læsere, der har oplevet 2. verdenskrig. Hansestadt Danzig var nemlig det skib, der ledsaget af en isbryder den 9.april om morgenen gik til kaj i Frihavnen i København og udskibede en batallion tyske soldater, der hurtigt gjorde sig til herrer over kastellet. Skibet var sigtet af udkigsmanden på Middelgrundsfortet, hvorfra man uden virkning signalerede stop. Da man observerede, at det ene af skibene førte tysk krigsflag, ville man skyde varselsskud, men kanonen virkede ikke. Måske godt det samme. Det havde næppe ændret på kendsgerningerne.

Hansestadt Danzig var oprindelig en passagerbåd, der indtil krigens udbrud havde sejlet i "Seedienst Ostpreussens" tjeneste på ruten mellem Swinemünde og Pillau. Denne rute var blevet oprettet efter 1. verdenskrig, da den polske korridor skar forbindelsen mellem det egentlige Tyskland og Østpreussen over. Fra tysk side ønskede man en forbindelse, der var uafhængig af Polen.

Fra en meget beskeden begyndelse voksede den hurtigt, og blev en stærk benyttet fragt- og passagerrute med stor turisttrafik om sommeren.

Ruten besejledes af 4 skibe: M/S Hansestadt Danzig, M/S Preussen og M/S Kaiser, der senere afløstes af M/S Tannenberg.

M/S Hansestadt Danzig var bygget i 1927 og på 2431 BRT.

I de første 15 år var der ikke postkontor ombord, men man kunne købe postkort med et skibsstempel: "Salonschnellschiff" eller "Salonschnelldampfer" efterfulgt af skibets navn/ dato/ og f.n. i stemplet "Auf hoher See". Disse stempler var som oftest sat på kortene, før de blev købt. Posten blev sorteret og stemplet i land.

I 1935 oprettedes postkontorer ombord på skibene. De udstyredes med egne poststempler med skibets navn osv. Ombord på Hansestadt Danzig fandtes to stempler, begge med teksten: DEUTSCHE SCHIFFSPOST/ SEEDIENST OSTPREUSSEN/ MS/ HANSE= STADT DANZIG/ datobro med dato og indexbogstav "a" el. "b"/ SWINEMÜNDE - PILLAU.

De var i brug 1935-39. Trods den ret store turisttrafik i sommermånederne er ingen af stemplerne særlig almindelige. Det tidligst kendte aftryk er fra 27 05 35. Skibspostkontorerne hørte under Swinemünde pkt.

Da krigen brød ud, blev Hansestadt Danzig sammen med de øvrige skibe på linien overtaget af krigsmarinen som mineskibe, og var med til at lægge spærringer syd for Øresund og i Bælterne.

Den 8.april 40 afgik Hansestadt Danzig fra Travemünde ledsaget af isbryderen Stettin. Det gik gennem Store Bælt beskyttet af skibe fra 13 Vorpostenflottille og drejede derefter mod øst norden om Sjælland til København, hvortil det ankom sidst på natten til 9 . april. Kl. 4.20 var skibet fortøjet ved Langelinie, og landsatte uhindret sin last.

Den følgende dag gik skibet til Rønne med en afdeling tyske soldater, der skulle besætte Bornholm.

Efter denne aktion deltog Hansestadt Danzig i mineudlægning i Kattegat ud for Skagen og var en overgang - da man endnu håbede at kunne invadere England - trukket til Antwerpen. Derfra kom det tilbage til Østersøen, hvor det deltog i mineudlægning i den finske bugt i sommeren 1941.

På hjemturen herfra løb det den 9 juli sammen med Preussen og Tannenberg ind i et svensk minefelt syd for Øland. Alle tre skibe sprængtes og sank.

Under krigen havde Hansestadt Danzig eget feltpostnummer M 0631.

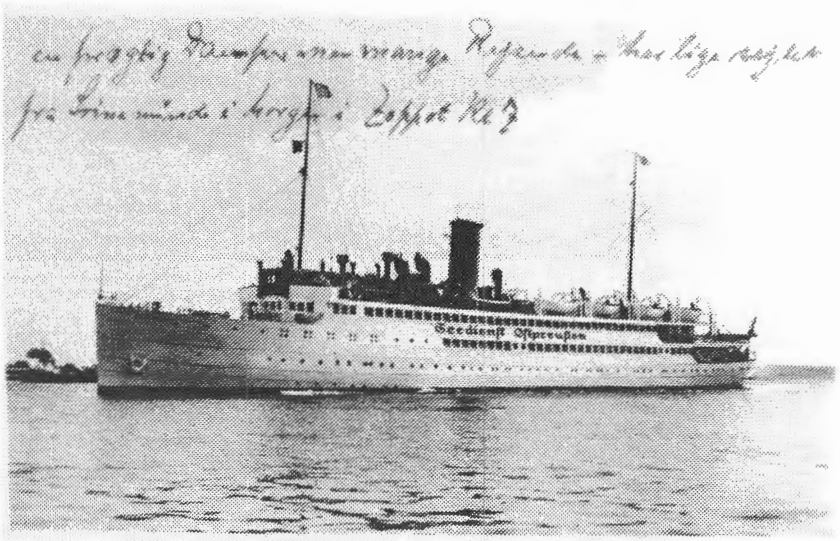
E. Menne Larsen.

Litt:

B. Outze: Danmark under 2 Verdenskrig. Overfaldet.
Lohmann: Die Deutsche Kriegsmarine Bind I B, kap 67.
A. Gottspenn m.fl.: Seedienst Ostpreussen udg af Arge Schiffspost im B. D.V.e.V.
Menne Larsen: Tysk Marinefeltpost i Danmark 1940-45 (Hobro 1977).







M.S. Hansestadt Danzig 1935.



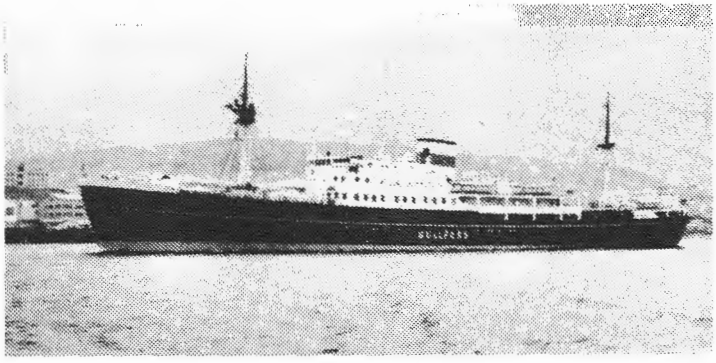
Kort stemplet ombord på M.S. Hansestadt Danzig. Tidlig dato. Bemærk det private stempel, der tydeligvis er anbragt på kortet før det blev frankeret.



Illustrationen t.v viser skibs-postbrevkassen fra ruten Køben= havn - Aalborg - nu en museums-genstand. Ruten er forlængst nedlagt.

Brevkassen blev anbragt på skibets landgangsbro ca. 1 time før afgang. Ved afgangen blev den hængt op ved skibets informa-tionskontor.

Posten blev afhentet af Omkar-teringspostkontoret og stemplet med et dagstempel samt Fra Aalborg (sen. Fra Ålborg). Samme stemp-ler kendes også fra Købmagergades postkontor, der hentede posten på helligdage.



M.S. Gullfoss senere M.S. Mekka

M.S. Gullfoss

I midten af januar 1977 meddeltes det, at M/S MEKKA var sunket i Røde Havet på vej fra Saudi Arabien til Ægypten med hjemvendende muslimske pilgrimme. Årsagen var brand ombord. Alle ombordværende blev reddet.

M/S MEKKA kendes af mange rejsende i Danmark, Færøerne og Island og af skibspostsamlere.

Dets tidligere navn var M/S GULLFOSS. Det ejedes tidligere af Eimskipafelagid Islands, og var anskaffet kort efter dette selskabs oprettelse. Det var senere blevet ombygget hos B & W. Under opholdet her udbrød der iøvrigt også brand i skibet.

Skibet blev solgt til et asiatisk land i 1963 efter mange års fast rutefart mellem Reykjavik og København - ofte via Færøerne og Edinburgh.

Naturligvis kunne man afgive skibspost ombord, og der finde stadig bevaret en del breve fra GULLFOSS. I Torshavn blev skibsbrevene afstemplet med Fra Island eller Paquebot, i København med FRA ISLAND eller Paquebot. Også Reykjavik havde forskellige skibsposststempler i brug, både Paquebot, Fra Danmörku og Skipsbrief. I Edinburgh anvendtes forskellige Paquebotstempler. Undertiden blev de isl. frimærker annelleret med dagstemplet og Paquebotstemplet anbragt ved siden af

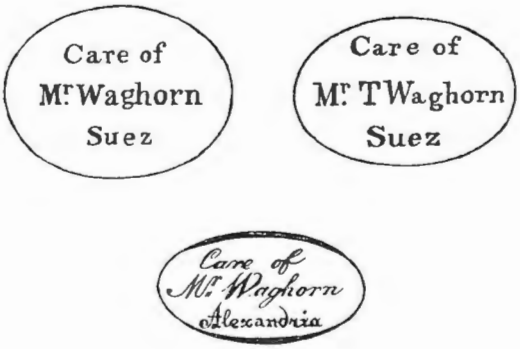
Vi viser nedenfor et lille udvalg af skibsbrevstempler, der kendes fra GULLFOSS, samt skibets navnestempel. Se endv. s. 8.

M.s. Gullfoss



FRA ISLAND

Thomas Fletcher Waghorn



Waghorn stempler



Postvogne på vej over Sueztangen med den engelske post.
(ca. 1845)

CARE OF MESSRS WAGHORN & Co
LONDON ALEXANDRIA

CARE OF MR WAGHORN
ALEXANDRIA

I de sidste årtier før Suezkanalen blev bygget, foregik der en livlig trafik mellem Alexandria og Suez med post og passagerer. Den følgende artikel handler om baggrunden for denne trafik, og om dens ophavsmand, Thomas Fletcher Waghorn, og om rutens posthistoriske aspekter.

Den egentlige hensigt med Napoleons felttog i Egypten 1799-1801 var at forsøge at ramme England i Indien. London huskede dette, og sammen med andre begivenheder i 1800-tallets første halvdel, betød det at engelsk udenrigspolitiks opgave i Middelhavet blev: at bevare det ottomanske rige, for at hindre at andre magter satte sig fast ved Dardanellerne og i Egypten, der formelt hørte under sultanen i Konstantinopel. Fra disse positioner kunne man true imperiets juvel i Østen: Indien.

Den økonomiske og tekniske udvikling efter Napoleonskrigene gav Indien og det Fjerne Østen en stadig større betydning, dels som leverandør af råstoffer, dels som marked for den hurtigt voksende engelske industri.

Forbindelsen til Indien foregik syd om Kap det Gode Haab. Man regnede med, at turen fra England til Indien i gennemsnit tog 108 dage, men der var kræfter i gang både i England og Indien for at gøre sejltiden og/eller ruten kortere.

I 1825 havde S.S. "Enterprize" forsøgt at reducere sejltiden. Skibet var på kun 500 t og havde brugt 114 dage til turen, hvilket var mere end sejlskibene anvendte. Forsøget blev betragtet som en fiasko.

I Bombay var man interesseret i en rute via Suez, hvad der ville give byen en fordel fremfor Calcutta. Men denne rute var vanskelig at besejle på visse tider af året på grund af vindforholdene i Suezbugten

Andre mente at en kortere rute skulle etableres via Eufrat, bl.a. også for at sætte en stopper for russisk fremtrængen i dette område. Der blev gjort nogle forsøg, men de faldt alle meget uheldigt ud på grund af de lokale arabiske stammers modstand.

I 1830 sendte man det første dampskib fra Indien til Suez. Turen Bombay- Suez tog 34 dage, bl.a. fordi man, som ved den "mislykkede" sejlads med"Enterprize" syd om Kap det Gode Haab, havde været nødt til at bruge megen tid på bunkring.

Suez-turen blev imidlertid en succes. Posten, som man medbragte fra Indien, nåede London efter 72 dage, hvad der var hidtil uhørt. Samtidig var der håb om, at tiden kunne reduceres yderligere.

Blandt dem, der havde modtaget den "uheldige" S.S."Enterprize" i Calcutta 1825 var den unge Thomas Fletcher Waghorn.

Han var født i England år 1800, havde gjort tjeneste i flåden, og var derefter blevet styrmand på et skib, der skulle til Indien. I Indien blev han lods, og deltog i kampene i Burma, hvor han for første gang mødte et dampdrevet skib.

Waghorn blev damp-enthusiast og begyndte at tumle med planer om at bygge lette, men hurtige skibe, der skulle tage posten til England. De skulle medføre store mængder kul for at undgå at anløbe for mange havne undervejs for bunkring.

Opfyldt af sine idéer drog Waghorn til England for at vinde myndighederne og Det Ostindiske Kompagni for sine idéer. Det var ikke akkurat begejstring man viste for hans planer, men efter megen modstand kom han så langt, at han - såfremt de lovede penge kom - ville kunne forsøge at åbne en express-rute til Indien.

Før han nåede så vidt, hørte han, at man i Indien ville forsøge at sende S.S. Enterprize" på en tur til Suez og retur.

Waghorn øjnede sin chance her. Han ville vende tilbage til Indien ombord på "Enterprize". Postvæsenet nægtede at sende posten med ham, men det Ostindiske Kompagni gav ham (mærkelig nok) en chance og betroede ham kompagniets post til guvernøren i Bengalen.

Waghorn rejste via Paris til Triest. Men uheldet var med ham. I Triest var skibet sejlet før hans ankomst og i Suez var "Enterprize" ikke kommet - og kom heller aldrig.

Waghorn fortsatte sin rejse med lokale trafikmidler, men blev syg, og nåede først Indien efter 84 dages rejse - mod de 55, som han havde beregnet. Tilbage i England forsøgte Waghorn pånyt at vinde myndighederne for sine tanker- men helt uden held. Man havde ikke brug for damp i Østen.

I England troede man ikke, at ruten Indien-Suez havde nogen fremtid for sig. Heldigvis var regeringskredse i Bombay mindre konservative, og sendte flere gange skibe med post og passagerer til Suez. Det Ostindiske Kompagni i London ville imidlertid ikke samarbejde, så post og passagerer måtte klare sig som de bedst kunne i Egypten.

Sagen blev taget op i Parlamentet i 1834. Et udvalg gik ind for oprettelsen af en regelmæssig forbindelse mellem Indien og Suez. Resultatet blev at yderligere to skibe blev sat ind på ruten, og at der blev oprettet en fast månedlig forbindelse mellem England og Alexandria.

Men ruten Alexandria - Suez skulle også betjenes, og her stod Waghorn parat.

I 1835 opnåede han fra Egyptens vicekonge Muhamed Ali Pasha tilladelse til at transportere passagerer gods og post fra Alexandria til Suez og omvendt.

Ruten gik fra Alexandria via Mahmoudi kanalen til Nilen. Derfra med båd til Kairo, hvor man måtte vente til der kom besked fra Suez om skibets ankomst. Så gik turen i vogn gennem ørkenen til Suez. Turen fra Suez fulgte en lidt anden rute. Fra Kusseir v.Røde Havet til Kena ved Nilen på kamel- eller æselryg. Fra Kena til Alexandria med sejlskib.

Nogen behagelig rejse har der ikke været tale om, hvis man skal tro samtidige beretninger.

Waghorn havde konkurrenter på ruten, firmaet Hill & Raven, der byggede hoteller i Kairo og Suez, samt hvilehuse i ørkenen. Disse kunne ikke benyttes af Waghorn's rejsende, der endog blev nægtet vand. Til gengæld sørgede Waghorn for - når der var skibslejlighed - at leje alle transport- og ridedyr i området. Øje for øje- tand for tand.

Senere sluttede de rivaliserende firmaer fred og sluttede sig sammen til et selskab, men det var Waghorns navn der blev stående i erindringen.

Årsagen hertil var den fortræffelige organisation, som han opbyggede. Han åbnede kontorer i England og Indien. Her kunne man reservere køjer ombord på skibene, få indskrevet bagage og ekspederet sine breve, der minimum kostede 5 sh 5 d pr ounce (28 g).

Der kan næppe herske tvivl om, at det var brevposten, der var med til at bringe hans navn i forgrunden. Foruden postvæsenets stempler blev brevene forsynet med Waghorn's egne stempler fx "Care of Mr. Waghorn Alexandria" (se ill.), el. "Care of Mr. Waghorn, Suez", en tekst der arbejdede sig dybt ind i folks bevidsthed.

Waghorn's tid på denne rute blev ikke af lang varighed. Et nyt rederi "The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company" - almindeligvis kaldet "P & O" fik af regeringen koncession på passagertrafikken til Indien - og hvad var mere nærliggende end at det også sørgede for de rejsendes fornødenheder på turen gennem Egypten. ?

P & O samarbejdede også med den ægyptiske regering. Hvad byrokrati og dumhed ikke havde kunnet udrette i 1830ne, klarede "big business" i 40ne.

Waghorn måtte give op. Først blev hans kompagnon købt ud, men Waghorn fortsatte til 1846, hvor han indså at spillet var tabt.

Han forsøgte sig med en konkurrerende rute til Alexandria via Triest, men den gik ikke godt.

Efter meget besvær lykkedes det ham at få en mindre pension fra staten og det Ostindiske Kompagni, sammen med en mindre engangssum, som hans kreditorer - og dem var der mange af - lagde beslag på.

Han døde kort efter i 1850.

Det var ikke Waghorn, der tog initiativet til oprettelsen af ruten mellem England og Indien via Suez, men hans udholdenhed og hans utrættelige, sejge kamp mod myndighederne og byrokrati, hans individualisme og hans stædighed var med til at åbne den regelmæssige rute via Suez til Østen.

Han satte sit præg på den i så høj grad, at det i dag er ham man husker sammen med Ferdinand de Lesseps, Suezkanalens skaber. Lesseps selv sagde om Waghorn: " Han åbnede ruten. Vi fulgte efter".

Waghorns indsats er samtidig et stykke dramatisk posthistorie, som har efterladt sig en række stempler, som vi har gengivet i denne artikel. Brevene med dem er få og sjældne - men fascinerer stadig samlerne.

Waghorn's indsats omtales i de fleste større standardværker om Suezkanalen. Her er især benyttet D.A. Farnie's bog "East and West of Suez."(Oxford 1969). Der er også skrevet en monografi om Waghorn af John K. Sidebottom: "The Overland Mail" (forts. side 31)

Sønderjyske Censurstempler

Tillæg nr 2 til E. Menne Larsen: Sønderjyske censurstempler 1914-18 & 1944-47.

Iflg. de tyske bestemmelser for Post- og Telegramcensur af 1917, var feltpostforsendelser fra hæren til Tyskland og omvendt principielt fritaget for censur - også hvis tropperne befandt sig uden for tysk område. Visse undtagelser eksisterede fx for de tyske afdelinger i Tyrkiet.

De militære myndigheder var dog berettiget til at udøve censur over for feltpostforsendelser, ligesom der ved visse hærafdelinger fandt en særlig kontrol af feltposten sted.

Feltpostforsendelser til det neutrale udland og til tyske fanger i vestmagternes lejre skulle derimod behandles som udlandspost, dvs den skulle i alle tilfælde kontrolleres. Feltposten til Danmark var portofri og blev censureret af Postüberwachungsstelle Hamburg.

I områder - men ikke i alle - hvor der fandt en indenrigsk postkontrol sted, som fx i Sønderjylland fra sept 1916, blev feltposten undersøgt.(1)

Fra denne landsdel kendes militært censurerede feltpostbreve fra senest dec. 1916 (se ill. side 16)(2) - desuden feltpostbreve, der er censureret ved den almindelige indenrigscensur.

Man må gå ud fra, at censuren af feltpostbreve i Sønderjylland har været almindelig fra senest sept. 1916.

Noter:

(1) Grundsätze über besondere Post- und Telegrammkontrollen. Berlin 1917 (Geheim) Nyudgave ved Arge Zensurpost, 1978, side 4, 17.

Officielle Meddelelser Nr 33, 1915, side 91. Om den tyske feltpost til Danmark, se samme s. 191

(2) Se endv tillæg 1 til E. Menne Larsen: Sønderjyske Censurstempler. Foruden det side 16 viste kort kendes forsendelser med 1.kmps censurstempel fra Haderslev (dec 1916), Broager (sommeren 1917), samt Skodborg. (Meddelt af N. Gaardhus, Rødding) - Feltpostcensuren synes at være sket på kompagniplan.

(3) Om feltpostcensuren i Tønder se Sønderjyske Censurstempler side 27 f.

Fra en grænsevagt ved FARRIS kendes et feltpostkort med et cirkulært stempel: "Grenze üb ergangskommando x Farris x med tilføjet dato 5/7 18. Det vides ikke, om det drejer sig om et censurstempel (der er ikke andre tegn på censur på kortet) eller om et militært enheds-stempel.



Censureret feltpostkort fra 2. Hersfeldske Landstorms Reserve Infanteri Batl. Kortet er dateret Haderslev 17.12.16. Foruden censurstemplet er det forsynet med afdelingens Brevstempel og påtegnet Feldpost. (Se Sø. Censurstempler s 27 og tillæg I).





To typer Åbenrå-censurstempler fundet af N.Gaardhus, Rødding. Se Sø. Censurstempler, side 26, samt beskrivelsen på flg. side.



Det tyske censurstempel, der blev anvendt i Sønderborg (se Sø. Censurst. s 33 f), kendes nu også med dansk banderole (anv. nov-dec 44). For tiden kendes flg. kombinationer af dette stp. og banderoler (lbnr. 3):

a.	dansk banderole (type II)	nov-dec 44
b.	hvid(beige) 25 mm br	dec 44- jan 45.
c.	gul 30 mm br	jan 45
d.	brun i br: 20, 24, 25, 30 & 38 mm	dec 44 - mar 45
e.	hvid (sammenklippet)	apr. 45
f.	tysk (Zensurstelle k) grålig, 30,5 mm br.	apr. 45.

Apenrade censurstp 1916-18 (se ovf)

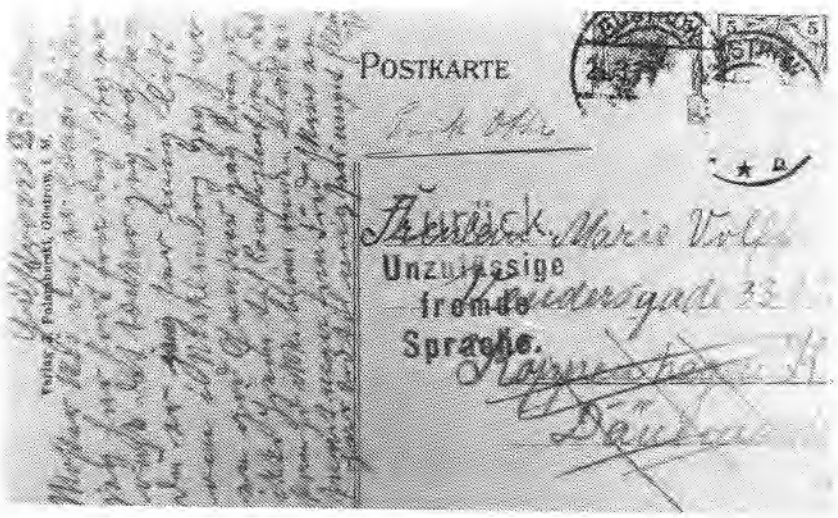
lbnr. 2a

Dagstempel: o3 10 18
Diametre: 25/23 mm
Afstand mellem U & K 3 mm
" U til A (i Ap) 3 mm
" K " e (i Ap) 4 mm
bredt U

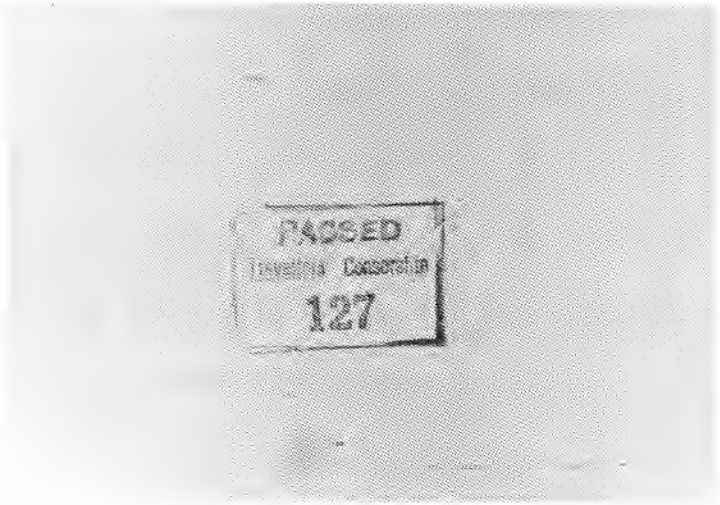
lbnr. 2b.

Dagstempel: o4 11 18
Diametre: 24/ 22,5 mm
Afstand mellem U & K 4 mm
" U til A (i Ap) 4 mm
" K " e (i Ap) 2 mm

Afstanden mellem Apenrade og yderringen er i begge stp. 2,5 mm



Brevkort fra slesvigsk soldat i Güstrow til København 24.o3 15. Kortet er skrevet på dansk og sendt i en periode, hvor der var forbud mod anvendelse af dansk sprog i korrespondance med udlandet. Kortet er sandsynligvis censureret i HAMBURG og returneret til afsenderen med angivelse af grunden. (jfr Sø. Cen.s.14)



Bagside af kuvert med engelsk Travellers Censorship Nr. 127 anvendt ved den tysk-danske grænse i oktober 1946. Adresseret til Ålborg. Frankeret med dansk frimærke, poststemplet PADBORG 18. 10. 46. --- Som afsender er angivet Flensborg Avis, Padborg - antagelig en bekvemmelighedsadresse.

Travellers Censorship

Senest i sommeren 1940 indførtes i Storbritanien en censur af breve og dokumenter, som rejsende medførte.

Denne censur blev benævt "Travellers Censorship".

I en kort beretning har Mr. A.J.Brown givet nogle oplysninger om de af ham kendte stempler.(1), der gengives fig. 1-5.

Fig 1. findes på et engelsk frankeret brev, der antagelig er stemplet i London. Kuverten er forsynet med en af de sædvanlige engelske censurbanderoler: OPENED BY EXAMINER 6,113. Stemplet går ind over banderolen.

Et notat på kuverten fortæller, at den er befordret fra Washington med en af de piloter, der fløj maskiner fra USA til England.' Fig. 2 findes på en stor samlekuvert i forbindelse med censurbanderole nr 1380. Kuverten er forsynet med en seddel hvorpå der står et navn, en dato og et tidspunkt - antagelig den dato vedkommende skulle rejse. Fig 4. findes på et kort med irsk frankering, men stemplet i London, og stammer antagelig fra en færgepassager på ruten Irland- Holyhead.

Kontrollen må være foregået ved, at udrejsende har indleveret de papirer, som de ønskede at medbringe, til kontrol Ved udrejsen er de blevet tilbageleveret samlet i en kuvert. Indrejsende har afleveret medbragte papirer og dokumenter ved ankomsten. Efter censur er de blevet tilsendt adressaten eller ejeren.

Da de allierede styrker besatte Tyskland i 1945 indførtes også her en Travellers Censorship. I militærregeringens lov nr. 76 hedder det i artikel III, der handler om censur: "Meddelelser, private papirer og dokumenter, der er i rejsende civilpersoners besiddelse er ligeledes underkastet censur." (2)

Fra Tyskland kendes stempler af typen vist i fig. 5. Teksten lyder kort og godt: PASSED/ Travellers Censorship/ efterfulgt af et nummer. (ca 3,9 x 4,4 cm). Illustrationen findes på et kort med svensk frankering, og stemplet er anbragt som annulleringsstempel på frimærkerne. Kortet er dateret 27.6. 47 og adresseret til Hamburg. Efter indholdet at dømme er det skrevet i et svensk fly, der skulle mellemlande i Hamburg. Modtageren har påført det "eingegangen 7.7." (modtaget 7.7) Man må derfor regne med, at der har eksisteret en Travellers Censorship i Hamburg på dette tidspunkt.(3)



1.



2.



3.



4



I samling Jeppe Andersen, Orten, findes et lignende stempel på bagsiden af en kuvert. Stemplet har nr. 127. Kuverten er adresseret til Alborg og er frankeret med et 20 øres dansk frimærke, der er poststemplet PADBORG 18.10.46.

Som afsenderadresse er angivet: Flensborg Avis, Padborg.

Den dag i dag anvender de danske organisationer i Sydslesvig postadresser i Danmark og afhenter posten der.

Kuverten er sandsynligvis sendt over grænsen pr bud og derefter afsendt fra Padborg (valutariske og andre hensyn kan her have spillet ind). Ved udrejsen af Tyskland er buddets medbragte breve blevet censureret af de britiske grænsemyndigheder. Kuverten bærer ikke spor af at være åbnet, men lukningen kan være sket efter censuren og før censurstemplets anbringelse.(se ill s. 18).

I Danmark eksisterede der under krigen forbud mod at medbringe breve for andre ved rejse til eller fra udlandet(4). Private papirer blev undersøgt. Denne kontrol blev i juni 1942 henlagt til udlandspostkontrollen (5).

Noter:

1) Forces Postal History Society Newsletter Nr. 145.

2) Aftrykt i Rundbrief nr. 13/14 Anlage udg. af Arge Zensurpost.

3) samme nr. 17

4) Love og Anordninger nr 266, 20 juni 1941. Aftrykt i E. Menne Larsen: Kilder til Postcensurens Historie 1940-45, side 27.

5) Årbog for Dansk Post- og Telegrafvæsen 1946, side 303 - se også: Kilder til Postcensurens Historie.

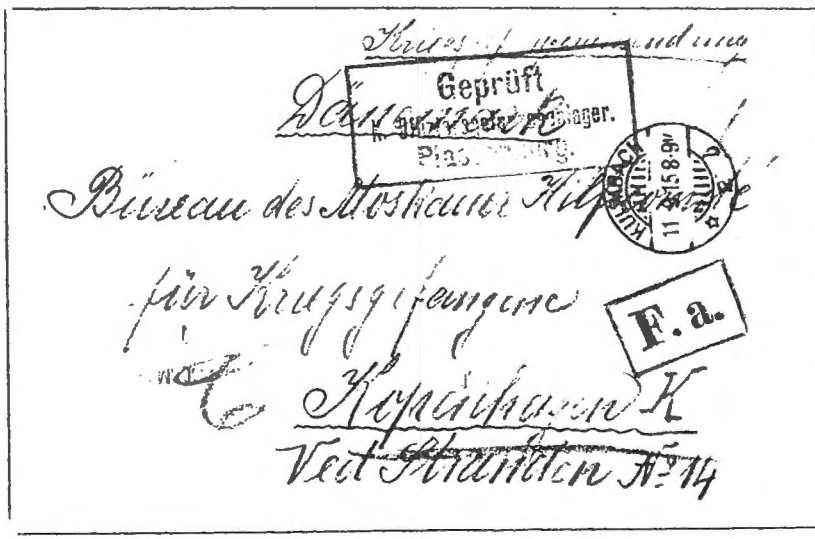
F. a. stemplet

De mange samlere, der har breve fra en af 1. verdenskrigs tyske krigsfangelejre, har sikkert tit undret sig over, hvilken betydning dette stempel havde.

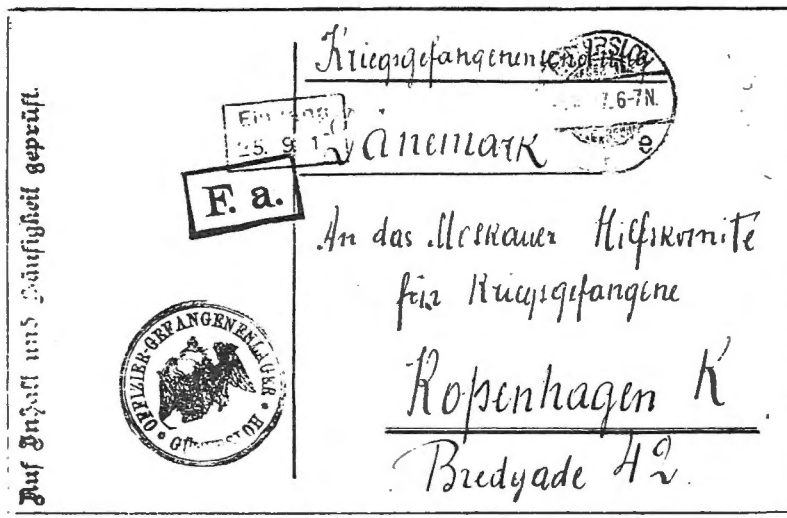
I de tyske censurbestemmelser fra 1916 hedder det i stk 39: Undersøgelse af postforsendelser fra de i tyske lejre sig befindende fjendtlige soldater sker i krigsfangelejrene (Stammlagern) ....(Udløb af 10 dages fristen. Kontrollér stemplet F.a!)... Denne fremgangsmåde blev påbudt allerede i jan 1915 (1).

I samme bestemmelsers stk 4o. hedder det til slut: "Yderligere synes en 10 dages forsinkelse af alle krigsfangesendinger til udlandet at være en nødvendig forsigtighedsregel."(2)

I stk 4o er der tale om forsendelser til tyske krigsfanger. Begrundelsen for forsinkelse af deres post var frygten for at fjendtlige agenter i Tyskland skulle benytte krigsfangekorrespondancen til at komme i forbindelse med deres egne militære myndigheder. Forsendelserne



Krigsfangebrev fra officerslejren i Plassenburg 11. 9. 1915 til København. Med F.a stempel.



Krigsfangebrev fra Gütersloh 5.10.17 til Danmark. Med censurstp: Auf Inhalt und Häufigkeit geprüft og F.a. stempel. Bemærk stp: Eingang/ 29.9.17 og poststp dato 5.10.17. Brevet har været tilbageholdt 10 dage.

blev jo censureret ved ankomsten til England, Frankrig osv. (3). Posten til de tyske krigsfanger i udlandet blev undersøgt af de sædvanlige kontrolsteder (Postüberwachungsstellen). Posten til Rusland gik normalt via de nordiske lande og blev undersøgt af Berlin o17 (4).

I nogle tilfælde forekommer det, at krigsfangepost er blevet afsendt før 10 dages fristens udløb. På sådanne kan man forvente at finde stemplet:"Vor Fristablauf absenden"(Sendes før fristens udløb).

Også for pakker fra de tyske operations- og etappeområder til fanger i Tyskland gjaldt reglen om tilbageholdelse. I dette tilfælde var den på 1 uge.

Efter krigen blev ordningen ophævet, men endnu i januar 1919 måtte en skrivelse minde postkontorerne om, at tilbageholdelsesfristen for krigsfangeforsendelser ikke længere fandtes.

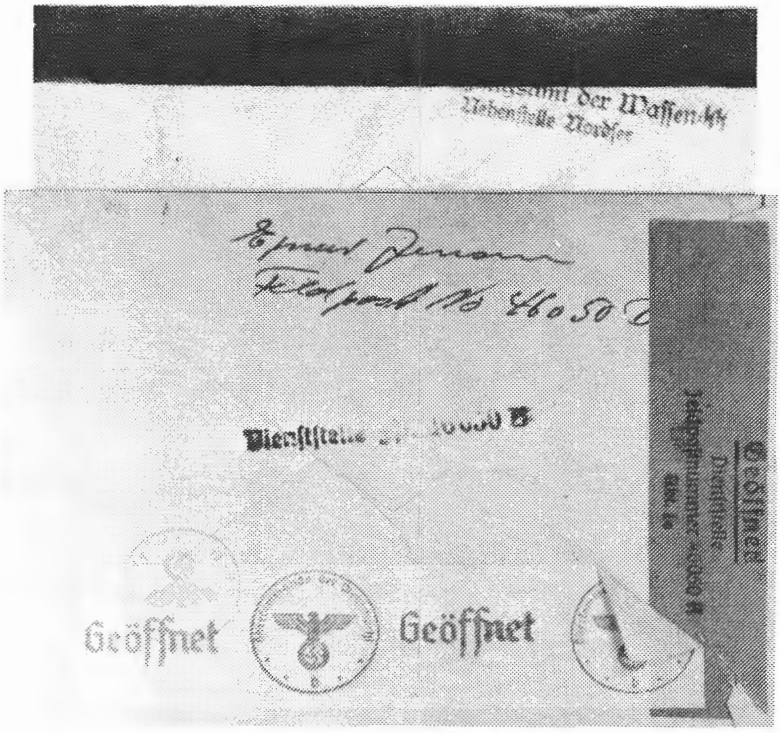
F.a stemplet blev altså anvendt i forbindelse med krigsfangepost til de lande Tyskland var i krig med.

Efter udløbet af en frist på 10 dage blev forsendelserne viderebefordret. F.a stemplet forekommer som regel i forbindelse med forskellige censurstempler, og er ikke set på breve til tyske krigsfanger.

Kilder og litt:

1) Leitfaden für den Postüberwachungsdienst Berlin 1916. stk. 39
2) samme stk 40
Grundsätze über besondere Post- und Telegrammkontrolle Berlin 1917. Nyudg. ved Arge Zensurpost 1918, side 2
3) Leitfaden 1916, stk 40. Fremhævelsen er udg.
4) Grundsätze s. 4, 16. Fremhæv er udg.
5) K.H. Riemar i Rundbrief 6, Arge Zensurpost.

S.S. Feltpostcensur



Øverst: Udsnit af kuv. fra tysk SS-mand. Brevet er skrevet i Klagenfurt 14 dage før poststp.dato. Afsendt under ophold i København og censureret af derv. SS. Brun banderole (klæbestrimmel) og stempel: Ergänzungsamt der Waffen SS/ Nebenstelle Nordsee. På banderolen: Geprüft (med håndskrift). Dansk porto 20 øre. Stp: Kbh. 21 okt 1940. Adresseret til Løgumkloster.

Nederst: Censureret brev fra Frikorps Danmark, Fp nr 46o50D. Intet Fp-stempel. Kuverten er med den sjældne frontcensur: Geöffnet/ Dienststelle/ Feldpostnummer 46o50A/ Abt Ic på brund banderole. Endvidere med SS- Berliner feltpostcensur og banderole. Brevet er adresseret til Danmark

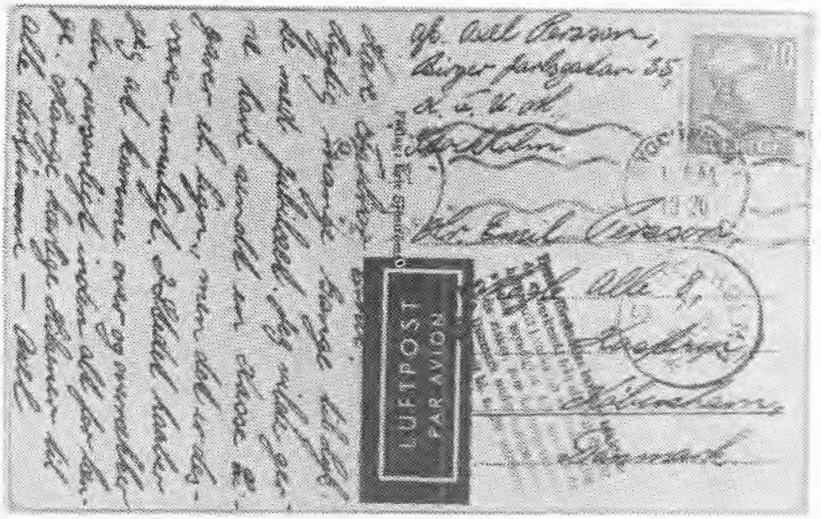
Svensk Censur 1944

De fleste censurpostsamlere ved, at der i Sverige under 2. verdenskrig blev holdt en del post til Danmark tilbage, og at denne først kom til hertil i juni 1945 forsynet med et stempel, der angav årsagen til forsinkelsen. Derimod har det hidtil ikke været omtalt i den filatelistiske litteratur, at der også findes en trykt meddelelse med angivelse af tilbageholdelsesgrunden. Sedlen har samme tekst som stemplet og blev lagt inden i nogle af forsendelserne. Vi viser her såvel stempel som seddel.

udg.



Tryksagsforsendelse (udfoldet) fra Sverige til Danmark med poststempel 2.4.44 og Stockholm 1 15.6.44. Kuverten er endv. forsynet med et dansk efkrigs censurstp Nr 257 (se f.o. t. venstre). Kuverten indeholdt en påskehilsen i form af et trykt kort med teksten: GLAD PÅSK/ tillönskas av/ og en underskrift.(se overfor). Forsendelsen blev efter aftale med danske myndigheder holdt tilbage og først frigivet efter besættelsens ophør.

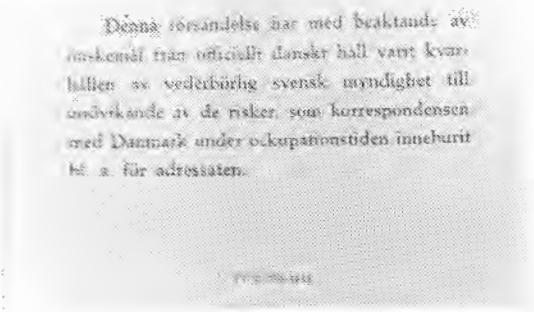


Brevkort til Danmark poststemplet Stockholm 1.4.44 og 7.6. 45. Kortet er forsynet med et violet stempel, der angiver grunden til forsinkelsen.

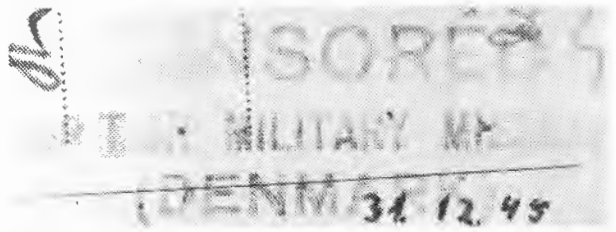


Trykt meddelelse indlagt i den på modstående side viste forsendelse fra Sverige til Danmark april 1944.

(Samling C.W. Stoltz, Bad Bramstedt, B.R.D.)



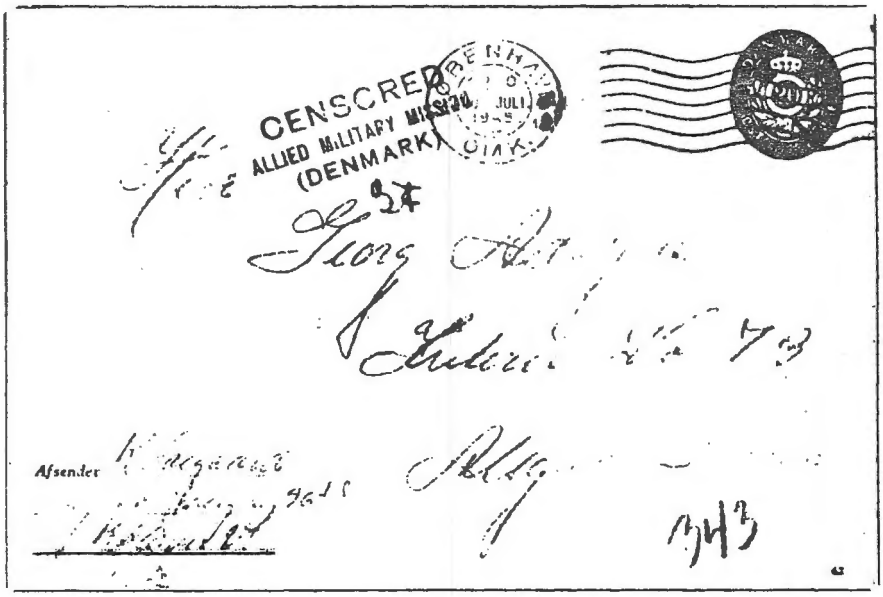
Allieret Censur i Danmark 1945-46



Forstørret gengivelse af det neden for viste censurstempel.



Kort til interneret tysker, Alsgade Skole, København V. Kortet er dateret 31.12.45 og sendt fra Birkerød. Det er blevet censureret af den britiske militærkommission i Danmark. Se også illustrationen på side 27.



Brev fra København 20 juli 1945 til tysk interneret på Alsgade skole i København. Med den allierede militærmissions censurstempel: CENSORED/ ALLIED MILITARY MISSION/ DENMARK. - Bemærk tallet 343, der også ses på kortet fra dec 1945.

Det er almindelig kendt, at de danske myndigheder efter befrielsen opretholdt en dansk censur af udlandsposten og breve fra de tyske flygtninge, der opholdt sig her i landet.

Foruden denne censur eksisterede der også en brevcensur, som blev udøvet af den allierede militærkommission, der kom til landet efter den tyske kapitulation.

Jeppe Andersen, Orten, har forelagt to breve, der begge er adresseret til Alsgade Skole i København, hvor tyskere hvis forhold skulle undersøges nærmere, var internerede.

Det første er poststemplet: København 20 o7 1945 og er med censurstemplet: CENSORED/ ALLIED MILITARY MISSION/ (DENMARK). (se ovf). Det andet er et nytårskort dateret 31.12. 45 og poststemplet i Birkerød.

Censurstemplets tekst lyder: CENSORED/ BRITISH MILITARY MISSION/ (DENMARK). Dets farve er violet. (se ill. side 26).

Tysk valutacensur

Det har blandt samlere af censurpost været et omdiskuteret emne, hvorvidt breve med tysk førkrigs valutakontrol hørte til i en samling af censurpost eller ej, idet det har været hævdet, at der kun var tale om en prøvning af brevene for valuta og ikke af deres indhold iøvrigt. Nedenstående leverer ikke noget bevis for, at brevene er blevet prøvet for deres indhold, men viser, at der nu og da er foretaget kontrol af forsendelser, der egentlig var de tyske valutamyndigheder uvedkommende. Fejltagelser har naturligvis ikke kunnet undgås, når postmængden tages i betragtning.

Om de omtale eksempler er fejltagelser eller ej, får desværre stå hen i det uvisse.

Artiklen stammer fra Populær Filateli, nr 11-12, 1939 (1 årg), og gengives her i oversættelse fra norsk med tilladelse fra Århus Frimærkehandel. Forfatteren var D. Oliver Johnsen.

NORSK PROTEST MOD TYSK BREVBRUD.

.....

Som bekendt har tyskerne i længere tid åbnet breve til og fra udlandet. Angiveligt er det sket for at fange eventuelle valutasmuglere, men i virkeligheden har denne åbning naturligvis også været en politisk kontrol.

Nu er det imidlertid kommet for dagen, at et brev fra en engelsk koloni til Norge er blevet åbnet i Nürnberg, hvilket altså betyder, at tyskerne også har åbnet transitpost. Over den engelske radio blev det forleden oplyst, at breve fra England til Polen også var blevet åbnet af tyske myndigheder.

Postdirektør Aall, Oslo, meddeler i denne forbindelse følgende.

De internationale regler for behandling af post indeholder ikke nogen bestemmelse som direkte forbyder åbning af transitpost. Men det skyldes naturligvis at man har anset det for en selvfølgelighed, at det ikke var nødvendigt at sætte det på papiret. Egentlig har vi ikke fået nogen meddelelse om, at de tyske myndigheder tillader sig at åbne post fra udlandet, men det er en indenrigsk affære, der støtter sig til tyskernes egne lovbestemmelser.

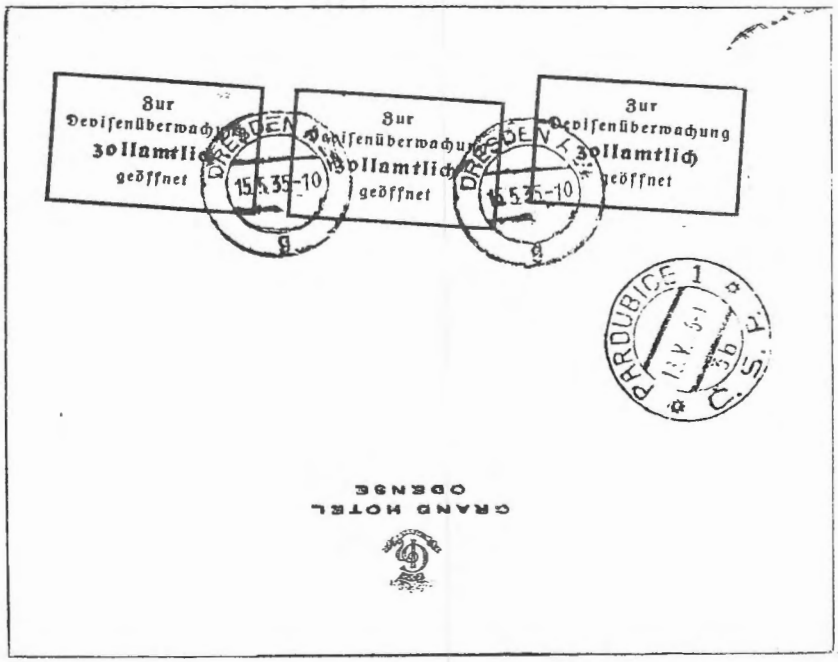
Postdirektøren oplyser videre, at transitpost går på to forskellige måder - enten som åben transit, dvs. når brevene sendes enkeltvis eller som lukket transit dvs. en større sending til et bestemt land i en lukket postsæk. En lukket sending har man ikke lov til at åbne i de lande som sendingen passerer. Så vidt man forstår har det omtalte brev været sendt i "åben transit". Det er sendt som luftpost, og åbningen er iflg. stemplet foretaget af valutakontrollen på flyvepladsen i Nürnberg. Der var flyet mellemlandet, og myndighederne har altså tilladt sig at åbne et brev, der ikke på nogen måde angik det tyske postvæsen. Postdirektøren udtalte endv. at det var helt ubegribeligt, at den tyske valutakontrol, skulle have nogen interesse i at åbne et sådant brev.

Et sådant brev kan ikke indebære nogen form for tysk valutasmugling.

ooooo

Følgende meddelelse i "Officielle Meddelelser" nr 31, 1938, skal antagelig ses i forbindelse med den tyske valutakontrol.

"Udenrigsministeriet har på foranledning af det tyske udenrigsministerium meddelt de danske myndigheder, at forsendelser med akter eller tryksager, som fra udlandet tilsendes diplomatiske eller konsulære repæsentationer i Tyskland, skal være forsynet med den afsendende myndigheds segl eller stempel samt udtrykkelig angivelse af, at indholdet kun består af akter eller tryksager".



Tysk valutacensur 1935. Brev fra Hamburg til Pardubice i Czechoslovakiet. Afgangsstp: HAMBURG 14 o5 35. Valutaundersøgelse i DRESDEN 15 o5 35. Ankomst PRADUBICE 18 o5 35. Tysk Devisenüberwachungs-banderole.

BOGHYLDEN.

Sigurd Løkeberg:

Norsk dampskipspost.

Lidt historikk omkring vår første dampskipspost og datidens kommunikationer.

format: A 5, offsettryk. 60 sider. Pris: norske kr 17,- incl. porto.

Udgivet som nr 2 i Frimerke-Ringen Posthorns småskriftserie

Bestilles ved indbetaling af beløbet til postgiro Oslo 2 07 74 77 (Frimerke-Ringen, Posthorn, Boks 516, Sentrum, Oslo 1.

Den lille bog er en interessant redegørelse for den tidlige dampskibspost i Norge. Den er skrevet af en af Norges kendte filatelistiske forfattere, Sigurd Løkeberg fra Tønsberg. På de 60 sider får forfatteren givet en mængde oplysningen om skibsfart og dampskibspost både før og efter udgivelsen af det første norske frimærke.

Indledningen trækker såvel den historiske som posthistoriske baggrund op for dampskibsposten inkl. dampskibsposten til udlandet.

Derefter følger kort over dampskibsruter, en oversigt over norske dampskibe 1867 med angivelse af hvilke der førte postkasse.

Ind mellem teksten og de mange illustrationer, dels fra forfatterens samling, dels fra samtidige aviser og rejseskildringer, følger presseklip vedr. dampskibsfarten og en skildring af en rejse med dampskibene "Prinds Carl" og "Constitutionen" for 150 år siden. Om denne skildring er en moderne parafrase i gammel stil fremgår ikke af bogen. Der er ingen kildeangivelse.

Bogen aftrykker også forskellige kundgørelser og cirkulærer fx om Post til de Forenede Stater , Cuba og Mexico, samt kundgørelsen af 1821 om Sjøposten mellem Norge og Danmark.

Den slutter med en fortegnelse over norske postkontorer 1855.

Vi kan kun ønske forfatter og forlag til lykke med denne lille perle, som enhver posthistorisk interesseret samler burde anskaffe sig. Prisen kan ikke afholde nogen fra at købe den. Billigere og bedre kan det ikke gøres. UDG.

ooooo ooo ooooo

Thomas Fletcher Waghorn (forts fra side 14)

som var Waghorn's egen betegnelse for ruten. Den er udgivet af Robson Lowe i London.

Illustrationerne er hentet fra L'Orient Philatelique, april 1953, samt The Holy Land Philatelist nr. 1.

På Posthistorisk Forlag er udkommet:

E. Menne Larsen: Sønderjyske Censurstempler 1914-20
& 1944-47 med 2 tillæg kr.27.50

Pressen skrev:
"Hæftet er holdt i et let læst sprog og beviser, at posthistoriske studier kan gøres tilgængelige for en større kreds..."
"Alle med interesse for stempler, Sønderjylland, Danmarks-historien, Verdenskrigen eller for gode bøger skrevet på godt dansk vil kunne have glæde af dette hæfte..."

(Jyllandsposten 15 okt 1977)

"... ikke blot en nyttig håndbog for samlere, men fængslende læsning om samfundsforhold og mennesker 1914-20 og 1944-47."

(Aarhuus Stiftstidende 9 okt 1977)