



ISLANDS *Kontakt*

ISLANDSKLUBBEN I DANMARK

Nummer 21. August 1995

FORMAND: TORBEN JENSEN, KOLLEKOLLEVEJ 6A, 3500 VÆRLØSE 4248.5549

Redaktør: H. E. Andersen, Lindelyvej 19, 5792 Arslev 6590.1961

Kære samlerven!!

Det var så den sommer! Og med sommerens bortgang kommer den tid vi ventede så længe. Nemlig tiden hvor vi frimærkesamlere - eller philatelister hvis det skal være på den måde - vågner op til dåd og kaster os uhmættet over vore kære - frimærkerne altså.

Det er igen lykkedes ved flinke medlemmers hjælp at sammensætte et broget nummer, der bør kunne interessere de fleste.

Af indholdet kan nævnes en klassificering af de islandske brotypestemplers sjældenhedsgrad.

Mere om skibe - registrering af yderligere skibe samt beretningen om skibstrafikken på Island fra 1776 og frem til tiden umiddelbart efter den anden verdenskrig

Arne Fahnøe bringer nye opdagelser i Chr. IX serien. Jeg er sikker på, at vi ikke har hørt det sidste fra den serie endnu. Så vi glæder os til de næste "afsløringer".

Der er en efterlysning af nogle stjålne breve og endelig er det lykkedes at få regnskabet med. Det kom ikke med i sidste nummer på grund af overvægt - nej ikke redaktørens - men forsendelsens.

Redaktøren glæder sig nu til at modtage materiale af enhver art, så vi kan få den næste Kontakt på gaden. Hold jer endelig ikke tilbage.

/hea

Mødeprogram for 1995

12. september CHR. IX er død - frimærkerne er levende v/Arne Fahnøe.

10. oktober Luftpost contra overfladepost v/Orla Nielsen.

11. november Almindeligt træf i FORUM.

9. - 12. november - Handlernesmesse samt national frimærkeudstilling

Falcophil '95 i Forum i København.

Mødested: Det sædvanlige sted. (Mon det er i baren? Red.)

14. november Provisorier v/Ebbe Eldrup.

12. december Julemøde med æbleskiver og solbærrom samt de sædvanlige overraskelser.

Ændring!!! Foredragene starter fra denne sæson kl. 19.30 og IKKE kl. 20.00 som tidligere.

Og stedet er nu som før "Hareskovhvil", Bymidten 118, Værløse.

Mødereferater

Værløse 14-3-95: 4 stk. svenske venner/medlemmer aflagde besøg, og talrige mere lokalt residerende medlemmer havde fornøjelsen af Leif Nilssons interessante fremvisning militærpostforsendelser af Island gældende for okkupationsperioden 1940-45. Engelske og canadiske militærenheder besætter i 1940 Island med henblik på at afværge en tilsvarende tysk intervention. Disse styrker afløses gradvist af 1941 af amerikanske styrker og forredraget omhandlede post afsendt som feltpost af repræsentanter for ovenanførte styrker. Leifs materiale omfattede bl.a. et tidligt brev ankomststpl. Bournemouth i juli 1940. Dernæst så vi et "civilt" brev fra oktbr. 1940 til en i England interneret tysker, og fremdeles et brev transporteret med S/S "Blomfield", og som havde tydelige spor af tidens krigshandlinger. Særlig interessant forekom et brev sendt til "Norske Skitropper" i Island i 1942, at være - jeg mener blot: hvor mange af os havde kendskab til, at vore norske venner havde "gemt" sig deroppe??? US-navy havde flådebase og værftsfaciliteter i Hvalfjórður. Leif oplyste desangående, at breve herfra er sjældne, - tilsvarende gælder post fra de engelske og canadiske okkupationsstyrker.

Mere generelt kan det formentlig interessere læserne, at erfare, at almindelig militærpost var portofri - og især at erfare, at når og hvis, der var tale om anbefalet post så skulle anbefalingsgebyret betales særskilt af afsenderen.

Vi, der var til stede, takker Leif Nilsson for, at han ville rejse så langt (som han gjorde) for på interessant måde, at ville underholde og delagtiggøre os mødedeltagere i sin viden vedrørende dette interessante emne udi islandsk filateli.

TCJ.

Værløse 11-4-95: Sæsonafslutningen blev ikke helt den succés undertegnede og andre havde forventet. 7 stk. indleverere havde i samarbejde med vor erfarne auktionarius indleveret og bearbejdet 138 virkeligt gode numre udi vort samleområde. Kun 54 nr. solgtes - svarende til 39% af indleveringen, og dette må - materialets kvalitets- og sjældenhedsgrad taget i betragtning - betegnes som værende et meget skuffende resultat.

Vi var ellers iøvrigt ca. 20 fremmødte, og der forelå da også diverse skriftlige tilbud fra vore medlemmer i Sverige og Holland. Eftersom materialets høbeskaffenhed burde have påkaldt sig en tilsvarende større opmærksomhed end tilfældet blev, kan det jo nok blive et åbent spørgsmål, om der fra indleverernes side måtte forekomme interesse for yderligere bidrag til denne form for klubaktivitet. Iøvrigt forekom alle auktionsnumre afbilledet i forbilledlig god kopimæssig kvalitet, og det fortjener rette vedkommende ros for.

TCJ.

Variantsiden

Her var der afsat plads til dit indlæg/spørgsmål om varianter. Hvor blev det af????????????????

Er der en der i næste udgave af Kontakten vil påtage sig at beskrive varianterne i Facit nr. 514? (80 kr.s. mærket i Jubilæumsserien fra 1973.)

Klassificering af de islandske brotypestemplers sjældenhedsgrad.

Landssamband islenskra frimerkjasafnara ved Þór Þorsteins har, som det tidligere har været nævnt i dette blad, i 1993 udgivet en fantastisk god håndbog over Islandske brotypestempler m.v.

Sjældenhedsgraderne er i håndbogen klassificeret fra A til E samt RR således, at E betyder, at der højst er kendt 10 aftryk, og RR betyder, at der højst er kendt 3 aftryk. Vi kender ikke resultatet af den optælling, der er sket, og har derfor i stedet for forsøgt at udarbejde et forslag til en række justeringer af de i håndbogen anførte sjældenhedsgrader på baggrund af en optælling af hvilke brotypestempler, der mangler i vore egne og tre andre brotypestemplersamlinger samt ved at skæve til, hvor mange aftryk vi i øvrigt har kendskab til,

Justeringerne omfatter alene stempler, der er taget i brug indtil slutningen af 50'erne, idet vort kendskab til de nyere stemplers sjældenhedsgrader er meget begrænset. For B1c Reykjavík-15, der anvendes fra 1962, har vi dog noteret et spørgsmålstegn, fordi vi synes, det er mærkeligt, at vi begge mangler dette stempel, selv om det kun er klassificeret som A.

Der er, så vidt vi, ved endnu kun ret få brotypestemplersamlere. Vi vil derfor gerne formidle direkte kontakter med henblik på at bytte og handle brotypestempler eller samarbejde om spørgsmål, der kan have særlig interesse for brotypestemplersamlere. Det kunne måske føre til, at der senere kom flere artikler om dette efter vor opfattelse spændende emne. Så kære brotypestemplersamlere, uanset om du har kommentarer til vor listen eller ej, hører vi meget gerne fra dig.

Eivind Kolstad.
Snurråsen 84.
N-3748 SILJAN.
NORGE.

Jørgen Steen Larsen.
Caroline Amalievej 112 B.
2800 Lyngby.
DANMARK.

Stempelindskrift	Håndbog	Forslag	Stempelindskrift	Håndbog	Forslag
B1a			DRUMBODDSSTADIR	E	RR
AKUREYRI (B1ax)	C	B	GARDUR PING A	B	E
ÁS HÚN	D	C	GARDUR PING EIN	B	C
BAKKI	B	D	HALLBJARNARSTADIR	C	D
BÚDIR	D	E	HERJÓLFSSTADUR	B	C
FELL	B	D	HVERAVELLIR	C	E
FELLSMÚLI	D	C	HÖSKULDSSTADIR HUN	C	D
FOSSHÓLL	D	B	KÁLFSHAMARSVÍK	B	C
GULLFOSS	B	D	KEFLAVÍK FLUGVÖLLUR	D	C
HÁLS	E	D	KLAUSTURHÓLAR	D	C
HESTEYRI	D	C	LODMUNDARFJÖRDUR	C	D
HESTUR ÍS	E	RR	MÖDRUVELLIR	C	E
HOLT ÍS	C	E	ÓFEIGSFJÖRDUR	C	D
HÓLMUR	B	C	RAUDKOLLSSTADIR	D	E
HUSATOFTIR	B	C	REYNIVELLIR	D	E
KALDRANANES	B	C	SALTHÓLMAVÍK	B	C
KIDJABERG	B	D	SELÁRDALUR	C	E
KIRKJUBÆR	D	E	SKARDSHLÍÐ	D	C
KOLKUÓS	E	D	SKILDINGANES	C	D
KÚLUDALSA	E	RR	SKJÖLDÓLFSSTADIR	B	C
LANDAKOT	D	C	STADUR BARD	D	E
LAUGARÁS	B	C	STÓRA-FJARDARHORN	B	C
LAXAMÝRI	B	D	VILLINGAVATN	D	E
MELAR	E	D	B2b		
MELGRASEYRI	C	E	REYKJAHLÍÐ	RR	E
MJÓABÓL	C	D	UNDHÓLL	B	E
MÝRAR	B	D	B2c1		
NÝIBÆR	C	E	AKUREYRI 30MM	B	C
SANDNES	E	D	BORGARNES	D	C
SAUDAFELL	C	B	HÓLAR	C	E
SKÓGAR	D	C	HRAUNGERDI	E	C
STARMÝRI	D	E	B2c2		
STRÖND	C	B	BLESUGRÔF	D	C
SÆVARLAND	D	RR	HRUTAFJÖRDUR	D	E
PINGEYRI	B	A	LINDAHLID	CD	C
PINGVELLIR	B	C	NEDRI-HÁLS	C	D
ÆGISSIDA	D	C	SILFURTÚN	C	D
ÖGUR	D	C	VARMILÆKUR	B	C
B1b, B1c, B1d.			VATNSENDI	B	C
FÁSKRUDSFJÖRDUR	C	B	B3c&B3d		
KEFLAVÍK	C	B	SANDUR	D	C
REYKJAVÍK(15)	A	?	PINGVELLIR	B	C
B2a			B3e		
BIRTINGAHOLT	D	C	EFSTALANDSKOT	D	E
BRETTINGSSTADIR	E	D	HELLNAR	C	D
BRIMILSVELLIR	D	E	MINNI-BORG, lille *	D	E
BUGDUSTADIR	D	C	NUPUR-N.PING	B	C
BÆR STRAND	B	C	B5a		
DEILDARTUNGA	D	E	FURUFJÖRDUR	D	E
			REYKJASKÓLI	D	C

Eivind Kolstad & Jørgen Steen Larsen.1995.

Mere om skibe

I forlængelse af Jacob Arrevads registrering af skibe, der har sejlet på Island, har jeg modtaget følgende om en række skibe, der alle formodes at have sejlet på Island.

Det drejer sig om følgende skibe:

Dania	Godafoss	Helsingør	Kong Helge
Ingolf	Lagarfoss	Perm	Pervie
Primula	Sterling	Thyra	Trondhjem
Valur	Vesta		

"Forfatteren" til denne omfattende registrering har nogle tvivls-
spørgsmål. Disse er bemærket foruden på hver side med anderle-
des typer.

Skulle nogle kunne hjælpe med yderligere oplysninger, så modtager
redaktøren gerne disse.

S/S "DI 'A" - BRBW -
341,00 " - 141,66 net -
424,84 " - 220,82 " -

153,9 x 22,9 x 12,8 df.

150 nom B&W - 500 ihk 2-cyl.comp. - 9,75 Kn.

Orlogsskib - Postskib - Kravel af eg - 2 dæk -
3 master - hækbygget med rundt spejl - skarpt
forskib med gallion

Orlogsværftet, Kbh. (Konstr: G. Schønheyder).
Bg. 52 - S. 11.11.1863 - L. 2, 1864.

Bg.t. Den Kongelige danske Marine.
Orlogsskib - R. 25.2.1870.

10.3.1870: Til disposition for postvæsenet.
Kongeligt Postdampskib, dels Kbh - Island og dels
internt mellem islandske havne.

9.3.1880: Atter overgået til marinen.

18.12.1885: benævnt krydser af 3.Klasse.

17.8.1894: benævnt skoleskib.

1903: Udgået af Flådens tal.

1904: ophugget.

S/S "GODAFOSS" - LCDQ -
1373,80 brt - 845,91 net - 1300 dw.
219,7 x 34,2 x 20,5 -
132 nom - 727 ihk trp.exp. vrft -
Pragt - & passagerskib - 2 dæk - 2 master -
3 luger - middelfyldig bov med lodret stavn -
hækbygget med rundt spejl - 56 passagerer -

Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft
Bg. 125 - S. 21.4.1915 - L. 5.1915.
Bilbrev af 28.5.1915 -

30.11.1916: Totalforlist p.r. 2
Strandet ved Straumeness nord for Adalvik og
slået til vrug.

S/S "HELSINGØR" - NQWT -
180 brt - 49 net -
105,0 x 21,0 x 11,3 (LR)
2 nom - 2 ihk trp.exp. vrft -
Trawler - 1 dæk - ketch-rig.

Earle's Co.Ltd., Hull. 2 L. 5.1898.
Bg. 428 - S. 2

Bg.t. Pioneer Steam Fishing Co. Ltd., Grimsby:
S/S "PLOVER" - Reg.109.544.

10.9.1908 A - 11.9.1908 R. s.t.
A/S Fiskeriselskabet Norden, Frederikshavn:
S/S "HELSINGØR" -
12.5.1910 A+R s.t. 2
S/S "PLOVER" -

1910/11 s.t. J.von Söhsten, Rio Grande do Norte:
S/S "ALBERTO MARANHAO"

1912/13 Companhia de Pesca Norte do Brasil,
Rio Grande do Norte.

LR/1917: Italian Government -

udgæet før 1922.

ER DET DENNE "HELSINGØR" ??

S/S "KONG HELGE" - NPMF -

883 brt - 533 net - 1120+150 dw
203,6 x 27,9 x 18,5

95 nom - 480 ihk 2-cyl.comp. vrft. 2 kedler.

Fragt & passagerskib - 1+spardæk - klink af jern

2 master - 5BH -

Vulcanwerke, Stettin.

Bg. 134 - S. 2. 1884 - L. 2 1884.

Bg. t. Fr. Ivers, Stettin:

S/S "SVIONIA" - JDVP -

GL: 892 brt - 531 net -
61,81 x 8,50 x 5,70 m.

1883: overgiet t. Pommersche Dampfschiffs Gesell -
scaft - Fr. Ivers, Stettin.

13.2.1906 A+R, s.t. A/S Dampskibsselskabet

Thore, Kbh: S/S "KONG HELGE" - Kr. 155.184.

26.1.1916. s.t. Ostermann & Co., Stockholm. Kr. 300000

S/S "CARRIE" -

1913: s.t. Rederi-A/B Bore - G.E. Sandström,
Göteborg: S/S "MAROC" -

1913: s.t. M.H. Bland & Co.Ltd., Gibraltar:
S/S "GIBEL DERIF" - TRCF -

KAN IKKE FINDE YDERLIGERE OPLYSNINGER.

ER DER NOGEN, DER KAN HJÆLPE MED SUPPLERENDE
OPLYSNINGER.

S/S "NGOLF" - NQGP -

968 brt - 603 net - 1085+165 dw.
201,3 x 30,0 x 19,3

96 nom - 550 ihk trp.exp. vrft.

Fragtskib - 1 dæk - 2master - 4BH

Nylands Verksted, Christiania.
Bg. 97 - S. 2 L. 1895.

Bg.t. A/S Dampskibsselskabet Garonne -
Fearmley & Eger, Christiania:
S/S "CHARENTE" -

29.5.1907 A+R, s.t. A/S Dampskibsselskabet Thore,
Kbh: S/S "INGOLF" - Kr. 194.658.

12.1914: Totalforlist p.r. Kbh - Hull i ballast.
afg. Kbh. 23.12.1914 og derefter forsvundet i
Nordsøen - en tom redningsbåd fundet den 28/12
ca. 40 sømil øst af Farne Islands af S/S "SLEBVG"
af Kbh. Besætningen, 15 mand, omkom.

Ass. Kr. 145.000 -

18.3.1915 A + R slettet af reg. som forlist.

S/S "LAGARFOSS" - LBHC/TFLA -
 1134,84 brt - 707,62 net - 1600 dw.
 218,5 x 32,7 x 18,0
 128 nom - 700 inh trp.exp. vrft -
 Fragt og passagerskib - 1-spardæk - 2 master
 middelfuldig bov med glat, lodret stævn -
 hækbygget med rundt spejl - 3 luger - 32 pass.

Nylands Verksted, Kristiania
 Bg. 146 - S. L. 1904.

Bg.t. Hans Kiær & Co., Drammen:
S/S "PROFIT" -
 11.1916. s.t. Rederi-A/S Poseidon, Kbh:
S/S "PROFIT" -
 22.1.1917. s.t. Rederi-A/S Spes, Kbh.
 10.2.1917. s.t. H/F Eimskipfeligid Islands, Reykjavik
S/S "LAGARFOSS" - Kr. 1.277.500.

1920: ombg. i København.
 1211 brt - 737 net - 1600 dw.

13.4.1949: ank. til København for ophugning
 hos firma Petersen & Albeck.

S/S "PERM" - NTQF -
 1132,37 brt - 733,27 net - 1140+110dw
 235,0 x 26,6 x 14,5 - mask: 37,0 df.
 236,4 x 30,1 x 14,9 ef - Loa:246,0
 150 nom - 750 inh 4-cyl.comp. vrft - 11 Kn.
 Fragtskib - Klink af jern og stål - 1+mellendæk
 (welldæk) - 2 master - skarp boug med glat stævn,
 rundt spejl - 5 luger - 6BH - 16. pass.

Burmeister & Wain, Kbh.
 Bg. 121 - S. L. 31.5.1883.
 bilbrev af 24. maj 1883.

Bg.t. D.F.D.S. - hjst. Kbh. - reg. 25.5.1883.

1.6.1883: afg. Kbh. til Hull.
 1883 til 1890. I fart på, Baltic - Kbh. - England o
 Frankrig.
 1880 - 1911: London - Kbh - Libau.

6.12.1897. Ankom til London og udstyret med et køle
 anlæg.

1912 - 1914. i fart på London - Libau.
 1914 - 1915. i fart på Danmark - England.
 1915 - 1916. Kbh. - Middelhavet.
 Sept. 1917. Time Charter for England.

28.11.1917: Totalforlist p.r. Cardiff - St.Malo.
 med koks. Torpederet uden varsel af tysk u-båd
 3 kvartmil af Prawle Point. Agterskibet med hus og
 alt bortsprængt, derved 2 omk.
 Øvrige besætning reddet i bådene, og optaget af
 engelsk patrullefartøj.
 Ass. Kr. 576.000. - værdi 675.000.

ER DET DEN RIGTIGE "PERM". DET ER DET ENESTE.
 SKIB MED DET NAVN, DER HAR VÆRET REGISTRERET I
 DK S. BSREGISTER.

S/S "PERWIE" - NTVG -

408,22 brt - 266,45 net - 520 + 60 dw.
144,6 x 21,7 x 11,9 - mask. 26,9 df.

50 nom - 240 ihk 2-cyl.comp. vrft.

Fragtskib - klink af jern (og stål) - 1 dæk -
2 master - rundt spejl - skarp boug med glat støvn.
3BH -

Kokums Mekaniska Verkstads A/B. Malmö.

Bg. 39 - S. L. 1883.

Bilbrev af 29. September 1883.

Bg. t. A/S Midtllands Dampskibsselskab, Bandholm.

Kr. 148.000 -

- stiftet 24.4.1883 -

- BR: skibsmægler Alfred Hovmand, Bandholm.

BR: fra 1885: mægler Valdemar Tornøe, Nykøbing F.

30.4.1902 A - 13.5.1902 R. s.t.

grosserer og islands Købmand Thor E. Tulinus,

Kbh. - 3.6.1902 A+R hjst. Kbh.

4.4.1903 A - 8.4.1903 R. s.t.

A/S Dampskibsselskabet Thore, Kbh.

2.4.1913 A - 3.4.1913 R. s.t. Svenska Cement -

försäljnings-A/B Malmö: S/S "PERWIE" -

- JTGS - Reg. 5454. - Kr. 37.000.

Flb/1913: 395 brt - 238 net - 460+60 dw.

150,3 x 23,5 x 12,3 ef.

1921: s.t. Reederei K.M.Faber & Co. GmbH., Hamburg.

S/S "CARLA" - RBTL.

1926: s.t. Niels Madsen, Hamburg:

S/S "CHRISTINE ELISABETH" -

1927: s.t. Skibsreder Carl Clausen, Haderslev:

S/S "CLARA" - NGTB - C/527.

398 brt - 207 net - 490+60 dw.

149,9 x 23,5 x 12,3 ef -

8.7.1930: s.t. A/S Dampskibsselskabet Absalon, Kbh:

- skibsreder H.P. Ladegaard, Kbh.

S/S "PERWIE" - NTVG -

S/S "E. E. L." - 397,65 brt - 207,39 net -

ombg. til sildefiskeri ved Island ved Aalborg Værft
for Kr. 17.000, - men ikke afhentet fra værftet efte
reparationen.

10.11.1931: solgt v. tvangsauktion til A/S Aalborg

Maskin & Skibsbyggeri: S/S "ELSE" -

hjest: Aalborg - Kr. 17.5000.

27.2.1932 A+R s.t. Rederi-A/B East Sea -

J.A. Nilsson, Åbo: S/S "ELSE" - Kr. 25.500.

1.9.1932: Grundstødt ved Holmögadd og senere sunket

- bjærget efter nogen tid, men derpå kondemneret.

Var på rejse Kemi - Rauma med træmasse og cellulose.

S/S "PRIMULA" (I) - JYIB - A/54.

1524 brt - 676 net - 1100 + 188 dw.

271,5 x 34,1 x 23,3

266 nom - 2000 ihk trp.exp. vrft. - 15 Kn.

Passager & Stykgodsskib - 2+spardæk - 2 master -
4 luger - 6BH.

Löbnitz & Co., Renfrew.

Bg. 452 - S.5.11.1896. - L. 9.12.1896.

Bg. t. D.F.D.S. A+R. 6.1.1897 - hjst. Kbh.

A+R. 19.2.1909 - " . Esbjerg.

Ruter: Kbh. - Grimsby - Newcastle.

Kbh. - Reval.

Newcastle - Kbh. - Windau.

Esbjerg - Harwich.

25.11.1918 - 17.3.1919: Chartret af den engelske -
Regering, for 6 ture: Lübeck - Stettin - Warnemünde -
England, med britiske krigs fanger.

1922. - 1932: Esbjerg - Antwerpen - Dunkirk.

18.2.1931 - 13.3.1931: en tur - Kbh. - Færøerne -
Island.

21.12.1932: Ankom til Esbjerg fra Dunkirk og oplagt.

4.6.1935 - 1936: I fart Leith - Færøerne - Island.

7.11.1936: Oplagt i Esbjerg.

7.2.1938: s.t. Clayton & Davie, Dunston - on -Tyne,
for ophugning. f. 4.250.

Afgik Esbjerg D. 7.2.1938, ankom til Dunston 2 dage
senere.

10.2.1938: Afleveret til ophugger værftet.

S/S "STERLING" - NQCL -

1030 brt - 635 net - 820 + 210 dw.

210,0 x 30,1 x 20,2

148 nom - 820 ihk trp.exp. vrft.

Passagerer & fragtskib - 2 dæk - 2 master - 5BH -
3 luger - skarp bov med lodret støvn -
hæbygget med rundt spejl.

S. & H. Morton & Co., Leith.

Bg. 61 - S. ? L. ? 12.1890.

Bg. t. A/S Østlandske Lloyd, Christiania:

S/S "STERLING" - HFGT -

1906: Rederiet overtaget af Fred. Olsen & Co., -
Christiania.

7.4.1907 A - 8.3.1907 R. s.t.

A/S Dampskibsselskabet Thore, Kbh:

S/S "STERLING" -

27.12.1915 A+R. s.t. Rederi-A/B Artemis -

O. Hellsten, Stockholm: - Kr. 180.000

S/S "THOMIS" -

23.7.1917: ved Købebrev dat. Stockholm d.d. s.t.
Islands Ministerium, Reykjavik: S/S "STERLING"

1040,00 brt - 610,81 net -

203,9 x 29,2 x 19,6 - mask: 34,0 ef.

Befragtning: H/F Eimskipafelagid Islands.

1.5.1922: Totalforlist p.r. ?

Grundstødt i Seydisfjord og slået til vræg.

S/S "THYRA" (I) - NHFJ -

710,07 brt - 522,85 net - 716+124 M.
203,3 x 26,7 x 14,4 df - mask: 31,3

90 nom - 360 ihk 2/2-cyl.comp. vrft - 8,5 Kn.

Frugtbåd - klinj af jern - 1 + mellem dæk -
3-mst skonertrig. glat, lodret stæv - hækbygget -
med halvbrunt spejl - 5 kahytspass. 5BH.

Andrew Leslie & Co., Hebburn, (nærved Newcastle).

Bg. 79 - S. Nov. 1866 - L. 27.11.1866.

Bg. t. C.P.A. Koch & Wm. Henderson for regning -
The Anglo-Danish Steamship Compagny, Kbh. og
Newcastle - Rdl. 152.291.

1.1.1867: officielt overdraget til D.F.D.S., Kbh.
endeligt bekr. ved Bill of Sale dat. Newcastle
25.2.1867.

(Kbh.reg: indført fra Newcastle 23.2.1867).

Route: Newcastle - Kbh. - Østersøen.

1876: ombygget på Burmeister & Wain, Kbh.

nyt maskineri install.

132 nom - 400 ihk 2/2-cyl. comp. 9 Kn.

1883 - 1899: i fart (sommer), på:
Kbh. - Leith - Færøerne, og Island.

(Vinter) - Baltic - Kbh -

15.3.1893 - 7.5.1893. Ombygget af B & W., Kbh.

Ommålt: 830,35 brt - 584,25 net - 860 dw.

209,6 x 28,3 x 14,8

1900 - 1921: i fart på: Stettin - Kbh. - Vest Norge.

12.1.1917: p.r. opbragt af tyskerne og ført til
Swinemünde for inspektion, frigivet.

21.6.1921: Ankom til Kbh. fra Stettin og oplagt.

3.6.1922: s.t. Michael Jepsen. Hamburg. Kr. 25.000.

S/S "POLARIS" - afgik. Kbh. D. 5.7.1922.

1923: s.t. Polaris, Regerei A.G., Lübeck:

S/S "POLARIS" - PBWF -

1924: Ophugget i tyskland.
ER DET DEN RIGTIGE "THYRA". FIFRE SKIBE MED DET NAVN.

S/S "TRONDHJEM" (I) 1915 - 1922 / SLEIPNER 1922 - 194
1076 .t - 569 net - 1113+155 dw. - NTKR/OXUA.
231,2 x 35,1 x 21,1

150/166 nom - 900 ihk trp.exp. vrft - 11 Kn.

Passager & stykgodsskib - 1+awningdæk - 2 master -
2 samsonposter - 3 luger - 5BH.

Helsingør Jernskibs & Maskinbyggeri.

Bg. 148 S. 11.8.1915. - L. 7.10.1915.

Bg. t. D.F.D.S., Kbh. - hjst. Kbh.

A. 6.10.1915 - R. 7.10.1915.

Afgik. Kbh., D. 7.1.1916, (jomfrurejsen), til -
Liverpool.

1916 - 1917: i fart på Danmark - England.

1917 - 1920: i fart på Danmark (Kbh), - Norge.

1920 - 1922: Stettin - Kbh - Vestkysten af Norge.

1.12.1922: Omdøbt S/S "SLEIPNER"

5.12.1922: afg. Kbh. i fart Kbh - Leith - Færøerne -

7.1.1936 - 27.8.1939: i fart: Kbh. - Gdynia - Danzig

1939: i the "Maltese Cross Fleet"

1939 - 1940: i fart på: Esbjerg - Hull/Grimsby/Tilbu

- Manchester.

16.2.1940: Totalforlist p.r. Methil - Esbjerg med
kul. Torpederet af tysk "U-14" - Kommandant

Wohlfarth - i Nordsøen på pos. 58,18 x 01-46' -

ca. 45 sømil nord for Rattray Head.

Alle blev reddet - 7 af besætningen blev samlet op
af den engelske destroyer "KIPLING"

1940 slettet af reg. som forlist.

ER DET DEN RIGTIGE "TRONDHJEM".

DER ER OGSA EN "TRONDHJEM" FRA 1923.

S/S "VALUR" - LBKG -
137,11 brt - 62,66 net -
89,8 x 20,0 x 12,0

35 nom - 200 ihk trp.exp. Ames & Smith, Hull -
1 Kedel -
Trawler - klink af jern - 1 dæk - 2 master -
middelfyldig bov med lodret stavn - hækbygget
med afrundet spejl.

Bg.t. Northwold Steam Fishing Co. Ltd., Grimsby:
S/S "NORTHWOLD" - Reg. 104.179.

KR: T.Sowerby -

190²: s.t. A. Hannasson, Reykjavik:
S/S "VALUR"

LR/10: Thor Jensen, Reykjavik
LR/12: A/S v. P.I. Thorsteinsson & Co., Reykjavik.

4.3.1914: ved skøde dat. Reykjavik d.d. s.t.
Fiskiveidahlut-afejlagid Alpha, Hafnarfirdi:
S/S "ALPHA" -

BR: Købmand Aug. Flugrenring -

1916: s.t. A/S Gudmund - G.Sandvik, Haugesund:
S/S "JACOP" - MNWK -

+LR/21.

ER I TVIVL OM DET ER DET RIGTIGE SKIB:
(FISKETRAWLER).

KENDER IKKE SKIBETS SKÆBNE EFTER 1921.

S/S "VESTA" (II) - NKJW -
1122 brt - 688 net - 730 +160 dw.
223,4 x 29,6 x 22,2

192 nom - 700 ihk - 2-cyl.comp. vrft. - 12 Kn.

Passager & fragtskib - klink af jern - 2-awningsdæk
2 master - 3 luger - 4BH.
Besætning. 25 mand.

Palmer's Shipbuilding & Iron Co., Newcastle/Yarrow.
Bg. 387 - S. 22.4.1879. - L. 4.1879.

Bg.t. Friedrich Georg Schmidt, Hamburg:
S/S "VESTA" - FRQD - certifikat af 26.5.1879.

1.8.1881. s.t. A.Kirsten, Hamburg.

6.5.1882: s.t. Sydsvenska Ångbåts-A/B, Malmö.

S/S "VESTA" - HROH - skr. 400.000.

ER: G. Beyer.

19.1.1894: s.t. Skånska Ångfartygs A/B Malmö.

22.3.1894. afgik Malmö via Helsingborg til Grimsby.

Ruter: Sverige - England.

Kbh - Hango - Hamburg - Frankrig.

1.3.1896 - 30.11.1896: Chartret af det Islandske -
Ministerium: I fart på Island - Europa.

1.3.1898: I fart på Kbh. - Leith - Færøerne - Island.

14.4.1899: s.t. D.F.D.S. Kbh. Kr. 175.000.

Rute: Kbh. - Leith - Færøerne - Island.

17.2.1913. På rejse Isafjord - Reykjavik grundstød
under snebygge i nærheden af Hnífsdalr-Huk, og slået
iæk. Vandet trængte ind og slukkede fyrene.
Passager og dele af besætningen landsat.
Bjærgtet 21.2. af Em. Z. Svitzer. Repareret i Kbh. f
56.000. Kr.

16.7.1917. Totalforlist p.r. Seydisfjord - Fleetwood
med last af sild, tran og uld. i fart for Islands -
Ministerium.

Torpedet af tysk u-båd i Atlanterhavet, uden varsel
5 omk. - øvrige besætning reddet i bådene, d

Befordringsmidler på Island

Rutefarten mellem Island og Danmark begyndte sin udvikling med den "faste rute", som stammer fra 1776, da den danske regering indførte en årlig postskibsrute med sejlskib mellem København og Bessastadir. Efterhånden udvidedes farten til 2, senere til 3 årlige ture. Det sidste af disse postskibe var "Søløven", et 108 br.ts sejlskib, som begyndte sine farter 1852 men knustes mod Snæfellsnæssets klippekyst i november 1857.

Ved samme tid begyndte dampskibene at vise sig på havene og skabe betingelser for en virkelig rutetrafik. 1855 havde det første dampskib, "Thor", vist sig i islandske farvande. Det blev iøvigt modtaget med nogen nervøsitet og ængstelse for at støjen fra maskinen og skibsskruen skulle skræmme fiskene bort fra de islandske fiskebanker. Men det gik uden at der skete noget.

Rutefarten indledtes af den danske skibsreder C.P.A. Koch, som sammen med skotten Henderson i 1845 havde startet en rederiforening i Skotland, også med islandsfart for øje. I 1856 stiftede disse "Det almindelige danske Dampskibsselskab", og året efter indledte de forhandlinger med den danske regering om en fast rutefart mellem Danmark og Island. Sagen blev forelagt Altinget, vakte stor interesse og fik fuld tilslutning. Kontrakten blev afsluttet 1858 og var baseret på en damper, som skulle gøre 6-8 rejser årlig mellem København og Reykjavik med anløb af Skotland og Færøerne. Selskabet skulle have 10.000 Rd. årlig for brevpostbefordring og skibet skulle kunne føre ca. 120 tons varer og 30 passagerer. Rejsetiden var ansat til normalt 7 dage foruden liggetiden i Skotland og Færøerne, så den kunne let løbe op til 12-14 dage og mere, under ugunstige vejrforhold endog 3 uger.

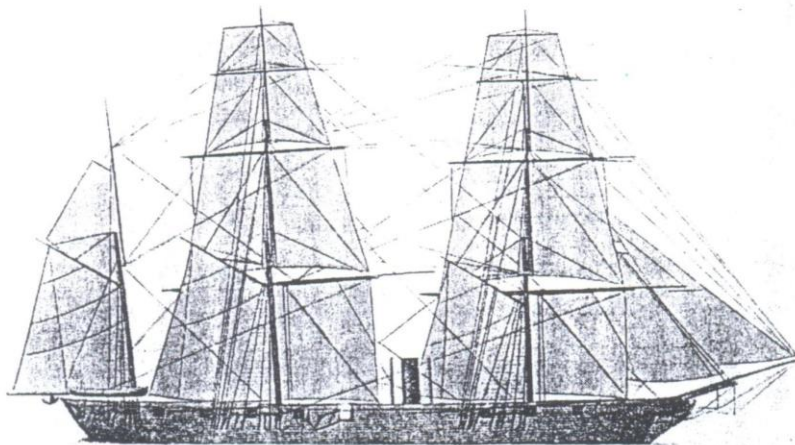
Den første fartplan omfattede 6 ture. Første tur fra København var 10. april og derefter med ca. 40 dages mellemrum. Den sidste fra Reykjavik 23. november. I de 4 vintermåneder var der overhovedet ingen forbindelse.

Det første skib i ruten var damperen "Victor Emanuel", 472 br.ts, bygget i England 1856. Den ankom til Reykjavik 27. april 1858 under navnet "Arcturus" og blev modtaget med stor begejstring - men det var jo også et stort fremskridt at have fået 6 årlige ture med dampskib i stedet for 3 med et meget mindre, uhyre primitivt sejlskib! "Arcturus" havde kamre med køjeplads for 16 passagerer, og i salonen, hvor 20-25 passagerer kunne spise samtidig, kunne der redes op på sofaerne for en del passagerer. Nogle tyske videnskabsmænd, som i 1860 rejste med "Arcturus" mellem Leith og Reykjavik betegnede i deres rejseberetning indretningen som "helt igennem bekvem", navnlig sammenlignet med S/S "Ivanhoe", som havde bragt dem fra Rotterdam til Leith, ganske vist i meget dårligt vejr. Men "Arcturus" maskine var svag, kun 60 hk, så farten var jo ringe.

Efterhånden fandt publikum også at "Arcturus" var lovlig lille og svag, og der blev arbejdet på at få et bedre skib, men det kunne ikke gennemføres straks, og kontrakten blev fornyet på det samme grundlag 1860 og 63.

Da C.P.A. Koch & Henderson's rederi i 1866 gik ind i det nystiftede "Forenede Dampskibsselskab", overtog dette med regeringens billigelse islandsfarten på de gamle vilkår fra nytår 1867. Selskabet forbedrede dog farten betydeligt ved yderligere at indsætte 2 væsentlig større skibe, nemlig "Anglo-Dane" (808 br.ts) og "Phønix" (721 br.ts). Rejsernes antal forblev dog uforandret (6-7 årlig).

Regeringen ville dog ikke helt slippe postforbindelsen af hænde, og fra nytår 1870 overtog den selv denne med orlogsskibet "Diana", som i de følgende 6 år gjorde 7 ture årlig med post og passagerer ad den sædvanlige rute. I årene 1876-79 arbejdede regeringen atter sammen med DFDS, således at dette som før gjorde sine 7 årlige ture (med "Valdemar", 821 ts, i stedet for "Anglo-Dane"), medens "Diana" gjorde 2-3 ture årligt til øst-, nord- og vestlandet.



Skruekorvetten »Thor«, bygget 1850—51. Gik en Aarrække i Postfart mellem København og Island.

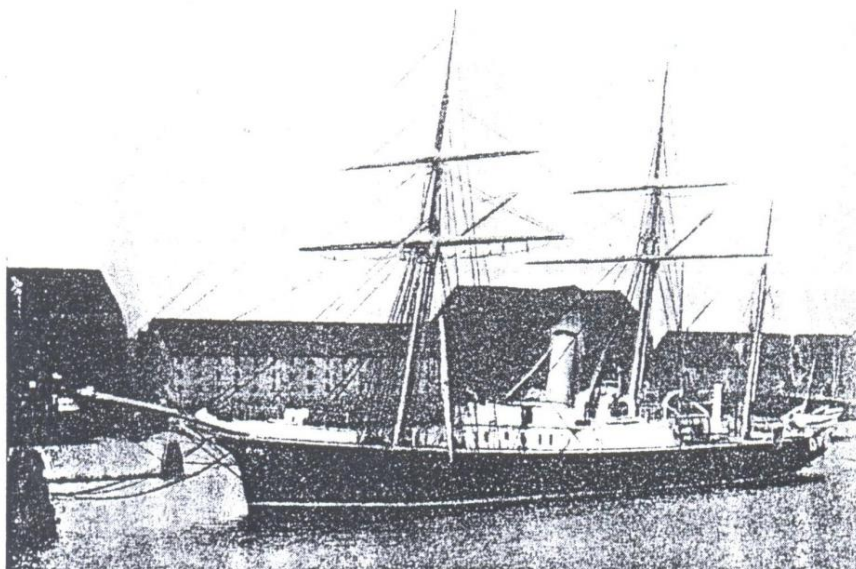
Fra 1880 overtog selskabet atter postforbindelsen alene med 9 årlige rejser, deraf 4 til Reykjavik og 5 rundt om landet. Subventionen for postbesørgelsen var 18.000 kr. fra Islands Landskasse for kystfarten og 40.000 kr. fra Statskassen for mellemlandsfarten. I kontrakten mellem regeringen og selskabet var det bestemt, at et af de faste ruteskibe skulle føres af en officer i den danske marine, en ret eftertragtet post som i tidens løb adskillige fremragende officerer har beklædt i perioder på 3-4 år. Denne ordning opretholdtes til verdenskrigens udbrud i 1914.

Allerede i 1881 blev rejsernes antal forhøjet til 10, idet der blev tilføjet en tur fra København 15. januar. Man havde hidtil haft første afgang i året 1. marts for at undgå de værste vinterstorme, men da der nu var kommet fyr på Reykjanæs, mente man det forsvarligt at lade et skib afgå så meget tidligere. Desværre var sejladsen ikke blevet så meget sikrere. Fyret kunne ikke afværge "Phonix" forlis på januarrejsen 1882. Den strandede under en voldsom snestorm på Myrar i den nordlige del af Faxalói. Størstedelen af besætningen blev dog reddet, men i meget forkommen tilstand.

1883 indsatte selskabet to andre skibe i ruten. "Thyra" (bygget 1866) og nybygningen "Laura" (1049 br.ts), som var særlig stærkt bygget med islandsfarten for øje. Med disse to skibe og supplerende ekstraskibe (som "Romny", "Vendsyssel" o.a.) udførte selskabet islandsfarten i de følgende 15 år med 11-12 faste ture årlig i henhold til kontrakt. Midt i 90-erne tog turisttrafikken meget stærkt til, og fartplanen blev derfor udvidet med skibe som "Nidaros" og "Botnia" i sommerture til Reykjavik foruden ekstrafragtskibe, navnlig forår og efterår.

Selv om ruteskibenes førere, når forholdene tillod det, altid var forstående overfor ønsker fra befolkningen om losning og lastning af varepartier på småpladser uden for fartplanen, voksede trangen til en speciel kystfart stærkt. Allerede 1863 var der begyndt at fremkomme krav i denne retning, navnlig fra forskellige handelspladser, som var i opkomst på nord- og østlandet. Sagen blev stærkt diskuteret på Altinget, som sendte indstilling til Kongen, hvorefter regeringen indledte forhandlinger med P.L. Henderson i Glasgow. Det lykkedes dog ikke at opnå enighed på Altingets grundlag, og som følge af de politiske forhold, navnlig den dansk-tyske krig 1864, blev sagen foreløbig henlagt. Altinget blev dog ved at arbejde med den og vedtage resolutioner, og 1871 nedsatte regeringen en 5-mandskommission, deraf to islandere, for at finde en løsning. Men resultatet blev negativt. Omtrent samtidig blev der af en organisation af islands-forretninger i Bergen gjort et forsøg med kystfart på Island med S.S. "Jón Sigurdsson" i årene 1871 og 72, men derefter gik foretagendet fallit, og skibet blev solgt. Denne første erfaring på dette område fik man fuld bekræftelse på gennem de følgende 75 år. Det er en meget vanskelig sag og tillige overordentlig kostbar, at drive rutefart på islands vidtstrakte og meget tyndt befolkede kyster. Der blev forsøgt gang på gang, dels ved statsdrift, dels privat på forskellig vis, men resultatet blev altid det samme. Store omkostninger og stadig utilfredshed med farten. - 1885 var der forslag på Altinget om at købe et skib til kystfarten. Det blev forkastet. 1887 vedtog Altinget at halvere de 18.000 kr. til rundturene, hvorefter selskabet satte disse tures antal ned fra 5 til 3 (med 8 mellemlandsture). 1889 blev der atter bevilget 18.000 kr., og rundturenes antal blev sat op til 4. 1893 viste der sig en konkurrent i kystfarten, hvorefter turenes antal blev 6 uden krav om forhøjet tilskud!

I 1895 vedtog Altinget at leje DFDS's damper "Vesta" med fører og besætning og drive den som kystbåd for landets regning med 7 årlige ture. Da det gav et underskud på 134.000 kr. for årene 1896 og 97, opgav Altinget at gå videre ad den vej, men indledte ny forhandlinger med selskabet, hvilket førte til 5-års kontrakten af 1897 om 17 årlige mellemlandsture og overtagelse af kystfarten med "Skálholt" og "Hólar" (306 og 321 net.ts), som sommeren igennem gik samtidig fra Reykjavik, henholdsvis syd og vest om landet til Akureyri og retur. - For mellemlandsfarten med "Laura", "Vesta" og "Ceres" var der fastlagt en subvention på 40.000 kr. fra den danske statskasse, for kystfarten 55.000 kr. fra islands landskasse.



Skrueskonnerten »Fylla«, bygget 1861—62. Gik i Rutefart mellem København og Island med Post og Passagerer.

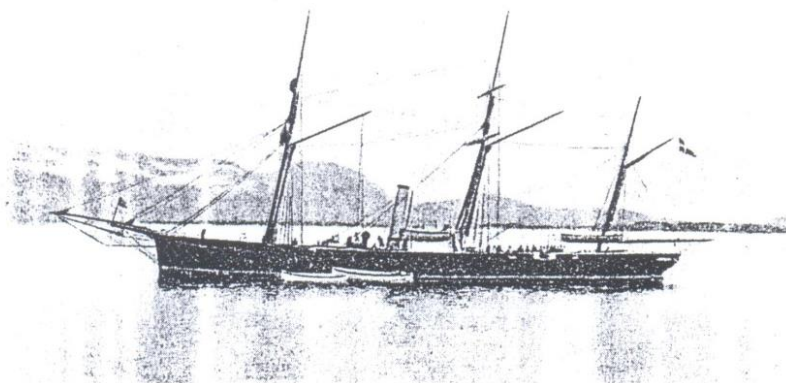
Stadig var der dog uro om farten og stadigt tovrækkeri om subventionens størrelse, turenens antal, og ikke mindst anløbsstederne, hvorom hver eneste altingsmand havde interesser at varetage. 1903 lykkedes det dog at enes om en kontrakt på grundlag af 20 mellemlandsture og 6 dobbelte kystture årlig, hvortil skulle komme ekstrature efter behov. - 1903 f.eks. var der 8 sådanne, dels med gods, dels med turister.

Forholdene udviklede sig således, at behovet stadig voksede, i 1908 var der således 22 planmæssige ture (hvortil kom 4 ekstrature) og 1909 blev der sluttet en 10-årig kontrakt om 25 mellemlandsture, idet "Botnia" blev sat i fast rute sammen med 3 ældre skibe. Den blev moderniseret og udstyret med kølerum for fersk kød og fisk.

Imidlertid var der begyndt at komme konkurrenter til DFDS fra forskellig side. Et forsøg som blev gjort i 1880'erne af R. og D. Slimon i Leith på en regulær rutefart mellem Skotland og Island, hovedsagelig baseret på levende får og heste. Fra 1880 overtog selskabet atter postforbindelsen alene med 9 årlige rejser, deraf 4 til Reykjavik og 5 rundt om landet. Sog nogle få passagerer, fik dog ikke nogen større betydning. I København havde den islandske fødte grosserer T.E. Tulinius gennem 1890'erne oparbejdet en betydelig rederiforretning på Island, navnlig øst- og nordlandet. I 1903 blev forretningen udvidet og organiseret som Dampskibsselskabet "Thore", der drev rutefart med gods og passagerer, og tog samtidig Reykjavik og Vestlandet op på sin fartplan. Selskabet tilbød også at overtage postbesørgelsen med 29 faste mellemlandsrejser og 7 kystture mod 50.000 kr. i tilskud fra Danmark og Island tilsammen. Dette førte til, at DFDS tilbød 26 rejser og 4 kystture med "Skálholt" og "Hólar" for 30.000 kr. fra Island. Forhandlingerne endte i 1907 med en 2-års kontrakt med DFDS efter tilbuddet. "Thore" fortsatte sin virksomhed og var i vide kredse meget populær som konkurrent til DFDS, og i 1909 lykkedes det dette selskab at opnå en 10-årig kontrakt om kystfarten og samtidig forpligtelse til at gøre mindst 20 årlige rejser mellem København og Island, samt mindst 4 rejser mellem Hamburg, Leith og Island. Subventionen var sat til 60.000 kr. årlig. Til kystfarten blev bygget bådene "Austri" og "Vestri", og i øvrigt gik selskabets gamle både i mellemlandsfarten. Den største og bedste af disse var "Sterling", som gik i hovedruten København-Reykjavik.

Men allerede 1912 måtte "Thore" give op. Både kystfarten og hamburgerruten gav så store tab, at selskabet måtte henvende sig til Islands regering om ophævelse af kontrakten og tilbød samtidig overdragelse af kystbådene til regeringen. Altinget gik ind på kontraktens ophævelse for ikke helt at tage livet af "Thore", som ansås for en nødvendig konkurrent til DFDS. Derimod ville Altinget ikke overtage de to skibe, - de blev kort efter solgt til Sverige - Altinget turde efter de gjorde erfaringer ikke indlade sig på at drive kystfart for egen regning. Der var derfor ingen anden udvej end igen at søge til DFDS, og det lykkedes at få selskabet til at love "Skálholt" og "Hólar" igen 1913 og at stille en fortsættelse 1914-15 i udsigt.

Thoreselskabet fortsatte endnu nogle år, men med en jævnt hensygnende virksomhed. I disse år blomstrede der imidlertid en kraftig konkurrence op fra norsk side. Efter at det omtalte norske forsøg med S/S "Jón Sigurdsson" i 70'erne var slået fejl, udviklede der sig gennem årene en ikke ubetydelig handelsskibsfart mellem Norge og Islands øst- og nordkyst ved forskellige norske handelsselskaber, såsom Otto Wathne's, senere Otto Wathne's Arvinger, som navnlig på østfjordene havde betydelige etableringer. Af denne fragtfart udviklede der sig efterhånden forsøg med en ruteskibsfart mellem de større norske vestlandsbyer (Stavanger, Bergen, Alesund) og islands øst- og nordhavne (indtil Akureyri). Men nogen egentlig rutefart kom ikke rigtig i gang. Forskellige uheld, således det nybyggede S/S "Otto Wathne's" forlis på Siglunes i sommeren 1906, svækkede foretagendets i forvejen ringe livskraft, så det sygnede hen. Nogen kraft i bestræbelserne kom der ikke, førend det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) trådte til. I 1908 sendte dette "Uranus" til Island for at undersøge mulighederne, og året efter åbnede BDS en fast rute med S/S "Flora" fra Bergen, Øst, nord og vest om landet, Reykjavik og retur. 1914 blev farten ved kontrakt med Islands ministerium udvidet til 2 ruter, hurtigruten hver 14. dag Bergen-Reykjavik og retur, men anløb af Thorshavn og Vestmannaeyjar, og nordlandsruten, der havde vist sig gunstig.



Marinens Skrueskonnert »Diana«, bygget 1861—63, paa Reykjavík Red.

Disse ruter blev betjent af "Pollux" og "Flora" indtil de begge blev torpederet 1917. Den regelmæssige fart blev genoptaget med "Lyra" og "Nova". Disse ruter vandt hurtigt en betydelig popularitet, ikke mindst takket være deres præcision, skibenes gode indretning og den hurtige forbindelse med Skandinavien via Bergen.

At udviklingen i det hele taget var stærk, fremgår bl.a. af, at der i 1914 udførtes 25 kontraktrejser af DFDS, 22 af Thore, og 19 af BDS, i alt 66 rejser mellem Island og fastlandet, foruden talrige ekstrarejser. - I 1930 havde ruteplan-turene for de 3 selskaber (Eimskipafjelag Íslands, DFDS og BDS) overskredet de 100, hvoraf EÍ havde omtrent halvdelen. I 1938 havde EÍ alene 64 ture fra Island til udlandet.

I januar 1914 var Islands Dampskibsselskab - Eimskipafjelag Íslands blevet stiftet, og dermed et stort skridt taget fra Islands side i retning af at overtage ledelsen af rutefarten mellem Island og udlandet. Selskabet blev båret frem af en kreds af islands bedste mænd, og folket sluttede straks op om det med begejstring. Primus motor i foretagendet var daværende overretssagfører Sveinn Björnsson, nu republikkens præsident, som efter Altingsforhandlingerne i 1912 satte sig i bevægelse for at skabe en endelig orden af dette for landet så livsvigtige spørgsmål, der i årenes løb havde givet anledning til en uendelighed af forhandlinger med stadige gnidninger. Som forholdene havde udviklet sig, kan der ikke være tvivl om, at den løsning af spørgsmålet, som nu blev indledet, var den helt naturlige og derfor også den helt rigtige. At det har bidraget i allerhøjeste grad til at bjærge landet så nogenlunde godt gennem to verdenskrige, således at produktion og forsyning af landet med nødvendige varer har kunnet gå sin gang, er man nu ikke i tvivl om, selv om denne udvikling ikke var til at forudse i de år, da forarbejderne blev gjort.

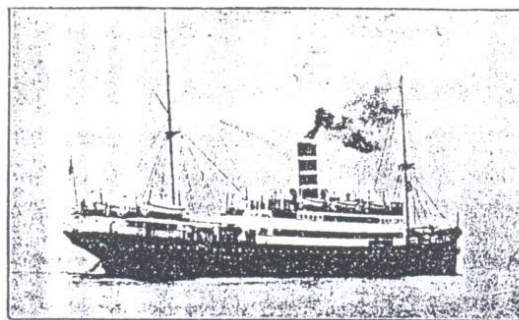
Ganske naturligt var der på Altinget i 1913 megen stemning for at støtte det ny selskab. Der blev bevilget et aktiebeløb på 400.000 kr. - men dog på betingelse af, at de 300.000 kr. skulle anvendes til skibe i kystfarten, hvilken man forudsatte, at selskabet ville overtage. Dette var jo efter gamle erfaringer et ømt punkt, og selskabets fædre var stærkt på post. Foreløbig kunne der ikke tages stilling dertil. Det måtte det kommende selskabs ledelse afgøre. Altinget bevilgede desuden et tilskud til selskabet på 40.000 kr., hvilket blev fast årligt i de første 5 år. Efter denne Altings holdning sendte DFDS ministeriet en telegrafisk meddelelse om, at den påtænkte kystfart 1914-15 måtte falde bort. Følgen deraf blev blandt befolkningen yderligere interesse for det ny selskab, og ministeriet kontraherede som omtalt med BDS om nordlandsruten og med Thore om kystfarten 1914 og eventuelt 1915. Dermed ophørte DFDS's kystfart på Island, så at det kun opretholdt ruten København-Reykjavik-Isafjörður-Akureyri og retur, med lejlighedsvis anløb af enkelte andre større handelspladser.

EÍ blev stiftet 17. januar 1914, - Sveinn Björnsson blev selskabets formand, og som direktør blev ansat "Sterling"s mangeårige og højtfortjente fører Emil Nielsen. Aktiekapitalen var 1. april 1915 ialt 805.800 kr. men aktietegningen blev fortsat til udgangen af 1918, da den nåede 1.680.750 kr., hvoraf en betydelig del blev tegnet blandt islandsk-amerikanere.

Samtidig med andre forarbejder blev der søgt tilbud på skibe, og efter licitation, som afholdtes i 6 forskellige lande, blev der i marts 1914 kontraheret med Københavns Flydedok og Skibsværft om bygning af 2 skibe med afleveringsfrist i januar og april 1915. Kontraktbeløbene var kr. 580.000 og 500.000.

Det siger sig selv, at krigsudbruddet i 1914 måtte influere på de fastsatte tidsfrister. Men det lykkedes dog at gennemføre bygningen så vidt, at det første af skibene, "Gullfoss", kunne kaste anker på Reykjavik Red den 16. april 1915 - selvfølgelig med stor modtagelse - og det andet, "Godafoss", kom til Reyðarfjörður (på østlandet) den 29. juni s.a. Skibene var på henholdsvis 862 og 846 net.reg.ts med plads til 44 plus 30 og 28 plus 28 kahytspassagerer (på I. og II. plads).

Med disse relativt store og bekvemme skibe begyndte selskabet sin virksomhed under meget vanskelige forhold, men det må jo siges at have været en lykke for Island netop på dette tidspunkt at have fået lagt grunden til den i løbet af en årrække stærkt voksende handelsflåde.



BDS. S/S »Lyra«, Ruteskib mellem Bergen og Reykjavik 1919—1939.

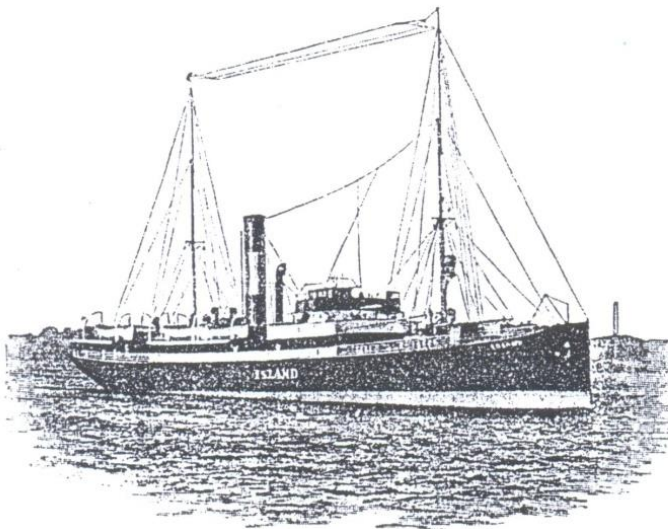
Et hårdt slag var det, da "Godafoss" allerede i november 1916 strandede på Straumnes ved Adalvik og blev totalt vrage. Der blev straks næste år indkøbt et norsk skib til erstatning, og efter krigens afslutning blev der sat fuld kraft på at udvide flåden: erstatningsskibet "Lagarfoss" blev moderniseret i 1920, "Godafoss II" blev bygget 1921, "Brúarfoss" 1927, "Selfoss" erhvervet ved indkøb 1928 og "Dettifoss" bygget 1930. Skibenes størrelse voksede efterhånden. Således var man med "Brúarfoss" kommet på på 970 ts. netto. Farten er 8 til 9 knob for de mindre skibe, 11-12 for de større, som navnlig anvendtes i passagertræerne. Skibene blev for størstedelen udstyret med køl- eller fryseanlæg for fisk og kød. Efter 1930 var der en standsning i flådens vækst, men der arbejdedes med en planlagt større nybygning, et moderne 3.300 br.ts. fragt-motorskib med 342' dæklængde ("Gullfoss" har 230'), 17,5 knob fart og plads til 224 passagerer. 1939 var sagen kommet så vidt, at der efter licitation i 8 europæiske lande blev accepteret et tilbud fra Burmeister & Wain i København med levering i april 1941. -

Selskabet begyndte sin virksomhed kontormæssigt set under yderst primitive forhold i en gammel træbygning i Hafnarstræti, oprindelig forretningsbygning, senere børneskole. Men selskabet gik godt de første år - 1915 gav det 4%, 1916-17: 7%, 1918-20: 10% til aktionærerne - og optimismen voksede tilsvarende, så man ville også udadtil vise sig og påbegynde 1919 opførelse af en efter landets forhold stor og monumental bygning for kontorerne. Men med det tilbageslag, som de følgende år bragte overalt i næringslivet, blev denne bygning, som havde kostet over 1 million, en byrde for det unge, endnu kun lidet konsoliderede selskab. Da man tilmed driftsmæssigt kom ind i en ganske overordentlig vanskelig periode, kunne selskabet i de følgende år ikke klare sig uden betydelig støtte fra det offentlige, både direkte i form af kontante tilskud (i de første 23 år i alt 1.990.000 kr., hvoraf den ene million faldt på årene 1933-37), og indirekte i form af skattefrihed til staten og lempelser i kommuneskatter, havneafgifter m.m. - Selv om selskabet således ikke direkte har været nogen egentlig finansoperation med store udbytter, har det ved sin virksomhed ydet et meget stort og betydningsfuldt bidrag til landets udvikling, et bidrag, som ikke kan takseres i penge. -

Hvad skibsfarten iøvrigt angår, har DFDS og BDS hver for sig fortsat sin virksomhed. Medens den første verdenskrig var meget skånsom mod EÍ, som slap igennem uden skibstab, måtte DFDS afgive "Ceres" og "Vesta", som begge blev torpederede på vej fra Reykjavik til Skotland og BDS mistede begge sine Islandsskibe, "Pollux" og "Flora", på samme måde. DFDS satte 1915 den nybyggede damper "Island" ind i ruten sammen med "Botnia", og 1927 kom M/S "Dronning Alexandrine" til, hvorefter "Botnia" gik sommerture mellem Leith og Reykjavik, indtil den blev hugget op. I april 1937 strandede "Island" i indløbet til Leithfjorden, hvorefter "Dronning Alexandrine" fortsatte farten med en tur hver 3. uge, indtil krigen i april 1940 for en årrække afsluttede denne sejlads. Planerne om et nyt, stort, fuldt moderne passagerskib af samme størrelsesorden som det af EÍ påtænkte blev selvfølgelig også opgivet foreløbig.

I efteråret 1945 genoptog "Dronning Alexandrine", som under besættelsen havde været beslaglagt af tyskerne, rutefarten mellem København og Reykjavik, efter at have gennemgået en stor og hårdt tiltrængt reparation.

I april 1940 standsede selvfølgelig med et slag al skibsforbindelse med Skandinavien, men EÍ opretholdt med sine skibe (undtagen "Gullfoss", som ved krigsudbruddet lå i København og senere blev beslaglagt af tyskerne) forbindelsen med England og Amerika. Desværre led EÍ i løbet af krigen smertelige tab, idet "Godafoss II" krigsforliste i efteråret 1944 ud for Reykjaneshalvøen, "Dettifoss" i februar 1945 med størstedelen af de ombordværende på hjemrejse fra Amerika. Selskabet havde således ved krigens udgang mistet sine 3 største og bedste skibe. Til opretholdelse af driften under den anden verdenskrig erhvervede selskabet ved køb og lejemål forskellige ældre skibe som midlertidig foranstaltning, men straks ved krigens afslutning blev der sluttet kontrakt om en række nybygninger. - Efter befrielsen genoptog EÍ efter evne farten på Skandinavien, navnlig med "Lagarfoss", medens de andre skibe fortsatte farten på England og Amerika. -



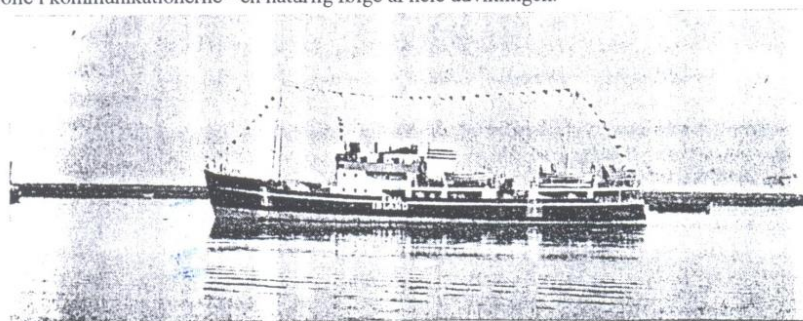
DFDS — S/S »Island«, Ruteskib mellem København, Leith, Reykjavik, Ísafjörður og Akureyri, 1915—37.

Med kystfarten har der som før været store vanskeligheder. Man havde jo ventet, at dette spørgsmål ville finde sin naturlige løsning ved stiftelsen af EÍ. Men belært af tidernes bitre erfaringer var selskabet ikke ivrigt efter at påtage sig denne fart, i hvert fald ikke straks, - og nu er der forløbet 32 år, uden at det har turdet indlade sig derpå.

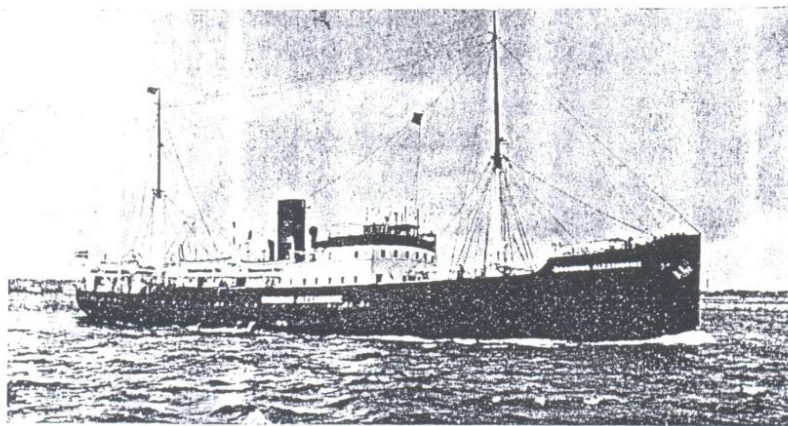
Efter at DFDS havde opgivet sin gamle kystrute i 1914, måtte regeringen træde til, og man hjalp sig på bedste måde med lejeskibe, som landet drev og EÍ administrerede efter regning, ligesom et par ældre fragtskibe som regeringen købte. I 1923 (efter at "Thore"s gamle "Sterling", som var købt til kystfarten, var strandet) lod regeringen "Esja" bygge, og da den snart blev for lille blev yderligere et skib, "Súdin", indkøbt til kystfart. I 1939 blev "Esja" erstattet med et nyt af samme navn, og den gamle blev solgt til udlandet. Alle disse skibe administrerede EÍ indtil 1930, hvorefter staten - i håb om at få billigere administration - oprettede et statsrederi, Skipaútgærd ríkisins, som dseuden fik administrationen af statens inspektionsfartøjer.

Selvfølgelig er denne kysttrafik mellem Reykjavík og de større og mindre handelspladser landet rundt ikke tilstrækkelig for befolkningen. Der mangler endnu et led, en lokal kystfart med baser i købstæderne til de helt små pladser og større gårde. Dette var navnlig føleligt, medens vejnettet endnu var så uudviklet, at man udelukkende var henvist til hestetransporten. For visse distrikter, navnlig hvor vejene på grund af naturforholdene kun vil få ringe betydning eller ikke kan ventes at komme i en rimelig fremtid, har man, med støtte fra statskassen og kommunekasserne, indrettet en lokal kystfart med små dampere og større motorbåde: således på Faxaflói, Breidifjörður, Ísafjardardjúp, Eyjafjörður osv. Men nogen systematisering af disse farter, med korrespondance og indbyrdes samarbejde, synes kun i ringe grad at være blevet udviklet. Men det er vel nok et af de allervanskeligste problemer at ordne, da der jo næppe er nogen handelsplads så lille, at den ikke vil gøre krav på at komme med på hoved- eller til nød kystruteplanen, ingen gård så ringe, at den ikke vil forlange at blive anløbet i det mindste af lokalkystbåden!

Hvilke former forbindelserne vil antage, når forholdene engang igen trækker sig i lave, er jo vanskeligt at spå om. Men det er vel ikke usandsynligt, at EÍ vil komme til at dominere i skibsfarten, og at luftfarten vil komme til at spille en meget betydelig rolle i kommunikationerne - en naturlig følge af hele udviklingen.



Rute-Kystbaaden M/S »Esja« bygget 1939.



DFDS — M/S »Dronning Alexandrine«, Ruleskib mellem København og Reykjavík 1927—40 og fra 1945.

Denne "artikel" stammer fra bogen: "ISLAND og dets tekniske udvikling gennem tiderne", ved civiling. Th. Krabbe. Tidl. landsing., fyr- og havneinspektør på Island.

Og den er - selvfølgelig - leveret af Leif Fuglsig.

Circulär

Juni 1995

Vid ett innbrott i ett kontor här i Reykjavík i mars i år stals ett paket med ungefär 30 isländska värdebrev från omkring 1920. Dessa brev är flesta adresserade till Fröken Halldóra Bjarnadóttir, men också till Tímaritið Hlín.

Det är mycket sannolikt att de som fått dessa brev i sina händer gör försök på att realisera dem och evt ej minst utomlands eftersom isländska samlare känner väl till brev som skickades i sin tid till Halldóra Bjarnadóttir eller hennes tidskrift Hlín.

Undertecknad vore mycket tacksam för om Ni ville vara så vänlig att ge akt på om Ni får ett erbjudande om dessa brev. I så fall ber jag Er vänligst kontakta omedelbart undertecknad.

Eftersom det finnas fotostatkopior av brevena ifråga översändes med detta circulär några stycken som ett bevis på hur dem ungefär ser ut.

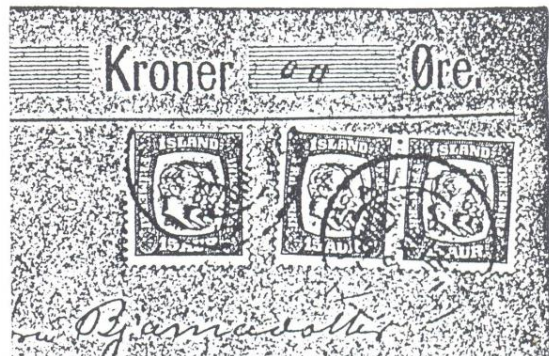
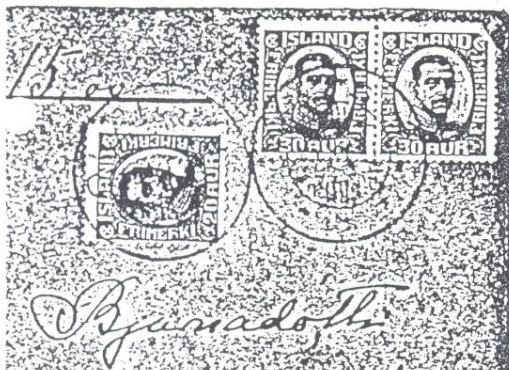
Med de vänligaste hälsningar

Jón Aðalsteinn Jónsson

Jón Aðalsteinn Jónsson
Geitastekk 9
109 Reykjavík
Ísland

NEDENFOR:

Eksempler på frankering på
de stjalne breve.



Årsregnskab 1994
Islandsklubben i Danmark

<u>Driftsresultat</u>	Indtægter	Udgifter
Kontingent	9.530 kr	
Julemøde	562 kr	
Forbund		2.380,00 kr
Møder		1.201,00 kr
Julemøde		571,30 kr
Foredragsholder		306,95 kr
Blad		249,50 kr
Postgebyr		260,00 kr
Kontorhold		128,50 kr
	10.192,00 kr	5.097,25 kr
Driftsoverskud		5.094,75 kr
	10.192,00 kr	10.192,00 kr

<u>Status pr 31.12.1994</u>	Aktiver	Passiver
Girobeholdning	6.431,83 kr	
Kassebeholdning	1.782,05 kr	
Porto	1.316,50 kr	
Forudbetalt kontingent		300,00 kr
Klubbens driftsmidler		9.230,38 kr
	9.530,38 kr	9.530,38 kr



ARNE FAHNØE
KASSERER
140195

Ovenstående regnskab er revideret og i overensstemmelse med bøger og bilag. Klubbens aktiver er fundet til stede pr 311294



IB SCHOCK
REVISOR

Christian IX - varianter v/Arne Fahnøe

Efter at jeg har stukket næsen ned i CHR IX serien, har jeg opdaget, at den er væsentlig mere spændende end jeg havde forestillet mig. Først dukkede "svedperler" op sammen med flere andre varianter der tidligere er beskrevet.

Nu er der ved nærmere gennemgang dukket nye varianter op som ikke tidligere er beskrevet.

- A. Plet på halsen mellem 2-3 skraueringslinie.
TJ pos 4 og 7. Er ikke set på PF.
- B Kraftig kileformet plet på halsen.
TJ pos 77. PF kendes den på 5 aur II tryk. Pos p.t. ukendt.
- C Ekstra krølle i nakkehåret, samt fortykkelse på skraueringslinie ud for.
TJ pos 95. Er ikke set på PF.
- D Spis i øvre hjørne mellem medaljon og indre rammelinie.
Kun set på 10 aur TJ. Pos kendes ikke endnu.





C



D