

DAMPSKIB PÅ MJØSA

DS Jernbarden

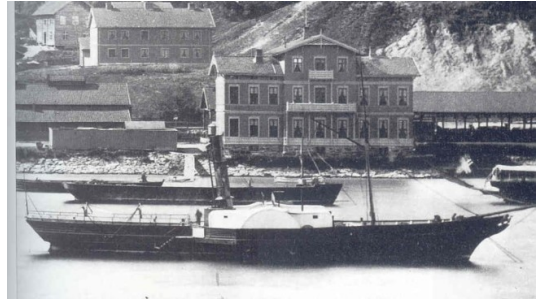
Opprettet:

1841

Nedlagt:

1875

Stempler:



Jernbarden var landets første jernskip.

Jernbarden ble satt inn i fast rute på Mjøsa fra våren 1841. Den gikk i sesongen mai – november. De første årene gikk den bare to ganger i uken mellom Eidsvoll og Lillehammer m/mellomsteder. Jernbarden tok det med ro, og brukte en hel dag på strekningen. For å få med seg alle varene, ble det ganske tidlig nødvendig å slepe med segs sen eller flere lektere med varer. Det var mest helst godstrafikk med Jernbarden.

Fra 1849 begynte postføringen på Mjøsa

DS Dronningen

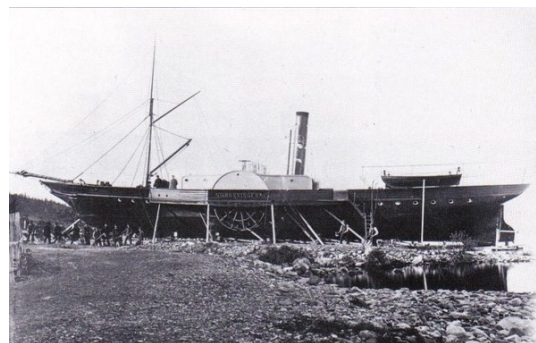
Opprettet:

1847

Nedlagt:

1887

Stempler:



DAMPSKIB PÅ MJØSA

6 år etter at Jernbarden var satt i trafikk ble et nytt passasjerdampskip satt inn i fast rute. Det var D/S Dronningen. Også denne båten eides av et privat dampskipsselskap med hovedkapital en fra den nordligste del av Mjøsa. Aksjonærene var stort sett de samme i begge selskaper. Mens Jernbarden tok seg av godstrafikken, tok D/S Dronningen seg av passasjertrafikken.

Fra 1855 ble det ansatt ytterligere en postekspeditør for tjenestegjøring i Mjøs dampskipene, og D/S Dronningen fikk da også postføring.

Båtene D/S Dronningen og D/S Jernbarden ble solgt i 1852 til engelske jernbanekontraktører (De som bygde Hovedjernbanen mellom Christiania og Eidsvoll).

Hovedjernbanen ble åpnet den 1.9.1854, og trafikken med de to båtene økte enormt.

Den engelske drift vedrørende D/S Jernbarden og D/S Dronningen vakte stor kritikk, og ikke lenge etterpå ble det dannet et nytt dampskipsselskap, Det Oplandske Dampskibsinteressentskab, seinere A/S Oplandske Dampskibsselskab. Dette selskapet fikk bygget to nye skip som ble satt inn i farten fra 1856.

Det var D/S Færdesmanden og D/S Skibladner.

De engelske jernbanekontraktører solgte Jernbarden og Dronningen i 1859 til Hovedbanen, som hadde konsesjon fra Christiania til Mjøsas nordligste nautiske punkt.

DS Færdesmanden

Opprettet:

11.07.1856

Nedlagt:

1887

Stempler:



D/S Færdesmanden hadde byggenr. 1 fra Aker Mek. Verksted og ble satt inn i rute den 11. juli 1856. Båten ble spesielt bygget med henblikk på godstrafikken, men ble også benyttet til passasjerer og post.

DAMPSKIB PÅ MJØSA

DS Skibladner

Opprettet:

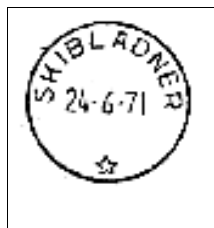
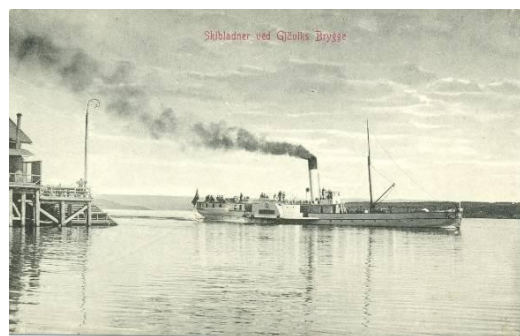
02.08.1856

Nedlagt:

?

Stempler:

l22, Spes



D/S Skibladner ble satt inn i fast rute fra 2. august 1856.

Skibladner fikk eget stempel først den 1. juli 1970. Dette var et vanlig 1-ringstempel med innskriften SKIBLADNER, samt dato og stjerne.

Dette stemplet var lite populært blant turistene, og fra 8.6.1975 fikk Skibladner et nytt stempel. Denne gang et motivdatostempel

DAMPSKIB PÅ MJØSA

DS Kong Oscar

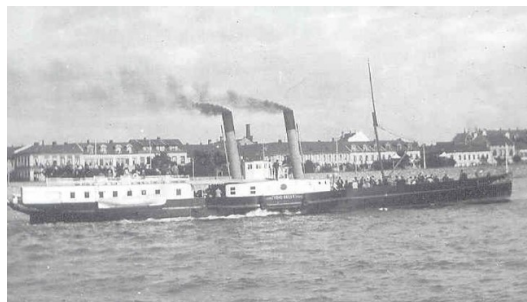
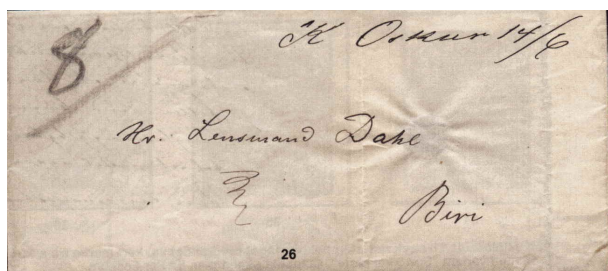
Opprettet:

1868

Nedlagt:

?

Stempler:



D/S Kong Oscar var et tredje skip som Hovedbanen eide. Skipet ble satt inn i rute fra 1868.

I annet halvår av 1874 ble det første poststempler tatt i bruk i Mjøsbatene. Stemplene var en-ringsstempler med innskriften HOVEDJERNB:POSTEXP, av samme type som ble benyttet på togstrekningen Christiania – Eidsvoll.

DS Tordenskjold

Opprettet:

1876

Nedlagt:

1920

Stempler:

N/121



DAMPSKIB PÅ MJØSA

Oplandske Dampskibsselskab satte inn en 3 båt i trafikk fra 1876. Denne båten hadde eget postkontor. I 1912 rente D/S Tordenskjold i tåken D/S Gjøvik i senk i Nes-sundet. Tordenskjold ble fort reparert, mens D/S Gjøvik sank på flere favners dyp, og det ble en kostbar affære å få den i fat igjen.

1895: 4-ringsstempel nr. 121

Hr Postintendanten

Kristiania

I Anledning af min Skrivelse til Poststyrelsen af 10de ds er jeg saa fri herved at bede oversendt 1 Postbrevkasse, samt 1 kassationsstempel, begge Dele til Anbringelse ombord i Dampskibet "Tordenskjold" som fra 15de September fører Post i Fællesruten for Vinteren paa Mjøsen.

Tillige tør jeg bede hidsendt 10 Bøger eller Protokol over modtagne Postsager, Blanket 172.

Gjøvik Postkontor 11 September 1903

Postintendanten

Kristiania

Under 11. September tilskrev jeg Hr. Postintendanten og bad oversendt 10 Skt. Protokoller, Blankett No 172, samt 1 Kassationsstempel. jeg skal tillade mig at forespørge om disse Ting kan ventes hidsendt snarest.

Gjøvik Postkontor 13/10 1903

Ærbødigst

Andresen

Hvilket stempel som ble skipet da fikk er ikke kjent.

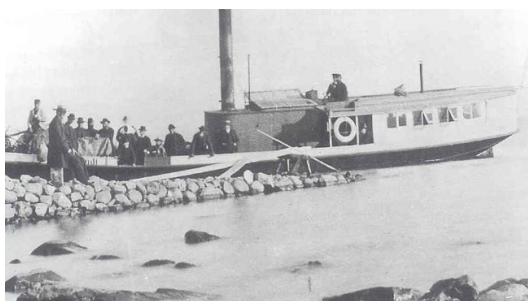
DS Letvindt



Opprettet:
1867

Nedlagt:
?

Stempler:
III254



DAMPSKIB PÅ MJØSA

LETVINDT ble satt inn i fart i 1867 og var beregnet på lokaltrafikken mellom Bundefjorden - Hamar - Nes og Toten. Meget tidlig begynte den å føre post. I 1873 førte den post mellom Hamar og Bundefjorden tre ganger ukentlig. For dette hadde den en ukentlig godtgjørelse på hele 88 Skill. Av disse 88 Skill. gikk 24 Skill. ukentlig til postekspeditøren på Hamar for henting og bringing på brygga. Senere fikk LETVINDT 1 krone for tur og retur for postføringen. I 1899 og senere hadde den "Postkassebidrag" på 25 kroner pr. år.

Meget tidlig fikk LETVINDT eget poststempel. Det var et trering-nummerstempel Nr. 254. Tidligste avstempling jeg har sett er fra 1891.

Dette stemplet hadde LETVINDT til høsten 1901, senere overtok SKREIA samme stempel.

DS Bundefjord



Opprettet:

Aug. 1897

Nedlagt:

16.01.1903

Stempler:

N/351



PRØVEN ble satt i fart i 1876 og hørte hjemme i Vingnes og gikk i rute så langt sydover som til Ringsaker. I 1889 ble båten solgt til Nes, og i 1895 ble den videresolgt til Lillehammer. Her ble den ført over land til Losna i Gudbrandsdalen. Etter noen år ble den fraktet ned til Mjøsa igjen og solgt til Hamar, der den fikk navnet BUNDEFJORD. BUNDEFJORD var også postførende og hadde et firerings-nummerstempel Nr. 351. I 1899 og senere hadde den "Postkassebidrag" på 25 kroner pr. år.

DAMPSKIB PÅ MJØSA

DS Hamar



Opprettet:

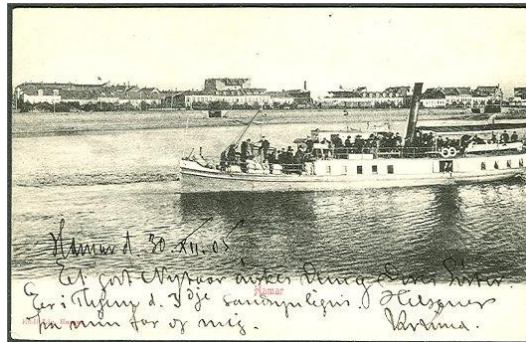
Okt. 1888

Nedlagt:

?

Stempler:

III 186, SL



HAMAR ble bygget i 1888 og gikk sin første ordinære tur 28. august samme år. Gikk i fast rute mellom Hamar - Kapp og Gjøvik samt mellomsteder. HAMAR var postførende fra oktober 1888 og i 1891 hadde den 1 krone for tur og retur med post daglig mellom Hamar og Gjøvik samt mellomsteder. Senere fikk den "Postkassebidrag" på 30 kroner pr. år. (1889).

Eget poststempel fikk HAMAR først 1894, det var et trerings-nummerstempel Nr. 186. Dette stemplet ble i 1916 ombyttet til navnestemplet MJØSEN C som var et Schweizerstempel. Postkontrakten med HAMAR ble forlenget den 4. august 1937.

DS Gjøvik



Opprettet:

09.08.1902

Nedlagt:

?

Stempler:

IV 609, SL



DAMPSKIB PÅ MJØSA

GJØVIK ble satt inn i fast rute fra 1902 og var postførende fra 9. august samme år. GJØVIK gikk i fast rute mellom Gjøvik - Redalen - Moelv - Kapp og Hamar samt mellomsteder.

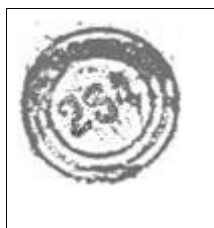
I 1912 rente TORDENSKJOLD i tåken GJØVIK i senk i Nes-sundet. TORDENSKJOLD ble fort reparert, mens GJØVIK sank på flere favners dyp så det ble en kostbar affære å få den i fart igjen.

Den 26. november 1902 ble Gjøvikbanen åpnet, og som følge av dette ble postbefordringen med egne postekspeditører ombord i Mjøsåtene inndratt. Siste tur av 16. januar 1903. Postbefordringen ble da overdratt til GJØVIK og HAMAR, hvis anbud bød på den billigste og heldigste ordning.

Ifølge kontrakten skulle postkasse anbringes ombord, og båtene skulle være berettiget til å føre postflagg. Søn- og helligdager førtes ikke post.

Fra først av hadde GJØVIK et firerings-nummerstempel Nr. 609. Dette ble i 1916 utbyttet med et Schweizerstempel med innskriften MJØSEN A. GJØVIK var i fart til ut 1937.

DS Skreia



Opprettet:

1902

Nedlagt:

?

Stempler:

III254,SL



SKREIA ble satt inn i fast rute i 1902, og gikk hovedsaklig mellom Hamar og Kapp samt mellomsteder.

Den ble postførende meget tidlig og overtok treringsstemplet fra LETVINDT Nr. 254, som i 1916 igjen ble utbyttet med Schweizerstempel MJØSEN D. Fra 15. august 1934 skulle post medsendes SKREIA eller KVIKK til Helgøya og Nes på Hedmark uten særlig godtgjørelse.

DAMPSKIB PÅ MJØSA

DS Lillehammer



Opprettet:
1908

Nedlagt:
?

Stempler:
N468,SL



LILLEHAMMER ble satt inn i farten i 1908. Den gikk i fast rute mellom Lillehammer og Gjøvik og mellomsteder, men på grunn av at isen la seg tidlig fra Lillehammer og sydover, samt at isen lå lengre om våren, hadde LILLEHAMMER den korteste fartstid av samtlige båter på Mjøsa. LILLEHAMMER fikk først et firerings-nummerstempel Nr. 468 som i 1916 ble utbyttet med Schweizerstempel MJØSEN B. LILLEHAMMER var postførende til og med 30. juni 1923. Fra 1. juli opphørte postbefordringen på Mjøsa nordenfor Gjøvik.

Hovedjernbanen



Opprettet:
?

Nedlagt:
?

Stempler:



DAMPSKIB PÅ MJØSA

I annet halvår av 1874 ble de første poststempler tatt i bruk på Mjøsbåtene. De var av samme type som ble benyttet på Hovedjernbanen, med innskriften HOVEDJERNB.POSTEXP. Disse var en-ringsstempler. Det var liten forskjell på stemplene som ble benyttet på Hovedjernbanen og på Mjøsbåtene. En kan dele stemplene inn i to typer: Stor og liten oppstrek på J i HOVEDJERNB.POSTEXP.

Mjøsens Postexp.

Opprettet:

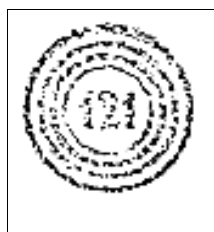
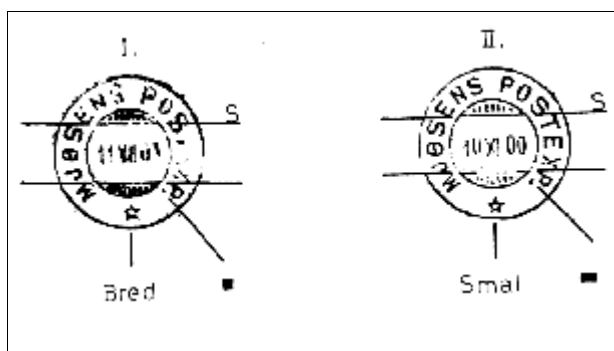
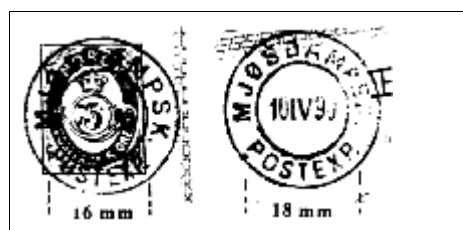
?

Nedlagt:

?

Stempler:

IV207,III,SL



I 1886 ble det tatt i bruk to nye 2-ringsstempler på Mjøsbåtene, de hadde nå innskriften MJØSDAMPSK.POSTEXP.

Også her kan en skille mellom disse to stempler. Avstanden mellom P i POSTEXP. og punktumet på det ene er 16 mm og på det andre 18 mm.

Ved igangsettelsen av postekspedisjon på Hamar - Trettenbanen antok en at postekspeditørtjenesten på Mjøsa ville bli overflødig, hvorved denne ble inndratt den 14. november 1894. Postekspederingen ombord i Mjøsskibene ble nå overtatt av førerne ombord i den tid det ikke var postekspeditører ombord (1. juli til 20. august 1895). Da det imidlertid viste seg at dette var en uheldig ordning, samt at denne ordning ikke ble noe vesentlig billigere, ble det besluttet at Mjøsens Postekspedisjon skulle gjenopprettes fra 21. august 1895, med en reisende postekspeditør på strekningen Hamar – Lillehammer. Et nytt poststempel ble tatt i bruk. Det var et Schweizerstempel med innskriften MJØSENS POSTEXP. Også her kan en skille mellom to typer av stemplene.