

# Flyvepost 1920



De 6 essays er monteret på kartonstykker hvor der i øverste højre hjørne står: Fab. 129, som henviser til hvilket oplag 50 øres frimærkerne stammer. Essays fornedet har placeret ordet Flyvepost på samme måde som postfærge-overtrykkene

Som omtalt i NFT nr. 2/1985 s. 70 er der både i Frimærkekontrollens protokol og i Thieles protokol under fabrikation 129 omtalt overtryk på 50 øre Chr. X tofarvet til luftpost. Ordlyden i Frimærkekontrollens protokol er: "Prøve til flyvemrk.: 6 stk. (6/100 ark)", og i Thieles protokol: "1. juli. Til Approbation: 6 stk. Flyvepost."

Disse prøvetryk har hidtil været ukendte. De findes ikke i Postmuseets samling af prøvetryk. Men ved en gennemgang af en sagsmappe i Hovedarkivet for Post- og Telegrafvæsenet dukkede der en lille brun konvolut op, der viste sig at indeholde samtlige 6 prøvetryk opklæbde på hvidt kanon, påskrevet "Fabr. 129."

Mærkerne er overtrykt ordet FLYVEPOST i 3 farver og med 2 forskellige placeringer: i sort, sortblå og blå overtryksfarve og placeret enten vandret foroven i mærkebilledet, delvist over DANMARK (ligesom

de tilsvarende PORTO og POSTFÆRGE overtryk) eller lodret i højre og venstre side, FLYVE til venstre og POST til højre. Ved nærmere undersøgelse viste mærkerne sig ganske rigtigt at stamme fra 50 øre 3. tryk, fabrikation 129.

Prøvemærkerne lå sammen med 8 stk. tegninger til flyvepostmærker udført af »Hr. Carstens« på bestilling af generalsekretæren 18. august 1920 og 14 udkast til expremærker (her er kunstnerens navn ikke nævnt, der er heller ikke nogen datoangivelse).

Alle disse prøver og udkast var bilag til overvejelserne i slutningen af 1924 og begyndelsen af 1925 om at fremstille danske luftpostfrimærker. Men der er ingen forklaring på, hvorfor man overvejede i 1920 at indføre flyvepostfrimærker, hvorfor man forkastede de overtrykte udgave, hvorfor Carstens blev bedt om at tegne udkast til særlige flyvepostfrimærker, hvilke overvejelser der var omkring disse udkast, med andre



ord hvorfor disse ret gennemførte og attraktive udkast ikke blev til endelige frimærker?

En ret logisk forklaring er, at luftpostforbindelsen mellem Danmark og udlandet i 1920 var en relativ kortvarig og begrænset affære.

Luftpostforbindelsen Malmø - København - Ham-

burg - Bremen - Amsterdam - London og Malmø - København - Warnemünde - Berlin fungerede for Danmarks vedkommende kun i perioden 15. september - 31. oktober 1920. Og det var jo trods alt lidt at basere en ny luftpostudgave på.

I Aarbog for det danske Postvæsen 1921, s. 414 op-



*Denne side og foregående - forskellige skitser til luftpostfrimærker udført af Carstens i 1920 - ingen af dem blev realiseret. Næsten alle skitserne ville have været mere heldige end de lidt kluntede luftpostfrimærker som i stedet blev udsendt i 1925*

lyses, at postflyvene i den omtalte periode har medført mellem 420 og 490 breve i afgående retning hver dag. Første dag dog 585 breve. Vægten har gennemsnitligt været til Hamburg: 1100 g, til Amsterdam: 1400 g, til London: 1800 g, og til Berlin: 300 g. pr. dag.

Mats Hedelius har i sin fremragende bog: Dansk Luftpost, fra Forlaget Skilling lavet en oversigt over, hvor mange forsendelser der ialt blev befordret i disse 1 1/2 måned: ialt 14844 stk.

Der var ingen luftpostforbindelser i 1921 fra Danmark, og i 1922 var der kun ispostflyvningeme Aarhus-Kalundborg (7. -25. februar) samt de midlertidige flyvninger til Hamburg og Rotterdam på grund af jernbanestrejker i Tyskland i perioden 9. til 11. februar 1922.

Det er først i 1923, at den mere regelmæssige luftpostforbindelse opstår. Følgende linier oprettes: København-Hamburg 17. april 1923; via Hamburg til Amsterdam og London, samme dag; via Königsberg til Moskva, 20. maj s.a.; via Königsberg til Estland og Letland, 7. juli s.a.; via München til Schweiz og Østrig, 7. juli s.a.; via København-Warnemünde, tog 93, til Toulouse og derfra med fly til Rabat og Casablanca (Marokko) 25. juli s.a.

Ruterne indstilledes for vinteren 24. oktober 1923 og blev genoptaget 23. april 1924, ophørte igen 6. oktober 1924. "Oplysninger over Luftpostbefordring 1924" indeholder 10 ruter. "Oplysninger over Luftpostbefordring 1925" indeholder 16 ruter.



### Luftpostfrimærker

Det er således først i 1923 og 1924, at der egentlig er behov for luftpostfrimærker.

Initiativet i 1924 til indførelsen af luftpostfrimærker kommer sandsynligvis fra 3. Ekspeditions kontor, i skrivelse af 17. november 1924 ved O. Bøgh. Det er meget tydeligt i denne skrivelse, at luftpostfrimærker bliver indført i Danmark, fordi postvæsenet på denne



Anbefalet luftpostbrev sendt 17/9 1920 fra København via Malmø og Warnemünde til Berlin. Ruten påbegyndtes to dage før: 15. september 1920 og varede indtil 1. november 1920. Sammen med ruten København-Hamburg-Amsterdam-London blev der ialt 14.944 forsendelser ad disse rute. Af anbefalede breve blev der kun sendt 176 stk. i hele perioden. Takst: brev 0-20 gram: 20 øre - luftposttillægstakst til Tyskland: 20 øre pr. 20 gram, samt anbefalingsgebyr: 20 øre, ialt 60 øre

måde kan skaffe sig ekstrairndtægter uden at yde noget herfor. Skrivelsen har følgende ordlyd. Den gengives i sin helhed, fordi den siger en hel del om frimærke-udgivelsespolitikken i tyvernes Danmark:

"Med Hensyn til Spørgsmaalet om indførelse af særlige Luftpostfrimærker skal følgende bemærkes:

Spørgsmaalet er efter min Mening af nærmest fiskal Karakter, idet Filateliens i langt overvejende Grad bliver Købere af saadanne Mærker.

Saa godt som alle de Postfolk, jeg i de sidste Aar har talt med, er enige om, at Luftposten aldrig vil kunne slaa igennem herhjemme, i hvert Fald foreløbig. Jeg personlig deler fuldstændig denne Opfattelse; det danske korresponderende Publikum vil da sikkert kunne klare sig, hvis Ruterne afgik ved Døden. Mange Breve sendes, fordi Folk synes, det er morsomt at sende Breve med Luftposten, endnu flere afsendes af Samlere.

Her maa der nemlig vel erindres, at der er opstaaet en sand international Samlerlidenskab efter postføjede Breve. Et postføjte Brev fra den private Flyvning Næstved-Storhedinge for nogle Aar siden betinger saaledes med Lethed en Pris af 7 Kroner! Nu er det saaledes, at indføres der særlige Luftpostfrimærker, vil Salget til Samlere kunne paaregnes at blive meget betydeligt.

Vi vinder altsaa herigennem almindelig Porto, og faar

maaske ogsaa lidt Gevinst paa selve Luftpostgebyret, skøndt Luftportoen senere skal afregnes. Og saa vil der blive en Del Salg af ubrugte Mærker til Samlerbrug.

Her skal da fremsføres det Spørgsmaal, om man skal gøre Anvendelsen af Luftpostfrimærker afhængig af et Luftpostbrev. Tendensen i de forskellige Lande synes at gaa i Retning af, at saadanne Frimærker fortrinsvis er beregnede til Luftpost, men Luftpost kan ogsaa frankeres med almindelige Frimærker, medens omvendt almindelige Forsendelser ikke skal sættes i Porto, hvis de er frankerede med Luftpostfrimærker (muligvis maa i denne Forbindelse, hvis saadanne Frimærker skal indføres, Spørgsmaalet om Postfærgemærkers Anvendelse til Frankering behandles). Saaledes har Tyskland, Holland, Sverige og USA stillet Afsenderne frit; Schweiz og vist de fleste andre Lande fordrer Luftpost til Luftpostfrimærker. Man kommer næppe ud i noget postalt Ufore ved at følge Tysklands m.fl. Landes Eksempel; et Brev fra Hillerød til København, eller fra Roskilde til Helsingborg kommer nok frem, selv om der sidder Luftpostmærker paa det, og nogen særlig Behandling kræver dette Brev jo under ingen Omstændigheder, modsat hvis man gjorde Anvendelsen af et særligt Ekspresfrimærke fakultatit.

Hvad de forskellige Mærkers Udseende i de respektive Lande angaar, kan man næppe som Hovedregel opstille, at Mærkerne har et fra andre specifikt afvigende Format. Saale-



Luftpostbrev sendt 28/9 1920 fra København til London ad ruten Hamburg-Amsterdam-London. Takst: brev: 0-20 g: 20 øre, luftposttillæg til London pr. 20 g.: 60 øre, ialt 80 øre. Forsynet med den nye luftpostetiket, som Det Danske Luftfartsselskab udgav samme år

des fremstilledes Sveriges, Spaniens, de første schweiziske, Tjecoslovakiets, New Foundlands, Uruguays første, Japans, Syriens og Stor Libanons Luftpostfrimærker ved Paatryk paa de almindelige Mærker. Tysklands (delvis), Hollands og USA's Luftpostmærker havde normal Mærkestørrelse; afvigende (større) Format har: Fransk Marocco, China, Mexico, Scadta (Columbianske semi-officiel Tjeneste), Ungarn, Italien (kun Forsøg), San Domingo, Uruguay (sidste Udgave); delvis afvigende Format Rusland og Østerrig.

Som Resume af foranstaaende skal anføres:

- 1) Der er Lande nok, som har indført Luftpostfrimærker, til at Danmark kan gøre det.
  - 2) Der er imidlertid næppe Trang hertil postalt set.
  - 3) Men der ligger utvivlsomt »business« bag, hvis vi udsteder saadanne Mærker.
- 17/11 24 Bøgh.«

Holmblad anfører som kommentar, at sådanne udgaver vel næppe kan skade og beslutningen tages med en skrivelse af 19. januar 1925. På dette tidspunkt er der stadig usikkerhed om, hvorvidt mærkerne skal fremstilles ved overtryk, om man skal anvende et eller flere af Carstens udkast, eller om man skal bede en ny kunstner om nogle helt nye udkast.

Selv om overtryksudgaven vil blive den billigste, og selv om man ville spare nye kunstnerhonorarer, hvis Carstens udkast anvendes, anmoder man alligevel Axel P. Jensen 2. februar 1925 om at tegne et udkast,

og Thieles Bogtrykkeri bliver 8. april 1925 anmodet om at fremstille trykklicheerne ud fra Axel P. Jensens tegning. Efter nogen diskussion internt og med trykkeriet enedes man om at fremstille ark med 30 klicheer. Oprindeligt var ideen at anvende 4 trykplader for hver værdi, men det blev opgivet på grund af de store udgifter til trykklicheer i forhold til oplagets ringe størrelse.

17. juni 1925 blev 10 øre grøn og 25 øre rød luftpost 1. gang udleveret til kunderne. 25 øre svarede til luftposttillægget på 25 øre pr. 20 g. for breve og 10 øre svarede til luftposttillægget på 10 øre for brevkort. I 1926 nedsættes luftposttillægget til 15 øre pr. 20 g. for breve og sættes op til 15 øre pr. brevkort. Derved opstår behovet for 15 øres luftpostfrimærker, der udgives 14. maj 1926.

#### Kilder:

Officielle Meddelelser 1920-1925.

Ole Steen Jacobsen: Luftposttakster i Europa 1920- 1963, DFT 1/84 s. 35-37.

Oplysninger over Luftpostbefordring 1924 og 1925.

Orjan Lüning: Luftpostens historia i Norden.

Tak til Erik Jensen, Postmuseet, Connie Larsen, Post & Telegrafbiblioteket og O. Brüggelbusch, Hovedarkivet, for hjælp og assistance.