

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Artikler 1990 - 2018 i NFF-Varianten -
medlemsblad for Nordenfjeldske filatelistforening



KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

NFF-Varianten nr. 1 1990 – nr. 1 2018

Innhold

Firbent byoriginal	5	Den skandinaviske	
Trondhjem torg	6	fiskeriutstilling 1908	56
Krambodgaten	7	Gudrunhulen i Flaa	58
Trondhjem postkontor	8	Kirkegaten	60
Munkegaden/Olaf Tryggvessons		Rosenborggade	62
Gade	9	Indherredsveien	64
Trondhjem politikorps foran		Gyldenløvesgade	66
Hornemannsgården 2. mai 1902	10	Stensbakken	68
Prindsens gade	12	Elvegaten	70
Museumplass – Trondhjems		Trangfossen, Klæbu	72
Skøytebane (en sommerdag)	14	«Bjønn til Thams»	73
Trondhjem 995 år	15	Comfort	75
ILA – Ihlens Strikkeforretning	16	«Indtrønderen»	77
Hjorten	17	Dovregubben	79
ILA – Mellemilen	19	Lokomotiv på Trondheim stasjon	81
ILA – Aasveien	21	Polarskuta «Fram» ved Brattøra	83
ØYA– Elgesæther gade	22	Jernbanebroen ved Selsbak	85
Klæbu – Skydsstationen Brøttem	24	Heimdal Station	87
Automobiler på Namdalseidet	26	Hammerstrands Mølle	89
Bjørøya	28	Melhus Handelssamlag	91
Valdersunds Skipsverft	30	Rognes Stasjon	93
Fjellseter	32	Langlete Station	95
ILA – Hans Nissens gade	34	Max Raebel	97
Namsos	36	Mellemilen & Edlergården	100
Mai 1914 – Fra Bondetoget	38	Kongsberg Sølvverk	102
Ilsviken	39	Port Arthur	104
Vognmann L. Olsen	41	Trondhjem Dampkjøkken	106
Trondhjem fra Elsterparken	42	Graakalbanen 80 år	108
Udsigt fra Møllehaugen	43	Glædelig jul & Godt Nytaar!	110
Ilaparken	45	Vinteridrett	112
Skisøndag	47	9. juni 1905	114
St. Olafs gate no 10	48	Forhandlingsdelegasjonene i	
Olav Tryggvason	50	Karlstad høsten 1905	116
Henrik Spørck/Spørck & Co A/S	52	Jacob Halseths Etablissementer	118
Isidor Nielsen	54		

Kroninger på 1800-tallet og		Vognmand A. Vinje	172
Kroningsåret 1906	120	Maskinagentur 100 år (2011)	174
Kroningen 1906	123	Nidar 100 år	176
Kroningen 1906 – Olaf		I. I. Siem	178
Tryggvessons Gade	126	Klubselskabet Harmonien 200 år	180
Barnehjælpsdagen 1906	129	Skradikveita a'lias Gjeitveita	183
Vinteridrætsstevnet 1907	130	Dagbladet Nidaros	185
A. Bruns Boghandel	132	Kvinnelige skihoppere i	
Trondhjems Torv	134	Gråkallbakken	187
Julehilsen fra Trondhjem	136	Trondhjem-Støren jernbane 150 år. –	
Graakallen 1904	139	Lundemo Stasjon	190
Den Skandinaviske		Trondhjem 20. mai 1914	192
Fiskeriutstillingen i 1908	140	Glædelig Jul og Godt Nyttår fra	
Thamshavnbanen 100 år	142	A. Dahl	194
God Jul & Godt Nytt År	144	Skistua	196
H. Hanssen & Søn A.S	146	D/S «Herlaug»	198
Bernhard Brønne A.S		Bakke kirke – 300 år	200
Ullvarefabrikk	148	Fæmund II – 110 år	202
Trondhjems Aktieteglverk	150	Christoffersens Barber- og	
«Godt Aar». Hilsen fra Grønland		Friseursalon	204
i 1888	152	Trøndelag Teater 200 år	206
På vinterføre i marka	154	Nekolai Dahl	210
NTH 100 år	156	A. Holbæk Eriksen & Co	213
Onsøens Meieri	158	Bakke Reperbane & Basaren	
Thronhjems Domkirke	160	på Bakke	215
Grønlia	162	Rosenborgbrannen	218
“Græsbanen” på Sorgenfri	164	M/B Bonny. Svigerfars båt	220
Carl Cederström. Flyoppvisning		Godt Nytaar!	222
over Trondheim i 1911	166	M/B Bonny – - de siste år	224
Glædelig Jul og Godt Nytaar!	168		
Trondhjems Papir & Papfabrik	170		

I Nordenfjeldske filatelistforenings medlemsblad, NFF-Varianten, hadde Jon Kvistedal i årene 1990 til 2018 en artikkelserie som het “Kort om postkort”. Bladet har i alle årene utkommet 4 ganger i året. Tilsammen ble dette 113 artikler.

I hver artikkel tok Jon for seg et kort i sin rikholdige samling av postkort fra Trondheim og Trøndelag, og skrev om hva bildet på kortet kunne fortelle. Av og til brukte han flere kortbilder.

Disse artiklene er interessante og har verdi også etter den gang de ble skrevet. Jon og jeg hadde et prosjekt med å lage en samling av disse artiklene. Dessverre ble vi pga. hans sykdom ikke ferdig med dette da han døde i september 2020. Etter avtale med hans kone, Randi, har jeg gjort samlingen ferdig. Det er hyggelig å kunne gjøre dette og minnes en god venn.

I alle disse årene er det Trygve Karlsen som har vært redaktør for NFF-Varianten, og han har også vært grafisk designer for bladet hele tiden! Artikkelen i nr. 2/2015 er det redaktøren selv som har skrevet – som vikar.

Artiklene fram til nr. 4 i 2009 er skannet fra bladene. Etter dette nummeret har jeg fått datafiler med artiklene fra Trygve. I de artiklene som er skannet, er noen av bildene erstattet med nye skanninger av kortene og originale skanninger fått av Jon og Trygve. Resten av bildene er skannet fra bladene. Mange av bildene er forbedret. Artiklene fortsatte ofte på en ny side. Sidehenvisningene nederst i teksten er til sidetall i NFF-Varianten - ikke til sider i denne samlingen.

Trondheim i april 2021.

Knut L. Vik



Jon i Bymarka,
14. desember
2016.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JONE. KVISTEDAL



Trangfossen, Klæbu

Denne gang har jeg tatt en kort av-stikker til Klæbu. Kortet, som er basert på et fotografi av A. Chr. Hassel, er utgitt av B. R. Skjeflo, Heimdal (nr 24). Det er ikke brukt, men jeg antar at det er fra ca 1910. Sentralt i motivet er gammelbrua over Trangfossen og hesteskysen under hengeberget. Skyskaren er Hjulstad, som var ansatt ved skystasjonen på Brøttem (se NFF-Varianten nr 3/93).

I 1874 ble hovedveien Heimdal – Moen tatt inn i statens veiplan. Samme året ble det lokale "Bomselskapet" etablert med det formål å bygge vei videre fra Moen til Brøttem. Dette prosjektet skulle finansieres ved innkreving av bompenger. Allerede i 1874 ble brua over Trangfossen åpnet.

Motivet med veien og brua over Trangfossen er gjengitt allerede i Trondhjem Turistforenings "Tourist Guide" fra 1893. Den gang passerte mange turister her på rundreise Trondhjem – Heimdal – Brøttem – over Selbusjøen med D/S Telegraf – Selbu – med retur via Hommelvik.

Stedet er sikkert kjent av mange, selv om det ikke ser akkurat slik ut i dag. Kommer en til Trangfossen er det ingen foss her, men stillestående vann. Ved regulering av Selbusjøen bygde Trondheim E-Verk i 1936 en dam i elva nedenfor fossen. Gammelbrua ble allerede i 1932 erstattet med en moderne betongbru, og hengeberget ble fjernet for en 20 års tid siden.

Takk for assistanse går denne gang til Lars Braa, formann i Klæbu historielag.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



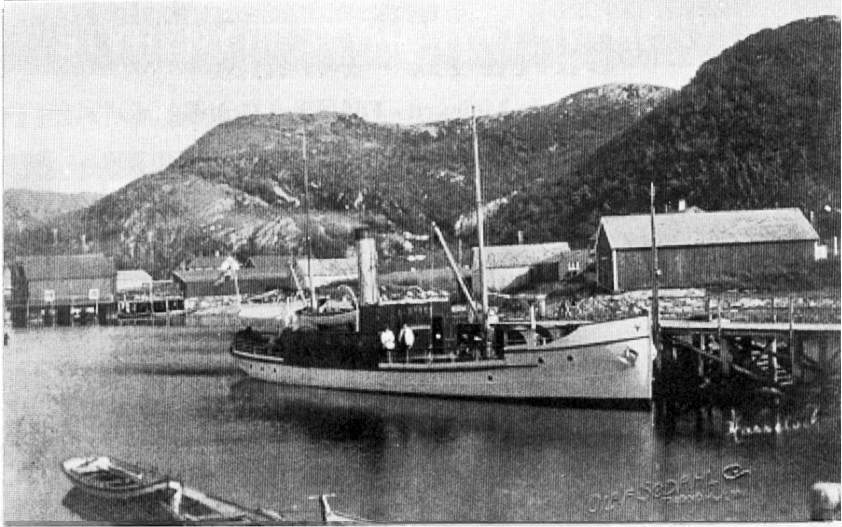
“Bjønn til Thams”

I denne og kommende utgaver av NFF-Varianten vil jeg forflytte meg bort fra Trondhjems bygater til transportmidler til sjøs og på land. Jeg har valgt å starte med dette kortet som viser “Bjørnen” ved kai utenfor jernbanestasjonen. Kortet har ingen annen identifikasjon som kan lede tilbake til utgiver enn tallet 5920 nederst til venstre i bildet. Kortet er stemplet “Stjørdalen 26 VIII 01”.

“Bjørnen” ble bygd i 1866 i Gøteborg. Båten var på 60 bruttotonn, var 77 fot lang og hadde en maskin som ytet 18 nominelle hestekrefter. Den var kontrahert av et interesseselskap fra distriktene ved Bergen, og den gikk i rute Bergen – Midthordland – Hardanger inntil den etter ca 10 års drift ble avløst av et nytt, større skip med samme navn.

“Bjørnen” ble kjøpt av M. Thams & Co i Meldal, og den ble våren 1876 satt inn i ruten Trondhjem – Ørkedalsøren – Gjedestranda – Hevne – Skjørnen – Rissen. “Bjørnen” eller “Bjønn til Thams” som den kom til å hete på folkemunne, var lett kjennelig på en stor hvit T i skorsteinen. Den fortsatte trofast i samme rute i mange år.

I siste halvdel av 1880-årene ble båten påbygd i høyden til 65 bruttotonn, og maskinkraften ble øket til 21 nominelle hestekrefter. Forbedringene ble utført for å møte konkurransen fra nye og bedre dampskip som stadig dukket opp på fjorden. Det lyktes ikke helt. “Bjørnen” nedtrappet gradvis sin virksomhet og ble i 1909 satt inn i ruten Trondhjem – Thamshavn. Men da var Thamshavn-



“Bjørnen”

banen åpnet og trafikken på Trondhjem besørget av den nye “Orkla”. Etter hvert gikk “Bjønn til Thams” derfor over til å utføre forskjellige oppdrag for Thams på fjorden (bl.a. til lakseoppkjøp), inntil den ble borte fra skipsregisteret en gang etter 1914.

Etter at Thams & Co solgte “Bjørnen” fortsatte den likevel å gjøre tjeneste i

mange år som transportbåt for anleggsarbeidere ved Agdenes Festning. Dette korte viser en hvitmalt “Bjørnen” ved kai i Hasselvika. Kortet er utgitt av Olaf Sødahl Co i Trondhjem. Det er ikke brukt, men det er sannsynligvis produsert tidlig på 20-tallet.

Fakta om “Bjørnen” har jeg hentet fra “Gamle Dampen” av Olaf T. Engvig.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



“Comfort”

Elin er eier av kortet jeg har valgt å vise denne gang: “Jonsvandet. Udsigt fra Mölmansö”. Kortet er videre merket “98134 J & Co No.150”, og på baksiden “Imp”. Skrivemåten av bokstaven ø viser at trykkingen ikke er foretatt i Norge. Ikke desto mindre har jeg det samme kortet uten påtrykket “Imp”. Jeg har også et fotografisk kort med eksakt samme bilde stemplet på forsiden “Johan F. Svendsen, Trondhjem, Enebrtg”. Kravet om enerett ser det altså ikke ut til å være tatt hensyn til. De tre kortene er ubrukte.

Området rundt Jonsvannet var tynt befolket, og det var relativt gode veiforbindelser. Fastboende hadde derfor ikke noe umiddelbart behov for dampskipsfart på vannet. Likevel ble dampskibet “Comfort” av Trondhjem satt i drift ved århundreskiftet. “Comfort” var bygget av tre i

Kristiania i 1890. Båten var 32 fot lang, 6,6 fot bred, 3 fot dyp og var utyrt med en kullfyrt høytrykksmaskin på 50 pounds arbeidstrykk. “Comfort” hadde sertifikat for 25 passasjerer. Eier og fører var Kristian Kragmo.

Kragmo opererte i samarbeid med restauratør Karelius Svendsen som drev gjestgiveri ved Kuset og på Møllmannsøya. “Comfort” gikk vanligvis lystturer på lørdager og søndager i sommermånedene, men kunne også chartres for turer på andre tidspunkt. Underholdning ombord ble gjerne besørget av Blind-Bernt på akordium. Dette var på den tid da velstående Trondhjemmere og turister tok turen opp fra byen i landauere. Det var langt mer behagelig ta båt de siste 5 km fremfor å fortsette på en humpete landevei. 1909 var

Forts. side 7

Kort om postkort

Forts. fra side 6

“Comfort”s siste sesong på Jonsvannet, da hadde drosjene tatt over trafikken.

På bildet kan vi se fører og noen få passasjerer ombord, og en mann står på brygga og holder båten i ro mens en familie på fire står på land og venter på å få komme ombord. Til høyre for brygga kan vi se stevnen på en robåt stikke frem.

Rundt første verdenskrig var en annen liten passasjerbåt med navnet “Trygg” i drift på Jonsvannet. Det ble ingen suksess. Jeg har to kort, henholdsvis “Parti ved Leksdalsvannet, Fisknes” og “Parti ved Leksdalsvannet, Høgberga”, begge med “Trygg” som hovedmotiv. Sannsynligvis er dette samme båt. Kortene er utgitt av Leksdalsv. Baatlag i 1917. Kan noen bekrefte min antagelse ?

Fakta har jeg denne gang hentet fra “Innsjødampen” av Olaf T. Engvig.

forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

«Indtrønderen»

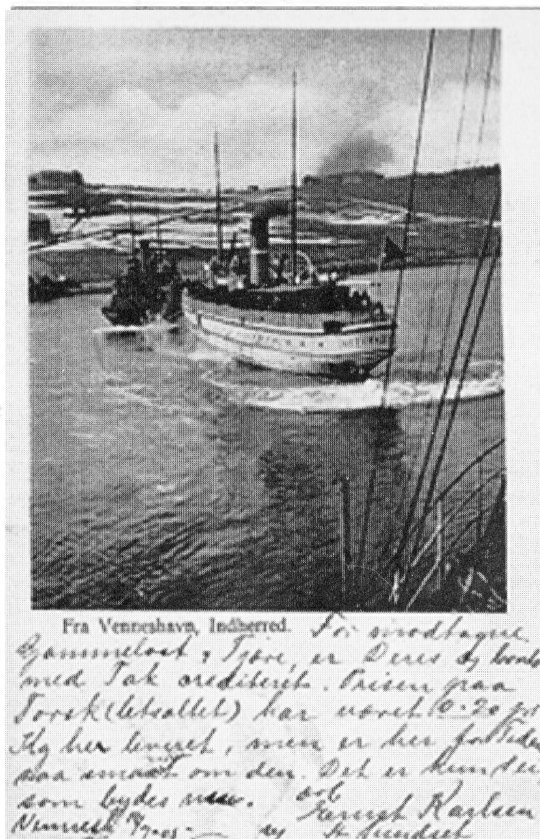


Fig. 1

Et kort med motiv "Indtrønderen" på vei inn i kanalen under Skansenbrua er kjent av mange. Kort jeg har sett, er alle brukt på 20-tallet. Da var "Indtrønderen" forlengst overtatt av Namsos Dampskibsselskab og gikk i rute Trondhjem-Namsos. Kortet jeg har valgt å vise denne gang er av eldre dato med udelt bakside. Fig. 1 viser

"Indtrønderen" på vei ut fra kai i Venneshavn i Indherred. Foran legger en annen båt ut fra kai, og bildet er tatt fra en tredje båt. Utgiver er ikke angitt.

Kortet, som er pent stemplet "Indherreds Postexpd. A 18 VII 05" (fig. 2), er sendt til firma O. Røskaft på Støren. Teksten lyder: "For motagne Gammelost & Tjære, er Deres Conto med Tak krediteret. Prisen paa Torsk (letsaltet) har været 0,20 pr Kg her leveret, men er her for tiden saa smaat om den. Det er kun sei som bydes nu. Ærb Ernst Karlsen v/A. Sundset. Venneshavn 18/7-05".

"Indtrønderen" ble bygget ved Aker mek. verksted i 1889 for det nyetablerte Indtrøndelagens Dampbaadsamlag. Lengden var 122 fot, tonnasjen på brutto 205 tonn (netto 123 tonn), og båten var utstyrt med en trippel ekspander-motor på 300 hestekrefter.

Med "Indtrønderen" ble en ny tid innledet i dampskipsfarten på Trondhjemsfjorden. Den var vakkert og luksuriøst innredet, spesielt uvanlig var det at et piano hørte med til interiøret. Båten gjorde en for datiden imponerende hastighet av 12 knop, mens konkurrentene bare maktet 8-9 knop. Med en imponerende presisjon

Forts. side 7

Kort om postkort Forts. fra side 6

holdt "Indtrønderen" også den stramme ruta selv i tjukk tåke når de andre la seg for.

Etter et år med skarp konkurranse var alle så utmattet at et samarbeid kom i stand. Kreftene ble forenet og rettet mot trafikk på ytre fjord, Orkdal og Namsos. "Indtrønderen" var større enn konkurrentene. Grunnet sine fortrinn ble båten derfor satt inn i ruten på Namsos.

Gjennom forskjellige samarbeidsformer kom "Indtrønderen" over i Indherred Aktie i 1900, hvor den fortsatte i Namsos-ruten. Foren periode var båten bortleidd til Nordenfjeldske Dampskibsselskab for trafikk

på Finnmark. I 1914 ble "Indtrønderen" solgt til Namsos Dampskibsselskab. I 1928 ble båten overtatt av Ofoten Dampskibsselskab i Narvik og døpt om til D/S "Skogøy", døpt om i 1953 til D/S "Tjeldøy", og skiftet navn i 1954 til D/S "Tangstad". I 1958/1959 ble båten bygget om til lasteskip, men allerede i 1960 er båten rapportert opphugget.

"Indtrønderen" fikk et langt liv på hele 70 år i tjeneste under mange eiere. Desverre ble hennes alderdom ikke like glamorøs som hennes første år.

Fakta denne gang har jeg som så ofte tidligere hentet fra "Gamle Dampen" av Olaf Engvig. Forts.

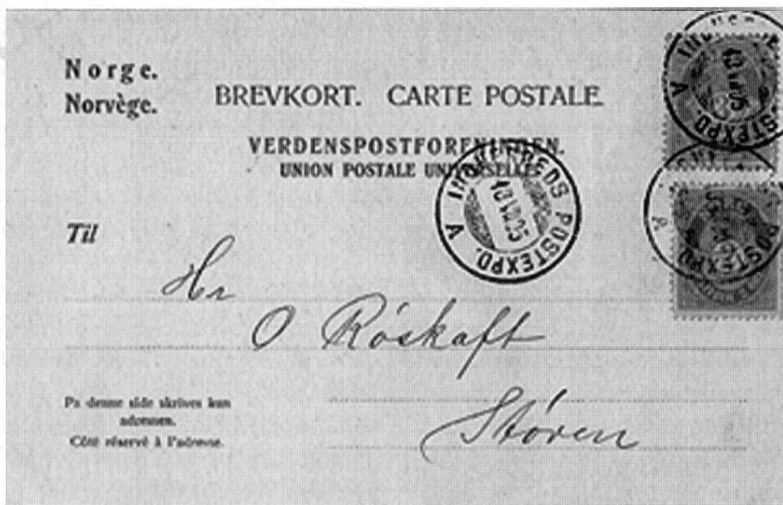
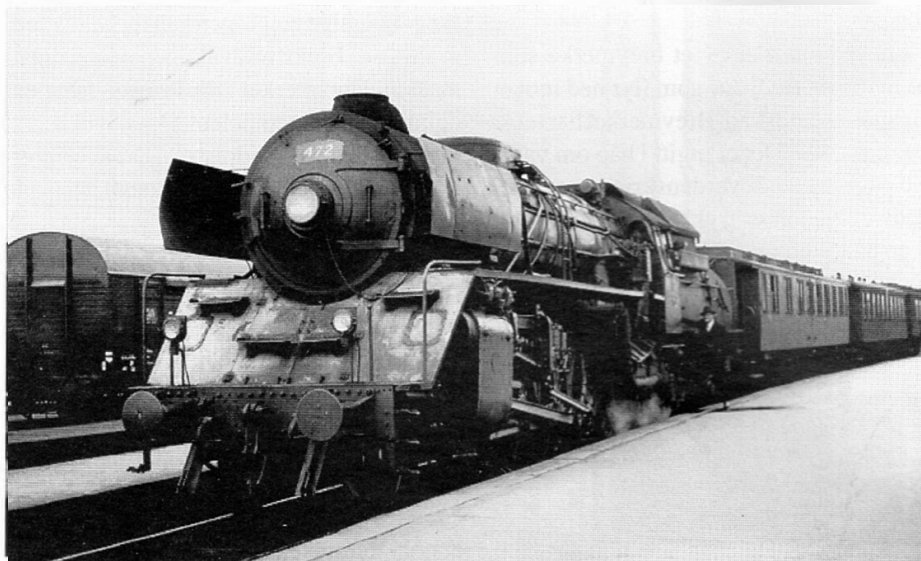


Fig. 2

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Dovregubben

Dette kortet kjøpte jeg på en auksjon i 2000. Katalogbeskrivelsen var: "Lokaltog Støren-Trondheim på stasjon i Trondheim. Nært motiv av lokomotivet. Prima fotokort ca 1940".

En tidligere eier har skrevet på baksiden "Norwegian 2.8.4 on local train to Støren at Trondheim".

Kortet er et privat fotokort i lite format. Omtalen ovenfor er bare delvis korrekt. Bildet av Dovregubben nr 472 er tatt på Trondheim stasjon i 1949. Hvis prentesvarten farer lempelig frem vil en kunne se en mann i mørk dress og vest med klokkekjede, med den ene foten på stigetrinnet til lokomotivet. Han er i samtale med lokføreren som stikker hodet ut. Lengre bak er en annen person klar til å entre sin vogn. Noe damp siver ut av

lokomotivet, og det er sannsynligvis ikke lenge igjen til avgang.

Dovregubben ble satt inn på strekningene med de største stigningene som Trondheim – Otta, ikke som lokaltog. Det var nok ingen lett jobb å være fyrbøter i de lange stigningene opp til Hjerkin (lokomotivet alene veide ca 100 tonn). Der var det etterfylling av vann før de tok fatt på den lettere del av reisen. I tillegg til øvrige fortrinn hadde Dovregubben en fremragende akselerasjonsevne, noe som kom godt med når det gjaldt å holde rutetidene. Den gang var det mange stasjoner å stoppe på underveis.

NSB iverksatte tidlig på 30-tallet konstruksjon av et nytt hurtigtog for

Forts. side 46

Kort om postkort

Forts. fra side 6

Dovrebanen. Kravet var et nytt lokomotiv som kunne holde høyere hastighet og redusere behovet for å benytte to lokomotiver i de lange stigningene. Resultatet ble NSB type 49 "Dovregubben". De tre første lokomotiver av denne konstruksjon ble levert av Thune i 1933. Disse ble umiddelbart satt i regulær rute til tross for at intensjonen var en prøvedrift for å utprøve konstruksjonen. I 1940 leverte Krupp 2 lokomotiver (nr 470 og 471) og Thune leverte 2 lokomotiver (nr 472 og 473) i 1941. NSB bestilte ytterligere 7 lokomotiver fra Krupp og 4 fra Thune. De tyske lokomotiver ble bombet under produk-

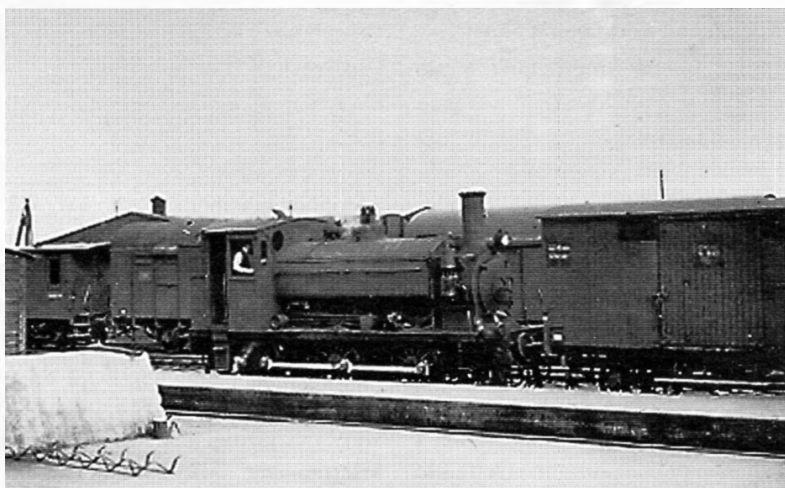
sjon. De norske lokomotiver var ikke ferdige ved krigens slutt og endte som reservedeler for de tidligere leverte lokomotivene. Dovregubben ble hensatt i 1957 og utrangert i 1958, da hadde NOHAB diesellokomotiver tatt over slitet. Diesellokomotivene klarte ikke å holde samme hastighet i stigningene, men slitet med å lempe kull var forbi. Den tyskbygde Dovregubben nr 470 er tatt i forvaring av Jernbanemuseet på Hamar, mens alle norskebygde maskiner er smidd om til andre formål.

Hjelp til å fremskaffe opplysninger har jeg denne gang fått av Alan Totten, redaktør av "Scandinavian Contact" i England.

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Kort 1- Skiftelokomotiv på Trondheim stasjon

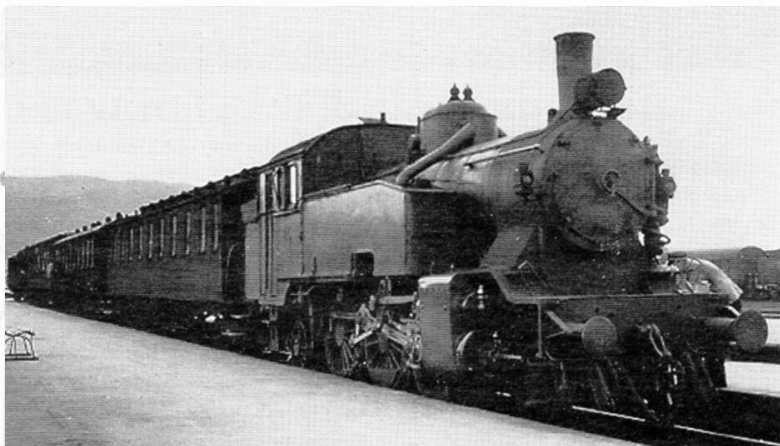
Denne gang har jeg valgt å vise to kort med motiv fra Trondheim jernbanestasjon. Begge kort er private fotokort i lite format og de ble kjøpt hos samme auksjonsfirma som kortet med Dovregubben (NFF Varianten 1/2001). Motivene er fra 1950, og ikke fra 1940 som angitt i beskrivelsen. Motivet på kort nr 1 er forøvrig gjengitt i "Damplokomotiver i Norge" (Norsk Jernbaneklubb 1987) med henvisning til at (det originale?) bildet finnes i Gävle Järnvägsmuseums samling.

Kort nr 1 viser skiftelokomotiv nr 491 i virksomhet. Foran lokomotivet gir kontrolløren klarsignal til lokomotivføreren som ser ut av sidevinduet. Bak lokomotivet er det tilkopleet en konduktørvogn. Vogna foran lokomotivet er merket "NSB G 8415" og "32 mann 6 hester". Den gang var det sikkert greitt nok med en slik

kombinert transport, men jeg antar at det i dag er et fåtall som ville ta til takke med noe lignende.

Lokomotivet er et typisk engelsk saltanklok bygget av Robert Stephenson & Co i 1902 for Dunderland Iron Ore Co. I 1947 overtok NSB formelt Dunderlandsbanen med i alt 10 damplokomotiver. 2 stk fikk typebetegnelse 53 henholdsvis med nr 490 og nr 491. Nr 490 kom aldri i drift for NSB og ble utrangert i 1949. Nr 491 var imidlertid i trofast tjeneste frem til det ble hensatt og utrangert høsten 1955.

Robert Stephenson & Co spiller en pionerrolle innenfor norsk lokomotivhistorie. Robert Stephenson selv var personlig teknisk ansvarlig for Norges første bane, Hovedbanen. Lokomotivene til denne ble derfor også bestilt fra hans



Kort 2 – Lokaltog til Stjørdal

fabrikk i Newcastle-upon-Tyne. Senere kom leveranser til Kongsvingerbanen og andre smalsporede baner. Stephensons hegemoni avtok etter hvert og leveransene opphørte helt i 1877. Dunderlandsbanen var imidlertid kontrollert av britiske interesser, som fant det naturlig å velge lokomotiver fra Stephenson-fabrikken.

Hvis trykken farer varsomt frem med kort nr 2, vil en kunne se at på motsatt side og i forkant av lokomotivet er en kontrollør i virksomhet, mens en mannlig passasjer entrer bakre dør på vogn nr 2. På skorstenen kan en lese sifrene "91". I bakgrunnen skimtes Bymarka og Våtta-kammen i silhuett.

.....

På baksiden av kortet har en tidligere eier skrevet "2.6.2T on local train to Stjørdal at Trondheim". Lokomotivet, som er av type 32a med nr 291, ble levert av Hamar Jernstøberi & Mek. Verksted i 1915. Typen var utviklet for å være assistanselokomotiv og for å ta seg av lokaltogene. Nr 291 kom til Trondhjem i 1924 og ble der til det ble utrangert i 1965. At motivet er lokaltog klar for avgang til Stjørdal kan derfor være korrekt.

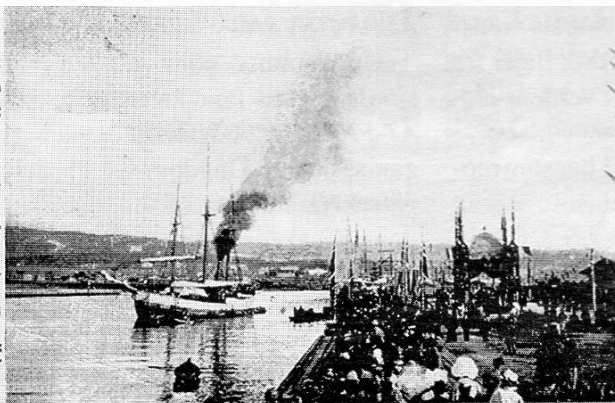
Hjelp til å fremskaffe opplysninger har jeg også denne gang fått av Alan Totten, redaktør av "Scandinavian Contact" i England.

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

No 14. E. Hagerup Kunstforretning, Trondhjem.



HILSEN FRA TRONDHJEM.

Kjære broder og svigerinde jeg faar skrive nogle ord til dig og dine sønner og det er ikke saa meget at skrive naar et kort kommer og du bliver det liv i byen med hver sin søn og der kommer jo alle skuer og

*det er den svante og jeg er
derom da blir det godt for
dere har det er den 25. juli
begynner, og det er ikke saa
meget at skrive naar et kort
ska jeg faar skrive for a
gang. Hils Edvarda og
mor fra og og var det
mest hilsed fra.
D. A. Hagerup*

Polarskuta "Fram" ved Brattøra

"Hilsen fra Tronhjem"-kortet jeg har valgt å vise denne gang er produsert av E. Hagerup Kunstforretning som No 14. Det viser polarskuta "Fram" 29 august 1896 like før den legger til kai på sin triumfferd langs kysten etter ferden over Polhavet. Nansen ble mottatt med store ovasjoner på byens honnørbrygge ytterst på Brattøra hvor en mottagelses-paviljong var reist for anledningen. Jeg antar at kortet er produsert like etter denne begivenheten, selv om det ikke er benyttet før i 1915. Det er ikke angitt hvem som har tatt bildet. Jeg har imidlertid et annet fotografi av "Fram" med eskorte ute i Trondhjemsfjorden tatt av Hoffotograf Wilhelm Dreesen, Flensburg.

Men for å starte med begynnelsen. Nansen hadde satt seg fore at for å nå Nordpolen måtte han la skute og besetning fryse fast i isen for å drive med

strømmen fra Sibirkysten over polen til Grønland. Til det trengte han ei skute som kunne tåle de umåtelige belastninger som ingen skute hadde greidd tidligere. Den kjent norske skipskonstruktør Colin Archer i Larvik påtok seg oppdraget, og 24. juni 1893 la skute med besetning ut fra Kristiania på sin ferd nordover. Den 21. juli forlot de Vardø og Norge, for så å la seg fryse fast i isen nord for de Ny-sibiriske øyer ca 2 mndr senere.

Nansen ble etter hvert klar over at strømmen tok ekspedisjonen for langt mot syd. 14. mars 1895 forlot Nansen og Johansen "Fram" for å prøve og nå Nordpolen til fots mens "Fram" fortsatte sin ferd videre med Sverdrup som kaptein. Allerede 7. april nådde Nansen sitt nordligste punkt (lengre nord enn noen tid-

Forts. side 8

Postkort - forts fra side 6

ligere hadde vært), og de begynte på marsjen heim. De nådde frem til Vardø 13. august 1896. "Fram" hadde ingen ennå hørt noe til. Allerede 20. august fikk imidlertid Nansen telegram om at "Fram" var ankommet Skjervøy, og dagen etter kunne de atter forenes i Tromsø. Så begynte triumfferden sydover langs kysten. Til Trondhjem ble de

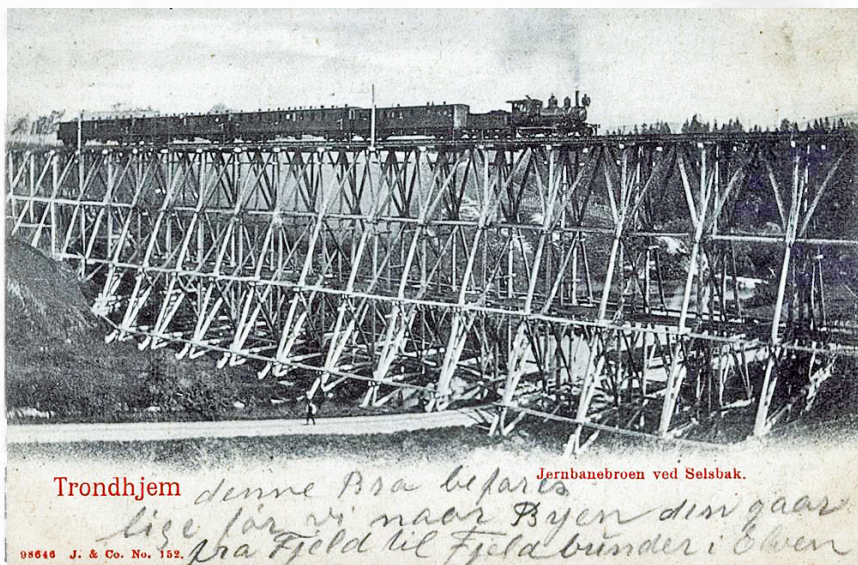
eskortert av Sir Georg Baden-Powel med sin elegante yacht "Otaria". 9. september sto "Fram" opp Kristianiafjorden hvor de fikk en fyrstelig mottagelse.

"Fram" var tilbake i Trondhjem igjen under Trøndelagsutstillingen i 1930, og hun lå da fortøyd ved landgangsbrygga på Skansen. Men, det er en annen historie og andre kort.

Fakta er hentet fra "Fram over Polhavet".

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Jernbanebroen ved Selsbakk

Den 3. september 1857 vedtok Stortinget å bygge en jernbane mellom Trondheim og Støren. Den gang som i dag hørte økonomiske kriser til dagsorden, slik at lån til å bygge banen fikk man ikke før i 1859. Lønnsomheten ble trukket i tvil og det utviklet seg til en avisfeide mellom avisene i Christiania og Trondhjem. Med knapt flertall vedtok likevel Stortinget 17. januar 1860 at banen skulle bygges. Arbeidet kom derpå raskt i gang og banen ble åpnet for midlertidig drift i januar 1864. Jeg har tidligere gjengitt innholdet i et brev fra en av anleggsarbeiderene, se NFF-Varianten nr 2/1986.

I 1884 ble den nye linja på vestsiden av Nidelva mellom Trondheim og Selsbakk

tatt i bruk. Derved unngikk man broene ved Elgeseter og Sluppen. Mellom Selsbakk og Heimdal var det imidlertid tre viadukter; henholdsvis ved Selsbakk, Oxtadøi og over kongeveien ved Rosten. Disse ble etter hvert fjernet da partier av strekningen ble omlagt ved overgangen til normalspor i perioden 1911-1921.

Viaduktene var imponerende fagverkskonstruksjoner av tømmer. Kortet jeg har valgt denne gang viser et lokaltog som passerer viadukten ved Selsbakk, mens det på veien spaserer en mann. Kortet er utgitt av J. & C. som nr 152, og er i tillegg merket 98646. Jeg tyder årstallet i stemplet til 1908. Kortet er sendt til Danmark

Forts. side 7

Kort om postkort - forts fra side 6

og teksten på forsiden lyder: “denne Bro befares lige før vi naar Byen den gaar fra Fjeld til Fjeld bunder i Elven”.

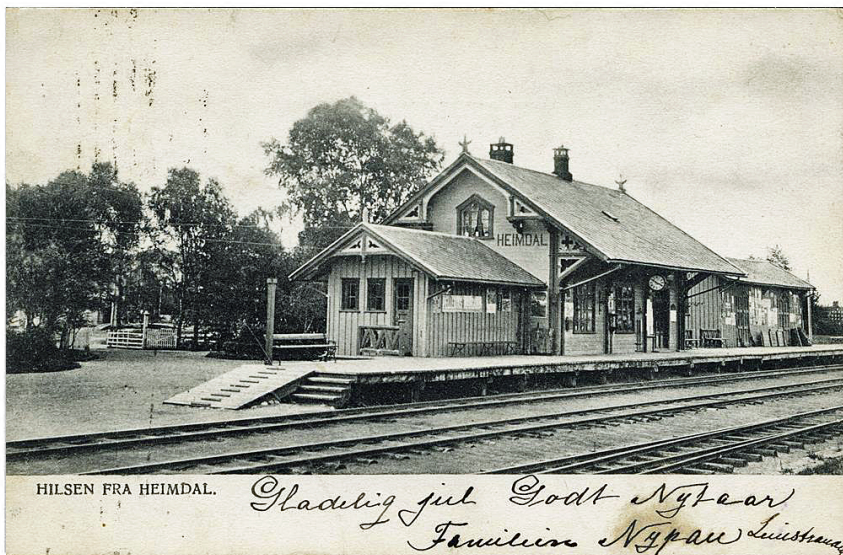
B. R. Skjeflo på Heimdal og L. E. Hovde's forlag har også gitt ut kort med motiver fra disse viaduktene. Jeg har et kort fra Hovde's forlag brukt i 1905 (med udelt bakside). Av teksten fremgår

det at avsender hadde 15 øre på seg, akkurat nok til å kjøpe kortet og et 5-øres frimerke. Prisen på dette kortet er nok vesentlig høyere i dag!

Fakta har jeg denne gang hentet fra “Gauldalsminne 1984, Trondhjem-Støren Jernbane 120 år 1864-1984” utgitt av Gauldal historielag. Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Heimdal Station

I forrige utgave av Varianten ble det nevnt at Størenbanen åpnet i 1864. Ved åpningen av Størenbanen ble Heimdal stasjon offisielt tatt i bruk. Stasjonen var imidlertid i bruk tidligere fordi det ble tatt ut grus her til å planere tomte ved jernbanestasjonen på Kalvskinnnet. Grusen ble fraktet med kiptog til byen, og en del passasjerer fikk anledning til å følge med i brekkvogna. Denne liberalisering ble sett på med velvilje fordi folk derved fikk anledning til å gjøre seg fortrolig med dette nye transportmiddel, og samtidig bli kvitt skrekken for de høye broer og viadukter.

Kortet har ingen identifisering av utgiver. Det har udelt bakside, og er sendt til Støren med jule- og nyttårshilsen i 1906. Bildet viser stasjonsbygningen fra

sportsiden med retning Trondheim mot høyre. I forgrunnen ses Trondhjem Renholdsverks sidespor. Do-bingene i byen ble i ly av natten tørt i lange vogner trukket av hester og kjørt over St. Olaf's bro ned til Rørosbanens gods-ekspedisjon. Her ble innholdet lastet over i høye jernvogner som kunne åpnes i bunnen. Så ble gjødselvognene med pudret fra byen kjørt via Heimdal stasjon og innover Heimdalsmyra. Der ble de tørt og innholdet blandet med torv. Her bør det derfor være mye fin jord i dag.

Stasjonsbygningen er av "Melhus-typen", tegnet av arkitekt Georg Andreas Bull. Andre mellomstasjoner som fikk samme type bygning var Sluppen, Nyan (Stokke), Melhus, Ler, Lundamo

Forts. side 8

Kort om postkort

Forts. fra side 9

og Hovin. Bygningene på Ler og Hovin var riktignok speilvendte. Hovedbygningen inneholdt i første etasje venteværelse, kontor og leilighet for stasjonsmesteren (stue og kjøkken). I annen etasje var det to soveværelser med alkover. Sidefløyen inneholdt uthus og to lokum (på godt norsk = utedo). Under banens ombyg-

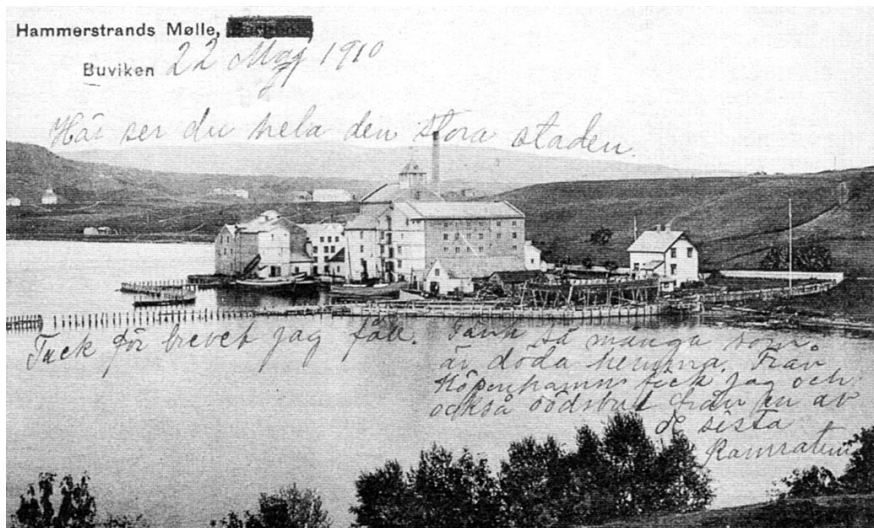
ging til normalspor fikk bygningen et tilbygg (1919). Stasjonsbygningen ble ikke modernisert sammen med de øvrige stasjoner i 1930/1940-åra, men den ble derimot revet og erstattet med nybygg i siste halvdel av 1950-åra.

Fakta har jeg denne gang hentet fra “Gauldalsminne 1984, Trondhjem-Støren Jernbane 120 år 1864-1984” utgitt av Gauldal historielag.

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



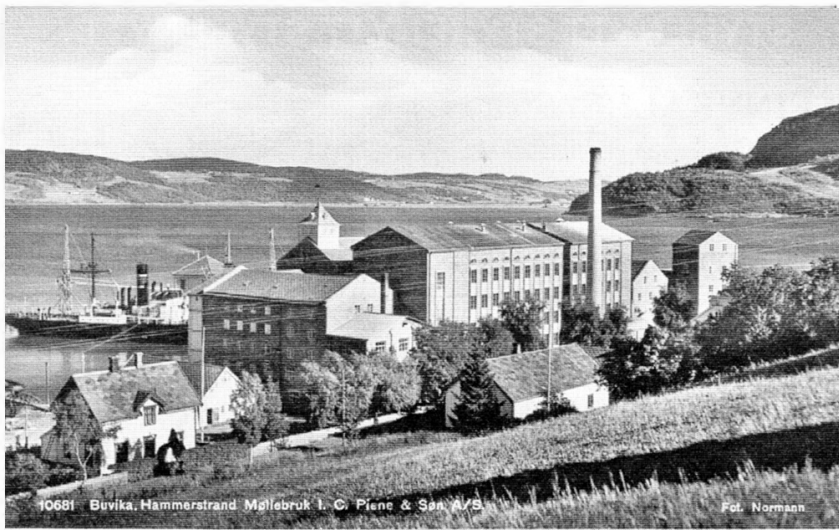
Hammerstrands Mølle

Denne gang tar vi en liten avstikker fra Heimdal og ut til Buvika, nærmere bestemt til Hammerstrand Møllebruk. Kort nr 1 er utgitt av fotograf Aune i 1907. I øvre venstre hjørne er det først trykket (med rød skrift) Hammerstrands Mølle, Bergen. Da man oppdaget feilen var det ikke bare å kassere opplaget. Bergen ble overtrykket og den korrekte geografiske lokaliseringen trykket under den øvrige tekst. Kortet er sendt til Sverige i 1910. Avsender hadde tydeligvis mye å meddele for både tekstfeltet på baksiden og selve bildet er utnyttet. Foran bygningen til venstre sees to av Pienes egne lektere. Foran den største bygningen ligger en båt, det ser ut til å være Pienes båt "Einar". Til høyre ligger en lekter på land for overhaling.

Kort nr 2 er utgitt ca 25 år senere og viser utviklingen av møllebruket. Kortet

er sendt til Bergen i 1935. Havn er nå mudret opp slik at kornbåter kan losse direkte ved mølla. Den nye bygningen i forgrunnen er mellager og korntørke. Bildet er tatt like før første byggetrinn på de ruvende kornsiloene vi kjenner i dag.

Hammerstrands møllebruk er bygget og eid av I. C. Piene. Men, for å gå tilbake til begynnelsen; det hele startet med Ila mølle. Den første skrevne beretningen herifra er et kjøpebrev anno 1319 vedrørende salg av Ila mølle med følgende innledning: "I Guds navn amen. Det være kjent for alle menn, nulevende som tilkommende, at vi broder Grim, abbed i Holm med våre brødres råd, solgte til sira Bjørn i Hospitalet vårt møllested ved Ila i Nidaros med hus, kvern og alt som da hørte til for 25 gode og gyldige merker som



han gav oss i hånd...”. Det betyr at mølledriften her må være av enda eldre dato.

Den gamle Ila mølle var “byens mølle” som gjennom privilegier var tilkjent ubegrenset disposisjonsrett over Bymarkas fortrinn i vassdragene og i skogen. I tillegg til mølledrift ble det i en periode drevet platkobber- og platblymølle og et spikerverk. For å regulere vanntilførselen bygde møllebruket Kopperdammen, Thaysendammen og Reservedammen. Flomkatastrofer ødela flere ganger møllene, men de ble alltid bygget opp igjen. Møllebrukets og mølleprivilegiets historie er godt dokumentert i en omfattende samling dokumenter i Trondhjem Borgerlige Realskoles arkiv.

Blant møllebrukets eiere var en rekke av byens kjente handelsmenn: Boye Peterssøn, Jens Lauritzen Schive, Borgermester Hans Hagerup, Thomas Ielstrup, Christian Ielstrup og Hans Brun. Elisabeth og Christian Ielstrup døde barnløse, og de testamenterte alle sine eiendommer til Trondhjem Borgerlige Real-

skole. Ifølge arvegangsordningen ble Brun derfor den siste eier. Byen eksproprierte i 1863 møllebruket og dets rettigheter i Bymarka for å bygge nytt vannverk med jernrør. Møllehaugen og de tilhørende jordeiendommer forble imidlertid i real skolens eie.

Møllebruket ble fra 1866 forpaktet bort til C. C. Piene. Han fikk anvist ny tomt på “Skjøttervollen” like ved utløpet av Ilaelva, og det ble ført frem jernbanespor til Iilsviken. Byens stadig økende behov for vann og dermed mindre vann til maling av korn, lot seg ikke forene med behov for utvidelse av driften. Derfor ervervet Piene vannrettigheter og grunn i Hammerstrand., hvor den første rugmølle ble oppført i 1878 og satt i drift året etter. Piene’s forpaktingskontrakt med Trondhjem by utløp i 1891, hvorpå bedriften ble overflyttet i sin helhet til Buvika og Ila mølles eksistens opphørte etter å ha forsørget byens innbyggere med mel i mange hundre år.

Fakta har jeg denne gang hentet fra 75 års-beretningen “I. C. Piene & Søn, Aktieselskap 1866-1941”. Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Melhus Handelssamlag

Tilbake i Gauldalen tar vi en liten stopp ved Melhus Handelssamlag, se illustrasjonen. Kortet har ingen identifikasjon av utgiver. Det er datert 22-3-1921 og er benyttet til å sende en påkehilsen til Østersund. Vedkommende har hatt mye å meddele slik at begge sider er utnyttet. Teksten på bilesiden lyder: "som du ser så har jeg intet påskekort men jeg tenker det fins baade kort og påskeegg inde i butikken der".

Motivet er nok hentet fra en vanlig hverdag i Melhus rundt 1920. Skjønt en helt vanlig hverdag er det kanskje ikke, fotografen kommer sikkert ikke så ofte på besøk. Bildet er tatt mot syd med Vassfjellet i bakgrunnen. På venstre side har vi Handelssamlaget (nå Gaulasenteret), til høyre Parowbygget, og i bakgrunnen bom-

stua. Jeg kan se 9 hester med kjøredninger og i alt 22 mennesker. Vognene synes hovedsakelig å være lastet med melkespann, mens det i de smårutede butikkvinduene henger alskens husgeråd.

I styrets protokoll kan en lese at "Aar 1910, den 30te december holdtes generalforsamling i Melhus Meieris interessentskap, hvor blandt annet, optokes til diskusjon et spøragsmaal forelagt af bestyrelsen, angaaende betimeligheden av i forbindelse med meieriet eller i nærheten av samme at oprette et handelssamlag for interessenterne og andre innen dette distrikt". Generalforsamlingen samtykket til at meieriet overlater nødvendig grunn samt oppfører bygninger til bruk for en kooperativ handelsforening. Allerede 25. mars 1911

Forts. side 8

Postkort - forts fra side 7

kunne komitèen kalle inn til konstituerende møte. 19. oktober ble Rolf Midttømme fra Horg ansatt som bestyrer, og forretningen ble åpnet 11. desember 1911 med livlig julehandel i bygningene som vist på kortet. Det må i sannhet sies å ha vært en hurtigarbeidende komitèe.

I 1938/1939 ble hovedbygningen ut-

videt og modernisert. Ekspansjonen fortsatte etter 2. Verdenskrig, men det vil sprengte rammene for denne artikkel å gå inn på detaljer.

Hjelp har jeg denne gangen fått av Arnfinn Aune og Thor Kårstad, begge med adresse Melhus. Fakta har jeg hentet fra 70 års-beretningen for Melhus Handelssamlag 25/3-1981. Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Rognes Stasjon

“Rørøsbaneboka”, skrevet av Thor Bjerke og Roar Stenersen, har nettopp kommet ut. Med denne boka som utgangspunkt, kan det være interessant å ta en titt på den første stasjonen etter Støren. Kortet med motiv fra Rognes stasjon er gjengitt på side 264. Stasjonsbygningen er en “mellemstation 2den klasse” tegnet av Blix, jernbaneanleggenes arkitekt i perioden 1874-1877. Bygningen er i sveitserstil med flere fløyer og bratte takvinkler, noe som kjennetegner Blix’ stil.

Kortet er ubrukt og bærer ingen tegn på utgiver, men jeg antar det er fra perioden 1910 - 1920. Kortet er et fotokort, og det er derfor mulig å se detaljer i motivet med lupe. Over døra på den nærmeste vegg står “WC MÆND”,

og på veggen som vender ut mot skinnegangen er det mye reklame, bla. for “Pellerins Margarin”. På perrongen står noen personer som sannsynligvis skal reise med toget, andre for å ta imot reisende, og tre menn er i NSB uniform. Mannen foran rekkverket er pyntet i dress med hvit skjorte og slips. Litt lenger til høyre står en mann med en grindsag i handa, og lengst til høyre en mor som holder et barn i hver hand. Til tross for at toget til Rørø er på vei inn, har alle oppmerksomheten rettet mot fotografen. Til venstre for stasjonsbygningen sees detaljer fra brua over Gaula, som leder over til veien til Rørø og bla. til bakeren. Til høyre kan vi skimte foten av “Rausteinen”, som til daglig går under

Forts. side 8

Kort om postkort

Forts. fra side 7

navnet “Sukkertoppen”.

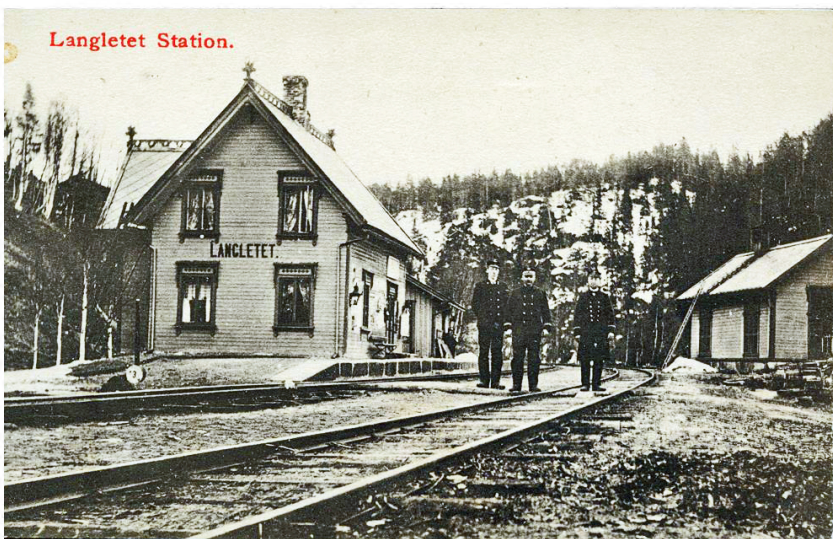
24. august 1940 ble hele stasjonsområdet og brua tatt av storflommen. Skinnegangen måtte legges om, og ny provisorisk stasjon ble tatt i bruk i april 1941, omlag 400 meter syd for den gamle sta-

sjonen. Stasjonen var bemannet frem til 1. aug. 1958. Senere fungerte den som ubemannet stasjon i mange år, før Rognes kun ble et stoppested med perrong ca 200 m lenger syd. Stasjonsbygningen er i dag i privat eie, og leies bl.a. ut til laksefiskere.

Noe informasjon har jeg hentet fra “Rørosbaneboka”, selv om mye er kjent fra egne guttedager. Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Langlete Station

Motivet denne gang har jeg valgt fordi denne stasjonen på Rørosbanen har tatt lengst tid å dokumentere, og fordi Langlete var en viktig stasjon på mange måter. Kortet er utgitt med enerett O. A. Thorsen, T.hjems Kunstforlag N:O 613. Bildet er i sort/hvitt mens teksten på for- og bakside er i rødt. Kortet er meget pent stemplet "Reitstøen 15 VI 12" og sendt til en soldat ved 2. kompani på Terningmoen (Elverum).

På Langlete ble det bygget en enkel vokterbolig tegnet av Blix og innredet som stasjonsbygning. Bak denne og så vidt synlig på motivet ligger pakkhuset som ble bygget noe senere. Skjult bak pakkhuset ligger betjeningsboligen. Huset til høyre ut mot Gaula er loko-

motivstallen, og i innkjøringen til denne er det montert en svingskive. Motivet er tatt i retning Røros. I skinnegangen sees tre av stasjonens personale. En kan anta at det er stasjonsmesteren til høyre, men jeg vet for lite om uniformer til å identifisere de to andre.

Rørosbanen hadde to strekninger hvor det var nødvendig med assistanse av et ekstra lokomotiv; fra Trondheim opp til Heimdal og i stigningene fra Langlete til Tyvold (Rugldalen). Derfor ble det stasjonert et assistanselokomotiv på Langlete. Langletelokomotivet tok med seg kisivogner fra Arvedalsgruvene i retur. Det medførte en relativt stor stab for en stasjon som egentlig lå litt utenfor all-

Forts. side 8

Kort om postkort

Forts. fra side 9

farvei. Iht Norsk Jernbanekalender pr. 31. mars 1895 hadde Langlete en bemanning med stasjonsmester, en lokomotivfører, en lokomotivfører av 2. kl., en fyrbøter, en lokomotivpusser, en banefor mann, og to banevoktere (i alt 8 ansatte).

Langlete fikk endret navn til Langletet i 1891, og tilbake til Langlete i 1921. Stasjonen ble nedlagt fra 1. mai 1958, og

fikk da status som holdeplass. Stasjonsbygningen og uthus ble revet i 1985.

Jeg har ikke til hensikt å besøke alle stasjonene på Rørosbanen. Dette blir den siste, i alle fall på en stund.

Fakta har jeg hentet fra "Rørosbaneboka" og fra "Norsk Jernbanekalender pr. 31. mars 1895".

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Max Raebel



Fig. 1

Denne gang faller valget på personen Max Raebel og hans postkortbidrag. Raebel kom til Trondhjem fra Tyskland omkring år 1900. Det har vært vanskelig å finne stoff om ham, men noen spredte opplysninger har jeg funnet i forskjellige kilder.

Første gang Max Raebel er registrert med bopel i Trondhjem er i "Adresseboken 1904-1905". Da er kapelmester Max Raebel oppført som leieboer i "Fosheim" med adresse Møllehaugen 19 (nå Møllebakken 21). Han var kapel-

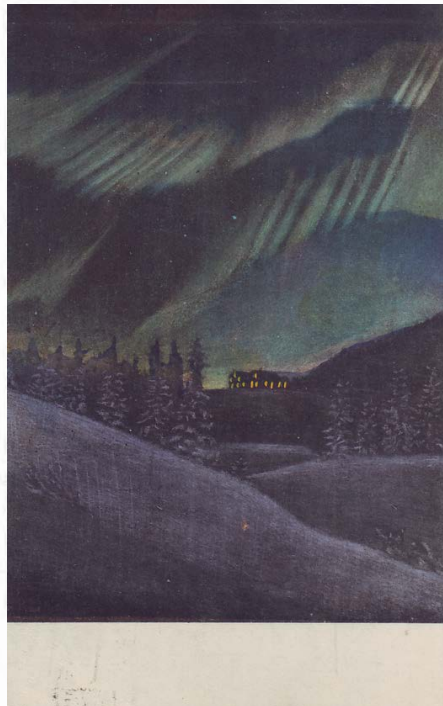


Fig. 2

mester på Fjeldsæter Turisthotel. I neste utgave av Adresseboken er han ikke lenger registrert. Han hadde bygget seg hytte på vestsiden av Gråkallen og bosat seg der (fig. 1). Om det var for å komme nærmere arbeidsstedet eller om det var for å komme unna skattefutens klør, vet jeg ikke. De få sjeler som bodde i Bymarka betalte ikke skatt til Trondhjem.

"Minneboken om Trondhjem" (s. 223) forteller at han vendte tilbake til Tyskland omkring 1915. Hvis det er riktig, må han



Fig. 3

senere ha returnert til Trondhjem igjen. "Trondhjems Skiklubs Årbok 1969" (s. 96) gjengir et bilde av Magne Haave, Max Raebel og Erling Nilsen utenfor hytta ved Gråkallen i 1938.

Raebel var en allsidig person. Han holdt populærvitenskapelige foredrag i byen, og han var en populær foredragsholder. Han drev studier av nordlys, og han malte en rekke nordlysbilder. Et kolorert kort med tittel "Fjeldsæter Turist-Hotel i Nordlys" er vist i fig. 2. I tillegg til sitt virke som kapelmester gjorde han seg også i noen grad bemerket som komponist. Mest kjent er vel at han satte musikk til "Skivise" av Th. Caspari's "Vintereventyr", gitt til Trondhjems Skiklubb's 20 år's jubileum 4/2 - 1904 (fig. 3). Motivet viser Raebel i skiantrekk og er antagelig fra Fjellsetermyrene. Kortet er kolorert. Baksiden av dette kortet er kanskje vel så interessant for kortsamlere fordi det viser Bruns Boghandel's prisliste over Trondhjems kort julen 1907 (fig. 4).

Forts. side 16

Julen 1907.

I min forretning vil De forefinde et epstaende udvalg af

Julekort

Priser fra **2-to-øre** og opover

Specielt anbefales

Trondhjemsserien
kolorerte kromokort
5 øre pr. styk. 50 øre pr. dus.

Vinterserien ca. 50 forskj. vintermotiver
fra Trondhjem og omegn,
sorte og kolorerte
10 øre pr. styk. 1 kr. pr. dus.

Trondhjemsmappen indeholdende 20
forskj. forsterangs kobbertryk til ud-
rivning **1 kr.** (5 øre styk.)
Desuden julekort, kunstnerkort etc. etc.

Største udvalg i
F. BRUNS BOGHANDEL
Telefoner 135 og 1842.

VERDENSPOSTFORENING
(UNION POSTALE UNIVERSELLE.)

21 JUL 07 9-12 F

Brevkort fra Norge. (Norvege)

Fru Nilsen

Schulz ga 8

NORGE
3 ØRE
KØB PENNING

Kort om postkort

Forts. fra side 9

Raebel ga også ut kort med motiver fra andre steder enn Trondhjem, for eksempel fra Jøldalshytten og Trollheimshytten (fig. 5). Dette kort ser ut som om det stammer fra et hefte, det bør derfor kunne finnes flere motiver fra samme produksjon.

Kortet vist i fig. 1 er utgitt på Kioskernes Expeditions Forlag, kortet fig. 3 & 4 er utgitt av F. Bruns Boghandel, mens kortene vist i fig. 2 og 5 er utgitt av Raebel selv.

Opplysninger har jeg denne gang hentet fra "Adresseboken 1904-1905", fra "Minneboken om Trondhjem" av Wilhelm K. Støren utgitt 1955 og fra "Trondhjems Skiklubs Årbok 1969".

P.S. Jeg er interessert i å komme i kontakt med eiere av andre kort han har utgitt. Jeg bytter eller kjøper gjerne, men kopi av andre kort er også av interesse.

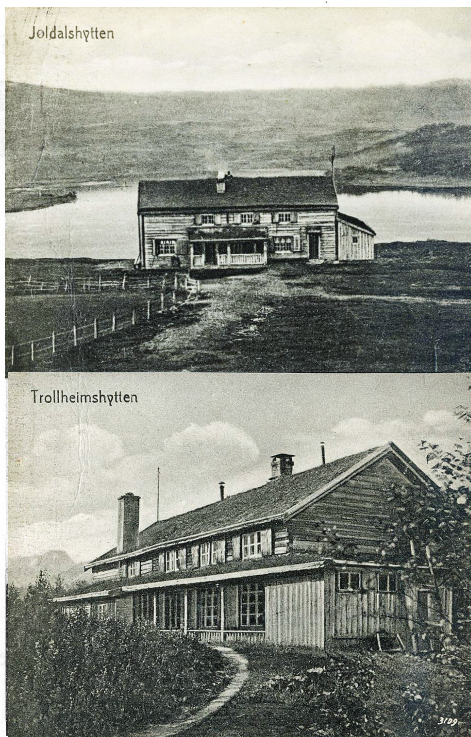
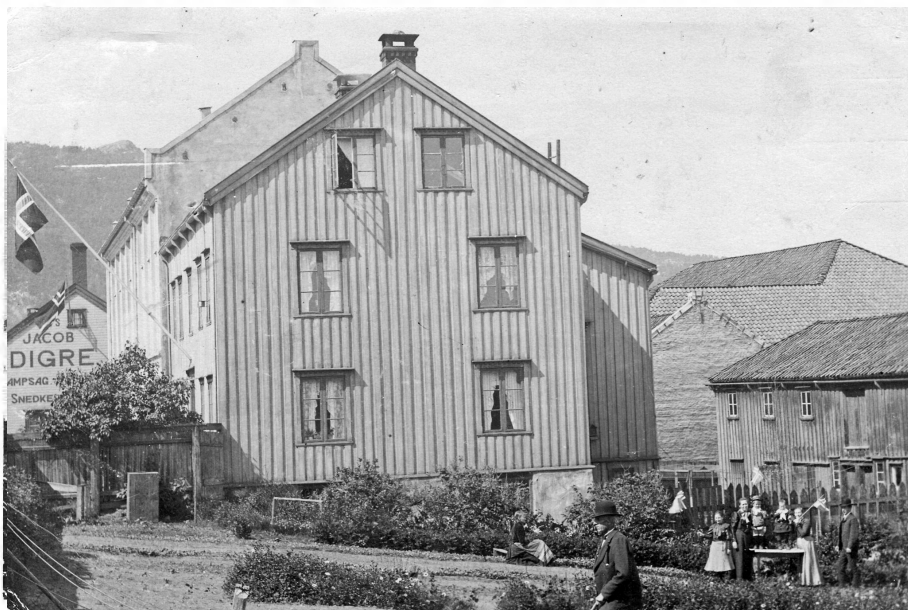


Fig. 5

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL



Mellemilen & Edlergården

I NFF-Varianten Nr. 4/1992 viste jeg et postkort med motiv fra Mellemilen hvor en vognmann med sin hest og vogn er på vei vestover, og hvor unger og ungdom har tatt oppstilling for å bli med på bildet. En ung dame (Anna Johannessen) i forgrunnen på dette kortet er mottager av det kortet jeg har valgt å vise denne gang.

På kortet som er vist ovenfor, har fotografen fanget inn et motiv helt i østre ende av Mellemilen. Huset i forgrunnen er Mellemilen 2 – Edlergården. Bakkenfor ser vi et hus med reklame for “A/S Jacob Digre Dampsag, Høvleri & Snedkeri-Fabrikk”. Jacob Digres trelastforretning hadde kontor og verksted i dette huset

og i murhuset til høyre (nr 4a & b), mens selve fabrikken holdt til i Nedre Ila 7 og 7b (den store bygningen i bakgrunnen til høyre).

Edlergården ble allerede på midten av 1700-tallet drevet som losjihus. I 1787 ble gården kjøpt av Johan Widerøe Tønning. Familien Edler overtok gården kort tid etter dette og fortsatte gjestgivervirksomheten til langt ut på 1800-tallet, før den ble omgjort til permanent bolig.

Det kan se ut som om fotografen har tatt bildet en 17. mai. Flagget vaier fra flaggstanga på husveggen, og flere av personene holder små flagg i hånda. Alle er kledd i sine peneste klær. I forgrunnen

Forts. side 8

Kort om postkort

Forts. fra side 7

ser vi en mann kledd i dress og hvit skjorte med sløyfe. På hodet har han skalk og i hånden holder han en stokk. Under vinduene til høyre sitter gamlemor på en benk. Ved bordet nede til høyre står en ung pike, to damer og en ung mann. På bordet står to barn. Personene befinner seg i det som nå er Østre Ila.

Kortet har ingen kjennetegn som identifiserer utgiver. Det er stemplet "Trondhjem 1 X 08", og er sendt lokalt som en fødselsdagshilsen til Frk. Anna

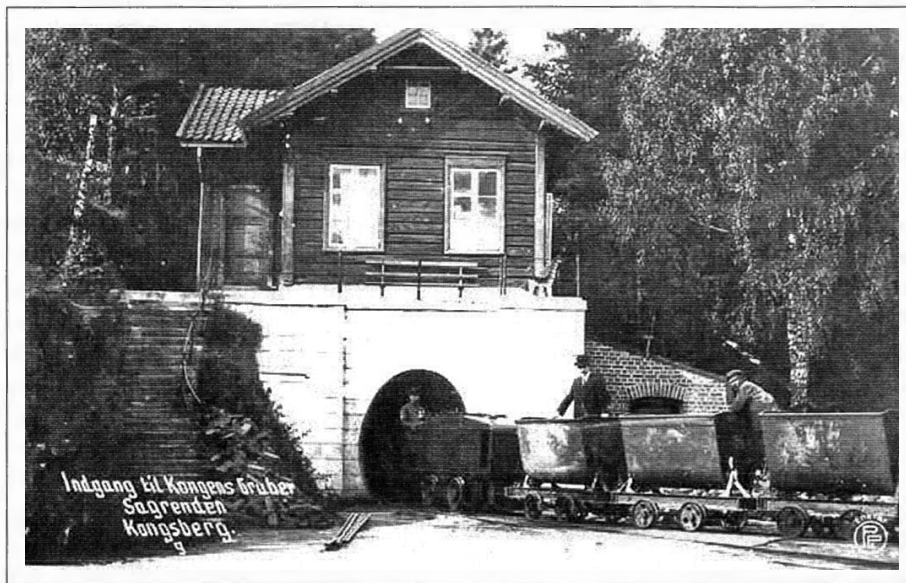
Johannessen i Kleists gate. De som hilser er Gustav, Georg, Karen og Bolla Edler. Kanskje er personene med på bildet? I følge Adresseboken 1907-08 bor Uhrmaker Fredrik Edler i Mellemilen 2. Koner og barn er sjelden oppført, og en bør derfor kunne anta at avsenderne er slike familiemedlemmer. Håndskriften tyder på at det er skrevet av en voksen person, og av teksten fremgår det at de også var i bursdags-selskapet. Vi får anta at det ble et vellykket selskap.

Velvillig assistanse har jeg denne gang fått fra UBiT og Trondheim byleksikon.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Kongsberg Sølvverk



Indgang til Kongens Gruber

Denne gang har jeg tenkt å ta dere med ut av Trondheim til byen hvor jeg bor nå. Kongsberg ble grunnlagt av Christian IV i 1624, året etter at det ble gjort sølvfunn i området. Sagnet sier at gjetergutten Jacob Christoffersen Grosvold og gjeterjenta Helga Verp hadde funnet sølv oppe i setermarka en julidag mens de gjette buskapen. Funnet ble forsøkt holdt hemmelig, men Arne Verp (far) var uheldig og funnet ble kjent for myndighetene. Sølvfunnet ga støtet til opprettelsen av Kongsberg Sølvverk.

Kongsberg Sølvverk var i drift under skiftende forhold fra 1623 til 1957. Sølvverket utviklet seg til en storbedrift i

siste halvdel av 1700-tallet med over 4.200 ansatte på det meste. Sølvverket ble nedlagt i 1805, men satt i drift igjen i 1816. I den mest aktive perioden var opptil 80 gruver i produksjon samtidig.

Kongsberg Sølvverk var drivkraften i byen, og sølvverket var tidlig ute med sosiale tiltak. Fra 1627 har Bergstaden hatt et ordnet folkeskolevesen, i 1629 ble det innført en ordning for yrkesopp-læring, og i 1720 ble det opprettet en høyere skole. Kongsberg Bergseminar, grunnlagt i 1757, er et av de eldste tekniske læreseter i verden, og som i dag føres videre av NTH/NTNU. På 1700- og på 1800-tallet ble det innført



Fra Kongsberg Sølvverks Gruber

5 dagers arbeidsuke og et pensjonssystem for alle ansatte og deres enker.

I følge de offisielle regnskaper ble det fra 1624 til 1957 produsert 1.347.800 kg rent sølv. En antar at betydelige mengder sølv ble stjålet, selv om tyveri av sølv ble forbundet med dødsstraff. Likeledes ble det tidlig innført forbud for sølvsmeder å oppholde seg på Kongsberg.

Sølvverkets kasse bidro med betydelige midler til kongerikets krigskasse; eksempel vis ble det i 1713 bevilget 41.000 rd, hovedsakelig for å sette Tordenskjolds flåte i kampklar stand.

De to kortene jeg har valgt, viser henholdsvis nr. 1 "Indgang til Kongens Gruber" (Oppi) – Kristians stoll - i Saggrenda, og nr. 2 "Fra Kongsberg Sølvverks Gruber" (B. Willms). Begge kortene er ubrukte, men jeg antar de er fra perioden 1911-1915. Det første kortet viser et tog med tomme malmvogner klar

til å kjøre inn etter et nytt lass. Lokomotivføreren pluss en hjelper er på plass, mens en funksjonær har tatt oppstilling for å bli foreviget. Dette er den samme inngangen hvor turister i dag blir fraktet med tog inn i gruva.

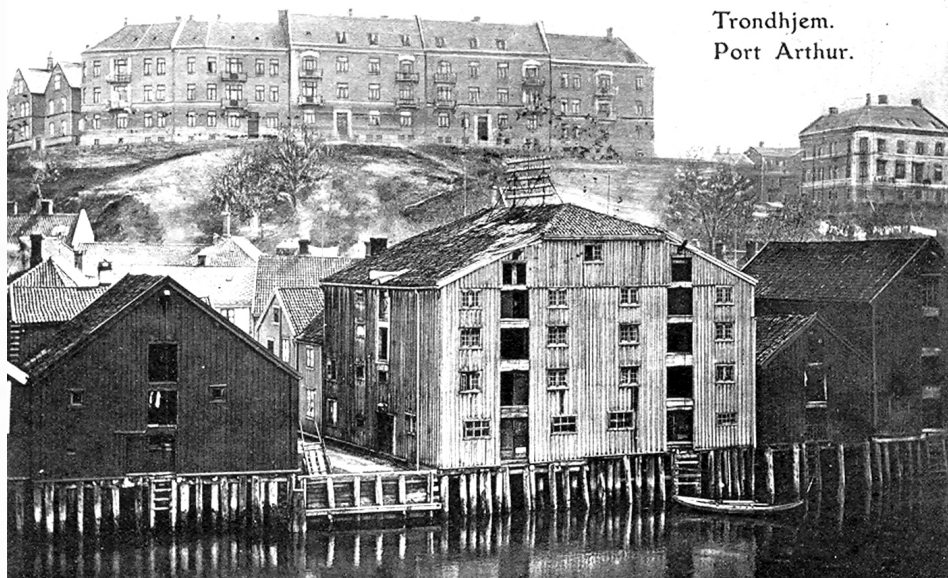
Kort nr. 2 viser to gruvearbeidere i virksomhet. Den ene knuser stein med slegge, mens den andre benytter pressluftbor. Lyskilden er en karbidlykt. Elektrisiteten kom i bruk til gravedriften i 1890-årene, men ikke der hvor innslagene ble gjort. Her ble olje- og parafinlamper erstattet med karbidlamper i 1911; da syntes arbeiderne at de hadde fått med seg sola inn i gruva. Karbidlampene var i bruk helt til Sølvverkets nedleggelse i 1957.

Fakta har jeg hentet fra boka "Kongsberg Sølvverk 1623 – 1957" av Kristian Moen, mens kortene har jeg lånt av Runar Slåttsveen.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Port Arthur



Trondhjem.
Port Arthur.

Hva var Trondhjems innbyggere opp-tatt av i 1904? I januar ble Ålesund rammet av en katastrofal bybrann, og hva en bybrann betydde visste man av erfaring. Trondhjems skigutter fikk en overraskende hard konkurranse i Grå-kaldrennet av guttene fra Steinkjer-distriktet. Fosen Dampskibsselskap ble etablert ved en sammenslåing av Hevne Dampskibsselskap og Utrøndelagens Dampskibsselskap. Uret i Ravnkloa kom på plass; *“Det smukke tårn er levert av firma Jacob Digre”*. Det ble en ulvesommer av de sjeldne i Kvikne hvor mye sau måtte bøte med livet. Etter skarp debatt gjorde Stortinget vedtak om at Dovrebanen skulle bygges først av de

planlagte jernbaner. Og ikke minst flagg-striden: **Unionsflagget** med “sildesalaten” ble innført i 1844, men langt fra alle nordmenn fulgte påbudet og fortsatte å heise det rene norske flagget. Flaggstriden ble etter hvert så betent at unionsmerket ble tatt ut av handelsflagget i 1898. I 1904 firte de siste stabeiser i Trondhjem “sildesalaten” for siste gang, og vi vet alle hva som skjedde året etter.

I det Fjerde Østen raste krigen om Port Arthur (nå Lüshun på Kwantung-halvøya øst i Kina, nær grensa til Nord-Korea), en by de færreste hadde hørt omtalt før krigen startet i midten av

Forts. side 5

Kort om postkort

Forts. fra side 6

februar. Den kinesiske byen kom under japansk herredømme etter den kinesisk-japanske krigen. I 1898 leide russerne denne strategisk viktige havnebyen for 25 år, og i januar 1904 gikk den russiske flåte til Port Arthur. Dette aksepterte ikke Japan, og etter mislykkede forhandlinger angrep de byen. På det meste hadde russerne 600.000 og japanerne 400.000 soldater i kamp om byen. Stormaktene prøvde å megle, men uten resultat. Port Arthur falt i januar 1905.

Var det da noe rart at det lokale stridens prosjekt, boligkasernene, som ble bygget ved toppen av Stensbakken/Brubakken på murene til den gamle Møllenberg Skanse, nettopp fikk navnet Port Arthur? Bygningene står den dag i dag (renoverte) på Skrenten, og de ruver godt i landskapet. Murhuset til høyre ligger ved Brinken. I forgrunnen sees noen av

bryggene på østre side av Nidelva, og bakenfor disse igjen skimtes så vidt noe av bebyggelsen i Nedre Bakklandet ved sydenden av Nygata. Mellom den store brygga og den noe mindre brygga til venstre står det parkert en håndkjerre, og foran den store brygga er det fortøyd en robåt. Den store brygga er også benyttet som strømmast, på taket kan en se ledningsstativet. Ofte er det mennesker med i motivene fra denne perioden, men ikke en eneste person er med på dette bildet. Så har kanskje fotografen ikke varslet fra om sitt forehavende?

Dagens kort er utgitt i 1906 av H. Werner som N:o 527, og det er sendt lokalt med en ryttårshilsen samme år.

Fakta har jeg denne gangen hentet litt her og litt der, mest fra "det sto i avisa 1900-1920" redigert av Gerd Søråa.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trondhjems Dampkjøkken



I 1904 var Trondhjems innbyggere opptatt av mer enn politikk, flaggstrid og en forestående oppløsning av unionen med Sverige. Nedgangstider og synkende konjunkturer førte til tilbakegang på arbeidsmarkedet og øket emigrasjon. Selv om tilstandene ikke var som under krisen i 1870-årene og den langvarige åttiårs-depresjonen, var det mange som fikk problemer med det daglige brød. Billig mat fra Trondhjems Dampkjøkken (Kongens gate 30b) ble for mange redningen.

Kortet denne gang er utgitt av Norsk Kunstforlag som nr. 62. Det er ikke brukt og har delt bakside. Jeg antar at det er fra ca 1910, men forandringene i gatebildet fra 1904 er ikke påfallende.

Fotografen har fanget mange mennesker i motivet. Helt til venstre ser vi en ung mor med barnevogn på vei vestover. Foran Dampkjøkkenet står en gruppe unge menn, på trappa sitter det en kar og en barnevogn står parkert like ved. To damer hånd i hånd med to småpiker passerer hesten og helt til høyre er en dame på vei østover. Alle er meget pent antrukket for en tur på byen. Oppe til venstre ved den venstre døra står det et skilt "Ingang til Madhenting" og nede til høyre "Ingang til Spisesalen".

En hest med firehjuls vogn står parkert foran bygningen. Kuskens kan så vidt skimtes ved siden av hesten på venstre side av vogna. Vogna ser tom ut. På vognkarmen

Forts. side 9

Kort om postkort

Forts. fra side 6

står det malt "*Arilds Margarin*". Arilds Margarinsmørfabrikk holdt først til i Ila, men flyttet i 1894 til Kjøpmannsgata 48-50. De hadde sikkert faste leveranser til Dampkjøkkenet.

I dette området var det rikelig med bevertningssteder: I nr. 30a Hjalmar Hansen Restauration & Spiseforretning, på bygningen til venstre (nr. 32) står det Engans Café (innehaver Berith Engan), i nr. 34 Frk. Roness Kafé, i nr. 36 Hybert Sand Bakerforretning, og i nr. 26-28 Ølhall (senere Misjonshotellet). Dessuten finner vi Marie Aas Tobaksforretning i nr. 34.

La oss gå noen år tilbake i forhistorien og etableringen av Dampkjøkkenet for 130 år siden. Etter de store bybrannene i 1841 og 1842 ga kong Carl Johan 1000 spd. til opprettelse av en spiseinnretning i Trondhjem, og 6. august 1845 begynte den sin virksomhet i Hospitalet. Menyen var i begynnelsen svært ensidig (men billig),

det vekslet mellom suppe og grøt. Mer variasjon ble det etter etableringen av Trondhjems Dampkjøkken (1874) i egen ny bygning oppført i kjøpmann G. P. Meisterlins hage i Kongens gate 30b. Nå kunne man få et enkelt måltid for 10 øre, mens fisk eller kjøtt kostet 25 øre. I 1907 var prisen for en rett med suppe steget til 32 - 38 øre. I perioder ble det delt ut gratis matbilletter til fattige, både i privat regi og av fattigkassen. Under feiringen av jubileumsåret 1897 ble det delt ut gratis festmåltid for byens fattige hvor jubileumsmenyen lød på saftsuppe, kjøttkaker og romkake til dessert.

Trondheim kommune overtok driften i 1918, og Dampkjøkkenet spilte en betydelig rolle i bespisning av arbeidsledige og nødlidende i 1920- og 1930-årene. Dampkjøkkenet ble nedlagt i 1955 og bygningen revet for å gi plass til det nye Bøndernes hus.

Fakta har jeg denne gangen hentet fra "Trondheims Historie" (bind 3 og 4), "Trondheim Byleksikon" og Adressebok for Trondhjem.

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Graakalbanen 80 år



I år er det 80 år siden Gråkalbanen ble satt i drift fra St. Olavs gate til Munkvoll. Den første reisen med innbudte gjester fant sted fredag 18. juli 1924 med vogn nr. 1 alene og vogn nr. 2 med henger. På Munkvoll ble banen offisielt åpnet ved fylkesmann Bøckman. Derpå bega gjestene seg til fots langs den fremtidige traséen til Ugla og videre til Lian gård. På Lian holdt direktør Nils Christoffer Bøckman en tale hvor han bl.a. uttalte at om byens borgere og byåsingene støttet banen med trafikk skulle han sørge for at den ble forlenget til Lian. Direktør Bøckman viet hele sitt liv til og var på mange måter synonym med banen. Han kunne gjerne ta over som vognfører på vei til jobb om morgenen.

Kortet som er gjengitt denne gang, er utgitt av Mittet & Co som nr. 201. Det er benyttet til å sende en jule- og nyttårs-hilsen, men årstallet går ikke tydelig frem av stemplet. Utgivelsesdato for frimerket (NK 143) og stavemåten Trondhjem tyder på at kortet er produsert en gang i perioden 1926 – 1930. Bildet viser vogn nr. 1 som har stoppet opp for å gi fotografen de rette forhold for et godt bilde. Bak front-ruta kan en så vidt skimte vognføreren, for øvrig synes det ikke å være passasjerer med på turen. Det kan se ut som om bildet er tatt på nordsiden av Hoemsbrua. I bakgrunnen til venstre skimtes Munkholmen og noe av bebyggelsen i Ila og ytterst i Kongens gate. Til høyre skimtes Lade

Forts. side 9

Kort om postkort

Forts. fra side 6

hammeren i det fjerne, NTH og noen bygninger på Elgeseter, mens det er sparsomt med bebyggelse oppover Singsaker og Tyholt. Domkirka er skjult bak vogna. Nede til høyre kan en se et takmøne og en pipe; antar det er et hus i nåværende Sommerlystvegen (navnet gitt i 1954).

De fire første vognene ble levert fra Hannoversche Waggonfabrikk (HaWa) i 1924. De var robuste forstadsbanevogner med en motorytelse på 4 x 55 kW hver (trikken hadde til sammenligning en ytelse på 2 x 33 kW). Vognene var delt i to kupéer, hvorav en hvor røyking var tillatt. Kupéene var innredet med enkle trebenker på tvers med vennbar rygg, og de ble snudd på endestasjonene slik at passasjerene kunne sitte vendt i kjøreretningen. Vognføreren sto vanligvis, men førerplas-

sen var utstyrt med et lite rundt sete som kunne festes til en stang hvis han ønsket å sitte. Hvem husker vel ikke den primitive åpning av dørene; først måtte man løfte opp en lem for dernest å åpne døra manuelt. Og, for ikke å glemme vekslingen av stafettpinner på stasjonene før en kjørte inn på enkeltsporede strekninger. Nr. 1 var i drift helt til den ble hugget i 1968/1969, mens nr. 3 er bevart.

Gråkalbanen ble kommunalteid fra 1966 og gikk i 1972 sammen med Trondheim Sporvei inn i det nyopprettede Trondheim Trafikkselskap. Driften ble nedlagt i 1988 sammen med trikken. Virksomheten ble imidlertid gjenopptatt i 1990 av et privat aksjeselskap, og er fortsatt i drift med trikkehall på Munkvoll.

Fakta har jeg denne gangen hentet fra "På skinner i Bymarka – historien om Graakalbanen".

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Glædelig Jul & Godt Nyttår



Jeg har i en tidligere utgave av NFF-Varianten nevnt at det finnes mange vanlige Trondhjems kort med påtrykt hilsen, gjerne ifm jul og nyttår. Omfanget har vist seg å være større enn hva jeg den gang trodde. Det er forbausende mange privatpersoner som har benyttet seg av et slikt tilbud, kanskje fordi julekort i den form vi kjenner det ikke var vanlig for 100 år siden.

Til årets siste utgave av NFF-Varianten vil jeg derfor vise et kort med påtrykt gullskrift "*Glædelig Jul Godt Nyttår! Johannes Opdahl*". Kortet er i pregetrykk med farger. Det er ikke brukt. Jeg antar det er fra slutten av 1890-åra, men bildet

kan gjerne være noe eldre. Kortet har udelt bakside. Vi ser til venstre et anker med kjetting omflettet av en laurbærkrans og med det rene norske flagget bak. Bildet er en tegning av Ravnkloa, kanskje etter et fotografi. Det er fra før fiskehandlerne kom under tak, som en kan se på en del postkort tidlig på 1900-tallet. I forgrunnen foregår livlig torghandel. Ved nedgangen til båtene står en gruppe mennesker, kanskje er de i prat med Frosta-bønder som er i byen for å selge sine varer rett fra båt. På hjørnet av kaia er gasslykta på plass.

Midt i bildet kan en se at Ravnklobrua er åpen. Brua ble bygd omkring 1880

Forts. side 9

Kort om postkort

Forts. fra side 6

for å knytte sammen Rørosbanen og Meråkerbanen. Den ble bygd som en svingbru, og gjort om til fast bru omkring 1920.

Ved Vestre Kanalkai (Rørosbanens

område) ligger en båt fortøyd, men det er ikke mulig å si med sikkerhet hvilken båt det er. Begge sider av havneutløpet er markert med fyrlykter, og i det fjerne kan en skimte Munkholmen. Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Vinteridrett



Jeg valgte i fjor motiver med tilknytning til 1904, og jeg vil forsøke noe tilsvarende i år. Kortet jeg har valgt å vise denne gang, "*Fra Graakaltrakterne ved Trondhjem*", er fra 1905. Bildet er tatt av Max Raebel (se NFF-Varianten 2/2003). Det viser 4 skiakrobater som hopper samtidig. Den observante leser vil sannsynlig-

vis se bare tre skikkelser, men skiene røper at det er en fjerde hopper. Hopperne er Einar Løvseth, Håkon Håkonson, Arne Halse, mens fjerdemann er ukjent. Tilskuere er Willy Imsen, Jens Evensen og fotografen. Kortet er kolorert og utgitt av F. Bruns Boghandel

Jeg har søkt blant mine kort etter motiver fra skibegivenheter i 1905 uten mange sikre treff. Utfordringen er at forskjellige utgivere har benyttet samme motiv flere år på rad og endret årstallet. Som et eksempel har jeg et kort hvor det på forsiden er trykt "*Hoprend, Graakallen 1907. Trondhjem*". Beviset er at jeg har et annet kort brukt i 1902 med eksakt samme motiv hvor avsender i tillegg har notert at dette er fra et 30 m hopp 9. mars 1902. Tribunene ble dessuten ombygd til sesongen 1907. Der-

imot finnes det mange kort fra Vinteridrettstevnet 22 - 26 februar 1907 (ski, skøyter og travløp). Dette vil jeg komme tilbake til i 2007.

Stadige problemer med snømangel gjorde at skiklubben valgte å flytte arrangementene fra Blyberget til et område

Forts. side 7

Kort om postkort

Forts. fra foregående side

med sikrere forhold. Langrennet ble flyttet i 1897, og det første hopprennet i Gråkallbakken ble arrangert i 1899. Gråkallrennet og salg av Gråkallstokken (en skistav i miniatyr til å feste på jakkeslaget) var i mine guttedager synonymt med den årlige vinterfestuka. Hvert år var det et yrende liv i skiløypene rundt Skistua, på veien og ved hoppbakken. Nå er det for lengst historie og Granåsen har tatt over som arena.

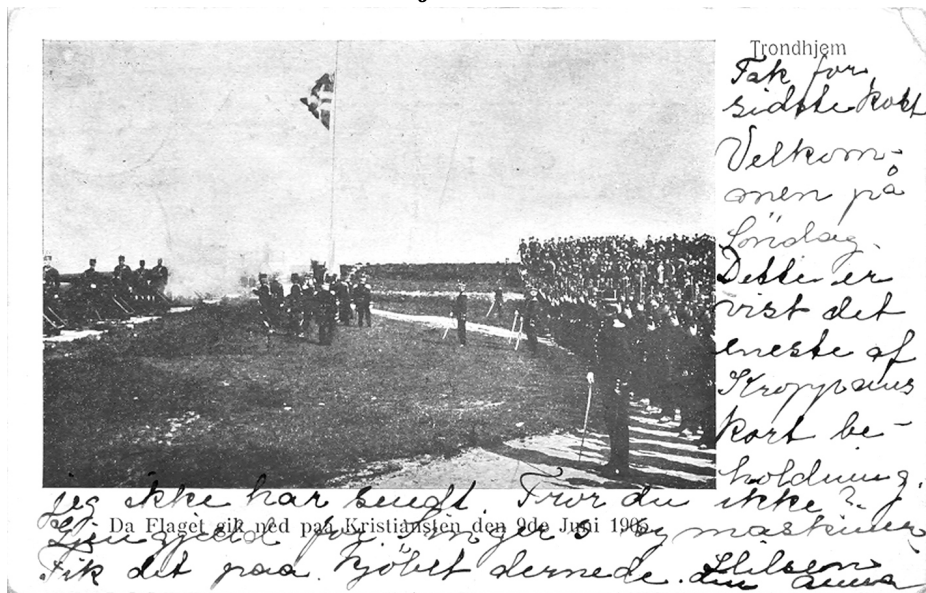
Fakta har jeg hentet fra "Trondhjems Skiklub Årbok 1982".

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

9. juni 1905



Figur 1

Hva er vel mer naturlig å velge for denne utgaven av NFF-Varianten enn nettopp flaggbyttet på Kristiansten Festning 9. juni 1905. Jeg har fire ulike kort fra denne begivenheten, hvorav jeg har valgt ut to stykker. Kortene representerer fire forskjellige utgivere, og den som leter finner helt sikkert flere.

Kortet i figur 1 har tittel "Da Flaget gikk ned paa Kristiansten den 9de Juni 1905". Kortet er utgitt med "Eneret O. Werner 1905", og det er sendt fra "Heimdal 13 IX 05" til Trondhjem. Motivet viser orlogsflagget med det etter hvert mislikte unionsmerket (Sildesalaten) som blir firt for siste gang under militær æresbevisning og 21 skudds salut.

Kortet i figur 2 er titulert "Det trefarvede Flog heises paa Kristianssten Fæstning 9 Juni 1905" (merk stavfeilene). Det er utgitt som "Nr. 10 Eneret Sverre Øien". Kortet er sendt samme år med en julehilsen fra Trondheim til Støren. Motivet viser det rene norske splittflagget som blir heist for første gang på festningen. Det røde, hvite og blå flagget ble hilst med 21 skudd fra saluttkanonene på bastionen og hurra fra de fremmøtte. Flaggskiftet skjedde samtidig kl. 10 over hele landet.

Hele garnisonen og brigademusikken paraderte. Offiserene var i gallauniform. Oberstløytnant Bjørnsen og fungerende

Forts. side 13

Kort om postkort

Forts. fra side 7



Figur 2

distriktskommandosjef Huitfeldt holdt taler. Huitfeldt sa i sin tale at det gamle flagget ble hilst med ærbødighetens salutt, det nye med gledens salutt.

En stor folkemengde var møtt fram for å bivåne begivenheten. Folk hadde

pyntet seg til fest. Damene bar noen flotte kreasjoner på hodet, mennene hadde sort eller hvit skalk, flosshatt eller lys stråhatt (sees godt på et annet kort jeg har).

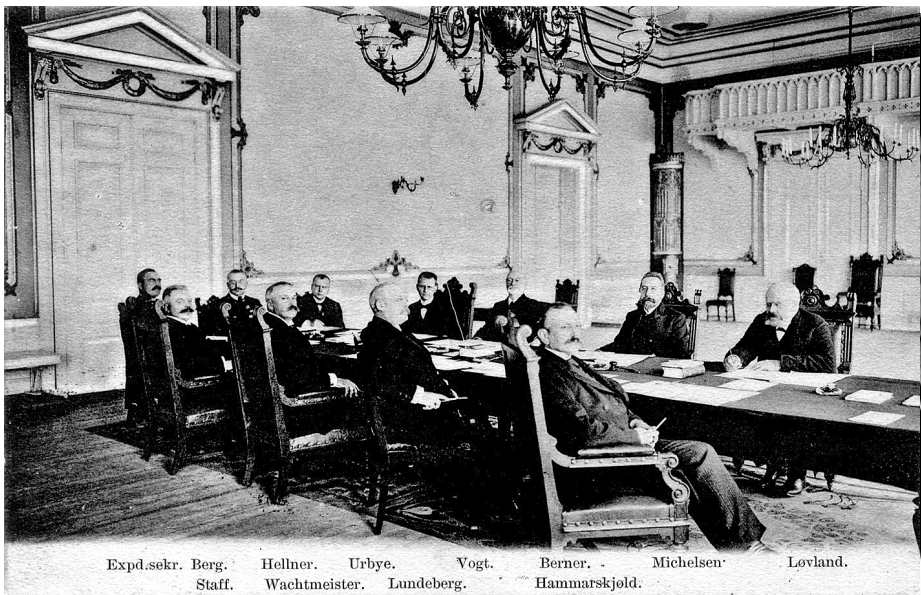
Fakta har jeg denne gang hentet fra "det sto i avisa 1900-1920".

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Forhandlingsdelegasjonene i Karlstad høsten 1905



Jeg har problemer med å finne Trondheimskort med direkte tilknytning til begivenhetene i 1905. Valget falt derfor på et motiv med de to lands delegasjoner ved forhandlingene i Karlstad høsten 1905. Forhandlingene ble innledet 31. august og avsluttet 23. september.

Kortet er utgitt av Mittet & Co. De var raske til å gi ut og distribuere aktuelle kort (dette med flere). Kortet er sendt fra Trondheim til Støren. Avsender har datert dette 21. september 2005 som samsvarer med et supert håndstempel "Trondhjem 21 IX 05" plassert midt på frimerket (NK 76). Det kuriøse er at kortet i tillegg er maskinstemplet "Trondhjem 21 XI 05", hvilket kan bety at dato på maskinstemplet er feilstilt 2 mnd eller at kortet av en eller an-nen grunn

ikke er sendt før denne dato(?).

Den norske delegasjonen til Karlstad ble ledet av statsminister Christian Michelsen og den svenske delegasjonen av statsminister Christian Lundeberg. Da Michelsen dannet regjering i mars 1905, fikk Jørgen Løvland den utsatte statsministerposten i Stockholm. Derfor var det Løvland som fikk ta konfrontasjonen med Kong Oscar II i det siste norske statsråd på Stockholm slott 27. mai.

Unionsoppløsningen hadde sin bakgrunn i konsulatsaken. Kravet om egne norske konsulater, som var vedtatt av det norske Storting, ble ikke akseptert verken av den svenske regjering eller av kongen. Forslaget til vedtaket om opp-

Forts. side 18

Kort om postkort

Forts. fra side 6

løsning av unionen var formulert av Michelsen og lest opp i Stortinget av Stortingspresident Carl Berner. Vedtaket av 7. juni lyder: *“Da Statsraadets samtlige medlemmer har nedlagt sine Embeder, da Hans Majestæt Kongen har erklæret sig ude af Stand til at skaffe en ny Regjering, og da den konstitusjonelle Kongemagt saaledes er trådt ud af Virksomhet, bemyndige Stortinget Medlemmerne af det i dag aftraadte Statsraad indtil videre som den norske Regjering at udøve den Kongen tillagte Myndighed i overensstemmelse med Norges Riges Grundlov og gjældende Love – med de Ændringer, som nødvendiggjøres derved at foreningen med Sverige under en Konge er opløst som Følge af, at Kongen har ophørt at fungere som Konge”.*

Michelsen var skipsreder fra Bergen. Han var den ubestridte leder med en unik vilje til å lede, han var drivkraften bak unionsoppløsningen, han var statsministeren som utøvet fremragende politisk håndverk og han var den som i løpet av et halvt år

fikk avsatt en norsk konge og utnevnt en ny. I periferien blant de europeiske stormakter spilte Fridtjof Nansen en ikke ubetydelig rolle.

Løvland var bondegutt fra Evje i Nedenes. Han var den “evige student” som lærte seg fransk på egen hånd i godt voksen alder, han var en fremragende politiker som skapte trygghet hos folk, han var fredsaktivist og formann i Nobelkomitéen og han var en dyktig forhandler. I oktober 1907 tok han også over som statsminister da Michelsen gikk av.

Forhandlingene i Karlstad førte heldigvis til en fredelig oppløsningen av unionen, og resten av historien kjenner vi.

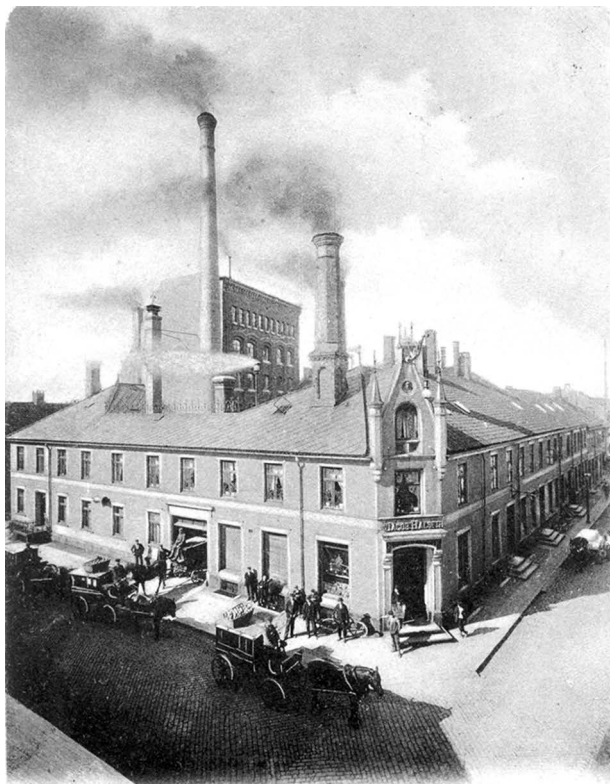
Fakta har jeg denne gang hentet fra flere offentlige kilder.

Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Jacob Halseths Etablissementer



Jacob Halseths Etablissementer, Trondhjem
*Gladelig jule- og nytårshilsen
Jacob Halseth*

7190

I år som i fjor har jeg valgt en jule- og nytårshilsen til årets siste utgave av Varianten. Kortet er sendt fra Jacob Halseths Etablissementer til Overhaldens Spareforening pr. Namsos. Bakeriet ble grunnlagt i 1863 av Jacob Halseth,

og det ble overtatt av sønnen grosserer Adolf Halseth i 1895. Selv om sønnen var eieer var det allikevel far sjøl som signerte bedriftens jule-hilsen.

Bakeriet holdt til i Krabugata 16 – 18 (nå Brattørgata 2). Adolf Halseth utvidet bedriften sterkt. I “Trondhjem og lidt om Trøndelagen” utgitt i 1904 kan en lese følgende annonse: “Jacob Halseth, Trondhjem. Maskinbagerier, Wienerbageri, Conditori. Drops og Confect-fabrik. Mel, Colonial og Vin. Telefon 132 og 374”.

Det høye huset i bakgrunnen er bakeribygningen. Huset i forgrunnen rommer bakeriets utsalg, kontorer og husvære for mange av de ansatte (se gardinene for vinduene i annen etasje). Det kunne gjerne være 60-70 men-

nesker samlet rundt bordet. Bedriften var tidlig ute med å ta i bruk nye tekniske løsninger. Eiendommen hadde eget strømaggregat, og et pakkhus i Krabugata 11 var for-bundet med bakeriet med en

Forts. side 7

Kort om postkort Forts. fra side 6

underjordisk elektrisk jernbane. Bakeriet var tidlig ute med å ta i bruk biler til utkjøring av brødvarer, men det var først noen år etter at dette bildet ble tatt.

Foran butikklokalet står det flere unge menn (en av disse har en sykkel) og ser opp mot fotografen. I gata står tre av bedriftens hestekjøretøy klare til å bringe ut varer, og to av disse har kurver med brød på taket. Et fjerde kjøretøy er på vei ut av porten. Helt ute til høyre står et annet hestekjøretøy, men trykken er ikke særlig tydelig.

Bakeriet ble solgt til Trondhjem kommune i 1917 og fikk navnet Trondhjems kommunale bakeri. Det skulle levere billig brød til byens befolkning. Etter annen verdenskrig ble bakeriet hengende etter i utviklingen og fungerte dårlig. Det ble derfor leid ut til Rosenborg dampbakeri i 1960 og lagt ned i 1980-årene. I dag holder "Bakeriet Home Hotel" til i de gamle bakerilokalene.

Fakta har jeg denne gang hentet fra "Trondheim Byleksikon" og "Trondhjem og lidt om Trøndelagen". Forts.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Kroninger på 1800 – tallet og Kroningsåret 1906



Fig. 1.

I 1905 ble det utgitt mange patriotiske kort knyttet til unionsoppløsningen. Min erfaring er at 1906 var et minst like godt kortår hvor det ble produsert en stor mengde kort fra kroningen og fra kroningsferden. Spesielt for Trondheim var det en betydelig forskjell. Jeg har 4 – 5 kort fra unionsoppløsningen, mens jeg fra forberedelsene til kroningen og festlighetene rundt denne har ca 140 forskjellige kort.

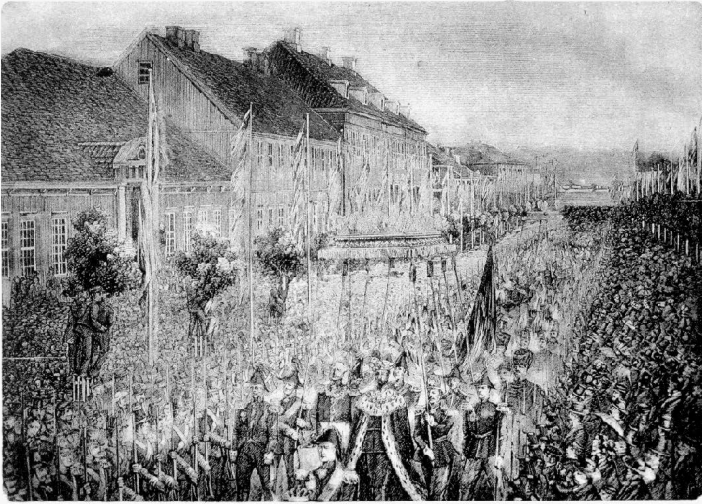
Det var fra gammelt av en tradisjon at Norges konger ble kronet i Nidaros-dommen. Den siste kroningen under denne tradisjonen var av kong Hans i 1483. I Grunnloven av 1814 ble det tatt inn at norske konger skal krones her (paragrafen ble opphevet i 1908). På 1800-tallet var det tre kroninger: Carl Johan 7. september 1818, Carl XV 5. august 1860 og Oscar II 18. juli 1873. Domkirken var ved disse kroningene i en

elendig for-fatning, som ble forsøkt skjult ved midlertidige reparasjoner.

Ved disse begivenheter ble det naturlig nok ikke gitt ut postkort. Imidlertid ble det i 1905 utgitt kort basert på samtidige illustrasjoner eller fotografier (fra 1873) som en forberedelse til de forestående begivenheter året etter. Alle mine kort er i s/h og de er brukt i 1905.

Jeg har ingen kort med motiv fra 1818, men derimot fra "Hans Majesteds Carl Johans ankomst 30. August 1835" (fig. 1). Bildet er meget rikt på detaljer. Det viser bl.a. velkomstportalen på torget hvor byens presteskap har tatt oppstilling ved den nordre side av portalen. Dette motivet har jeg også på kort merket F. Bruns Bokhandel 54.

Fig. 2 viser som tegnet motiv "Kronings-



Kroningsprocessjonen i Trondhjem 5. August 1860.

Fig. 2.

processjonen i Trondhjem 5. August 1860". Her er prosesjonen på vei til Domkirken, kongen under en baldakin båret oppe av åtte soldater. Et annet kort merket "Hs. Maj. Kong Carl XV Kroning i Trondhjems Domkirken 5. August 1860"

synes å være av samme utgiver uten at denne er angitt.

Fig. 3 viser "Hs. Maj. Kong Oscar II. Kroning i Trondhjems Domkirke 18. juli 1873" (sannsynligvis samme utgiver som kortene fra 1860).

Forts. side 9



Hs. Maj. Kong Oscar II. Kroning i Trondhjems Domkirke 18. Juli 1873.

Fig. 3.

Ved Kong Oscar II dens Krøning i Trondhjem 18 de Juli 1873.



Fig. 4.

Kortet Fig. 4 “Ved Kong Oscar II dens Krøning i Trondhjem 18de Juli 1873” er nok det mest kjente. Det er utgitt av H. Werner. Bildet er tatt fra Domkirkens tårn mot Munkholmen. Prosesjonen er på vei fra Domkirken til Stiftsgården. Munkegaten var for anledningen belagt med løper. Soldater står på rekke på begge sider. Opp mot husveggene er det på flere steder reist tribuner. Foran Stiftsgården er det samlet en stor folkemengde. Ute på redan ligger

norske og utenlandske krigsskip som har kommet med gjester.

To andre kort fra begivenhetene i 1873 er begge merket “Kortegen afgaar fra Modtagelsespavillonen”, men de har forskjellige motiv. Disse kortene er basert på fotografier.

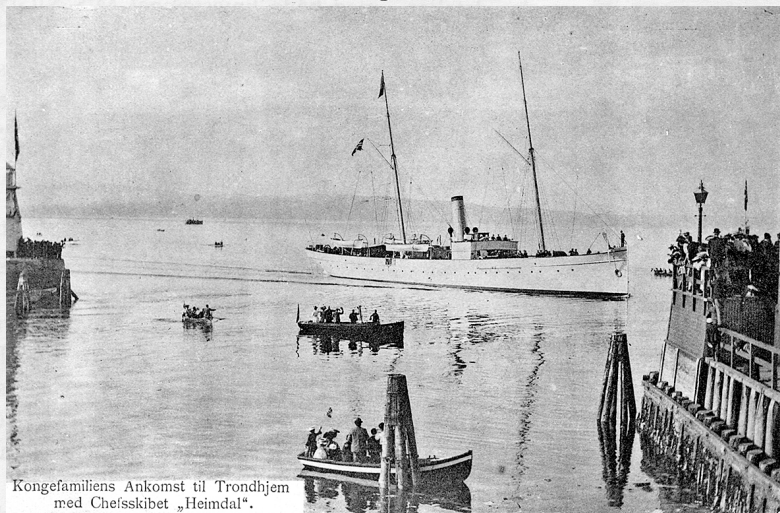
I NFF-Varianten 2/2006 vil jeg vise kort utgitt med motiv fra kroningen i 1906 og festlighetene i byen ved denne anledning.



KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Kroningen 1906



Kongefamiliens Ankomst til Trondhjem med Chefsskibet „Heimdal“.

Fig. 1 Utgiver A. J. K. Bergen

§10 i Grunnloven av 1814 stadfestet at “Kongens Kroning og Salving skeer i Trondhjems Domkirke, efter at han er bleven myndig, paa den Tid og med de Ceremonier, han selv fastsetter”. Kongen valgte 22. juni og midtsommer med lange, lyse kvelder. Det var et klokt valg. Byens innbyggere hadde i lang tid malt og pyntet til fest. Mange butikker var overdådig dekorert. Domkirka, som nå langt på vei var gjenreisreist under dyktig ledelse av arkitekt Christie, var rikt pyntet for anledningen.

Kongefamilien kom til Trondhjem 19. juni på Chefsskibet ”Heimdal” med vailende kongeflagg (fig. 1), eskortert av “Norge” og “Harald Haarfagre”. Ute på fjorden og i det indre basseng ble det etter hvert trangt om plassen. De høye gjester nøyde seg gjerne ikke med et skip. Tysk-

land var f. eks. representert med Keiser Wilhelms “Hohenzolleren”, prins Heinrich med panserkrysseren “Prins Adalbert” og en tysk eskadre, Frankrike med “Admiral Aube” (med 4 skorsteiner), England med kongeyachten “Victoria and Albert”, Danmark med “Dannebrog”, og Storfyrste Michaels “Polarstjernen”, for å nevne noen.

På Brattøra var det reist en flott mottagelsespaviljong, og i Ravnkloa en noe enklere utgave. Kong Haakon (i engelsk admiralsuniform) ønsket sine gjester velkommen: Dronning Alexandra av England (fig. 2), Prinsen av Wales, kongens bror Kronprins Christian av Danmark (fig. 3), og Keiser Wilhelm, for å nevne noen få.

Presis kl. 11 startet den kongelige ekvipasje på ferden fra Stiftsgården til Domkirken. Kl. 13 var kroningshøytiden



Fig. 2 Utgiver ukjent

over og følget ga seg på vei tilbake til Stiftsgården. Kort med motiver fra denne delen av kroningsfesten er relativt vanlige.

Alt som fantes av staselige vogner i mils omkrets var utlånt til kjøringen av de mange fornemme gjester. Som et eksempel viser fig. 4 Kongen, Dronningen og Keiser Wilhelm på en kjøretur i byen.

Jeg har imidlertid ikke klart å finne ut hvor bildet er tatt. Legg merke til at det er dobbeltspor av trikkeskinnene hvor skinnene i tillegg gjør en sving. I 1906 var det kun møtestedene som hadde dobbeltspor. Kan noen sette meg på sporet?

Kongefamilien og gjester besøkte også

Forts. side 11



Fig. 3. Utgiver H. Abel

Kort om postkort – forts. fra side 7



Fig. 4 Utgiver John Fredriksons Eft. No. 99

Fjeldsæter og Gråkallen. Det er utgitt flere kort med Fjeldsæter Touristhotel som bakgrunn. Noen av disse er relativt vanlige. Max Raebel har f.eks. utgitt et kort med motiv Dronning Maud som går en tur sammen med Keiser Wilhelm, det er sannsynligvis ikke så vanlig (se også NFF-Varianten nr. 2/2003 og 1/2005).

I Ilaparken var det folkefest med tur-oppvisning og folkevisedans. Kongen og hans gjester fulgte det hele fra kongepallassen som ble oppført til byens 900 års jubileum i 1897. Begge arrangement er gjengitt på flere kort.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Kroningen 1906 – Olaf Tryggvessons Gade



Denne gangen vil jeg ta for meg en serie med kort utgitt av A. Holbæk Eriksen i anledning kroningen 1906. A. Holbæk Eriksen hadde sin virksomhet i Olav Tryggvessons gate 17 vis á vis A. Dahl, men flyttet til Klüwergården (nr. 40) i Ravnkloa i 1917.

Jeg vet ikke om kortene er utgitt før eller etter kroningen. Den tidligste bruksdato jeg har registrert er 20. sept. 2006. Kortene er basert på tidligere benyttede motiver hvor det er lagt inn et familieskjold med bilde av Kong Haakon VII, Dronning Maud og Kronprins Olav, konge & dronning-monogrammet og kongekronen. Skjoldet er plassert hvor det ikke skjuler interessante detaljer i bildet, i de fleste tilfelle i øvre venstre hjørne. På de 2 første av kortene nedenfor er om-risset av skjoldet,

monogrammet og kronen utført i gullfarge, mens kronens pull er farget purpurrød. De resterende kortene er i sin helhet utført i sort og hvitt.

Jeg vet heller ikke hvor mange kort som er utgitt i denne serie, jeg er derfor takknemlig for opplysning om andre motiver enn de følgende 17 jeg selv har: Ravnkloen, Kristiansten, Munkegaden med Stiftsgaarden, Stiftsgaarden, Munkegaden med Domkirken, Domkirke Höikoret, Ilevoldsparken, Parti ved Ilens Kirke, Olaf Tryggvessons Gade (se illustrasjon), Udsigt fra Kristiansten, Ved Tordenskjoldsparken, Frimurerlogen, Dronningens Gade, Kjøbmandsgaden, Øvre Lerfoss, Fossestuen og Fjeldsæter.

Bildet fra Olaf Tryggvessons gate er tatt vestover ved hjørnet av Nordre gate. Det

viser sporvogn nr 10 på vei til Lademoen. De første 11 sporvognene ble bestilt i 1901 fra Siemens & Halske i Tyskland. De hadde forholdsvis svak motorkraft (2 x 15 kW) og ble derfor utrangert allerede i 1918. De ble bygget om til tilhengere i 1920-åra og var i drift til 1951 og senere hugget. Bak sporvogna skimtes vike-sporet som var anlagt her. I tillegg sees 2 hestekjøretøyer på vei vestover, et som skal i samme retning som sporvogna og et fjerde hestekjøretøy som svinger ned Nordre gate. Det er forbausende få mennesker å se til å være en travel for-retningsgate.

På det nordvestre gatehjørnet, delvis skjult av treet, finner vi en av landets mest kjente forretningsgårder; Jørgen B. Lysholms forretning og Destillation & Spritfabrik (nr. 26). Bygningen ble revet i 1930-åra for å gi plass til den nye Lysholmsgården. På det nordøstre hjørnet

(nr. 24) holdt H. Poulsson til (senger og sengeutstyr).

I murbygningen til høyre (nr. 22) kan en lese at A/S M. Dopheides Magasin har sin forretning over 2 etasjer. I en illustrert annonse fra 1924 heter det "Vi har nu faat hjem et enestaaende stort udvalg i Wiernervogne, Promenadevogne og Klapvogne med og uten kalesche (ca. 60 forskjellige sorter barnevogne)". En kan også se på veggen et skilt som sier at her holder Tandlæge Eyvind Arentz til i tredje etasje. Inne i portrommet er det oppslag over andre forretningsdrivende i bygningen som fotograf Oscar Holte, Oddes Cafe og Billiard. Andre navn er vanskelig å tyde.

Denne gang har jeg hentet opplysninger fra egen samling av kort, fra "På meterspor i Nidaros" og fra "Reklamen 1924".

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Barnehjælpsdagen 1906



Kjære lille søsk
 "Dengang i se
 Trondhjælsold"
 du forstaa hvad
 jeg mener og løfter
 det hoved dig. 7/24
 Nu ser du en af
 vognene fra Blom
 stertoget. De jern
 som vi færet som
 barnehjælpsdag.
 Og nu kan du
 se hele Trondhjem
 en i bevægelse
 og store forber.
 deler er gjort
 forat alt kan bli
 festligt. En vogn
 nummer er allerede
 kommet og endnu
 flere kommer næ
 hulegais senere.

Fra Buran, hvor alle vognene samledes
 forat kjøre gjennom byen.
 hvor alle vognene og store forber.
 deler er gjort
 forat alt kan bli
 festligt. En vogn
 nummer er allerede
 kommet og endnu
 flere kommer næ
 hulegais senere.

Omtale av Barnehjælpsdagen 7. juni 1906 har jeg latt ligge til fordel for kroningen og de tilhørende begivenheter. La meg med dette prøve å rette på forholdet. Barnehjælpsdagen var en årlig begivenhet som dessverre har resultert i få utgivelser av postkort. Kortet som vises her, har ingen angivelse av utgiver. Det er pent stemplet "Trondhjem 18.6.06" og sendt til Christiansund. Dette er dagen før kongefamiliens ankomst. Teksten forteller om strålende vær og en forventning om et storartet arrangement. På bildet er det skrevet for hånd "Fra Buran, hvor alle vognene samledes forat kjøre gjennom byen".

Vi ser en hest og vogn med tre blomsterpyntede unge damer og en kusk. Bak ser vi

hesten til neste ekvipasje. På fortauet står to små barn og to damer, alle pyntet for anledningen. Ut av et par av vinduene stikker et hode. Over porten til høyre står et husnummer som jeg ikke kan tyde med sikkerhet.

Fredag 8. juni kunne en lese følgende reportasje i Adresseavisen (forkortet): "Gaarsdagens Æftermiddag artede sig som en Festdag med en Vrimmel af Mennesker paa Gader og Stræder og sterk Tilstrømming til Kaféer og Forlystelsessteder, kort sagt fuldstendig som en 17de Mai. Det store Vogntog fra Buran til Ilen blev en smuk Succes. Toget havde faaet stor Tilslutning, og de fleste Vogne var smagfult smykkede. Kun bør be-

klages, at Togets Helhetsindtryk blev en del svækket ved, at de enkelte Vogne var fjernede saa langt fra hinande, at Toget virket meget opstykket. Grunden hertil var selvfølgelig den tilgivelige, at Vogn-ene stadig blev kaprede af Forbipasser-ende, som overleverede sin Tribut til Børnehjælpsdagen og blev til Gjengjæld dekorede med Blomster. Fra Buran bugtede denne Slange af Blomster sig gennem Nedre Møllenberg Gade, Nonnegaden, Baklandets Nygade, Nedre Baklandet og over Bybroen ned Kjøbmandsgaden, bort Dronningens Gade, op Nord-re Gade og udover Kongens Gade til Ile-volden, hvor Toget opløstes, og Vognene vendte hjem, ribbede for sin Pryd. Under hele Turen

foregikk der den livligste Forretningsforbindelse – Pengene sprang i Bøsserne – de vakre Smil bag Blomstersløret forfeilede ikke sin Virkning..... Der kom ind en hel Mængde Kobber-penge og ikke lidet i Sølv og Papir”.

Samme dag ble det arrangeret “Konsert på Ilevolden, Kirkekonsert i Lademoens kirke, stor Folkefest på Skøitebanen i den vakre Sommeraften med Musikk, Dans, og Opsætning af Balloner etc. (Entré Voxne 25 Øre, Børn 10 Øre), fest i Harmonien med prolog av Sagfører Sverre Brandt og Dr. med Lyder Borthen ga en oversikt over Børnehjælpsdagens historie”.

Denne gang har jeg hentet opplysninger fra Adresseavisen.



KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Vinteridrætsstevnet 1907



Den største begivenheten i Trondheim vinteren 1907 var uten tvil Vinteridrettsstevnet 22-26 februar. Ski-, skøyte- og travsportklubben gikk sammen om dette store arrangementet. Det ble arrangert skøyteløp og kunstløp på den nye stadion, langrenn i Bymarka, hopprenn i Gråkallbakken og travløp på Jonsvannet. Arrangørene og byens innbyggere satte tydelig pris på at kong Haakon var til stede.

Når en velger kort til illustrasjon må en av og til være påpasselig. Werners kort nr 23 eneberettiget 1907 har på forsiden trykt med rød skrift "Hoprend, Graakallen 1907. Trondhjem". Jeg har imidlertid et annet kort (ukjent utgiver) med eksakt samme motiv (hopper nr. 22) benyttet 22 III 02 hvor avsender har skrevet at dette er et "30 m hopp 9/III-02".

M & Co, Sverre Øyen og Janssen & Co m.fl. ga ut mange kort i flere serier fra de forskjellige arrangementene. Noen har serienr, andre ikke. Jeg har flere kort med motiv som jeg antar er fra de forskjellige arrangement, men bekreftelse mangler.

Skøyteløpene ble en folkefest. For første gang i historien arrangerte Trondheim et Verdensmesterskap (10 norske, 3 finske og 1 dansk løper). På banen herjet finnene Anti Wicklund og Gunnar Strömsten. Oscar Mathiesen og Martin Sæterhaug ble henvist til 3. og 4. plass. Heldigvis vant Oluf Steen 500 meteren.

Grunnet plassmangel har jeg valgt kun 2 kort som illustrasjoner, begge fra Bymarka. Kortet fig. 1 (Sverre Øyen nr 159) viser "Underoffisersskolens bivouak ved Skistuen 24-02-07". Bemerkt damenes



LÆNGDELØB I BYMARKEN. TRONDHJEM.

skiantrekk. På kortet fig. 2 (J & Co No 216) "Længdeløb i Bymarken" ser vi den godt påkledde skiløper med start nr. 4 og mange snødekte tilskuere.

Assistanse fra underoffiserene ble til stor hjelp. Under 30-kilometeren snudde været til en forrykende storm fra nordøst og 7 kuldegrader. Mange av løperne måtte etter innkomsten ha legehjelp og en av datidens mest anvendte medisiner – whisky – for å tine opp. Følgende utdrag av reportasjen fra Adressa gir en beskrivelse av strabasene løperne måtte gjennomgå: "Det nærmet sig nesten en kamp for livet, og som det viste sig ved indkomsten, var ogsaa kræfterne hos enkelte saa langt opbrukt, at det nesten var i siste øyeblik de kom i hus. Men da man foruden de som sikkert visstes å ha opgit løpet, endnu savned to mand, blev der sendt ut en expedition nedover mot Leinstrandskanten. Det viste sig at den ene var kommet forfrossen ind paa Gelleintrølia, hvor han fik den fornødne oplivende behandling, og den anden havde fundet frem til nabo-

pladsen, Benbergtrøa, hvor ingen folk var hjemme. Han blev dog ikke opraad, men stelte sig som om han hørte til der; og da konen på gaarden kom hjem, havde han allerede gaaet tilkøis".

Hopprennet i Gråkallen derimot ble arrangert i et strålende vintervær. Tilskuere på ski vrimlet opp Steinberget fra tidlig morgen. Kong Haakon var til stede under høymessen i Ila kirke, der måtte han vente mens Fjellseterveien ble ryddet og gjort fremkommelig for den kongelige ekvipasje, og for andre som kom med hest og slede. Som på skøytebanen ble hopprennet en stor folkefest til tross for at 60% av hopperne falt fordi det hadde vært håpløst å trække underrennet skikkelig etter uværet under 30-kilometeren. Kongen fulgte hopprennet tydelig interessert fra kongetribunen, det kan vi se på flere postkort.

Denne gang er det hentet opplysninger fra "...det sto i avisa 1900-1920" redigert av Gerd Søråa, og fra Adresseavisen. Postkortene er fra egen samling.

--- o ---

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

A. Bruns Boghandel



Turistsesongen står for døren. Da har jeg lyst til å vise et kort fra A. Bruns Boghandel som et eksempel på reklamekort fra rundt forrige århundreskifte. Kortene var hovedsakelig myntet på turister. Fellestrekk for kortene er at de gjerne er doble med en bildeside, en side med beskrivelse over hva butikken har å tilby, gjerne på flere språk, og et kart over byen som brettes ut og hvor butikkens beliggenhet er avmerket.

Anton Heiberg og (John) Andreas Brun overtok i 1873 en av byens eldste bokhandlere "Jac. Andersens Enke" etter Heibergs mor og tante. Sammen etablerte de forretningen "Heiberg & Brun Bog & Papirhandel" i Kongens gt. 10, dagens "Brunhjørnet". Heiberg ble i 1876 etter

eget ønske løst fra sin stilling som medeier i firmaet, som da fikk navnet "A. Bruns Boghandel". Firmaet endret igjen navn i 1906 til "F. Bruns Bokhandel" da Fridtjov Brun overtok ledelsen etter sin far.

Kortet er produsert av H. Moe, T.hjem. Det har ikke noe årstall som sier noe om når det er produsert. Navnebruken på kartet gir allikevel en pekepinn om at det kan ha blitt produsert en gang tidlig på 1890-tallet. Her finner vi fortsatt navnet Strandgaden, som ble omdøpt til Olav Trygvasons gate i forbindelse med byens 900 års jubileum i 1897.

Kortet er flott tegnet med inngangen på hjørnet (fig. 1), men slik har det ikke alltid vært. Da butikken ble etablert hadde huset et rett hjørne, og inngangen

var fra Kongens gt gjennom hagen. Personene og hestekjøretøyet er tegnet for små i forhold til bygningen. På fortauet mot Nordre gate sees en gasslykt, det var den vanlige gatebelysningen i mange år. På forsiden henvender kortet seg til turister på 3 fremmede språk. På tekstsiden (fig. 2) nøyer kortet seg med 2 språk. Reklamen sier at de fører et stort lager av bilder fra Norge. Axel Lindahl var en kjent fotograf som har tatt mange gode bilder fra Trondhjem i 1880- og 1890-åra. Men, hvem var Valentine? Var han en omreisende fotograf? Kan noen hjelpe meg med opplysninger?

Vi som er oppvokst i byen har vel alle et forhold til Brunhjørnet. Det var et populært møtested, spesielt for ungdom. Det var ofte utgangspunktet for en promenade på Nordre. Vestre side ble helst benyttet ned til Dronningens gt hvor en krysset over mot "Old England" og fortsatte på østre side til Thomas Angells gt. Eller man kunne promenerer fra Brunhjørnet over Torget til "Prinsen".

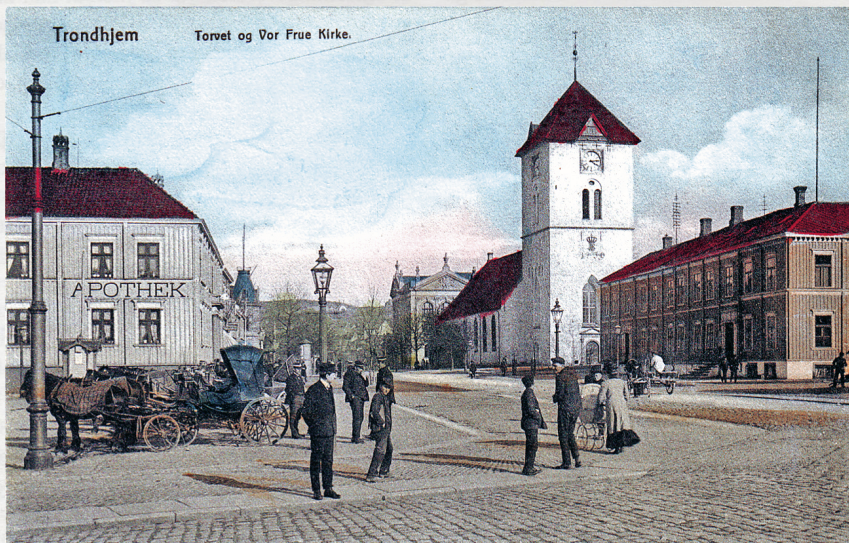
A. Bruns Boghandel
Bookseller and Stationer
Opposite the Post-Office
Trondhjem.
GUIDES, PHRASEBOOKS
Tauchnitz Edition
Photographs
from the Cathedral and of the town
Large Store
of Valentine & Lindahls
Norwegian Views.
—o—
Reisehandbücher, Reisekarten
Reiselectüre, Papierhandlung
Grosse Auswahl von
PHOTOGRAPHIEN
des Drontheimer Doms
Norwegische Prospecten etc.
H. KOE, T. MEER.

Fakta har jeg hentet fra 100 års beretningen 1873-1973 skrevet av Wilhelm K. Støren. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trondhjem Torv



Motivet denne gang er hentet fra torget en gang mellom 1905 og 1910. Kortet er produsert i lustrykk hos Knackstedt & Nächer i Hamburg for Johan F. Svendsen, Trondhjem, Bog – Papir, Kunst – Musikk. Kortet, som er kolorert, er sendt lokalt med en gratulasjonshilsen datert 19-5-10. Jeg antar likevel at bildet er tatt noen år tidligere, fordi det ikke er noen drosjebiler på holdeplassen.

Sentralt i bildet er hestedrosjene. Videre ser vi fra venstre Apothek Svanen, tårnet til Trondhjems Sparebank, Frimurerlosjen, Vor Frue Kirke og Hornemannsgården (politistasjonen).

4 hestedrosjer står og venter på tur. Bak kalesjevogna står 3 kusker i uniform. To av kuskene ser ut til å samtale, og den ene ser noe betenkt ut. En mor med barne-

vogn og en vognmann med hest og tom kjerre er på vei østover Kongens gate. Til venstre for hestevogna kommer en mann med handkjerre i motsatt retning. Helt til høyre i motivet kan så vidt skimtes en handkjerre, en person og noe av en salgsbod. Personene synes ikke å være opptatt av fotografens aktiviteter. Det er lite løv på trærne og personene kaster lange skygger. Kanskje er bildet tatt en godværsdag med torghandel sent på høsten?

Først i 1867 var drosjevirkosomhet etablert med fast holdeplass på torget. Sommeren 1883 skulle det 6. landssangerstevne arrangeres. Det var ventet stor tilstrømming til byen med gode utsikter til stor aktivitet for de vognmenn som drev drosjetrafikk. Det ble den umiddelbare

Forts side 7

KORT OM POSTKORT

Forts. fra side 8

foranledningen til at drosjetrafikken i byen ble organisert. Politimesteren benyttet anledningen til å utdele løyver til drosjer som drev trafikk fra offentlig holdeplass, og drosjeeierne måtte svare en avgift til bykassen for hver løyve.

For 100 år siden, til medlemsmøtet i Trondhjems Vognmandsforening 11. juni 1907, forelå en sak til behandling som skulle komme til å ryste foreningen og på sikt forandre dens karakter. Saken gjaldt den påtenkte automobilkjøring i Trondhjem og omegn, dens ulemper og hvilke erstatningskrav vognmennene ville reise for den skade som automobilkjøringen ville forvolde. To år senere (mai 1909) ble de to første drosjebilene av merket Hum-

ber levert av Bertil O. Steen i Oslo. Bilene ble registrert som henholdsvis U100 og U101. Samme år ble ytterligere 2 biler av samme merke bestilt. Karosseriet til disse ble imidlertid laget i Trondheim hos henholdsvis Schrøder og Myhr i Vollabakken og Olsens Vognfabrikk i Strandveien.

Bilene var kommet for å bli, men hestedrosjenc kunne i noen år fortsatt konkurrere på pris og på driftssikkerhet. Grunnen var at de første drosjebilene bare kunne brukes om sommeren, og fordi de hadde problemer med å ta seg opp større bakker.

Fakta har jeg hentet fra 100 års beretningen "Trondhjems Vognmand og Leievogneierforening 1888-1988" av Svcin Carsteins. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

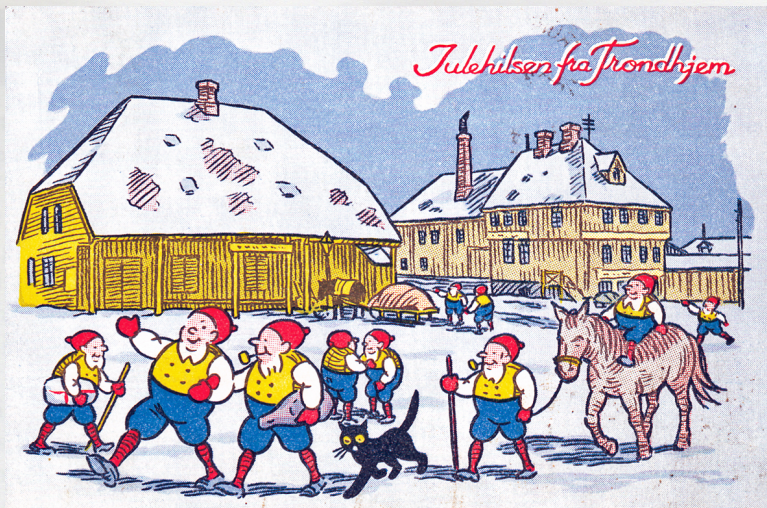
Julehilsen fra Trondhjem



Jeg har ved et par anledninger omtalt kort med julemotiv fra Trondheim, siste gang i Varianten nr. 4/2004. Slike kort er

langt fra vanlige. Det finnes imidlertid en serie tegnede julekort med motiver fra Trondheim og fra andre byer i Norge.





Felles trekk, spesielt ved måten nissene er tegnet, tyder på at samme kunstner har tegnet kortene. Kortene har dessverre ingen opplysninger om hvem kunstneren er eller hvem produsenten er.

De tre første kortene har jeg hatt noen år i min samling, mens kortet nr. 4 fikk jeg tilslaget på hos eBay tidligere i år. Vi nærmer oss jul, derfor kan det være aktuelt å ta en ny titt på kortene. Nr. 1, 3 og 4 er benyttet til å sende julehilsener i 1933,

mens kort 2 er benyttet i 1934. Fjellseter, som gjengitt på kort 4, ble ombygget til Funkisstil i 1929-1930. Det kan derfor synes som om kortene er produsert tidlig på 1930-tallet. Likevel er byens navn skrevet som før 1930.

- Kort 1 har hentet sitt motiv fra Torget med statuen av Olav Tryggvason, Svaneapoteket, Vår Frue kirke og Hornemannsgården. Nissene er opptatt med forskjel-

Forts side 11

Kort om postkort – Forts fra side 9

lige aktiviteter, en av nissene har det travelt på vei til pissearet til venstre i bildet.

- Kort 2 viser nisser ved Bakke bro på Bakklandet. På motsatt side av Nidelva sees bryggerekka til venstre og til høyre Mustgården på hjørnet av Olav Tryggvasons gate og Kjøpmannsgata.

- Kort 3 viser nisser ved Brattørvakta (nå

Trondhjems Sjøfartsmuseum) og Tavern nederst i Kjøpmannsgata.

- Kort 4 viser nisser både på ski og på kjelke i fullmåne ved Fjellseter.

Finnes det flere enn disse 4 julekortene fra Trondheim, og hvem er kunstneren? Er det noen som sitter inne med opplysninger?

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Graakallen 1904

Når dette leses er vi på den tid av vinteren da de årlige Gråkallrennene ble arrangert. Kort med motiv fra hopprennet er forholdsvis vanlige, mens leilighetsmotiver som dette, er mer uvanlig å finne. Jeg går ut fra at opplysningen som er skrevet på bilesiden er korrekt og at motivet derfor er fra et hopp i Gråkallbakken i 1904.

Det kan synes som om bildet er fra en privat oppvisning, ikke fra et organisert renn. Den ene vimpelen som markerer hoppkanten har falt ned. Det er lite snø, det er på vårparten og lyng og busker har begynt å titte frem. Hoppstilen er typisk for perioden, stående i svevet med begge armene ut til siden. Det går ikke an å hoppe langt med denne stilen. Allikevel er det en dristig manøver, vil hopperen lande på snø eller vil han lande på bar mark?

Det er kun to mannlige tilskuere. Kanskje en av de to eller hopperen er avsender for kortet med en hilsen til sin utkårede? Budskapet er forsøkt skjult for uvedkommende i en kode. Koden lar

Y Graakallen 1904.



Tjen 2/6 04

13. 6. 4 - 5. 14. - 8. 10. 5. 18. 20. 5. 12. 9. 7.

8. 9. 12. 19. 5. 14. -

6. 18. 12

19. 22. 5. 9. 14.

seg imidlertid lett dechiffrere til "Med en hjertelig hilsen fra Svein". Adressat er frk Hilda Klingenberg, Søndre Gade 16. Klingenberg var en kjent Trondhjemsfamilie.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Den Skandinaviske Fiskeriutstillingen i 1908

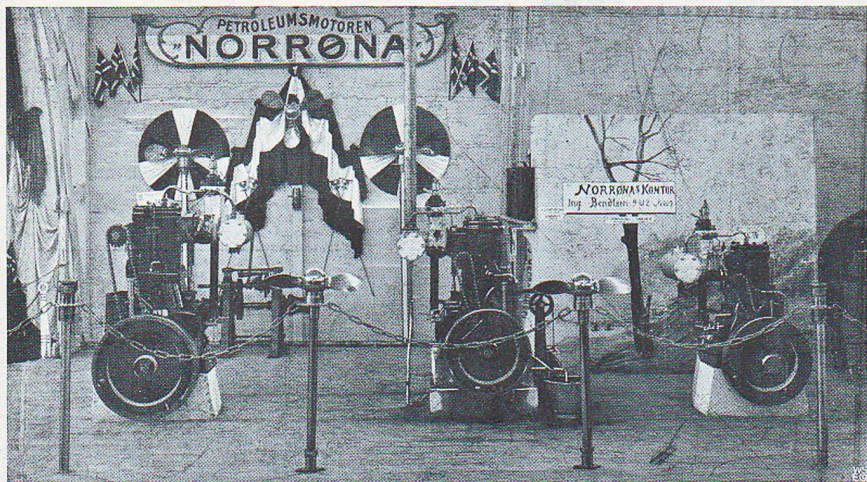


Figur 1

Første gang jeg skrev om fiskeriutstillingen var i Varianten nr. 1/1998. Et kort med motivet “Vannskiløberen Kapt. Grossmann” like utenfor Pirbadet ble benyttet som illustrasjon. I år er det 100 år siden utstillingen, en god grunn til å vise flere kort fra en rik produksjon.

Den forrige fiskeriutstillingen i Trondheim ble holdt i Cirkus (i Prinsens gate, ovenfor kinoene) i 1887. Cirkus var et lite lokale til et slikt formål, og antallet utstillere var begrenset. Fiskeriutstillingen i 1908 ble til gjengjeld et meget stort arrangement. Oppslutningen ble langt større enn arrangørene hadde regnet med, og rammen for utstillingen måtte økes betraktelig. Budsjettet og statsbidraget ble

fordoblet. Disponibelt areal måtte utvides og flere haller bygges, og varigheten forlenges med en halv måned. Utstillere kom fra alle land i Skandinavia, og i tillegg var det en spesialavdeling fra Tunis. Ilevollen var valgt som utstillingsområde. Hovedbygningen på vel 3000 m² ble plassert i Ilaparken. Herifra førte en bro over til Liabakken ned mot Skansen hvor det var reist en maskinhall på 2000 m² og et fiskekjøkken med restaurant. Stavanger Hermetikks flotte kronepaviljong var plassert i den lille trekantede parken ved enden av broa. På Kongens bastion var det en sports- og turistbygning. Hjorten fungerte som utstillingens restaurant. På Meisterlinjordet ved siden av Hjorten var “Trondhjems Pavillonen” (fig. 1) reist.



Norrøna Motoren blev ikke bedømt ved Den skandinaviske Fiskeriudstilling i Trondhjem 1908.

Figur 2

Kongen åpnet utstillingen, og jeg antar at bildet er tatt ved denne anledningen. Kortet er utgitt av Janssen & Co.s Eftf, og det er stemplet med det uvanlige "ILEVOLDEN 3 VII 08".

Midt foran trappa til paviljongen sees Kong Håkon VII og Dronning Maud. Øvrige gjester i kongens følge er meget pent antrukket; damene i side kjoler og de fleste menn med side frakker og flosshatt. Midt foran den delen av døra som ikke er åpnet, kan vi se Fridjof Nansen.

Det er tydelig at motoriseringen av fiskeflåten er i full gang. I 1887 var det ikke en eneste båtmotor på utstillingen. I 1908 var det en hel maskinhall, riktignok med forskjellig mekanisk utstyr, men også med en rekke båtmotorer som "Dan" (Isidor Nielsens mek. Værksted, Trondhjem), "Eureka", "Gideon", "Go-ahead", "Kampen", "Levahn", "Norrøna" (fig. 2), "Regal", "Stabil" og "Thor". Teksten på kortet sier at "Norrøna" motoren, uvisst av

hvilken grunn, ikke ble bedømt på utstillingen. En plakett på veggen til høyre i bildet sier at Ing. Bendtsen er til stede på Norrønas kontor mellom 9 og 2 og etter 7. Også dette kortet er produsert av Janssen & Co.s Eftf.

Til utstillingsarrangementet hørte også kappseiling, motorbåtregatta og kapproing. Disse aktiviteter er selvfølgelig også foreviget på postkort. Utstillingen hadde også eget postkontor med stempelet "Ilevolden...".

Spesielt interesserte benyttet anledningen til å ta seg en tur med den elektriske Thamshavn- Svorkmobanen som ble åpnet av Kongen 10. juli, den andre store begivenheten denne sommeren. Men, det er en annen historie.

Fakta er denne gangen hentet fra Årbok 1984-86 for Trøndelag Folkemuseum, Sverresborg, velvilligst skaffet til veie av Knut Vik. Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Thamshavnbanen 100 år

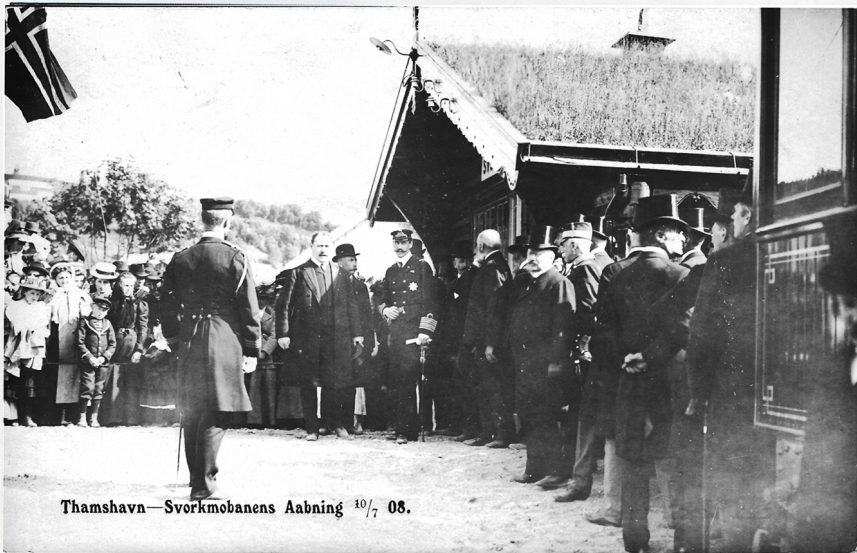


Fig. 1

Thamshavnbanen er en sprek 100-åring. Christian Thams er den vi først og fremst forbinder med Thamshavnbanen, selv om formell eier var Chr. Salvesen & Chr. Thams Communications Aktieselskap. Uttak av svovelkis i stor stil fra gruvene ved Løkken krevde tilgang på billig elektrisk energi og gunstig transport (elektrisk jernbane). Konesjon for bygging av en jernbane fra Svorkmo til Thamshavn ble innvilget ved kongelig resolusjon i 1904. Tanken var å frakte malmen med taubane fra Løkken til Svorkmo, men allerede i 1906 vedtok generalforsamlingen i aksjeselskapet å utvide jernbanen med et sidespor til Løkken.

I 1908 var jernbanetraséen mellom Thamshavn og Svorkmo ferdig anlagt, og

åpningen av banen ble lagt til 10. juli. H. M. Kong Haakon VII kom til Orkdal for å foreta åpningen. Seremonien fant sted på Svorkmo stasjon. Orkdals ordfører Ole Hongslo og Generalkonsul Chr. Thams talte for H. M. Kong Haakon VII før Kongen kunne erklære Thamshavnbanen for offisielt åpnet. Etter åpningsseremonien gikk turen tilbake til Bårds- haug hvor Thams og hans aksjeselskap bød herskapet på te i herregårdshagen.

Midlertidig tillatelse til drift av bruksbanen Løkken – Svorkmo ble gitt i oktober 1908, men Stortinget ga først i 1910 tillatelse til alminnelig trafikk. 15. august 1910 holdt Generalkonsul Chr. Thams en kort redegjørelse om banens anlegg før



Fig. 2

statsminister Wollert Konow foretok den offisielle åpningen.

Jeg har 6 kort hvor det på bildesiden er trykket **Thamshavn-Svorkmobaenens Aabning 10/7 08.** På baksiden er det påført Eneb. J & Co.s Eftf. – C. J. jr. Følgende motiv har jeg: Ordfører Hongslo på talerstolen, Kongen med følge på Svorkmo stasjon (fig. 1), Salongvogna, vertskap og gjester på Svorkmo stasjon (også utgitt uten påtrykk), Kongen med følge på Thamshavn stasjon (fig. 2), tilsvarende men med fjorden ute til venstre, Kongen i karjol utenfor Bårdshaug herregård. Kjenner noen til hvorvidt det er utgitt flere kort ved denne anledningen?

Fig. 1 viser Kongen med følge, vertskap og noen av gjestene til høyre, til venstre har noen få av de mer enn 1.000

tilskuere blitt foreviget. Fig. 2 viser Kong Haakon VII med følge og noen gjester ved siden av motorsalongvogna (“Kongevogna”), i bakgrunnen skimtes så vidt maskinhallen i Thamshavn. Salongvogna er fortsatt like fin som da den ble levert av Westinghouse i 1906. Setene i vogna er bygd av eik med rike utskjæringer og trukket med rødt lær.

Thamshavnbanen er Norges første elektriske jernbane. I dag er den verdens eldste vekselstrømsdrevne jernbane som fortsatt er i drift. Banen var i ordinær drift til mai 1974, fra juli 1983 som museumsbane i sommersesongen.

Fakta er denne gangen hentet fra “Thamshavnbanen 75 år 1908 – 1983” utgitt av Thamshavnbanens Venner. Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

God Jul & Godt Nytt År!



Fig. 1

Denne gang har jeg valgt 2 kort med motiver som er knyttet til den siste måneden i året. Begge har Domkirka som et sentralt element.

Julekortet (fig. 1) er utgitt og benyttet i USA. Forsiden er utført i flerfargetrykk og viser Domkirka med arkitekt Christies høye tårn som vi kjenner i dag. Bildet er omkranset av furugrener med nåler og kongler. I nedre høyre hjørne er det trykket med gullskrift "Ære være Gud i det høieste! Og fred paa jorden! I menneskene en velbehagelighed! Halleluja!" Utgiver er "Whitney Made Worcester Mass". Kortet er stemplet "Tilden Dec 23 1920" og sendt til Newmans Grove, Nebraska. Jule- og

nyttårshilsen er skrevet på datidens norsk.

Nyttårskortet (fig. 2) er et overrekkingskort fra 1894. Skriften på forsiden er gullfarget, mens Domkirka er gjengitt i blått. Her har Domkirka den lave tårnhjelmen fra begynnelsen av 1700-tallet. Dette er det eldste nyttårskortet jeg har i min samling. Nyttårshilsen blir overbrakt på denne måten av Magnus Halvorsen, Agenturforretning, Fjordgaden 23 (sild og fisk). Halvorsen (1853-1922) deltok også aktivt i det offentlige liv. Han var bl.a. i flere år innvalgt i bystyret og var stortingsmann fra Trondhjem i 2 perioder. I 1907 ble han statsråd og finansminister i Jørgen Løv-



Fig. 2

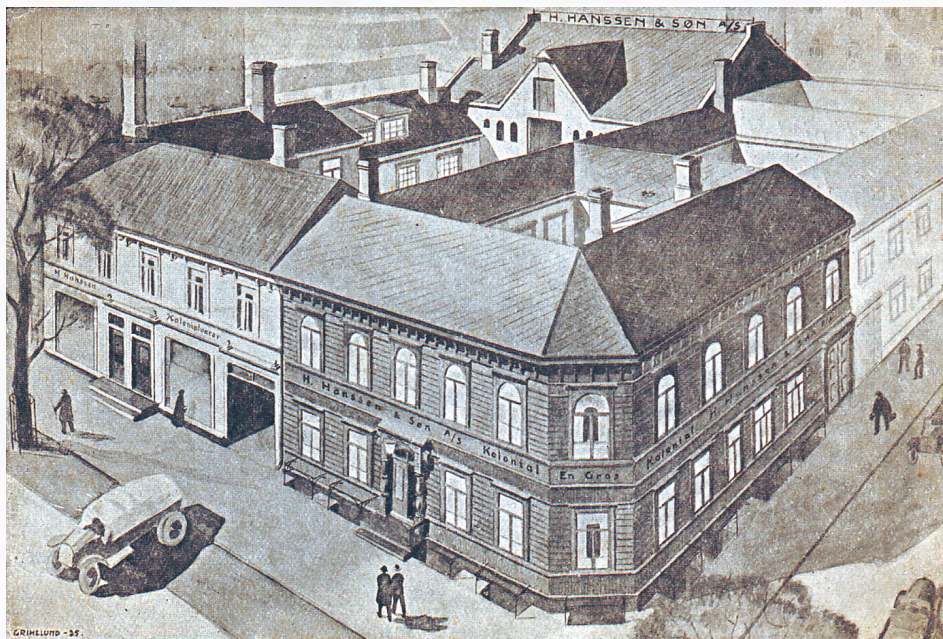
lands regjering, og i perioden 1910-1912 var han president i Stortinget. Han var bestyrer i Norges Bank og medlem av direksjonen for Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

Opplysninger har jeg denne gang hentet fra "Den tusenårige by ved Nidelven, Trondjem fra Olav Tryggvason til Håkon VII" ved O. J. Johansen. Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

H. Hanssen & Søn A.S



Reklamekortet for H. Hanssen & Søn A.S er tegnet av Grimelund i 1925 (signatur i nedre venstre hjørne). Kortet, som er i stort format, har i tekstfeltet en trykt jule- og nyttårshilsen "Idet vi takker Dem for behagelig Forretningsforbindelse i dette Aar, ønsker vi Dem en glædelig Jul og et godt, heldbringende Nytaar. H. Hansen & Søn A/S". Mitt eksemplaret er stemplet "Trondhjem 31 XII 29".

H. Hanssen & Søn A.S ble startet i 1879 av kjøpmann Hans Hansen og hans hustru Mathea. Firmaet fikk etter hvert en betydelig virksomhet innen eksport, import og videreforedling av kolonialvarer. Bedriften holdt til i Nordre gate 28/30 på

hjørnet mot Fjordgata og la beslag på det meste av kvartalet. Bygningen til venstre huset en butikk mens hjørnebygningen var en gros avdeling. Bakenforliggende bygninger inneholdt produksjon og lager.

"East is East, and West is West – and never the twain shall meet" sa Rudyard Kipling. Slik begynner også omtalen av firmaet i "Handelsboka for Trondheim". En vandring gjennom firmaets lager av produkter kunne imidlertid gi inntrykk av at nettopp her møttes øst og vest. Her kunne en kjenne duften av alskens krydder fra Timor og Malabarkysten, fra Malakka og andre av Østens hemmelig-

Forts. side 47

Kort om postkort

Forts. fra side 8

hetsfulle og forlokkende land. Her var kaffe og te fra både Asia, fra Afrika og fra Mellom- og Syd-Amerika. Her var ris, sukker, sirup, rosiner, svsker, appelsiner, og mye mer. Inntil første verdenskrig ble varene hovedsakelig kjøpt fra de store importører i London, Amsterdam, Antwerpen, Le Havre og Hamburg. Økt handel og bedre kommunikasjon førte etter hvert til at det ble etablert direkte forbindelser med produksjonslandenes egne eksportører.

Importerte råvarer ble etter hvert benyttet til å fremstille produkter som ansjos og gaffelbiter, hermetiske frukter, sjokolade og kakao, smult, spekepølse, japansk ris og mye mer til innenlands forbruk.

Firmaet hadde også en betydelig eksport av norske industriprodukter som tørrfisk, klippfisk, tran, kjøtt- og fiskehermetikk, hermetiske sardiner, kippers og mye mer.

Spesielt etter andre verdenskrig hadde næringsmiddelindustrien en oppgave i å fremstille flere og flere forbruksvarer industrielt for å gjenoppbygge og forbedre en levestandard som var på lavmål i 1945. Det førte til en betydelig ekspansjon. Men, utviklingen innhentet det velrenommerte firmaet som i 1988 gikk inn i Nidar.

Informasjon er denne gangen hentet fra "Handelsboka for Trondheim" utgitt av Atlas Reklame i 1946. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Bernhard Brønne A.s Ullvarefabrikk

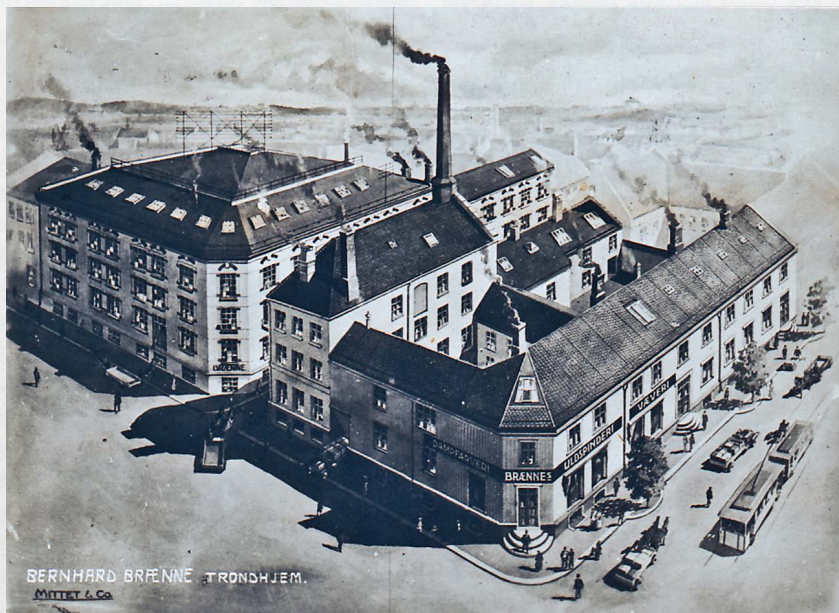


Fig. 1

Reklamekortet for Bernhard Brønne A.s Ullvarefabrikk er utgitt av Mittet & Co (fig. 1). Kortet er benyttet til å sende jule- og nyttårshilsen og er signert av Bernhard Brønne selv. Mitt eksemplar er stemplet "Trondhjem 20.XII.23"

Motivet er hentet fra hjørnet av Søndre gate og Brattørgata. Det ser ut som om utgangspunktet er et fotografi hvor de aktuelle bygninger og livet i gatene delvis er frisket opp og delvis tegnet. "Brønnes dampfarveri, ullspinneri og væveri" hadde sin virksomhet i Søndre gt. 21 & 23 og i Brattørgata 3 (den største murgår-

den). Vi ser at inngangsdøra til butikken er på hjørnet. Etter skyggene å bedømme er bildet tatt en tidlig ettermiddag, og røyken tilsier at det er vestavær. Trærne har løv og det er sommer.

Det er mye liv gatebildet. Vi ser mange mennesker, en hest med tom vogn står parkert utenfor Brattørgata 3, en vogn trukket av 2 hester svinger nettopp inn i Danielsbakerveita, og en lastebil er på vei ut av portrommet mellom tregården og det nærstående murhuset. Et hestekjøretøy med 2 hester er på vei oppover Søndre, de har tydeligvis vært på kaia



Fig. 2

og hentet last. Et mindre hestekjøretøy og en mann med kjerre kommer i motsatt retning, begge med tomme vogner. En Singsakertrikk med henger er på vei mot jernbanestasjonen. Strømvadrageren på trekkvogna er som på de første vognene og ikke slik vi husker den fra trikkens dager. Til venstre for trikken står en fulllastet lastebil. Begge lastebilene har åpne førerhus.

Det landskjente firma Bernhard Brønne A.s ble grunnlagt i 1849 av Johan Sørensen Brønne da han løste borgerskap som fargermester i Trondhjem. Sønnen Bernhard Cornelius Brønne tok over driften i 1878. Da hadde moren drevet virksomheten noen år etter at hun ble enke. Firmaets virksomhet ble under Bernhard Brønne raskt utvidet til å omfatte spinneri og veveri. Økt virksomhet krevde mer plass. Naboeiendommer ble kjøpt og revet, og nye fabrikkbygninger i mur ble reist. Virksomheten ble ført videre av kommende generasjoner, men firmaet gikk over til aksje-

selskap etter Bernhard Brønnes død i 1932.

Garderobefarging og kjemisk rensing ble i 1916 utskilt som egen forretning: Brønnes Garderobefarveri og kem. Renseri, etablert i Bynesveien 8.

Bernhard Brønne deltok aktivt i det politiske liv. Han var i en årrekke medlem av bystyret, han ble innvalgt til stortinget i 3 perioder, og han var statsråd både i Konows og i Bratlies regjeringer.

Bernhard Brønne kjøpte i 1883 Munkaunet gård på neset mellom Høvringen og Trolla (fig. 2). Familien eide gården med tilhørende stor del av Bymarka inntil den ble overtatt av kommunen i 1974. Munkaunet er en gammel gård som i middelalderen tilhørte Holm kloster på Munkholmen. Brønnebukta i forgrunnen har alltid vært en populær badeplass.

Informasjon er denne gangen hentet fra "Handelsboka for Trondheim" utgitt av Atlas Reklame i 1946 og "Trondheim Byleksikon". Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trondhjems Aktieteglverk



Reklamekortet for Trondhjems Aktieteglverk ble benyttet til å kvittere for mottak av kr. 94,98 som betaling for leverte varer. Hva som er levert nevnes dessverre ikke.

Kortet er tegnet og fremstilt i flerfargetrykk. Det viser fabrikken på Baklandet og noen av teglverkets produkter. I øvre høyre hjørne er gjengitt medaljer vunnet på forskjellige utstillinger. Dessverre er trykken for utydelig til at teksten på medaljene lar seg tyde med sikkerhet. Kortet har udelt bakside. Opplaget har nok vært relativt stort og ment å være tilstrekkelig for mange års forbruk. Mitt eksemplar er stemplet "Trondhjem 12-5-09".

Verket lå like nedenfor Vollabakken hvor de frem til begynnelsen av 1900-tallet utnyttet de rike lokale forekomstene av leire. Senere ble det hentet leire fra flere steder. Hele anlegget ble fredet i 1984. Etter nedleggelsen i 1988 er likevel mye revet og området bygget ut til boliger.

Det kan minne litt om historieløshet da man i 1988 la ned landets kanskje eldste og lengstlevende virksomhet. Teglverket er kjent siden 1200-tallet. Det var opprinnelig kongens eiendom. Magnus Lagabøter skjenket teglverket til Domkirken i 1277, og det ble under erkebiskopens kontroll til etter reformasjonen. Det kom senere i byborgernes

eie og ble etter hvert overtatt av kjente navn som Schöller, von Krogh, Henrik Lysholm, Nicolay Buch, Rolf Klingenberg m.fl. Under daglig ledelse av Nicolay Buch ble verket betydelig utvidet og produksjonsutstyret fornyet. Buch gikk imidlertid fallitt under krakket i 1887. Verket ble omdannet til aksjeselskap og fortsatte med ingeniør Klingenberg som daglig leder.

Det er nok mang en uteligger som har funnet ly og overnattingsplass i de lune ovnshallene når været var ufyselig.

Til sammenligning var Strindens teglverk i virksomhet en mye kortere driftsperiode (1856 til 1970)

Informasjon er denne gangen hentet fra "Trondheim Byleksikon". Kortet er fra egen samling.



KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

“Godt Aar”

Hilsen fra Grønland i 1888



Kortet med denne nyttårshilsen er av typen overrekkelseskortet i halvkartong. Det er tegnet og fremstilt i flerfargetrykk. Ekspedisjonen på ski over Grønland i 1888 er velkjent gjennom Fridtjof Nansens egen fyldige beretning “Paa ski over Grønland”. Derimot er opplysningene om selve kortet sparsommelige utover det en kan lese av bildet.

Ekspedisjonens deltagere er vist i ovale rammer. Fra venstre ser vi Ole Nielsen Ravna, Samuel Johannesen Balto, Otto Neumann Sverdrup, Fridtjof Nansen, Oluf Christian Dietrichson og Kristian Kristiansen Trana. Sentralt i bildet er et prospekt av ekspedisjonens mål Godthaab. Den planlagte ruta fra østkysten over Grønland og den gjennomførte ruta med datoer er tegnet inn på kartet. Seneste dato er 3/10 1888.

Kunstneren har satt sitt bumerke i rødt nede i høyre hjørne, men det har ikke lyktes undertegnede å identifisere vedkommende. Det er meget mulig at motivet er tegnet av en av ekspedisjonens deltagere, men signaturen er ikke forenlig med noen av navnene. Nansen var selv en habil tegner og står bak flere av illustrasjonene til boken, men han signerte gjerne med sitt fulle navn.

Kortet er benyttet til å sende en nyttårshilsen datert Grimstad 28-12-88. Vi vet i dag at ekspedisjonens medlemmer måtte overvintre på Grønland fordi siste båt (“Fox”) gikk før alle var fremme ved målet. Mysteriet er derfor hvorledes tegningen til dette kortet kunne nå Norge og/eller Danmark for å bli utgitt som et nyttårskort samme år? Vi vet at Nansen

fikk sendt brev med kajakkpost til siste båt for viderebefordring til etatsråd Garmél i København (som hadde finansiert ekspedisjonen) og fra Sverdrup til hans far. Kanskje tegningen ble sendt til en av disse som igjen besørget bearbeidelse, utgivelse og distribusjon? Har leserne nøkkelen til mysteriet? Man kan anta at kortet er utgitt og solgt til inntekt for ekspedisjonen, som

ganske sikkert kom til å koste mer enn opprinnelig beregnet.

21. mai 1889 ankom ekspedisjonens deltagere København og 30. mai stevnet de inn Kristianiafjorden.

Informasjon er denne gangen hentet fra "Paa ski over Grønland" av Fridjof Nansen, en meget leseverdige bok. Kortet tilhører en nabo.