

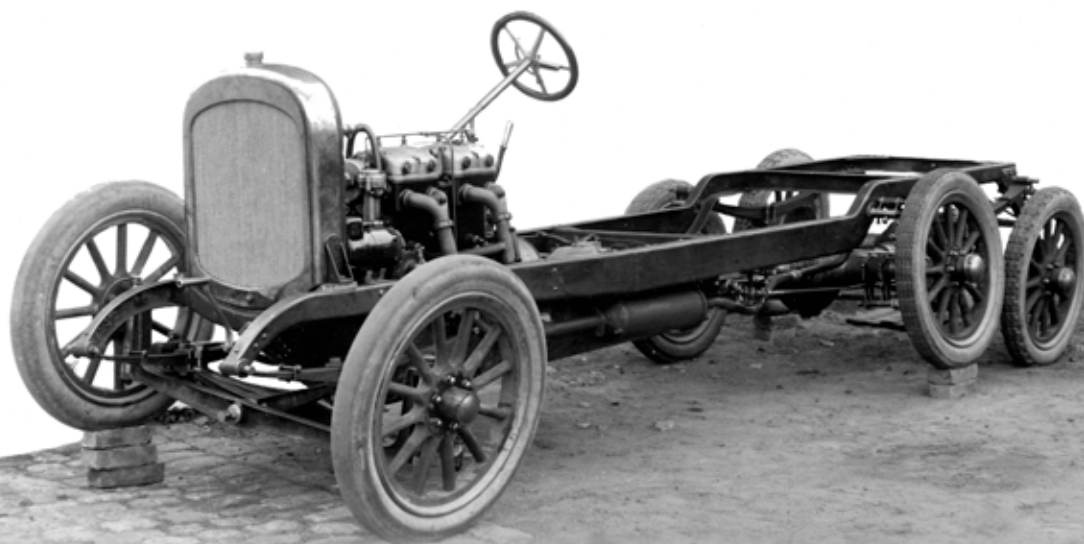
Frimerke posten

Nr. 4/2017
Posten Norge
Frimerketjenesten

Norsk bilhistorie

Et lite kjent stykke
norsk industrihistorie

NYE FRIMERKER Side 4



Nytt prestisjehefte

VARIANT I LITE OPPLAG Side 12

20 millimeter Posthorn

ELDRE FRIMERKER Side 16





Mangler du noe til samlingen?

Nå har du mulighet til å fylle tomrom i samlingen med både nye, eldre og utenlandske frimerker. Vi har også alt du måtte ønske deg av samlerutstyr. Besøk vår nettbutikk i dag.



posten.no/frimerkebutikken

Kjære kunde!

Norsk bilproduksjon ble aldri omfattende, men forsøkene har vært mange.

De fleste kjenner til Think og mange har hørt om Troll-bilen, men Bjering og Mustad er det ikke så mange som har hørt om i forbindelse med norsk bilproduksjon. Like fullt var disse sentrale aktører i forsøkene på å starte produksjon av biler i Norge. I samarbeid med Norsk vegmuseum har Posten valgt fire biler som motiver i denne frimerkeserien.

Ingeniør Clarin Mustad er en av pionerene innen norsk bilproduksjon. Han konstruerte Mustad Giganten, en bil som allerede i 1917 var langt forut for sin tid.

Bjering var egentlig kjent for å lage slåmaskiner. I 1921 lagde de en toseters bil hvor sjåfør og passasjer satt bak hverandre, og hvor man om vinteren kunne bytte ut forhjulene med meier.

Troll-bilen ble laget i Lunde i Telemark på slutten av 1950-tallet. Den ble dessverre ingen suksess, og da man satte strek var det kun produsert fem biler.

El-bilen Think er det nærmeste vi kommer et norsk bileventyr. Konseptet ble solgt til Ford, men produksjonen ble etter hvert lagt ned.

Enzo Finger er ansvarlig designer både for frimerkene og det vakre miniatyrarket.

Serien med de nye frimerkene kommer ut på Frimerkets dag 7. oktober. Flere postkontorer og frimerkeklubber markerer dagen.

Vennlig hilsen

Halvor Fasting

Halvor Fasting
direktør



Innhold

NYE FRIMERKER

Norske biler

Side 4

HEGES SKRÅBLIKK

Side 14

ØRNS SPALTE

Side 22

FRIMERKEKLIPP

Side 28

Posten Norge AS, Frimerketjenesten

Postboks 250
0510 OSLO

Besøksadresse:
Persveien 34/36, 0581 OSLO

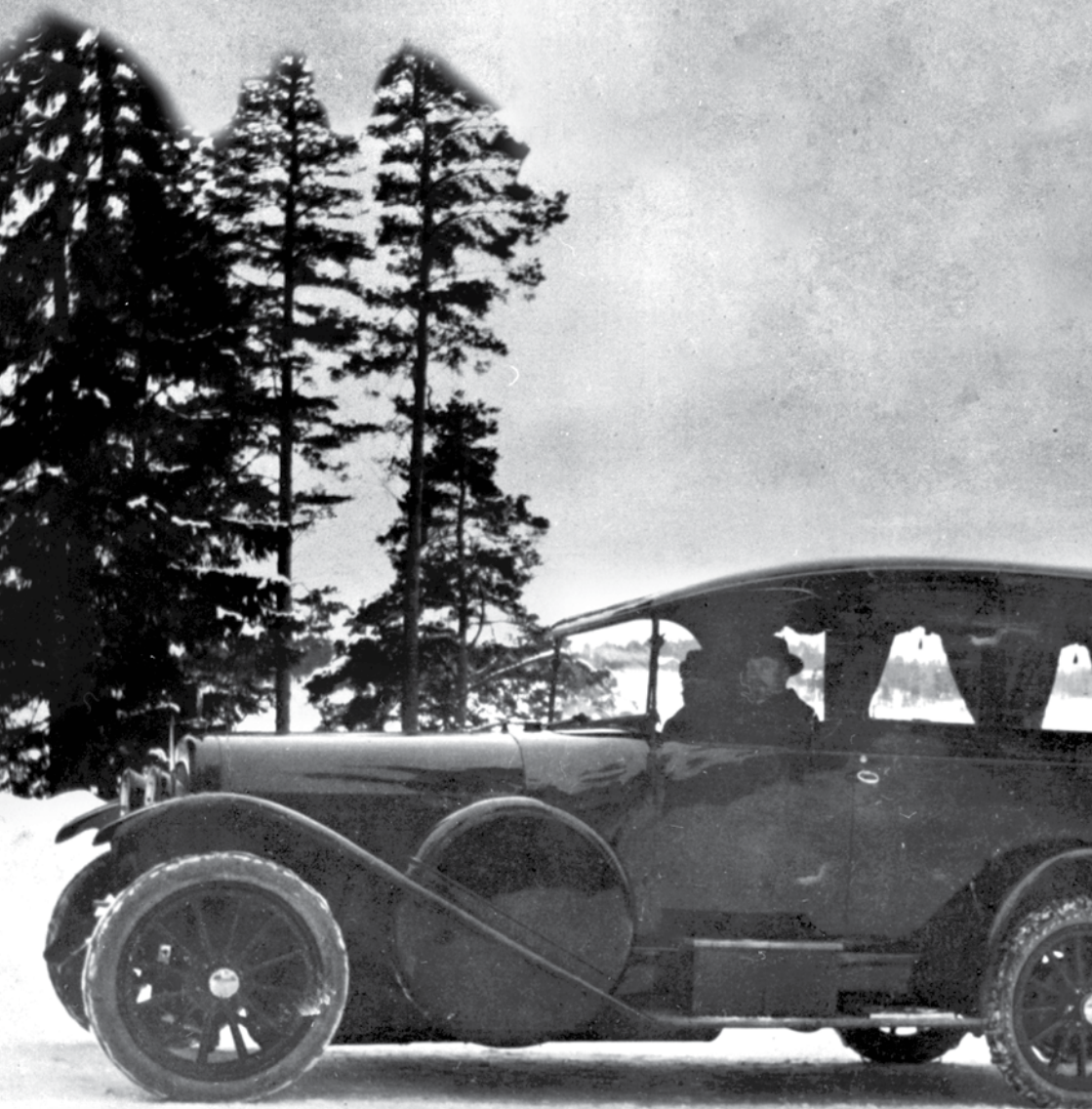
E-post:
frimerketjenesten@posten.no
Internett: posten.no/frimerker
Telefon: +47 23 14 78 70
Telefaks: +47 23 14 78 00

Nordea Bank, Oslo
Kontonummer: 6003 06 35097
IBAN-nr.: NO25 6003 06 35097
SWIFT: NDEAN0KK

Redaksjon: Arnfinn Skåle (redaktør),
Halvor Fasting, Rune Øyen.

Design: Posten Norge AS,
Konsernkommunikasjon, Design
Foto: © Norsk Teknisk Museum
Trykk: Byråservice







Norsk bilproduksjon

Noreg er ikke kjend for sin bilproduksjon, men fleire produsentar har forsøkt seg.

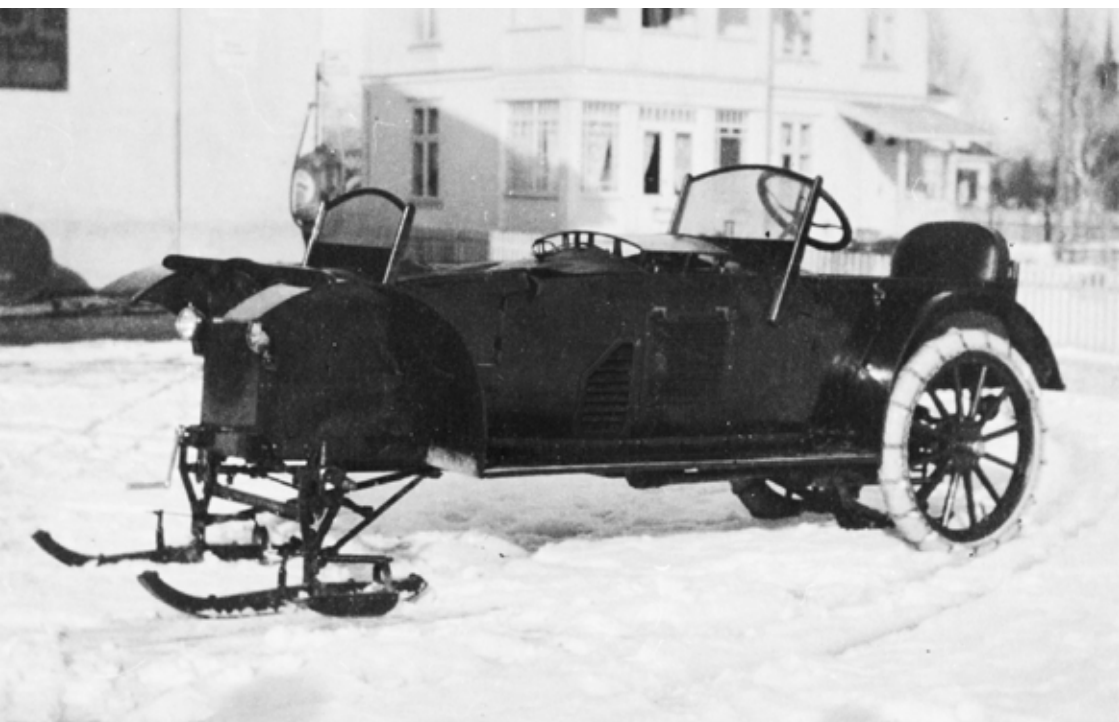
Fleire bilmodellar har vorte lagde i Noreg, men det var først med el-bilane Think og Buddy på slutten av 1990-talet at ein fekk nokon særleg produksjon av bilar her til lands. Frimerka viser ein del av norsk industri som har vore lite kjend.

Giganten

Clarín Mustad var ein av bilpionerane i Noreg. Han budde ei tid i Frankrike og kjøpte der sin første

bil i 1902. I 1906 køyrde han bil i Noreg, strekninga var Kristiansand-Oslo. Han fann seinare opp ein sjølvstartar til bilar, og i 1909 konstruerte han ein sleideventilmotor. Sjølv om motoren ikkje vart nokon kommersiell suksess, heldt Mustad fram med å lansere nye idear innan bilkonstruksjon.

I 1917 lanserte han Giganten, ein bil med seks hjul, trekk og bremsar på alle 4 bakhjula og sving også på dei to fremste



Bjering med meier i staden for hjul. Foto: © Norsk Teknisk Museum

Frimerka viser ein del av norsk industri som har vore lite kjend.

bakhjula. Haldbarheita til dekk var eit stort problem på den tida, så difor ville Mustad fordele belastninga på mange hjul. Bilen vart mellom anna utstilt på Salonen i Paris i 1922, der han vekte oppsikt og vart omtalt i fagpressa over heile verda.

I 1927 vart Giganten bygd om til dagens utsjånad. Det vart sett inn ny motor og girkasse og karosseriet vart ombygd slik at det blei plass til 12 personar. Bilen fekk bremsar på framhjula og eit omfattande hydraulikkanlegg vart montert. Dette anlegget kunne jekke opp bilen om du måtte skifte

hjul. Etter ombygginga hadde bilen ein toppfart på 110 km/t!

Bjering 1922

Bilen er konstruert av Hans Christian Bjering på Gjøvik med tanke på effektiv bruk på smale vinterveggar og i sledespor. Breidda er berre éin meter og bilen er ein tosetar med eit sete framme og eit bak. Motoren er luftkjølt og plassert mellom seta, og karosseriet er av tre. Føraren sat lengst bak over drivhjula. Bilen kunne utstyrtast med ein snøplog av tre og framhjula kunne byttast ut med meier. Betre snøplogar gjorde etter kvart



Produksjon av Troll i 1956. Foto viser opphavsmannen Per Kohl-Larsen (foran), bilspesialisten ingeniør Erling Fjugstad og den tyske ingeniøren Bruno Falck. Foto: © Sverre A. Børretzen, NTB scanpix

vintervegane framkomelege for vanlege bilar, og behovet for en smal bil fall vekk.

Nokon serieproduksjon vart det difor aldri snakk om. I 1923-1925 vart ytterlegare to bilar bygde ved Raufoss Patronfabrik. Desse hadde bakmontert rekkemotor og var bygde i aluminium. Éin av disse er bevart.

Troll 1956

Bilen Troll vart produsert av Troll Plastkarosseri og Bilindustri i Lunde i Telemark mellom 1956 og 1958. Bilen var basert på ein tysk konstruksjon utført av Hanns

Trippel, som vart tilpassa etter at initiativtakaren, ingeniør Per Kohl-Larsen, bestemte seg for å bygge karosseriet i glassfiberarmert plast for å forenkle oppstarten.

Målet var å produsere ein lett og driftssikker bil for både den norske og den utanlandske marknaden, men handelsavtalar med m.a. Sovjetunionen gjorde at staten ikkje var interessert i norsk bilproduksjon. Ein fekk difor berre løyve til produksjon og sal av 15 bilar, med vage løfte om større produksjonskvote seinare. Fabrikken sleit økonomisk og den låge statlege interessa førte til at investorar

trekte seg, slik at det hele enda med konkurs i 1958. Det vart berre produsert fem bilar på fabrikken medan ein sjette bil vart sett saman av delar som var att. I dag eksisterer det fem Troll-bilar. Bilen på frimerket er produksjonsnummer 1.

Think 1999

Think Classic er den norskutvikla bilen det er bygd flest av i Noreg. 1006 eksemplar var bygde ved fabrikken i Aurskog - omlag halvparten av dei selde i Noreg - då fabrikken stansa produksjonen våren 2002. Historia om Think er

knytt til far og son Ringdal, oppfinnaren Lars som sto bak Bakelittfabrikken og Pionerbåtane, og sonen Jan-Otto. Allereie i 1972 tenkte Lars fram eit bybil-konsept og fekk laga to prototypar. Ideen var å lage ein norsk elbil bygd rundt eit plastkarosseri og ei aluminiumsramme. Dette førte ikkje fram då, men på 80-talet henta Jan-Otto Ringdal fram planane att, laga ei moglegeheitsstudie og fekk i 1989 statlege utviklingsmidlar.

Nye prototypar vart laga; den andre serien (omtalt som PIV2) i 16 eksemplar som kørte rundt i Lillehammer sentrum under OL i 1994. 120 bilar vart i 1995-96 lagde av etterfølgjaren, PIV3, for testing i Noreg og i USA. Bilane fekk veldig mykje merksemd, men selskapet sleit med finansiering og likviditet.

Kjøpt av Ford

Gjennombrøtet kom i 1999, då toppsjefen i Ford, Jacques Nasser, vart så imponert over utviklinga at selskapet kjøpte 51 prosent av aksjane. Dette var grunna i lov-givninga i USA, som påla pro-

ducentane å ha null-utsleppsbilar i modellutvalet. I oktober 1999 kom han og kong Harald til Aurskog for å opne den nye fabrikk. Nasser monterte sjølv den siste delen - ein hjulkapsel - på den første raude Thinken. Denne modellen blei bygd fram til våren 2002, då produksjonen stansa for å byggje om fabrikk til framstilling av ein nyare modell basert på Ford sine eigne delar. Det skulle vise seg å bli ein skjebnesvanger stans, for utan salsinntekter kom nye økonomiske vanskar.

Ei lovendring i USA gjorde at Ford ikkje lenger trong Think, og dei trakk seg ut. Det skulle difor gå fire år fram til den nye Think City kom i produksjon i 2006. Etter at det var bygd 460 eksemplar av denne, vart arbeidet med å setje bilane saman flytta til Finland, og i 2011 var det definitivt slutt. Eit spanande bilprosjekt var historie, men Noreg var sett på kartet som elbilland.

TEKST: HÅKON AURLIEN,
STATENS VEGVESEN



Etterfølgjaren Think City kom i 2006
og det vart bygd 460 bilar i Noreg.
Foto: © Jan Petter Lynau/VG, NTB scanpix





NK 1966

Mustad Giganten 1917 var forut for si tid med plass til 11 personar og sving på fremre bakaksel (som dagens bussar).



NK 1967

Bjering frå 1921 vart laga smal fordi snøbrøytinga av norske vegar var så dårleg at det var vanskeleg å kome fram. På vinteren kunne ein byte ut forhjula med meier.



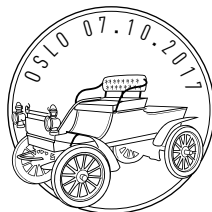
NK 1968

Troll vart produsert i Lunde i Telemark mellom 1956 og 1958. Det vart produsert til saman fem bilar av denne typen.

Norske bilar



◀ Førstedagsbrev kr 58,-



▲ Førstedagsstempel

Nummer: NK 1966-1969
 Motiv: Fire norskproduserte bilar
 Utforming: Enzo Finger
 Foto: Mustad, Bjering, Troll: © Ole A. Flatmark, Norsk Vegmuseum
 Think: © Jan Otto Ringdal
 Verdier: A-Innland (kr 13,00)x 4
 Opplag: 1 340 000 frimerke av kvart motiv. 80 000 miniatyrark
 Utgjevne i: Rull à 100 sjølvlimande frimerke (25 av kvart motiv)
 Miniatyrark med fire frimerke
 Trykk: Offset frå Joh. Enschedé Security Print, Nederland



NK 1969

Think var den første norskproduserte bilen med ein viss suksess, i og med at konseptet og produksjonen vart seld til Ford.

Foto: © Enzo Finger

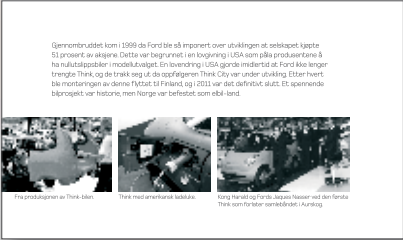
Dato: 07.10.2017



◀ Gullbrev kr 99,-

Salsprisar

Førstedagsbrev:	kr 58,-
Førstedagsbrev miniatyrark:	kr 58,-
Presentasjonsfoldar:	kr 67,-
Presentasjonsfoldar miniatyrark:	kr 67,-
Samlarsett:	kr 235,-
Gullbrev:	kr 99,-
Sett maksimumkort:	kr 76,-



 Bestill på posten.no/frimerkebutikken eller benytt kupongen i bladet.

Nytt prestisjehefte:

Norske biler

Årets prestisjehefte handler om et lite kjent stykke norsk industrihistorie.

Det har aldri vært særlig stor produksjon av biler i Norge, men det har vært flere forsøk. I årets prestisjehefte kan du lese historien om noen av forsøkene på å etablere Norge som bilprodusent.

Fire utvalgte

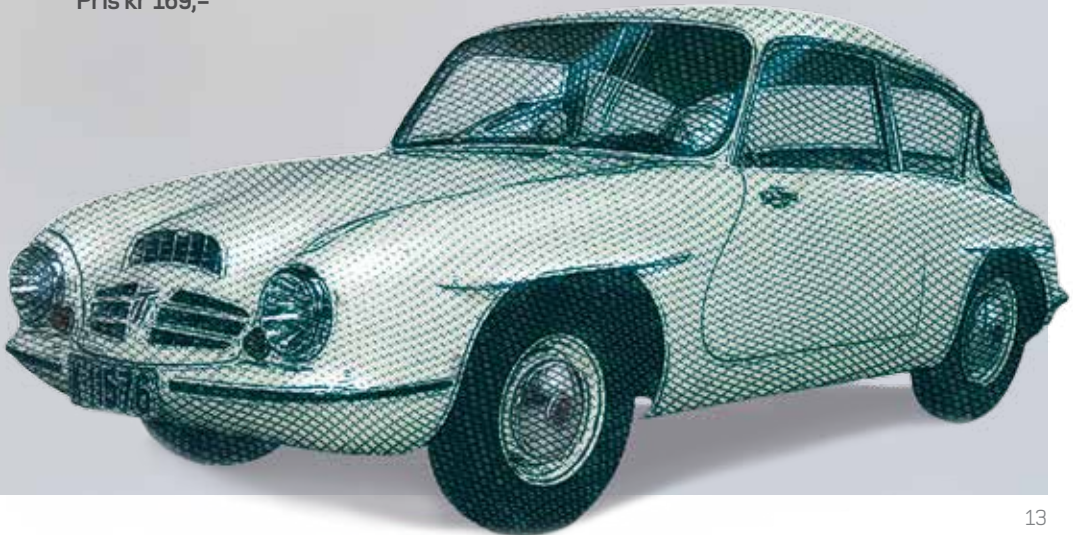
Det elegante prestisjeheftet er på 30 sider og forteller historien om forsøkene på å etablere produksjon av biler i Norge. I samarbeid med Norsk Vegmuseum har vi valgt ut fire modeller som er avbildet på frimerkene. Det er Mustad «Giganten» fra 1917, Bjering fra 1921, Troll fra 1956 og en Think-modell fra 1998.

Variant i begrenset opplag

Frimerkene er selvklebende og utgis i ruller på 100 frimerker. I prestisjeheftet er de trykt på **gummiert frimerkepapir**. Prestisjeheftet er kun trykt i 3 000 eksemplarer.

Vi tar derfor forbehold om at vi kan bli raskt utsolgt.

Pris kr 169,-





Barn i bagasjen

Livet i Bobla var en frydefull affære for en to-åring.

At vi har en norsk bilhistorie med flere ulike modeller, var ukjent for meg. Sett med dagens kjørebriller er det både kuriøst og imponerende, og sånn sett synes jeg alle de fire utvalgte er frimerkeverdige.

Min egen bilhistorie startet i det herrens år 1973, da far min hentet henne som akkurat hadde blitt min mor og meg på sykehuset, i en hvit Volkswagen 1300. Den ble kalt Folkevogn eller Boble, vår hadde amerikanske støtfangere. På min aller første tur i det tyske gliset var jeg stille. Siden ble det mange turer for å roe kolikktrafikken som hadde rushtid i magen min om kvelden.

Da jeg var to år reiste vi med Bobla hele veien fra Mosjøen til Gjøvik (har søskenbarn der, ja). Gikk ikke akkurat unna. Motoren var bak, og bagasjerommet foran. Det var også et mini bagasjerom bak bakseteryggen, der jeg elsket

å ligge. Man kan forestille seg en overskrift i dagens medier: «Jente (2) sov i bagasjerommet. Foreldrene satt foran og røykte.» Men utrolig nok gikk det bra med de fleste av oss som ble født på denne tiden.

Jeg kan ikke fri meg fra tanken på hvor «min» første bil befinner seg i dag. Kanskje eies den av en entusiast, som pusser og gnikker og bruker feriene på veteranbiltreff, der sjeldne reservedeler bytter eier. Kanskje befinner den seg slett ikke, men endte sitt liv på de kondemnertes kirkegård. Minnene lever videre. Så også minnene om de fire norskproduserte bilene, om man har vært så heldig å ha sittet i en slik.

Hege Grubben



Hege er utdannet journalist og jobber som Social Media Manager i Posten Norge. Opprinnelig mosjøværing, men bor i Oslo. Hege ser med skråblikk på våre frimerkeutgivelser.

Noen du mangler?

Vi hjelper deg med å komplettere din Norgessamling, og viser deg hvor i Norgesalbumet frimerkene skal stå.

I de foregående utgavene av Frimerkeposten tilbød vi frimerkene som er avbildet på de første sidene i Leuchtturms Norgesalbum. I denne utgaven tilbyr vi frimerkene på side 5, 6 og 6 A i albumet. For å gjøre det enkelt, har vi avbildet albumsidene med frimerker. På bildet har vi gitt hvert frimerke et nummer, som du vil finne igjen på bestillingskuponen i bladet. På denne måten kan du være trygg på at frimerkene settes på rett sted i albumet.

Flere av frimerkene i dette tilbudet har vi kun i et begrenset antall, og må derfor ta forbehold om at vi kan bli utsolgt.

Du har kanskje ikke et Norgesalbum ennå? Benytt sjansen, og bestill ditt eksemplar av bind I (1855-1979) i dag.



Bestill på posten.no/frimerkebutikken
eller benytt kupongen i bladet.

NORGE

1866/90

Braktmerker + Utskåret Posthorn i Iskrylle — Definitive Series "Unfranked Posthorn" printed in typography
Ramseshaugde 20 mm — Height of frame 20 mm



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11

1886/93 Posthorn (20 mm.)

1	NK 49 I	1 øre olivenbrun, vm. IV - samme, stemplet	250,- 175,-
2	NK 49 II	1 øre brungrå, vm. I - samme, stemplet	165,- 75,-
3	NK 50 a	2 øre oransjebrun, liggende vm. - samme, stemplet	75,- 75,-
4	NK 51 I	3 øre oransje, vm. IV, stemplet	440,-
5	NK 51 IIc	3 øre oransjegul, vm. I, stemplet	200,-
6	NK 51 IIb	3 øre guloransje, vm. I, stemplet	95,-
7	NK 51 IVAa	3 øre gul, vm. I, stemplet	95,-
8	NK 52 I	5 øre grågrønn, vm. IV, stemplet	35,-
9	NK 52 IIb	5 øre blågrønn, liggende vm. I, stemplet	15,-
10	NK 52 IIb	5 øre gressgrønn, liggende vm. I, stemplet	40,-
11	NK 52 IVA	5 øre grønn, liggende vm. I, stemplet	15,-

1886/93 Posthorn (20 mm.)

12	NK 53 I	10 øre brunkarmin, vm. IV, stemplet	50,-
13	NK 53 II d	10 øre rød, vm. IV, stemplet	25,-
14	NK 53 IIIa	10 øre anilinrød, vm. IV, stemplet	15,-
15	NK 53 IIb	10 øre anilinrosa, u/ vm, stemplet	10,-
16	NK 53 IVb	10 øre rød, liggende vm. I, stemplet	10,-
17	NK 53 V	10 øre matt karmin, liggende vm. I, stemplet	25,-
18	NK 53 VI	10 øre karminrød, liggende vm. I, stemplet	10,-
19	NK 53 VII t.1	10 øre karminrosa, liggende vm. I, stemplet	15,-
19	NK 53 VII t.2	10 øre karminrosa, liggende vm. I, stemplet	200,-
20	NK 53 VIII	10 øre karminrød, liggende vm. I, stemplet	140,-
21	NK 54 I	20 øre matt blå, vm. IV, stemplet	40,-
22	NK 54 IIa	20 øre lys ultramarin, vm. IV, stemplet	25,-
23	NK 54 III t.1	20 øre blå, liggende vm. I, stemplet	25,-
23	NK 54 III t. 2/3	20 øre blå, liggende vm. I, stemplet	700,-
24	NK 54 IV	20 øre blå, liggende vm. I, stemplet	15,-
25	NK 54 V	20 øre blå, liggende vm. I, stemplet	15,-
26	NK 55	25 øre, stemplet	125,-



1886/93 Posthorn (20 mm.)

27	NK 50 b	2 øre mørk brun, stående vm., stemplet	75,-
28	NK 50 c(F)	2 øre rødbrun, stående vm., stemplet	*)
29	NK 50 c	2 øre brun, liggende vm., stemplet	165,-
30	NK 51 IIa	3 øre oransje, vm. IV, stemplet	180,-
31	NK 51 IIb	3 øre oransje, vm. I stemplet	1700,-
32	NK 51 IIIa	3 øre gul, vm. I, stemplet	80,-
33	NK 51 IVAb	3 øre oransjegul, vm. I, stemplet	65,-
34	NK 52 IIa	5 øre smaragdgrønn, vm. IV, stemplet	50,-
35	NK 52 IIc	5 øre blågrønn, stående vm. I, stemplet	100,-
36	NK 52 IIIa	5 øre gulgrønn, liggende vm. I, stemplet	45,-
37	NK 53 IIa	10 øre brunkarmin, vm. IV, stemplet	40,-
38	NK 53 IIbX	10 øre lillarød, vm. II, stemplet	*)
39	NK 53 IIbY	10 øre lillarød, vm. III, stemplet	40,-
40	NK 53 IIc	10 øre lillarød, vm. IV, stemplet	*)
41	NK 53 IIId	10 øre anilinrød, liggende vm. I, stemplet	10,-
42	NK 53 IVa	10 øre anilinrød, stående vm. I, stemplet	90,-
43	NK 53 IVc	10 øre matt karmin, liggende vm. I, stemplet	85,-
44	NK 54 IIb	20 øre grålig ultramarin, liggende vm. I, Stempelt	*)
45	NK 54 IIc	20 øre grønneblå, liggende vm. I, stemplet	175,-
46	NK 54 IIId	20 øre ultramarin, liggende vm. I, stemplet	175,-
47	NK 54 IIe	20 øre lys ultramarin, stående vm. I, stemplet	175,-

Frimerkene tilbys med forbehold om at vi kan bli utsolgt.

*) Ikke på lager



21 millimeter til venstre og 20 millimeter til høyre.

EN MILLIMETER MINDRE

POSTHORN: I 1886 hadde Centraltrykkeriet i Christiania overtatt trykkingen av norske frimerker. Trykkklisjéen ble nå framstilt på en ny måte, og merkebildet ble derfor ca. en millimeter mindre enn på de foregående utgavene, derav benevnelsen «20 mm». Det første posthornmerket ble tegnet av arkitekt Wilhelm von Hanno allerede i 1871. Det har gjennom tidene kommet tallrike utgaver. Den generelle utformingen er endret kun i beskjeden grad, mens det er stort mangfold i farger og verdier.

Innenfor de offisielle utgivelsene finnes det et stort antall varianter, særlig på grunn av tidligere tiders graverings- og trykkemetoder. Dette har gjort merkene til et yndet spesialfelt for filatelister. Det er utviklet en egen terminologi for beskrivelse av detaljene i merkene og varianter/feil som finnes, og det finnes omfattende litteratur om frimerkene. Posthornet var med få unntak enerådende som motiv på norske frimerker helt fram til 1922, men lever fremdeles i beste velgående!





Kinas tollpost

Kina var lenge et lukket land og vestlige makter gjorde mye for å sikre seg handel og innflytelse i keiserriket.

Innflytelsen var avhengig av at handelen måtte være lønnsom for alle, men engelskmennene hadde problemer med å finne varer kineserne ønsket å kjøpe. Her kom imidlertid opiumens narkotiske virkninger til god hjelp. Mellom 1821 og 1837 ble Englands import av opium til kinesiske kunder femdoblet.

Første opiumskrig

Keiserriket likte dårlig Storbritannias omfattende «langing» av opium, og konflikten førte i 1839 til den første opiumskrigen mellom Kinas Qing-dynasti og

Storbritannia med sitt Ostindiske kompani. Da den britiske flåten ankrete opp med kanonene rettet mot Nanjing, ble Kina tvunget til å sende Qing-dynastiets fremstående embedsmannen Qiying til fredsforhandlinger med engelskmennenes Henry Pottinger. Nanjingtraktaten, som gjorde slutt på denne krigen, ble undertegnet 29. august 1842.

Mellom Qiying og Pottinger oppsto det et nært vennskap. Det kan ha medvirket til traktatens svært ubalanserte innhold. Kina måtte åpne flere havner for engelsk handel og England fikk rett til å ha

England, Tyskland, Russland, Frankrike og Japan deler kaken Kina, i følge «Le Petite Journal» 1898. Den kinesiske keiseren kan bare følge forferdet med.



Qingdynastiets forhandler Qiying (1787-1858).



Nanjingtraktaten utarbeides om bord på orlogsfartøyet Cornwallis.

konsulater i havnebyene. Dette var opprinnelsen til systemet med de såkalte «traktathavnene», som etter hvert kom til å omfatte flere havner og byer. Videre måtte Kina overlate Hongkong til Storbritannia og betale 21 millioner sølv-dollar for ødelagt opium, innfrielse av gammel engelsk gjeld og engelske krigsutgifter.

Taipingopprøret

Nanjingtraktaten var den første av flere ubalanserte traktater Vesten påtvang Kina i denne perioden. En annen var Kantonavtalen Qiying forhandlet frem med Sverige og Norge i 1847. Hvor dyktig Qiying var som forhandler er det delte meninger om, og heller ikke keiseren var udelt fornøyd. I 1858 ble Qiying arres-

tert og dømt til døden, men fikk i stedet lov til å ta sitt eget liv. Nanjingtraktaten var ikke vellykket for noen av partene, og en reaksjon måtte komme. Men ingen kunne ha forestilt seg det som nå hendte. Taipingopprøret (1850-1864) ble en av verdenshistoriens blodigste konflikter og kan ha kostet opp mot 30 millioner mennesker livet.

Vellykket samarbeid

I dette kaoset brøt det keiserlige kinesiske tollvesenet sammen. Organisasjonen hadde sørget for gode inntekter til keiserdømmets forvaltning, og at dette ikke lenger fungerte var alvorlig. I et samarbeid mellom vestlige interesser og keiserdømmet ble det i 1854 etablert en ny tollforvaltning med



navnet Imperial Maritime Customs Service. Ledelsen av organisasjonen skulle finnes blant vestens representanter i traktathavnene, men slik at organisasjonen skulle tjene og arbeide for det kinesiske imperiet.

Organisasjonen fikk raskt stor makt og et omfattende ansvar. Den sto ikke bare for innkasseringen av toll og andre fiskale avgifter til den keiserlige forvaltningen, men fikk også ansvaret for havnene og navigasjonen langs Kinas kyst. Organisasjonen kom til å ivareta det meste av kontakten mellom keiserdømmets ledelse og Vesten, og var også sterkt involvert i utdannelsen av Kinas diplomater. Tolletaten ble svært internasjonal med ansatte fra mer enn 20 land, deriblant også mange fra Norge. Den hadde gode



Robert Hart (1835–1911). Karikatur fra 1894.

ROBERT HART

ADLET: Robert Hart ble født i Ulster i Irland 20. februar 1835. Hans karriere fikk for alvor fart da han startet sin utdannelse som diplomat ved visekonsulatet i Ningbo 1854. Han skaffet seg gode forbindelser, både med de keiserlige makthaverne i Beijing og med de mange vestlige diplomatene som fantes i Kina på denne tiden. Keisermakten i Kina satte stor pris på Hart og ga ham en lang rekke utmerkelser. I England ble han adlet og han ble dertil høyt dekorert av mange takknemlige vestmakter, deriblant Norge, Sverige og Danmark.

1. Brev fra 1842 med stempel fra den britiske militære ekspedisjonen i Ningpo oppe til høyre. 2. 15 candarin på baksiden av brev Beijing - Dorset 1878. 3. Ulike stempler på de tre verdiene tollens utga som Kinas første frimerker. Øverst stempel fra Beijing.
4. Innenriksbrev Tientsin – Shanghai fra 1879. 5. Fra England via britisk post i Hong Kong til Shanghai 1882. 6. Fra Beijing via Tientsin til Shanghai 1879.



Fikk ny eier for 5 457 600 kroner.

VERDENSREKORD

EKSLUSIV: Før tolletaten utga sine første frimerker i 1878, ble grundige forarbeider foretatt for at utgivelsen skulle bli så vellykket som mulig. Hart skaffet flere frimerkeforslag og prøvetrykk, og noen av disse fantes i Meiso Mizuharas fantastiske samling «Chinese Customs Post» som firmaet Spink solgte i Hong Kong i 2016. Auksjonen omfattet bare 240 objekter, som til sammen ble solgt for godt over 90 millioner kroner. Et av dem var et tegnet frimerkeforslag som fikk ny eier for nær 5,5 millioner kroner. Dette er verdensrekord for et frimerkeforslag på auksjon.

kontakter, både til keisermakten og vestmaktene, og kom til å spille en avgjørende rolle i den såkalte «moderniseringen» av Kina.

Eget postsystem

For sin egen korrespondanse hadde tolletaten etablert sitt eget, effektive postsystem som ble utvidet etter hvert som handelen økte og behovet for velfungerende korrespondanse tiltok. I starten sørget dette postsystemet for kontakten mellom «traktathavnene», men man så også på mulighetene for å utvide den postale virksomheten.

Da daværende sjef for tolletaten, Horatio Nelson Ley, ble såret under opptøyer og måtte reise tilbake til England i juni 1861, ble

den irske diplomaten Robert Hart midlertidig gitt fullmakter til å lede etaten. I november 1863 ble Hart fast ansatt som etatens sjef med tittelen generalinspektør, og han fortsatte i denne stillingen helt frem til 1911. Etatens bemerkelsesverdige historie er på mange måter også historien om Robert Harts minst like bemerkelsesverdige liv og hans arbeid for Kinas utvikling.

Måltrettet

Allerede under sitt første besøk hos de sentrale keiserlige myndighetene i Beijing i 1861 foreslo Hart å åpne tollvesenets postsystem for den kinesiske allmenheten. Tollens postsystem skulle omdannes til et landsdekkende, alminnelig post-

system etter mønster fra den engelske postreformen i 1840. Dette hadde gitt oss enhetsportoene og forhåndsbetaling av sendinger kvittert med frimerker pålimt forsendelsene. Myndighetene i Beijing var imidlertid ikke modne for forslaget, og viste blant annet til at Kina allerede hadde mange, lokale postorganisasjoner. Dertil kom at flere vestlige land hadde opprettet sine egne postkontor, blant annet i «traktathavnene».

Postsystem for alle

Robert Hart var en fremragende diplomat med svært gode og vidstrakte forbindelser, både til keiserrikets maktapparat og til vestlige lands myndigheter. Han kunne relativt uhindret holde



1



2



3



4



5



6

tolletaten og postsystemet i gang, selv i de urolige tidene Kina gjen-nomgikk på denne tiden. En lang-siktig strategi ga etatsens post-system en rivende utvikling, og etter hvert overtok tollens post en stadig større del av postbefordringen i landet. I 1878 kunne Hart åpne tolletatens posttjenester for den kinesiske allmennheten. Dette skjedde i prinsippet uten at de lokale, kinesiske postorganisasjonene og de utenlandske post-kontorene formelt ble berørt. Kinas første alminnelige post-system var skapt.

Frimerker utgis

Samtidig ble det fastsatt portotakster for tollens postbefordring, og det ble utgitt frimerker i verdiene

1 candarin grønn, 3 candarin rød og 5 candarin brungul. Trykkingen ble foretatt hos tolletatens eget trykkeri i Shanghai. På grunn merkenes motiv kaller samlerne gjerne disse merkene for «store draker». I 1885 utga tolletaten tre nye frimerker med de samme verdiene, og etter motivet kalles

disse merkene «små draker». I 1894 sto tolletaten for utgivelsen av en frimerkeserie med ni verdier for markeringen av keiserinnemorens 60-årsdag, og da keiserriket selv skulle overta postvirksomheten i 1896 måtte man bruke merker utgitt av tolletaten i 1894 med svart overtrykk.

ØRN GRAHM

er utdannet jurist, og er lidenskapelig interessert i frimerker. Han skriver om frimerker både i Norge og Norden, og hans artikler er også etterspurt i den engelskspråklige delen av frimerkeverdenen.





NY PRESIDENT

På Norsk Filatelistforbunds årsmøte i Fredrikstad i juni ble Frank Gilberg valgt til ny president. Vi gratulerer!

Flotte sykkel- frimerker

Ragnar Aalbus
frimerker til sykkel-
VM ble godt mottatt
av både samlere
og portobrukere.

LANSERING: Frimerkene ble
utgitt 16. juni, men allerede
31. mai ble de overrakt sykkel-
president Harald Tiedemann
Hansen av frimerkedirektør
Halvor Fasting.



KVALITET ER VIKTIG

I en artikkel i Finansavisen i august kunne vi lese at frimerkesamling fortsatt kan gi god avkastning. Sjeldne merker og frimerker med høyt kvalitet er de som holder seg best i verdi.



Populært frimerke

Magnus Rakeng fikk mye ros for frimerket han designet til Fredrikstads 450-årsjubileum.

LANSERING :Frimerket viser byens grunnlegger kong Fredrik II i Gamlebyen i Fredrikstad, med en fot i fortiden og en i nåtiden.

Fredrikstad 450 år

Tirsdag 12. september var selve jubileumsdagen for Fredrikstads byjubileum.

Kommunen har satt sammen et rikholdig jubileumsprogram for hele 2017, som ble toppet med Frederikfesten fra 9. til 17. september.

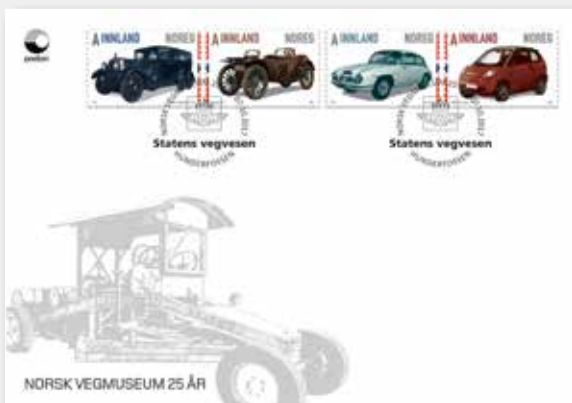
Jubileumskonvolutt

Posten har laget en egen konvolutt med flyfoto fra Fredrikstad, frankert med jubileumsfrimerket og stemplet med et eget jubileumsstempel.

Pris kr 50,-



Bestill på posten.no/frimerkebutikken
eller på kupongen i bladet.



Norsk vegmuseum 25 år

Norsk vegmuseum ble etablert i 1992 ved Hunderfossen, nord for Lillehammer.

Det omfatter en stor museumspark med vegsystemer, anlegg, maskiner, utstyr og eldre bygninger samt flere tusen kvadratmeter innendørs utstillinger. Museet er nærmeste nabo til Hunderfossen Familiepark, åpent hele året og har gratis inngang.

Til 25-årsjubileet har vi laget en egen konvolutt frankert med de nye bilfrimerkene, stemplet på frimerkenes utgivelsesdag.

Pris kr 80,-



Sykkel-VM i Bergen

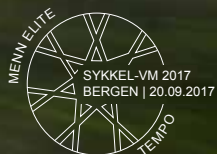
Fra 16. til 24. september ble sykkel-VM arrangert i Bergen og omegn.

Posten var til stede med egen konvolutt og egne stempler til hver dag under mesterskapet.

Pris sett 9 konvolutter: kr 450,-



Bestill på posten.no/frimerkebutikken
eller benytt kupongen i bladet.



Kjempetilbud på Norgesalbum

Bestill et komplett sett med Luksus Norgesalbum og spar hele kr 699,-*

Frimerkesamlingen din fortjener den beste oppbevaring. Med et Norgesalbum bevares frimerkene trygt mot skader samtidig som du enkelt holder oversikten over samlingen.

Nye albumark

Du kan abonnere på albumark til ditt Norgesalbum. Prisen varierer med antall frimerker som er gitt ut det aktuelle året, men ligger normalt på i underkant av kr 200,-. Årlig utsending er i mai - benytt bestillingskupongen!

Norgesalbum bind I (1855-1979)	kr 1 399
Norgesalbum bind II (1980-2009)	kr 1 499
Norgesalbum bind III (2010-2016)	kr 699
Komplett sett bind I-III - TILBUD!	kr 2 898*)





* For å benytte deg av dette spesialtilbudet, benytt bestillings-
kupongen eller send oss en e-post: frimerketjenesten@posten.no.
Din bestilling må være oss i hende senest 30. november.

Nytrykk



Valørene 1 kr og 40 kr i serien med posthorn-frimerker (NK 1421 og NK 1831) er kommet i nye opplag. Dette er første gang 40 kr-valøren kommer på selvklebende papir. For 1-kronesmerket er det ingen kjente

endringer i papir eller tagging fra foregående opplag. Frimerkeheftet Norske fyrstårn med Europaporto (NK 1910-1911) har også kommet i nytt opplag. Det er ingen kjente endringer fra foregående opplag.

Frimerke

NK 1421, 1 kr
NK 1831, 40 kr
NK 1910-1911 A-Europa

Trykkdato

17.05.2017
07.02.2017
15.05.2017

Første bruksdato

28.08.2017
17.08.2017
07.07.2017

Kjempetilbud på postbil

Grønn Volkswagen Transporter Bring Express i målestokk 1:87. Passer perfekt til modelljernbane.

Pris nå: Kun kr 19,90
(førpris kr 69,00)

