

STUDIE och PLÅTNIG

av
BROMplats
Facit nr. 258



INNEHÅLL:

1. FÖRORD.
2. DUBBELPRÄGLINGAR.
3. PUNKTMARKERINGAR.
4. PLÅTSÅR.
5. PRÄGLINGSSKADA.
6. CYLINDERNS HOPFOGNING.
7. STATISTIK
8. MÄTELISTA *Borta*
9. AVSLUTNING.

5 juni 2007

Leif Andersson och Roland Frahm.

Version 4, 29 december 1995.

© Tryckning eller kopiering av denna skrifts innehåll utan upphovsmännens tillåtelse beivras enligt lag

1. FÖRORD.

I 63-års handbok står det att Bromma-märket med Facit-nummer 258 gavs ut den 23.5 1936 med anledning av invigningen av Stockholms Flygplats i Bromma, valör 50 öre, i märken i rullar om 100, med en bildyta på 33 x 26.4 mm, 2-sid perf. 9 3/4, nyans a. ultramarinblå, upplaga 600 000 exemplar. Tecknat av Olle Hjortsberg gravör Sven Ewert.

I Varianthandboken 1920 - 1936, 1981, så står det med 1 st Dp. Dubbelpräglingarnas dubbelprägling skrev Leif Jönsson, Malmö, för cirka tio år sedan i VASA. Det är en bra benämning som står sig definitivt idag.

Benämningen syftar ju på att det finns fler än en Dp och det har vi kunnat konstatera tidigare men eftersom att vi har forskat och fått tag på en del nytt material i form av rullar och stämplade lösa märken. Så har vi fått bekräftelse på våran iakttagelse. Det fattas några rullar ännu till ett helt cyl varv, men vi tycker att det som vi har hittat är så intressant att vi vill delge det för en större allmänhet.

För den oerfarne variantsamlaren vill vi göra uppmärksam på att det förekommer ett matrisfel på märket nämligen nedtill i R i Sverige i form av ett litet streck, oftast med en "liten" delning på mitten. Se bild 8. Matrisfel är ett fel, som sitter på varjeärke, som inte har varit gravörens mening att det skall vara med, behöver för den skull inte vara gravören som satt dit det utan kan ha kommit till under tillverkningens gång, antingen har man inte upptäckt det eller så har man inte tyckt det vara värt besväret att ta bort det. Förkortningar som vi har använt är hämtade ur SFFs Sverige-katalog.

2. DUBBELPRÄGLINGAR, Dp.

Inledning

I 1963-års handbok står det inget om någon Dp, men väl i Facit, och det kom in XXXX ¹⁹⁹¹, och då står det Dp uppåt åt höger i England., men i några andra Dp-områden har det inte varit känt tidigare i varje fall inte för den breda allmänheten. Dp-områden kallar vi det för att ni skall veta vad man skall leta efter dubbelpräglingarna.

Dubbelpräglingen börjar som sagt i GB och sprider sig sedan till nedan uppräknade områden, är då oftast i kombination med GB. Men som alltid så finns det undantag, mer om det senare.

Vad en dubbelprägling är för något tycker vi att vi inte behöver förklara i denna skrift, men nedan står det typ I, II, III. Det kanske tarvar en förklaring.

TYP I = är kraftig och ligger "långt" ifrån och utmed hela den ordinarie linjen och syns tydligt för alla. Se bild 2.

TYP II = är tydlig och finns som regel utmed hela linjen. Se bild 4.

TYP III = är små korta linjer som ligger tätt intill ordinarie linjen och mellanrummet blir ofta färgfyllt, då syns trycket som om det vore orent. På nästaärke (dublett) är det kanske inte färgfyllt och då syns Dp. Den är svår att se. Se bild 6.

Här en förklaring av den siffran som står intill GB (15), det är det antal linjer som det finns Dp vid i England, för om man börjar och räkna uppifrån så är det 3 linjer ner till "Irländska sjön", 10 linjer som inte går ända fram utan det är ett "vitt band", den 10:e kan någon gång gå till ramlinjen, 15 linjer når fram till ramlinjen. Totalt 28 st linjer uppifrån och ner i England även den lilla korta som bara är 0.15 mm lång ingår i de 28. Om det står 15 så har de 15 översta linjerna Dp, är det typ III det handlar om så kan det hända att inte alla 15 linjerna har Dp men väl ner till den 15:e.

Är första bokstaven understruken av Dp områdenas förkortningar så är det av typ 1, andra bokstaven typ 2, ingen understreckning typ 3, ex GB=typ1, GB=typ2, GB=typ3

DUBBELPRÄGLINGS OMRÅDEN.

- 2:1. England (GB)
- 2:2. Flygplan (Fp, Fk)
- 2:3. Norge (No, SNo)
- 2:4. Danmark (Dk)
- 2:5. Under Sverige (VERI, VER, VE, R)
- 2:6. Övre innerram (Ir)
- 2:7 I 5:an (5)
- 2:8 Fp stjärtparti (Rod)
- 2:9 Själland (Köp)
- 2:10 Lappland (Lap)
- 2:11 Värmland (Vär)
- 2:12 Vid S i Sverige (S)
- 2:13 Jämtland (Jäm)

2:1 GB.

Det är detta område , som det står om i Facit och har varit känt sedan länge. Det tycks i varje fall ha varit svårast att placera in moletten i England, (GB) vid präglingen, i vilket fall som helst så förefaller det så och det är där som det finns dom mesta, flesta och största dubbelpräglingarna. Se bild 2, 4 o 6. Bilderna är retuscherade.

Mer om antal och typer och kombinationer i den medföljande statistiken.

Som generell regel kan man säga att ju större Dp är i GB ju större är den i de andra områdena också, och finns i fler av områdena samtidigt. Men som alltid, undantag.

2:2 Fp o Fk.

Flygplanet följer mönstret från GB och har tre typer av Dp. Fp, Dp finns i hela planet och i typ I o II , Flygplanskroppen, Fk, finns bara i typ III, och enbart i dom sneda linjerna. Vi har hittat ett märke med enbart Fk. Se bild 5. Bilden är retuscherad.

2:3 No o SNo.

I Norge finns det Dp typ II och III och är vanligast i den södra delen. Är det typ, No, typ II så förekommer den också i övriga Norge men då som regel som typ III. Är det typ III , SNo, så finns det enbart i den södra delen framför planet. Se bild 5.

2:4 Dk.

I Danmark eller rättare sagt i Jylland så förekommer det typ II o III.

2:5 VERI, VER, VE o R.

Denna Dp hittade vi först på ett löst stämplat märke när vi letade efter Pm och sitter under Sverige i innerramen. Den förekommer i dom kombinationer som förkortningarna talar om. Finns bara i typ III.

2:6 Ir.

Denna Dp vid övre innerram syns ifrån vänstra hörnet fram till öre, men också bara på enstaka ställen och bara typ III.

Se bild 3.

2:7 5.

5:an är i egentligen i kombination med ovanstående men saknas på några av dom, syns ibland i bägge de två vågräta "linjerna" men också separat och bara typ III. Se bild 3.

2:8 Rod.

Denna Dp syns i flygplanets roderparti och är i kombination med Fp, Fk och aldrig ensam, den har vi hittat bara i typ III. Se bild 5.

2:9 Köp.

Finns bara på ett märke och ytterst liten.

2:10 Lap.

Denna Dp finns i Sverige kartans norra skugglinjer. Ett märke har Dp typ II på halva längden av linjerna, ett annat märke har Dp typ III. Se bild 1.

2:11 Vär.

Sitter mellan flygplanets hjul i skugglinjerna. Typ III.

2:12 S.

Syns som en kort kraftigt linje mellan ytterram och S i Sverige. Typ I. Se bild 8.

2:13 Jäm.

Egentligen vet vi inte om det en bra benämning på denna Dp för det är gränslinjen mellan Norge och Sverige som har fått en liten Dp och som vi tror är i höjd med Jämtland. Typ III

3. PUNKTMARKERINGAR, Pm.**Inledning.**

Vi har inget bättre ord för dessa prickar men eftersom dom förekommer på så regelbundna ställen och i så stor omfattning, så måste de ha tillkommit av en eller annan anledning, vilken? En fråga som vi väl inte kommer att få svar på idag. Nedanstående uppräknig är upprättad allt eftersom vi har hittat dom. Pm V o 0 upptäckte vi i samband med plåtningen. Bägge dessa Pm finns på alla märkena. De kan saknas ibland på vissa märken, men får man tag på en dubblett med samma plåtposition så syns den oftast där. Att dom saknas ibland beror nog på själva avtorknings förfarandet av färgen.

3:1 4 o 9.	3:4 Pm Rp.
3:2 Pm h3.	3:5 Pm V
3:3 Pm h2	3:6 Pm 0.

3:1 4 o 9.

4 o 9 syftar på det faktum att dom sitter på märke nr 4 resp nr 9 i nedersta bandet nr 8 och på varje cyl halva, vi tror att det är gamla riktpunkter som ej blivit bortslipade, eller är det punkter som har tillkommit av en anledning som vi idag inte har en bra förklaring på. Dom är i storlek som en ordinär riktpunkt och distinkta.

Man skulle kunna tro att det är en nedslitning typ I el II men eftersom avståndet till ordinarie linjen är olika så är det ingen nedslitning. Tänk på upplagens storlek.

3:2 Pm h3

Syns på samma band som ovanstående och sitter i nedre högra hörnet i marginalen, sitter i rad på 9 märken på ena cyl halvan, med litet olika placeringar, ibland 2 ibland 3 punkter. Även om dom bara är 0.1mm stora så syns dom tydligt men är lite "gråa".

3:3 Pm h2

Förekommer på märken i övre högra hörnet och är lika som ovan och ganska tydliga.

3:4 Pm Rp.

Den första vi hittade trodde vi var ett plåtsår men när vi sedan letade vidare efter detta "plåtsår" fann vi på exakt samma ställe denna Pm som kan vara dåligt avputsade gamla riktpunkter. Den förekommer bland annat tre i rad på en cyl halva så det kan inte vara samma plåtsår. Men vissa är så små att man måste mäta sig till dom för att upptäcka dom.

3:5 Pm V.

Sitter under V i Sverige i marginalen och "lite" avlång till utseendet, har följande mått 4.C.5 0.6mm, 4.4.4 8.0mm men måtten kan skilja någon hundradel mellan två märken. Vi nämner dessa mått här eftersom dom finns på alla märken och vi har inte gjort någon extra lista under punkt 7 Statistik.

3:6 Pm 0.

Sitter över 0:an i övre marginalen och har följande mått 4.A.5 1.4mm, 4.2.4 14.6mm givetvis också denna med lite skillnader

4. PLÅTSÅR, P.

Plåtsår linjer, Pl, förekommer ganska ofta men är ganska tunna och ibland mycket korta, men är otroligt bra att ha till hjälp när man skall binda ihop två bredvid sittande märken eller binda ihop två band.

Plåtsår prick, Pp, är ju till störst nytta när man skall skilja på två märken, helst skall dom vara stora och distinkta i sin karaktär så att man lätt kan mäta dom. Men man tager vad man haver sa Kajsa Varg.

5. PRÄGLINGSSKADA.

På två märken har vi hittat något som ser ut som en förslitning, men vi tror att det är en dålig inprägling. Även omnämnt i 1963-års handbok som präglingskada.

6. CYLINDERNES HOPFOGNING.

Några rader om detta. I 1963-års handbok står det ang Stickney pressen att den kan trycka 250 000 ex i timmen, så för att trycka Brommas upplaga kan ju bara ha tagit ca 2.5 tim i anspråk och i förlängningen av detta så behöver man inte ha använt mer än 1 cylinder och en färgblandning.

I begynnelsen av forskningen så trodde vi att det förekom två eller fler cylindrar. Vad skall man tro när man börjar att mäta avståndet från skarvlinje till märke och hittar skillnader på upp till 0.4 mm.

På något sätt så har man "misslyckats" med hopfogningen av cyl halvorna för vid den ena skarven syns en höjdförskjutning ibland på 0.3 mm men oftast 0.2 mm, vid den andra skarven upptäcker man att märkena har olika mått uppe och nere på samma märke visserligen bara en skillnad på 0.1 mm. Den del av cyl halvan måste ha blivit skev när man fasade kanten.

Men det är tur för oss idag att man har "missat" lite här och där för annars hade vi inget "ta på" för att kunna positionsbestämma denna cylinder.

I de rutor som skall föreställa frimärken och där det står tonad skarv i, så har vi mätt till den mörkblåa kanten av skarvlinjen, på band 8 där det står 2.2 så är det mätt till högra sidan av skarven, den vänstra sidan var inte mätbar. Alla mått är i mm. I högerkant av ritningen så står det =0.2 med det menas den höjdförskjutning som vi talar om i tredje stycket. Prickar o dyl på ritningen skall symbolisera Cyl tecken, Pm och Rp. Se bild 7. Den "7" bilden tillhör inte våra 3 band.

7. STATISTIK.

I tabellen över dubbelpräglingarnas antal och placeringar har jag (LA) hämtat från mina band. Första siffran gäller märket i bandet, siffrorna inom parantes vilken bandhalva, slutligen sista siffran hur många linjer som blivit dubbelpräglade. Att vi kallar banden 2 osv beror på när dom införskaffades. Band 8 tror vi är sista bandet eftersom det har punkter i nederkant som vi tror är cylindertecken. Band 2 och 4 binds ihop med en repa från 5 märket. 3 band saknas. När det gäller dubbelprägling typ 3 har jag inte räknat antalet linjer eftersom det är svårt att se dem alla.

8. AVSLUTNING.

Vilken del av ett sådant här arbete som är roligast är svårt att avgöra, varje fas; materialanskaffning, faktainsamling, plåtning, skrivandet eller sitta under lampans sken är roligt. Den roligaste delen är kanske den med själva problemlösningen, då man har löst ett eller flera av dom och ser hur bitarna faller på plats.

Om det är någon som nu har läst och sett vårt arbete och har synpunkter på det eller har uppgifter som vi glömt eller förbisett är vi tacksamma om ni talar om det för oss, så vi kan rätta eller lägga till.

Till sist vill vi tacka alla som har gett oss goda råd eller delgett oss sina rön.

ID	GB TI	GB TII	GB TIII	Fp TI	Fp TII	Fk TIII	No TII	S No TIII	Dk TII
1	9 (2:1) 16	8 82:1) 14	1 (2:1) 6		1 (8:2)	7 (2:1)	1 (8:2)	7 (8:1)	1 (8:2)
2		10 (2:1) 18	3 (2:1) 8		3 (8:2)	9 (2:1)	3 (8:2)		3 (8:2)
3	1 (8:2) 27		4 (2:1) 8		6 (8:2)		8 (8:2)	2 (8:2)	
4	3 (8:2) 26	10 (4.:2) 13	6 (2:1) 4		8 (8:2)	1 (3:2)		4 (8:2)	
5	4 (8:2) 27					4 (3:2)		5 (8:2)	
6	5 (8:2) 27	1 (8:1) 26	10 (3:1) 2			7 (3:2)		6 (8:2)	
7	6 (8:2) 25	2 (8:1) 24	1 (3:2) 8						
8	7 (8:2) 26	5 (8:1) 25	3 (3:2) 2			4 (8:2)			
9	8 (8:2) 26	7 (8:1) 26	4 (3:2) 4			6 (8:1)			
10	9 (8:2) 21		7 (3:2) 3			7 (8:1)			
11		2 (8:2) 26	8 (3:2) 8			8 (8:1)			
12		10 (8:2) 12	9 (3:2) 8			2 (8:2)			
13			10 (3:2) 8			4 (8:2)			
14						5 (8:2)			
15			1 (4:2) 4			7 (8:2)			
16			3 (4:2) 4			9 (8:2)			
17			5 (4:2) 4						
18			8 (4:2) 3						
19			9 (4:2) 17						
20									
21			4 (5:2) 6						
22			10 (5:2) 12						
23									
24			3 (8:1) 26						
25			4 (8:1) 24						
26			6 (8:1) 20						
27			8 (8:1) 12						
28			9 (8:1) 20						
29			10 (8:1) 14						
30									
31									
32									
33									
34									
35									
36									
37									
38									
39)			



Bild 1 Jämtland

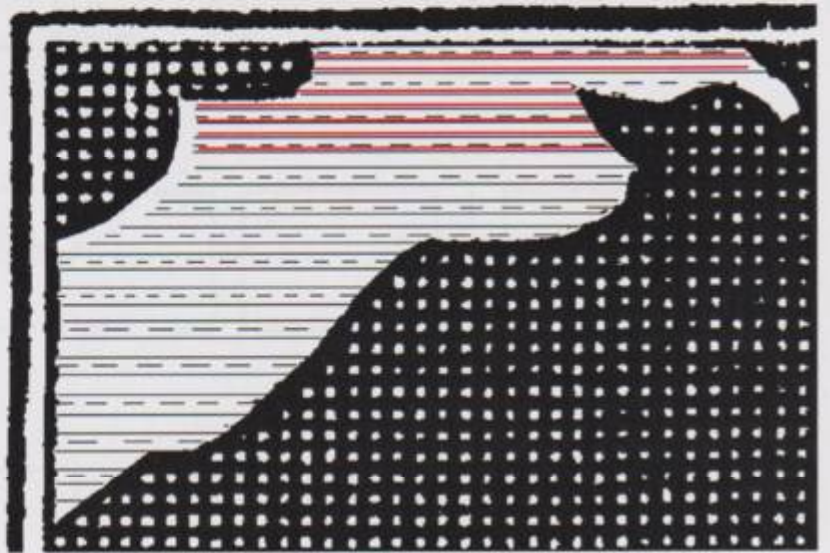


Bild 2 Typ 1 GB 7



Bild 3

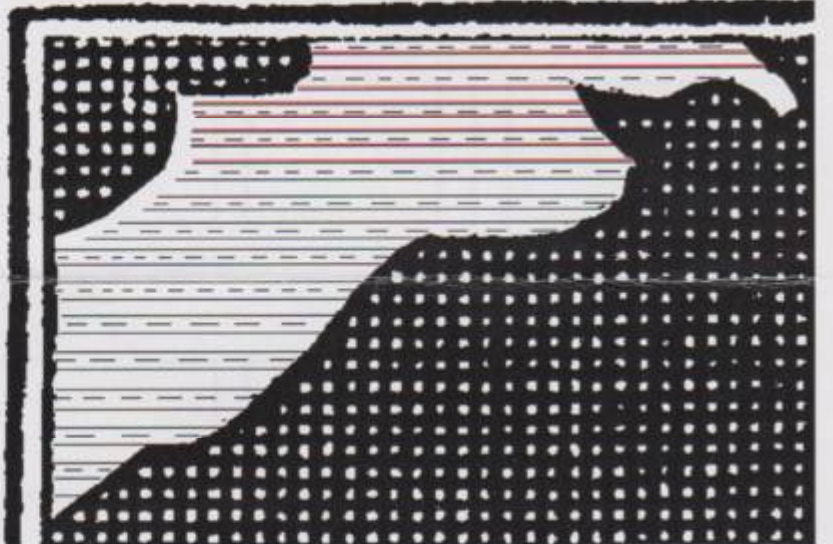


Bild 4 Typ 2 GB 8

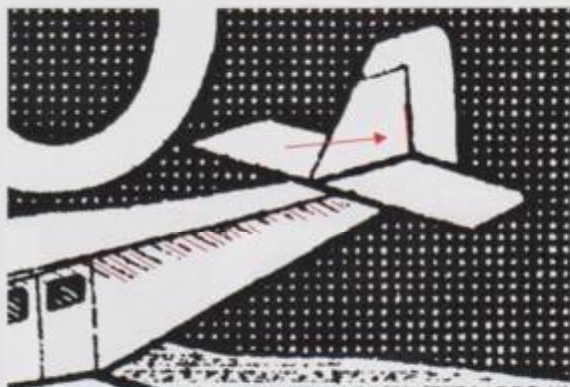


Bild 5 Flygplanskropp och rodder

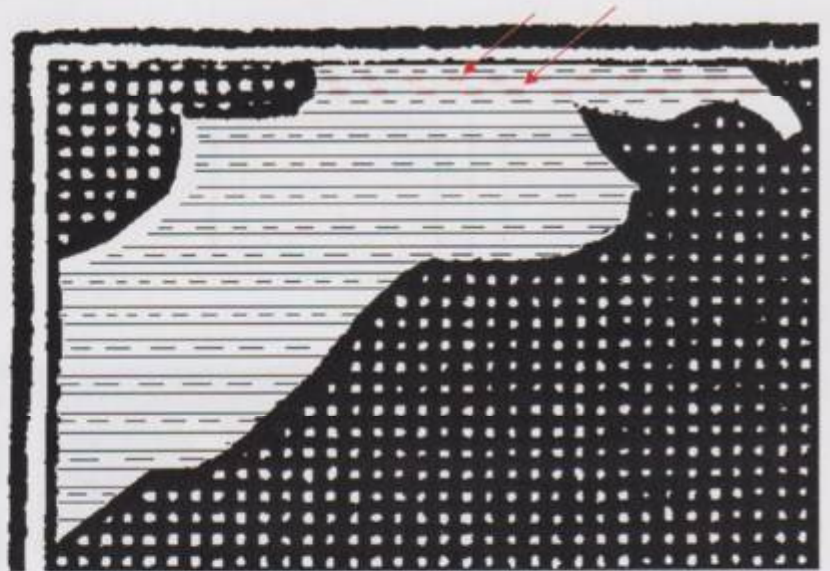
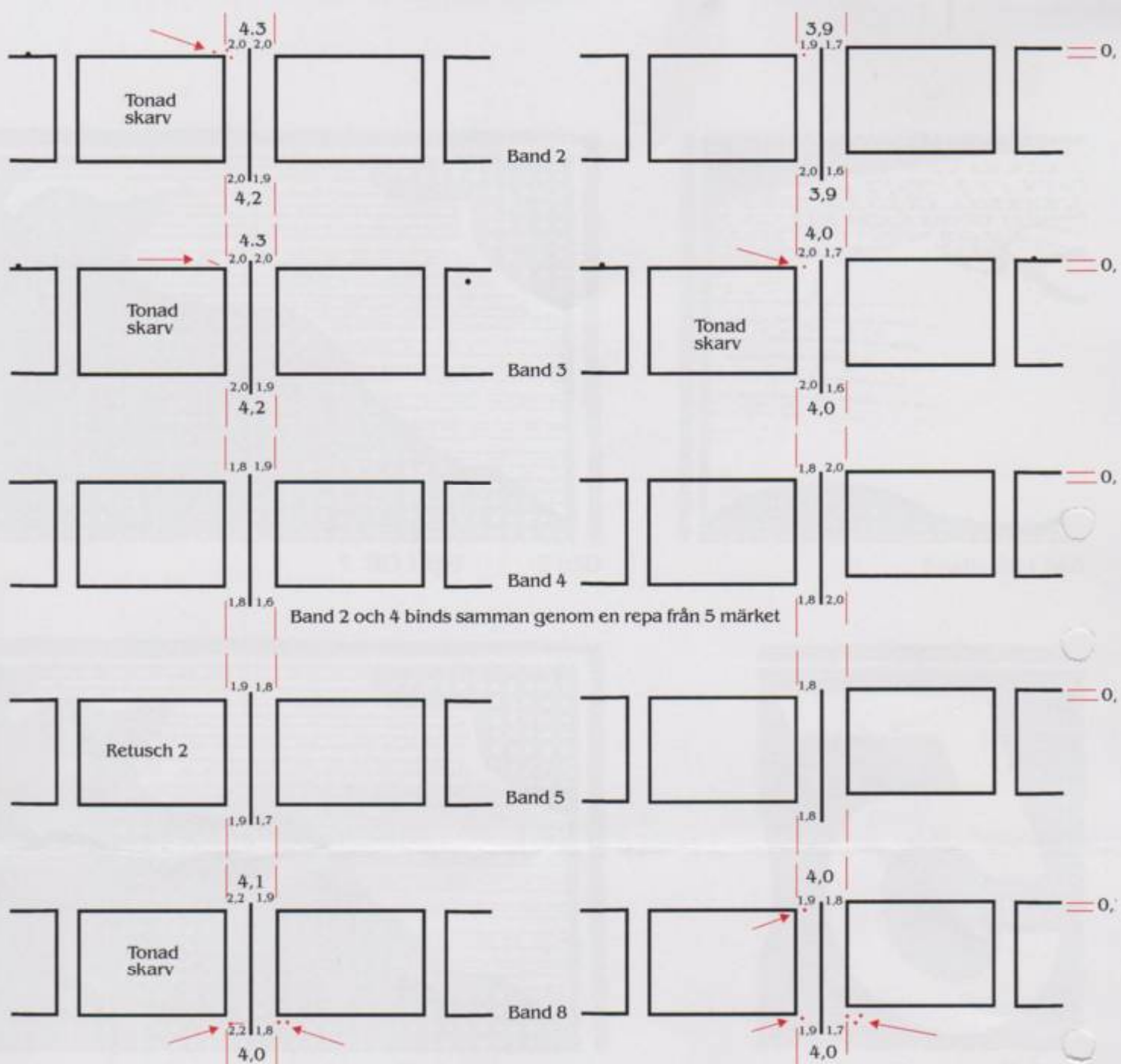
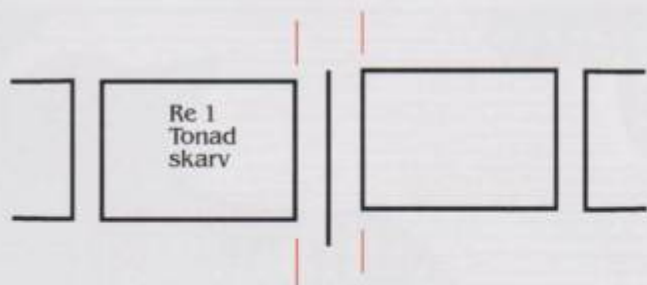


Bild 6 Typ 3 GB 2



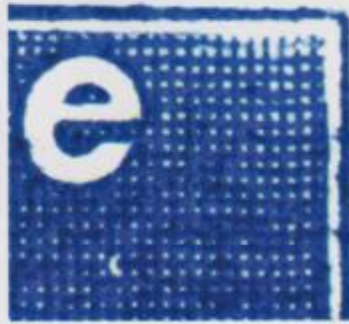
Står det inga siffror så har det inte varit möjligt att mäta.



SVERRI



PS 1



PS 2



P1

