



Rapport

nr 97 mars 1995



Föreningen Islandssamlarna
Per Olov Abrahamson • Söderberga allé 38 • 162 51 Vällingby

Från min horisont

När man sitter och bläddrar i någon filatelistisk tidskrift eller kollar i auktionskataloger, frapperas man över vilka summor vi frimärkssamlare omsätter. Enligt en del experter så är priserna i stigande, en fördel för dem som har något att sälja, men inte så roligt för köparna. Populära områden är stämplat material. Nummerstämplar är mycket intressanta. Där kan man få god hjälp av vår nummerstämpelkatalog om man har några problem. Det finns även en fin katalog över brostämplarna, där de olika stämplarna visas i bild samt även vilken sysla stämpelorten tillhör. Vi, det vill säga P.O. Abrahamson jobbar just nu med en handbok över antikva, grotesk och kronstämplarna.

Ostämplat är faktiskt också trevligt att samla! Det är mycket lättare att då se varianter än på stämplade märken.

Som vanligt, måste jag tyvärr säga, är det dåligt med besökare på våra möten. Särskilt stockholmarna lyser med sin frånvaro. På mötena finns ju möjligheter att köpa eller byta märken eller titta i auktionskataloger. En liten auktion kan vi ordna med objekt på 10 - 15 kr. i utrop, något intressant föredrag eller att någon visar sin samling, plus närvarolotteriet. Sist men inte minst kaffe med kaka. Allt detta bjuder vi på om ni kommer till Fältöversten.

Årets årsmöte tycker vi är extra viktigt då vi skall besluta om anslutning till SFF eller ej. Bara det borde föranleda att medlemmarna vallfärdar till mötet.

Slutar med att säga som Pelle Hanner en gång sade; lev väl och kom till våra möten!

Stig Österberg

Med dessa visa ord

från vår ordförande, börjar denna Rapport och samlaråret 1995, som om allt fungerar som det är tänkt, kan ge oss en plats bland de stora elefanterna i den mera välrenommerade filatelicirkusen, något som tidigare inte har varit möjligt.

Att bli fullvärdig medlem i SFF, borde på sikt gynna föreningen, då vi får tillgång till att i Filatelisten sprida vårt budskap om isländsk filateli och på så sätt indirekt få möjlighet att värva nya medlemmar till fromma för vår förening.

1994 var annars ett år där debet och kredit i medlemsregistret gick ganska jämt upp, fördelat enligt nedan:

Nya medlemmar	Stockholm	2
"	Göteborg	5
"	Övriga	<u>6</u>
		13

Och på minussidan:

Avlidna	3
Utgånga på egen begäran	1
Utgånga på grund av obetald avgift	<u>7</u>
	11
Totalt	<u>+2</u>

Inte något lysande resultat således, men heller inte något minustecken i kanten! Vad som däremot måste oroa varje ledningsgrupp är åldersfördelningen i föreningen. Många medlemmar är redan pensionärer och andra närmar sig det åldersstrecket med expressfart! Detta är dock något som är synonymt inom hela den filatelistiska rörelsen!

Här gäller alltså att försöka värva nya, unga medlemmar som kan ta upp vår fallna mantel så att föreningen på sikt skall kunna överleva! Det är inte första gången jag tar upp det ömtåliga ämne i Rapporten, men det känns alltid lika angeläget.

Vad kan man då göra? Jag misstänker att nästan alla som är medlemmar i Íslands-samlarna även har någon annan, lokal frimärksklubb tillhörighet! Försök att i Din förening sprida budskapet om Ísland och dess frimärken! Jag kan som exempel ta Sollentuna FK, där jag själv, men även många i stockholmsavdelningen av FÍS är medlemmar och där det alltid, på varje möte, pratas ísländsk filateli, tack vare att intresset spritts lokalt, med många nya medlemmar som resultat.

Jag vill alltså be dig. Ut och missionera i Din egen förening, gärna bland de yngre medlemmarna! Och behöver Du något material eller kanske ísländska frimärken att dela ut bland dessa så hör av dig så ordnar vi det!

sekr.

RESULTATLISTA FRÅN DECEMBERAUKTIONEN

ÖVERBLIVNA OBJEKT SÄLJES TILL UTROPSPRISET + PORTO

1-	21	21	20:-	37 D	15:-	57	15:-	68	50:-
2	15:-	21 A	20:-	37 F	25:-	57 B	10:-	68 B	15:-
3	30:-	21 B	70:-	37 G	10:-	57 C	20:-	68 C	50:-
4	30:-	22	-	39	-	57 D	50:-	69	30:-
5	30:-	23	-	40	35:-	57 F	20:-	70	35:-
6	20:-	24	10:-	41	40:-	57 G	-	71	100:-
7	-	24 C	-	41 B	-	57 H	80:-	72	10:-
8	10:-	24 D	-	42 C	15:-	57 I	40:-	72 B	-
9	20:-	25	-	42 D	15:-	58	-	73	20:-
10	30:-	26	25:-	42 E	10:-	58 C	10:-	74	50:-
11	-	27	30:-	43	50:-	58 D	20:-	76	30:-
12	-	27 C	50:-	44B	40:-	58 E	-	76 B	30:-
13	-	28	-	44 D	15:-	59	-	77	20:-
14	50:-	29	-	44 E	-	59 E	-	77 B	30:-
15	-	30	20:-	47	-	61	60:-	80	30:-
16	50:-	30 B	40:-	48	10:-	61 B	-	81	30:-
17	20:-	31	25:-	48B	30:-	61 C	-	82	30:-
18	20:-	33	70:-	49	-	61 D	15:-	85	40:-
18 B	30:-	33 B	80:-51	51	10:-	61 E	30:-	86	20:-
18 D	40:-	34	20:-	52 A	15:-	62	-		
19	-	35	40:-	54	35:-	62 B	-		
19 B	25:-	36	-	55	70:-	65	-		
20	80:-	37	-	56	30:-	66	35:-		

TOLLUR

I en tidigare Rapport (95) skrev jag om det i Kalmar, i en hast, bildade konsortiet som gick samman och inhandlade en post med TOLLUR-behandlade fakturor på Lars Tore Erikssons auktion därstädes. Jag nämnde då att jag så småningom tänkte kommentera några av dessa fakturor lite mer noggrant.

Den inköpta posten delades således upp i 8 någorlunda likvärdiga poster, varefter lottdragning skedde. Själv hade jag turen att få en post som förutom TOLLUR-stämp-larna även innehöll 3 olika Reykjavík-stämplarna. Förutom den mest vanliga i sådana här sammanhang, B 1c-stämpeln, ingick en faktura med den mindre vanliga B 2c-stämpeln samt en med den gamla G 1cII-stämpeln som dammats av och användes sporadiskt under några år (1934-1935) på tullpostkontoret, som då nyligen separerats från paketpostkontoret i Báran i Reykjavík. Denna stämpel ses definitivt inte så ofta på objekt av denna typ.

Men det är om fakturan med B 1c-stämpeln jag tänker skriva denna gång! Den är utställd av firma Werner J. G. Lehnkering i Hamburg som handlade med leksaker, bijouterier och annat smått och gott. Just denna sändning bestod av dockhuvuden av metall och celluloid. Totalt 4 paket.

Om vi då skall försöka att bena ut hur själva tullbehandlingen gått till och hur de olika tullsatserna fördelats.

På framsidan av fakturan kan man till vänster om varuspecifikationen läsa tullfunktionärens anteckningar i grön krita, "Z", resp. "a" samt nedtill en förklaring till dessa krumelurer, Z=19%, a=2%.

På baksidan av fakturan finns så en uträkning av den totala tullkostnaden. Det hela börjar med en omräkning av fakturans belopp, 93,25 RM (Reichmark) till isländska kronor. Kursen var vid detta tillfälle 176,41 vilket i isl.kr. blev 164.50.

Tullen har här räknats ut i 3 olika procentsatser;

Z= Verdtoll (Vt)	19% av 164.50	31.25
a= Vidskiptagjald (Vg)	2% "	3.25
Vorutull (Vor)		1.20
Postverkets avgift (Tm)		<u>2.00</u>
		37.70

Vidskiptagjalden var vad jag har kunnat utröna, en handels eller lyxskatt som togs ut på bland annat leksaker och fotoartiklar. Hur vorutullen beräknades vet jag för närvarande inte, (kanske någon islänning kan hjälpa?) men den är inte på någon av fakturorna högre än 1.20 och kan eventuellt ha varit beräknad per paket? Sist kommer så postens avgift för att handha förtullningen av paketen som vid denna tid var 50 aur. per paket. I detta fall kan man på framsidan läsa att sändningen bestod av 4 paket, alltså tillsammans 2 kr

Beloppets redovisas i frimärken med 35.70 till tullverket, makulerade med TOLLUR-stämplarna samt med ett 2 kr-märke till postverket makulerat med Reykjavík-stämpeln. På just denna faktura stämmer faktiskt dessa avstämplingar med postens direktiv, något som på övriga fakturor inte är så vanligt och kanske inte heller möjligt.

Under slutsumman ses så en datering 15/9 36 samt en oval stämpel i anilinfärg TOLLPÓSTSTOFAN REYKJAVÍK.

Numret 245 som syns på båda sidorna av fakturan är skrivet med blåkrita och är förmodligen ett löpnummer för just denna sändning. Samma blåkrita har för övrigt använts vid kontrollräkningen av tullkostnaderna där slutsumman markerats med en kraftig bock.

WERNER J. G. LEHNKERING

HAMBURG 1, den 3. September 1936
 FERDINANDSTRASSE 40
 KIRDORF-HAUS

BANKKONTO:
 DEUTSCHE BANK U. DISCONTO-GESELLSCHAFT, E/
 FILIALE HAMBURG
 POSTSCHECKKONTO: HAMBURG NR. 543 92
 TELEFON: 32 44 14
 TELEGRAMM-ADRESSE: LEHNKERING-HAMBURG
 CODES: A B C 5th EDITION & IMPROVED
 A B C 6th EDITION
 RUDOLF MOSSE CODE
 BENTLEY und PRIVATE

Herrn

Th. Thorleifsson

Reykjavik

Rechnung L/39

245

RECHNUNG über 4 Postpakete Puppenköpfe,
 gesandt für Ihre Rechnung & Gefahr nach Reykjavik:

Nr. 72. 1 Paket brutto 5 ko; netto 3,88 ko

		Metall Puppen Köpfe			
Z	a	1 5/6 Dtz. Nr. 310/2/0	8.70	Rh	15.95
Z	a	1 " " - /0			9.60
Z	a	1 1/2 " " 1100/0	3.60		5.40
Z	a	1 " " - /3 1/2			6.60
				Rh	37.55
3 1/3 % Rabatt					12.50
				Rh.	25.05

Nr. 73. 1 Paket brutto 4,55 ko; netto 3,8 ko

		Metall Puppen Köpfe			
N	a	2 Dutz. Nr. 170/1	3.60	Rh	7.20
N	a	2 " " - /3	4.80		9.60
N	a	1/2 " " 1100/5 1/2	8.40		4.20
				Rh	21.--
3 1/3 % Rabatt					7.--
				Rh.	14.--

Nr. 74. 1 Paket brutto 5.- ko; netto 3,67 ko

		Metall Puppen Köpfe			
N	a	3 Dutz. Nr. 1100/1 1/2	4.80	Rh	14.40
N	a	1/2 " " - /6 1/4	9.30		4.65
N	a	1 1/2 " " - /0	3.60		5.40
N	a	1/6 " " 310/2/0	8.70		1.45
				Rh.	25.90
3 1/3 % Rabatt					8.60
				Rh.	17.30

Nr. 75. 1 Paket brutto 4,45 ko; netto 3,11 ko

		Celluloid Puppen Köpfe			
Z	a	3 Dutz. Nr. C 1010/4/0	1.50	Rh	4.50
Z	a	" " C - /1	3.30		6.60
Z	a	" " C 1050/0	3.--		6.--
Z	a	" " C - /2	4.20		8.40
Z	a	" " C - /5			8.40
Z	a	" " C 1080/2	3.90		7.80
Z	a	" " C - /4	6.80		13.60
				Rh	55.30
3 1/3 % Rabatt					18.40
				Rh.	36.90

@ 170/41.163

Z=19 1/10
 S=2 9/10

Ich bestätige die Richtigkeit dieser Rechnung.

Hamburg, den 3. September 1936

Werner J. G. Lehnkering

Rh. 93.25

Zahlbar bis 3. November 1936

245

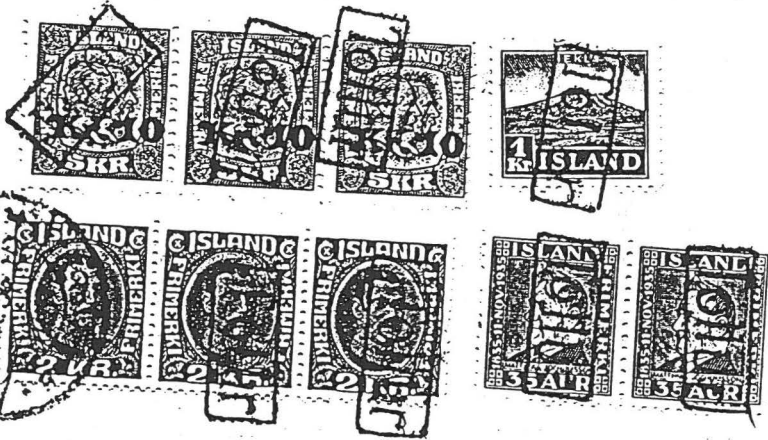
$Pm. 93,25 - \frac{176}{41} / 69,50 = 31,25 / Mt.$
 $2\% = 3,25 / Ag.$

1,20 Not.

2,00 Tom

Kr. 37,70 ✓

15/936
 TOLLURSTOFAN
 REYKJAVIK
 6



Själv tycker jag, som inbiten stämpelsamlare, att dessa fakturor är oerhört intressanta och jag är mycket glad över att ha kunnat förvärva några av dem. De berättar en hel del om en period i Íslands posthistoria som är helt unik i hela världen. Inget annat postverk har på detta sätt utnyttjats till att inkassera tullavgifter och trots att TOLLUR-stämplade ísländska frimärken är mycket vanliga, (speciellt de höga valörerna, vilka jag för övrigt tycker är alldeles för högt prissatta i Facit) finns inte mycket bevarat av paketavier och fakturor, liknande den här beskrivna. Problemet är nu bara, hur man på ett vettigt sätt skall kunna montera dem i sin samling.

sekr.

VIKTIGT ATT VETA !

Föreningen avser att ändra sina befintliga stadgar om årsmötet beslutar att Föreningen Íslandssamlarna skall vara en förening inom Sveriges Filatelistförbund.

Vi kommer då att följa de normalstadgar som finns för föreningar inom SFF. Vissa modifieringar kommer dock att göras för att passa våra syften.

Enligt våra nuvarande stadgar erfordras beslut om ändring på 2 på varandra följande föreningsmöten.

Förslag till nya stadgar kommer att finnas tillgängliga på årsmötet.

Styrelsen

Mer om arkhörnummer

Från vår vän och forskande medlem, Leif Fuglsig, har vi fått ett förtydligande till september-Rapportens inlägg angående isländska arkhörnummer, där han bland annat skriver om dessa nummers verkliga funktion. Leif sänder oss också en komplett lista över alla Thieles arkhörnummer på isländska frimärken, vilken bifogas denna Rapport. Den förra var både okomplett och felaktig. Så nu har du bara att försöka få ihop en komplett samling. Lycka till!

Leif skriver:

Som jag lovade i Århus sänder jag härmed den kompletta listan över Thieles fabriktionsnummer, eller arkhörnummer, som ni kallar dem. Jag vill understryka att Thieles nummer finns på alla typer av frimärken, som är framställda utifrån en bestämd pappersleverans, viken dock kan variera något i storlek.

Praxis med att trycka nummer på arken infördes på Postväsendets inrådan, då man gick över till nytt papper med Vm kors 1913. Bokstäverna är tryckeriets code och nämns i övrigt aldrig i Thieles produktionsprotokoll eller hos Frammärkskontrollen.

Det enda isländska arkhörnummer som finns med 2 olika bokstäver på samma frimärke är nr 61, där 3 och 10 aur. finns med både O och S. Det måste understrykas att det för båda valörernas vidkommande, rör sig om 2 tryck med olika ramsättning. Utifrån diverse fel kan man se att O kommer före S. Filatelistiskt sett intressant, men för Frammärkskontrollen utan intresse.

Facit skriver i översikten till Två kungar med Vm kors; 1913 - 1918. Det borde vara 1914 - 1919. Arkhörnummer 14 kom på sommaren 1914 och nr 126 trycktes i början av 1919.

ME-sammanhängande på Christian X-20 aur. är ett matrisfel, som uppträder i pos. 2, 22, 42, 62, och 82 på det blå märket. På det bruna i pos. 2, 23, 42, 62, och 82. Det är det enda exemplet i Christian X-serien, där plåten är ändrad så mycket att matrisfelet skiftar plats.

Leif Fuglsig

Vi får tacka för den lektionen. På köpet fick vi även litet mer lärdom om ME-varianter som är ett ofta förekommande spörsmål i Rapporten. sekr.

FÖRTECKNING ÖVER ARKHÖRNNUMMER

(Kända av Föreningen Íslandssamlarna till och med mars 1995)

<u>Arkhörnummer</u>	<u>Känt på frimärken med Facit-nr</u>
14 D	92, 94
61 D	91, 93
61 O	92, 94, 96
61 S	92, 96
69 O	96
93 H	92, 93, 94, 95, 96, 97, Tj. 41
126 W	97
143 Z	124, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 136, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 158, 160, Tj. 42, Tj. 43, Tj. 44, Tj. 45, Tj. 46, Tj. 47, Tj. 49, Tj. 50, Tj. 55, Tj. 57
177 K	132, 137, 140
206 X	128, 135
227 K	140, 141, 142, 159
227 X	128
227 Z	124, 132, 135
245 ?	142
274 M	168, 170, 171
274 Z	169, 172
299 Y	138, 142, 143, 144, 162
299 Z	169
316 H	172
316 K	171
316 Z	Tj.42, Tj. 43
327G	170
327 Z	Tj. 49
340 Y	124, 126, 129
349 G	142, Tj. 50
349 O	170
353 X	169
360 ?	171
368 A	168
368 Z	172
379 ?	171
379 G	130, 136, 139, 143, 144, 164, 166, Tj. 47, Tj. 49
385 X	169, Tj. 51, Tj. 52
402 N	171
402 Y	124, 126, 142, 163
402 Z	168
407 J	157, 167
410 J	155, 165
413 J	156
423 G	145, 147, 151
429 M	148, 149, 152, 154, Tj. 48
429 Y	172
432 G	151
439 Y	145
450 G	147, 150, 151, 155, Tj. 56
459 G	151, 153, Tj. 48
463 Y	172
464	146

Totalt 132 olika nummer

Från och med Facit-nr 194 har arken numrerats; 1, 1A, 1B, 2, 2A, 2B.

Ny klurighet från Ib

Som brukligt fick vi även detta år en liten julehälsning från Ib Schok. Tyvärr lite försent för att hinna få den med i förra Rapporten, men inte mindre välkommen för det. Ib har ju för vana att förse oss med bilder av försändelser av lite udda karaktär samt en liten förklarande text.

Så ock denna gång, där vi alla får en liten lektion om, hur man genom att studera till synes alldagliga brev och vykort, kan lura ut en hel del intressant om dem och till och med kanske hitta riktiga rariteter.

Läs och lär!!!

Der er efterhånden tradition for julebreve, og jeg vil her vise jer et smukt billedbrevkort fra Island til Danmark.

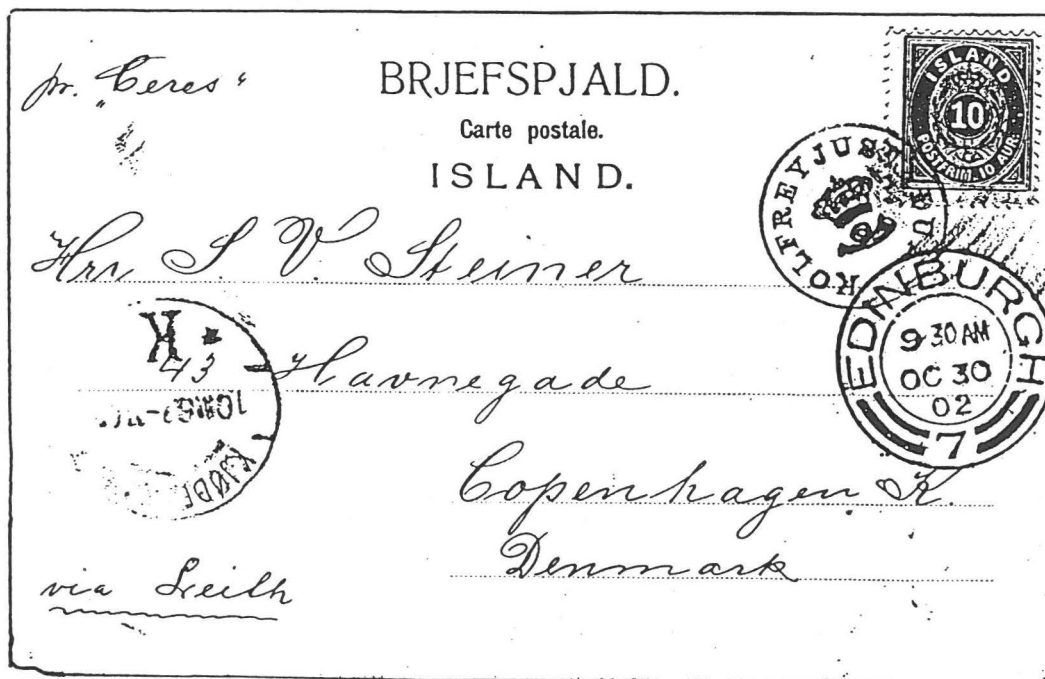
Kortet er helt uden tekst - ikke en hilsen eller et "her går det godt" - formodentligt skrevet af en af de få islændinge, der ikke interesserer sig for Håndskrifter eller måske snarere af en travl turist på rejse i Island i 1902 (hvor mange var der af dem?)

Kortet er frankeret med 10 aur rosakarmin, 9. tryk fra september 1898 (500.000 stk.) tk. 12½ og afstemplet med kronestempel KOLFREYJUSTAÐUR, der er beliggende i det sydøstlige Island i SUÐUR MÚLASÝSLA. Påtegning pr. "CERES" via LIETH.

Hvordan kortet er kommet med Ceres ved jeg ikke, men det ankommer til England og stemples EDINBURGH torsdag den 30. oktober 1902. Rejsen går videre til København hvor det stemples l.omb. 3.11.1902 og bringes til Havnegade, København K. - det er en mandag.

Kortet er ikke afsendt fra KOLFREYJUSTAÐUR, da dette brevsamlingssted blev nedlagt 31.5.1897 og flyttedes til FASKRUDSFJÖRDUR. Stemplet er flyttet med og anvendt der indtil FÁSKRÚÐSFJÖRÐUR fik sit nummerstempel 40 i 1903. Brevsamlingsstedet blev postekspedition 1.4.04 og fik sit brostempel Blbx i 1906.

Vor turist var altså i FÁSKRÚÐSFJÖRÐUR.



30. OKTOBER 1902 i England ! 9.

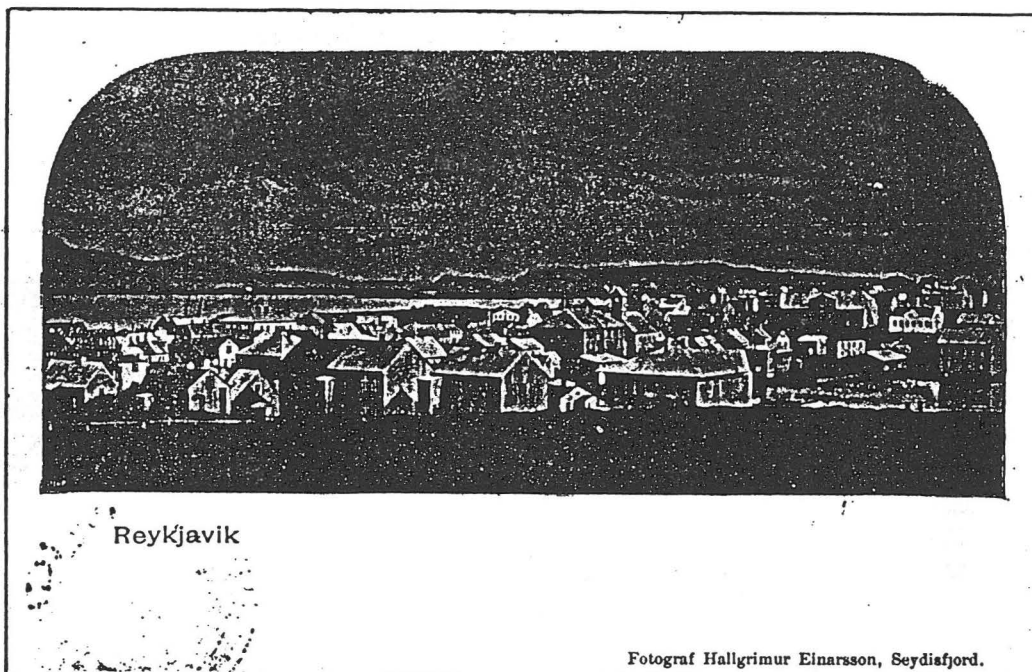
Der må være noget galt. 10 aur mærket var jo ugyldiggjort den 9. oktober 1902, da det nye 10 aur Chr.IX blev sat i omløb. Det nye mærke burde have siddet på kortet - men der er jo langt fra Reykjavik til Suður-Múlasýsla.

De 500.000 10 aur mærker fra 1898 er langt fra opbrugt - nu er de ugyldige, og hvad gør man så? Det drejer sig om små 50.000 kr.

Man kunne gøre mærkerne gyldige igen tænker de økonomiske islændinge - men hvordan får man solgt dem - der er jo ikke afsat ret mange de sidste 4 år. Snedige folk tænker tanker og når til, at mærket må gyldiggøres med et påtryk - gyldig - I GILDI '02-'03 - så er det et nyt mærke, og så kan det sælges - keine hexerei !!!

Man påbegynder det nye overtryk i Prentsmidjan den 20. oktober 1902 - og dette var en mandag.

- der er stadig langt til Suður-Múlasýsla.



Jag ber att få tacka Ib för årets bidrag och ser fram emot nya klurigheter till nästa Jul sekr.

AUKTIONSMATERIAL

Från Jhonny Pernerfors i Göteborg kommer en vädjan. Íslandsklubben i Göteborg, som i år fyller 30 år, tänker fira detta med diverse festligheter och champagnekorkars smällande. I samband med detta skall även avhållas en "Jubileumsauktion" med förhoppningvis bra material.

Jhonny har därför bett mig att här i Rapporten efterlysa sådant. Du som har något att sälja, ombedes därför att ta kontakt med Jhonny på tel 031/14 59 93, gärna omgående, då det som alltid vid auktioner behövs en lång framförhållning för iordningställande av materialet samt tryckning av katalogen. sekr.

Ännu ett Ahrenbergbrev

På sidan 10 i Rapport nr 88, december 1992, finns en artikel om ett märkligt flygpostbrev som medföljde Albin Ahrenberg på dennes olycksdrabbade försök att korsa Atlanten 1918.

Redan på nästa möte i Stockholm, efter det att Rapporten gått ut till medlemmarna, meddelade Lars Ingemann att han minsann också hade ett sådant brev. (vem hade trott något annat) Han ombads därför att till nästa möte ta med brevet så att övriga medlemmar skulle få ta sig en titt på det, vilket också skedde. Lasse lovade också att kopiera av brevet. Sedan föll det hela i glömska och inte förrän till marsmötet i år hade någon kopia synts till. Då äntligen fick jag kopian av brevet om vilket nedanstående artikel handlar.

Du, som naturligtvis spar dina Rapporter, kan själv se att breven har samma mottagadress, H, E. Harris o Co, som jag tror är eller var en frimärkshandlare i Boston. Men portot är olika på de båda breven! Medan Helgi Gunnlaugssons brev, (det var Helgi som sände in bilden i Rapport nr 88) är frankerat med 26.05 kr, (Ahrenberg tog lejonparten, eller 25.40) är Lasses brev frankerat med 27.20 kr, vartill inte mindre än 4 olika provisorier använts. Vidare har tre av de fyra aviatörerna skrivit sina namnteckningar på kuvertet. (saknas gör endast flygmekanikern Sigurd Malms namn)

Båda breven är stämplade den 9 juni, den dag då breven tydligen lämnades in på posten, samt den 26 juni 1918, viken var den dag då flygningen till Grönland ursprungligen skulle ha ägt rum. Nu kom man inte så långt den gången, utan fick återvända till Reykjavik, beroende på propellerhaveri. Någon stämpel från den verkliga avgångsdagen 10 juli, företer inte något av breven. Kanske var postmyndigheterna inte så säkra på att det försöket skulle lyckas den gången heller och ödslade ingen ytterligare stämpelfärg på dylika jippon i onödan. Alternativt fanns breven kvar i planet medan en ny propeller anskaffades från Tyskland.

Det här med portoskillnaderna, Olafur. Du som är vår portosatsspecialist! Kan du kanske redogöra vad som är rätt och riktigt? Helgi gjorde i Rapport nr 88 följande redogörelse för sitt brev: Till Ahrenberg 25,40, + porto 35 aur. + Rek-avg. 30 aur. = 26,05. Kan det här brevet ha varit tyngre?

För övrigt kan på Lasses brev ses två tydliga stämplor

Par aviators

Ahrenberg Floden

Iceland New York

Samt ett förtydligande vilken väg brevet skulle befordras:

Via Air-Mail REYKJAVIK - NEW YORK

Carried by AHRENBERG & FLODÉN

Själva stämpeln verkar av de två breven att döma, vara av en mycket provisorisk typ. Tydligt hopsatt av fem olika delar, där den övre raden är en enhet, medan de övriga fyra orden var för sig är en enhet. Detta syns tydligt då man lägger de båda stämplarna ovanpå varandra! Man kan då se att PAR AVIATORS är identiska i båda fallen, medan såväl AHRENBERG och FLODEN som ICELAND och NEW YORK sins emellan är förskjutna i sidled.

Då är frågan. Finns det fler ägare av sådana här brev i föreningen? Sänd i så fall in en bild av dessa så att vi kan jämföra med vad vi nu har tillgång till!

Kan någon säga hur många brev som fanns med på planet från Island? Detta framgår tyvärr inte av Ahrenbergs bok.

sekr.

Par avion
Loftleiðis

R Reykjavik
Nr. 400

Par aviators
Ahrenberg Floden
Iceland New York

Via Air-Mail REYKJAVIK
Carried by AHRENBERG FLODEN

Messrs. H. E. Harris & Co.,
535 Commonwealth Ave.,
Boston, Mass.

U.S.A.

Registered.

Par aviators
Ahrenberg Floden
Iceland New York

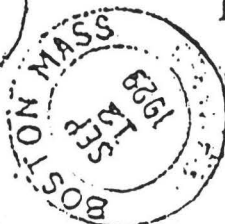


16101 73002

Handwritten signature: H. E. Harris & Co.

Här kan ni själva se
förskjutningen i sidled
på de två stämpelarna.

Par aviators
Ahrenberg Floden
Iceland New Y



ÍSLANDS FALK ännu mer fakta

Min lilla artikel om inspektionsfartyget Íslands Falk i Rapport nr 94 har tydligen blivit en inspirationskälla med ty åtföljande forskar och skrivklåda, inte minst bland våra danska vänner. I förra Rapporten hjälpte Jakob Arrevad mig med att reda ut brevskrivaren Viktor Søeborgs identitet och vad han hade för arbetsuppgifter på "Falken", som fartyget i gemen kallades. I denna Rapport kan jag med hjälp av Jørgen Vanman Johansson ge er en komplett beskrivning av vad "Falken" egentligen hade för uppdrag under de många år som hon tjänstgjorde i Nordatlanten. Allt skrivet på danska, men det klarar ju Rapportens läsare numera galant.

Jørgen har nämligen sänt mig kopior ur en bok som heter "Vore Danske Orlogsskibe", där författaren, (Kay Larsen) troligen med hjälp av gamla loggböcker på ett kortfattat men läsvärt sätt, beskriver "Falkens" arbetsuppgifter, såväl i fred som i ofärdstider, fram till och med 1931 där boken slutar. Fartyget fortsatte dock ytterligare drygt 10 år i marinens tjänst och utrustades bland annat 1939, inför det hotande krigsutbrottet, med luftvärnskanoner. Tjänstgjorde också i början av andra världskriget som skolskepp för reservkadetter, innan hon 1943 beslagtogs av tyskarna. Byggdes av dessa om till väderobservationsfartyg innan hon totalförliste. Närmare detaljer okända. Ett tragiskt öde för denna trojänare, som i nära 4 decennier trotsat Atlantens stormar, att på detta sätt få sluta sina dagar.

Om en av mina andra frågor, vem som var kapten på skutan när brevet skrevs, har Jørgen också svar. Han bifogar en lista över alla kaptener på "Falken", från den förste J.L. Petersen 1906, till den siste i dansk tjänst, Hempel-Jørgensen 1942.

Detta att vara kapten på ett inspektionsfartyg, verkar ha varit ett litet steg i karriären inom marinen. Inte mindre än 37 namn finns med på listan från Jørgen. De allra flesta av dessa herrar har endast avverkat 1 "pass" på cirka ett halvår ombord på fartyget. Bara 7 man har varit kapten i 2 perioder och endast 1 man (R West) har stått ut i 3 perioder.

Kapten på Íslands Falk, när Viktor Søeborg skrev det brev som startade de här skrivierna, var C. A. Broberg som då var inne på sin andra period och endast hade 2 månader kvar till Muck.

Leif Fuglsig bidrar också med information om "Falken". Han skriver:

Jag kan endast tillföra ett par kopior av dels ett vackert brev med stämpeln (av typ stor stil) på Jón Sigurdsson, samt en kopia av såvitt känt är, det enda kända exemplaret av stämpeln "Inspektionsskibet Íslands Falk", såld för ett par år sedan på en dansk auktion och nyligen presenterat i en samling på Nordia. Vi är nu så långt fram i tiden som 1922, efter det att Ísland blev självständigt, men Danmark stod fortfarande för fiskeriinspektionen

I övrigt transporterade "Falken" också vid ett tillfälle frimärken.

Av postverkets arkiv framgår att man en gång fruktade, att det norska ångfartyget "Flora" (avgång från Bergen 27/12 1916) hade blivit torpederat. "Flora" medförde det mesta av fabrikation nr 61 (Två kungar). Därför lät Generaldirektoratet i största hast framställa fabr. nr 69 (10 aur. som det uppenbarligen var trängande behov av) och sände dem till Ísland med Íslands Falk den 19/4 1917.

Det visade sig dock senare att "Flora" bara var försenat och fartyget nådde Ísland med fabr. nr 61 i gott förvar.

Efter all denna fina information får vi anta att alla i föreningen kan allt om Íslands Falk och lämnar henne, åtminstone till något annat intressant dyker upp, åt sitt öde någonstans på Atlantens botten.

sekr.

VORE ORLOGSSKIBE

FRA HALVFEMSERNE TIL NU

AF

KAY LARSEN

ISLANDS FALK

Inspektionsskib.

730 Tons. Oprindelig Armering: To 57 mm og to 47 mm Patronkanoner, — senere: To 75 mm og to 47 mm Patronkanoner. 63 Mand. Længde 55,95 m, Bredde 8,93 m, Dybgaaende 5,15 m. 1100 Hestekræfter. 13 Knob.

Islands Falk blev bygget paa Helsingør Skibsværft efter Tegning fra Orlogsværftets Konstruktionskontor og løb af Stabelen 22. Januar 1906. Den sendtes i Begyndelsen af 1907 paa Fiskeriinspektion ved Island og Færøerne. Da Kongen besøgte disse Egne i Sommeren 1907 med Østasiatisk Kompagnis »Birna« samtidig med Rigsdagsmedlemmer paa »Atlanta«, ledsaget af *Gejser* og *Hekla*, stødte *Islands Falk* til Eskadren 29. Juli ved Island. Officiel Modtagelse fandt Sted paa Reykjavik Rhed den 30. Juli. Under Kongens Ophold i Land fortsatte *Islands Falk* sin Inspektion, men fulgte igen Eskadren ved Kongens Afrejse 10. August. Isa-

fjord, Akureyri og Seydisfjord blev besøgt, og Hjemreisen begyndte for den øvrige Eskadres Vedkommende den 15. August, men *Islands Falk* blev endnu nogen Tid paa sit Inspektionsfelt.

I de paafølgende Aar var den — med ret korte Mellemløb hjemme — stadig paa Inspektion i de nordlige Farvande. Den anholdte 1909 5 tyske Trawlere for ulovligt Fiskeri; den slæbte »Alabama«, som var udrustet til Ekspedition til Østgrønland, fra Vestmanøerne til Reykjavik og bragte den senere ca. 10 Kvartsmil Nord for Kap Nord. Togtet varede fra Januar til December.

Der dreves til Stadighed ofte ulovligt Fiskeri fra fremmede Skibe ved Island, og i 1920 anholdtes 5 tyske, 2 franske og 2 engelske Trawlere. Hvert Aar indbragtes saaledes Fiskeriskibe, som havde forbrudt sig mod de gældende Bestemmelser og derfor maatte bøde med Konfiskation af Fiskeredskaber og Fangst. Ofte gjordes Afstikkere til Færøerne, og i Eftersommeren 1911 maatte Skibet bistaa ved Reparation af Telefonkablet mellem Sandø og Suderø. Paa Ud- og Hjemrejserne blev undertiden Lerwick paa Shetlandøerne anløbet.

I det urolige Aar 1914 var den tidlig ude, afgik 2. Marts fra København, besøgte Portland og turede fra 8. Marts Island rundt fra Havn til Havn, Fjord til Fjord og var der endnu 31. Juli, da Sikringsstyrken formeredes. Telegrafisk fik den Ordre til at blive ved sin Virksomhed. Fra 20. til 26. November krydsede den ved Færøerne, anløb saa Trondhjem og Kopervik og ankrede 5. December paa Københavns Yderrhed. Saare meget var forandret under dens Fravær. Allerede 13. December dampede den Nord paa igen og begyndte 17. December Inspektionen ved Færøerne og løb derefter videre mod Nord.

Under Verdenskrigen blev Færøerne og Island i faretruende Grad afskaaret fra Omverdenen, og *Islands Falk* og dens Afløser, *Beskytteren* [s. d.], gjorde da fortræffelig og saare nyttig Tjeneste, ofte langt ud over dens egentlige Bestemmelse. I December slæbte den en grundstødt Fiskekutter af Grunden i Skaalefjord. Al Rutefart standsede en Tid lang. I Maj 1915 afhentede den Færøernes Rigsdagsmænd i Bergen og bragte dem til deres Hjemstavn, og i Maanedens sidste Del førte den Rigsdagsmændene til Køben-

havn, hvor de havde vigtige Anliggender at forebringe; imens gjorde *Beskytteren* Tjeneste ved Færøerne. Den 27. August assisterede *Islands Falk* ved Slukning af Brand i en norsk Skonnert paa Siglufjord ved Island, og den 29. August maatte der sendes væbnet Mandskab i Land i Siglufjord for at bistaa Politiet ved Opretholdelsen af Ordenen i Byen, hvor fremmede Søfolk gjorde Optøjer. En nødstedt dansk Skonnert blev 27. September slæbt fra Thorshavn til Kongshavn. En Del af dens Tid blev indtil Slutningen af Oktober optaget af Kontrollering og »Indsejling« af et nyt Fyr paa Island. Kort før Jul bragte den Sprøjter og Sprøjtemandskab fra Thorshavn til Solmunde og bistod ved Slukningen af en voldsom Brand dér.

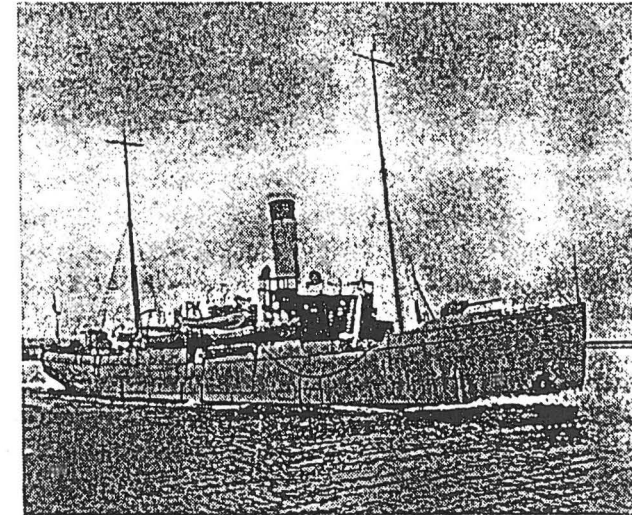
Der var Passagerer og der var Post, som *skulde* til København, og i Januar 1916 gjorde *Islands Falk* en Rejse frem og tilbage som — Rutebaad. Lige tilbagekommet maatte den udføre en Sygetransport, og senere maatte den Gang paa Gang ud for at føre Syge til Thorshavn Hospital eller Læge ud til Syge paa Smaøerne. Amtmanden gjorde ofte nødtvungent Brug af Inspektionsskibet paa Embedsvegne; ogsaa Sysselmænd og Grindefangere befordredes. I Marts 1916 reddede *Islands Falk* en nødstedt færøisk Fiskekutter ind til Fuglefjord og en strandet dansk Skonnert blev i April assisteret i Lervigfjorden.

Efter et kort Besøg hjemme udgik den 11. April fra København med Gods og Medicinalvarer samt 20 Passagerer! I Maj overførte den Posten fra Færøerne til Island. Sommermaanederne optoges af Opmaalingsarbejder ved Skoraklidar i Bredebugten, Sydra Skogernæs samt paa Borgarfjord, og Officererne foretog i Midten af Juni efter Anmodning fra det islandske Ministerium Undersøgelse af en Kulmine i Staalbjerg paa Bredebugten.

Den 5. Juli assisteredes Store Nordiske Telegrafelskab ved Bestemmelsen af Plads for Telegrafbaaken i Seydisfjord. *Islands Falks* fredelige Arbejde afbrødes to Gange i Juli ved nye Optøjer i Siglufjord, hvor Mandskabet fra Inspektionsskibet maatte hjælpe Politiet med at holde fremmede Søfolk i Ave. I August ydede Mandskabet god Tjeneste ved Slukningen af en alvorlig Brand. Senere paa Maaneden foretog »Falken« Undersøgelser af Vrag paa

Siglufjord — og i November overførte den Skibbrudne fra en sunket engelsk Trawler til Eskefjord. Omsider kunde den gaa hjem til Eftersyn og til Fornyelse af Besætningen.

Opholdet ved Orlogsværftet var atter saare kort. Den afløste snart igen »Beskytteren« ved Færøerne og overtog det mangesidige Arbejde med Fynd og Klem, udførte Tjenesterejser og assisterede bl. a. i December i Vestmanhavn ved Optagelse af



Fot. H. W. Jensen, Frederikshavn.

et sunket Motorfartøj. Den sendtes 24. Januar 1917 til Danmark med Post og udgik igen 18. Marts med Passagerer, Post og 48 Tons Gods til Færøerne.

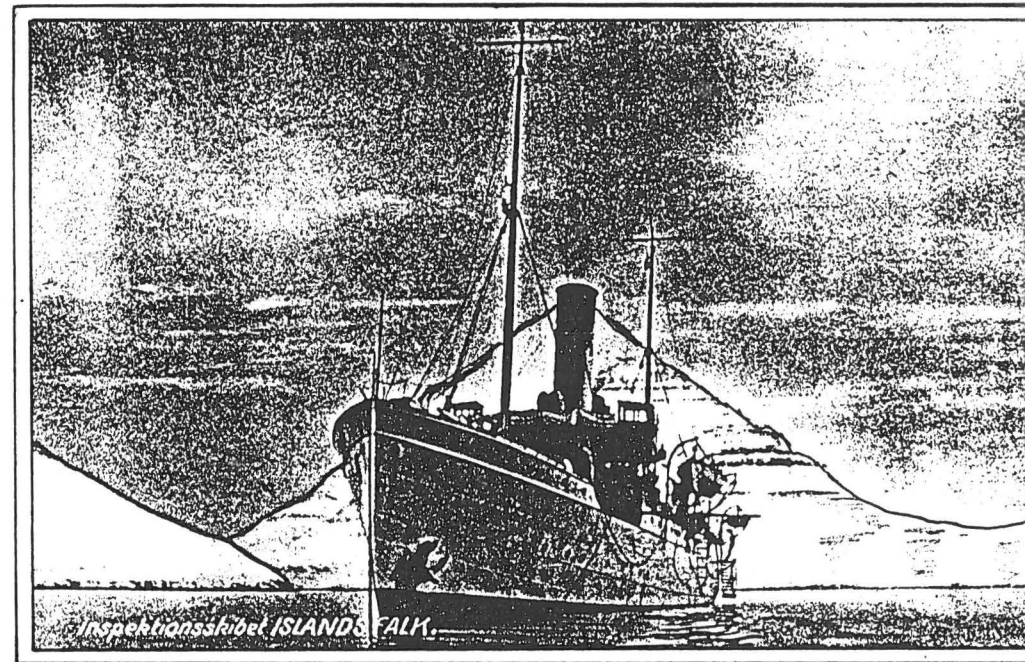
Krigsforholdene gjorde Marineskibet til et uundværligt Ruteskib. Den 3. Juni maatte *Islands Falk* afsted fra København med Passagerer, Post og Medicinalvarer til Island. Inspektionsskibet bjærgede 8. Juni 2 Skibbrudne fra en Redningsflaade 7 Sømil fra Myggenæs; de kom fra en engelsk Damper, som var torpederet 2. Juni. Den var en Tid med til Opmaaling paa Borgarfjord igen og bistod Fyrvæsenet paa forskellig Maade. Den eftersøgte ogsaa nogle Undervandsskær, observerede af Generalstabens Folk ved

Ved Sikringsstyrkens Ophævelse blev det igen 31. Marts 1919 officielt Inspektionsskib, og det optog straks sin vante Dont med Inspektion ved Færøerne og Island fra April til December. I 1920 gjorde *Islands Falk* (under Kapt. A. Bojesen) fra Island et Togt til Jan Mayen fra 2. til 23. August og inspicerede saa igen ved Færøerne og Island til Begyndelsen af November. Næste Togt udgik fra København den 12. December (Kapt. A. G. Topsøe-Jensen), og Julen tilbragtes ved Færøerne, og skiftevis inspiceredes dér og ved Island indtil 1. Maj, da *Islands Falk* afgik til Grønland, hvor bl. a. Godthaab, Sukkertoppen og Holstensborg blev besøgt. Derfra sattes 15. Maj Kursen efter Færøerne, som 5 Dage senere blev naaet, og Hjemrejsen begyndte derfra den 27.; det kom til København den 30te. De følgende Aar inspiceredes regelmæssigt ved Færøerne og Island.

Islands Falk var Inspektionsskib ved Grønland fra 1922—28, hvert Aar. Under Orlogskapt. R. West besøgte det 1925 Thulekolonien og havde en interessant og spændende Sejlads over den store, uopmaalte Mellevillebugt. Baade Is og Taage vanskeliggjorde Navigationen, som paa Grund af den manglende Opmaaling maatte foretages efter et Kort i et Konversationsleksikon o. lign.

I Juli 1931 gik *Islands Falk* til Færøerne og mødte paa Thorshavn Rhed det franske Ekspeditionsskib »Pourquoi pas«; den følgende Maaned kom det hjem og fik 13 frivillige Lærlinge til Kadetskolen ombord. Derfra gik det til Amsterdam og Ymuiden i Holland i Anledning af vigtige Fiskerikonferencer, anløb senere Grimsby for Kulforsyning og tog Station paa Doggerbank for at assistere danske Fiskere. Efter Inspektion ved Færøerne kaldtes det 4. Oktober til Eftersøgning og Uskadeliggørelse af 2 Miner i Nærheden af Vyl Fyrskib. I Esbjerg ordnede Chafen et Anliggende for danske Fiskere, som havde lidt Overgreb fra engelske Trawleres Side; den engelske befuldmægtigede sikrede Danskerne Erstatning. November hengik med Inspektion ved Færøerne, hvor flere Kuttere blev assisterede. Den 22. November blev en af Skibets store Dage (under Orlogskapt. P. Ipsen): Den engelske Trawler »Vindelecia« havde faaet en Trosse i Skruen og drev ind mod Klipperne i det berygtede Farvand ved Myggenæs. Derfra

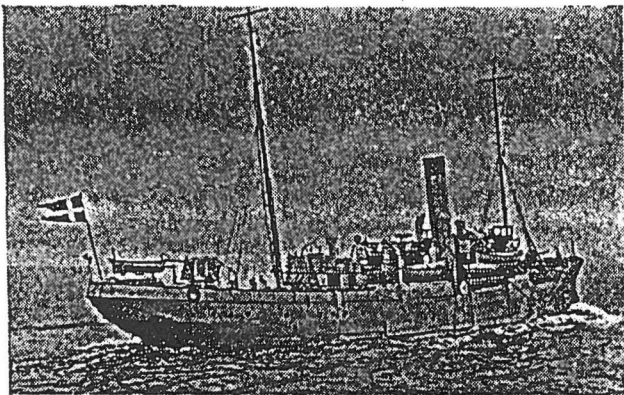
alarmeredes *Islands Falk*: Da det kom til, havde Besætningen forladt Skibet og drev omkring i aaben Baad uden at kunne naa Landingssted, men søgte nu tilbage til Trawleren. Under Storm og haard Sø etableredes Forbindelse med Trawleren ved Udskydning af Raket. Under Bjærgningen blæste det op til orkanagtig Storm, og baade Skib og Mandskab vilde sikkert have været fortabt, om ikke det danske Inspektionsskib havde ydet sin store Indsats. Trawleren blev bragt ind til Fuglefjord. *Islands Falk* hjemkom i December, men kun for et kort Ophold.



Det här vackra vykortet av Islands Falk till ankars i en Färöisk fjord har jag fått från Leif Fuglsig.

Grimsby. Paa Maanedens sidste Dag afgik *Islands Falk* til Færøerne for at afhente 90 Fiskere og 5 andre Passagerer.

Der var Nød paa mange Varer, og Inspektionsskibet maatte hjælpe til at afbøde den. I Slutningen af Juli afgik det fra Island til Færøerne med 175 Tdr. Petroleum til Færø Amt, derefter med Post og Passagerer til København og straks efter tilbage til sit Virkefelt. I August afsluttedes Opmaalingerne paa Borgar-



Fot. H. W. Jensen, Frederikshavn.

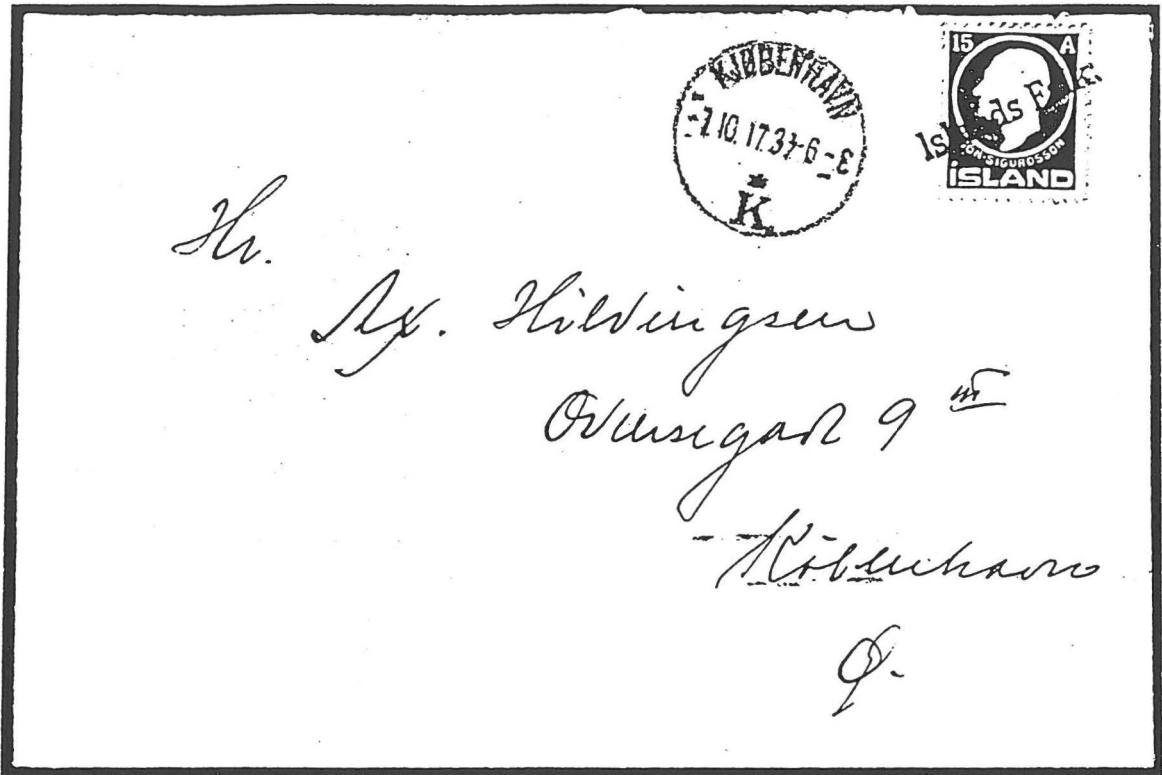
fjord, og Fyrvæsenet blev assisteret i Bildudalur. Næste Maaned overførtes færøiske Fiskere og andre Passagerer til Thorshavn, og 19. September reddede den en havareret Fiskekutter ind til Klaksvig. En Ugestid efter bugserede den en Motorkutter, der havde mistet Skruen, til Trangisvaag og stod saa igen op til Island. Den gik 30. September fra Reykjavik med Post og 43 (!) Passagerer; der var da mere Hjerterum end Husrum til Skibsgæsterne, og fra Færøerne toges endda Post og flere Passagerer med. Paa dette Tidspunkt var Rejsen et farligt Forhavende; Minefaren truede paa den længste Del af Farten.

Da Skibet 24. November gik fra København, havde det 28 Passagerer med til Island og 4 til Færøerne — og dertil 50 Tons Gods. Turen gik først til Bergen. Det var hensigtsmæssigt at gaa langs Kysten saa langt som muligt. Ude paa Havet gjorde Undervandsbaade fuldt saa meget som Minerne Farten vovelig.

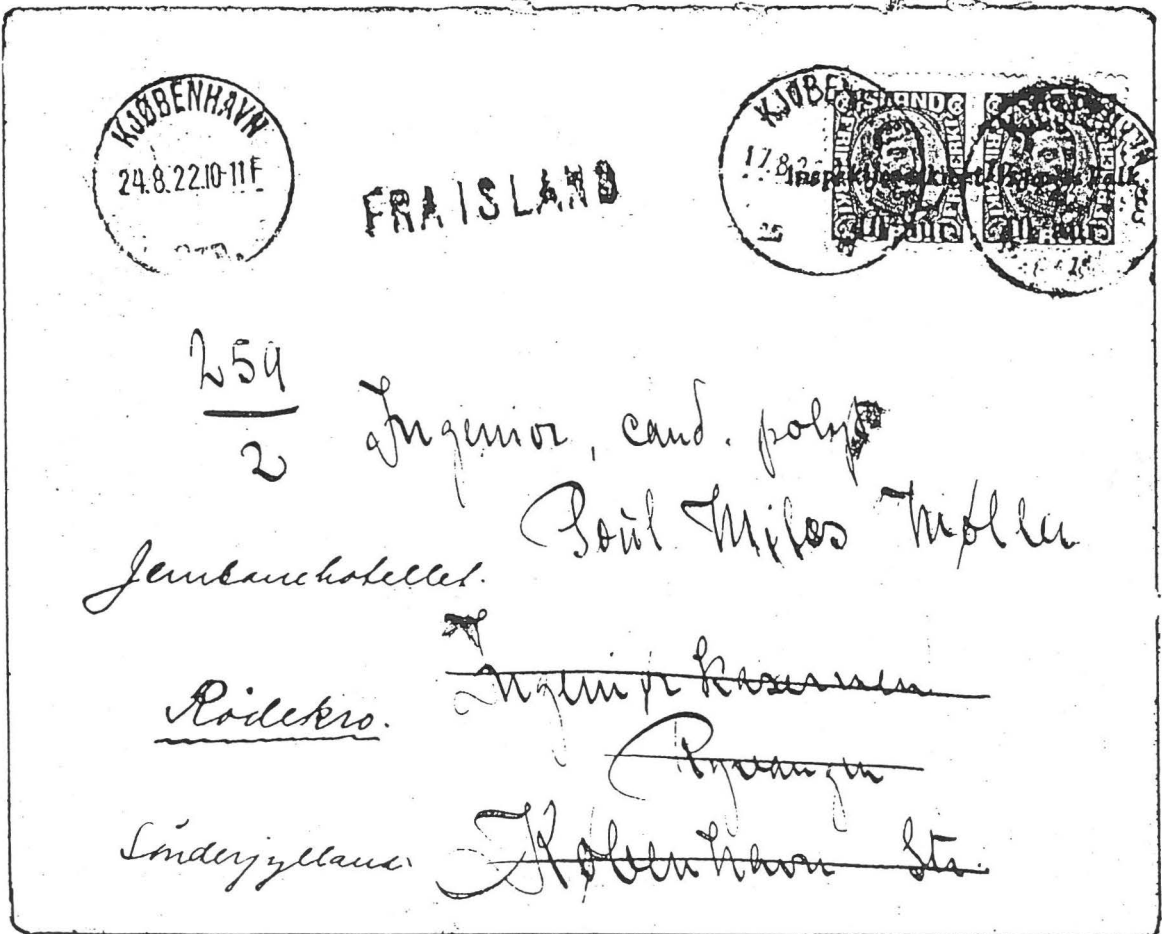
Islands Falk kunde ved sin Armering holde aabenlyse, jævnbyrdige Fjender fra Livet, men mod Snigvaaben var der kun lidet at stille op. Naturligvis var »Udkigget« fordoblet. Hjemrejsen fandt Sted i December med »topfyldt« Skib. Paa sin næste Rejse fra Hovedstaden (over Bergen og Thorshavn) havde det 3 af Regeringen udsendte Personer med, Post og 60 Tons Gods. Der paa fulgte saa to Rejser fra Island til Færøerne med Fornødenheder.

Den 29. Januar 1918 slæbte *Islands Falk* en finsk Skonnert, der var nøddestedt ved Færøerne, fri af Land, og kort efter fik en dansk Skonnert, som var grundstødt i Skaalfjord, gavnlige Hjælp. Paa en Tur fra Suderø til Thorshavn modtog Inspektionsskibet 27. Februar 1918 radiotelegrafisk Anmodning om Hjælp fra det hollandske Panserskib »Hertog Hendrik«, der laa Vest for Færøerne i haard Storm med Styremidlerne ødelagte. *Islands Falk* traf det 25 Sømil Vest for Myggenæs og slæbte det under meget vanskelige Forhold til Kongshavn. Den 1. Marts hjalp det Panserskibet til Forbindelse med Thorshavn og bragte Amtmanden, den hollandske Konsul m. fl. fra Thorshavn til Kongshavn og tilbage.

Da en dansk Delegation skulde til Island, tjente *Islands Falk* til Befordring; den afgik i Juni og vendte tilbage i Juli. Gods, Passagerer og Post optog stadig al den Plads, der kunde afses. Der levedes kun liden Tid til »Overliggen«. I Begyndelsen af August stod den igen Nord paa til Island og Færøerne. Ligesom paa Niels Juels Tid tjente Marineskibet Statens Tarv paa alle Maader. Under Opholdet ved Island overførte det Altingsmændene fra Isafjord, Patriksfjord og Olafsvik, etc., til Reykjavik. I September overførte det 142 færøiske Fiskere fra Island til Færøerne. Da Telegrafkablet sprængtes mellem Færøerne og Skotland, fungerede *Islands Falk*, indtil det var bragt i Orden, fra 8. til 13. September 1918 som Afsender- og Modtagerstation for Telegrammer til og fra Færøerne. Først i December — efter Vaabenstilstandens Ikrafttræden — kunde Inspektionsskibet afslutte sin Vagttjeneste og gaa hjem, men havde da endnu Passagerer og Gods med. Omsider kunde det indlægges ved Orlogsværftet til grundigt Eftersyn.



Hr.
 Ny. Hildingsen
 Østergade 9^{te}
 - København
 Ø.



$\frac{254}{2}$
 Ingeniør, cand. polyt.
 Paul Miles Tøpfer
 Jernbanestationen.
Rødovre.
 Sønderjylland
 København St.

EFTERLYSNING

Arbetet med nästa handbok fortskrider så sakteliga! Allt som oftast stöter jag på problem, till synes obetydliga, men ställda i större sammanhang av stor betydelse.

Jag vill därför be Er läsare om lite hjälp och att Ni tittar igenom era samlingar noga på jakt efter följande stämplat:

Har någon B 2c1-stämpeln HÓLMAVÍK mellan åren 1929 - 1950?

" " B 2a-stämpeln LITLA SANDFELL efter 1932?

" " C 1-stämpeln STADUR Í GRUNNAVÍK på Í GILDI eller Christian IX-märken?

" " A-stämpeln DJÚPIVOGUR på Två kungar eller silhuettmärken?

Jag är mycket tacksam om Du som har någon av dessa stämplat skriver eller ringer och meddelar detta! Gärna även med fotokopia!

Jag saknar också fortfarande väldigt många avtryck av kronstämplatarna så om du vet med dig att du har vackra sådana, sänd även kopior av dessa! sekr.

Vittberest brev

Från Jørgen Vanman Johansson fick jag, i samband med att han sände mig uppgifterna om Íslands Falk, en kopia av ett REK-brev till Ísland från krigsåren. Dessvärre utan någon kommentar, men inte desto mindre intressant! Det visar, hur posten även under svåra förhållanden, försökte och även lyckades, att nå adressaten i Ísland, trots att de ordinarie postvägarna var stängda.

Brevet är avsänt från Köpenhamn 13/1 1941, d.v.s. innan U.S.A gått med i kriget. Det är frankerat med 1.35 i danska frimärken, vilket jag, utan att kunna portosatserna, förmodar vara rätt REK-flygpost-porto till Ísland via U.S.A. Det är avstämplat KØBENHAVN Ø och försett med REK-etikett nr 248. Frågan om den tyskspråkiga stämplat "Mit Luftpost bis New York" fanns på postkontoret i Köpenhamn eller om den slogs i samband med den tyska censuren låter jag någon av våra experter besvara. På baksidan av brevet syns i alla fall den tyska censurstämplat samt dito remsa

Geöffnet Oberkommando der Wehrmacht samt den tyska dubbelörnen och hakkorsen som talar om att brevet genomlästs och ha befunnits inte innehålla några hemliga och för det tyska riket statsfientliga uppgifter.

Färden gick så vidare och nästa instans att läsa brevet var den engelska censuren som även den uppfattade brevet innehåll som ofarligt, klämde dit sin censurremsa av typen P.C. 90 OPEND BY EXAMINER 4255 och sände det vidare, förmodligen nu med flyg till New York, dit det anlände 27/2 med ett löpande nummer 3561 samt den här mycket otydliga ovalstämplat NEW YORK N.Y. REG.Y.DIV., varpå det nästa dag sändes vidare, försett med ytterligare en ovalstämplat, NEW YORK. USA. FOREIGN., mot Ísland, dit det anlände 31/3 1941 och därifrån karteringssiffran 251 förmodligen härstammar, drygt 2 månader efter det att det avsänts från Köpenhamn.

Det här är mina egna funderingar och förmodligen är en del av dem felaktiga. Jag har heller inga bra förklaringar till anteckningen "New York 1770" som verkar vara ditskriven av avsändaren och ej heller till siffrorna 3382 och 2917

1

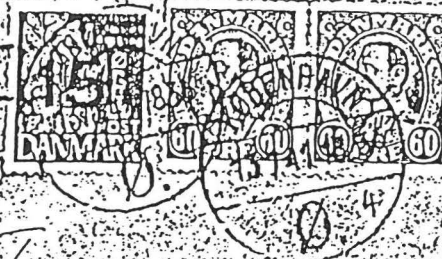
Men ni, kära Rapport-läsare som vet bättre, kan väl skriva en rad och rätta mig där mina kunskaper sviktar!

Roligt att se är, att för den relativt billiga summan av 1.35 har det här brevet gjort en rejäl rundresa och dessutom försetts med en massa intressanta stämplat, remsor och etiketter. Synd bara att det måste vara krig i världen för det skall bli så.

sekr.

EXAMINER 4255

Mit Luftpost bis New-York



3382

J. Kristjánsson Toggerson

R København Ø Nr 248

Reykjavik

2917

Island

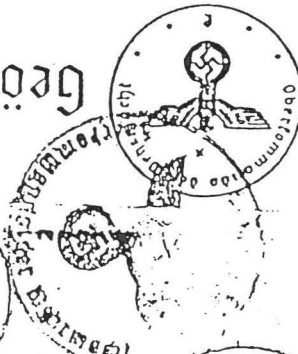
BY AIR MAIL
PAR AVION

New York
1770 - 343

OPENED BY

P.C. 90

Geöffnet



Reykjavik
Island

Julmötet 8/12 1994 besöktes av 17 medlemmar, närvarolotteriet vanns av Rolf A. Innan kaffet och lussekatten visades Ísländska postens video om ísländska frimärken. Mötet avslutades med dragning i Årslotteriet, där man erhåller 1 lott per mötesdeltagande under det gånna året. 130 lotter delades ut och fördelades på 28 medlemmar. Under 1994 har det avhållits 9 möten, vilket ger ett närvarosnitt på 14,4 medlemmar per möte. Detta är en ökning från 1993 med 11 %. Vinnare blev Kjell L. och vinsten var en Färö-almanacka för 1995. 2:a och 3:e priserna vanns av Kjell M. och Bengt P.

Jubileumsåret 1995 inleddes den 11 januari med 14 närvarande. Närvarolotteriet vanns av Kaj och extravinsten gick till Tore. Mötetema var Slesvig. Det är i år 75 år sedan folkomröstningen där Nordslesvig och Sönderjylland röstade för återförening med Danmark. Större delen av mötet ägnades åt diskussion om en eventuell anslutning till SFF. Beslut tas på årsmötet som är flyttat till den 9 mars.

Jubileumsmötet äger rum den 27 april. (torsdag 4:e veckan) Fler jubileumsaktiviteter planeras till hösten 1995. Majmötet är flyttat från 11 maj till 18 maj (3:e veckan) för att inte komma för tätt inpå aprilmötet.

Program Mars - Maj 1995

- 9 mars Årsmöte. Tema: Färöiska PT-kort.
27 april Jubileumsmöte. OBS! 4:e veckan.
18 maj Tema: Ísländska frankostämplor. OBS! 3:e veckan
Ny handbok har kommit

Kaj Librand

Mer om KODAK - perforeringarna

Jag borde efter dessa år som redaktör för Rapporten ha begripit, att när det gäller filateli, skall man inte påstå något utan endast förmoda eller anta!

Som till exempel när jag i Julrapporten påstod att det inte förekommer några svenska KODAK-perforerade frimärken. (man kan väl egentligen inte kalla dem skyddsperforerade) Det skulle jag inte ha påstått! Men det hade i alla fall det goda med sig att jag numera vet att de förekommer.

Det är Roland Frahm i Göteborg som skriver och meddelar att det under en tidsperiod även här i Sverige användes en perforeringsmaskin för insänd film. Roland skriver:

Det förekommer perforeringar på svenska frimärken till Kodak! Före porto betalt gällde brevporto och om vikten på filmrullen översteg 20 gr. så måste man frankera för brev upp till 100 gr.- Detta förekom under minst 5 års tid då jag sände in rullar. När rullen var framkallad till diabilder lades dessa i speciella gula askar med genomskinliga lock.

På baksidan av filmpåsen fick man skriva sin avsändaradress. Vid ankomsten till Spånga "kontrollmärktes" (perforerades) alla ankommande påsar samt ändan på filmrullen. Vid returnering av diorna skars sedan påsen av och lades inne i den gula asken med avsändaradressen synlig i det genomskinliga locket. Asken tejpades sedan igen och sändes iväg som porto betalt.

Tyvärre har jag inte sparat några sådana märken. De blev ofta fullt stämplade på grund av påsens format och det gjorde ju inte saken bättre att de var perforerade.

Med bästa hälsningar Roland.

Där ser man! Då jag själv, trots att jag samlar skyddsperforeringar, inte sett några sådana från Kodak, kan man väl förmoda att de flesta fotografer, liksom Roland kastat sina adresslappar, ivriga att få se om diabilterna från semestern blivit bra.

sekr.