



Rapport

Nr 120 december 2000



Föreningen Íslandssamlarna
Per Olov Abrahamson – Söderberga alle 38 – 162 51 Vällingby
Tel. 08/687 02 26. – E-mail: olov.abrahamson@telia.com

Kära vänner

Julen närmar sig med stormsteg och det är åter igen dags att skriva ihop något om vad som hänt under hösten.

Mötena i Stockholm har varit bra besökta och de föredrag som hållits av olika medlemmar har varit så där lagom mastiga och ingen har så vitt jag vet somnat. Att vi inte fick se "den stränges" nummerstämpelsamling på septembermötet var dock en liten antiklimax. men han kan nog få fler chanser om han ber vackert.

Appropå stämplarna så hade jag häromdagen möjlighet att bese den nya postterminalen här i stan, "Stockholm Årsta Postterminal". Årsta, som har byggts om och till, och idag är Sveriges största och modernaste i sitt slag, servar Stockholms innerstad, delar av Södermanland inklusive Södertälje och Nynäshamn och tar varje dag hand om 4,3 miljoner försändelser, varav dock endast 5% är privatpost. Terminalen som togs i bruk i april i år har en total yta av 67 000 m² varav sorteringsytan är 24 000m². Alla de här siffrorna säger dig kanske inte så mycket, men om jag säger att 24 000 m² motsvarar ungefär fyra fotbollsplaner tillsammans kanske det klarnar. Den här ytan är proppad med långa sorteringsmaskiner av olika slag och dessutom finns i taket ett system för distribution av plastbackar fulla med post till och från de olika maskinerna. Allt är naturligtvis datastyrt. Mest imponerad blev jag dock av de två "IRM-maskinerna" (integrerad resningsmaskin) vilka med en hastighet som ögat knappt förmådde följa både sorterade och vände de mindre kuverten av typ C5 och C6 samt dessutom, med bläckstråleskrivare, försåg dem med stämplarna av två olika slag, en typ för det större och en annan för det mindre kuvertet. 32 000 brev i timmen stämplades på så sätt med den, i mitt tycke, ganska tråkiga terminalstämpeln Tre Kronor som tidigare användes av de numera nedlagda terminalen Stockholm Klara. Den gamla vackra Årstabron som var Årsta-terminalens tidigare symbol har tyvärr skrotats.

Men åter till Ísland efter denna mångordiga avvikelse från ämnet! Göteborgarnas auktion, till vilken jag denna gång inte hade möjlighet att åka, gick enligt Johnny bra och ca. 50% av objekten såldes. Självt fick jag just ingenting vilket visar att det är viktigt att befinna sig i salen när de attraktiva objekten går under klubban.

Övriga auktioner av klass denna höst har, som vanligt, varit Højlands men även Nova hade denna höst bra isländskt material, speciellt då på variantsidan, inlämnat av dödsboet efter en tidigare medlem här i Stockholm.

Så var det då Frimerker i Forum kvar att redovisa. Denna gång tyvärr något avslaget, då färre handlare än vanligt sökt sig till mässan, kanske beroende på ökade hyreskostnader. Även kringevenemangen syntes denna gång vara färre, med mindre antal ramar att titta på och mindre festligt i övrigt. Endast vid den långa plockdisken, där barn av alla åldrar trängdes och där man gratis fick plocka åt sig vad man hann under 5 minuter, syntes kön aldrig glesna. Nej skulle man finna något "isländskt" denna gång i Forum så var det vid Íslandsklubbens eget bord, där kommersen, liksom tidigare år, var god. Självt är jag mycket nöjd då jag lyckades inhandla en vacker stämpel "PURFLEET ESSEX" på ett 20 aur. vyer och byggnader, en stämpel som man minsann inte ser så ofta.

Denna Rapport innehåller i övrigt lite av varje som jag hoppas kan passa mellan skinkan och lutfisken och jag passar därför som vanligt så här års på att utbrista.

sekr.

En Gledelig Jól Og Eitt Farsælt Kommandi Ár

Från min horisont



När år 2000 börjar närma sig slutet så kan man konstatera att så mycket annorlunda blev det nu inte på frimärksfronten!

Göteborgarnas höstauktion var som vanligt fylld av attraktiva objekt, men tyvärr tillåter inte plånboken att man bjuder på alla objekt som man vill ha.

För oss islandssamlare är det alltid trevligt att träffas i samband med auktionen.

Leif Nilsson var i Göteborg och höll föredrag om militärposten på Island. Brittisk militärpost alltså.

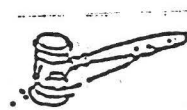
Även undertecknad var med på mötet och lyckades inhandla ett par objekt på klubbauktionen.

Dagen därpå fortsatte vi till Köpenhamn och Forum. För min egen del tycker jag att det var ett mindre antal handlare där än vad det brukar vara. Även materialet var sämre än vanligt och jag hittade inget hos handlarna. Som vanligt var det vid "Klubbordet" som man kunde göra fynd. Men besöket i Köpenhamn blev ändå väldigt bra då Jørgen Steen Larsen höll ett utmärkt föredrag om antikva och nummertämplor. Tack Jørgen!

Redan nu börjar man se fram mot Islandsresan i februari.

Passar som vanligt på att önska God Jul och Gott Nytt År

Stig Österberg



God Jul och Gott Nytt År

Mer om Clarenwille

I juni-Rapporten 2000 fanns en notis med om Clarenwille, ni vet den där platsen i New Foundland som jag inte hittade en gång i tiden.

Nu har nya fakta kommit fram om den. Det är Mike Edwards i England som mailat nya upplysningar till mig. Mike skriver:

Jag har just läst en översättning av artikeln om Clarenwille. Jag har tidigare inte insett att det skulle vara någon tveksamhet om var det är beläget. Det är en tämligen dystert liten stad vid den Trans Canadensiska motorvägen ungefär mitt emellan S:t John's och Gander i Trinity Bay distriktet i New Foundland. Där finns ett postkontor sedan 1893 med tre olika stämpeltyper fram till samgåendet 1949, inklusive den rektangulära stämpeln, använd på Balbo-breven. Vid samgåendet 1949, då New Foundland som sista provins anslöt sig till Canada, hade Clarenwille 523 innevånare.

Balbos eskader landade i Shoal Harbour nära Clarenwille den 26 juli och blev kvar där in i augusti., på grund dåligt väder. Beroende på vädret, en cyklon och dimbankar blev det bestämt att återresan skulle gå den södra rutten, via Azorerna, istället för den norra, via Irland. Post från denna sista etapp av flygningen frankerades med ett för flygningen speciellt övertryckt 4.50 \$ canadensiskt frimärke och det stämplades i S:t John's, 1078 brev, i Shoal Harbour, omkring 70 brev och i Clarenwille, 20 – 30 brev. Några av breven stämplade i Shoal Harbour erhöll på baksidan en Clarenwille-stämpel. Brev med Clarenwille-stämpel finns illustrerade i "The Mass Flights of Balbo" av Robert E Lana.

Vad betyder då detta?

Jo att Clarenville-stämpeln på Capitano Miglias brev slogs först på återresan från Amerika, efter det att eskadern lämnat Chicago! Bristen på Chicago och New York-stämplor på brevet kan förklaras med mina antaganden 1990, att den gode kaptenen själv fungerade som brevbärare och att han inte ville lämna in brevet för vanlig postbefordran i Chicago. Men på det lilla postkontoret i Clarenville var det säkert inga problem för en av "Balbos hjältar" att få sitt brev stämplat. På köpet fick han ju också en stämpel som garanterat inte finns på något annat isländskt Balbo-brev. Mike skriver ju också att just den stämpeln användes på de canadensiska brev som sändes från staden.

Se där! Ytterligare några pusselbitar har fogats till det här speciella brevet som jag började med att fundera över 1990. Kanske har Du flera att tillföra???

sekr.

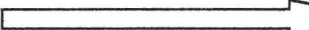
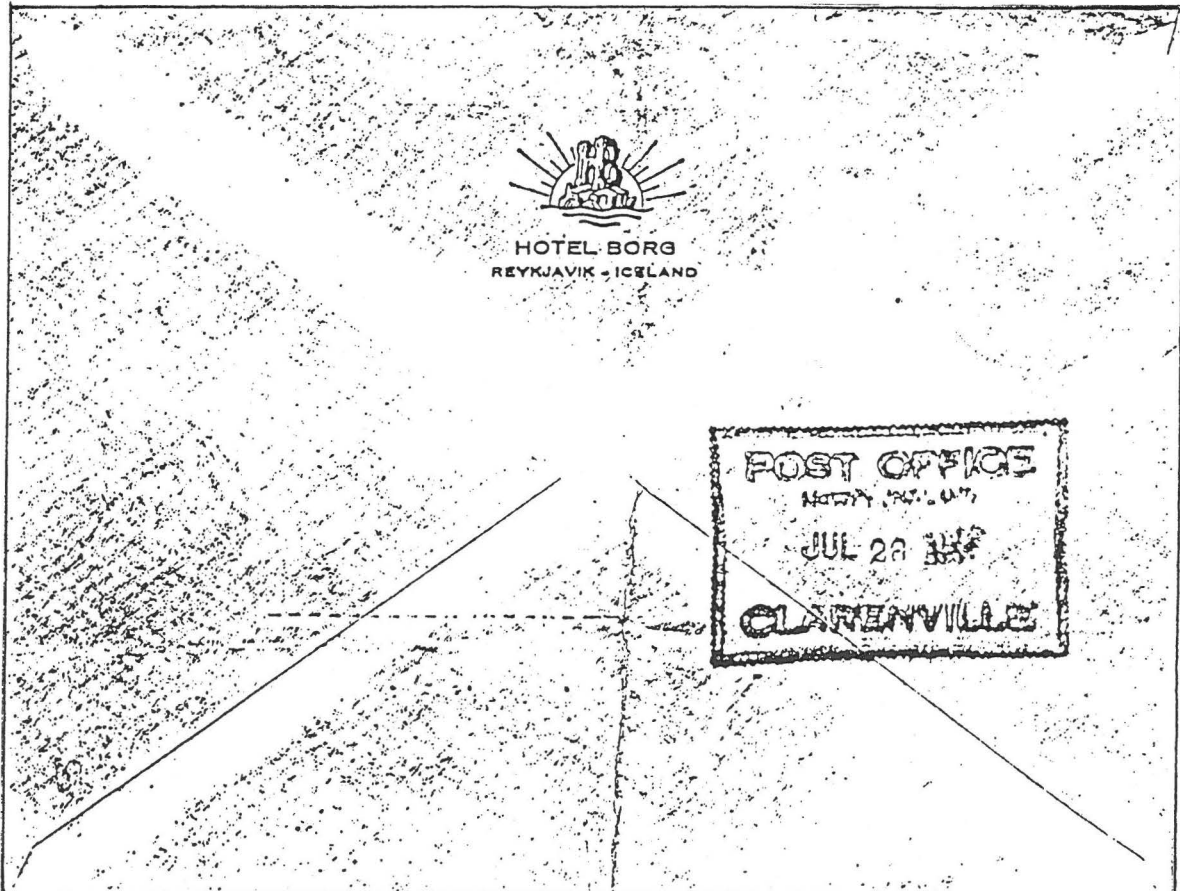
PS. För dem som inte var medlemmar 1990 eller som inte har kvar den gamla Rapporten och som undrar vad det hela egentligen rör sig om tar jag in både artikeln från 1990 och bilderna av brevet så ni kan följa med i texten. Se nästa sida. 



Bild på det vackra canadensiska frimärket som användes på Balbo-breven på återresan från Amerika

Hopflug Ítala 1933



Funderingar kring ett Hópflug – brev.

Ur Rapport nr 91, december 1990

Bland Per Hanners efterlämnade papper hittades föreningens samling av uppgifter om kända Hópflug eller Balbo-brev, som de också kallas.

För att bringa lite ordning bland alla dessa papper som består av klipp ur auktionskataloger, fotokopior, färgbilder och fotografier samt diverse kommentarer till dessa, har jag under några kvällar sorterat allt detta material.

Föreningen har för närvarande bilder av 91 brev samt uppgifter om att ytterligare 32 brev finns bevarade av de 298 som medföljde flygningen.

De flesta av dessa brev är tämligen lika sånär som på några olika kombinationer av de 30 aurar Rek-porto utöver de tre kronvalörerna, (flyg – Rek-portot till USA var 16.30) och de är alla försedda med ett löpande Rek-nummer 1 – 298. De är också försedda med en etikett (**Croisière aérienne italiene du Décennal**) och alla, utom två, har även en isländsk etikett, (**Par avion Loftleidis**). Alla utom ett! Och det är detta brev som att myror i huvudet på mig.

Brevet är adresserat till Capitano Aviatore Alessandro Miglia, Squadra Aerea Atlantica, Chicago, USA. Alltså en av flygarna i balbos trupp! Kanske var den gode aviatören själv filatelist? Kanske ville han bara ha ett minne av just den här flygningen? Vi vet ju att Balbo och hans skäggiga flygare gjorde flera, liknande flygningar, starkt understödda av Mussolini, som såg det hela som stor propaganda för Italien.

”Antag då”, att kapten Miglia (som kanske var filatelist) anskaffar nödiga frimärken och klistrar dem på ett kuvert från hotel Borg, det hotel där flygarna bodde under sin vistelse i Reykjavík. Den italienska etiketten har han naturligtvis också tillgång till. Sista dagen som flygarna befinner sig i Reykjavík ser han till att brevet blir stämplat i laga ordning. Rek-etikett och luftpostetiketten behöver han ju inte, då han har brevet i fickan under flygningen över Atlanten.

Samtliga Hópflug-brev, som vi har bilder av, har på baksidan runda eller ovala stämplat av olika slag från Chicago, New York eller i några fall från Montreal. Men inte detta! Istället finns en fyrkantig stämpel ”POST OFFICE CLARENVILLE”. Jag har i min gamla skolatlas förgäves sökt efter orten, men man kan förmoda att den ligger någonstans i östra delen av Canada. Den tidens flygplan hade inte så stor aktionsradie och man hade flugit en lång sträcka från Reykjavík. ”Antag också”, att nämnda ort förutom en flygplats där Balbos eskader landade för att tanka, även hade ett postkontor och att kapten Miglia där passade på att få en annorlunda ankomststämpel, en som han var ensam om, på sitt brev. Att han själv fungerade som brevbärare tycker jag det inte råder någon som helst tvekan om, då man på framsidan av brevet kan se en ankomststämpel från Rom, trots att brevet endast är adresserat till Chicago. Den passade han på att få ditstämplat vid hemkomsten till Italien. Men Chicago-stämplat glömde vår kapten bort i hastigheten och i den uppståndelse som utbröt när eskadern anlände till staden.

Allt detta är ”antaganden”, men jag undrar om jag inte kommit sanningen ganska nära och själv tycker jag nog att av alla Hópflug-brev är detta det som har mest att berätta, om man läser lite mellan raderna.

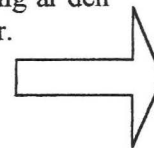
Sekr.

Om Íslandspóstur

På oktobermötet i Stockholm höll Stig Österber et litet föredrag om det isländska postverket som det ser ut i dag. Underlaget hade han från en sida i en svensk posttidning som han lyckats komma över någonstans.

Efter mötet bad jag Stig att få låna sidan för att eventuellt skriva ihop något till Rapporten, men för att göra det lätt för mig tar jag in hela artikeln i dess helhet. Den innehåller många fakta om det nuvarande Íslandspóstur som kan vara intressant att veta, men det som imponerar mest på mig är den höga andel av islänningarna som har tillgång till data och Internet.

sekr.



LUNDAR I STAFNHOLTSTUNGNAHREPPUR.

Praktfullt navn, ikke sant?

I min brostempelsamling mangler jeg blant annet B8e- stempelet fra Lundar. Alle brostempelsamleres bibel er jo Thor Thorsteins bok "Íslenskir Stimplar", og der opplyses det at Lundar B8e er kjent i bruk 1959-60. Imidlertid kjenner jeg ingen som har eller har sett dette stempelet, og mitt spørsmål til dere der ute blir da:

Kjenner noen av dere til dette?

Jeg har nemlig en teori om at Lundar aldri brukte noe brostempel, men anvendte N2- 253 fram til sin "død" i 1959. Dette finner jeg også støtte for i klubbens nummerstempelhåndbok.

Jeg vil gjerne ha hjelp til å bekrefte eller avkrefte dette. Hvis du vet noe om Lundar B8e, eller har avtrykk av N2- 253 som kan være til hjelp: SKRIV!

Eivind.

Avtrykk av Lundar-stempelet, hentet fra T.T.s bok.

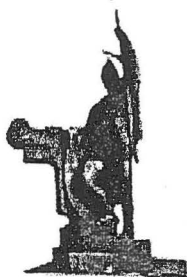
Men har det vært i bruk??



Ja har någon sett LUNDAR?? Jag har det i all fall inte!! Trots noggrann genomgång av Föreningens arkiv av brostämplat har jag inte kunnat finna något avtryck av denna stämpel och det troliga är nog att den aldrig levererades till Lundar.

sekr.

Islandpostur minst i Norden



I serien om de nordiska postbolagen har vi nu kommit fram till "minstingen i familjen", isländska Islandpostur.

Text och foto: Kaj Grönholm

Först några ord om Island, ett spännande och annorlunda land i Norden. Där finns eldsprutande vulkaner, gejsrar, heta källor, jöklar och andra märkliga naturfenomen, men där bor också 275 000 människor. Och här har bott människor alltsedan Ingolfur Arnarson på slutet av 800-talet styrde sin båt till den plats där huvudstaden Reykjavik nu ligger och som han grundade. Självtändigt blev Island först 1944. Dessförinnan hade landet varit både dansk och norsk koloni.

På grund av sitt läge i norra Atlanten är Island mycket utsatt för geotermisk aktivitet. I juni innevarande år inträffade de kraftigaste jordskalven sedan 1912, rätt nära Reykjavik. Flera hus förstördes och stora rämnor revs upp i asfalten på vägarna, broar skadades osv. Tur i oturen var att inga människor kom till skada, men de materiella skadorna var omfattande.

År 1996 firade det isländska postväsendet sitt 220-årsjubileum. Vid ingången av 1997 blev Postur og Simi (Post och Tele) ett aktiebolag där staten ägde samtliga aktier. Då ansåg man inte att de båda delarna, Post och Tele, ännu var mogna att skiljas från varandra. Posarbejderforeningen var visserligen av en annan åsikt och talade för en skilsmässa men redan 1 januari 1998 var man mogen för att skilja Posten från Tele och aktiebolaget Islandpostur var ett faktum. Drygt hälften av Post och Teles 2300 medarbetare flyttade över till det nya postbolaget med bibehållna anställningsförhållanden.

Postfunktionen hade en förlust på 700 miljoner isländska kronor från år 1996 i Post- och televerkets regi. Det var därför klart att en omläggning var avgörande för att få driften på rätt köl redan det första aktiebolagsåret. Rationaliseringar var ett måste som bland annat drabbade ett antal postkontor. För personal som slutade eller blev pensionerade anställdes ingen ny personal.

När sedan Islandpostur som ett eget bolag och avskilt från Tele framlade sitt första årsbokslut från 1998 var vinsten 44 miljoner isländska kronor och efter finansiella poster och skatter 36 ISK.

Indragningen av egna postkontor och upprättande av avtalspostbetjäningstillfällen berodde även på att behovet av egna postkontor minskade emedan vägar och vägförbindelser blivit allt bättre och Posten nådde sina kunder säkrare än tidigare. Samtidigt utökades lantbrevbärarnas antal.

Till en del avtalspoststillfällen har Postarbejderforeningen genom förhandlingar lyckats få postfolk att sköta om posttjänsterna.

I januari i år införde Islandpostur en ny avgiftsfri service genom att leverera även paket och rekommenderade brev till kundens dörr. I lantbrevbärarnas arbete har denna service ingått redan tidigare. Dörr till dörr-leveranserna har haft en stor inverkan på postkontorens arbete, eftersom leverans av försändelser har utgjort 20-30 procent av kontorens verksamhet. Man har bland annat behövt mer personal till utkörning av försändelser osv.

Utkörning av paket till dörren ger även Posten i Island en bättre ställning i konkurrensen med andra transportbolag ifråga om postorder- och näthandel. Island är nämligen landet där 83 procent av invånarna har tillgång till datorer, av vilka 77 procent har tillgång till Internet och av dem 57 procent i hemmet. "Homeshopping" är således av allt att döma på kraftig tillväxt.

På Island finns idag 88 postkontor och den isländska Postur har 1300 heltidsanställda och cirka 400 deltidsanställda. Man transporterar 87 miljoner brev försändelser och 460 000 paket per år. Posten på Island har vissa svårigheter att få kunnig personal och omsättningen på arbetskraften är stor. Sysselsätningssituationen på Island är nämligen bra, varför det är lätt att byta arbetsplats och Posten hör av någon anledning inte till det populäraste arbetsplatserna. En av förklaringarna kan vara att lönen i allmänhet anses som låg.

Till sist ett semestertips åt alla er som tröttnat på Spaniens, Italiens och Grekland solkuster – res till Island, till landet som är annorlunda och värd en oförglömlig semester.



Naturvyerna är mäktiga och oförglömliga för var och en som besökt "sagornas ö" Island.

Postturer till och från Reykjavík 1929.

För kalenderbitare kanske denna lista över postförande fartyg kan vara av intresse. Jag fick för flera år sedan från en av våra medlemmar, tyvärr minns jag inte vem. Förlåt snälla du!!!

Den visar i alla fall att år 1929 avgick såväl som ankom det till Reykjavík postförande fartyg så gott som varje dag. Listan ger också en bra bild över de fartyg som trafikerade Ísland på den tiden.

Póstaáætlanir fyrir Reykjavík

Apríl og maí 1929.

Póstar fara frá Reykjavík		Póstar koma til Reykjavíkur	
Apr.	2. Brúarfoss vestur og norður um til Leith og Kaupm.hafnar.	Apr.	2. Esja austan um úr hringferð.
—	3. Suðurland til Borgarness.	—	2. Lyra frá Noregi.
—	4. Lyra til Noregs.	—	4. Suðurland frá Borgarnesi.
—	4. Goðafoss til Hull og Hamb.	—	12. Nova norðan um frá Noregi.
—	6. Esja austur um í hringferð.	—	13. Suðurland frá Borgarnesi.
—	12. Norðan- og vestanpóstur.	—	13. Gullfoss frá K.höfn og Leith.
—	12. Suðurland til Borgarness.	—	14. Ísland frá K.höfn og Færeyjum.
—	15. Suðurland til Breiðafjarðar.	—	14. Selfoss frá Hamborg og Hull.
—	15. Nova norður um til Noregs.	—	15. Botnia frá Leith.
—	16. Ísland til Akureyrar.	—	16. Lyra frá Noregi.
—	17. Botnia til Leith.	—	19. Esja vestan um úr hringferð.
—	17. Gullfoss til Breiðafjarðar.	—	19. Suðurland frá Breiðafirði.
—	18. Austanpóstur.	—	21. Norðan- og vestanpóstur.
—	18. Lyra til Noregs.	—	21. Austanpóstur.
—	19. Selfoss til Hull og Hamborgar.	—	21. Suðurland frá Borgarnesi.
—	20. Suðurland til Borgarness.	—	21. Gullfoss frá Breiðafirði.
—	23. Esja vestur um í hringferð.	—	22. Ísland frá Akureyri.
—	23. Gullfoss til Leith og K.hafnar.	—	26. Suðurland frá Borgarnesi.
—	24. Ísland til Færeyja og K.hafnar.	—	28. Dr. Alexandrine frá K.höfn og Færeyjum.
—	26. Suðurland til Borgarness.	—	28. Goðafoss frá Hamborg og Hull.
—	30. Dr. Alexandrine til Akureyrar.	—	29. Botnia frá Leith.
		—	30. Lyra frá Noregi.

Aukaskip frá Eimskipafjelagi Íslands kemur frá Kaupmannahöfn í aprilmánuði til Reykjavíkur og fer þaðan vestur og norður um land.

Maí	1. Botnia til Leith.	Maí	1. Suðurland frá Borgarnesi.
—	1. Suðurland til Borgarness.	—	6. Dr. Alexandrine frá Akureyri.
—	2. Lyra til Noregs.	—	6. Suðurland frá Borgarnesi.
—	2. Goðafoss vestur og norður um til Hull og Hamborgar.	—	7. Esja austan um úr hringferð.
—	5. Norðan- og vestanpóstur.	—	7. Brúarfoss norðan um frá K.höfn og Leith.
—	5. Suðurland til Borgarness.	—	9. Suðurland frá Borgarnesi.
—	8. Dr. Alexandrine til Færeyja og K.hafnar.	—	12. Austanpóstur.
—	9. Austanpóstur.	—	12. Ísland frá K.höfn og Færeyjum.
—	9. Suðurland til Borgarness.	—	13. Botnia frá Leith.
—	9. Brúarfoss til Leith og K.hafnar.	—	13. Selfoss frá Hamborg og Hull.
—	11. Esja austur um í hringferð.	—	14. Norðan- og vestanpóstur.
—	13. Suðurland til Borgarness.	—	14. Suðurland frá Borgarnesi.
		—	14. Lyra frá Noregi.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — 14. Island til Akureyrar. — 15. Botnia til Leith. — 16. Suðurland til Borgarness. — 16. Lyra til Noregs. — 17. Selfoss til Hamborgar. — 18. Suðurland til Breiðafjarðar. — 18. Gullfoss til Stykkishólms og Flateyjar. — 20. Nova norður um til Noregs. — 22. Island til Færeyja og K.hafnar. — 22. Gullfoss til Austfjarða og K.hafnar. — 25. Suðurland til Borgarness. — 28. Esja vestur um í hringferð. — 28. Dr. Alexandrine til Akureyrar. — 30. Norðan- og vestanpóstur. — 30. Austanpóstur. — 30. Suðurland til Borgarness. — 30. Lyra til Noregs. | <ul style="list-style-type: none"> — 15. Gullfoss frá K.höfn og Leith. — 16. Suðurland frá Borgarnesi. — 17. Nova norðan um frá Noregi. — 20. Island frá Akureyri. — 20. Gullfoss frá Flatey og Stykkishólmi. — 23. Suðurland frá Breiðafirði. — 23. Esja vestan um úr hringferð. — 25. Suðurland frá Borgarnesi. — 26. Dr. Alexandrine frá K.höfn og Færeyjum. — 27. Botnia frá Leith. — 28. Lyra frá Noregi. — 30. Goðafoss frá Hamborg og Hull. — 31. Austanpóstur. — 31. Suðurland frá Borgarnesi. |
|---|--|

Póstbílaferðir frá Reykjavík

1. Til Hafnarfjarðar daglega kl. 3 síðdegis; frá Hafnarfirði kl. 1 síðdegis.
2. — Sandgerðis á þriðjudögum, fimtudögum og laugardögum kl. 10 árdegis og til baka kl. 3 síðdegis sömu daga.
3. — Grindavíkur á fimtudögum kl. 3 síðdegis.
4. — Reynivalla og Brautarholts á föstudögum kl. 1 síðdegis.
5. — Álafoss gengur póstbill daglega.

Á virkum dögum er brjefapóststofan opin frá 10—18 og böggla póststofan frá 10—17. Á helgidögum er aðeins brjefapóststofan opin frá 10—11, og tekur á mót öllum sendingum.

Brjef eru borin út í Reykjavík tvisvar á dag, kl. 9 og 15, en á sunnu- og helgidögum kl. 9.

Frímerki eru seld alla virka daga kl. 9—20 og kl. 10—11 á helgidögum. Aðgangur að pósthólfum er kl. 8—22 alla daga.

Frímerkið brjef yðar efst í hægra horni utanáskriftarmegin!
 Afhendið póstsendingar yðar tímanlega til flutnings!
 Á ábyrgðarsendingar ætti ávalt að setja nafn og heimili sendanda!
 Gætið þess, að búa vel um böggulsendingar, svo að innihaldið hvorki glatist, skaddist nje eyðileggi aðrar sendingar í póstinum!

BÍLPÓSTUR

Som samlare av "Annorlunda makuleringar av ísländska frimärken samt brev i, till och från Ísland", har jag länge, utan framgång, sökt den ovanliga stämpeln **BÍLPÓSTUR**.

Glädjen var därför stor, då jag i London av alla platser, och av en íslänning dessutom, fick möjlighet att förvärva en postförskottsavi, visserligen med den vanligaste BÍLPÓSTUR-stämpeln, den som användes i Reykjavík, men ändå. Att paketet, för det rör sig om ett paketavi, var sänt till Stykkishólmur som ligger i en av de syslor som jag specialsamlar, gör ju inte avin sämre.

Det var spännande att vid hemkomsten kunna kontrollera om portot var det rätta, vilket det borde vara med tanke på att frimärkena var ditklistrade av postens personal. Med hjälp av diverse portotabeller har jag sålunda lurat ut följande:

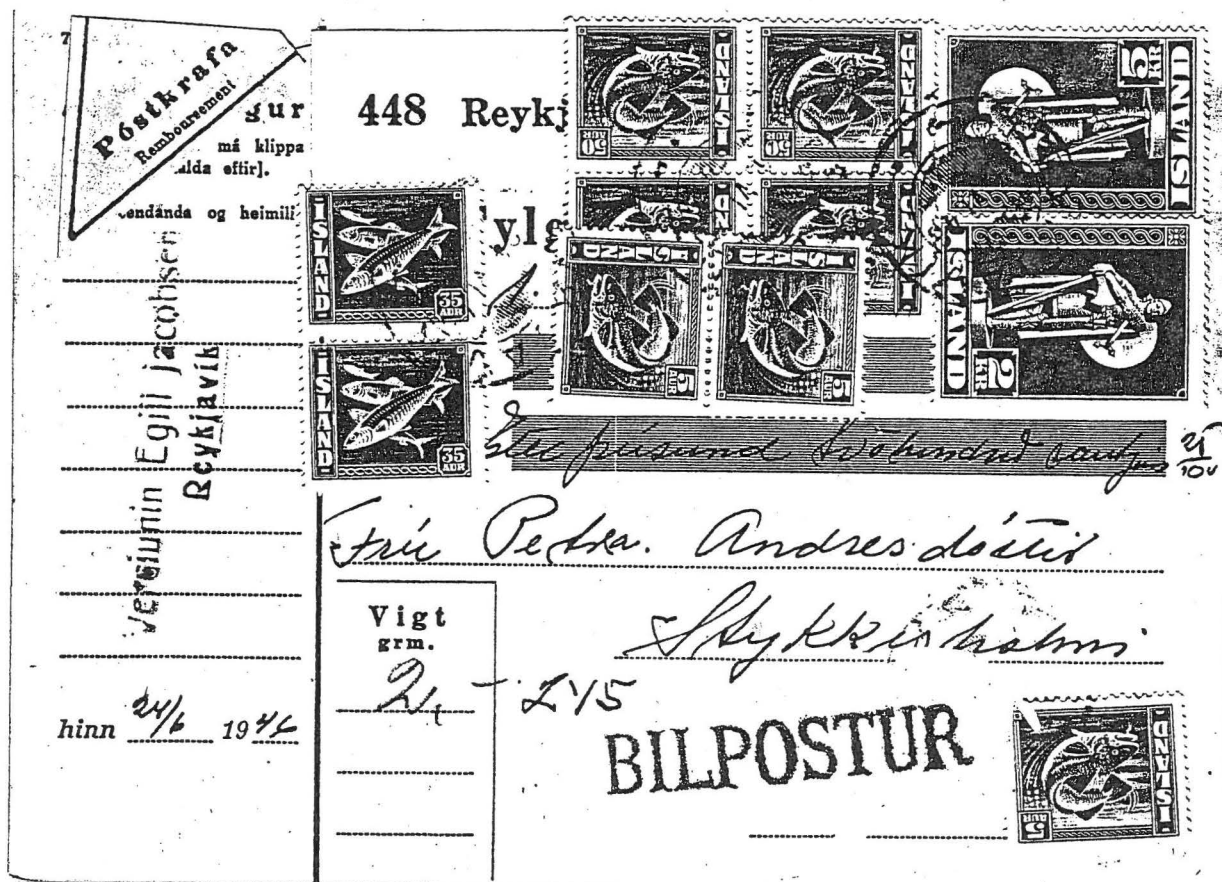
Postförskott om 1 217,25 kr, avsänt med postbuss från Reykjavík 14/4 1946 till Stykkishólmur. Stämplat med Reykjavíks BÍLPÓSTUR-stämpel. Korrekt porto för postförskott upp till 1 300 kr under perioden 15/11 1941 - 30/9 1947: Postförskottsavgift upp till 100 kr, 150 aur + 30 aur per 100 kr. därutöver (12 x 30 aur.) = 360 aur + paketporto för busspaket upp till 3 kg, 475 aur. = tillsammans 150 aur. + 360 aur. + 375 aur = 985 aur.

Bingo, precis vad postpersonalen klistrat dit!

Det här med BÍlpóstur är inte mycket känt inom ísländsk filateli och mycket litet finns på pränt. Det enda jag kunnat finna härstammar från katalogen till Nordia 94 i Århus, där Ólafur Elíasson snuddar vid ämnet i en större upplagd artikel om de ísländska posttaxorna. Därifrån har jag knyckt följande:

Att sända post per buss hade så sakta påbörjats under 1920-talet. Efter hand som vägnätet förbättrades utökades posttransporterna succesivt. Från och med 1/1 1933 introducerades speciella portosatser för dessa transporter. Den extra BÍlpóstur-taxan lades då till bas-taxan för transport med kustfartyg. BÍlpóstur-taxan var från början 5 aur. per 50 km. och den var i bruk fram till 14/11 1942. Efter detta infördes fasta portosatser för olika viktklasser oberoende av avstånd

Jag vill i sammanhanget också passa på att nämna att jag fortlöpande söker de övriga BÍLPÓSTUR-stämplarna som var i bruk. Jag vet dock inte var, då det inte finns något att läsa om dem och är sålunda spekulant om någon har något att sälja.



ARINBJÖRN HERSIR

På egendomliga vägar fick jag för något år sedan tag i nedanstående brefspjald med bilden av ett isländskt fartyg. Men vad var det för fartyg?? Starkt ljus och mitt starkaste förstoringsglas till trots, kunde jag endast tyda det sista ordet i namnet på henne, nämligen "Hersir".

Vad gör man då? Jo man sänder helt enkelt kortet till vår specialist på området, "Jakob Arrevad" för ett utlåtande. Han brukar vara försedd med både bilder och tabeller över de isländska fartygen. Svaret kom också omgående:

Kære Per Olov

Upplysningar om Island, isländska fartyg m. m. är ofta i sig själv spännande och det gäller också ditt innehav av vykortet som jag härmed returnerar.

Svaret på din fråga har jag funnit i ett kopiematerial som jag fått av Johnny Pernerfors - kopior av en samling fotografier av fartyg, som han köpte i Forum i København.

Tack vare detta "svenska material" kan jag tala om för dig att fartyget heter Arinbjörn Hersir. Jag vet inte vad RE 1 står för, men jag tror det är fartygets igenkänningsbokstäver.

Jag har inga andra upplysningar om fartyget, men det är nog ett kustfartyg som förutom frakt också haft med post, men jag har inga registreringar av brev eller andra försändelser.

Johnnys lista över fartyg till och från Reykjavik är mycket intressant, då den tillfogar ytterligare ett namn på postbefordrande fartyg, "Suthurland", som jag inte kände till förut. Därutöver finns där nyttiga upplysningar om reglementen av postbefordran med fartyg.

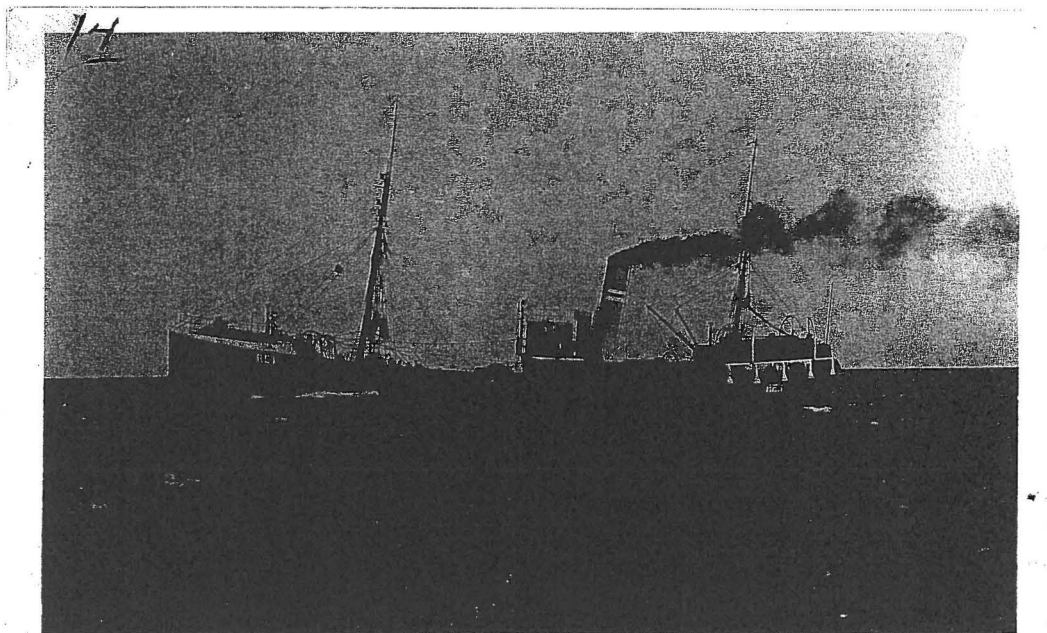
Många vänliga hälsningar

Jakob

Se där!! Jag fick inte bara fartygets namn, utan också reda på att det varit postförande. Att sedan filuren Johnny också hade ett finger med i spelet är ju bara vad man kunde ha väntat sig!

Men hur är det? Har ingen medlem något brev eller kort som befordrats med detta fartyg?? Ta och gå igenom byrålådorna och leta fram det material som brukar finnas där!! Kanske finns det ett brev med anteckningen "Arinbjörn Hersir". Är i så fall tacksam för en kopia.

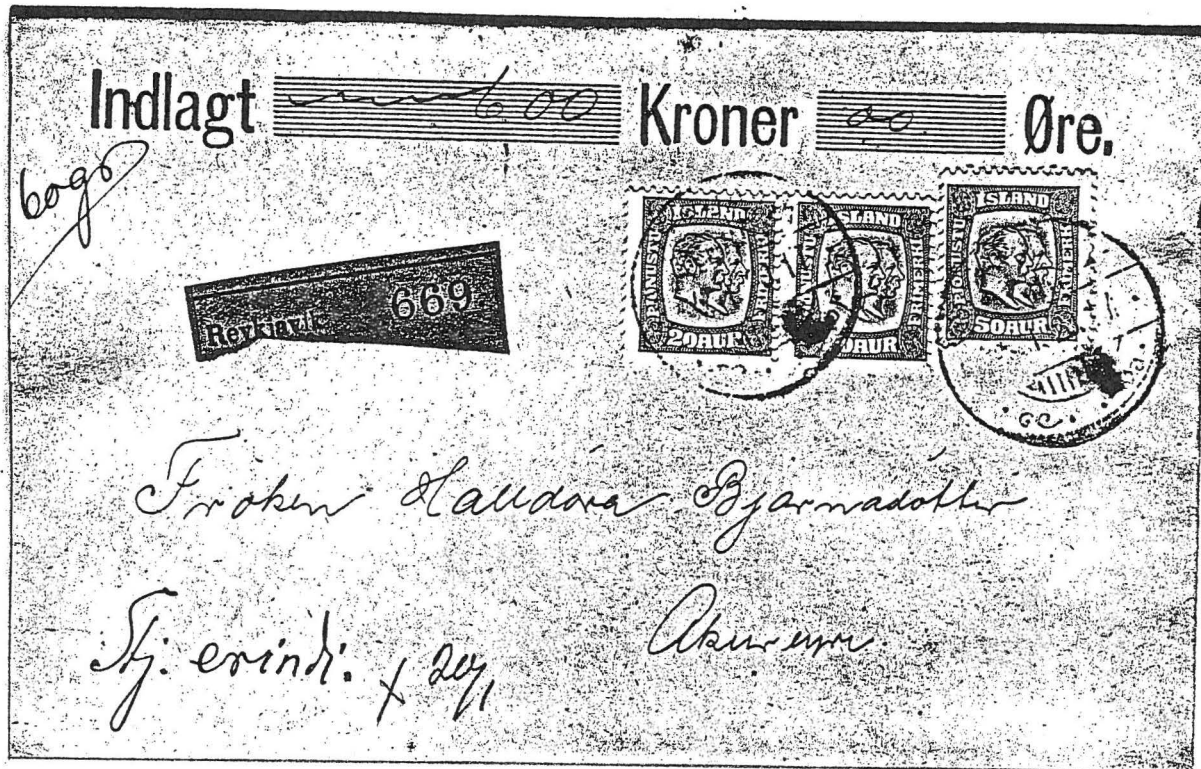
Kan inte RE 1 stå för Reykjavik 1??



Ibs Julebrev

Även detta år har jag nöjet att presentera ett "Julebrev" från Ib Chock. Denna gång skriver han om ett tjänstebrev, innehållande pengar, och mottagare är ingen mindre än "Halldora Bjarnadóttir", om vilken jag tidigare skrivit i Rapporten och Filatelisten.

Ib har, på sitt oefterhärmliga sätt skrivit ihop en historia som dels visar hans stora kunskaper om de isländska emissionerna dels om de fartyg som förde frimärkena till Ísland samt dessutom fantiserat ihop en historia om hur det hela kunde ha gått till.

Skomaker, bli ved din lest!

Dette ordtaket renner meg i hu når jeg ser hvilke reaksjoner mine uskyldige og naive spørsmål om islandske portotakster førte til.

Jeg mener vel selv at jeg er rimelig oppegående når det gjelder spesialområdet mitt, brotype-stemplene, men når vi kommer til temaet portotakster er jeg nok en liten spurv.

Men ingenting er bedre enn reaksjoner på det man skriver, så takk til Anker, Brian, Kaj og andre som har skrevet.

Nå har det seg slik at jeg solgte disse originalbrevene på Göteborgsauksjonen(!), slik at det må være den nye eieren som kommenterer akkurat disse brevene.

Men jeg er temmelig sikker på at det største problemet er løst når vi tar hensyn til lokalporto og julebrev som gikk som trykksaker.

Jeg har imidlertid mange flere brev fra denne tiden (1960 – 70 –årene), og selv om de aller fleste er korrekt frankeret, er det fremledes en del som er som så. Eksempelvis er julebrev i lukket konvolutt frankeret som trykksaker, og brev fra Hafnarfjörður og Kópavogur til RVK frankeret som lokalbrev, men det siste er kanskje korrekt?

Et spørsmål til eksperterne denne gang blir derfor; Hvilket eller hvilke områder omfattes av lokalporto? Skulle brevet bare sendes innenfor hovedstadens grenser, eller var området større? Gjaldt ordningen andre byer enn RVK?

Eivind.

Ja, kan någon hjälpa Eivind med hans frågor?

Och förlåt snälla Eivind om jag återigen "försvorskad" ditt inlägg men du skrev ditt brev med så stor stil att jag var tvungen att skriva om det för att få plats.

sekr.

EN VÆRDIKUVERT ELLER EN LØNNINGSDIENST.

Så blev det trods alt alligevel til endnu et julebrev til vennerne i Stockholm - det er måske snarere et nytårsbrev, da det er stemplet den 4.1.20. kl. 17. Stemplet er REYKJAVÍKS store B1d (R17) der var i brug fra 4.1.17 - 1931 - det var altså stemplets 3 års fødselsdag. Bagsiden bærer AKUREYRIs B2c1 ankomststempel 20.1.20. Stemplet er som sædvanlig snavset og udtværet. Læg iøvrigt mærke til, at nogle posthuse - f.eks. Isafjörður - altid har rene og klare stempler, medens man andre steder som her i Akureyri ikke lagde særlig vægt på dette.

Værdibrevet har, som det skal, 2 laksegl på lukkeklappen og i disse står RIKSFÉHIRÐIR hvilket her oversættes til Statskassereren/Finanskassen. Dette er altså et STATSTJENESTEBREV med en påskrift i nederste venstre hjørne Stj.erinö som siger Statsærinde/Statsanliggende.

Brevet vejer 60 gram (2. vægtklasse) og koster 30 aur, og da det er et pengebrev yderligere 10 aur pr. 100 kr. i forsikring = 60 aur = ialt 90 aur. Porto var netop få dage før nedsat, - efter den berømte dobbelttakst-periode, - fra 40 aur for brevet i 2. vægt, medens gebyret for forsikring - 10 aur pr. 100 kr - ikke var ændret.

Frimærkerne er TJENESTEMÆRKER - parstykke af 20 aur og enkeltmærke af 50 aur To Konger med de smukke farver grøn/grå og lilla/grå. Mærkerne hører til 1907-udgaven og er begge trykt i et oplag på 1000 ark. 500 ark af hver er sendt med "Kong Helge" fra København den 12.05.07 og de sidste 500 ark af hver er sendt med "Esbjerg" fra København den 16.06.07. Facit opgiver et oplagstal for 50 aur til 700 ark, og det er der en naturlig forklaring på, idet man i 1943 overtrykte 300 ark med "ORLOF".

Tjenestemærker var i brug i Island allerede fra starten af frimærkeperioden i 1873, men anvendelsen af disse ebbede langsomt ud op mod og under 2. verdenskrig - for helt at ophøre den 1. januar 1947, da mærkerne blev trukket tilbage.

De sidste tjenestemærker som udsendtes var Pjónusta overtryk på almindelige postfrimærker 7 og 10 aur Chr.X og 50 aur To Konger henholdsvis 1000 - 1500 og 500 ark og de kom den 7.12.1936. - og så kan man spørge hvorfor overtrykte man 500 ark af 50 aur To Konger med Pjónusta, når der i 1943 var mindst 300 ark af det gamle 50 aur tjenestemærke på lager?

BREVET er som nævnt et pengebrev med et indhold på 600 Kroner og oo Øre, og det er adresseret til Frøken Halldóra Bjarnadóttir i Akureyri. Hun var indtil 1918 skolebestyrer på skolen der, og jeg tror de 600 kr. er hendes pension for en hvis periode, hvor længe ved jeg ikke - og så kan man igen spørge, hvorfor en skolelærer fik pengene fra staten og ikke fra den lokale administration?

Lad mig da som så mange gange før kaste mig ud i vilde gætterier og "historier". Vi er i 1920. Det er januar med bidende kold vinter. Højt mod nord går en pige og venter på at få sin løn. Et brev med den store sum af 600 kr. ligger klar i Hovedstaden. Det sendes med et skib, der anløber mange havne undervejs, og det varer hele 16 dage før det når frem til byen på nordlandet. Skibet er sikkert S/S Sterling, der blev købt i Sverige af det Islandske Ministerium i 1917. Det gik i kystfarten - befragtet af Eimskip - til 1922, hvor det forliste i indsejlingen til Seydisfjörður. Alle i byen har i mange dage spejdet efter skibet, - de ved det skal komme.

Frøkenen har også stået der og hoppet i kulden - og nu lægger Sterling endelig til kaj. - Hun springer afsted til posthuset for at få sit brev. Postmesteren konstaterer sagligt, at det drejer sig om et statsanliggende og sætter et kryds og datoen 20/1 efter påtegningen. Assistenten når lige at smække byens ankomststempel på bagsiden, inden Halldóra løber væk med sin "Lønningspose" - og derfor har brevet ingen stempler om "Tilkynnt" eller "Itrekad".

I januar 1920 var Halldóra Bjarnadóttir 47 år - hun døde i 1981 - 108 år gammel.

Den 4. januar 1920 var selvfølgelig en mandag og den 20. en onsdag og det er ganske vist. IB.

Dansk Ostindien Vad är det?

Min berättelse om Dansk Ostindien och Tranquebar fortsätter här från år 1753 och fram mot sekel-skiftet 1700-1800-tal. Om hur danskarna för att förhindra kolonins förfall satte in en norrman med hårda nypor, men att inte heller det hjälpte, då affärerna gick allt sämre. Vidare om danskarnas försök att kolonisera den av malaria hårt drabbade ögruppen Nicobarerna samt lite allmänt om det dagliga livet i Tranquebar i slutet av 1700-talet. Från den här tiden har jag också hittat ett brev, något som kanske gör den här artikelserien lite intressantare för vår kära läsekrets.

Tranquebar efter 1753

Tranquebars handel och förfall kunde inte rättas till på kort tid. Det hade Tranquebars råd förklarat för kapten Sievers, när han gick ombord på sitt fartyg för att återvända till Köpenhamn. När denne kastade en sista blick på Tranquebar, som sakta försvann i havet tänkte han kanske tillbaka på vad han under sin tid där uträttat? Ett synbart resultat var de danska soldaterna, men deras antal hade av sjukdomar, reducerats till hälften. Några framgångar i Bengalen hade ännu inte inrapporterats, några oegentligheter i räkenskaperna hade han inte funnit och åt Tranquebars befolkning, i hans tycke, sorglösa leverne, hade han inte lyckats att göra något.

I november 1753 beslöt direktionen i Köpenhamn att ersätta Hans Bonsach. Den nye guvernören i Tranquebar blev Hans Georg Krogh, en 34-årig norrman från Bergen. Utbildad till dansk sjöofficer hade han under flera år seglat på Ostindien för det Holländska Ostindiska Kompaniet. Direktionen hade utarbetat helt nya instruktioner åt Krog. Han fick i det närmaste fria händer att omstrukturera och omplacera folk inom rådet i Tranquebar, något som han också gjorde med ganska hårda nypor.

Inte bara inom rådet, utan även på andra befattningar gjorde Krog avskedanden och omplaceringar. En åtgärd var att avskeda hela styrkan av sepoys, (infödda soldater) och ersätta dem med ett kompani sepoys utbildade av fransmännen, som var mer väldisciplinerade och framför allt krigsvana, beroende på de ständiga krigen i Indien mellan engelsmän och fransmän.

Krog skaffade sig, på endast några få månader, så gott som hela befolkningen till fiender. Flera av de gamla Tranquebarfamiljerna som såg sina förmånliga situationer i staden raseras, hotade med att åka hem. Krog gav sitt godkännande till detta då han ville få ut nya, och av det tidigare Tranquebar opåverkade familjer till kolonin. Till skillnad från tidigare guvernörer uppmanade han också dessa att medföra hustru och barn till kolonin. Detta för att försöka förhindra indiska ingiften i den danska tjänstemannastaben.

Han tog också itu med renoveringen av Dansborg, där han nu tog sitt kvarter, allt enligt instruktionerna. De tidigare guvernörerna hade inte bott på Dansborg utan istället haft egna, betydligt bekvämare, hus ute i staden. Dansborg hade således förfallit och såg, enligt Krog, mest ut som en svinstia. Han tog även itu med att slå silvermynt, något som redan Sievers haft tillstånd till, men som uppenbarligen "glömts bort". Dessa så kallade "royaliner" kom strax i omlopp i Tranquebar via de danska köpmännen. Dessutom planerade han att lägga "Nicobarerna", en ögrupp som de danska skeppen passerade på sina resor mellan Tranquebar och Sumatra, under den danska kronan.

Om Krog var hård mot danskarna, så försökte han hela tiden att stå på god fot med den inhemska befolkningen, då han väl förstod att utan deras hjälp skulle Tranquebar stå sig slätt, både med arbetskraft och förnödenheter. Han tog genast itu med att rätta till tidigare tjänstemäns misstag gentemot dem. Det indiska kastsystemet var för européerna svårbegripligt och interna stridigheter mellan kasterna var legio.

Åren 1754 – 1756 var svåra missväxtår och ris-priserna sköt i höjden med åtföljande matbrist. Tranquebars kassakista var tom och efter tre års missväxt fanns i staden varken mat eller pengar till att förse de två fartyg som sänts ut från Danmark med returfrakter. Även de av Krog påbörjade fästningsarbetena hade måst avstanna.

De ständiga krigen, dels mellan England och Frankrike men även smågruffen mellan Tranquebar och naiken av Tranjore hade även utarmat den kringliggande landsbygden. Den svåra penningbristen och kraven från direktionen i Köpenhamn gjorde att Krog 1756 begärde avsked från sin post, något som dock förvägrades honom. År 1758 begärde han avsked på nytt, hävdande att han inte längre hade pengar till sitt dagliga bröd. Krog hade inte, som tidigare guvernörer, skott sig på Tranquebars bekostnad och hela hans tidigare förmögenhet var nu förbrukad. I oktober 1758 beslöt direktionen att hemkalla Krog. Dennes efterträdare P.H. Meier, som själv sökt posten, dog dock på utresan 1759 och till interimsguvernör utsågs då C. F. Höyer.

Under tiden hade engelsmännen i grund besegrat fransmännen både till lands och till sjöss. Tranquebar översvämmades nu av franska officerare som sökte båtlägenhet till hemlandet. En ny guvernör, Forch, hade installerats 1760, men han dog efter endast ett år på posten. Dagen efter hans begravning intog den då 33-årige Hermann Abbestée platsen som guvernör i Tranquebar.

Han hade anlänt till staden 1752, var släkt med ledande köpmannahus i Köpenhamn och kände väl till förhållandena i Tranquebar. Abbestée blev, i motsats till Krog, en aktad och av befolkningen välsedd guvernör. I samband med hans tillträde, beslöts att rådet i Tranquebar endast skulle bestå av två man, Abbestée och dennes second, Falk.

Tranquebar kom i början av 1760-talet i skuggan av Bengalen då direktionen beslöt att satsa mer på Frederiksnagore, beroende på att returfrakterna de senare åren från Tranquebar varit dåliga. Tillbakagången blev än större då man beslöt att endast sända ut ett fartyg per år till Indien.

De indiska koloniernas räkenskaper under 1750-talet var heller ingen uppiggande läsning för aktieägarna. Kompaniet sände, fram till 1764 ut 650 000 rd. enbart till upprättande av nya loger samt till underhåll av Tranquebar. Likväl redovisades under perioden ett årligt underskott på mellan 20 – 30 000 rd.

Redan från 1765 diskuterades i Köpenhamn radikala ändringar för handeln med Indien. Under tiden koncentrerades handeln till Bengalen, men då även den verksamheten gav dåligt utbyte beslöt man 1770, att än en gång ändra inriktning och att inskränka handeln. Tranquebar blev nu åter stapelplats för all dansk handel i Indien. För Tranquebar innebar detta att man återtog sin gamla position som mest betydande i Indien. Utöver prestige är det tvivelaktigt om man i Tranquebar lade någon stor vikt vid detta. Tranquebar var och förblev, med sitt enda skepp per år, en liten och obetydlig handelsplats. Befolkningen väntade sig ingen stor hjälp från hemlandet och inrättade sig därefter. Kompaniets intressen skulle naturligtvis tillvaratas, men staden skulle försöka leva på vad den och dess ombyggd kunde producera i form av varor och tjänster.

Nicobarerna 1756 - 1768

Den Nicobarska ögruppen var på 1700-talet väl känd av alla de sjöfarande europeiska nationerna. Öarna ligger i den södra delen av Bengaliska bukten, strax nordväst om Sumatras nordspets. Då och då sökte här europeiska skepp skydd undan stormar och en viss handel uppstod mellan besättningarna och de vänliga infödingarna. Inga andra nationer hade tidigare slagit sig ner här, mest beroende på det osunda klimatet, innan danskarna 1753 övervägde möjligheterna.

Nicobarerna består av 19 öar, alla inte bebodda. De är bevuxna av tät, tropisk regnskog och befolkningen levde av ett primitivt jordbruk och bodde i hyddor på pålar.

Planer på att kolonisera Nicobarerna uppkom redan på kapten Sievers tid 1752. År 1754 beordrade så direktionen i Köpenhamn rådet i Tranquebar att upprätta en loge på Nicobarena. Guvernör Krog ställde omedelbart en expedition på benen och den 8 september 1755 avseglade två skepp mot Nicobarerna. Ombord fanns, förutom ca. 50 soldater, hantverkare av olika slag.

Danskarna mötte inget som helst motstånd och den 1:a januari 1756 kunde Danebrogen hissas över den nya kolonin, som fick namnet "Nya Danmark", på ön Stora Nicobar. Chef blev löjtnant Tanek. Hela ögruppen döptes av danskarna om till Frederiksöarne.

Till Tranquebar inlöpte emellertid, efter några månader, uppgifter om att tillståndet i den nya kolonin var dåligt. Alla hade varit sjuka och många hade avlidit. Kolonisterna menade att klimatet var orsaken till alla sjukdomar. Löjtnant Tanek önskade, i ett brev 1756, att få flytta kolonin till en annan plats.

I slutet av 1756 sändes så två skepp till den nya kolonin. Där möttes de av en sorglig syn. Endast en handfull danskar hade överlevt och även bland indierna var tillståndet uselt. Man bestämde då omgående att lämna Nya Danmark och den 20 september anlände man till ön Kamorte, som ansågs ha ett för européer bättre klimat och som inte heller var så tätt skogsbevuxen. Men inte heller här var klimatet det rätta. Innevånarna var också fientligt inställda till nykomlingarna och 1757 överfölls de fåtaliga danskarna, som då övergav platsen och flydde på sitt skepp.

Expeditionerna till Nicobarena och de första försöken att upprätta en ny koloni där hade kostat så mycket, både i pengar och människoliv, att det inte ens var värt att kalla det ett kolonisationsförsök.

Först 1768 gjordes ett nytt försök under ledning av Gottlieb Voelker. Denna valde en annan ö, Nancovry, och förlade sin koloni mitt emellan två infödingsboplatser, med den baktanken att det där förmodligen var sundare klimat än på obebodda platser, en nog så riktig iakttagelse. De nya kolonisterna fick sålunda bättre livsbetingelser än de tidigare, även om klimatet även på Nancovry var besvärligt, speciellt för européer. Av dessa infödingar fick danskarna senare veta att deras tidigare boplatser på Kamorte var mycket osund. Voelker besökte också den gamla kolonin, men endast efter 9 år kunde man med yttersta svårighet finna den plats där danskarna gjort sina första, bittra erfarenheter av Nicobarerna.

Den indiska handeln 1765 – 1776

Handeln på Indien var en ständig oroskälla i Köpenhamn. Upprättandet av nya loger och underhåll av desamma gick till stor summor och handeln på Indien gav betydligt sämre resultat än den på Kina. Till Kina utsändes vare år två skepp som återvände med goda laster.

Inga som helst tankar på att lägga ned handeln på Indien fanns dock, därtill såg man att både engelsmän och holländare tjänade alltför stora pengar på sin indiska kolonier. Därför försökte man att med nya guvernörer, som t. ex. Krog, ersätta mindre driftiga som Meier och Bonsach. Man böjde sig också för tjänstemännens krav på högre löner, men inget hjälpte. Ingen kunde heller, med säkerhet, föregripa de olika guvernörernas lämplighet för sin post. Istället tvingades man i Köpenhamn att lita på de utländska guvernörernas, Demarchis och Casanoves förklaringar, att de dåliga affärerna berodde på dåligt stöd från hemlandet, avseende både fartyg och kapital. Direktionen avvisade dock kategoriskt kraven om mer pengar och menade att en koloni som inte ens kunde skaffa fram en ordentlig returfrakt per år, knappast förmådde att skaffa fram varor till två.

Kompaniets handelsrättigheter och monopol på handeln med Indien som upprättades 1732 och som gällde i 40 år, var nu inne i sitt slutskede. 1772 skulle de uppgöra att gälla. Starka krafter var i gång för att få dem förnyade. Kommerskollegium önskade däremot att handeln på Indien skulle bli fri och 1772 öppnades handeln på Indien, men inte på Kina, för privata intressenter.

År 1775 sändes de första privata skeppen ut till Tranquebar. Gratis kunde nu inte Kompaniet betjäna sina konkurrenter så länge man skulle underhålla kolonierna i Indien. Man kom därför överens om att de privata handelsmännen skulle betala 8 % av sitt aktiekapital till Kompaniet för att få använda sig av kolonierna. Kompaniets intresse av att behålla kolonierna minskade dock och 1776 övertog kronan alla Kompaniets territorier, egendomar och investeringar. Detta var till alla parter fördel. Om Kompaniet skulle ha behållit kolonierna, skulle man kunna sätta avgifterna så högt att privathandeln missgynnades. Å andra sidan såg Komp-

aniet helst att man slapp alla de administrativa problemen i Indien. Det må i sammanhanget nämnas att det var Kinahandeln som var den för Kompaniet mest lönsamma.

Finanser och förvaltning

När den danska kronan övertog kolonierna i Ostasien, var man helt på det klara med att handeln inte skulle ge något överskott. Men om man ville vara kvar i området var man tvungna att acceptera detta.

De intäkter som kolonierna inbringade bestod dels av det som jordbruket gav, samt de från handeln inkommande tullavgifterna. De förstnämnda låg ganska konstant på ca. 10 000 rd, tullavgifterna däremot kunde variera kraftig, beroende på krigs och kristider. Totalt rörde det sig om som mest 30 000 rd. per år.

Andra viktiga inkomster var statens monopol på alkohol. Det var t. ex. skatt på sprit, tobak, betel och tamarin. Speciellt beteln, som användes av den infödda befolkningen, gav stora intäkter.

En annan inkomstkälla var växling av mynt. I Tranquebar var den officiella valutan tranquebar-riksdaler, som var 10 – 25 % mindre värd än en dansk rd. Den användes i kolonins räkenskaper men inte av allmänheten. De mynt som dagligdags användes i Tranquebar var dels ”fanoen”, ett silvermynt varav det gick 12 på en rd., dels ”pagoder”, indiska guldmynt varav det fanns två olika: ”Porto-Novo-pagoderna” som var värd 29 fanoer och den något bättre ”stjärn-pagoderna” som var värd 32 fanoer. Dessutom fanns ett skiljemynt i koppar, ”kas”. Stjärn-pagoderna användes vid alla större affärer. Tjänstemännen och soldaterna fick alltid sin lön i fanoer. Kronan hade sitt finger med i alla växlingsaffärer och förtjänsten var ca. 5 %. Den kulminerade 1785 – 1786 då den tillförde kronan 3 325 rd. Denna inkomstkälla var inte unik för Tranquebar utan tillämpades i Indien på många platser och med ännu högre förtjänst.

Ytterligare en avgift som tillförde kronan pengar var malningsavgifter på säd. Den togs ut när säden såldes av odlaren till förbrukaren. Procentalet på var ringa, men inbringade ändå till kronan ca. 3 000 rd. årligen.

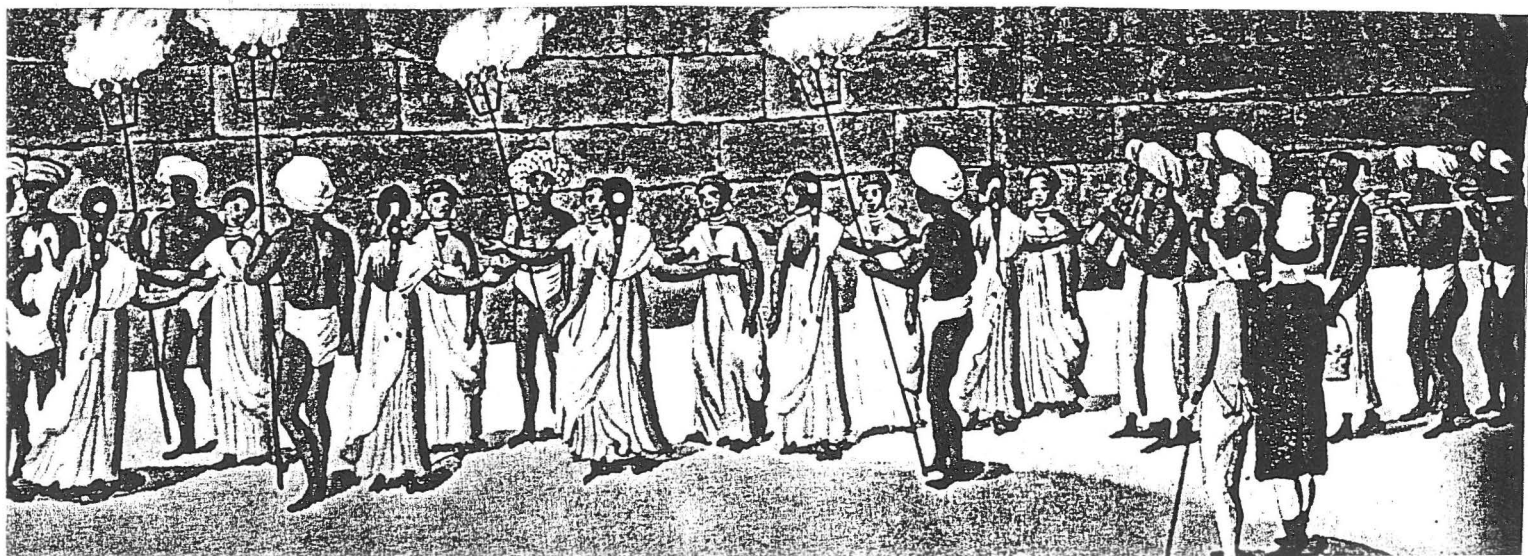
Befolkningen fick dessutom betala olika mindre avgifter. T. ex. avgiften på ilipoelin, som utvanns av frukter som liknar oliver. Den användes av européerna huvudsakligen som lampolja eller till smörjning av vagnshjul, men de infödda använde den även som föda. Trots att skatten var så hög som 75 %, tillförde den inte kronan mer än 500 rd. per år.

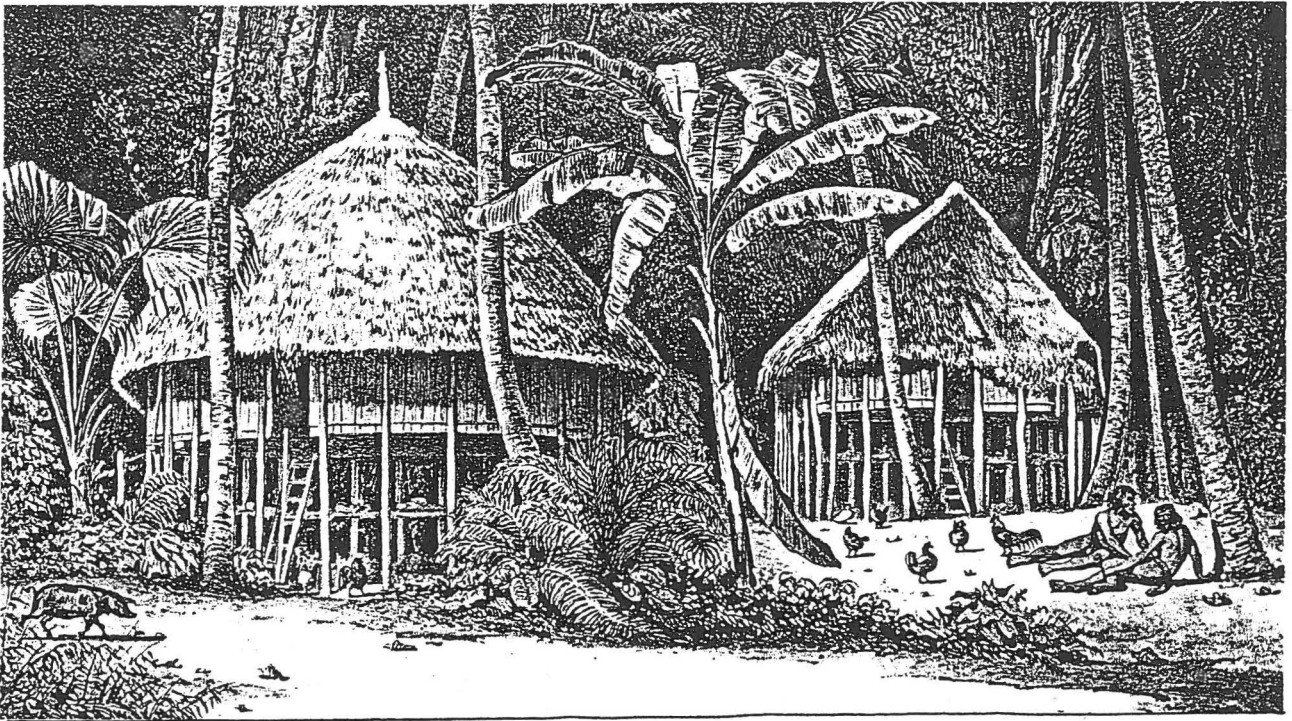
Naturligtvis fick de stackars bönderna även betala skatter på hus, jord och skörd, liksom fiskarna på sina fångster. Den vita befolkningen var däremot befriad från sådana direkta skatter.

På utgiftssidan fanns det årliga apanaget till den förre naiken, numera rajahan av Tanjore. Oförutsedda utgifter fanns alltid, t. ex. då man 1785 var tvungna att från invånarna skrapa ihop 25 000 pagoder eller 71 000 rd. som lösen till härföraren Hyder Aly, för att dennes trupper inte skulle invadera Tranquebar.

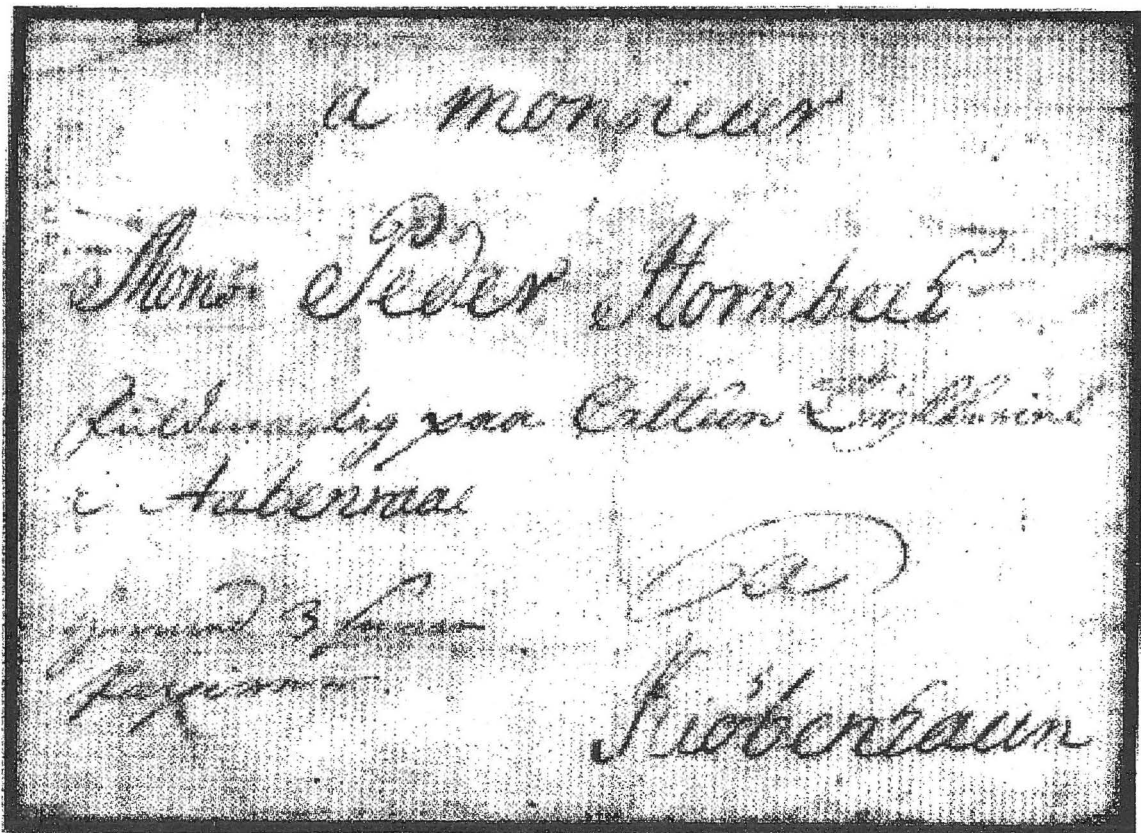
Staden gav således ett konstant underskott, medan Frederiksnagore, som tidigare endast varit en oroshärd, under de sista åren av 1700-talet synes ha klarat sig på egen hand och som då till och med gav ett litet överskott.

De övriga danska logerna vid denna tid i Porto Novo, Calicut, College, Balsore, Patna och Nicobarerna gav alla mindre underskott.





Urbefolkningen på Nicobarena var immuna mot den feber som härskade på öarna, men då de av naturen var ganska lata, var de inte lämpliga som plantagearbetare utan fick fortsätta att leva på det sätt som passade dem bäst, nämligen att inte göra något alls. Naturen försåg dem med allt de behövde. Att danskarna invaderade dem tycks inte ha berört dem särskilt mycket. Förmodligen visste de att naturen snart skulle ta ut sin rätt och att de på sikt skulle bli av med inkräktarna. De levde i stora kollektiv och bodde i hyddor byggda på höga pålar för att komma upp från de vilda djuren och den fuktiga och snåriga undervegetationen.



Detta är det tidigaste brev jag hittat i någon auktionskatalog. Det är sänt från Tranquebar och daterat den 13/1 1775 och är sänt till Mons. Peder Hornbeck i Kiøbenhavn. Om denne vet jag ingenting. Kanske någon av våra danska läsare kan upplysa om han hade något med Tranquebar att göra?

Blå Korset ???

I förra Rapporten hade jag med en artikel om den grönländska etiketten "DANMARK-IMUT".

Om den hade jag funnit en del information i en gammal "The Posthorn".

Här kommer en ny grönländsk etikett, utgiven till förmån för "Blå Korset", men det enda jag vet om Blå Korset är att det arbetar för TBC-offren i Grönland.

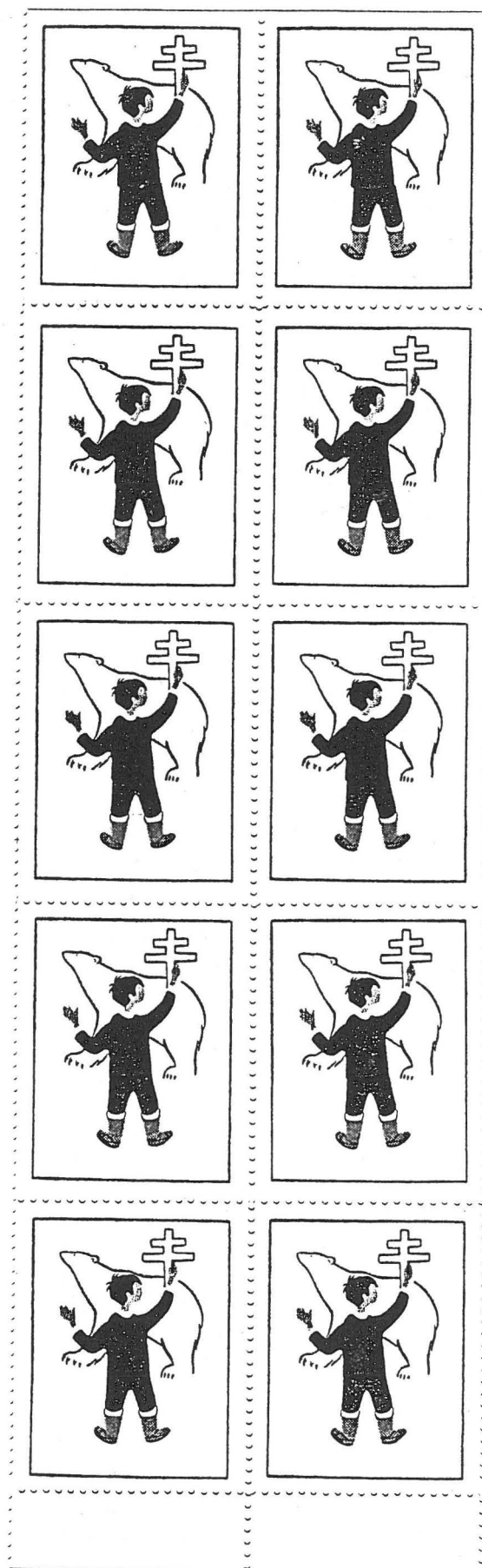
Den här etiketten, liksom DANMARK-IMUT, köpte jag för många år sedan från det Grönländska postverket, när det fortfarande låg kvar vid Rådhus-pladsen i København, som då portionerade ut dem till sina fasta kunder. Av DANMARKIMUT-märkena fick man bara köpa ett märke av varje, ett tre och ett fyrsidigt, men av Blå Korset-märkena fanns det tydligen fler kvar kvar, för där fick man köpa 10 st, varav två blev tresidigt tandade. Det rörde sig här, vad jag förstår, tydligen om restupplagor som man på detta sätt fick in en slant på genom försäljning.

Etiketterna är, som du kan se av bilden, enkelt gjorda, tryckta i en grönbå färg medan pojakens ansikte och händer är i gult. Byxor och hår är i svart.

De är tryckta i rader om 5, (uppifrån och ned) där det övre märket är otandat. Men hur många märken det fanns i arket vet jag inte.

Nu är det så att det ingenstans i Stockholm går att få några som helst uppgifter om detta Blå Korset. Jag har varit runt på alla de stora biblioteken för att finna något att läsa, men har överallt fått nekande svar. De trevliga bibliotekarierna har visserligen slagit i böcker och letat i datan, men inget står, konstigt nog, att finna.

Här kanske någon eller några av våra danska vänner kan hjälpa mig? Vet du något om Blå Korset i allmänhet och etiketterna i synnerhet så skriv en rad och berätta.



Möten i Stockholm

Möte 7/9 2000

Säsongens första möte samlade 11 medlemmar. en ny medlem invaldes i föreningen. Då information inkommit från Torshälla Frimärksklubb om att den arrangerar vårens Mälardalsträff den 31 mars 2001, diskuterades möjligheterna att avhålla ett landsortsmöte i samband med denna. Frågan hänsköts till styrelsen som skall undersöka om detta låter sig göras.

Sven Erik Åhgren, kassören i NORDIA 2000, meddelade att utställningen gått ihop ekonomiskt och till och med givit ett litet överskott om 8 000 kr.

George Sund berättade om ÅLEX 2000

Kvällens tema var ju nummerstämplar men då "den stränge", som kanske har den bästa samlingen i föreningen av dessa stämplor, inte kunde närvara denna afton, hade ordföranden i all hast ändrat temat till "Konungsförin til Íslands" och berättade om denna resa, där åtminstone en av hans hett åstundade "Två kungar" deltog. Han visade även kopior av vykort från denna resa.

Sture Hegland och Olle Svenningsson hade dock med sig sina nummerstämpelsamlingar, vilka noga studerades av de närvarande. Sture, som samlat dessa stämplor under många år, saknar endast 12 nummer.

Som lök på laxen vann sedan Sture båda närvarolotterierna.

Möte 5/10 2000

Stig Österberg hälsade de 12 tappra medlemmarna välkomna och föredrog dagordningen. Inga meddelanden eller rapporter denna dag. Däremot meddelade kassören att 8 medlemmar inte betalt årsavgiften för år 2000. Dessa kommer nu att strykas ur föreningen därest pengar inte inkommer snarast.

Vidare diskuterades det lotteri som vi tänkt oss avhålla under 40-års-jubileumsåret 2002 samt en eventuell auktion i samband med detta.

George Sund vann medlemslotteriet och Stig österberg vann kvällens tröstpris, varefter han läste om det isländska postverket ur en svensk posttidning.

Nummerstämpelauktionen denna kväll innehöll väl inte några större höjdare, men priserna gick ändå i höjden, ofta högt över de i nya Facit reviderade priserna. Vad manne bliva?? Dagens häften inbringade även den några kronor.

Möte 2/10 2000

Då vår ordförande på grund av operation i ett mera betydelsefullt organ "firade" från kvällens övningar fick vi klara oss utan hans fasta hand. 12 medlemmar slöt ändå upp, trots det något murriga vädret.

Vår "islänning, Hilmer Eliasson" förgyllde kvällen med att dela ut vackra brev med märken från förra årets serie med julnissar

Den av Föreningen planerade Íslands-resan i slutet av februari diskuterades livligt och en del anmälningar strömmade in. Även en ny eventuell resa till Bryssel och världsutställningen där diskuterades liksom en resa till Hafnia m ca. ett år.

George Sund ville till protokollet ha fört att en filatelistisk högskola i Stockholms Filatelistförening lokaler i Gamla Stan planeras och han ansåg att någon från Íslandssamlarna skall delta. Styrelsen får bestämma detta.

Leif höll sedan ett intressant anförande med bilder från sin samling isländsk militärpostbrev, bland vilka det finns en och annan pärla. Ett knepigt samlingsområde om vilket jag inte kan ett jota.

Nummerstämpelauktionen, som undertecknad fick sköta, nådde oanade höjder då några "bra" stämplor var med denna gång. "Den stränge" slickade sig om munnen!

Då vi denna gång inte hade några häften från Förbundet att leta efter rariteter i, fick föreningens material duga, dock med ganska gott resultat.

Föreningen Islandssamlarna och Islandsklubben i Göteborg.

Föreningen Islandssamlarna

Postgiro 40 29 57 - 5

Ordförande

Stig Österberg
 PI 1433
 136 91 Haninge
 Tel/Fax 08-500 341 46
stickan.island@swipnet.se

Sekreterare

Per-Olof Abrahamsson
 Söderberga Allé 38
 162 51 Vällingby 7
 Tel/Fax 08-687 02 26
olov.abrahamson@telia.com

Kassör

Leif Nilsson
 Södersvik 9074
 761 94 Norrtälje
 Tel/Fax 0176-420 85
Leif.A.Nilsson@telia.com

Islandsklubben i Göteborg

Postgiro 26 73 70 - 5

Ordförande

Johnny Pernerfors
 Draggensgatan 5
 418 77 Göteborg
 Tel/Fax 031- 54 88 78
pernerfors@swipnet.se

Sekreterare

Kaj Librand
 Dirigentgatan 2
 421 38 Västra Frölunda
 Tel 031- 49 23 49
sveriges.framsida@swipnet.se

Kassör

Lennart Engström
 Lyckegatan 4 G
 434 32 Kungsbacka
 Tel 0300 - 134 88
lennart.engstrom@post.netlink.se

Vem vänder jag mig till när jag har frågor rörande följande?

Medlemsansökan	Sekreteraren	Islandssamlarna/Islandsklubben-Kassören
Medlemsavgift	Kassören	Islandssamlarna/Islandsklubben
Rapporter	Kassören	Islandssamlarna
Text till Rapporten	Sekreteraren	Islandssamlarna
Adressändring	Kassören	Islandssamlarna/Islandsklubben
Auktioner i Rapporten	Kassören	Islandssamlarna
Auktioner i Övrigt	Ordförande	Islandsklubben

Det är dags att betala medlemsavgiften för 2001 SEK 80:- (Checkar mottages ej kommer att returneras)**It is time to pay the annual fee for SEK 80:- (Do not send checks, charges is to high)****VAR VÄNLIGA OCH BETALA MEDLEMSAVGIFTEN SÅ FORT SOM MÖJLIGT.****Följande har betalt för år 2001:**

**116,276,451,479,512,520,540,614,623,624,652,674,676,709,757,765,
 772,778,779,780,783,802,827**

Please pay Your Membersfee!!!**Medlemmar boende utanför Sverige sänder sedlar I LOKAL VALUTA T.EX \$ EL £ (kan ej jämt belopp sändas överföres restbelopp till nästkommande år).****Beställ gamla Rapporter kostar bara 5:-/nummer+porto, dessa är ett måste för en islandssamlares referensbibliotek då de innehåller mycket läsvärt. Beställning göres hos Leif Nilsson.****VIKTIGA DATUM FÖR ISLANDSSAMLARNA.**

Reykjavik 28.2 – 3.3 2001

Bryssel 9.6-15.6 2001

Hafnia 2001 Köpenhamn oktober 2001

Islandssamlarnas 40-års jubileum i OKT/NOV 2002**MANUS STOPP FÖR Mars RAPPORTEN ÄR 10 FEB 2001****VISIT OUR WEBSITE: HTTP://home.swipnet.se/islandsklubben/isst.html**

Med detta nummer följer inbetalningskort för medlemsavgiften.

KASSÖREN VILL TACKA ALLA MEDLEMMAR FÖR DETTA ÅR SOM NI HAR SKÖTT VÄLDIGT BRA MED TANKE PÅ ATT MEDLEMSAVGIFTEN HAR INBETALATS SOM DEN SKALL. NÅGRA UNDANTAG FINNS ALLTID. TACK!!!!!!!!!!!!

VÅRENS MÖTEN I STOCKHOLM OCH GÖTEBORG

STOCKHOLM FÄLTÖVERSTEN, Valhallavägen 148. T-station KARLAPLAN (möteslokalen ligger i samma hus som T-stationen) Ingång från Valhallavägen. På alla möten bjuder vi på kaffe och kaka.
Möten enligt nedanstående schema Klockan 19.00

Torsd. 11/1 Tema: nummerstämplar. Eftersom dessa stämplarna kommit att dominera de senare årens möten i Stockholm ombedes alla att ta med vad de lyckas att samla ihop för visning. Leif Nilsson kommer att göra ett nytt försök att visa sin numera stora samling av dessa åtråvärda stämplarna. Nummerstämpelauktion.

Torsd. 8/2 Tema: Antikva och groteskstämplarna: En uppföljning av Jørgen Steen Larsens fördrag i Forum. Nummerstämpelauktion

Torsd. 8/3 Årsmöte. Efter mötet rapport från Íslandsresan.

Torsd. 5/4 Tema: Zeppelin-post och Solbergs-flyg.: Föredrag med ljusbilder om dessa intressanta flygningar. Nummerstämpelauktion.

Lörd. 12/5 Sedvanligt säsongavslutningamöte hemma hos Leif Nilsson kl. 12.00. Meddela Leif om du kan komma!

GÖTEBORG GÅRDABO, Garverigatan 2. Spårvagnshållplats SVINGELN möten den andra torsdagen i varje månad. Klockan 19.00 Möteslokalen öppnas 18.30. **Obs! från och med i våren 1999 bytesnötens tillsammans med SFF-Göteborg.** På varje möte har vi en liten Miniutställning och auktion. Väl mött på mötena !

Torsd. 11/1 Visning av Holger Crafoords samling. Hans Råland visar diabilder från föreningens arkiv.

Torsd. 25/1 Auktion på materialet du fick i december-Rapporte,

Torsd. 8/2 Årsmöte. Efter mötet visning av Färöprovisorier från 1919 av Tryggve Johansson

Torsd. 8/3 Rapport från föreningens Íslandsresa

Torsd 12/4 Tema: Färöprovisorier 1940 - 41. Tryggve Johansson berättar

Torsd. 10/5 Omvända ramar på aur-valörerna. Kaj och Johnny berättar.

VÄLKOMMEN TILL VÅRENS MÖTEN !!

OCH GLÖM NU INTE BORT DESSA DATUM !!!