

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 JON E. KVISTEDAL

På vinterføre i marka



“Fra Kvistingen”

Kortet “Fra Kvistingen” viser en av de første private hyttene som ble oppført i byens turområde. Hytta med tilhørende naust lå ved den nordenden av Kvistingen. I det samme området har Byneset Fjellstyre satt opp en gapahuk (år 2000). Rester etter fundamentet til hytta og naustet kan en fortsatt se. Hytta var ikke særlig stor, men beliggenheten var ypperlig med mulighet for sol hele dagen. Fra vinduet mot vannet var det en praktfull utsikt mot Lilleheia og Storheia.

Bildet er tatt en vinterdag hvor det er folk på hytta. Lemmene for vinduet mot vannet er åpnet og flagget er heist til topps. Vi ser 4 skiløpere i forgrunnen, kanskje er det noen av eierne? Flere skiløpere kan skimtes i det fjerne, en av løypene til Storheia gikk her. Kortet har

ingen angivelse av utgiver, men det har et bumerke (TD) i nedre venstre hjørne av bildet. Det er benyttet til å sende en julehilsen i 1909.

Etter datidens målestokk lå hytta langt fra byen. Om vinteren måtte skiene gjerne spennes på ved foten av Steinberget, og ofte måtte en trække løype helt frem. Den første rutebil fra byen til Fjellseter kom først i 1915, og det hendte ofte at den streiket.

Hytta ble bygget av dr. Alexander Arnfinsen antagelig på slutten av 1890 åra*. Etter å ha eid hytta noen få år solgte han denne til 8 av byens entusiastiske skiløpere og friluftsmenn: Kjøpmann Arne Bagoien, Frimerkehandler Olaf Grilstad, Håkon Håkonsen-Hansen i NFDS, banksjefene Axel og



“Fra peisestuen”

Ludvig Sivertsen, tollkasserer Erling Steen, Sigurd Steen og tannlege Harald Sylow-Hansen. Vennene hadde tidligere hatt tilhold på Halsetaune. Grilstad var nestoren i gjengen, en byste av ham er reist på Grilstadhaugen ved Skistua. Et vers i Kvistingsangen omtaler “Grilstad frimærker på alle graner klæber”.

Bildet fra peisestuen viser at damer har kommet inn i ungarsgjengen. Helt til venstre ser vi Olaf Grilstad og foran peisen til venstre (med bart) Arne Bagøien. Identiteten til øvrige personer er ukjent.

Hytta ble flittig benyttet hele året. I Kvistingen var det godt fiske på ørret

og rør, på Bodsbergheiene var det gode forhold for rypejakt. Om høsten, før snøen la seg, var det fint å gå på skøyter. I skisesongen var gjengen både høyt og lavt, Storheia var et vanlig turmål. Etter hvert falt de fleste av eierne bort. Hytta ble til slutt overtatt av banksjef Ludvig Sivertsen og senere hans datter.

En stund etter krigen ble hytta til slutt solgt for neddriving, kanskje så sent som på 1970*-tallet.

Informasjon er denne gangen hovedsakelig hentet fra “Trondheim Skiklubb Årbok 1981”. Bildet er lånt. Kortet er fra egen samling.

*) Tilgjengelige kilder spriker noe ved angivelse av årstall for oppføring og neddriving.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

NTH 100 år



Fig. 1

NTH (fig. 1) kan i 2010 feire at det er 100 år siden undervisningen begynte i Trondheim.

Men, la oss starte med begynnelsen. Ved kgl. res. av 19.9.1757 ble det på Kongsberg opprettet "et seminar til ungdommens undervisning i bergvitenskap med det som tilhører". Bergseminaret på Kongsberg (fig. 2) var i realiteten en høyskole, en institusjon som gjenspeilte Kongsbergs sterke stilling i europeisk gruve drift. Bergseminaret på Kongsberg var dessuten den eldste bergvitenskapelige undervisning i Europa. I 1814 ble seminaret nedlagt og samlinger og undervisningsmateriell overført til det nyopp-

rettede Universitet i Christiania. I 1910 ble det en tilsvarende overføring til NTH.

NTH ble opprettet 3.5.1900 som en institusjon som skulle gi sivilingeniører og sivilarkitekter en vitenskapelig og kunstnerisk utdannelse. Hovedbygningen ble oppført fra 1905 og sto ferdig i 1910. Bygningen, som er oppført i nyromansk stil, er tegnet av arkitekt Bredo Greve. Den er fredet fra 1994. NTH er fra 1996 en del av NTNU.

Det første kullet på 103 studenter ble immatrikulert 15.9.1910. Kong Haakon VII innviet NTH. Andre prominente gjester var statsminister Konow, kammer-



Fig. 2

herre Knagenhielm, stortingspresident Magnus Halvorsen (Trondheim) m.fl. Som en kuriositet kan nevnes at “alle” menn i Trondheim skulle ha flosshatt ved festen, salget av flosshatter gikk derfor strykende denne høsten.

Som seg hør og bør var mange forlag til stede for å forevige begivenhetene. Kortet som er vist i fig. 1 er produsert i 1910 med enerett H. Werner’s Kunstforlag No. 2033. Bildet er tatt øverst i Høgskoleveien. Sentralt i motivet er hovedbygningen, flaggene som vaier i vinden og festkledde damer og barn på vei ned bakken. Kanskje har de fått se Kongen og er nå på vei heim etter festen?

Miniarket vist i fig. 2 er utgitt av lokalPosten på Kongsberg i 2007 ifm 250 års jubileet for Bergseminaret. Miniarket består av 4 frimerker med ulike motiv: Det Kongl. Norske Bergseminarii Segl, Bergseminaret som fortsatt står ved Kirke torget på Kongsberg, Bergmann i bronse (kunstner er Sigurd Nome) og hovedbygningen på NTH. Tegningene er utført av den lokale kunstner Per Sunmann.

Informasjon er denne gangen hentet fra “Kongsberg Sølvverk 1623-1957” av Kristian Moen, og fra “Trondheim Byleksikon” v/Terje T. V. Bratberg. Miniarket er gjengitt med tillatelse av eier av lokalPosten. Kortet og miniarket er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Onsöens Meieri



Parti av Onsöens meieri, Byneset.

Motivet denne gang er hentet fra byens “beste vestkant” – Byneset. Jeg har valgt Onsöens meieri. Kortet er i sort/hvitt uten angivelse av utgiver. Det er benyttet til å overbringe en julehilsen lokalt datert 24/12 1911. Onsöens Meieri var et av de mange meierier som ble etablert på Byneset på slutten av 1800-tallet. Meieriene innstilte driften i 1930/1940-årene og ble erstattet med de velkjente melkeramper ved nesten alle korsveier.

Hovedbygningen til høyre er meieriet hvor melka ble tatt imot. På trappa kan en se 2 damer med hvite forklær, det var nok det vanlige arbeidsantrekket for de ansatte. Ved venstre hjørne av huset står 2 unge jenter. Fotografens ankomst var sikkert varslet slik at de rakk å kle seg

i sine pene lyse kjoler. Under vinduet til høyre står det parkert en sykkel, sannsynligvis ikke et vanlig fremkomstmiddel på Byneset i 1911. Den lange bygningen er ishuset. Tilbygget til venstre er oppbevaringsbod for håndredskaper, samt utedo. Foran ishuset står det 2 hester forspent hver sin vogn. Ved vogna i forgrunnen står den ene kjørekarren. Vognene er tomme bortsett fra setet midt i vogna, de har nok nettopp levert sin last. Bak vognene står 2 menn med hvite skjorter.

Onsøyen Meieri ble opprettet i 1896 av 23 interessenter som gikk ut av Bodsberg Meieri. Transport av melka til byen gikk på omgang annenhver dag hele året. Transporten foregikk med hest over Byvikskogen og Tømmerdalen. Derfor

var meieriet bekvemt plassert. Dette endret seg da nyveien til Trolla ble åpnet og veien gjennom marka ikke lenger var aktuell. Meieriet ble derfor nedlagt i 1927 og flyttet til Rye, samtidig som det ble døpt om til Nordbygdens Meieri. Bygningene på Onsøyen Meieri ble revet etter at meieriet ble nedlagt. I dag står en enebolig her.

Leverandørene hadde diverse pliktarbeid. De hadde plikt til å vedlikeholde veien. For at belastningen skulle bli mest mulig likelig fordelt hadde de som bodde nærmest, ansvaret for den strekningen som lå mot Gramskaret. Tilsvarende hadde de som hadde lengst vei til meieriet ansvar for strekningen nærmest meieriet. Leverandørene hadde også an-

dre plikter. Det kunne for eksempel være å kjøre ved og is. Is til årets behov for kjøling ble skåret på Damvatnet, kjørt ned på vinterføre og lagret i ishuset med sagflis som isolasjon.

Kjøring fra meieriet til byen var leverandørenes ansvar. De dannet kjørelag og hadde faste kjøredager. Transporten måtte være tilbake senest kl. 16.00 slik at spennene kunne klargjøres for å ta imot melka neste dag. Var skyssen for sent tilbake ble det ilagt mulkt med mindre kjørekaren hadde en god forklaring.

Informasjon er denne gangen hentet fra Byneset historielags Årshefte 2002 og samtaler med Torger Onsøyen, formann i historielaget. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Thronhjems Domkirke



Figur 1

Jula er den tid på året hvor Domkirka har best besøk. Derfor har jeg valgt å benytte et vinterbilde av kirka til årets siste utgave av Varianten. Jeg har ikke sett mange kartongkort med motiv fra Trondheim. Selv har jeg kun 2 forskjellige kort, ikke overraskende har begge Domkirka i bildet (fig. 1 og fig. 2).

Bildet (fig. 1) er tegnet med snødekt kirke og kirkegård. Det er stemningsfullt, lys strømmer ut fra nesten alle vinduer og månen titter frem bak skyene. Bildet er i en gråbrun farge. Det vil ikke fo-

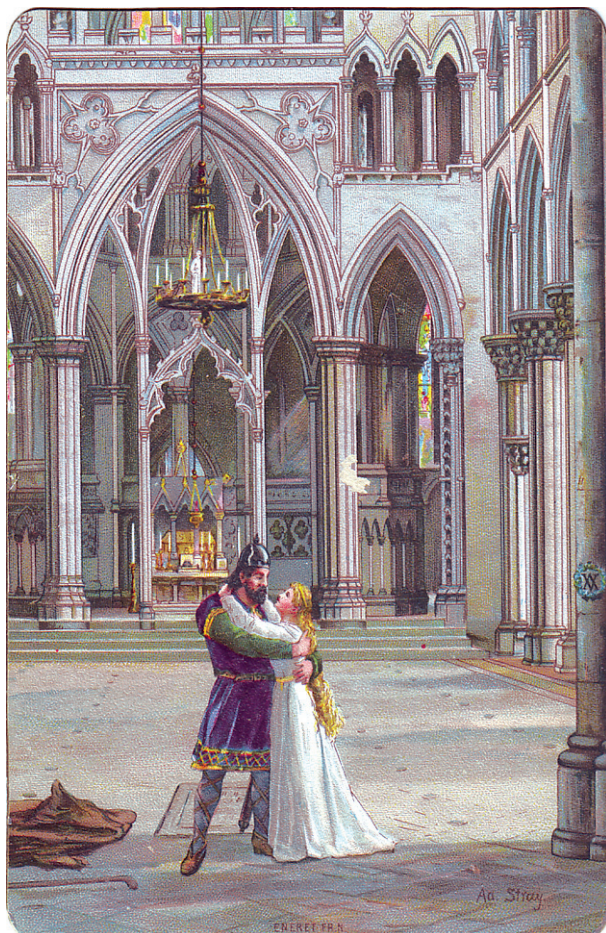
rundre meg om dette kortet er det eldste prospektkortet med motiv fra Trondheim (da ser jeg bort fra NFDS kortene med en vignett fra Nordkapp). Jeg antar at kortet er trykket i flere opplag. Dessverre er det ingen opplysning verken om kunstner eller om utgiver. Mitt kort er benyttet til å overbringe en julehilsen datert "Julaften 1889". Men det tok ennå mange år før julekort, som vi kjenner det i dag, kom i vanlig bruk.

Jeg har et annet mer påkostet kort med samme motiv gjengitt i en grågrønn

farge. Kanten rundt er sølvfarget, bildet er overstrødd med glans og på baksiden er det trykket en julesalme av Sigvald Skavland. Skavland var bl.a. residerende kapellan i Vår Frue Kirke fra 1887 hvor han ble sogneprest fra 1894.

Kortet gjengitt i fig. 2 er tegnet av Aa Stray og utgitt med enerett FR.N. Det er ikke brukt. Motivet er hentet fra Oktogonen, men fra forskjellige tidsepoker. Interiøret viser ferdigstillingen av kirka en gang ca 1890 mens de to som har stevnemøte er kledd i klær fra en lengst forgangen tid. På gulvet nede til venstre ligger trolig reiseskreppe til den langveisfarende og hans vandrerstav.

Fakta er hentet fra Trondheim Byleksikon. Kortene er fra egen samling.



Figur 2

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Grønlia



Kortet med bilde av Grønlia er utgitt av Knut Aune kunstforlag merket TM 202/5. Det er i sort/hvitt stort format. Baksiden inkl. adressefeltet er helt dekket av tekst. Antar derfor at kortet er sendt til Frankrike i en konvolutt eller på tilsvarende måte. Datoen er ufullstendig uten angivelse av måned og år (“Trondheim le 10. Cher Parents.....”).

Grønlia fremstår som jeg kan huske stedet fra mine guttedager på 1950-tallet. Antar derfor at kortet er produsert ca 1950. Bildet er tatt en fin vårdag. Skiløperne nyter tilværelsen i solveggen. Antrekket er etter datidens mote; alle, både damer og menn, har mørke strekkbukser. Vertin-

nen, Ingeborg, er dessverre ikke med på bildet. Hun er sikkert opptatt med sine innendørs gjøremål.

Grønlia ligger i Bymarka ved nordenden av Skjelbreia. Stedet var opprinnelig en utmarks slått under Munkvoll. Ved offentlig forpaktningssauksjon i 1794 fikk Peder Halstensen forpaktet 50 mælinger som livfeste. Eiendommen har senere hatt forskjellige eiere. På slutten av 1800-tallet var Grønlia en seter med fjøs og høybu. Arealet var da på 155 mæling (ca 147 mål) med mest tett, høg skog og lite dyrka jord. Bygningen ble pusset opp til jubiléet i juni 1994 og har nå overbygget inngangsparti.

Det var stor trafikk mellom Byneset og Trondheim forbi Grønlia. I 1906 kom Ingeborg Solberg fra Jelleintrøa (Leinstranda). Hun drev servering for turgåere og andre som kom innom.

I 1925, etter at Trondheim kommune hadde kjøpt stedet, fikk Ingeborg kontrakt med kommunen om “At modtage det spadserende Publikum og servere Forfriskninger”. I hennes tid ble Grønlia et meget populært turmål for friluftsentusiaster.

Ingeborg ble raskt en godt kjent og avholdt person. Hun bodde på Grønlia helt til hun la ut på sin siste ferd på skikjelke over Skjelbreia til Marken. En minnestøtte med Ingeborgs portrett ble reist i 1963 på en liten høyde bak og til venstre for hovedhuset.

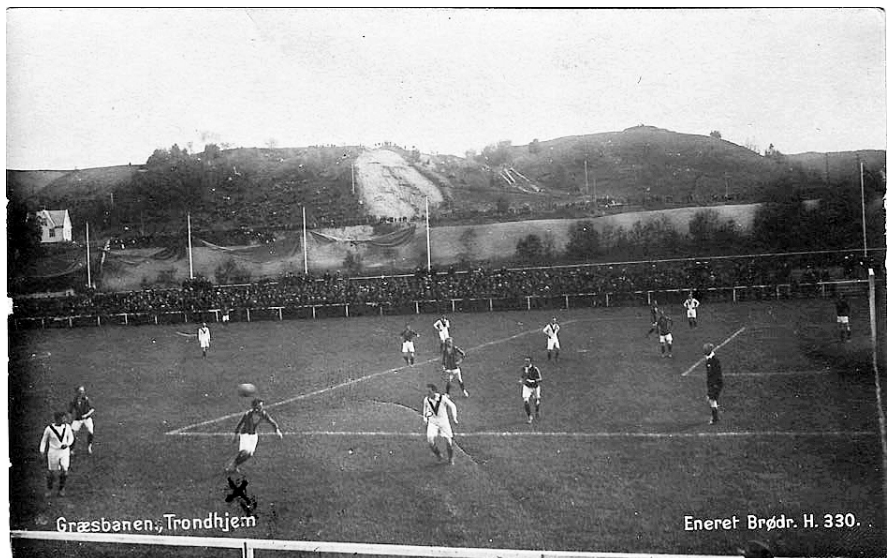
Grønlia er fortsatt et meget populært utfartssted som er åpent for servering på enkelte ukedager og de fleste helger i året.

Fakta er hentet fra Trondheim Byleksikon. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

“Græsbanen” på Sorgenfri



Denne gang har jeg valgt meg et fotballkort med bilde fra en fotballbane som ikke lenger eksisterer og fra en tid hvor andre lag enn Rosenborg dominerte. Kortet ”Græsbanen, Trondhjem” er utgitt med enerett Brødr. H. 330. Kan dette være fotografene Hilfling Rasmussen, den gang med adresse Søndre gt. 22b?

Kortet er stemplet “Dovrebanen 23 XII 33”. Avsender er Bjørg og Bjarne som sender en jule- og nyttårshilsen til familie i Stavanger. Bjarne Forfod var en kjent fotballspiller i Brage. På bildet har han satt et kryss og på tekstsiden forklaringen “X er mig”. Kortet var gammelt allerede da det ble benyttet. Bildet er fra kampen 24. mai 1925 mellom Trondhjem krets lag og det profesjonelle

skotske laget Airdrieonians. Det er tatt fra sittetribunen mot ståtribunen. Krets-laget besto hovedsakelig av spillere fra Brage og Kvik. I boka om Sorgenfri-banen er kampen omtalt og andre bilder er gjengitt. Resultatet ble hederlige 0–3.

Fotballkamper og trening tidlig på 1900-tallet foregikk på Ekerserhaven (Katedralskolens gårds plass), på Ytre Kongsgård og etter hvert på den nye Skøitebanen på Øya (ferdig i 1901). Et par år kunne også den gamle skøitebanen på Museums plass benyttes. Fotballinteressen og antall fotballklubber økte samtidig som andre aktiviteter ga stadig mer beslag på de samme områder. Ønske om å spille på eget gress meldte seg derfor tidlig.

Sportsklubben Brage (stiftet 1907) var blant eliteklubbene i byen. I 1920 kjøpte Brage banetomt fra A/S Sorgenfri og anleggsarbeidet kunne begynne. På den offisielle åpningen 20. august 1922 hadde ca 7000 tilskuere samlet seg rundt banen. Åpningstalen ble holdt av president Reidar Bergh i fotballforbundet. Bispehaugens guttekorps spilte “Ja vi elsker” før det ble blåst til avspark i Brages kamp mot Brann. Ved full tid var stillingen 1 – 1. Etter 2 ekstraomganger ble sluttresultatet 1 - 3.

I perioden 1922–1939 ble det hvert år spilt mange kamper på Gressbanen, bl.a. flere runder i Norgesmesterskapet. Som-

meren 1940 hadde imidlertid tyskerne tatt Gressbanen i bruk til andre formål. I løpet av krigen ble området så mye ødelagt at klubben ikke fant det regningsvarende å sette banen i stand igjen. Tomta ble derfor i 1947 solgt til Trondheim by og det ble etablert annen virksomhet der. Men, litt lengre nord vokste det etter hvert opp en ny fotballarena på Lerken- dal.

Fakta er hentet fra “Gressbanen, Sorgenfri 1922-1940” av Per Christiansen, samt samtaler med forfatteren og Johan Sagen (tidligere spiller i Brage). Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Carl Cederström

Flyoppvisning over Trondheim i 1911



Fig. 1

I år er det 100 år siden den første flygingen med motordrevet fly over Trondheim. Søndag 1. oktober 1911 tok (Flybaron) Carl Cederström med sitt fly "Nordstjernen" av fra sletta bak hovedbygningen på Gløshaugen. Mange tusen tilskuere var møtt frem på høyskoleplataet og på høydedragene ved byen for å være vitne til verdens nordligste flytu. Flyoppvisningen ble gjennomført i samarbeid med avisen Tidens Tegn. Vertskap for anledningen var studentene ved NTH.

Tidens Tegn forteller 2. oktober at Cederström fløy rundt katedralen hele fem ganger, siste gang lavere enn spiret.

Så fløy han ut til Munkholmen og avsluttet over Kristiansten festning hvor han fra et par hundre meters høyde kastet ned 6 sitroner som "bomber" for å vise hvor godt egnet et fly var til slike oppgaver. Han traff innenfor murene med fem av "bombene", den sjette traff like utenfor. Dette stuntet falt ikke i god jord hos militæret så kort tid etter unionsoppløsningen. Flyturen varte i drøye 21 minutter.

Cederström kastet også ned et antall "Tidens Tegn" pakket i et spesielt omslag, frankert og adressert til kjente menn i Norge og Sverige. Et velbevart



Fig. 2

eksemplar ble solgt på Moldenhauers auksjon nr. 68 (obj. 10) 13. november 2009 for kr. 100.000,- + salær.

Kortet vist i fig. 1 viser flyet (av type Blériot) over Kristiansten festning. På festningsvollene ser en at masse mennesker har møtt opp for å bivåne begivenheten.

Fig. 2 viser flyet på flyplassen og tilskuere kledd i søndagsstas. Kortene har ingen angivelse av utgiver. Imidlertid er andre bilder tatt av Schröder ved samme anledning teksten på samme måte på bildesiden. Det gir grunn for å anta at kortene er produsert av Schröder. Kortene var raskt på markedet. Kortet vist i fig. 1 er datert 4. oktober og sendt til

Sverige, mens kortet vist i fig. 2 er datert 5. oktober og sendt til Danmark.

Carl Cederström (f. 1867) tok eksamen fra flyskolen i Pau i Frankrike i mai 1910. I Sverige fikk han Svenska Aero-nautiska Sällskapetets aviatördiplom nummer 1. Snart bød han på spektakulære oppvisninger med sitt fly av typen Blériot. Det var ikke uvanlig at mer enn 10.000 tilskuere kom till flyoppvisningene. En periode ledet han produksjonen av fly ved Södertelge Werkstädter. År 1916 grunnla han Nordisk Aviatik AB i Stockholm. Carl Cederström omkom i 1918 under levering av et fly til Finland

Fakta er hentet fra Tidens Tegn 2. oktober 1911 og Strinda historielags år-bok 2003. Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Glædelig Jul og Godt Nytaar!



Fig. 1

Ved årets utgang har jeg valgt å vise to kort med samme budskap, men med forskjellige motiv og av ulike grunner.

Domkirka har til alle tider hatt en spesiell plass i julefeiringa, også blant utvandrede nordmenn. Kortet vist i fig. 1 er produsert og brukt i USA. Utgiver er ikke angitt. Det er stemplet "Tilden Nebr. Dec. 23 1920" og sendt til Newmans Grove i samme stat. Budskapet er skrevet på norsk. Framsiden gjengir et tegnet bilde i farger av Domkirka omkranset av furubar og kongler. Teksten nede til høyre "Ære være Gud i det høieste! Og fred paa jorden! I menneskene en velbehagelighed! Halleluja!" er hentet fra juleevangeliet i datidens språkdrakt.

Kortet forlot USA ca 90 år senere for å havne i min samling.

Kortet vist i fig. 2 overbringer de samme ønsker ved årets slutt og overgang til et nytt år. Kortet er utgitt av A. Holbæk Eriksen & Co som nr. 31. Det har udelt bakside, frankert med NK 98 (3 øre), stemplet "Trondhjem 22 XII 05" og sendt til Overhaldens Spareforening. Avsender, M. Madsen, hadde en "Mel-Kolonial- & Fedevareforretning" med adresse Olaf Tryggv. Gd. 45 (Madsen bodde i nr. 50). Sentralt i motivet er den velkjente Gamle Bybro.

Det eksisterer mange kort med motiver fra Trondheim med påtrykt jule- og nyttårshilsen. Dette kortet er valgt fordi



Fig. 2

Gamle Bybro har en sentral plass hos byens innbyggere og fordi den nåværende brua er 150 år i år. Brua ble opprinnelig oppført i 1683-85 som et resultat av Ciccignons byregulering. Samtidig ble den tidligere bybroa, som lå litt nedenfor Elgeseter bru, overlatt til forfallet. Gamle Bybro ble anlagt på nåværende sted for å få utvidet befestningene ved Nidelva. Brua vi kjenner i dag ble oppført i 1861. Arkitekt var stadsingeniør Carl Adolf Dahl. Den ble utvidet i 1967 og de karakteristiske portalene ble tilpasset endringen. Opprinnelig hadde brua i den vestre enden 2 klaffer som kunne åpnes for å la større båter passere. Dette er ikke lenger

mulig, men heisemekanismen er fortsatt på plass. Brua er i dag fredet iht Nasjonal verneplan for veger og vegrelaterte kulturminner.

Den Gamle Bybro og Lykkens Portal er beskrevet og besunget, best kjent er kanskje visa “Nidelven stille og vakker du er....”. Utallige er de forelskede par som har svermet under Lykkens Portal. Utallige er de turister som hvert år kommer for å forevige og la seg forevige i de samme omgivelser. Og, la oss håpe at slik vil det alltid bli.

Fakta er hentet fra Trondheim Byleksikon v/Terje T. V. Bratberg. Kortene er fra egen samling.

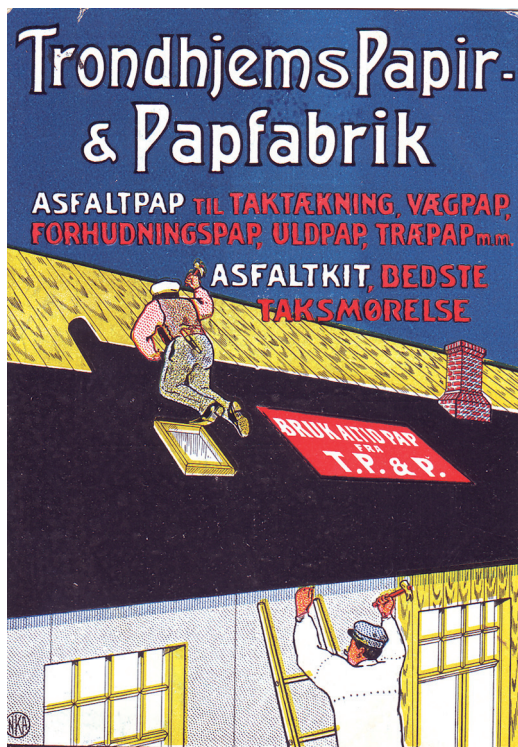
KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trondhjems Papir & Papfabrik

Dette kortet er valgt delvis fordi et tilsvarende kort ble solgt under klubbens auksjon på Leangen lørdag 5. nov. 2011, men hovedsakelig fordi dette er en bedrift som har vist stor evne til å tilpasse seg i skiftende tider, inngå allianser og ekspandere. Kortet viser legging av asfaltpapp på taket og veggpapp på veggen. Nede i venstre hjørne av bildet står initialene NKA omkranset av en sirkel, kanskje er det bumerket til utgiver? Kortet ble brukt til å kvittere for mottak av betaling. Teksten var ferdig trykket. Det gjensto bare å fylle inn mottagers navn og adresse, dato, beløp, signere, frankere og sende. Kortet er datert 7/8-1939 og signert av B. Ianssen. Det kan være grunn til å anta at det er produsert mange slike kort.

Trondhjems Papir & Papfabrik ble etablert i 1872 av Carl Wilhelm Ianssen som samme år var kommet fra Danmark til Trondheim. På "Forsøget" på Selsbakk var det siden 1830 en papirfabrikk som produserte bøttepapir og papp. Etter hvert utkonkurrerte maskinprodusert papir det håndlagede papiret. Resultatet ble at fabrikkene var i ferd med å bli lagt ned da Ianssen hørte om den forestående nedleggelsen og ble interessert i å overta. Først forpaktet han driften av papirmøllen fra "Forsøget" med bygninger, maskiner, innretninger,



4 dekar jord samt vannkraften (Leirelva) for 15 år. 4. mai 1875 ble virksomheten utskilt fra Kystad gård og Ianssen kjøpte fabrikkene med tilhørende bygninger, eiendom og rettigheter.

Rettighetene i Leirelva gikk helt opp til Skjellbreia. Bedriftens dammer og rettigheter til vannkraft ble imidlertid i 1916 solgt til Trondheim kommune for utnyttelse til drikkevann. Bedriften fikk dyrket opp et større areal oppunder Storheia og 150 mål fra Kystad. Dette for å skaffe før

til bedriftens hester som fraktet råstoff fra og ferdige produkter til byen

Ianssen startet maskinell drift, først med vannhjul i Leirelva. Etter en brann i 1892 ble fabrikken gjenoppbygd, det ble anskaffet en moderne pappmaskin og vannhjulet ble erstattet med turbindrift. Fabrikken var også en av de første bedrifter i byområdet som hadde privat elektrisitetsverk. Det var et likestrømsanlegg som bare ble brukt til belysning.

Bedriften ble omdannet til aksjeselskap i 1909. Under 2. verdenskrig var produksjonen beskjeden grunnet mangel på råstoff. Etter krigen økte behovet for alle typer papp og systemer for tekking av tak. Bedriften gikk over fra en ren produksjonsbedrift til å bli takentrepener i samarbeid med Nodest Industrier A/S. Samarbeidet resulterte bl.a. i etableringen av A/S Selsbakk Fabrikker (Selfa) for produksjon av skumplast, støpt emballasje m.m. A/S Notek ble etablert i Moss for å ivareta firmaets interesser i taktekking i Sør-Norge.

Målsettingen ved 100 års jubiléet var å fremstå for arkitekter konsulenter i byggesektoren som et firma man kan gå til med alle problemer angående terrasser og tak. Det har bedriften lyktes med. Nye produkter og tjenester har i påfølgende år blitt generert, men det er en annen historie. Firmaet er i år 140 år og “still going strong”, og “Ianssen på Selsbakk” har blitt et begrep.

P.S. “Forsøget” var en samlebetegnelse for flere bedriftsetableringer tidlig på 1800-tallet. “Forsøget” ble etablert i 1819 ved Leirelva på Selsbakk på tuftene etter en gammel kruttmølle (“Krutthølet” på folkemunne). Kruttverket ble revet og en rekke bedrifter anlagt i rask rekkefølge: et brenneri, et fargereri, en kornmølle og en papirfabrikk.

Fakta er hentet fra “Trondhjems Papir & Papfabrik gjennom 100 år. Papirprodusenten som ble takentrepener” v/ Odd Valmot. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Vognmand A. Vinje



Dette kortet er ubrukt og det har dessverre ingen opplysninger om utgiver. Bildet er tatt utenfor Apotekerveita 8 i 1918. På trappa står Oscar S. Vinje og Anton S. Vinje. Kusken i front er Johan Paulsen, kusken bak er Albin Levin. Over inngangsdøra står "A. Vinje, Vognmand". Til venstre kan en lese at "H. G. Nissen Rüssing Begravelsesbureau" holder til på samme adresse. Helt til venstre, over innkjøringen til bakgården, skimtes en del av et reklameskilt for vognmannsforretningen.

Vognmann Anton Vinje startet egen vognmannsforretningen 1. juli 1889 i Nordre gt. 1 (A/S Adresseavisens nåværende gård). Aktiva var en hest og en vogn; den første hesten ble innkjøpt

for kr. 250,-. Vinje var en dyktig vognmann og forretningen økte raskt. I 1896 ble Apotekerveita 8 kjøpt og bygget om til vognmannsgård, og all virksomhet ble flyttet dit. Da hadde Vinje 6 hester. Firmaet fortsatte ekspansjonen. I 1907 ble den gamle stallbygningen revet og ny større stall ble oppført i mur. I 1910 ble naboeiendommene Apotekerveita 6 og 10 ervervet. Nå hadde firmaet 22 hester i stallen.

Vognmannsforretningen ble bygget opp på tradisjonelt vis med hestetransport av personer og varer, og de opparbeidet tidlig et godt renommé. Ved kroningen i 1906 (og ved senere besøk) fikk Vinje ansvaret for kongekjøringen. Ved anløp av turistskip ble de gjerne kontaktet på

forhånd med anmodning om å møte opp med spesifiserte kjøretøyer for transport til populære steder som Fjellseter, Leirfossene o.a.

Vinje påtok seg kjøring til alle viktige begivenheter i livet; fødsel, dåp, konfirmasjon, bryllup og begravelse.

De 2 første drosjebilene, en Renault og en Minerva, ble anskaffet i 1914. Fra da av ble stadig mer transport utført med bil på bekostning av transport med hest og vogn. De 2 siste hestene hadde sitt siste oppdrag i 1952. Drosjevirkomheten varte i 90 år, den siste drosjeløyva ble innlevert i 2004.

Rutebilkjøringen startet i 1924 med rute til Fjellseter og Skistua. Senere kom en populær turistrute til Brøttem (Klæbu) hvor bussen om sommeren (1930 – 1940) korresponderte med ”Kong Sverre” på Selbusjøen. Flere ruter ble etablert inntil

Vinjes busser i 1951 ble en del av Trondheim Bilruter.

Vinje begynte tidlig å spesialisere seg på flytt transport, som fortsatt er en vesentlig del av dagens virksomhet. Det er nå landets eldste flyttebyrå. Nye aktiviteter ble gjerne opprettet i egne firma, men på folkemunne ble det allikevel bare omtalt som Vinje.

Vinje var engasjert i mye mer, men det får bli en annen historie.

Ekspansjon og plassmangel har ofte preget forretningsdriften. Det ble for trangt i Apotekerveita, og i 1959 flyttet de til nytt bygg på Nardo. Igjen ble det for liten plass, og i 1984 ble det etablert nytt hovedkvarter på Østre Rosten.

Fakta er hentet fra ”Vognmand A. Vinje 1889. Vinjes Transport AS 2010” av Arne O. Vinje. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Maskinagentur 100 år (2011)



Opel Blitz anno 1931

Dette s/h kortet er ubrukt. Det har ingen informasjon om produsent, men i øvre høyre hjørne av bildet kan en se Maskinagenturs logo. En bør derfor kunne anta at kortet er ment som et reklamekort for firmaet. Bildet er fra 1931 og er tatt i Bispegata utenfor Domkirkegården. Motivet er 9 stk Opel Blitz levert til Trondheim Renholdsverk dette året. Lastebilene har registreringsnummer i rekkefølge fra U-5710, men bilene har ikke parkert for fotografen i kronologisk orden. Hvis en studerer bildet inngående vil en kunne se at sjåføren har tatt plass bak rattet i den første (U-5710) og i den tredje (U-5714) bilen fra venstre.

I de andre bilene er både sjåfør og hjelpe-mann på plass i førerhuset.

1911 etablerte brødrene Hilmar Rasch-Nielsen og Otto Borch-Nielsen firmaet as Maskinagentur med hovedvekt på gruveutstyr. Firmaet holdt til i leide lokaler i Kjøpmannsgaten 14. Året etter mottok de den første demonstrasjonsbil, en Opel 9/24. Denne ble solgt til Fritz Topp som da eide både Hjorten og Britannia hotell. Bilsalget økte raskt. Maskinagentur forhandlet etter hvert en rekke mer eller mindre (for oss) kjente bilmerker: Opel, Fiat, Elcar, Overland, Studebaker, Signal, Humber, Brisco, La Buire, Belsize, Maxwell, National, Garford, Jordan, Lansden,

Clydesdale, Dennis, Mitchell, Whippet, Alsace, Durant, Chevrolet, Buick, La Salle, GMC, Pontiac, Oldsmobile, Cadillac, Vauxhall, Bedford, m. flere.

Ekspansjonen medførte behov for mer plass. I 1917 ble AutoCentralen etablert. De bygget et garasjeanlegg i Kongens gate 27. Hele virksomheten flyttet etter hvert til lokalene i nr. 23 og 27. Søsterselskapet, Centralverkstedet, hadde tilhold i Repslagerveita. Kontorer og utsalg ble etter hvert overført hit. Maskinagentur flyttet ut av lokalene i sentrum i 1983 for å etablere seg på Vestre Rosten hvor de fortsatt holder til.

Med økende bilpark var enkel tilgang på drivstoff nødvendig. Trondheims første bensinpumpe ble installert i Th. Angells gt. 5, og flere bensinstasjoner kom etter hvert i drift. I samarbeid med

Shell ble det bygget en bensinstasjon på hjørnet av Prinsens gate og Repslagerveita. Denne er nå en uterestaurant.

Men, interessene var mangfoldige. Tidlig på 30-tallet ble det sammen med andre interessenter etablert en lokal kringkaster. I 1932 så Radionette avd. Trondheim dagens lys. Avdelingen utviklet seg videre til også å selge hvitevarer og TV. Denne virksomheten var imidlertid ikke lenger liv laga da faghandelen tok over på 70-tallet.

Maskinagentur er vel forberedt på å møte morgendagens utfordringer i et krevende marked. De er i dag en av to av Europas eldste eksisterende GM forhandlere.

Fakta er hentet fra "Maskinagentur i 100 år" signert av Trond Mølmen. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Nidar 100 år



Nidar på Riksmessen i Trondheim 1935

Dette tegnede kolorete kortet viser Nidars utstillingsområde på Skansen under Riksmessen i Trondheim 1935. Kortet er ubrukt og er relativt vanlig å finne. Formatet er noe mellom dagens storformat og tidligere småformat. I nedre høyre hjørne kan en lese at kortet er produsert av Keller & Toft Trondhjem (Keller & Toft litografiske anstalt hadde sin virksomhet i Kofotgeilene 9a).

Nidar er et velkjent navn for alle som er glade i sjokolade og andre søtsaker, og slik har det vært siden starten for 100 år siden. Bedriften ble konstituert i 1912 under navnet Munken Chokoladefabrik AS. Navnet var imidlertid opptatt, og det ble derfor allerede 3 uker senere endret

til Nidar Chokoladefabrik A/S. Blant de som tegnet aksjer var kjente navn fra Trondheims handelsstand som Ivar Lykke, Wilh. Hoff, Finne & Kvenild, H&F Bachke m.fl

Egnede lokaler å leie for produksjon ble ikke funnet. Løsningen ble å kjøpe Ulstadløkken gård (Lademoen) og å bygge egen fabrikkbygning på et område av gården. Ekspertise på fremstilling av sjokolade hadde en ikke i Trondheim. Ledende fagfolk ble derfor hentet fra Tyskland, mens personell for produksjon ble rekruttert lokalt.

I april 1915 kom produksjonen i gang med 30 arbeidere. 1. verdenskrig førte til stort økonomisk oppsving som også ga

stor etterspørsel etter sjokolade. I 1916 var omsetningen 3 ganger større enn det første året og i 1917 hele 4 ganger. Da måtte man utvide med nytt bygg og flere maskiner. I 1920 sysselsatte bedriften 300 personer.

Etter en nedtur i de harde 1920-åra økte produksjonen og behov for større lokaler meldte seg. I 1939 ble Belbuan i Strinda kjøpt. Krigen satte en bremse på utviklingen, men i 1959 var en helt ny fabrikk ferdig, og hele bedriften flyttet fra Ulstadløkkveien til Bromstadveien. I årene som fulgte steg produksjonen jevnt, og fabrikken ble utvidet i flere omganger.

Underveis har Nidar fusjonert med Trondheimsbedriftene Lorentz Erbe & Søn, Elgesæter Fabrikker (Elfas), Krysstal og Haugers lakris (Ranheim). Senere fusjonerte Nidar med Bergene, L. B. Opheim (Trønder-Is) ble kjøpt opp, og Gim-

søy Kloster i Skien kom med. Nidar er nå eiet av Orkla-konsernet.

Nidar er i dag en meget moderne fabrikk med en automatisert produksjon. Det produseres sjokolade, konfekt, gelé og skumartikler, karameller, marsipan og pastiller på 8 store produksjonslinjer. I 2011 produserte Nidar 13.000 tonn sjokolade og sukkervarer med en netto omsetning på 1200 mill. kroner. Foruten egne produkter selger Nidar Wrigley tyggegummi i Norge. Bedriften har 500 ansatte, hvorav 320 i Trondheim.

Nidars flaggskip blant produktene siden lansering i 1936 har vært Stratos, en porøs melkesjokolade med mild smak og som bokstavelig talt smelter på tunga”.

Fakta er hentet fra “Årbok for Strinda historielag 2012”. Kortet er fra egen samling.

--- o ---

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

I. I. Siem



Siems Glasmagasin

Dette kortet viser butikken til firma I. I. Siem. Det er i s/h med firmaets navn og adresse i rødt. Det viser butikkens fasade med reklamen "Siems Glasmagasin, Lamper, Stentøi og Udstyrs - Artikler, I. I. Siem". Til høyre på bygningen med 3 etasjer kan en på fasaden lese "Speil- & Rammelister, Udsalg af Vinduer & Vinduelister". På vinduet til venstre for døra står det "I. I. Siem Vinduer...", resten er uleselig selv med stor forstørrelse. I utstillingsvinduene er salgsvarene sirlig dandert.

Kortet har på baksiden ferdig trykket tekst for å bekrefte mottak av betaling for leverte varer, i dette tilfelle kr. 75,45.

Kortet er utgitt av N. L. & R. basert på foto av Carl Sandberg-Hansen. Kortet er datert 30/1-11 og signert av Gellein.

I. I. Siem kom fra Lesja i Gudbrandsdalen og ble utdannet som glassmester hos sin onkel glassmester Johnsen. Etter et utenlandsopphold tok han i 1852 borgerskap og startet egen forretning i Munkegaten 42. Bedriften økte forholdsvis raskt, og i 1862 kjøpte firmaet Munkegaten 31 på hjørnet av Thomas Angels gate, hvor de hadde sine forretninger i 56 år. (H. Kahn A/S manufakturforretning tok senere over de samme lokalene).

I 1873 gikk grunnleggerens sønn, kjøpmann Julius Siem, inn i firmaet. To

år senere ble forretningen utvidet til også å omfatte en gros og detaljforretning i glassvarer, lamper og stentøi. I. I. Siem døde i 1894, og hans sønn tok over som eeneier samme år. Han drev forretningen i 24 år. Han trakk seg da tilbake grunnet høy alder.

Firmaet tok også inn læregutter som i tillegg fikk kost og losji. Siems

søstersønn, glassmester Andreas L. Riis, var utlært av Siem. Riis startet i 1872 sin egen forretning, som eksisterer den dag i dag.

Fakta er hentet fra ”Den tusenårige by ved Nidelven, Trondhjem. Fra Olav Tryggvason til Håkon VII”. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Klubselskabet Harmonien 200 år



Munkegaten med Harmonien til høyre

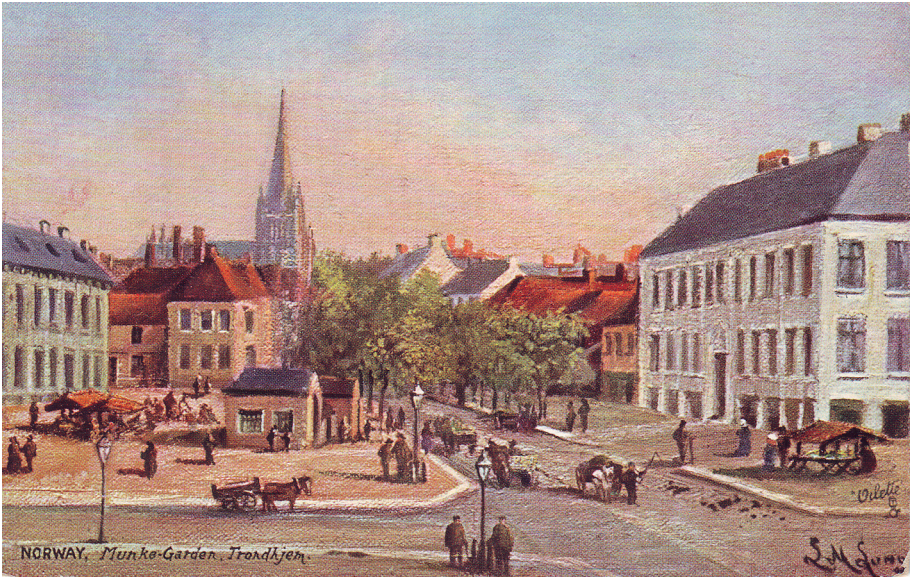
Dette kortet viser en del av Munkegaten og av Torvet med Domkirka i bakgrunnen. Kortet er trykket i s/h og utgitt av W. B. Bøgh med Nr. 1675. Det er benyttet til å sende en nyttårshilsen datert 31 XII 07.

Etter retningen av skyggene å dømme er bildet er tatt en formiddag. Det kan synes som om trikken er på vei mot Ila. Hovedlykta på trikken måtte flyttes foran hver gang trikken snudde, og lykta sees ikke på den enden som vender mot fotografen. Det er livlig aktivitet på Torvet; En ventende hesterosje i nedre venstre hjørne, hester som trekker vogner med last, menn med dragkjerrer med og uten last og et stort antall mennesker med for-

skjellige gjøremål.

Den store trebygningen til høyre sto ferdig i 1770. Det var det største bolighuset som var bygd i Trondheim. Trepaléet fikk navnet Møllmanngården etter eieren forretningsmann og lagmann Hans Ulrich Møllmann. I 1825 kjøpte Klubselskabet Harmonien eiendommen som etter hvert skulle få selskapets navn.

Klubselskabet Harmonien ble stiftet i 1813. Klubselskapet samlet mange av de mest velstående handelsborgere i byen, men fikk også medlemmer blant kjøpmenn. Det første møtet ble holdt 27. januar 1813 i organist Johan Chr. Tellefsens hus i Dronningens gate (vest for Prinsens gate). Her ble møtene holdt til

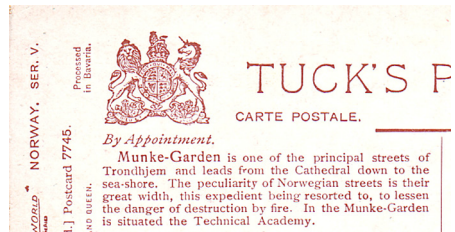


Raphael Tuck & Sons ga ut mange postkort fra kjente steder over "hele verden" basert på malerier ("Oilette"). Fra Trondheim er dette kortet og et annet med motiv Munkholmen kjent, begge malt av L. M. Long. Kortene er en del av Norway serie V, utgitt i Bayern.

1821 da selskapet flyttet over til Møllmanngården hvor leien var lavere og hvor det var bedre plass. I 1821 ble det inngått avtale om leie av bygningen, som de senere kjøpte.

Harmonien var et innholdsrikt hus med mange rom og funksjoner i to etasjer. Vaktmesterens leilighet og klubblokalene lå i første etasje. I andre etasje var det festsal og selskapslokaler m.m. De høye kjellermurene mot Munkegaten og Torvet ble avdekket i 1870-årene og området rundt jevnet ned til gateplan. I kjelleren ble det anlagt 20 basarboder, og de kjølige lokalene ble tatt i bruk for salg av slakt og ferskvarer.

Høsten 1941 kom de første signalene om at det ville bli krevd en "nyordning" i klubb-selskapet, dvs et NS-lojalt styre. Like før jul 1941 ble NS-medlemmer og andre sympatisører utnevnt til styre-



Utsnitt av kortets bakside

medlemmer. Den avsatte direksjonen og mange medlemmer var om kvelden 26. januar 1942 samlet til en siste sammenkomst i klubblokalene før boikott av den nye administrasjonen skulle settes i verk. Natt til tirsdag 27. januar gikk brannalarmen. Ute var det bitende kaldt. Kvelden før hadde det vært flere møter i gården, og det hadde vært fyrt hardt over en lengre periode for å holde varmen. Klubb-selskapet var med ett husløse. Huitfeldtgården i Kjøpmannsgaten ble

kjøpt samme år, men aldri tatt i bruk av direksjonen eller medlemmer for øvrig. Etter lang leting fikk klubben leie lokaler i Handelsstandens hus.

Så snart krigen var slutt var selskapsklubben på leting etter egnede lokaler for sine aktiviteter. I mars 1948 ble det underskrevet kjøpekontrakt for Lille-Stiftsgården i Prinsens gate, og en omfattende ombygging ble iverksatt. Knappt 20 år senere ble klubselskapet på nytt rammet. Natt til 1. desember 1967 ble det varslet brann i bygningen. Etter lange drøftinger vedr. gjenoppbygging eller salg av branntomta, ble det vedtatt å selge tomta og

kjøre skipsreder Halvard Bachkes villa i Sverres gt. 4. Denne ble overtatt i august 1970, og her har Klubselskabet Harmonien fortsatt tilhold.

I anledning sitt 200 års jubileum ga klubselskapet Trondheim by 5 kongeportretter (Kong Christian III, Kong Christian IV, Kong Christian V, Kong Karl Johan og Kong Harald) til utsmykning av Herresalen i Erkebispegården.

Fakta er hentet fra jubileumsboka "Til Anstændig Fornøielse. Klubselskabet Harmonien 200 år 1813-2013" av Per H. Christiansen. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Skradikveita a'lias Gjeitveita

Dette kortet er utgitt i s/h av Mittet & Co med Nr. 0116. Det finnes både med det gamle og det nye navnet på byen. Antar derfor at bildet er tatt en gang mot slutten av 20-årene. Av teksten fremgår det at kortet er benyttet av en turist på gjennomreise, stemplet "Lillehammer 28 VI 30" og sendt til Finland. Kort med motiv fra byens veiter er generelt ikke vanlig. Unntaket er kort fra St. Jørgensveita som finnes i mange utgaver både med sommer- så vel som vintermotiv.

Veitene var byens gatenett i middelalderen. De har overlevd flere bybranner. Noen ble slettet ved general Johan Caspar de Cicignons reguleringsplan etter den store bybrannen i 1681, men mange av veitene, eller deler av dem, eksisterer fortsatt.

Tittelen på kortet skulle tilsi at motivet er hentet fra Gjeitveita, men så greit er det ikke. Fotografen har stått i Gjeitveita ved innkjøringen til Skradikveita og tatt bildet vestover veita mot Prinsens gate.



Skradikveita var byens smaleste veit og forsvant da Sentralbadet ble bygd på slutten av 1950-tallet. Hjørnesteinene hindret at kjøretøy rev med seg deler av hushjørnet. Spesielt steinen på venstre side

bærer tydelige merker etter slitasje. På en steintrapp på venstre side i veita sitter en eldre kone. Hun konverserer med en annen dame på motsatt side av veita. Sistnevnte ser ut til å holde et melkespann e.l. i handa. Lenger nede i veita sees et skilt med Skomaker, et utydelig navn (trolig Johan Næss), og en høyskaftet sko. I Adressebok for Trondhjem 1925 er det kun registrert 3 fastboende i veita, hvorav 1 kvinne (Kr. Kroglund, handlerske). Kanskje er det hun som sitter på trappa?

Gjeitveita (opprinnelig Gjetveita) går parallelt med Munkegata, på vestre side bak husene som vender ut mot Munkegata. Opprinnelig gikk den sammenhengende fra Kongens gate til Olav Tryggvasons gate. I 1720 endret den øvre delen av veita mellom Kongens gate og Dronningens gate navn til Bersvendveita. Navnet Gjeitveita har ikke noe med dyret geit å gjøre, men har sin opprinnelse i å gyte, dvs. å støpe. Håndverkere i yrker som krevde sterk varme, for eksempel gjørtlere, ble henvist til å etablere seg i

dette strøket som den gang lå utenfor bykjernen.

I 1925 var livet i Gjeitveita preget av en herlig blanding av handel, håndverk og boliger. Smeder og metallstøpere var borte. Leinstrand meieri har utsalg i nr. 1, Alb. E. Dahls kaffebrenneri i nr. 5, H. O. Waade mek. verksted i nr. 2, J. Ræder skotøy og manufaktur i nr. 12, og K. Ellefsen skotøy og manufaktur i nr. 14.

Beboerne i veita representerte et mangfold av yrker; Sydame, tjenestepike, butikkdame, kontordame, tapetserer, lagerbetjent, fabrikkfeier, maskinarbeider, tolloppsynsmann, anleggsarbeider, sjåfør, blikkenslager, kaiarbeider, kaifor- mann, båtsmann, styrmann, lagerbetjent, støperiarbeider, maskinarbeider, kjøp- mann, fiskehandle, for å nevne noen.

Fakta er hentet fra "I Veita" av Per H. Christiansen, dialog med Per H. Christiansen, og diverse årganger av "Adressebok for Trondhjem". Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Dagbladet Nidaros



Dagbladet Nidaros

Dette kortet viser en journalist som skuer ovenfra ut over jordkloden. Han har på seg mørk jakke med en stor N på brystet, på hodet har han en flat moderne hatt. I hendene, delvis skjult bak på ryggen, holder han en skriveblokk og en blyant. I nedre høyre hjørne er det et navn (eller initialer?) jeg tolker som PER. Kortet er i s/h stort format. Det har ingen informasjon om utgiver, men en tar vel ikke mye feil om en antar avisa står bak utgivelsen. Kortet har på tekstsiden en ferdig trykt hilsen "Godt nyttår – og takk for det gamle! Med vennlig hilsen fra Dagbladet Nidaros". Kortet er stemplet "Trondheim 30.12.54" og sendt til Inge Krokann.

Dagbladet Nidaros ble etablert i Trondheim i 1902 som Venstreavis. Avisen ble startet ved at Dagspostens redaktør, Håkon Løken, tok med seg redaksjonen over til Nidaros. Løken var blitt for radikal for Dagspostens eiere. Den fortsatte som dagsavis til 1957, avbrutt av en stans under krigen (april 1941 – Mai 1945).

Nidaros ble raskt en toneangivende avis i Trondheim og i Sør-Trøndelag. Mens Adresseavisen og Dagsposten var størst i byen, var Nidaros størst utenfor byen. Under Trondheims berømte navnestrid i 1929 sto avisene på hver sin side. Nidaros ble utsatt for total annonseboi-

kott, det første av to nederlag som skulle bety slutten for avisa. 17. april 1941 ble Nidaros stanset av de tyske okkupasjonsmyndighetene fordi avisa ved en skjebnesvanger feil rapporterte at tyskerne hadde bombet Dublin, hovedstaden i den nøytrale irske republikk. De hadde byttet navnene Belfast og Dublin. Begge disse episodene ble avgjørende for avisas fremtid.

Nidaros kom raskt i gang i 1945 takket være at lojale medarbeidere hadde passet på produksjonsutstyret under krigen. I en kort periode på slutten av 1950-åra kom avisa ut under navnet "Søndags-Ekspressen", fra 1959 kom Nidaros som ukeavis, fra 1980 to ganger i uka og fra 1987 med tre ukentlige utgaver. Etter flere konkurser byttet avisa i 1989 navn til Trondheimsavisa. Satsingen på den

nye Søndagsavisa ble en suksess og avisa tjente penger for første gang på lenge. Etter en tid tok Adresseavisen over Søndagsavisa, men de måtte gi opp i mars 1991. Den siste utgave av Trondheimsavisa kom 9. desember 1990.

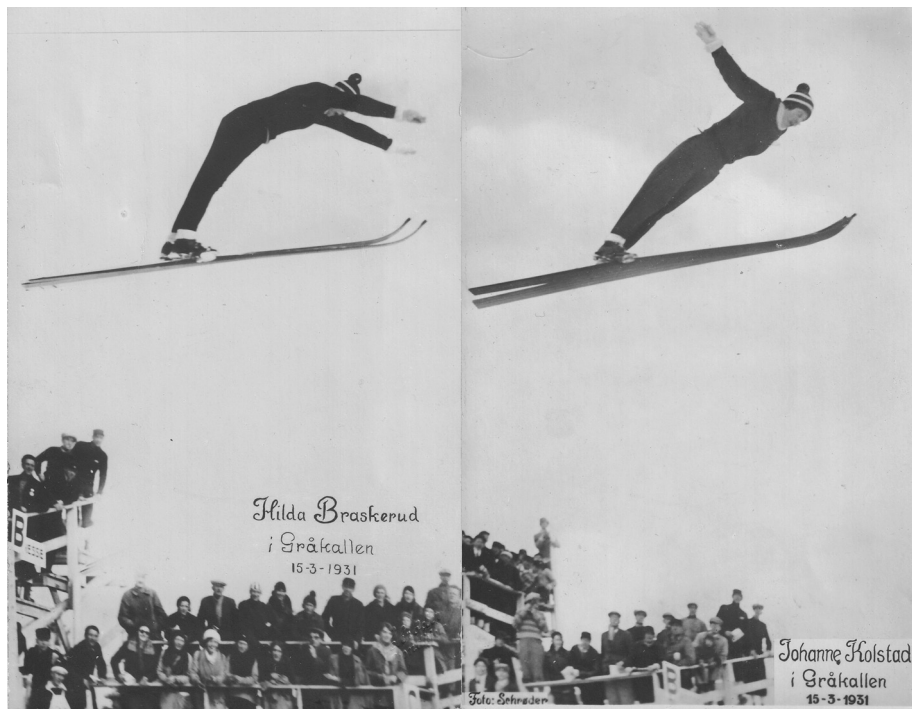
Så litt om Inge Krokann, adressaten på det omtalte kortet. Inge Krokann var en norsk forfatter født i Oppdal i 1893 og døde i Gausdal i 1962. Han arbeidet som lærer i 22 år, da måtte han trekke seg tilbake grunnet sykdom. Krokann skrev mest på nynorsk med innslag av oppdalsdialekt. Best kjent er "I Dovre-sno", første bind i romansyklusen om Lo-ætta. Krokann fikk fra 1945 kunstnerlønn (diktergasje) fra Stortinget og fra 1954 fikk han også Gyldendals æresgasje.

Fakta er hentet fra "WikiStrinda" og "Wikipedia". Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Kvinnelige skihoppere i Gråkallbakken



Hilda Braskerud og Johanne Kolstad – Gråkallrennet 1931

Disse 2 kortene viser henholdsvis Johanne Kolstad og Hilda Braskerud i svevet under hopprennet i Gråkallen 15-3-1931. I nedre venstre hjørne på bildet av Johanne Kolstad er det tilføyd Foto: Schröder. En kan derfor gå ut fra at det er samme utgiver av begge kortene som er i s/h og ubrukte. Stilføringen er ikke helt lik for begge skihopperne. Braskerud har armene rettet fremover mens Kolstad har armene ut til siden. Stilen til Braskerud er vel den som kommer nærmest Kongsberg-

knekken som ble introdusert av Birger Ruud og de andre kjente Kongsberghopperne på 1930-tallet. Det er også verd å legge merke til at de er helt likt kledd.

Når dette leses er antagelig OL 2014 i Sotsji avviklet. For første gang er hopprenn for kvinner med på programmet, men veien dit har vært lang og kronglete. I januar 1863 svevet djerpe menn rundt 10 meter gjennom luften i Nordbybakken i Trysil. Mens premieutdelingen er i gang setter ei ung jente utfor og gjennomfører

dagens mest historiske hopp. 16 år gamle Ingrid Olsdatter Vestby fikk ikke være med i selve rennet - det var forbeholdt gutta, men hun fikk hoppe. Hun var den første kvinnelige skihopper i historien.

Siden er det rapportert om hoppere i skjørt flere steder i landet. Jentene var med selv om det ikke falt i like god jord hos alle. Mange var skeptiske til å tillate at kvinner hoppet. Men Johanne Kolstad og Hilda (Nusse) Braskerud fra Nordre Land brydde seg ikke om sin tids skeptikere. Rundt 1930 var de to en sensasjon og de turnerte både i Norge, Sverige og Finland. Tusener møtte opp for å se deres oppvisninger, konkurranser var forbeholdt menn. Kvinner kunne til nød være prøvehoppere eller underholde i pauser. Etter at de hadde imponert i den fryktede Nydalsbakken i Oslo i 1931, ble det et folkekrav at de to skulle få hoppe i Holmenkollen. I den konservative Skiforeningen møtte de likevel veggen. Men i Gråkallrennet 1931 og 1932 fikk de delta. Johanne Kolstad var ikke snauere enn at hun under rennet i 1932 satte ny verdensrekord på 62 meter.

OL i Lake Placid i 1932 satte fart i amerikanernes interesse for vintersport, ikke minst skihopping. Der hadde de tradisjon for å reise rundt med spektakulære, sirkuslignende skishow. I 1933 ble jentene fra Nordre Land invitert over til «Norge Ski Club» i Chicago. Nusse fikk ikke lov av foreldrene til å reise fordi de mente hun var for ung (17 år), mens Johanne på 20 dro. I Chicago ble hun en sensasjon da hun hoppet 45 meter. Parallellt ble trukket fra «Queen of Skis» til isens dronning, Sonja Henie. Men Johannes Hollywood-karriere kom ikke lenger enn til en kontrakt med en

agent. Hennes første opphold i Amerika varte i 16 måneder. Hun deltok i 25 renn og besøkte 36 stater. Siden ble det ytterligere tre turneer. I desember 1937 hoppet hun sammen med andre norske stjerner i selveste Madison Square Garden i et isshow som gikk to ganger om dagen i en hel uke og ble sett av 90000. Tre måneder senere, i Berlin, New Hampshire, gjorde hun karrierens siste og lengste hopp (72 meter) før hun tok amerikabåten «Oslofjord» hjem igjen for godt.

Kvinnelig skihopping lå lenge nede etter at Johanne Kolstad la bort hoppsskiene da hun i 1939 kom heim fra USA. Den neste pioner til å ta opp arven var Anita Wold fra Byåsen. Hun var aktiv i en periode på 1970-tallet. Fortsatt var det ikke egen klasse for damer, de konkurrerte med mannlige hoppere. Hun satte flere verdensrekorder for damer i 1974 og 1975. I 1974 brøt hun en viktig barriere da hun ble den første kvinnelige hopper i Holmenkollen. Anita fikk ikke delta i det ordinære Holmenkollrennet, men som et kompromiss fikk hun være prøvehopper.

Den neste profilerte kvinnelige skihopper er Anette Sagen fra Vefsn. Anette Sagen deltok første gang i Hoppuka for kvinner i 2000. Hun er en av verdens mest meritterte kvinnelige skihoppere, og hun er fortsatt aktiv. NM for kvinner ble innført i 2002, og i 2006 vedtok Det internasjonale skiforbundet (FIS) at kvinnehopping skal inn på VM-programmet. De skal hoppe om VM-medaljer, men bare i normalbakke. De store bakker var fortsatt forbeholdt menn (en stund til). Oslo kommune ga Anette Sagen æren å foreta det offisielle åpningshoppet 3. mars 2010 i den nyombygde Holmenkollbakken. Under vinterens OL i Sotsji står

skihopp for kvinner på programmet for første gang. Med det er ringen sluttet.

Høsten 2013 ble det på NRKs nett-TV vist et program om Johanne Kolstad og Hilda Braskerud - se:

<http://tv.nrk.no/serie/glemte-helter/kmte50003409/sesong-1/episode-1>

Fakta er hentet fra Wikipedia og Årbok for Byåsen Historielag 2013. Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trondhjem-Støren jernbane 150 år Lundemo Stasjon



Lundemo Jernbanestation

Kortet denne gang viser «Lundemo Jernbanestation». Det er utgitt med enerett Aug. Hernes 1911, og benyttet til å sende jul- og nyttårsønsker 1912/1913. Et godstog på vei mot byen har gjort en stopp. Stasjonsbygningen er av «Melhustypen». De opprinnelige mellomstasjonene (Sluppen, Heimdal, Nypan, Melhus, Ler, Lundamo og Hovin) hadde stasjonsbygninger av Melhustypen. Disse stasjonene pluss Støren stasjon var tegnet av arkitekt Georg Andreas Bull.

2 tidligere artikler i Varianten har tatt for seg deler av historien. I Varianten

2/1986 er det gjengitt et brev hvor en anleggsarbeiderne beretter om fremdriften. Brevet er datert «Lille Leer 29nd Sep. 1862». I Varianten 4/2001 er det vist et postkort med motiv av jernbanebroen ved Selsbakk, en imponerende fagverkskonstruksjon.

Åpningen av vår første jernbane, Hovedbanen, mellom Christiania og Eidsvoll 11. september 1854, utløste krav om jernbane fra flere steder i landet. Først ute var byene Hamar, Kongsvinger og Trondheim, og 3. september 1857 vedtok Stortinget å bygge de tre banene. I

Trøndelag var en opptatt av den dårlige veien gjennom Gauldalen og ønsket om bedre transport til og fra Røros verk. Det ble her besluttet 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 i Trondheim. Med knapt flertall vedtok Stortinget 17. januar 1860 at banen skulle bygges. I 1872 vedtok Stortinget å føre banen til Røros og videre sørover gjennom Østerdalen.

I år er det 150 år siden Trondhjem – Støren jernbanen ble åpnet, først for midlertidig drift. Adresseavisen 28. januar 1864 omtaler begivenheten slik; *«Lørdag morgen kl. 7 avgikk det første godstog på jernbanen. Der var 6 vogner med forskjellig gods især sild, salt, korn og mel til Røros og til Undals grube. Dessuten 2 vogner med materiell til jernbanen. Toget der droges av det engelske lokomotiv «Robert» ankom til Støren kl. 1. Den noget lange tid hadde sin grunn i at toget måtte deles fra Selsbakk til Heimdal på grunn av islag på skinnene. Kl. 7 om aftenen kom det tilbake igjen efter omtrent 3 timers fart og det brakte da med seg en del svovelkis fra Undals grube samt materiell til jernbanen».*

Den offisielle åpningen fant sted 5. aug. 1864 (Dronningens fødselsdag og kroningsdagen). Kl. 9.00 gikk åpnings-

toget med inviterte gjester til Støren. Alle stasjoner var pyntet med blomster og grønt i anledning festlighetene. Toget, trukket av det nye lokomotiv «Haakon», ankom Støren ca kl. 12.00, hvor det var dekket til frokost. Under måltidet ble det som seg hør og bør holdt skåltaler for HM Kongen og Dronningen, for fedrelandet, for Stortinget, for jernbanen og dens heldige fremgang m.fl. Toget var tilbake i byen ved 5-tida hvor festlighetene fortsatte.

Rørosbanen ble høytidelig åpnet av kong Oscar lørdag 13. oktober 1877 på Røros. Den opprinnelige traséen nærmest Trondheim ble beholdt i 20 år. I 1884 ble en ny linje på vestsiden av Nidelva mellom Trondheim og Selsbakk tatt i bruk. Derved unngikk en bruene ved Elgeseter og Sluppen, og en kunne føre banen frem til den nye felles stasjon med Meråkerbanen på Brattøra. I 1908 ble det vedtatt å bygge Dovrebanen med normalspor. Størenbanen ble ombygget i perioden frem til åpningen av Dovrebanen i 1921. Rørosbanen forble fortsatt smalsporet frem til 1941. Det medførte omlasting på Støren i 20 år.

Fakta har jeg denne gang hentet fra «Gauldalsminne 1984, Trondhjem – Støren Jernbane 120 år 1864 - 1984» (Gauldal historielag) og «Rørosbaneboka» (Jernbaneverket Norsk jernbanemuseum og Norsk jernbaneklubb). Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trondhjem 20. mai 1914



Prosesjon til Domkirken 20/5 - 1914

Det har i år vært mye omtale av forskjellige aktiviteter knyttet til 100 års-jubiléet for 17. mai 1814/1914 og til landsutstillingen i Christiania i 1914. Denne artikkel omtaler noe av markeringen av 20. mai, et arrangement som var lagt til Trondhjem (se NFF-Varianten nr. 2/1995). Da den offisielle deltagelsen i Christiania var gjennomført, måtte Kongen (Håkon 7.), regjering, storting og Trondhjems notabiliteter skynde seg å ta toget til Trondhjem for å delta i feiringen av 20. mai.

20. mai 1814 ble Riksforsamlingen på Eidsvold oppløst. Eidsvoldmennene så for seg et fritt folk i et fritt land, men foreløpig levde de i uvisshet om hvordan

de mektige stater i Europa ville stille seg til et fritt Norge. Eidsvoldmennene skiltes med det gjensidige løftet «Enige og troe indtil Dovre falder!». De 112 representantene reiste derpå hver til sitt.

Kortet ovenfor har følgende tekst trykt på bildesiden: «prosesjonen til Domkirken 20/5 – 1914» og «eneret Hilfling Rasmussen». Kortet er ubrukt og er i s/h. Motivet viser prosesjonen fra Stiftsgården til Domkirken idet de passerer torget. I spissen gikk Kongen som bar sin generalsuniform. Ved hans høyre side gikk stortingspresident Aarstad, på den venstre side gikk statsminister Knudsen og høyesterettsjustitiarius Thinn. Derpå fulgte kongens adjutanter, regjeringens

medlemmer, stortinget og høyesterett, til sammen et antall av 136. Dette bildet var også benyttet i Adresseavisen 21. mai 1914 sammen med omtale av de forskjellige arrangement.

På begge sider av Munkegaten var elever fra byens skoler oppstilt. Fra Stiftsgården til venstre skoleskipet «Tordenskjolds» elever, Lilleby skole, Bispehaugen skole, Realskolen, Lademoen skole, Frk. Christies skole, Baklandets skole og Tekniske Lærestanstalt som sperret Bispegaten mot øst.

Fra Stiftsgården til høyre var Frk. Pettersens skole, Kalvskindets skole, Trolla skole, Trondhjem kommunale middelskole, Trondhjems handelsgymnasium, Waisenhusets skole, Latinskolen, Gløshaugen skole og Trondhjems døveskole. Mot vest ble Bispegata sperret av Trondhjems turnforening. Ved inngangen til Domkirka stod Underoffisersskolen oppstilt.

Mens klokkene ringte fra byens klokkeårn gikk prosesjonen opp Munkegaten til Domkirken. Minnegudstjenesten startet kl. 10.00 og varte i 2 ½ time. Inne i kirken var det bitende kaldt. Etter erfaring fra 17. mai ble alle kirkesøkende anmodet om å ha forsvarlig yttertøy. Likeledes, etter erfaring fra 17. mai, ble de kirkesøkende anmodet om å holde seg mest mulig i ro, ikke skyve stoler eller

føre hviskende samtaler, det var vanskelig nok å høre i den store kirken.

Kl. 14.15 startet den store kjøreturen. 46 vogner sto da klare i Bispegaten for å skyss gjestene. Turen gikk først til Høyskolen (NTH) hvor de ble ønsket velkommen av høyskolens rektor professor Sæland. Etter de sedvanlige taler var fremført var det omvisning i laboratorier og visning av utvalgte elevarbeider. Kl. 15.40 kjørte Kongen med følge fra Høyskolen. Ferden gikk gjennom Øvre Allé, Festningsgaten, Baahus gate, Nedre Møllenberg og Innherredsveien. Over alt sto folk tett i tett for å hilse Kongen.

«Velkommen til Strinden» sto det på æresporten som møtte følget ved Ladegård, kjøreturens endestasjon. Fra verandaen hilste bygdens ordfører kaptein Bonsach Lund gjestene velkommen. Returen gikk forbi Leangen, ned Innherredsveien, over Bakke bro, gjennom hovedbyen til Ilen. På tilbaketuren møtte de det historiske opptog.

Trondhjem kommune inviterte gjestene til middag samme dag i Frimurerloshusets lokaler. Mange velformulerte taler og skåler ble utbragt for Kongen, Dronningen og fedrelandet.

Informasjon er hentet fra Adresseavisen 19. – 21. mai 1914. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Glædelig Jul og Godt Nyttår fra A. Dahl



Det nærmer seg slutten av året 2014. Når dette leses er vel de fleste godt i gang med å skrive årets ønske om «God Jul og Godt Nytt År» til familie og venner. Denne tradisjonen har holdt seg fra 1890-åra til våre dager. Dessverre for oss samlere er elektroniske media i ferd med å overta mer og mer på bekostning av kort som sendes med posten.

De tidligste julekortene, overrekkingskortene, var ofte flotte med fargerike tegninger. Andre kort kunne være mer beskjedne i utformingen, som de 2 viste kortene. Fig. 1 viser butikklokalene til A. Dahl & Co med adresse Strandgaden 16 (Olav Tryggvasons gate 16). Selve bildet er limt på kartong. Kortet har en

forholdsvis bred hvit kant rundt selve bildet. Nede til venstre på bildet kan en se 6 gutter. Til høyre for lyktestolpen holder en gutt og ei jente i ei vogn som kan være en rullestol med sjeker til å trekke vognen. I portrommet helt til høyre kan en skimte en mann og en dame. På baksiden er det trykket med gullskrift «Glædelig Jul, Godt Nyttår, Inga Dahl, A. Dahl, Trondhjem» (fig. 2)

Fig. 3 viser et kort med budskapet «Godt Nyttår! A. Dahl & Co. Trondhjem» i en meget enkel utforming. Nede i venstre hjørne er det trykket «H. MOE T.HJEM», og på «sola» kan en så vidt skimte årstallet 1897 godt kamuflert. Det er ingen tekst på baksiden.

Gården ble oppført etter den store bybrannen i 1841. Firmaet A. Dahl & Co ble grunnlagt i 1873 av Anders Dahl og M. Trapnes som Dahl & Trapnes. Trapnes trådte imidlertid snart ut av firmaet, som deretter ble drevet av Dahl alene. I 1876 kjøpte firmaet den tilstøtende gården i Gjølvangveita 1. Gårdene rommet fra 1879 bare A. Dahl & Co. Den disponible bruksflate var på ca 4200 m². Firmaet hadde en allsidig produksjon. På systua ble det produsert dresser og damekonfeksjon, uniformer for foreninger og yrke (f.eks. bussjåfører). De drev også en lue- og flaggfabrikk med produksjon av russe- og studentluer, sangerluer, mange uniformsluer, osv. Produksjonen hadde adresse Karl Johans gt. 3. Foruten manufakturforretningen hadde firmaet også en grossistavdeling som sysselsatte fem handelsreisende. Firmaet hadde på det meste ca 340 ansatte,

Systuene møtte utover 1960-tallet stadig større konkurranse, avdelinger ble



skilt ut og solgt. I 1986 ble det som var igjen av firmaet delt og gårdene deretter leidd ut til Steen & Strøm. I 1995 ble gårdene solgt ut av familien (tilhører i dag E. C. Dahls eiendom).

Informasjon er tidligere kjent stoff for undertegnede. Kortene er fra egen samling.

--- o ---

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Skistua



Fjellseter (Kampervold) var Trondheims første utfartssted i Bymarka. Her leide Trondhjems Skiklub et rom i ei stue ved siden av setra. I dag er det parkeringsplasser her. Medlemstallet økte, og med det fulgte ønsket om et eget sted med større lokaler. Kommunen ga skiklubben gratis tomt for «*Skistuen ved Gråkallen*». Økonomiske bidrag kom fra mange kilder. Byggekomiteens leder var Olaf Grilstad, et navn godt kjent blant frimerkesamlere. Skiklubben måtte også bekoste istandsettingen av veien mellom Fjellseter og Skistua etter endt anleggs-

periode.

Illustrasjonen er et kolorert kartongkort med den nye Skistua som motiv, signert av grafikerer Harald Krohg Stabell (1874-1963). Mange skiløpere står foran inngangen til hytta. Legg merke til det kvinnelige innslaget sine flotte, moteriktige kjoler; et upraktisk skiantrekk sett med våre øyne. Kortet er brukt som en julehilsen i 1898.

8. desember 1895 ble Skistua åpnet for klubbens medlemmer selv om den ikke var helt ferdig. Den offisielle innvielsesfesten ble holdt 25. januar 1896 med 100

gjester til stede. Byggekomiteens leder foretok den høytidelige overrekkelsen til klubbens formann Johannes Nossum. En gave ved innvielsen, gitt av statsingeniør Dahl, har en spesiell affeksjonsverdi. Gaven var et maleri signert Chr. Eggen i 1896. Motivet er fra Tungajordet og viser datidens skiløpere. Bildet er det eneste som ble reddet ut ved brannen nyttårsaften 1946.

Skistua var antagelig den første skistue i landet. Hytta hadde sengeplass til 40 personer. Den ble snart for liten. Blant skiklubbens medlemmer vokste også kvinneandelen raskt. Behov for større plass og adskilte bekvemmeligheter ble derfor påtrengende. Det ble holdt ny innvielsesfest 14. jan 1905 for en utvidet hytte. Hytta ble på nytt utvidet høsten 1929. Skiklubben ble i juli 1930 utsatt for en tragisk brann i nabohuset «Villa Flakk». Her var det lagret mange klenodier. Blant annet ble Skiklubbens verdifulle samling av gamle skityper flammenes bytte

Hytta ble beslaglagt av tyskerne under krigen, og var svært nedslitt da den ble levert tilbake til Skiklubben høsten 1945. Skiklubben tok umiddelbart fatt på en krevende rehabilitering av bygningen, som dessverre ble lagt i ruiner av en

brann nyttårsaften 1946. Sommeren 1950 kunne en ny hytte tas i bruk, oppført på de opprinnelige tuftene. Den ble godt mottatt av byens befolkning, som flittig benyttet seg av stedets aktiviteter både ute og inne. Onsdagskveldene ble spesielt populære og trakk masse folk. Det var forskjellige former for underholdning, gjerne etterfulgt av dans.

Hele 7 ganger har det vært arrangert NM på ski, første gang i 1912 og siste gang i 1961. Men, de årlige Gråkallrenn var nok de best kjente arrangementer.

Hytta ble i 1999 overtatt av en stiftelse som eies av Trondheim kommune og Trondhjems Skiklub. Stiftelsen vedtok høsten 2004 at det var nødvendig med en ny rehabilitering for å møte tidens krav til bruksmuligheter og sikkerhet. Resultatet er den hytta vi kjenner i dag, og som blir benyttet av store og små både sommer og vinter. Hytta var i flere generasjoner selve målet for turen. Med dagens enkle transportløsninger er den gjerne utgangspunktet for turer videre innover heiene.

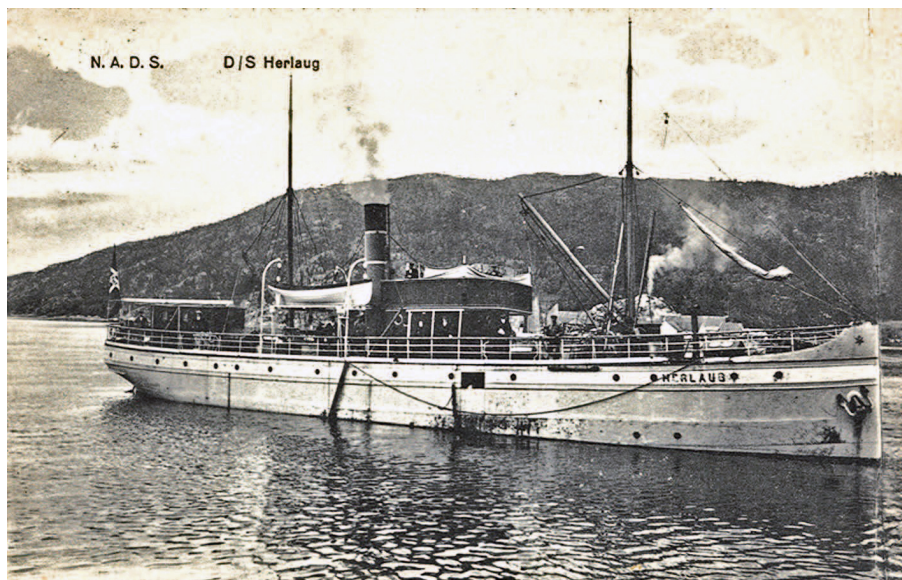
Informasjon er hentet fra «Skisport i 100 år» ved Gaute Myhre og Hans Kristian Bertelsen» (100 års jubileumsberetningen til Trondhjems Skiklub i 1984). Kortet er fra egen samling.

--- o ---

KORT OM POSTKORT

Redigert av Trygve Karlsen (vikar)

D/S «Herlaug»



Fra 1860-årene og utover ble det dannet flere selskaper som forsøkte å etablere lokal ruteskipstrafikk på Namdalskysten. De fleste av disse selskapene gikk konkurs etter få år.

Men da Namdalens Aktie-Dampskipsselskab (N.A.D.S.) ble stiftet i september 1890, ble det starten på en lang periode med stabil og regelmessig rutefart på Namdalskysten. Allerede to måneder etter stiftelsen inngikk NADS kontrakt med Akers Mek. Verksted i Kristiania om bygging av et dampskip.

Vår faste redaktør for postkortsidene, Jon E. Kvistedal, har meldt forfall så vi måtte finne en vikar denne gangen

Lørdag 1. august 1891 forlot det nye skipet D/S «Herlaug» Kristiania, og ved ankomsten til Namsos 4 dager senere ble hun møtt av en stor folkemengde som ville bivåne denne store begivenheten. Begeistringen var stor og da smed Lorentz Larsen Lundaunet fikk inspisere maskinrommet ble han imponert: *Æ ska sei dæ her va mykkji fint smieri.*

Søndag 9. august gikk D/S «Herlaug» ut fra Namsos på sin offisielle jomfrutur med selskapets ledelse, aksjonærer og andre innbudte, i alt ca 120 personer.

Allerede samme kveld startet skipet sin rutefart med første tur til Inner-Folla.

D/S «Herlaug» var på 178 bruttotonn,



D/S «Herlaug» ved kai i Namsos.

lengde 112 fot, bredde 17 fot. Fremdriftsmaskin type compound på 175 HK.

Skipet var sertifisert for 160 passasjerer, fordelt på 1. og 2. plass.

På denne tiden var det svært få anløpssteder som hadde kai. De fleste steder måtte derfor så vel passasjerer som gods og post bringes om bord og i land med en ekspedisjonsbåt. Skipet var derfor – i likhet med mange andre skip på denne tiden – utstyrt med en ekspedisjonsport i skipssida, se bildet, porten ses like foran brua. D/S «Herlaug» ble som bildet viser levert med åpen kommandobru.

Legg merke til på bildet at skipet har postflagg. D/S «Herlaug», som var utstyrt med egen postlugar, var postførende fra starten av - først med brevhus, men fra 1898 med betjent postekspedisjon.

D/S «Herlaug» ble ikke skadet under krigshandlingene i 1940. Tidlig om morgenen lørdag 20. april da tyskerne bombet Namsos, ble skipet flyttet til Fosslandsosen.

Under krigen ble det redusert rutefart grunnet store problemer med kullforsyningen.

Etter krigen fortsatte D/S «Herlaug» i rutefarten fram til i 1956, men da var det slutt på skipets 65 år lange innsats.

Da ble hun sammen med søsterskipet D/S «Rollaug» solgt til Grimstad Skipsopphuggings Co for totalt kr. 105.000,- levert Grimstad.

--- o ---

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Bakke kirke – 300 år

Kortet fig. 1 viser Bakke kirke sett fra øst. Det er i s/h og ikke brukt. Antar at det er fra tidlig 1930-åra. På skiltet helt til venstre kan en lese at dette er en holdeplass for Trondhjem Sporvei. På bildet er kirka fortsatt hvit.

Kortet fig. 2 (1565 J. H. Kūenholdt A.S. Nedre Baklandet) viser kirka og omliggende bygninger sett fra vest. Det er sendt til Frankrike i 1933, men er produsert før byens navnebytte i 1930. Helt til venstre er Abrahamsen Manufaktur & Herrekvipasje, som har gitt stedet navnet «Abrahamsenhjørnet». Bildet viser hvor trangt det var når bil og trikk møttes ved kirka.

Bakke kirkes 300 års jubileum ble markert med et verdig arrangement dagene 12. – 19. april 2015. Programmet ble avsluttet med jubileumsgudstjeneste søndag 19. april. Historien om byggingen av kirka ble dessverre ikke preget av tilsvarende idyll, men av uvennskap, griskhet og intriger.



Tidlig på 1700-tallet bodde det omkring 400 mennesker på Bakklandet, som var en del av Strinda fogderi og prestegjeld. Bakklandene sognet til Lade kirke, men følte seg mere som trondheimere. De færreste ønsket å gå den lange sølete Innherredsveien til Lade kirke. De som bodde ovenfor broen følte seg knyttet til Domkirken, mens de som bodde nedenfor søkte til Vår Frue kirke. De betalte

for de kirkelige tjenester iht dette. Kirkas inntekter var ikke ubetydelig. Prestene i byen protesterte heftig mot å avstå en del av sine inntekter til biskopen og hans visepastor.

Peder Krog var biskop i Trondhjems stift, og han var samtidig den formelle sogneprest i Strinda. Biskop Krog eide Bakke gård. Han mottok leieinntekt av jorda og hadde derfor



store økonomiske fordeler ved utviklingen på Bakklandet.

Krog foreslo å bygge en egen kirke for Bakklandet, og han tilbød seg å avstå gratis tomt. Han hevdet at det uten vanskelighet kunne skje med de kapitalreserver som stiftets øvrige kirker satt inne med. Krog fikk det som han ville; kongen ga tillatelse til at «*paa Bachlandet maae en liden Kirche af de øvrige Kirchers beholdne Midler, saa at Bachlandets Folch in Ecclesiasticis (kirkelig) beqvemmeligen af Strindens Præst kunde betienes*».

Bakklandet fikk sin egen kirke etter modell av Hospitalskirken, «*dog een Alen i hver kant større*». 31. mars 1715 innviet Biskop Krog sin kirke. De fire prestene ved Domkirken og Vår Frue kirke demonstrerte sin motvilje mot byggeprosjektet ved å boikotte høytideligheten.

Under general Armfeldts beleiring av Trondheim høsten 1718 besluttet byens forsvarere å svi av hele bebyggelsen på Bakklandet for at svenskene ikke skulle finne dekning der. Kun Bakke kirke ble spart.

Da Bakke kirke ble bygget var det på et

landlig område. Etter en gateregulering i 1870-årene ble kirka liggende langt ute i Innherredsveien. Trafikkforholdene ble stadig vanskeligere. I 1938 ble det besluttet at kirka skulle flyttes hel (uten å demonteres) ca 15 m. Arbeidet kom i gang sommeren 1939. Det ble anlagt kjeller under hele kirka. Krig truet i Europa, og kjelleren ble utformet med sikte på å være tilfluktsrom. I oktober 1939 ble flyttinga gjennomført på 8 dager. Parallelt med arbeidet med forberedelse og flytting, gjennomgikk kirka en omfattende restaurering både innvendig og utvendig. Bl.a. fikk kirka utvendig tilbake sin opp-rinnelige rødfarge, som den fortsatt har. Den 2. februar 1941 kunne biskop Johan Støren gjeninnvie kirka, assistert av 8 av byens prestere.

Bakklandet ble eget prestegjeld fra 1. jan. 1847, og ble etter hvert innlemmet i Trondheim by. Etter flere byutvidelser var Bakklandet fra 1. jan. 1893 det største prestegjeld i byen.

Informasjon er hentet fra jubileumstidskriftene «Bakke kirke 1715 – 1990», og «Bakke kirke 300 år». Kortene er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Fæmund II – 110 år



D/S «Fæmund II»

Det viste kortet er s/h, i stort format og er ubrukt. Det er utgitt av Normanns Kunstforlag AS Oslo, merket Nr 5 – 29 – 60 D/S «Fæmund II». Trolig er kortet fra tidlig 1950-tallet. I 1958 ble maskin og kjele erstattet av en Volvo Penta dieselmotor på 160 hk. Betegnelsen foran navnet ble som en følge av dette endret til M/S «Fæmund II».

På 1800-tallet hadde det lenge vært en betydelig båttrafikk på Femundsjøen. Særlig malmtransporten til Røros Kobberverk på svære prammer som var tunge å ro, gjorde at behovet for en slepebåt meldte seg. I 1886 ble «Dampskibssel-

skabet Fæmund» etablert. Samme år undertegnet selskapet kontrakt med Ørens mek. verksted i Trondheim for bygging av rederiets første skip som ble døpt «Fæmund». Skipet ble registrert i Trondheim som et innsjøskip og det ble satt i drift i juli 1887.

Gods- og passasjertrafikken økte raskt og «Fæmund» ble etter hvert for liten. Kontrakt for et nytt og større skip gikk også denne gang til Ørens mek. verksted. Skipet ble bygget i stål og var på 81 brutto registertonn, 78,5 fot lang, 17,1 fot bred og 7,4 fot dyp. Selvsagt lot det seg ikke gjøre å frakte skipet ferdig montert frem

til mottager. Hun ble derfor demontert og sendt «flatpakket» (lenge før IKEA tok i bruk dette konseptet) med jernbanen til Røros og befordret videre langs landeveien frem til Sønderviken trukket av hester. Her ble skipet klinket sammen igjen. Dampkjelen var den eneste gjenstanden som ble fraktet hel, noe som underveis bød på mange utfordringer spesielt gjennom trange gater på Røros.

«Fæmund II» ble døpt 4. juli 1905 og umiddelbart satt i rute til å frakte passasjerer i turistsesongen. Tømmersleping på Femundsjøen om våren, frakt av varer og gods og brøyting av is for å forlenge sesongen ble viktige gjøremål. Passasjersertifikatet lød opprinnelig på 168 personer med et mannskap på 4. Senere er dette redusert til 75 personer totalt.

I turistsesongen går hun nå daglig fra Sønderviken om morgenen til Elgå med flere faste anløp underveis, med retur senere på dagen. I tillegg kan det stoppes på signal. På Elgå brygge er det mottak av sik for bearbeiding til delikatesser. Ved brygga ligger også et moderne hotell drevet av Gjermund Eggen (ikke skiløperen). Når dette leses har hun avsluttet sitt 110. år i arbeid på Femundsjøen.

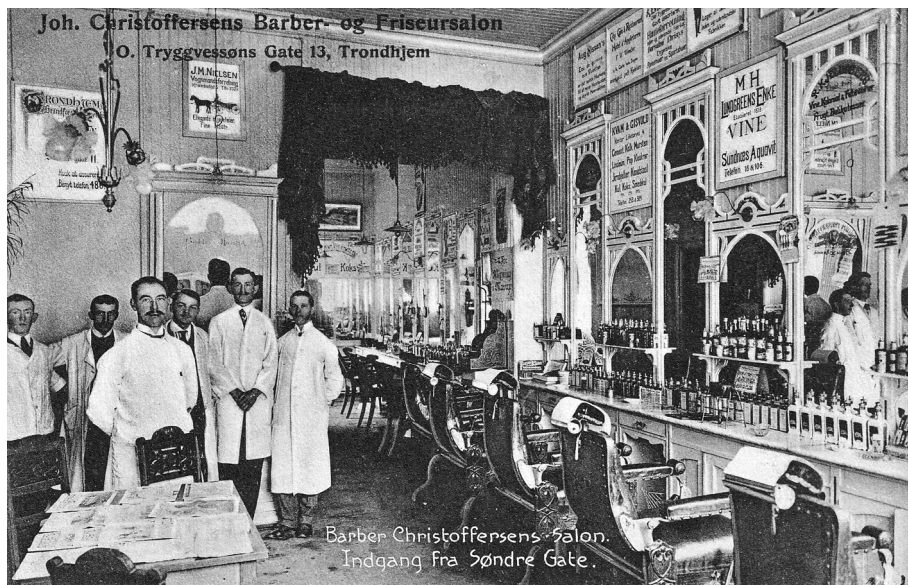
«Fæmund II» var postførende, med 4-ring stempel 158, allerede fra starten. Stempelet hadde vært benyttet av Fæmund hotel fra 1893 til det ble nedlagt i 1905. «Fæmund II» fikk nytt Kph D/S «Fæmund II» fra 1936.

Fakta om båten er hentet fra «Innsjødampen» av Olaf T. Engvig. Kortet tilhører Ole Georg Nordli.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Christoffersens Barber- og Friseursalon Og reklame på reklame



Denne gang har jeg valgt å vise et trivelig reklamekort fra Joh. Christoffersens Barber- og Friseursalon, O. Tryggevssons Gate 13, Indgang fra Søndre Gate. I dag har Burger King tilhold i de samme lokalene.

Bildet gir et unikt innblikk i en arbeidsplass for ca 100 år siden. 6 frisører i sine ulastelige hvite frakker har tatt oppstilling for fotografen. En kan vel anta at det er frisørmester Johan Christoffersen som står fremst.

Kortet har ingen informasjon om utgiver (kun nr 27261 på tekstsiden), og det er ikke brukt. Wikimedia forteller imidlertid at bildet er tatt i 1917. Bildet

er rikt på interessante detaljer. Kanskje er kortet produsert for å reklamere for en ny og utvidet frisørsalong? Tidligere hadde Joh. Christoffersen frisørsalong i nabobygningen (nr.11). Han kom fra Kragerø og etablerte egen barberforretning i 1904.

Dette synes å være en typisk herresalong, kanskje en av de større salonger i sitt slag. Rommet nærmest ble benyttet til barbering, mens rommet lengst borte ble benyttet til hårklipp. Hver avdeling har 4 dertil egnede stoler. Foran hver kunde står en rekke flasker med godlukt (fig. 2). I skillet mellom de to avdelinger står et flott kassa-apparat. Frisørene står ved et bord hvor dagens aviser kan studeres.

Alle slags **Haarvand**

sælges billigst hos

Barber Christoffersen

O. Tryggvessøns gt. 13, indgang fra Søndre gt.

Fig. 2

Bildet viser mange interessante reklamer for andre bedrifter. Noen er greie å lese, mens andre er for diffuse til å kunne tydes.

- På veggen til venstre finner vi «Trondhjems Forsikringsselskab. Opprettet 1863. Hovedkontor Søndre Gate 11. Husk at assurere. Benyt telefon 486!»

- Dernest over det store speilet kan vi lese: «J. M. Nielsen. Vognmandsforretning. Krabugaten. Elegante Kjøretøier. Fine Heste».

- Til venstre i barberavdelingen henger en reklameplakat for: «Kvam & Gisvold, Cement, Kalk, Mursten, Linoleum, Pap, Jernbjælker, Kanalstaal, Kul, Koks, Smedekul...»

- Videre:

«M. H. Lundgreens Enke, Etableret 1819, Vine, Sundnæs Aquavit, Telefon 16 & 106». Firma Lundgreens Enke eide Sundnæs brenneri.

«R. Kjeldsberg Vine, Kolonial- & Fedevare, Frukt, Delikatesser».

Legg merke til reklameplakatene i taket, som er siktet inn på barberkunder.

Harde tider fulgte, og det ble kanskje vanskelig å få nok kunder? Christoffersen måtte flytte til enklere og billigere lokaler. Først til Thomas Angells gt. 10.b (Riis-gården), og etter hvert til Jomfrugata 11 hvor han var til 1951.

Fakta er hentet fra jubileumsberetning «Trondheim Frisørmesterlaug 100 år 1903 – 2003», Wikimedia.commons, Trondhjems Adressebog (div. årganger) og annonse i Adressa 7. juli 1916. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Trøndelag Teater 200 år



Fig. 1

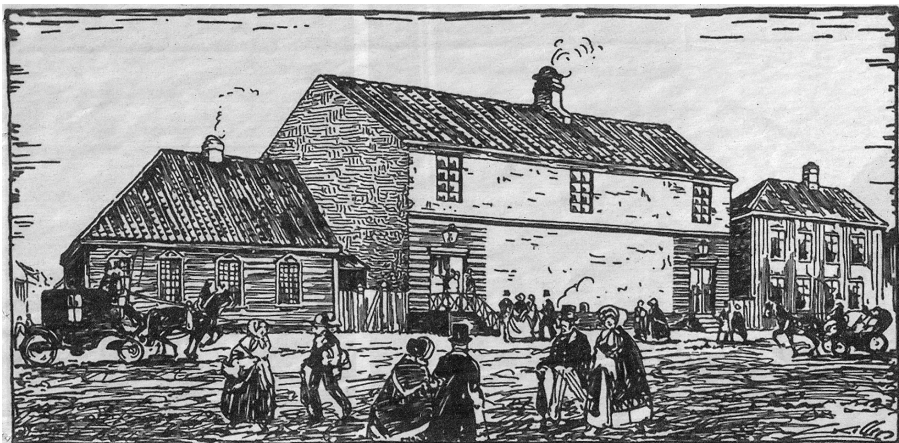
Denne gang har jeg valgt å vise et kort med motiv Trøndelag Teaters fasade mot Prinsens gate (fig. 1). Kortet uten trikk er valgt fordi trikken har en tendens til å ta fokus bort fra objektet; teaterets fasade med en gedigen trapp. Kortet er på baksiden merket M. Fallan, Trondhjem. Kortet er s/h, det har delt bakside og er brukt til å sende en nyttårshilsen. Det er ikke mulig å lese årstallet, men kortet er frankert med NK 76.

En herskkelig hovedtrapp ble bygget sommeren 1887, slik at et dannet publikum kunne gjøre en standsmessig ankomst. Med trikken og økende trafikk i Prinsens gate ble fortuet for smalt.

Hovedtrappa ble derfor fjernet i 1932, og adkomsten ble via de 2 sidetrappene som også benyttes i dag. På hver side av inngangspartiet er det montert en stor lykt omfavnet av navnet «Theatercaféen».

En ansamling av skuelystne har tatt oppstilling for å følge med fotografen i hans arbeid. I forgrunnen står en pyntet liten frøken. Øvrige tilskuere er gutter og unge menn. Helt til venstre er det to - tre gutter og noe som kan se ut som en slags vogn.

Den dramatiske kunst kom sent til Norge. Før vi fikk offentlige teater ble scenekunsten dyrket med stor iver av private dramatiske selskaper, som ga am-



*Trøndhjems Teater 1816 -
Tegnet efter munnblags overleveringer*

Tegning: Slik så teaterbygning ut ifølge en tegning av Georg Kelter etter gamle overleveringer.

Fig. 2

atørforestillinger for egne medlemmer og innbudte gjester. Stykkene ble fremført der det var store nok lokaler (Harmonien, Leangen, Rotvoll o.a.). Det første dramatiske selskap i Trondheim ble dannet i 1798. Fem år senere fikk byen sitt første offentlige teater. Det offentlige Theater var landets første teater med faste, norske skuespillere. Teateret hadde tilhold i parykkmaker Daniel Lunds gård (fig. 2) på hjørnet av Prinsens gate og Bispegata (tidl. Østre Gade). Skuespillet «Corsicanerne» av den tyske dramatiker August Fr. von Kotzebue sto på plakaten under åpningen 14. desember 1803. Den mest prominente gjest var prins Christian Frederik som overvar en forestilling i teateret 8. februar 1814.

Noen av byens mest fremtredende og rikeste borgere sto bak Det forenede dramatiske Selskab. De ønsket seg et nytt og større teater. Parykkmaker/gartner Lohrmanns hjørnegård Prinsens gate 18-20 ble kjøpt og en ny teaterbygning ble

oppført. Den nye scenen ble tatt i bruk 19. desember 1816 med en offentlig generalprøve på komedien «Elisa Werner», med påfølgende selskapelighet neste dag. Trøndelag Teater, eller rettere Gamle Scene, fyller i år 200 år. Gamle Scene er Nord-Europas eldste sal i kontinuerlig bruk.

Behovet for og ønsket om mer plass både for skuespillere og publikum har vært aktuelt helt siden bygningen ble innviet. For å etterkomme ønsket har Gamle Scene i årenes løp gjennomgått



Fig. 3

mange forandringer. I 1841 ble balkongen senket for å gi plass til et galleri; den mest omfattende interiørmessige endringen som noen gang er gjennomført i salen. I 1858 ble teaterbygningen utvidet ved at en hjørnegård ble bygget – den nåværende Teatercaféen. Nybygget inneholdt blant annet en sal som fungerte både som foajè og som konsertsal. Kortet (fig. 3) viser et flott interiør av Teatercaféen og mange gjester en dag tidlig på 1930-tallet. Bildesiden er tekstet Teatercaféen Trondheim. Dans hver aften. Kortet er bruntonet. På tekstsiden er det en reklame for «GONZALEZ finest superior». I tillegg er det ferdig trykt tekst Sitter nu i Teatercaféen i Trondheim og har det meget hyggelig, ønsker bare at du var her. Hilsen... Derpå var det bare å tilføye adressatens navn og adresse, signere og sende. Kortet er pent stemplet «Heimdals 9 VII 34».

I 1896 forelå de første av flere planer om et nytt teater, som aldri ble noe annet enn skisser. 23. jan 1961 henvendte da-værende teatersjef Victor Huseby seg til alle interesserte med en løpeseddel «Ønskedrømmen» (fig. 4), med forslag om et teater på Harmonitomten. Løpeseddelen skisserte en løsning som heldigvis ikke ble realisert. Nytt teater fikk byen omsider i jubileumsåret 1997. I mellomtiden ble Gamle Scene fredet i 1969.

Under krigen ble teaterledelsen nazifisert. Teaterets sjef, Henry Gleditsch, ble henrettet 7. oktober 1942 for sitt engasjement i den sivile motstandskampen mot okkupantene og deres medløpere.

Både Henrik Ibsen og Bjørnstjerne Bjørnson har gjestet teateret. Henrik Ibsen kom på gjestespill både i 1854 og 1856 som leder for ensemblet på Det norske Theater i Bergen. Bjørnstjerne Bjørnson kom i 1858.



Fig. 4

Oppsetningen som har samlet flest publikum er Henrik Ibsens «Peer Gynt» med premiere 5. feb. 1947. Knutsen og Ludvigsens «Juba Juba» var også meget godt besøkt.

Informasjon og fakta har jeg hentet fra Jubileumsberetningen «Teater i Trondheim gjennom 125 år» v/ Det Trondhjemske Theaterinteressentskab og fra Adressavisen 16. og 19. januar 2016.

Jubileumsberetningen, kortene og løpeseddelen er fra egen samling.

--- 0 ---

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Nekolai Dahl

Kortets bilsede er en reklame for firmaet Nekolai Dahl og hovedproduktet fersk sild. Den viser noen fiskebåte, et oppkjøpsskip og eksportruter fra Trondheim til England og kontinentet (Tyskland). Kortet er trykket i s/h på den ene halvpart av et dobbelt 5 øres brevkort (NK 99).

Kortet er datert 17/8 1915 og er sendt til Sverige. Teksten lyder:

«Jeg tillater mig herved at meddele Dem at jeg i aften har sendt Dem fin prima dagfanget färksküll. Da jeg gjør alt for at sillen skal bli så fint behandlet som mulig, og for at den skal holde seg frisk under transporten, lar jeg den bli godt gjennomfrosset för avsändelsen og jeg tror De vil finde sillen prima ved fremkomsten og derfor letsälgelig.

I håp at försändelsen bliver til fuld tilfredshet og at De straks in sender nye ordre tegner jeg

Høiaktelsesfuldt
Nekolai Dahl.

Ledige Kasser anføres ikke i Regning men noteres kun som Laan og maa returneres inden 8 Dage fra Avsändelsen og gaar da for 10 Øre. I motsat fald vil de blive debiterede.

I dag stor prima havsild!»



Medaljebelønnet Trondhjem, Kjøbenhavn, Kristiania.
Tlgr. adr. **Fersksild. Trondhjem**
Telefoner: 2000, 3000.

Trondhjem den

Jeg tillater mig herved at meddele Dem at jeg i aften har sendt Dem fin prima dagfanget färksküll. Da jeg gjør alt for at sillen skal bli så fint behandlet som mulig, og for at den skal holde seg frisk under transporten, lar jeg den bli godt gjennomfrosset för avsändelsen og jeg tror De vil finde sillen prima ved fremkomsten og derfor letsälgelig.

I håp at försändelsen bliver til fuld tilfredshet og at De straks in sender nye ordre tegner jeg

Høiaktelsesfuldt

Nekolai Dahl.

Ledige Kasser anføres ikke i Regning men noteres kun som Laan og maa returneres inden 8 Dage fra Avsändelsen og gaar da for 10 Øre.

I motsat fald vil de blive debiterede.

Idag stor prima havsild!

Nekolai Dahl (ND) ble født i Stjørna i 1880. Han flyttet til byen i 1903. Historien om ND er historien om gutten som dro til byen med to tomme hender, og som bygget seg opp til mangemillionær i Trondheim i mellomkrigstida. Silda var og ble hans store salgsvare, fersk som frossen. Sild kjøpte han dag og natt i sesongene.

Kortets bildeside er en reklame for firmaet Nekolai Dahl og hovedproduktet fersk sild. Den viser noen fiskebåte, et oppkjøpsskip og eksportruter fra Trondheim til England og kontinentet (Tyskland). Kortet er trykket i s/h på den ene halvpart av et dobbelt 5 øres brevkort (NK 99).

Kortet er datert 17/8 1915 og er sendt til Sverige. Teksten lyder:

«Jeg tillater mig herved at meddele Dem at jeg i aften har sendt Dem fin prima dagfanget färsk sill. Da jeg gjør alt for at sillen skal bli så fint behandlet som mulig, og for at den skal holde seg frisk under transporten, lar jeg den bli godt gjennomfrosset för avsendelsen og jeg tror De vil finde sillen prima ved fremkomsten og derfor letsälgelig.

I håp at forsendelsen bliver til fuld tilfredshet og at De straks insender nye ordre tegner jeg

Höiaktelsesfuldt

Nekolai Dahl.

Ledige Kasser anføres ikke i Regning men noteres kun som Laan og maa returneres inden 8 Dage fra Avsendelsen og gaar da for 10 Øre. I motsat fald vil de blive debiterede.

I dag stor prima havsild!»

Nekolai Dahl (ND) ble født i Stjørna i 1880. Han flyttet til byen i 1903. Historien om ND er historien om gutten som dro til byen med to tomme hender, og som bygget seg opp til mangemillionær i Trondheim i mellomkrigstida. Silda var og ble hans store salgsvare, fersk som frossen. Sild kjøpte han dag og natt i sesongene.

Fra han begynte å omsette fisk, var han alltid opptatt av kvaliteten i alle ledd

fra fangsten ble heist om bord i fartøyet til den ble solgt til forbrukeren. Han ville ikke tilby noe annet enn produkter av beste kvalitet.

Hans utgangspunkt var at alt kan forbedres. Kassene som fisken ble fraktet i var opprinnelig store og upraktiske, beregnet som de var på fra 200 til 400 kilo. Dermed ble de tunge og uhåndterlige, og ofte fikk de et utilsikket, ublidt møte med bakken under lossing. Raskt hadde han klar en mindre og bedre kasse og etter hvert også en spesiell kasselukker. Denne gjorde det unødvendig å spikre fast lokket på kassene før forsendelse. Han tok patent på lukkeren. En sildeordner kom i 1908, den sikret at silda ikke skulle bli flatklemt i kassen

Fersk vare blir fort skjemt. Det gjaldt å finne en anvendbar frysemetode. Oppgaven med å finne løsningen tok mye av hans tid. Men, han ga aldri opp og lyktes til slutt. Metoden med en kuldeblanding av is og salt var kjent. Utfordringen var å finne det rette blandingsforholdet for en lavest mulig temperatur og en praktisk måte å fryse silda på i stor skala. Prosessen måtte starte så snart silda kom om bord og vare ved under transporten helt til silda var levert til siste ledd i omsetningen. Etter mange lange dager og netter med grubling og eksperimentering kom han frem til frysemetoden han ble verdenskjent for, og som han for alvor slo seg opp på. Patent ble tatt ut i 1912.

Metoden medførte et behov for store mengder is. En omfattende skjæring av is på Buvatnet ved Berkåk og en kjede av ishus langs kysten ble etablert. Kapasiteten ble imidlertid snart for liten, og en storstilet produksjon av is ble bygget opp på Selva (Agdenes).

Han nøt stor respekt og vant betydelig anerkjennelse for sin innsats, både lokalt, nasjonalt og ikke minst internasjonalt. Hans store innsats betød at han ble betraktet som synonymt med firmaet, og firmaet var ham. Tidlig begynte han å delta på utstillinger, og oppnådde mye rosende omtale og utmerkelser. Etter hvert ble firmaets brevhode utstyrt med et helt galleri av medaljene bedriften ble tildelt.

Under jubileumsutstillingen i 1930 ble han tildelt den høyeste utmerkelsen, Æresdiplomet, for sin geniale fryseme-

tode og for sin store innsats i fersksildomsetningen. 3. juli 1936 ble han utnevnt til Ridder av St. Olavs Orden.

Firmaet var en foregangsbedrift. Grunnlaget for ekspansjon og videre drift var lagt. ND fortsatte sitt engasjement i firmaet nesten til det siste, om enn med noe mindre drivkraft etter hvert. Lyset på kontoret hans ble slukket for godt i 1962.

Informasjon er hentet fra boka «altså egentlig n' Nekolai» av Bjørn Nilsen. Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

A. Holbæk Eriksen & Co



Fig. 1

Nyttårskortet (fig. 1) er et overrekkingkort trykket i farger på halvkartong. Motivet er en herremann med snabelskøyter ute på glattisen. I venstre hånd holder han en paraply som er vrenget av vinden, mens hatten er tatt av vinden. Motivet er ikke typisk norsk. På bildesiden er det videre trykket «Godt Nytaar. A. Holbæk Eriksen. Trondhjem 31.12.1893». Kanskje er kortet innkjøpt fra f.eks. en tysk produsent og nyttårshilsen trykket på lokalt?. Kortet har ingen informasjon om hvem som har produsert dette. Iht boka *Vennlig hilsen. Postkortets historie i Norge* er nyttårskort fra før 1895 ikke vanlige.

Turistkortets bildeside (fig. 2) er en reklame for firmaet. Det viser bygningens fasade, et salgslokale og noen av firmaets aktiviteter er tatt med. Baksiden av kortet er et kart over byen med angivelse av hvordan man finner veien til firmaet. Kortet er også et utbrettskort hvor firmaets produkter også er listet opp, bl.a. at de har omtrent 1000 forskjellige postkort. I tillegg er de største turistattraksjonene i byens omegn omtalt. Teksten er utført på engelsk og på tysk. Dette kortet har heller ingen informasjon om produsenten.

Andreas Holbæk Eriksen ble født i Mandal i 1851. Etter hvert kom han til



Fig. 2

Trondheim hvor han i 1881 i samarbeid med K. Reiersen, etablerte firmaet A. Holbæk Eriksen & Co. Fra en beskjeden start som bokhandel utviklet bedriften seg, og etter få år kunne de flytte til egen forretningsgård i Olav Tryggvassons gate 17. K. M. Hauer ble tatt opp som kompanjong i 1899. Olav Tryggvassons gate 40 (Klüwergården) ble sammen med flere nabogårder ødelagt av brann natta 13. – 14. april 1896. Klüwer overtok 3 av branntomtene og bygget den kjente murgården som fortsatt står på hjørnet mot Ravnkloa. Bygningen ble i 1918 kjøpt og tatt i bruk av A. Holbæk Eriksen & Co.

Firmaets produkter i starten var trykking og innbinding av bøker, papirhandel (innpakkingspapir, papirposer), kortevarer, sjekker, billetteruller m.m.

Nord-Norge har alltid vært et godt marked. Bedriften fikk etter hvert en ri-

vende utvikling over hele landet, som bl.a. medførte at det etter krigen ble opprettet et eget datterselskap for Sør-Norge, A/S Hecos, i Oslo.

I 1930 døde Andreas Holbæk Eriksen. Samme år ble firmaet omdannet til aksjeselskap med hans kone som hovedaksjonær. I 1951 markerte firmaet sitt 70 års jubileum. Etter dette er det vanskelig å følge firmaets historie

Med takk for velvillig assistanse fra Ragnvald og Per Erik Knudsen.

Referanser:

- «Handelsboka for Trondheim»
- «Trondhjem og lidt om Trøndelagen» utgitt av A. Holbæk Eriksen & Co.s Forlag, Trondhjem 1904.
- «Adressebog for den nordiske Boghandel 1901»
- «Trondheim byleksikon»
- «Den norske bokhandlerforenings jubileumsskrift 1851»

Kortene er fra egen samling

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Bakke Reperbane & Basaren på Bakke



Fig. 1 Indherredsveien

Kortet vist i fig. 1 er s/h og er produsert i Hamburg. Det er brukt til å sende en julehilsen i 1910. Motivet er fra krysset Nonnegata og Innherredsveien. Den dominerende bygningen er Bakke kirke før den ble flyttet. Det er noe liv i motivet; trikken er underveis til Ila, en hest trekker et stort lass på en 4 hjuls vogn, og flere mennesker utfører sine daglige gjøremål. Butikken på hjørnet er O. M. Barstad Manufaktur og Ekvp. Forretning (Innherredsveien 14). Bygningen står fortsatt på plass mens resten av husrekka er revet.

Kortet vist i fig. 2 er s/h og utgitt med Eneberettiget 1910 H. Werner's kunstfor-

lag No. 2062. Det er stemplet 22-12-11. Jeg har også det samme kortet Eneberettiget 1909 med No. 727. Motivet er fra krysset Innherredsveien og Wessels gt. Butikken på hjørnet er og Forenings Bageri og Conditori (Gustav Spjøtvold. Innherredsveien 23). I etasjen over holder Tandlæge Ingv. Rønning til. Nærmeste bygning på venstre side er Lademoen politikammer (Graaemølla, Innherredsveien 20). Trikken er på vei mot Lademoen.

Kortet vist i fig. 3 er s/h. Det har ingen angivelse over produsent eller hvilket år det er utgitt. Basaren vises i sin fulle lengde inn til Graaemølla, mens den er re-



Fig. 2 Indherredsveien

vet fra kysset ved Nonnegata og vestover. Til venstre sees fasaden av flere verkstedhaller tilhørende Trondheim Mekaniske Verksted. De fleste husene på begge sider av veien eksisterer fortsatt. På plakatsøylen til venstre reklamerer Trolla Brug for sine produkter. Trikken er på vei mot Lademoen. Dette kortet knytter motivene på de to andre kortene sammen.

De store seilskutene hadde enorme mengder med tauverk om bord. På større fartøy kunne det dreie seg om flere titalls km med tauverk av forskjellige dimensjoner til forskjellige bruk. Det var derfor naturlig å anlegge reperbaner i nærheten av skipsbyggerier og havner. Men det var også reperbane på Høiset Gård og på Dyrborg. I alt kunne det være inntil 10 reperbaner i drift samtidig i og ved Trondheim.

Trondheims første reperbane ble anlagt på Kalvskinnet i 1637 etter at rådmann Anders Helkand og borgermester

Otto Lorck hadde fått Kongens Privilegium til å sette i gang slik virksomhet. Produksjon av rep ble etter hvert en betydelig aktivitet som eier til Bakke Gård, Biskop Peder Krog, ville delta i. 1702 fikk han Kongelig Privilegium for å bygge og drive en reperbane på Bakkestranda. Trondheims andre reperbane kom etter hvert til å strekke seg fra nåværende Bakke bru til Graaemølla, en lengde på ca 360 m. Driften kom til å vare ved i nesten 200 år.

Postkort som viser hvorledes en reperbane fungerer, er ikke kjent av forfatteren. Bokomslaget til heftet «Trondhjem-ske Samlinger 2000» viser imidlertid et maleri fra 1821 hvor 2 svenner går baklengs og spinner garn som etter hvert henges over spinnebanen. Arbeidet ble utført utendørs under åpen himmel til alle årstider, neppe særlig trivelige arbeidsforhold.

Den tekniske utvikling innhentet etter



Fig. 2 Innderredsveien

hvert denne areal- og arbeidskrevende produksjonen av tauverk. Kommunen overtok tomtegrunnen i 1888 for å legge til rette for etablering av ny industri. Reperbanen ble drevet til en gang på 1890-tallet, mens andre bedrifter ble etablert. Eksempelvis; Trondhjem Mekaniske Verksted, Østre folkebad m.fl. En del av spinnebanen ble tatt i bruk til små butikker under navnet «Basaren på Bakke». Den unnselige bygningen i nedre høyre hjørne (fig.1) er enden av basaren. Byg-

ningen kan synes lav; det skyldes at veien er fylt opp. Basaren ble revet en gang på 1950-tallet og øvrige bedrifter forsvant etter hvert. De fleste av husene langs Innderredsveien (fig. 1 og 2) eksisterer fortsatt.

Referanser:

- «Trondheim byleksikon»
- «Trondhjemske Samlinger 2000»
- Kortene vist i fig. 1 og fig. 2 er fra ege samling
- Kortet vist i fig. 3 tilhører Harald Steiro

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Rosenborgbrannen



Fig. 1 Nedre Møllenberggade

Kortet jeg har valgt å vise denne gang er i s/h med all trykket tekst på begge sider i rødt. Det er utgitt med Eneb. Peter Alstrups Kunstforlag i 1907 med No. 847. Kortet er ubrukt.

Motivet er fra krysset Nedre Møllenbergs gate og Innherredsveien sett vestover. Det nærmeste trehuset på høyre side ligger til Innherredsveien. Det overlevde brannen i 1899. Huset ser likedan ut i dag. De neste husene er bygget i mur etter brannen. Husene på venstre side er senere erstattet med murbygninger. Det store gule huset midt i motivet er Gamle Kongevei 12. Dette huset er tilsynelatende uendret frem til i dag. Kanskje det

hadde samme lyse gulffarge som huset har i dag?

Trondheim har til alle tider vært hjem-søkt av ødeleggende branner som la deler av byen i ruiner. Cicignons byplan med brede gater, innføring av murtvang, og flytting av brannfarlig virksomhet ut av byen, var ment som forebyggende tiltak. Disse tiltakene ble imidlertid ikke etterlevd da nye byutvidelser på østsiden av Nidelva ble gjennomført med trehus tett i tett. Derfor måtte det gå som det gikk. En kald vinternatt, omkring midnatt natta mellom 4. og 5. januar 1899, brøt det ut brann i Nedre Møllenbergs gate 84.

Forts. side 18

Brannvesenet rykket ut med alt disponibelt mannskap og materiell fra stasjonen i Midtbyen. Det gikk ikke raskere enn hestene kunne løpe. Fart i slukkingen ble det først da Sjødampsprøyta ble manøvrert inn i Rosenborgbassenget. Den pumpet store mengder vann inn over brannområdet slik at brannvesenet fikk kontroll over brannen på ettermiddagen 5. januar. Seks personer omkom i brannen, og ca 80 familier ble husløse. Ti 2-etasjers gårder brant helt ned; Nedre Møllenbergs gate 84, 86, 88, og 90 (høyre side av gata i motivet). Innherredsveien 49, 51 og 53, og Kirkegata 65, 67, og 69. I tillegg fikk syv andre bygninger mindre skader. Martin Tranmæl deltok som frivillig i kampen mot flammene. Han bodde i Innherredsveien like ved brannstedet.

Det er litt pussig at i samtiden og lenge etterpå ble brannen omtalt som Rosenborgbrannen, til tross for at brannen var på Møllenberg. En mulig forklaring kan være at den massen som ble gravet ut da Rosenborg gård ble bygget nettopp ble deponert her.

Etter brannen ble det reist krav om at bydelen måtte få sin egen brannstasjon og at det burde innføres murtvang. Kravene ble hørt. Lademoen fikk omsider sin egen brannstasjon. Den lå i Gamle Kirkevei 14B med utkjøring mot Nedre Møllenberg gate (se skiltet «Brandvagt»).

Referanser:

- «Trondhjems Adressebog»
 - «Trondheim byleksikon»
- Kortet er fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

M/B Bonny Svigerfurs båt



Kortet viser MB Bonny fortøyd i Nidelva like ovenfor Bakke bru. Det er i farger og er produsert av Aunes kunstforlag i stort format som nr. F-166-9. Kortet er datert 16/8 62 og sendt til Danmark. Kortet er imidlertid noe eldre enn dette.

Etter at båten var kjøpt fra de som bygde båten, ble den i ca 4 år benyttet som lystbåt på Trondheimsfjorden før den ble flyttet til Namsos for en ny innsats. Den første omtalen av båten er hentet fra «Nordtrønderen og Namdalen» 4. nov. 1958 under overskriften **«Turistsjøbuss til Namsos i går».**

Endelig har Namsos fått det som har vært så stort spørsmål etter i en rekke

år, nemlig en sightseeingbåt som kunne bringe turistene ut mot ytre Namdalens herligheter og muligheter. Fra det stor-slåtte terrenget i øvre Namdalen og ut til de betagende kystdistrikter i ytre Namdalen.

Klar for neste sesong

Fjordbussen Bonny la i går morges til kaia i Namsos, og nå ligger den klar til neste turistsesong. Det er brødrene Petter, Odd og O. M. Løfsnæs som har anskaffet denne smakfulle turistbussen. Båten er på 39 fot med en 54 HK Mercedes maskin om bord. Skuta gjør sine 8 – 9 miles fart og har gode bekvemmeligheter for 10 – 15 turister. Båten er bygget i Trondheim for 4 år siden. Det er

en postmann og en politimann som har lagt sin flid i verket, og en må si at de har gjort et utmerket arbeide. Pent og solid utført i alle måter.

Prøvetur i går

Prøveturen på fjorden i går ga en ypperlig forsmak selv om hausten har gjort sitt ufravikelige inntog. En del innbudte var med. Banksjef Ingulv Barstad. Bokhandler Ola Karoliussen. Ellers var havnefogd Andersen og ekspeditør Asbjørn Olsen bedt med på turen.

– Jeg synes dette er et ypperlig tiltak fra et turistmessig synspunkt, sier O. Karoliussen.

– Vi må ikke være pessimistisk. Det er godt at noe blir gjort på dette område, og at det satses noe, sier banksjef Barstad.

Begge var strålende fornøyd med båten og takknemlig overfor de som har båret tiltaket fram til en realitet.

Så får vi bare håpe at det blir en pen neste sommer slik at tiltaket får muligheten til å bli vellykket. [Sitat slutt.]

Artikkelen er ledsaget av et bilde av båten under fart og et bilde av initiativtagerne og noen av de inviterte gjestene. Navnet sjøbussen kan synes merkelig, men det har vel sin forklaring i at deler av konstruksjonen og annet utstyr nettopp er hentet fra en buss; Taket over aktersalongen er lett kjennelig. Derimot må en være noe teknisk interessert for å se at motoren inkl. clutch, gir og mere til også kommer fra en vanlig buss på 4 hjul.

Dessverre ble satsingen ingen stor økonomisk suksess. Kanskje var de 3 initiativtagerne forut for sin tid? Båtens videre liv er ikke kjent for undertegnede. Jeg tar derfor gjerne imot opplysninger med takk.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

Godt Nytaar!



Kortet viser 3 kjente motiver fra gamle Trondheim; Domkirka, Øvre Leirfoss og Fisketorget (Ravnkloa). Det er produsert i farger av A. Holbæk Eriksen (No 132) i en typisk «Hilsen fra» stil. Kortet er frankert med en 3-stripe NK49 II, men det har dessverre ingen lesbar dato. Jeg har imidlertid et annet eksemplar av det samme kortet datert 26/8/96, uten påtrykket nyttårshilsen. Motivene er godt kjente. Derfor har jeg valgt å ikke fokusere på disse, men heller knytte noen kommentarer til adressaten og hans virke. Avsender A. Holbæk Eriksen er omtalt i Varianten 4/2016.

Kortet er sendt til P. A Langeng i Sulitjelma med et ønske om «Godt

Nytaar!». Peder Langeng med familie bodde i Ålen. Han var en bergmann som i årene rundt år 1900 var engasjert av flere nordenfjeldske gruveselskap, deriblant var han i en periode stiger ved Ulriksdal Gruver i Klæbu (Sjøla).

Ulriksdal Gruver er ei nedlagt gruve i Sjøla på grensa mellom Trondheim og Klæbu. Gravedrifta ble opprinnelig startet av ridder og baron William Davidson i 1670 for å utvinne kopper. Engelskmanen drev samtidig Mostadmark Jernverk i Malvik. Gerhard Schøning skrev om Davidsons privilegier ved en befarung i Klæbu i 1773: «Privilegiene inneholdt blant annet, at i Værkenes Cirkumfer-

Forts. side 15

Kort om postkort

Forts fra side 4

*ence, af 4 Mile, alt Savbrug og alt av Tiære-Brenderie avskaffes, men dette gav Anledning til Trætte og Processer, og det nye Ulrichsdalske Værk svarede ei til det Haab, man havde gjort sig derom». Etter 5 års drift ble virksomheten innstilt. Drifta ble tatt opp igjen noen år senere, men ble på nytt innstilt etter kort tid. Schøning rapporterte i 1773 at det var store gråfjellshauger utenfor de to gruveinngangene etter kort tid. Han konkluderte med at gruedrifta «*maae Have været temmelig vidt dreevet*», gruvene var fulle av vatn. Smelting av malmen foregikk først ved Sjølbekken på gården Nideng, senere ble det bygd ei hytte ved Hyttfossen.*

I 1901 til 1903 ble det gjort et nytt forsøk på å etablere gruedrift i Sjøla, nå etter svovelkis. Flere nordenfjeldske gruveselskap sto bak initiativet. I 1902 var 17 mann sysselsatt ved gruva og års-

produksjonen var ca 800 tonn svovelkis. Det ble et kortvarig forsøk. Jeg har et antall brev til stiger Langeng fra A. Huitfeldt & Co i årene 1902 - 1903. Flere av disse har vært bankobrev med lønn til de ansatte. A. Huitfeldt & Co. I 1907 er Langeng ansatt som materialforvalter ved Killingdals Gruber.

Neste driftsforsøk var i 1909, da ble det tatt ut 1650 tonn eksportkis. Det siste driftsforsøket ble gjennomført mellom 1916 til 1918 i regi av A. Huitfeldt & Co. Kisen som ble tatt ut ble fraktet til Ilsvika hvor den ble blandet med kis fra Kjøli gruver i Ålen.

Veien fra parkeringsplassen på Sjøla opp til gruveinngangen var lett synlig når man kjørte i retning mot Heimdal. Det har vært mulig å ta seg inn i gruva på oppdagelsesferd for egen risiko. Hvorvidt deler av gruva vil være tilgjengelig når det omfattende arbeide som nå pågår på riksveien er fullført, gjenstår å se.

Referanser: Informasjon er hentet fra Wikipedia og fra egen samling.

KORT OM POSTKORT

Redigert av JON E. KVISTEDAL

M/B Bonny – -de siste år

I NFF-Varianten nr. 3-2017 omtalte jeg M/B Bonny. Dessverre hadde jeg på dette tidspunkt ingen sikre opplysninger om båtens siste leveår. Jeg anmodet derfor om hjelp fra leserne, og god hjelp fikk jeg. Torbjørn Øyangen er en kløpper til å søke informasjon i gamle aviser og andre kilder. Omtalen nedenfor er basert på noe av det han har fremskaffet.

4. juli 1959 ble følgende annonse rykket inn i Namdal Arbeiderblad:

Ta fjordtur med M/B Bonny. Motorbåten Bonny leies ut for rundturer og sjøfiske i Namsenfjorden og ut til havet. Båten er sertifisert av Skipskontrollen for 23 passasjerer. Salong, bysse, service, to-

alett, køyer til overnatting for 5 personer. Henvendelse NN: Havnegata 21 Namsos. Telefon 2585.

Under fylkesutstillingen i juli 1961 ble det annonsert at man hver dag kunne delta på sightseeingturer på Fjorden med den lekre turistbåten Bonny, slik at man får se og oppleve den naturskjønne Namsenfjorden (Trønderavisa).

Den indre sjømannsmisjon hadde kretsmøte på Duun, Jøa 10-11 juni 1961. Avgang med M/B Bonny fra Namsos 09.30 om Otervika, Fosslandsosen, og Årnes til Faksdal. Retur søndag kveld (Namdal Arbeiderblad).



M/B «Skyssgutt» – tidligere M/B «Bonny» – til ankers et sted i Troms.

Den 21. juni 1961 hadde skogsel-
skapene i Namdal og Inntrøndelag for
13. gang sin tradisjonelle skogdag for
pressen. Programmet var befarings-
av Namdal Skogselskaps eiendom Spjutnes
på Elvalandet i Nord-Namsen. Turen til
Spjutnes ble foretatt med fjordkrysseren
M/B Bonny. (Trønderavisa).

Etter hvert begynner nedturen. 27.
mars 1972 ble båten skjøtet over til nye
eiere. Den 6. april 1974 blir det opp-
lyst om 1. gangs tvangsauksjon, som ble
gjennomført 16. mai. Den 14. juni ble det
gitt melding fra Namsretten om at båten
var solgt. I tvangssalgskjøtet blir båten

navn endret fra «Bonny» til «Skyssgutt».
Den nye eier søkte og fikk tildelt rute-
løyve fra samferdselsnemden for sjøverts
skoleskyssrute på strekningen Mikkelvik
– Sør-Grunnfjord – Bromnes – Bårdseth
– Laukvikvær – Breivik – Skjærvik –
Mikkelvik, fra desember 1975 (Nordlys).

Skyssgutt ble solgt til Tromsø kort
tid etter rederens bortgang i 1983. Båten
skulle brukes av ny eier til turist-trafikk,
men kom aldri i virksomhet under den
nye eieren. Den ble stående på land på
Storelva (ved Eidkjosen) hvor den raskt
forfalt. En trasig slutt for en stolt båt.

- - - o - - -