Svensk pionjärluftpost

Ett urval av flygningar mellan 1809 och 1920

av Fredrik Ydell

I dagsläget tar man flyg och flygtransporter som en självklarhet och märker knappast när ett flygplan passerar. Så var det inte under 1910-talet. Då var det mer eller mindre hysteri kring flygarna och deras flygplan. Flyguppvisningar var högsta mode och tidningarna använde sig av krigsrubriker varje gång en flygare var på besök. För att förstå flygets storhet vid denna tid kan nämnas att det var miljonpublik när det genomfördes en postflygning 1911 i Allahabad i Indien, trots att flygningen varade i endast 13 minuter. Under flygdagarna i Stockholm 1910 var det mellan 50.000 och 75.000 personer på plats varje dag – och då räknades bara de som var ute på Gärdet. Vid de flesta flyguppvisningar förekom det extrainsatta tåg eller ångbåtsturer till startplatsen. Flygaren Carl Cederström blev utnämnd till Sveriges mest populära person. Hysterin är omöjlig att förstå i dag, men den var minst lika stor som under 1960-talets rymdfärder, med månlandningarna som höjdpunkter. Vid ett fåtal av de svenska flyguppvisningarna förekom även transport av post. Några av dessa skall denna artikel handla om, men även posttransporter under 1800-talet, före flygplanens tid.

Urvalet av flygningar har gjorts så att vi börjar med att följa två nästan helt okända postflygare – Carl Fredrik Ehrensvärd, mannen som var med om att förändra Sveriges historia radikalt och som även skrev in sig i den svenska luftposthistorien, och dansken Lauritz Johansen, som började som ballongförare och slutade som källarmästare. Efter dessa två, som verkade på 1700- och 1800-talen, går vi in på 1900-talet och berättar om två av de mest kända svenska luftpostpionjärerna – Olle Dahlbeck och Enoch Thulin – och postflygningarna som de genomförde. Artikeln avslutas med postflygningarna under år 1920, då det svenska postverket för första gången subventionerade flygningarna.

FREDRIK YDELL är född i Danderyd 1967. Han är ingenjör och civilekonom. Ydell arbetar som projektledare vid marknadsundersökningsföretaget GfK i Lund. Han har publicerat ett stort antal artiklar om framförallt luftpost i nordiska filatelistiska tidskrifter. Ydell ställer ut sina samlingar *Svensk luftpost före 1930* och *Svensk posthistoria 1582-1872* på svenska och internationella frimärksutställningar och har som främsta utmärkelse tilldelats en guldmedalj för luftpostsamlingen vid världsutställningen i London 2000.

Carl Fredrik Ehrensvärd

Det är nog ganska få läsare som känner igen namnet Carl Fredrik Ehrensvärd. Men de som kan sin svenska historia har kanske hört talats om honom, men då i samband med en händelse som ändrade Sveriges historia totalt och inte associerad med en postflygning. Det visar sig dock att dessa två

händelser har starka beröringspunkter. I *Postryttaren* 2001 skrev Björn Sylwan om den förste svensken som flög i ballong 1851; i denna artikel skall berättas om den första luftposten med svensk anknytning – mer än 40 år tidigare – närmare bestämt 1809.

Adelsmannen Carl Fredrik Ehrensvärd föddes i Stockholm den 9 januari 1767 och blev enligt familjetraditionen militär och utnämndes till löjtnant 1789. Han blev page vid åtta års ålder hos änkedrottningen Lovisa Ulrika, gift med den svenske kungen Adolf Fredrik som avled 1771. Han uppfostrades på det kungliga slottet vid änkedrottningens hov. Lovisa Ulrika var mor till Gustav III men blev sedermera dennes politiska motståndare. Hon hade en politisk syn som inte alls överensstämde med sonens och hon framförde detta klart och tydligt. Detta påverkade Carl Fredrik Ehrensvärds uppfostran.

Ehrensvärd deltog i konspirationen mot Gustav III, vilken ledde till dödsskjutningen vid maskeradbalen den 16 mars 1792. Av konspiratörerna blev några, däribland Carl Fredrik Ehrensvärd, av Svea Hovrätt dömda att förlora sitt adelskap, mista sina egendomar samt avrättas genom halshuggning. Men de blev dock benådade den 15 augusti 1792 och istället landsförvisade på livstid.

De benådade fördes omedelbart under bevakning till Helsingborg och skickades över till Danmark. Carl Fredrik Ehrensvärd fortsatte till Hamburg. Han stannade där, flyttade senare till Holstein och 1798 till utkanten av Köpenhamn. Efter att Ehrensvärds lantbruk brunnit ner 1806 flyttade han och hans fru till centrala Köpenhamn.

Redan i början av 1800-talet blev Ehrensvärd bekant med den danske kronprinsen Fredrik, sedermera kung Fredrik VI. Under senare delen av 1808 fick Ehrensvärd kungens fulla förtroende att bearbeta vänner och allmänheten i Sverige för att avsätta den svenske kungen Gustav IV Adolf och istället utse den danske kungen till gemensam kung över Danmark, Sverige och Norge. Detta var en av Ehrensvärds stora drömmar, en sammanslutning av Nordens tre riken under ledning av Fredrik VI.

Inspirerad av denna idé skrev Ehrensvärd en 16-sidig pamflett där han uppmanade det svenska folket att göra revolt och avsätta den svage svenske regenten Gustav IV Adolf och istället utse Fredrik VI till sin nye kung. Pamfletten, som trycktes i Köpenhamn i 300 exemplar, fick titeln *Strödda anmärkningar öfver Sveriges ställning sommaren 1808* och beskriver Sveriges tillstånd på ett mycket målande men samtidigt negativt sätt, allt för att övertyga svenskarna om hur bra det skulle bli om man utsåg Fredrik VI.

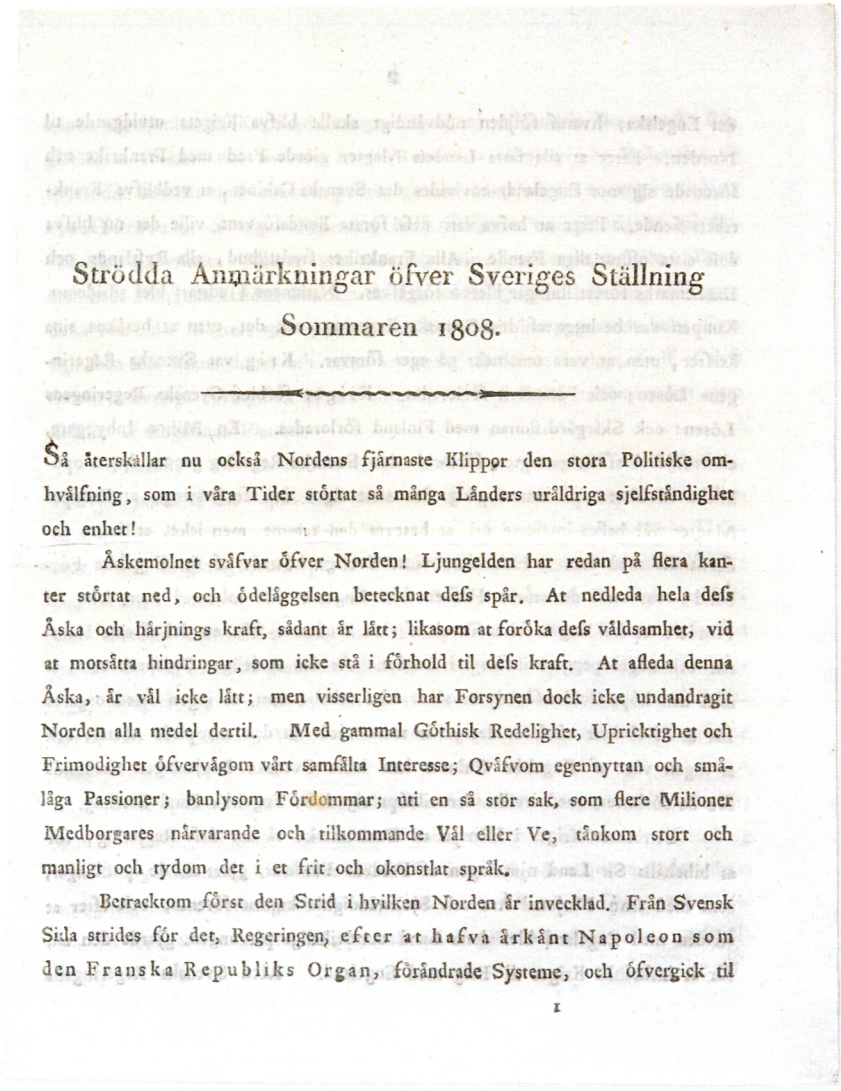
Vid detta tillfälle var Danmark och Sverige i krig med varandra. Det var därför omöjligt att ta sig till Sverige för att överlämna pamfletten. Även innehållet i pamfletten gjorde att Ehrensvärd inte själv kunde distribuera den i Sverige. Han skulle återigen riskera dödsstraff i Sverige om det framkom att han ville starta en revolution mot den svenske kungen. Därför skrevs pamfletten anonymt.

Under vintern mellan 1808 och 1809 var sundet mellan Danmark och Sverige igenfruset varför inte heller båtar kunde transportera över pamfletten. Det fanns dock ytterligare en möjlighet – att skicka pamfletten med luftballong från Danmark till Sverige. För säkerhets skull borde förarlösa luftballonger användas för transporten. Varje luftballong skulle kunna ta med sig ungefär 30 exemplar av pamfletten, varför omkring 10 ballonger behövdes.

Idén att transportera försändelser med ballong var ingen nyhet för danskarna. Redan i juni 1808 hade försändelser transporterats över Stora Bält i förarlösa ballonger. Av dessa försändelser är i dag fyra bevarade i danska statliga arkiv.

Fredrik VI hade gett tillstånd till att luftballongerna fick skickas upp från Kronborgs slott i Helsingör. De första sändes redan i december 1808, men de flesta skickades i februari och mars 1809. Tanken var att ballongerna skulle landa på olika platser i Skåne och att svenskarna skulle läsa pamfletten och sedan hjälpa danskarna som under de första månaderna 1809 var nära att landstiga i Skåne.

Nu blev det ingen landstigning av och



Strödda Anmärkningar öfver Sveriges Ställning

Sommaren 1808.

Så återskallar nu också Nordens fjärnaste Klippor den stora Politiske omhvälfning, som i våra Tider störtat så många Länders uråldriga sjelfständighet och enhet!

Åskemolnet svåfvar öfver Norden! Ljungelden har redan på flera kanter störtat ned, och ödeläggelsen betecknat dess spår. At nedleda hela dess Åska och hårjnings kraft, sådant är lätt; likasom at forôka dess våldsamhet, vid at motsätta hindringar, som icke stå i förhold til dess kraft. At afleda denna Åska, är väl icke lätt; men visserligen har Forsynen dock icke undandragit Norden alla medel dertil. Med gammal Göthisk Redelighet, Upricktighet och Frimodighet öfvervägom vårt samfälta Interesse; Qvåfvom egennyttan och småläga Passioner; banlysom Fördommar; uti en så stor sak, som flere Milioner Medborgares närvarande och tilkommande Väl eller Ve, tänkom stort och manligt och tydom det i et frit och okonstlat språk.

Betracktom först den Strid i hvilken Norden är invecklad. Från Svensk Sida strides för det, Regeringen, efter at hafva ärkänt Napoleon som den Franska Republiks Organ, förändrade Systeme, och öfvergick til

1

Carl Fredrik Ehrensvärd lät trycka en 16-sidig pamflett
"Strödda anmärkningar öfver Sveriges ställning sommaren 1808".
Denna skickades från Kronborgs slott med förarlösa ballonger som landade i Sverige.

ballongerna med innehåll upptäcktes snabbt av svenska myndigheter. Ballongerna flög inte längre än till Helsingborgsområdet och där fanns rojalisten och generalguvernören i södra Sverige, Johan Christopher Toll, och hans mannar, redo att ta emot de nerdalande ballongerna.

Toll fick i uppdrag av den svenske kungen att samla in samtliga pamfletter och förstöra dem, förutom fyra exemplar som skulle skickas till kungen. Samtliga exemplar har identifierats. I dag finns ett på Kungliga biblioteket, ett annat på Krigsarkivet och två stycken på privata händer. Ett av de privata exemplaren visas i Örjan Lünings bok *Luftpostens historia i Norden*. Det andra exemplaret finns att beskåda ovan; det har aldrig förut avbildats i posthistoriska sammanhang.

En intressant fråga är om man kan precisera vilken dag och var någonstans i Skåne de bevarade pamfletterna landade. Svaret är,

med viss sannolikhet, ja. Vi får i så fall utgå ifrån att det i varje ballong fanns flera exemplar av pamfletten och att Toll verkligen fick order att sända fyra exemplar till kungen. För att göra det enkelt och praktiskt bör han ha tagit de fyra exemplaren från samma ballong. Pamfletterna kan med andra ord ha skickats på samma dag och sedan landat på samma plats.

En granskning av exemplaret på Krigsarkivet visar att detta exemplar har en mycket intressant blyertsanteckning på framsidan: "Funnen i en dansk ballong, som nedföll i närheten af Knutstorp i Skåne, enligt Excellens Toll den 9 mars 1809." Om anteckningen på Krigsarkivets exemplar är äkta, och det får vi förutsätta, så skulle detta kunna innebära att samtliga bevarade exemplar flögs från Kronborgs slott i Danmark den 9 mars 1809 och landade samma dag i Knutstorp i Skåne.

Det kan tilläggas att detta är världens äldsta och samtidigt första luftpostobjekt som flugits mellan två länder. Bland luftpostsamlare i världen går pamfletten under namnet *Ballongplakatet*.

För Carl Fredrik Ehrensvärd blev ballongäventyret ett misslyckande och ännu värre blev det när riksdagen i Örebro 1810 beslöt att utse Jean Baptiste Bernadotte, sedermera Karl XIV Johan, till ny kung av Sverige. Ehrensvärds dröm om en gemensam nordisk kung gick således om intet.

Vid sin landflykt 1792 bytte Ehrensvärd sitt efternamn till sin mors flicknamn Gyllenborg. Vid flyttningen till Danmark bytte han stavningen till Gyllembourg. När han sedan blev dansk medborgare 1813 valde han namnet Carl Fredrik Gyllembourg-Ehrensvärd. Han avled i Köpenhamn den 10 maj 1815, endast 48 år gammal.

Lauritz Johansen

På nöjesparken Tivoli i centrala Köpenhamn var under slutet av 1800-talet ballonguppstigningar en av de stora huvudattraktionerna. 1891 införskaffade man från Paris en ballong, en så kallad ballon captif. Ballongen fick namnet *Montebello* och uppstigningarna leddes av fransmannen Alfred Godard. Bland hans assistenter fanns en dansk vid namn Lauritz Johansen, som 1890 hade debuterat som förare av en friballong. De personer som medföljde *Montebello* fick ett kort som angav vilken höjd passageraren hade vistats på. Det fanns olika kort, beroende på vilken höjd man kommit upp till, grönt kort för 700 fot och rosa kort för 1.000 fot. I dagsläget finns tre sådana kort bevarade (varav två i artikelförfattarens samling).

Efter det att Alfred Godard slutat med uppstigningar i ballongen *Montebello* blev assistenten Lauritz Johansen huvudattraktionen på Tivoli med sin ballong och han etablerade sig därmed som professionell ballongförare. Han företog 117 uppstigningar med friballong innan han 1897 slutade med uppstigningar men hans tid på Tivoli var därmed inte slut. Han blev en uppskattad källarmästare på restaurang Gröften. Trots de 117 uppstigningarna var det endast en gång, den 24 september 1893, som han transporterade försändelser. Och märkligt nog har just denna flygning svensk anknytning.

Den 15 september 1893 berättade Lauritz Johansen för den danska dagstidningen *Politiken* att han nästföljande dag skulle göra en långdistansflygning med sin ballong *Maagen*. På *Politiken* tyckte man att idén var strålande och gjorde honom till tidningens "flyvende medarbejder" - han skulle skriva om flygningen i tidningen. I gengäld lovade *Politiken* att finansiera hela ballongturen. Starten skulle ske klockan 18.30 den 16 september.

Lauritz Johansens ballong *Maagen* var mycket speciell. Den bestod av en stor ballong och fyra mindre. Dessa fem ballonger stod i förbindelse med varandra, så när gasen började ta slut i den stora kunde ballongföraren på ett enkelt sätt överföra gasen från de fyra mindre ballongerna till den större. När gasen var överförd kunde man släppa de mindre och på detta sätt minskade man den totala vikten med sammanlagt 200 pund (=85 kg) och ballongen fick härigenom en skjuts uppåt.

Detta vykort såldes på nöjesparken Tivoli i Köpenhamn och föreställer ballongföraren Lauritz Johansen och hans ballong *Maagen*. Denna hade en ovanlig konstruktion – en stor ballong och fyra små.

Det blev ingen flygning den 16 september och inte heller de nästkommande dagarna, på grund av olika orsaker som regn, felaktiga vindar eller inga vindar alls. Beroende på vindriktningen den aktuella dagen planerades flygningen att antingen gå mot Ryssland eller mot norra delen av Sverige. Den 24 september 1893 blåste det rakt mot Ryssland varför flygningen kunde genomföras den dagen.

I *Politiken* den 17 september berättas att Lauritz Johansen skulle ha med sig en del

korrespondenskort som skulle kastas ut under flygningen. Texten på korten var på tyska. De översta textraderna lyder: "Ballon-Expedition des Kopenhagener Journal 'Politiken' Ballon 'Maagen' Kapitän: Lauritz Johansen." Efter dessa anges på nästa rad: "Start: Kopenhagen" och därefter skulle Lauritz Johansen skriva in vilket datum ballongturen ägde rum. Däremot är klockslaget för starten redan förtryckt på kortet – "7 Uhr Nachm.", dvs. kl. 19. På nästföljande rad skulle datum, tid och plats för utkastandet av kortet noteras. Längst ner på kortet manade *Politiken* upphittaren att telegrafera till tidningen var kortet hade upphittats.

Den sista dagen som Tivoli hade öppet för säsongen år 1893 var den 24 september och det var alltså sista chansen att genomföra långdistansflygningen. Just denna dag blåste det ordentligt, så mycket att många trodde att det var omöjligt att genomföra en ballonguppstigning. Men Lauritz Johansen hade en annan uppfattning. Han började fylla de fem ballongerna med vätgas. Men på grund av vinden skadades två av de mindre ballongerna så allvarligt att de inte gick att använda. Detta ledde till att Johansen beslutade att starta med endast den stora ballongen. Detta medförde att en riktig långdistansflygning inte var att tänka på. För att lyckas med en sådan måste samtliga ballonger utnyttjas.

Några minuter före klockan 19 den 24 september 1893 klev Lauritz Johansen in i gondolen och gjorde tecken till sina medarbetare att släppa ballongen. Starten var kanske inte den bästa. Ballongen drev i vinden rakt mot det närmaste trädet och under ett par sekunder fastnade den. Men den lossnade och lyfte mot den mörka himlen och försvann ut över Öresund.

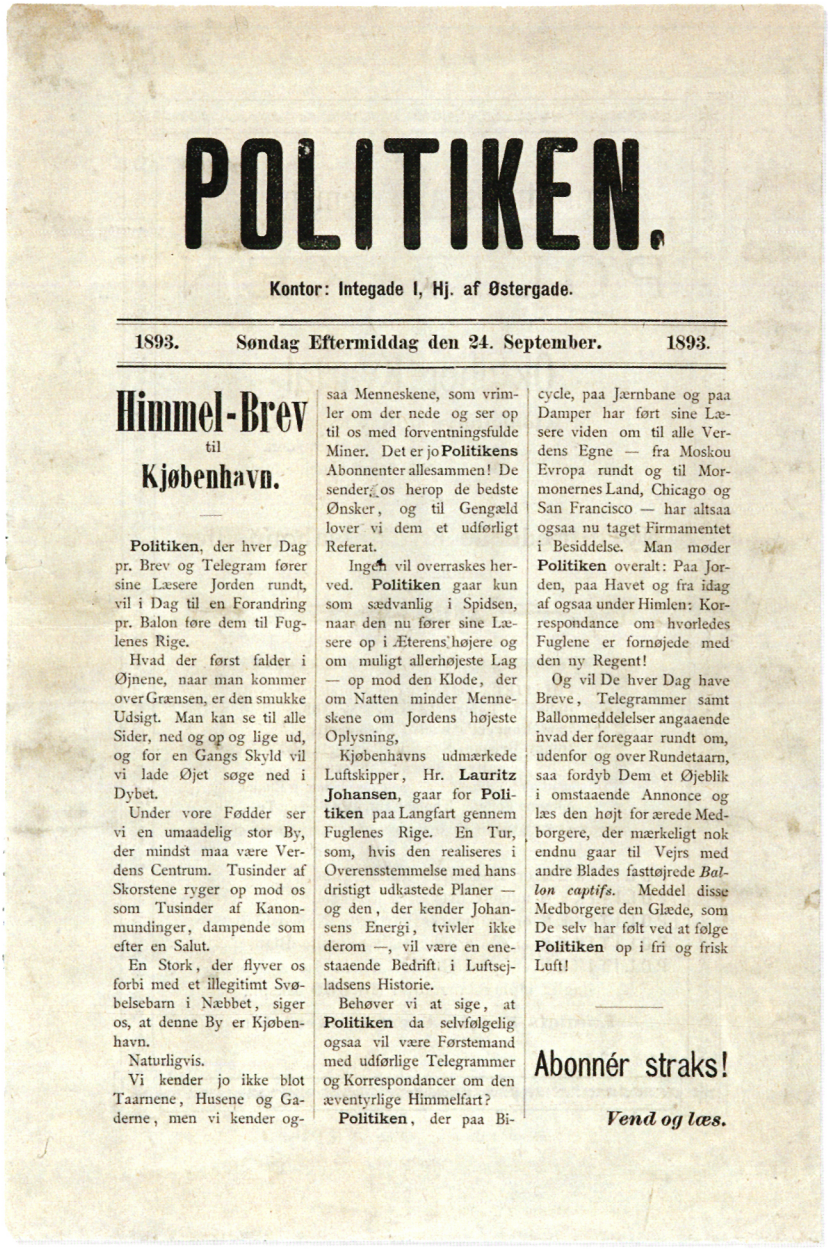
Ett par sekunder efter starten kastade Lauritz Johansen ut ett specialtryckt nummer av *Politiken* till åskådarna. Tidningen var daterad den 24 september 1893 och hade som huvudrubrik "Himmel-Brev til Kjøbenhavn". Tidningen som bestod av ett blad hade tryck på båda sidorna. Texten på framsidan handlade bland annat om att nu transporterades tidningen *Politiken* även genom luften. Baksidan bestod endast av reklam för tidningen och hur mycket det kostade att prenumerera. I *Politiken* den 25 september 1893 kan man läsa att det var "... tusinde eksemplarer af Himmelbrev, i hvilket Politiken bragt den første korrespondance om sin ballonekspedition."

Ballongen *Maagen* drev snabbt iväg mot Sverige och över Öresund hade den kommit upp i en höjd av 2.500 meter över havet. Överfärden gick bra och utan problem. Men vid framkomsten till den svenska kusten mötte ballongen en hagelby och virvelvindar. Detta gjorde att den tappade höjd och snabbt sjönk mot marken. Johansen hade insett att långdistansflygning var en omöjlighet, och hans tanke var därför att han skulle gå ner innan han kom ut över Östersjön. Att ge sig ut över havet med den lilla ballasten han hade kvar skulle vara rena självmordet. Han lät ballongen sjunka till 800 meters höjd och gjorde sig beredd att landa så fort han upptäckte Östersjön.

Efter en kort tid upptäckte han framför sig att månen speglade sig i vatten och han förmodade att han hade flugit över Sverige och snart var framme vid Östersjön. Han gjorde sig beredd att landa. Marken under honom var helt svart och han förmodade att det var åkermark, varför en landning inte skulle bli något problem. Men för sent upptäckte han att det inte var åkermark utan skog. Ankaret kastades ut och fastnade i träden nedanför. Nödlandningen skedde mitt i natten på marker som tillhörde friherre Otto Ramel på Övedskloster.

Efter det att Johansen släppt ut den sista gasen i ballongen tog han sig ner på marken och fann så småningom en gård, där han fick sova över. Nästa morgon gav han sig ut för att bärga ballongen tillsammans med fem man och tre hästar. Först sedan man fällt ett par träd, som ballongen satt fast i, fick man ner den. Trots det vådliga äventyret var den helt oskadad.

Vattnet som Johansen trodde var Östersjön var i själva verket den betydligt mindre Vombsjön, som ligger mitt i södra Skåne, mellan Sjöbo och Veberöd. Det var här som Johansens och tidningen *Politikens* ståtliga



POLITIKEN.

Kontor: Integade I, Hj. af Østergade.

1893. Søndag Eftermiddag den 24. September. 1893.

Himmel-Brev til Kjøbenhavn.

Politiken, der hver Dag pr. Brev og Telegram fører sine Læsere Jorden rundt, vil i Dag til en Forandring pr. Balon føre dem til Fuglenes Rige.

Hvad der først falder i Øjnene, naar man kommer over Grænsen, er den smukke Udsigt. Man kan se til alle Sider, ned og op og lige ud, og for en Gangs Skyld vil vi lade Øjet søge ned i Dybet.

Under vore Fødder ser vi en umaadelig stor By, der mindst maa være Verdens Centrum. Tusinder af Skorstene ryger op mod os som Tusinder af Kanonmundinger, dampende som efter en Salut.

En Stork, der flyver os forbi med et illegitimt Svøbelsebarn i Næbbet, siger os, at denne By er Kjøbenhavn.

Naturligvis.

Vi kender jo ikke blot Taarnene, Husene og Gaderne, men vi kender ogsaa Menneskene, som vrimler om der nede og ser op til os med forventningsfulde Miner. Det er jo **Politikens** Abonnenter allesammen! De sender os herop de bedste Ønsker, og til Gengæld lover vi dem et udførligt Referat.

Ingen vil overraskes herved. **Politiken** gaar kun som sædvanlig i Spidsen, naar den nu fører sine Læsere op i Æterens højere og om muligt allerhøjeste Lag — op mod den Klode, der om Natten minder Menneskene om Jordens højeste Oplysning,

Kjøbenhavns udmærkede Luftskipper, Hr. **Lauritz Johansen**, gaar for **Politiken** paa Langfart gennem Fuglenes Rige. En Tur, som, hvis den realiseres i Overensstemmelse med hans dristigt udkastede Planer — og den, der kender Johansens Energi, tvivler ikke derom —, vil være en enestaaende Bedrift i Luftsejladsens Historie.

Behøver vi at sige, at **Politiken** da selvfølgelig ogsaa vil være Førstemand med udførlige Telegrammer og Korrespondancer om den æventyrlige Himmelfart?

Politiken, der paa Bicycle, paa Jærnbane og paa Damper har ført sine Læsere viden om til alle Verdens Egne — fra Moskou Evropa rundt og til Mormonernes Land, Chicago og San Francisco — har altsaa ogsaa nu taget Firmamentet i Besiddelse. Man møder **Politiken** overalt: Paa Jorden, paa Havet og fra idag af ogsaa under Himlen: Korrespondance om hvorledes Fuglene er fornøjede med den ny Regent!

Og vil De hver Dag have Breve, Telegrammer samt Ballonmeddelelser angaaende hvad der foregaar rundt om, udenfor og over Rundetaarn, saa fordyb Dem et Øjeblik i omstaaende Annonce og læs den højt for ærede Medborgere, der mærkeligt nok endnu gaar til Vejrs med andre Blades fasttøjrede *Ballon captifs*. Meddel disse Medborgere den Glæde, som De selv har følt ved at følge **Politiken** op i fri og frisk Luft!

Abonnér straks!

Vend og læs.

Vid starten av ballongfärden, den 24 september 1893, kastade ballongföraren Lauritz Johansen ut en specialtryckt upplaga av tidningen *Politiken*. Detta nummer, som utgörs av ett blad, handlar bland annat om att nu kunde man även få tidningen levererad från luften. Baksidan bestod av prenumerationsreklam för tidningen.

planer på en långdistansflygning gick om intet.

Klockan ett på eftermiddagen den 25 september anlände ett telegram till *Politikens* redaktion, där man oroligt undrade över vad som hänt med ballongexpeditionen: ”Turen forkortet paa grund af mörker. Lyset i uorden. Uheldig nedstigning ved Vomb i en skov. Ballonen hel. Alt vel. Johansen.”

Ballongen fraktades till Veberöds station och skickades med första tåg till Malmö och vidare med eftermiddagens ångbåt till

Köpenhamn. Vid 20-tiden på kvällen den 25 september 1893 klev Lauritz Johansen in på *Politikens* kontor med ett manuskript i handen – han var ju *Politikens* "flyvende medarbejder". Artikeln publicerades den 26 september.

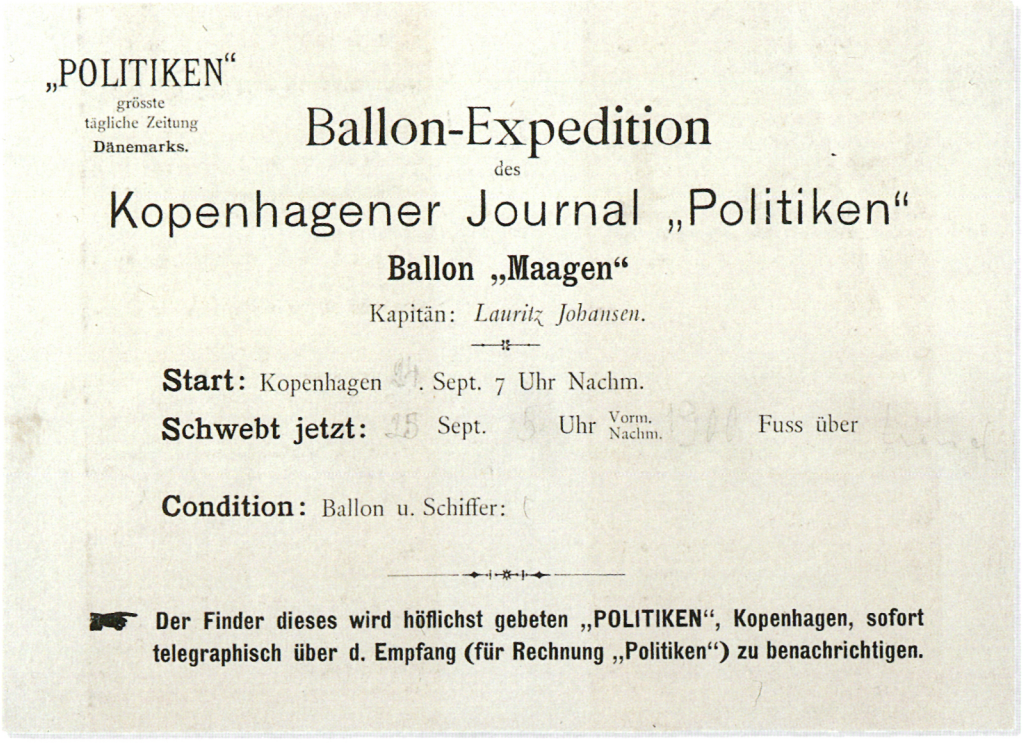
Av de "korrespondancekort" som *Politiken* hade tryckt upp finns idag endast ett exemplar känt och det avbildas nedan. Tanken var att upphittaren av korten skulle telegrafera till *Politiken* och meddela var och när ballongen hade passerat. Av de uppgifter som man kan läsa sig till i *Politiken* hade ingen person telegraferat in något meddelande. Man kan nog tyda detta så att väldigt få kort kastades ut från ballongen. Johansen skulle ju skriva till vissa faktauppgifter på korten innan han kastade ut dem, såsom datum, tid och plats. Eftersom han befann sig över Sverige mitt i natten och inte riktigt visste var han var någonstans kastade han förmodligen ut kort utan att fylla i dessa faktauppgifter. På det avbildade kortet har troligen upphittaren fyllt i dessa uppgifter. Den svaga skriften är relativt svår att tyda, men min tolkning är att kortet är upphittat i Lund den 25 september klockan 5 på morgonen.

Det kan tilläggas att även tidningen som kastades ut vid starten finns bevarad i endast ett exemplar.

Vid 19-tiden den 24 september 1893 startade Lauritz Johansen en färd med ballongen *Maagen* från nöjesparken Tivoli i Köpenhamn. Tanken var att göra en långdistansflygning, men han fick göra en nödlandning vid Vombsjön i Skåne. Den danska tidningen *Politiken* hade låtit trycka upp ett fåtal "korrespondancekort " som skulle kastas ut under färden.

Olle Dahlbeck

Olle Dahlbeck, en av Sveriges mest kände pionjärflygare, hette egentligen Carl Olof i förnamn och föddes den 15 maj 1884. Han blev efter flygutbildning i England den tredje svensken med flygcertifikat. Internationellt fick han aviatörsdiplom nr. 120 den 29 augusti 1911 vid Grahame Whites flygsko-



„POLITIKEN"
grösste
tägliche Zeitung
Dänemarks.

Ballon-Expedition
des
Kopenhagener Journal „Politiken"

Ballon „Maagen"

Kapitän: *Lauritz Johansen.*

Start: Kopenhagen . Sept. 7 Uhr Nachm.

Schwebt jetzt: Sept. Uhr Vorm. Nachm. Fuss über

Condition: Ballon u. Schiffer:

Der Finder dieses wird höflichst gebeten „POLITIKEN", Kopenhagen, sofort telegraphisch über d. Empfang (für Rechnung „Politiken") zu benachrichtigen.

la på Hendon utanför London.

Olle Dahlbecks flygintresse torde härröra från omkring 1910, då han försökte lära sig flyga hos Hjalmar Nyrop på Ljungbyhed, något som inte gick så bra. Flygläraren var självlärd och behärskade inte riktigt konsten att hantera ett flygplan, vilket hans otaliga haverier vittnade om. Bryggeridirektören Otto Emil Neumüller, som bekostade Dahlbecks flygstudier på Ljungbyhed, föreslog att om svenska staten bekostade en riktig flygutbildning åt Dahlbeck utomlands, skulle han skänka ett flygplan till flottan. Erbjudandet antogs och Dahlbeck sändes till England.

Efter flygutbildningen skaffade sig Dahlbeck två egna flygplan, en tvåsitsig Bristol och en betydligt snabbare Sommer. Han utnämndes 1914 till kapten vid flottan och chef för marinens flygväsen.

Dahlbeck var den förste svenska flygare som flög från stad till stad och genomförde den första flygningen i mörker i Skandinavien. Han var Sveriges förste militäraviatiker, han var med om att skänka det första flygplanet till flottan och han var den förste som flög fram och tillbaka över Öresund utan mellanlandning. Under sommaren 1912 hade han en egen flygskola i Falsterbo, intill det fashionabla Falsterbohus. Där utförde han också Sveriges första flygfotografering.

Under 20-talet var Dahlbeck först reklamchef och sedan VD för SKFs engelska dotterbolag fram till sin död. Han dog av en förgiftning den 11 oktober 1930 i Göteborg och blev alltså endast 46 år.

Stockholm-Uppsala augusti 1912

Olle Dahlbeck är kanske mest känd för sina postflygningar under Barnens Dagsfirandet i september 1912. Hans första postflygning skedde dock den 29 augusti 1912, ca. en månad innan Barnens Dagsfirandet, då han transporterade exemplar av *Dagens Nyheter* från Stockholm till Uppsala. Målet med flygningen var att visa att det vid denna tid inte fanns något snabbare transportmedel för tidningar och post.

Klockan var halv 5 på morgonen den 29 augusti 1912. Det var gryning, nästan ingen vind och solen började sakta krypa upp på himlen över Gärdet. Området användes vid denna tid ofta som start- och landningsplats för flygplan. Det rådde näst intill idealiskt väder för flygning. Löjtnant Dahlbeck drog fram sin Sommer ur den stora ladan som utgjorde hangar. Vingarna och bakrodret sattes på plats, kartan spikades upp i sittbrunnen, bensin och olja för en resa till Uppsala och åter fylldes på. Motorn provkördes och den gjorde sina 1.100 varv.

Allt var klart för avfärd. Nu fattades bara *Dagens Nyheters* speciella flygupplaga. Upplagan trycktes så sent som möjligt för att få samma datum på tidningen som när flygningen skedde.

Dagens Nyheters bil kom körande över startplatsen med tidningarna. En del av flygupplagan, som buntats i vaxpapper, stoppades in i flygkroppen bakom förarplatsen, andra buntar surrades uppe på flygplanskroppen, tyvärr mest bakom tyngdpunkten. På grund av detta tappade planet sin ursprungliga balans och blev betydligt svårare att behärska.

Strax efter uppstigningen kl. 6.10 mötte Dahlbeck ett par ordentliga vindstötar. Luften över Stockholm var mycket orolig och han var nära att ge upp sitt försök. Men efter några minuter blev det lugnare och flygplanet färdades stadigt framåt. På grund av motvinden flög han med en fart av 100 km per timme mot beräknat ca. 130 km. Flygplanet höll sig på en höjd som varierande mellan 700 och 1.000 meter. Det var så kallt däruppe att det bildades is på förgasaren och Dahlbeck frös ordentligt om ansiktet. Det som irriterade honom mer än kylan var dock att hans glasögon då och då blev så övertäckta med olja att han tidvis knappast såg något.

Det var planerat att Dahlbeck skulle landa på Polacksbacken, utanför Uppsala, men från flygplanet såg han en ännu bättre landningsplats en bit därifrån – Lilla Ultuna. Dahlbeck stannade motorn och gjorde en brant och elegant glidflygning från 200-300 meters höjd ner till landningsplatsen. Dahlbeck beräknade att flygsträckan, med gjorda

svängar, var ungefär 78 km. Flygningen hade tagit 45 minuter, den längsta som en svensk ditintills hade gjort.

Dagens Nyheter fick en påringning vid 7-tiden. ”Det är Lilla Ultuna. Löjtnant Dahlbeck har gått ner här en kvarts timme från Uppsala. Han hälsar att allt gått lyckligt. Han landade kl. 6.55.”

Dahlbeck hade knappt 2.000 exemplar av specialupplagan av *Dagens Nyheter* med sig. Han hade även med sig några exemplar av sin nyutgivna bok, ”Att flyga”. I ett exemplar har han skrivit: ”Detta exemplar medfördes ombord i för.s aeroplan vid den första postflygningen i Skandinavien mellan Stockholm och Uppsala. Olle Dahlbeck”. Varje exemplar av tidningen försågs med ett påtryck, ett faksimil av Dahlbecks handstil, högst upp till höger: ”Detta tidningsexemplar medfördes af undertecknad vid den första svenska tidningsposten per aeroplan, anordnad af Dagens Nyheter i augusti 1912. O. Dahlbeck.”

Tidningens storlek var densamma som ett vanligt nummer av *Dagens Nyheter* men den innehöll endast fyra sidor. Samtliga artiklar i tidningen handlade om flyg och flygning. Däremot var det inte första gången tidningar transporterades per flygplan i Sverige, som det står i Dahlbecks text. Den första gången var den 20 juni 1912 mellan Helsingborg och Ljungbyhed, då flygaren Hugo Sundstedt transporterade *Helsingborgs Dagblad*, men detta är en annan historia.

Hälften av upplagan kom att säljas i Stockholm, av en försäljare som i förväg försäkrat sig om denna del av upplagan. Han väntade i Uppsala för att i samma ögonblick som Dahlbeck landat ta sin del av tidningarna och sedan transportera dem med bil tillbaka till Stockholm. Den andra hälften fördelades mellan fyra av *Dagens Nyheters* ordinarie försäljare i Uppsala.

Av de exemplar som medföljde flygningen finns i dag bara fyra exemplar kända på privata händer. Ett av dessa, som finns i en tysk luftpostsamling, är ett halvt exemplar, som består av första och andra sidan medan sidorna tre och fyra är bortrivna. De övriga exemplaren finns i dagsläget i svenska samlingar. Vid efterforskningar i *Dagens Nyheters* arkiv har inget exemplar av den specialtryckta tidningen återfunnits.

Barnens Dag september 1912

De luftpostturer som Olle Dahlbeck är mest känd för är nog ”Barnens Dagsflygningarna”, framför allt den flygning som slutade i Värtans vatten. Flygningarna, som blev tre till antalet, genomfördes den 21, 22 och 26 september 1912 och det var första gången som svenska postverket medverkade. Därför kan man kalla detta för Sveriges första halvt officiella flygpost.

Barnens Dagskommittén hade låtit Centraltryckeriet i Stockholm trycka upp ett speciellt flygpostmärke med texten ”Sveri-

10 minuter över 6 på morgonen den 29 augusti 1912 började Olle Dahlbeck en 45 minuters flygning från Stockholm till Uppsala. Med sig hade han knappt 2.000 tidningar från *Dagens Nyheter*. Tidningen var specialtryckt för just denna flygning.

Extra flygpostupplaga.

DAGENS NYHETER

Nr 15191 Torsdagen den 29 Augusti 1912.

Aviatikens ställning nu och dess utvecklingsmöjligheter.

För Dagens Nyheters flygpostupplaga af dess första flygande tidningsbud löjtn. Dahlbeck.

Hvad man har att vänta

Nya uppfinningar och nya vyer på flygkonstens fält.

Posthefordran pr aeroplan

Inför Barnens Dagsflygningarna i september 1912 hade man tryckt upp ett speciellt märke i lila färg som skulle sättas på samtliga försändelser. Detta brev har medföljt den första turen den 21 september.

ges första flygpost". Märket trycktes i violett färg i 10.000 exemplar, varav 5.452 såldes inför flygningarna. Varje tryckark bestod av 56 tandade märken (8x7), men det finns också otandade, både ostämplade och stämplade. Dessa är dock mycket ovanliga. Märkena kostade 60 öre styck och de såldes på 12 ställen i Stockholm. På varje inköpsställe fanns även brevlådor för flygförsändelserna. Samtliga försändelser som medföljde flygningarna frankerades med detta märke, förutom med ordinarie porto.

Till flygningarna hade postverket tagit fram en specialstämpel med texten "Sveriges första flygpost september 1912". Texten i stämpeln och texten på märket stämmer dock inte med verkligheten, eftersom Sveriges första postflygning genomfördes i Eslöv redan den 1 juni 1912.

Löjtnant Dahlbeck och hans medhjälpare samlades klockan fem på morgon den 20 september ute vid Gärdet i Stockholm, där start- och planerad landningsplats var tänkt, för att lägga sista handen vid Dahlbecks ombyggda Bristolflygplan. Denna morgon, dagen innan den första egentliga flygposturen, var det idealiskt flygväder. Efter att ha flugit en bit landade Dahlbeck, vände planet och flög tillbaka. Han vågade sig inte på en vändning i luften eftersom det var första gången han flög planet.

Strax före klockan 18 gjordes en sista flygning. Dahlbeck flög i en åtta runt Stockholm och kastade ner reklamaffischer för Barnens Dag. Efter denna flygning fick planet vila till den stora flygpostdagen – den 21 september.

På morgonen den 21 september hände det som inte fick hända. Planet mötte efter starten en kastvind som pressade det mot

marken och ner i ett dike. Skadorna blev allvarliga och det fanns inga möjligheter att flyga med det på flera dagar. Trots detta missöde blev det en flygning. Dahlbeck sände efter sin Sommermaskin som var magasinerad i Stockholm. Klockan halv sex på kvällen var planet färdigmonterat och Dahlbeck klar för start. Posten fördelades på två postsäckar och packades ner i flygplanet. Postmängden var enligt *Dagens Nyheter* 4.000 försändelser medan Örjan Lüning i sin bok anger att 20 kg post medföljde.

Posten flögs till ett fält vid Järva där den släpptes ner. Någon landning blev det inte, men på fältet stod ett par medarbetare och tog emot posten. Bland försändelserna som medföljde den första flygpostturen finns en del varianter då det gäller ankomststämplingen. De allra flesta försändelserna har endast den speciella flygpoststämpeln och ingen annan stämpel. En liten del ankomststämplades i Tureberg den 21 september eller i Stockholm den 23 september 1912. Även försändelser med båda dessa stämplar är kända.

Med den första flygturen skickade även en del större företag ut reklamkort till sina kunder, bland annat ASEA, Skandinaviska Grammophon Aktiebolaget och Centraltryckeriet. Reklamkorten har en tryckt text som talar om att de har medföljt Barnens Dagsflygningen. Det var endast på den första turen som reklamkorten medföljde; inga reklamkort var med på de två kommande turerna.

Flygningen på söndagen den 22 september 1912 blev den mest kända av de tre flygningarna. Dahlbeck startade klockan halv sex på morgonen inför ett par tusen personer. Till en början såg allt lugnt ut och planet steg som det skulle. Vindstötar parerades med säker hand och planet uppnådde balans. Dahlbeck gjorde en vänstersväng och höll sig över Värtans vatten. Flygningen skulle ta en kvart att genomföra. När ingen Dahlbeck syntes efter en kvart och inte heller efter en halvtimme började rykten att spridas.

Det som hände låter vi Dahlbeck själv berätta:

"Jag gick upp och hade flugit under cirka fyra minuters tid, då motorn började krångla. Flykten inriktades omedelbart åt Värtanhållet för att jag vid behov skulle vara säker på att kunna gå ned – låt vara att det skedde på vattnet. Och detta inträffade mycket riktigt. Motorn stoppade helt och hållet, och jag hade ingenting annat att göra än att ögonblickligen gå ned. Platsen valdes i närheten av kanonbåten 'Disa' som för närvarande ligger där ute. Jag beräknade nämligen att få hjälp från denna.

Först kom det en koster seglande ned mot mig. Den kunde ingenting göra för att förbättra mitt tillstånd. Själv hade jag kommit huvudstupa ned i vattnet. Mitt monoplan var i sjunkande tillstånd, och tack vare mitt livbälte, som jag alltid har på mig, lyckades jag själv hålla mig uppe.

Omedelbart efter kosterns ankomst anlände en roddbåt från 'Disa'. Båten fick en tross om monoplanet. Själv hade jag också i sista ögonblick lyckats få en ända surrad kring ett stag. Allt detta hade dock varit förgäves om inte ingenjör Liedberg vid Lidingö Motorbåtsvarv observerat händelsen och omedelbart givit sig ut i en motorbåt till min assistans.

Med hjälp av motorbåten bogserades nu monoplanet i land, och efter två timmar hade vi det på torra land igen. Det befanns då, att endast propellern samt något av vingarna skadats. Motorn var oskadad, trots det att den legat i vatten så pass länge."

Enligt Dahlbeck var det tack vare ingenjör Liedberg som hela räddningen lyckades så väl. I en intervju berättar Liedberg om räddningen men även om posten:

"Det första löjtnant Dahlbeck gjorde sedan vi landat var emellertid att ta vara på Barnens Dags flygpost, som han hade förvarat i maskinen. Postpaketet togs in på varvets kontor som ögonblickligen gjordes om till postkontor, där breven togs upp och torkades med läskpapper samt åter packades in, under uppsikt av direktör Prytz, som befullmäktigats av postverket att ta hand om dem."

Posten, enligt *Dagens Nyheter* "ett tusental bref", torkades och skickades sedan till postkontoret på Lidingö. Breven blev ankomststämplade *Lidingö Villastad 25.9.1912.*

Vid den andra Barnens Dagsflygningen, den 22 september 1912, nödlandade Olle Dahlbeck i Värtan och posten blev vattenskadad. Den torkades på Lidingö Motorbåtsvarv och avstämplades sedan *Lidingö Villastad 25.9.1912*. Det visade brevet har ankomststämplats på baksidan och har anteckningen "Doppat i Värtan d. 22 sept. 1912 där löjtn. Dahlbäck nedstörtade", på framsidan.

Denna stämpel fanns i två storlekar, 26 mm och 29 mm i diameter. Merparten av posten blev så blöt att frimärkena lossnade, men de klistrades på igen. En del märken kom dock på fel brev. Även den specialgjorda stämpeln, "Sveriges första flygpost", användes åter på en del av försändelserna.

Det blev ingen flygning vare sig den 23, 24 eller 25 september. Planet som skulle användas var det som havererat mot en dikeskant vid flygningen den 21 september. Men planet blev inte klart eftersom motorn som legat i vattnet skulle användas och den var inte tillräckligt torr för att kunna startas. Ett nytt försök var utsatt till torsdagen den 26 september. Mycket tidigt på morgonen var Dahlbeck och hans medhjälpare ute vid planet. Motorn gick emellertid inte helt bra, motorljudet var ojämnt och tändningen klickade då och då.

Ett annat hinder denna dag var den täta dimman som låg utbredd över hela Stockholm. Den medförde att det var omöjligt att flyga ut till Järva, som det var tänkt. Efter att ha talat med Barnens Dagskommittén beslöt Dahlbeck att flygningen endast skulle ske över Gärdet och Djurgården. Försändelserna skulle då i alla fall få vara med om en flygtur.

Motorn sattes igång och efter en kort markfärd lyfte planet. Motorn gick inte klanderfritt, men den bar flygplanet väl upp och framåt. Dahlbeck flög ett par gånger fram och tillbaka över Gärdet och Djurgården och landade utan missöden på startplatsen. Härifrån kunde posten expedieras till sina adressater. Samtliga brev från denna tur ankomststämplades *Stockholm 14, Riddareg. 27.9 1912.*

Av posten från de tre flygningarna är det

Samtliga försändelser som medföljde Barnens Dagsflygningarnas tredje tur den 26 september 1912 ankomststämplades *Stockholm 14, Riddareg. 27.9 1912*. Flygningen genomfördes över Gärdet och Djurgården.

försändelserna från den tredje och sista turen som är de svåraste att få tag på. Däremot är försändelserna från den andra turen de mest spektakulära och därför de dyraste.

Enoch Thulin

Enoch Thulin föddes den 15 september 1881. Redan 1908 studerade han flygteknik, huvudsakligen i Frankrike. Han blev fil.dr. vid Lunds universitet den 28 maj 1912 på avhandlingen "Om Luftmotståndet mot Tunna Plattor med föränderlig Hastighet". Senare på sommaren for han tillbaka till Frankrike för att genomgå flygutbildning vid Sommers flygskola i Reims och den 12 oktober 1912 fick han sitt eftertraktade flygcertifikat. Han fortsatte att träna på franska flygfält ytterligare ett halvt år innan han återvände till Sverige. I Sverige tilldelades han det svenska flygcertifikatet nr. 10.

Vid hemkomsten i början av 1913 flög Thulin med olika lånade flygplan. Han fick reda på att ett Örebro-konsortium hade ett flygplan till salu, som hade lånats ut till flygaren Hugo Sundstedt. Före Hugo Sundstedt flögs planet av Carl Cederström, som hade det svenska flygcertifikatet nr. 1. Thulin köpte flygplanet för 6.000 kr och övertog det i början av juni 1913. För pengarna fick han ett nedslitet flygplan vid namn *Nordstjärnan*, av flygplanstypen Blériot.

Nordstjärnan genomgick renovering hos Aeroplanvarvet i Skåne, AVIS, som Enoch Thulin hade bildat tillsammans med Oscar Ask. Efter renoveringen av *Nordstjärnan* gjorde Thulin över 300 flyguppvisningar, utan ett enda haveri, därav 46 dagar i följd

på 30 olika platser. Genom dessa flygningar ville han skapa intresse för flygning och flygplanstillverkning i Sverige. Han såg flyget som ett viktigt kommunikationsmedel i framtiden.

Samma månad som första världskriget bröt ut 1914 bildade Thulin företaget AB Enoch Thulin Aeroplanfabrik, AETA, ett företag som växte till en storindustri med cirka 1.000 anställda 1918. Men detta år drog svenska staten in sina beställningar av flygplan och motorer. Även Holland drog tillbaka en order på 120 flygplan. Detta gjorde att företaget gick mot nedläggning, något som skedde kort efter Thulins död 1919. Sammanlagt byggdes 15 olika flygplanstyper i fabriken. Företaget ombildades därefter till AB Thulinverken och började tillverka bilar.

1915 startade Thulin en flygskola i Ljungbyhed som utbildade många flygare. Den 20 december 1919 utdelades det 100:e flygcertifikatet. Som många andra flygpionjärer förolyckades Thulin i ett flyghaveri. Detta inträffade den 14 maj 1919 i Landskrona, då ena skevningsrodret lossnade under en störtdykning och Thulin kastades ut ur flygplanet mot en oundviklig död.

Lund februari 1913

Efter det att Thulin tagit sitt flygcertifikat i Frankrike och sedan flygtränat där kom han tillbaka till Sverige i februari 1913. Efter hemkomsten fortsatte Thulin att träna i Skåne med olika lånade flygplan. Han hade inget eget flygplan vid denna tid.

Det är under denna tid som Thulin kanske gör sin första transport av försändelser. Jag använder ordet ”kanske”, eftersom det råder osäkerhet om det överhuvudtaget blev någon flygning. Däremot finns det en hel del som talar för att det verkligen förekom posttransport genom Thulins försorg. Den aktuella dagen var den 21 februari 1913 och det finns ett kort känt från detta tillfälle.

Om man betraktar framsidan på det aktuella objektet, ser man att brevkortet är stämplat i Lund den 22 februari 1913 och skickat till Berlin. Som en parentes kan nämnas att det är mycket ovanligt att riktigt tidiga svenska luftpostobjekt är adresserade

Den sannolikt första postflygning som Enoch Thulin genomförde skedde den 21 februari 1913 i Lund. Ett kort från denna flygning har en specialgjord stämpel med texten *Svensk flygpost ofverfordt per aeroplan af Dr. Thulin,* samt ett textinnehåll som handlar om postflygningen.

till utlandet. På framsidan finns också ett av de märken som användes under Barnens Dagsflygningarna i Stockholm i september 1912. Hur detta märke har kommit till Lund och varför det sitter på detta kort kan man bara spekulera över. Kan det vara ett tecken på att kortet verkligen befordrats med flyg? Varför satte man annars på märket, med texten "Sveriges första flygpost"?

Mitt på kortet, över adressatens namn, finns en rund röd stämpel som består av två cirklar, en prickad och en heldragen, och innanför dessa ett tecken. Artikelförfattaren har ingen aning vad detta tecken skall föreställa eller innebörden av det. Finns det någon läsare som har en idé så hör gärna av er. Över den runda stämpeln finns en bläcksignatur *Th* och detta bör betyda "Thulin".

Barnens Dagsmärket är makulerat med en röd fyrkantsstämpel i samma röda färg som den runda stämpeln. Texten i stämpeln är: "Svensk flygpost ofverfordt per aeroplan af Dr. Thulin".

Om nu inte luftpoststämpeln skulle vara tillräcklig som "bevis" så finns det ett mycket intressant textinnehåll på kortets baksida. Slutet av texten är av personlig karaktär så den hoppar vi över, men början av den tyska texten är följande: "Lund 21.2. 1913. Sehr geeherten Herren. Von einem der vielen Experimentflügen die hiesingen Aviatiker sende ich ihnen eine Karte mit einem den Flugmarken des in Vorjahre zum Kindertag in Stockholm herauskommen, aber auch noch verwändet werden können, insofern dieser Flug zuständig ist. Solche Flüge finden ja täglich statt aber sie gehen nicht über sehr grosse Distansen, oft nur von einem Ort zu Ort ..."

Översätter man den tyska texten fritt till svenska så blir det ungefär följande: "Lund 21.2 1913 Ärade läsare. Från en av de många experimentflygningar av härvarande aviatiker sänder jag Eder ett kort med ett av de flygmärken, som utkom till Barnens Dag i Stockholm i fjol, men ännu kan användas, om denna flygning kommer till stånd. Liknande flygningar sker dagligen, men de går inte över långa distanser, ofta endast från ort till ort ..."

Utifrån kortets text får man uppfattningen att flera flygningar skedde i Lund i februari 1913 och att Thulin skulle försöka att genomföra en postflygning i Lund just den 21 februari 1913.

Köpenhamn-Landskrona juli 1913

Nästa postflygning genomfördes av Thulin den 3 juli 1913 och utgick från Köpenhamn över Malmö och Lund med landning i Landskrona. Han skulle ha gett sig av den 2 juli men på grund av dåligt väder blev flygningen inställd.

Thulin gjorde ett nytt försök den 3 juli med sin maskin *Nordstjärnan* och klockan 18.30 kom ett privattelegram till *Sydsvenska Dagbladet Snällposten* som meddelade att "starten var omedelbart förestående". Uppstigningen blev försenad och klockan 19.30 fick tidningen en underrättelse om att flygningen hade påbörjats tre minuter tidigare. Klockan 19.45 gick Thulin in över land och styrde från cirka 1.000 meters höjd mot Kungsparken i Malmö. Här blev det rusning från kaffeborden och de musicerande Kronprinsens Husarer slutade mitt i ett nummer och blåste en fanfar för Thulin.

Efter att passerat Malmö höjde sig maskinen igen mot den molnfria sommarhimlen. Thulin passerade Lund på hög höjd klockan 20.05 och landade klockan 20.22 på Exercisfältet i Landskrona. *Sydsvenska Dagbladet Snällposten* fick ett telegram av Thulin, när han hade landat, som meddelade: "Framme 8.22; flott flykt; stor hänförelse".

Ett brev som medföljde från Köpenhamn till Landskrona lades i en brevlåda någonstans i Landskrona på kvällen den 3 juli 1913. Eftersom det lades i en svensk brevlåda användes svenska frimärken och dessa är stämplade den 4 juli 1913. Brevet var adresserat till tidningsmannen Alfred Fjelner, som arbetade på *Sydsvenska Dagbladet Snällposten*. Han var bekant med Thulin och fick en hel del kort och brev från honom. För att påminna Alfred Fjelner om att brevet verkligen hade gått med luftpost, skrev Thulin på framsidan av kuvertet *"K-M LUFTPOST"*, vilket kan utläsas som Köpen-

Den första flygningen med flygplan, som medförde post mellan två länder i Skandinavien, genomfördes av Enoch Thulin den 3 juli 1913 då han flög från Köpenhamn till Landskrona, via Malmö och Lund. Vid framkomsten lades brevet i en brevlåda i Landskrona.

hamn-Malmö LUFTPOST. Thulin medsände som brevinnehåll en dikt: "Alfred Fjelner / Från luften en hälsning / till / Flygaren med diktens vinge / från / en fågel av jordisk 'materia' / Enoch Thulin"

Brevet kom fram till Malmö någon gång mellan klockan 12 och 13 den 4 juli 1913, då det ankomststämplades på baksidan. Man kan tillägga att detta var den längsta flygtur som någon svensk dittills hade gjort. Samtidigt är detta brev det första som överförts med flygplan över Öresund och det första som flugits mellan skandinaviska länder.

Kristianstad juli 1913

Nästa flygning då Thulin transporterade försändelser var i Kristianstad den 21 juli 1913. Efter en flyguppvisning i Åstorp startade Thulin klockan 18.41 den 20 juli 1913 mot Kristianstad. På Näsby exercisfält norr om staden hade två inhägnader gjorts. Den ena var avsedd för publiken och för den provisoriskt byggda hangaren, som var gjord av presenningar. Den andra inhägnaden var avsedd som start- och landningsplats. Redan vid 19-tiden började publiken strömma till och vid 19.30-tiden hade minst 2.000 personer betalat den 50-öring det kostade att komma innanför inhägnaden. Dessutom fanns det minst lika många gratisåskådare utanför den. Vid 20-tiden fick man meddelande om att Thulin tvingats att gå ner i Hässleholm för att fylla på bensin. Efter 50 minuters uppehåll i Hässleholm steg Thulin till väders igen. Strax före klockan 20.30 fick man syn på flygplanet som en svart fläck, som växte och växte på himlen.

Thulin landade inte på den tilltänkta platsen. På grund av mängden av folk tyckte Thulin att landningsplatsen verkade för trång, så han landade en bit därifrån. Publi-

ken sprang fram till Thulin och flygplanet och hälsade dem välkomna till Kristianstad. Ett femtiotal tjänstvilliga armar hjälpte honom att föra flygplanet till den provisoriska hangaren. Ett lätt regn gjorde att de planerade flygturerna fick vänta till nästa dag.

Måndagen den 21 juli var vädret mycket bra för flygning: solsken och en svag sydvästlig vind. På förmiddagen gjorde Thulin i ordning sitt plan och gjorde omfattande tester. Thulin var en av de mest noggranna flygarna vid denna tid och inför varje flygning genomförde han flera motortester med planet stående stilla på marken. När detta var klart, gjorde Thulin även små korta flygturer för att han skulle kunna konstatera att flygplanet uppträdde tillfredsställande i luften.

Vid 18-tiden var det en jämn ström av åkdon och gående som rörde sig mot startplatsen. Där var flygplanet *Nordstjärnan* redan framdraget ur hangaren. Strax före klockan 19 gjorde sig Thulin klar för sin första uppstigning. Maskinen lyfte från marken i en vid spiralrörelse till 500-600 meters höjd. Efter en kvart skedde landningen. Planet bogserades till startplatsen och klockan 19.35 startade Thulin igen. Vid 20-tiden gjorde Thulin dagens sista uppstigning, som varade i 16 minuter. Han kom då upp i en höjd av 1.200 meter.

Nästa dag, den 22 juli, gjorde Thulin en ännu längre flygtur som varade i 42 minuter. Efter dessa flyguppvisningar i Kristianstad fortsatte Thulin till Åhus, där nya uppvisningar väntade.

Vid flygningarna i Kristianstad förekom ingen officiell postbefordran, men som vid flygningen från Köpenhamn hade Thulin med sig minst ett kort i fickan. Att detta tillvägagångssätt inte var speciellt ovanligt för honom kommer även att visas längre fram i denna artikel.

Kortet han hade med sig i Kristianstad är daterat den 21 juli och stämplat där samma dag. Det är skrivet och undertecknat av Thulin själv. Tillsammans med hans namnteckning finns även ett annan namn - Otto Ask. Denne, som inte skall förväxlas med

Vid en flyguppvisning i Kristianstad den 21 juli 1913 gjorde Enoch Thulin flera uppstigningar. Trots att det inte förekom någon officiell postbefordran hade Thulin med sig post ändå. Kortet är skrivet av Thulin själv, men även kompanjonen Otto Ask har undertecknat det.

brodern, flygpionjären Oscar Ask, var Thulins mekaniker, alltiallo, löjtnant och även arrangör av Thulins flygningar.

Överst på kortet, i mitten, har någon av dessa två skrivit ordet *Flugpost*, det tyska ordet för flygpost. Eller är det felstavat och skall vara Flygpost, med "y" istället för "u"? Det är däremot ingen tvekan om vad som menas; kortet har medföljt på någon av Thulins flyguppvisningar den 21 juli 1913.

Kalmar – Öland februari 1914

Nästa kända flygning som Thulin genomförde med försändelser var i Kalmar och på Öland i början av 1914. Flygningarna var planerade till lördagen den 7 februari och söndagen den 8 februari. Under båda dessa dagar skulle Thulin flyga från Kalmar, landa på Öland och sedan flyga tillbaka. Flygplanet som Thulin använde sig av vid dessa flygningar var inte *Nordstjärnan* eftersom planet hade blivit för gammal och slitet. Det nya planet, som även detta liknande ett Blériotplan, var byggt av Oscar Ask i Landskrona. Motorn, en Gnome på 50 hkr, hade man tagit från *Nordstjärnan* och placerat i det nya planet.

Enoch Thulin anlände själv den 5 februari för att slutgiltigt bestämma vilka flygfält som skulle användas. Efter samråd med Otto Ask bestämdes att det f.d. utställningsfältet i Kalmar skulle bli ett av flygfälten, och på Öland valdes en åker som godsägare S. Sjöberg ägde, strax norr om Färjestadens järnvägsstation.

Flyguppvisningarna gjordes till förmån för en insamling av pengar till köp av kulsprutor för Kalmar och Ölands Landstormsförening. För att få in extra mycket pengar befordrades även tidningar och kort från och till Kalmar. I tidningen *Kalmar* stod det fredagen den 6 februari följande:

"Flygpost. Vi erinra ännu en gång om de utsända speciella flygtidningar och flygbrefkorten, som finnas att tillgå i stadens bok- och cigarraffärer samt flygdagarne å flygfältet. Såväl tidningar som flygbrefkort komma att pr. flygpost befordras till Öland eller Kalmar hvarifrån befordran sker medelst vanliga posten. Såväl tidningskorsbanden som vykorten förses med stämpel om luftbefordran. Inkomsten tillfaller kulspruteinsamlingen."

När det gäller "speciella flygtidningar" så gav båda Kalmartidningarna *Kalmar* och *Barometern* ut specialnummer, som innehåller mycket om Thulin, flyg och Landstormen, men inga notiser eller annat redaktionellt material och heller inga annonser. Båda tidningarna hade i stort sett samma innehåll. Tidningarna kostade 20 öre per styck och ville man skicka dem med Thulin så kostade tidningen 25 öre, men då var den inslagen i en banderoll och frimärkt med ett 4-öres frimärke, som gällde för trycksaksporto. Tidningarna gjorde reklam för detta och skriver bland annat "... så komma de att befordras med d:r Thulins aeroplan öfver sundet och således få ett stort kuriositetsintresse såsom den första flygpost öfver Kalmarsund."

Samtliga tidningar och kort som skulle medfölja flygningarna "förses med stämpel om luftbefordran"; texten i den specialtillverkade stämpeln är: *LUFTPOST öfverfördt pr aeroplan af D:r THULIN från Kalmar till Öland den 7. eller 8. Febr. 1914.* Stämpeln är femradig och färgen är röd. Vid flygningen från Öland till Kalmar har texten i stämpeln ändrats till "från Öland till Kalmar".

Till både Kalmar och till Färjestadens station gick det extratåg de dagar som Thulin skulle göra sina flygningar. Tåget hade specialpris på sina avgångar och det såldes även en kombinationsbiljett, avseende både tåg och inträde till flygplatsen. För att få komma in på startplatsen fick man betala 3 kr, 1:a plats kostade 1 kr och 2:a plats kostade 50 öre. Inne på området fanns hangar, konditori, musik m.m. samt en kiosk i vilken såldes "tidningarnas flygnummer och flygbrefkort, hvilka påtryckes en flygstämpel".

Lördagen den 7 februari skulle flyguppvisningarna genomföras. Flygningen från Kalmar till Öland var utsatt till klockan 14-17 på eftermiddagen. Redan vid 12-tiden hade flera hundra personer kommit in på

Vid Enoch Thulins flygning mellan Kalmar och Öland den 8 februari 1914 kunde man skicka tidningar, såsom detta exemplar av *Kalmar*. Priset för tidningen var 25 öre, men då var den inslagen i en banderoll och frimärkt med ett 4-öres frimärke.

flygplatsen. Flertalet befann sig dock utanför utan att ha betalat. En tät dimma låg över hela Kalmar och sikten var högst 50 meter. Thulin skulle inte få några problem med att starta men att landa i dimman var en omöjlighet. När klockan närmade sig 16-tiden och dimman inte hade lättat inställdes flygningarna för denna dag. Åskådarna fick nöja sig med att se på flygplanet, som hade postsäcken fastsurrad ovanpå, och samtala med Thulin. Redan vid 12-tiden hade man i Färjestaden fått en "telegrafisk underrättelse att ingen flygning blefve af där", så även flygningen från Öland blev inställd denna dag.

Söndagen den 8 februari gjordes ett nytt försök och vädret var betydligt bättre, solsken men disigt, men något problem att flyga var det inte. Ca. 3.000 personer hade kommit till startplatsen. Klockan 13.52 genomförde Thulin, i sin gula oljerock och gråa flygarhjälm, den första flygningen över Kalmar. Fem minuter senare landade han. Före själva Ölandsflygningen gjorde Thulin ytterligare två flygningar över Kalmar. Men klockan 15.16 beslöt han att flyga till Färjestadens station. Postsäcken surrades fast på ena vingen och Thulin satte sig på förarplatsen och gav sig iväg.

I Färjestaden fanns en av Thulins mekaniker redo att ta emot flygplanet. Men framme vid landningsplatsen fanns endast några få åskådare. Thulin tyckte att landningsplatsen var olämplig, så han kretsade över platsen ett par gånger och släppte sedan ner postsäcken till sin mekaniker. Efteråt visades det sig vara en fördel att Thulin inte hade landat, eftersom landningsplatsen var mycket blöt och planet skulle ha kört fast och troligen vält. Thulin flög tillbaka till Kalmar och landade klockan 15.34. Efter landningen gjordes ytterligare en mycket kort flygning över Kalmar, men sedan fick det räcka för denna dag.

Det ringa antalet åskådare i Färjestaden berodde på att extratåget hade ankommit efter det att Thulin hade lämnat Öland. Thulin lovade att göra en ny flygning, från Öland till Kalmar, nästkommande vecka samt flyguppvisningar på Öland. Under tiden tog han båten över till Öland för att finna ett bättre flygfält, och han fann ett vid folkhögskolan i Ölands Skogsby.

Onsdag den 11 februari klockan 13.20 flög Thulin från Kalmar till Ölands Skogsby; flygningen över havet varade fyra minuter. Han återvände till Kalmar med båt. Nästkommande dag, den 12 februari, tog han bå-

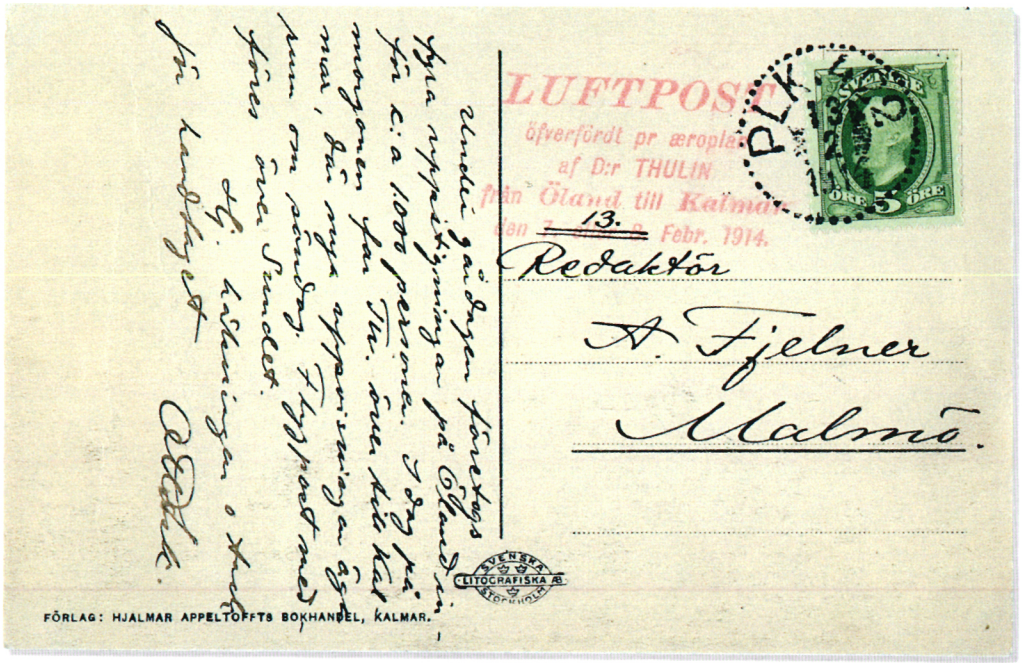
ten tillbaka till Öland för att göra flyguppvisningar där inför ca. 1.000 personer, varav 500 hade kommit med extratåg. Under den 12 februari hann Thulin med fyra flyguppvisningar inför en hänförd och jublande publik. Uppstigningarna genomfördes över fälten runt omkring Ölands Skogsby. Den sista av turerna var längre och Thulin var då uppe i 16 minuter.

Tidningen *Kalmar* skrev den 13 februari om Thulins flygning från Öland till Kalmar: "Sannolikt flyger d:r Thulin i dag tillbaka hit". Och det gjorde Thulin, han flög tillbaka till Kalmar på morgonen den 13 februari och hade då med sig några kort som stämplades med den femradiga luftpoststämpeln. Ett av korten från denna flygning har en mycket intressant text. Kortet är skrivet av Thulins medarbetare Otto Ask den 13 februari på morgonen. "Under gårdagen företogs fyra uppstigningar på Öland inför c:a 1.000 personer. I dag på morgonen far Th. över till Kalmar, där nya uppvisningar äga rum om söndagen. Flygpost medföres över sundet. Hj. Hälsningar o. tack för handtaget. Otto Ask". Tittar man närmare på luftpoststämpeln ser man att Otto Ask har strukit över datumet *den 7. eller 8. Febr. 1914* och ändrat det till *13 Febr. 1914*.

En intressant iakttagelse från nedanstående korts text är att Otto Ask kallar Thulin för *Th*, samma initialer som har skrivits på kortet som skickades i Lund den 21 februari 1913. Är detta ytterligare ett tecken på att *Th* på Lundakortet står för Thulin?

I samtliga böcker och artiklar om luftpost, både svenska och utländska, (förutom en artikel som artikelförfattaren har skrivit) hävdas att denna flygning genomfördes den 12 februari 1914. Denna uppgift är emellertid felaktig. Flygningen genomfördes på morgonen den 13 februari 1914 och inget annat datum. Skälet till missuppfattningen kan vara att det inte står någonting i tidningarna *Kalmar* och *Barometern* om att flygningen genomfördes den 13 februari och då har luftpostexperterna dragit slutsatsen att Thulin måste ha flugit den 12 februari, dvs. på kvällen efter hans flyguppvisningar.

På morgonen den 13 februari 1914 flög Enoch Thulin från Ölands Skogsby till Kalmar med försändelser. Kortet har en intressant text som är skriven av Thulins medhjälpare Otto Ask. Datumet i luftpoststämpeln har ändrats till den *13 Febr. 1914*.

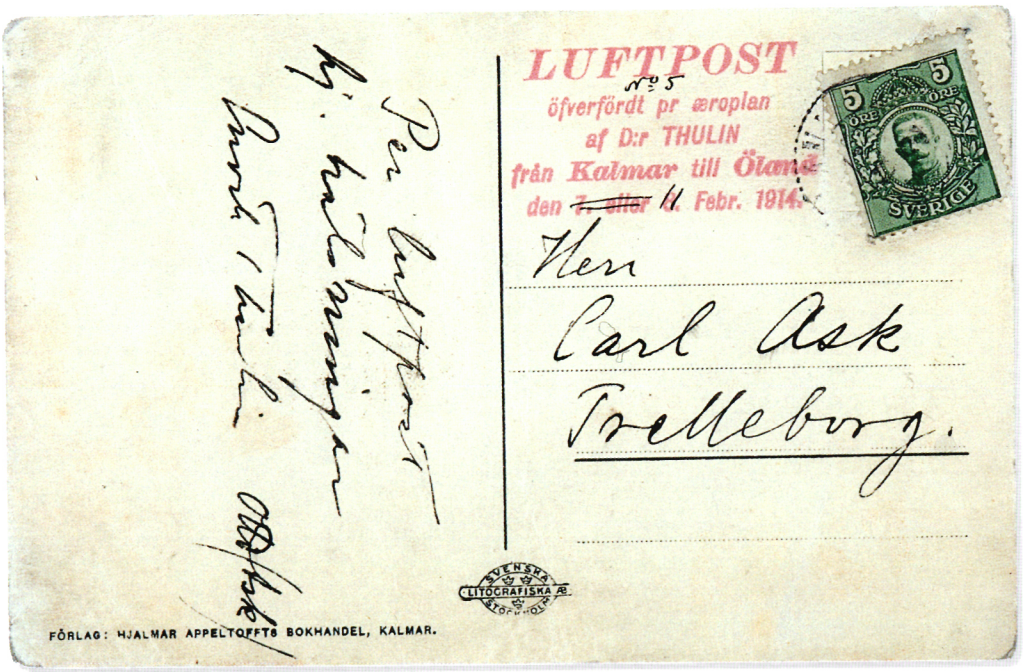


Det har beräknats att mellan 30 och 50 försändelser transporterades med flygningen den 13 februari, varav mindre än 10 är kända idag. Frimärkena på korten är ankomststämplade *PLK 422 13.2 1914* eller *Kalmar Lbr 13.2 1914*. Det finns också ett bevarat kort som är stämplat *Ölands Skogsby 13.2.1914*; även på detta kort är datumet på luftpoststämpeln ändrad till den *13 Febr. 1914*. På flygningen den 8 februari medföljde ca. 100 specialkort och ett antal tidningar. Även i detta fall är mindre än 10 kort och endast en tidning kända. Merparten av korten är ankomststämplade *Färjestaden 8.2 1914*, men även stämpeln *PLK 417 8.2 1914* förekommer.

Här brukar historien om Thulins två postflygningar i Kalmar och Öland ta slut och det skulle den även gjort denna gång om det inte helt nyligen dykt upp ett tidigare okänt kort. Detta har medföljt en tredje Thulin-flygning. Kortet är skrivet av Enoch Thulin själv men även undertecknat av Otto Ask. Det är skickat till Otto Asks fader Carl Ask i Trelleborg och kortets text är följande: "Per luftpost hj. hälsningar Enoch Thulin Otto Ask". Kortet har även den femradiga luftpoststämpeln, men har datum ändrat med bläckpenna från *den 7. eller 8. Febr. 1914* till *den 11 Febr. 1914*. Detta innebär alltså att korten har medförts av Thulin på flygningen till Öland den 11 februari 1914 klockan 13.20 på eftermiddagen. Det var dock ingen officiell flygning, varför Thulin bör ha haft kortet i fickan vid överfarten.

Det finns ytterligare en intressant notering på detta kort. Mellan rad ett och två i den femradiga luftpoststämpeln har Thulin skrivit *No 5* med bläckpenna. Den fullständiga texten i stämpeln blir således *LUFTPOST No 5 öfverfördt pr aeroplan af Dr THULIN*. Hur skall man tolka detta? Det troliga är väl att Thulin skrivit till numret därför att det var fråga om den femte flygningen då han tog med sig försändelser. Om detta stämmer rör det sig alltså om sammanlagt fem flygningar med försändelser fram till den 11 februari 1914. Som redovisats på föregående sidor ägde dessa rum vid följande tillfällen:

Ett nyligen upptäckt brevkort som har medföljt Thulins flygning från Kalmar till Öland den 11 februari 1914, då ingen officiell post medföljde. Kortets text är "Per luftpost hj. hälsningar Enoch Thulin Otto Ask" och i luftpoststämpeln har datumet ändrat till den *11 Febr. 1914*.



1. Lund 21 februari 1913

2. Köpenhamn–Landskrona 3 juli 1913

3. Kristianstad 21 juli 1913

4. Kalmar–Öland 8 februari 1914

5. Kalmar–Öland 11 februari 1914

Paris-Landskrona april 1914

I december 1913, ett par månader innan Thulin flög från Kalmar och på Öland, begav han sig till Paris för att besöka "Salongen", den stora flygutställningen Salon d'Aeronautique i Grand Palais, världens skyltfönster för alla flygnyheter. Thulin var där för att skaffa sig ett nytt och säkrare plan med en starkare motor.

Bland de utställda flygplanen var främsta platsen vikt åt Morane-Saulnier M.S.3L. Sedan flygaren Brindejoncs gjort en berömd Europaflygning i juni 1913, med bland annat landningar i Köpenhamn och Stockholm, var detta plan just då nummer ett. Thulin bestämde sig för ett sådant flygplan med en Le Rhône-motor på 80 hästkrafter. Efter detta åkte Thulin hem veckan före jul.

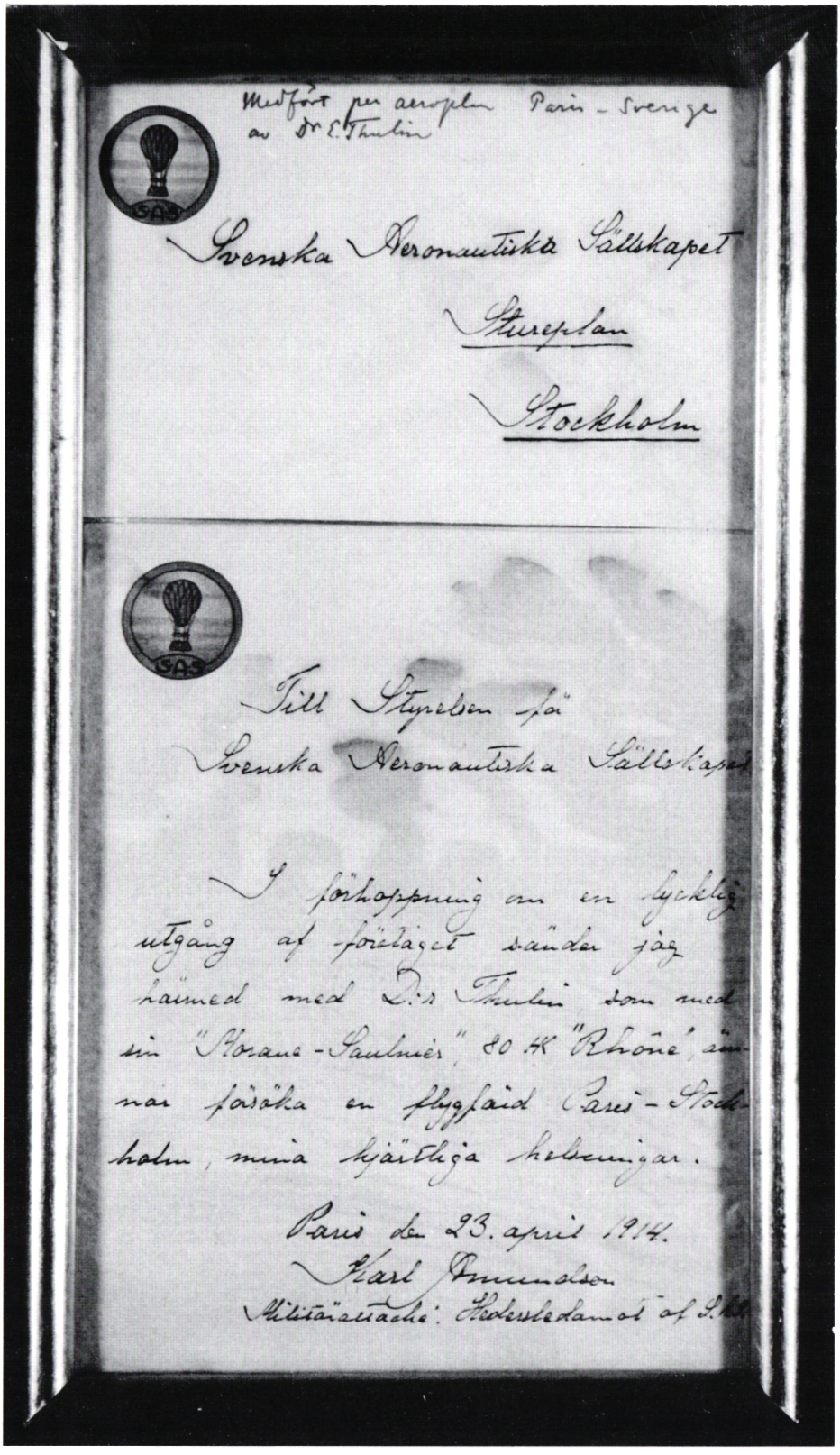
Den 1 april 1914 var han tillbaka i Paris för att hämta sitt beställda flygplan. Frågan var om han skulle transportera hem flygplanet per järnväg eller om han skulle flyga hem det. Leveransen av flygplanet blev försenad till den 20 april och först då kunde Thulin för första gången sitta i sitt nya plan och han började träningsflyga direkt. Thulin bestämde sig för att flyga planet till Sverige, men han skulle inte göra det ensam, som var första tanken, utan han tog med sig Otto Ask.

Redan efter ett par dagars träning gav sig Thulin och Ask av hem mot Sverige. Lördagen den 25 april klockan 4.50 på morgonen startade de från Villacoublay vid Paris. Klockan 8 på morgonen gjordes det första bensinstoppet vid S:t Quentin. Efter att ha landat i Bryssel, vid 10-tiden, övernattade de i Cleve vid den fransk-tyska gränsen, dit de kommit på eftermiddagen. Här blev det besvär med pass och visitering. Thulin fick utstå fyra polisförhör mitt i natten. På söndagsmorgonen gick färden vidare till Bremen, där ett missöde skedde; planet skadades och man fick stanna i Bremen under söndagen och måndagen. Under tisdagen flög man vidare till Lübeck, där man gästade det svenska konsulatet. Den sista flygsträckan, från Lübeck till Sverige, påbörjades vid 17-tiden på onsdagen. Flygningen gick utefter Danmarks kust och efter passage av ön Amager utanför Köpenhamn klockan 19.20 sattes kursen mot Landskrona. Ett par minuter efter 19.30 onsdagen den 29 april landade Thulin och Ask på Östra fäladsmarken utanför Landskrona.

Över 1.000 personer hade kommit för att hälsa flygarna välkomna hem. Så snart de första såg flygplanets konturer mot den klara kvällshimlen bröt jublet löst. Efter landningen bars de två flygarna av publiken ända in till Landskrona. Vid Thulins bostad förnyade publiken sina hurrarop och några journalister tog över och intervjuade flygarna. Flygsträckan som de hade tillryggalagt var 1.100 km och den sammanlagda flygtiden var 14 timmar och 20 minuter.

Med på denna långdistansflygning hade Thulin ett brev till *Svenska Aeronautiska Sällskapet, Stureplan, Stockholm.* Överst på brevet finns en anteckning, med Thulins handstil: "Medfört per aeroplan Paris-Sverige av Dr E. Thulin". Detta brev var helt okänt för artikelförfattaren ända fram till i början av år 2002. Brevet är heller inte nämnt av någon av våra stora svenska luftpostsamlare, Georg Lindman och Örjan Lüning. Brevets innehåll är mycket intressant: "Till Styrelsen för Svenska Aeronautiska Sällskapet. I förhoppning av en lycklig utgång af företaget sänder jag härmed med D:r Thulin som med sin 'Morane-Saulnier', 80 HK 'Rhône', ämnar försöka en flygfärd Paris-Stockholm, mina hjärtliga helsningar. Paris den 23. april 1914. Karl Amundsen Militärattaché. Hedersledamot af S.A.S."

Efter denna flygning dröjde det inte länge förrän Thulin och de andra svenska flygarna och deras flygplan mobiliserades inför första världskriget. Under denna tid förekommer nästan inga postflygningar i



Medfört per aeroplan Paris – Sverige
av Dr E. Thulin

Svenska Aeronautiska Sällskapet

Stureplan

Stockholm

Till Styrelsen för
Svenska Aeronautiska Sällskapet

I förhoppning om en lycklig utgång af företaget sänder jag härmed med D:r Thulin, som med sin "Morane-Saulnier", 80 HK "Rhône", ämnar försöka en flygfärd Paris-Stockholm, mina hjärtliga helsningar.

Paris den 23. april 1914.
Karl Amundsen
Militärattaché: Hedersledamot af S.A.S.

På morgonen den 25 april 1914 startade Enoch Thulin en flygning från Paris till Landskrona. Han landade i Landskrona den 29 april. Med sig hade Thulin ett brev med påskriften "Medfört per aeroplan Paris-Sverige av Dr E. Thulin". Dock förekom ingen officiell posttransport.
Bilden är från Postmuseums bildarkiv.

Sverige. Den 14 maj 1919 omkom Thulin och om han gjorde flera postflygningar än de här ovannämnda är okänt i dagsläget.

Postverkets flygningar 1920

Fram till den 12 augusti 1920 hade posttransporterna med flygplan skett utan subventioner. Det innebar att de svenska flygbolagen flög så länge man hade råd. Ett exempel på detta är P.O. Flygkompanis postflygningar mellan Stockholm och Helsingfors i maj 1920. (Stockholm–Helsingfors den 5, 12 och 26 maj samt Helsingfors–Stockholm den 8–9, 13 och 28 maj). Dessa flygningar fick upphöra efter tre dubbelturer då det inte utgick några subventioner för transporterna. Men i augusti 1920 blev det ändring på detta. Generalpoststyrelsen hade förhandlat med det tyska postverket om att starta flygpostlinjen Malmö-Warnemünde-Berlin. Detta innebar att postverket gick in med pengar till flyglinjen och samtidigt såg man till att få tillbaka pengarna genom att ta ut ett speciellt luftposttillägg för de försändelser som skulle flygtransporteras. Flygningarna skulle ske tur och retur sju dagar i veckan. Flygplanet skulle avgå från Malmö på morgonen, efter det att nattposttågen från Stockholm och Göteborg ankommit.

Det var den 12 augusti som den första turen på den aktuella linjen Malmö-Berlin skulle avgå, men redan den 10 augusti kunde man läsa följande i en artikel i *Sydsvenska Dagbladet Snällposten*: "Redan onsdag den 11 går första posten från Berlin till Malmö, och torsdag den 12 går första posten luftvägen från Malmö till Berlin. Angående postbefordran kan påpekas, att brev, som postas i Sverige på onsdagen och äro försedda med påskriften 'luftpost' samt extra 20-öresporto, äro framme i Berlin redan på torsdagsförmiddagen."

Den 11 augusti anlände en flygmaskin från Berlin till Malmö och denna hade med sig en postsäck. Med vid landningsplatsen i Malmö industrihamn var postdirektören i södra distriktet O. Thormark, flygbolaget Svenska Lufttrafik ABs stationschef i Malmö, ingenjör Karl Lignell, disponent Raam från Svensk-engelska mineraloljeaktiebolaget, en tulltjänsteman, representanter för pressen och ett par fotografer.

Klockan 5.50 kom flygplanet inom synhåll och landade utan problem ett par minuter senare. Föraren och hans mekaniker hoppade ur och piloten hade en liten postsäck i handen, som överlämnades till postdirektören. *Sydsvenska Dagbladet Snällposten* skrev den 12 augusti följande om vad som hände sedan: "Väl i land följde vi postdirektören in på postkontoret för att närvara vid öppnandet av postsäcken. Denna kontrollvägdes och befanns endast väga 250 gram, och när den öppnades innehöll den endast ett vykort. Det var ju inte mycket och får väl närmast betraktas som ett kuriosum. Däremot visade oss postdirektören en diger lunta brev märkta 'luftpost' och avsedda att gå med morgonturen i dag till Berlin."

Detta enda kort som skickades den 11 augusti finns nu på Postmuseum i Stockholm. Det är skrivet av kontaktmannen för flygpostutväxlingen i Tyskland och är adresserat till hans motsvarighet i Sverige. Ett rimligt skäl till att det bara fanns ett kort med denna flygning var att man i Tyskland inte hade gjort någon reklam för flygningen den 11 augusti.

De befordrade försändelserna från Sverige uppgick till 571 stycken, varav 24 var rekommenderade. Enligt andra uppgifter fanns det 570 brev, varav 18 var rekommenderade. Vilka uppgifter som är riktiga är mer av akademiskt intresse; viktigast är ändå det ungefärliga antalet. Under de kommande dagarna, fram till stängningen av flyglinjen, var det dock i genomsnitt färre brev på varje tur.

När det gäller den första flygningen mellan Malmö och Berlin får man ibland höra

Ett par minuter före klockan 6 på morgonen den 11 augusti 1920 landade det första flygplanet i Malmö industrihamn på den nyöppnade flygrouten Berlin–Warnemünde–Malmö.

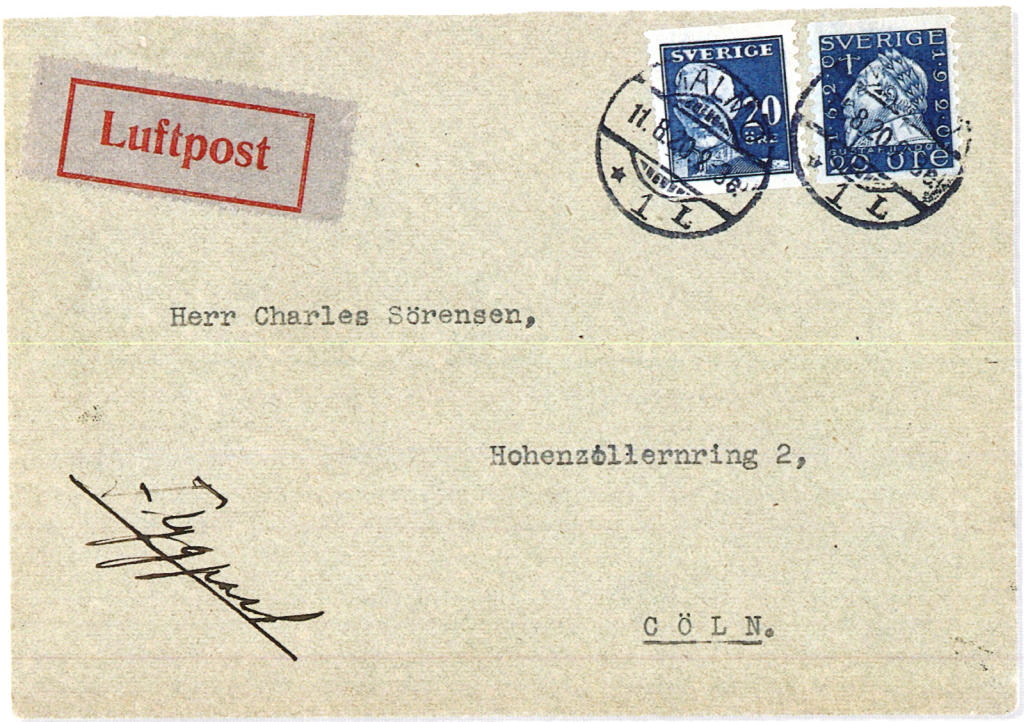
Piloten hade med sig en enda försändelse från Berlin. Den finns i dag på Postmuseum i Stockholm.

att piloten skulle vara den sedermera ökände Hermann Göring. Detta är inte sant. Däremot är det sant att Hermann Göring var pilot i Sverige och genomförde flygningar i Sverige under 20-talet. Han var anställd vid det svenska flygbolaget Svenska Lufttrafik AB, men han hade inget att göra med flygningen den 12 augusti 1920. Piloten på denna tur hette Fredrik Duus.

En helt ny uppgift, i alla fall för artikelförfattaren, är att man mellan den 18 augusti och 19 september 1920 kunde skicka svenska brev med den tyska inrikeslinjen Warnemünde–Hamburg–Bremen. Den svenska posten flögs från Malmö till Warnemünde och överfördes sedan till den tyska flyglinjen. Det fanns möjlighet till denna transportväg tre gånger i veckan. Orsaken till att denna luftpostlinje redan efter en månad, den 19 september, inte längre användes av svenskarna var att då öppnades en annan svensk flyglinje som passerade städerna Hamburg och Bremen. Den tyska inrikeslinjen blev helt enkelt onödig. Svenska postverket hade förhandlat fram tillstånd att utnyttja flyglinjen Köpenhamn-Hamburg-Bremen-Amsterdam-London, som startade redan den 15 september 1920. Från *Cirkulär Nr 48*, 16 september 1920 kan man läsa följande: "... att från och med den 19 innevarande september svensk luftpost kommer att befordras jämväl å en linje Malmö-Köpenhamn-Hamburg-Bremen-Amsterdam-London. Luftposten å denna linje avfärdas från Malmö varje morgon i anslutning till de postförande nattågen från Stockholm och Göteborg."

I samband med starten av flyglinjen Malmö-London förändrades sträckningen på flyglinjen Malmö-Berlin: man lade in en mellanlandning i Köpenhamn. Den nya sträckningen blev Malmö-Köpenhamn-Warnemünde-Berlin. Samtidigt kan det konstateras att inga svenska försändelser, som adresserats till Danmark, har flugits från Malmö till Köpenhamn. Även om det spe-

Den 12 september 1920 flögs den första turen som postverket subventionerade från Malmö till Berlin, via Warnemünde. Försändelsen har medföljt denna första tur.



Den andra flyglinjen från Malmö öppnades den 19 september 1920 och gick till London. Luftposttillägget var 60 öre. Brevet är ett av de få som flugits till London och sedan transporterats vidare till USA.

ciella flygposttillägget varit betalt och anteckningar gjorts att försändelsen skulle flygtransporteras har försändelserna inte befordrats med flyg.

Postverket hade annonserat i *Bihang till Cirkulär Nr 115* att den sista postflygningen för säsongen på de båda flyglinjerna skulle genomföras den 17 oktober 1920. En av orsakerna till detta var att flygplanen inte var byggda för flygning under vinterhalvåret. Tanken var att återuppta postflygningarna nästkommande säsong. På grund av bristande intresse från svenska staten blev det dock inga flygningar till Tyskland och England förrän 1924.

Under den sista veckan före stängningen av flyglinjerna i oktober 1920 var väderleken mycket dålig, bland annat föll mycket regn. Detta gjorde att flygningarnas regelbundenhet den sista veckan inte var speciellt stor och flera turer ställdes in. Som ett exempel kan nämnas att post som skickades från Stockholm den 13 oktober inte gick med flyg förrän den 16 oktober. Efter den 16 oktober inställdes alla flygningar. Den sista flygningen gick alltså från Malmö till Berlin och London den 16 oktober 1920.

Luftpostfrimärken

Under den första månaden fick man betala portot för luftpostförsändelserna med vanliga frimärken. Den 18 september 1920 kom de första officiella svenska luftpostfrimärkena ut och då kunde dessa användas. De nya märkena var försedda med övertryck på de små tjänstefrimärkena, som hade tagits ur bruk den 1 juli 1920. Texten på övertrycket var LUFTPOST och texten utformades i en halvcirkel som trycktes på varje märke. Luftpostfrimärkena utkom i tre olika valörer, 10, 20, och 50 öre. De utgjordes av övertryck på respektive 3, 2, och 4 öres små tjänstefrimärken och trycktes i ark om 100 märken i varje. Sammanlagt övertrycktes 600.000 med 10 öre, 604.000 med 20 öre och 570.000 med 50 öre. Luftpostmärkena var ogiltiga från den 1 februari 1922, men an-

vändes trots allt efter detta datum. Märkena tilläts dock av Postverket för en specialflygning mellan Göteborg och Paris den 9/8 1923, men det är en annan historia.

Flygpostmärkena skulle användas på flygpostförsändelser. Men "Frimärkena i fråga bliva icke obligatoriska för luftpostförsändelser, men det är önskvärt, att för dylika försändelsers frankering användas sådana märken. Däremot bör om möjligt luftpostfrimärken icke användas för frankering av andra slags försändelser än luftpostförsändelser", som det står i *Cirkulär Nr 48*, daterat den 16 september 1920.

Av övertrycken finns det flera olika varianter, såsom förskjutna påtryck, skadade påtryck med mera. Det bör kanske påpekas att det även finns falska påtryck. En av varianterna skall vi redovisa och den är desto mer iögonfallande – det upp- och nervända påtrycket.

Enligt uppgift inträffade feltrycket på tre ark av vardera valören; 300 märken av varje valör fick påtrycket upp- och nervänt. Dessa ark kom ut på marknaden och såldes på olika postkontor i Sverige. 10-öresvalören kom till postkontoren Stockholm 1 och Malmberget. 20-öresvalören såldes i Filipstad och ville man få tag på 50-öresvalören fick man bege sig till Gamleby.

Ostämplade märken med upp- och -nervänt påtryck förekommer lite då och då på auktioner. Att få tag på dessa märken på brevklipp och stämplade i rätt stad är inte lätt. Ännu svårare är det att finna märkena på försändelser; artikelförfattaren känner i dag endast till sex stycken. Mest ovanligt är det om dessa försändelser också varit luftpostbefordrade. För närvarande finns det bara två äktgångna brev kända, som både är frankerade med upp- och nervänt påtryck och transporterade med flyg. Det ena har medföljt på flyglinjen Malmö-Berlin och det andra på Malmö-London. Båda breven är skickade från Filipstad.

Ett av de två kända breven visas här. Det har avsänts från Filipstad den 21/9 1920 och flygbefordrats till Berlin. Brevet är frankerat med hela luftpostserien, sammanlagt 80 öre, men det hade räckt med 70 öre som var det rätta portot, 30 öre för dubbelt brevporto och 40 öre för dubbelt luftposttillägg. Det andra kända brevet har artikelförfattaren inte sett sedan det blev osålt i en samling som utbjöds i oktober 1981 hos Göta Frimärken i Göteborg.

Luftpostportot och påskriften "Luftpost"

Vid flygtransporterna av post 1920 var det första gången som man betalade ett speciellt portotillägg till postverket, förutom det vanliga portot. Portotilläggets storlek berodde på hur långt försändelsen flygtransporterades:

- Brev och trycksaker som flögs till England och stannade där eller transporterades vidare till länder utanför Europa kostade 60 öre, för varje viktsats av 20 gram eller del därav.
- Till fem länder – Nederländerna, Belgien, Frankrike, Spanien och Portugal – var tilläggsavgiften 40 öre för brev och trycksaker, för varje viktsats av 20 gram eller del därav.
- Till övriga europeiska länder var flygtillägget för brev och trycksaker 20 öre, för varje viktsats av 20 gram eller del därav.
- För brevkort var flygtillägget halva avgiften av ovannämnda portosatser.
- Innan flyglinjen till London öppnades, den 19 september 1920, var tillägget för trycksaker 50 öre för varje viktsats av 50 gram eller del därav.

En intressant iakttagelse är att flygposttillägget för trycksaker var hela 50 öre medan det bara var 20 öre för ett 20-gramsbrev, innan flyglinjen till London öppnades. Det är troligen denna stora prisskillnad som gör att artikelförfattaren hitintills inte har sett någon trycksak som befordrats med flyg före Londonlinjens öppnade. Då sänktes trycksaksportot till 20 öre, för varje 20 gram eller del därav. Trots portosänkningen förekommer det mycket sparsamt med trycksaker som flygbefordrats under 1920. Artikelförfat-

taren har en sådan försändelse och har bara noterat denna.

Förutom detta speciella flygposttillägg tillkom sedan det vanliga utlandsportot (brev 20 öre, brevkort 10 öre) samt andra avgifter såsom rekommendationsavgift (20 öre) och expressutdelningsavgift (25 öre).

Förutom portoavgiften skulle varje försändelse "... av avsändaren på ett i ögonen fallande sätt, helst med rött bläck eller röd färgpenna, förses med anteckningen 'Luftpost' och av inlämningspostanstalten å adressidan åsättas en särskild etikett Luftpost (bl. 174) ..." (*Cirkulär Nr 40*, den 9 augusti 1920).

Den sammanlagda svenska postmängden som skickades med de två flyglinjerna var 343 kg till tyska städer. 53 kg avlämnades i Amsterdam och 37 kg post flögs till London. Statistik visar även att det skickades ungefär dubbelt så mycket post från Sverige än som ankom till Sverige.

Svensk luftpost efter den 16 oktober 1920

Som vi har konstaterat upphörde båda flyglinjerna Malmö-Berlin och Malmö-London den 16 oktober 1920. Trots detta kunde man sannolikt skicka svenska försändelser med luftpost till både Berlin och London ända fram till 1 november 1920. Hur kunde detta

På tre ark (300 märken) av vardera valören blev luftpostpåtrycket upp- och nervänt. 20-öres valören såldes i Filipstad och detta brev är frankerat med ett av dessa märken. Brevet är det ena av två kända äktgångna luftpostbrev med upp- och nervänt påtryck.

Till fem länder - Nederländerna, Belgien, Frankrike, Spanien och Portugal – var det speciella luftposttillägget 40 öre för brev och 20 öre för brevkort. Endast ett fåtal försändelser till något av dessa länder finns bevarade.

vara möjligt? Jo, det hela berodde på att danskarna fortsatte att flyga till både Berlin och London ända fram till denna tidpunkt och svenska försändelser kunde då medfölja dessa flygningar. Trots att artikelförfattaren inte har funnit något postcirkulär om detta och möjligen har det aldrig funnits något, så har det ändå varit möjligt att skicka brev med de danska flyglinjerna. "Beviset" på detta är ett svenskt flygpostbrev som har flygtransporterats efter de svenska linjernas stängning.

Detta speciella brev, som visas på nästa sida, är avstämplat den 16 oktober 1920 i Stockholm. Eftersom sista flygningen från Malmö avgick vid 9-tiden på morgonen den 16 oktober hann inte brevet fram till denna flygning. På baksidan har brevet en ankomststämpel *Berlin Luftpost 18.10. 20* och denna stämpel användes på Berlins flygplats och endast på brev som kommit till Berlin med flyg. Men borde inte brevet vara ankomststämplat den 17 oktober? Ett expressbrev som skickades från Stockholm den 16 oktober borde ha hunnit ned till Köpenhamn innan flygplanet avgick den 17 oktober på morgonen och då skulle brevet ha ankomststämplats i Berlin den 17 oktober och inte den 18 oktober. Hur förklarar man denna differens på en dag?

Det är nu det intressanta börjar. Brevet har kommit till Köpenhamn med tåg och båt och medföljt planet till Berlin den 17 oktober. Planet, som tillhörde Deutsche Luft-Rederei, DLR, avgick från Köpenhamn vid 10-tiden på morgonen men kom inte fram till Warnemünde, där planet skulle ha mellanlandat, innan det skulle fortsätta till Berlin. Andra plan från både Köpenhamn och Warnemünde sändes ut för att leta efter det försvunna planet men lyckades inte finna det och man fick återvända utan resultat. Däremot dök planet upp vid 17-tiden då det svenska fartyget *Najaden* anlände till Köpenhamn med planet på släp. Flygplanet hade råkat ut för motorkrångel ett par mi-

Den sista flygningen med svensk post under 1920 genomfördes den 16 oktober. Trots det kunde en del svenska försändelser flygbefordras efter detta datum – de befordrades med den danska flyglinjen, som upphörde först den 1 november 1920. Detta brev flögs den 17 oktober från Köpenhamn, men flygturen avbröts. Först den 18 oktober startade man ånyo och brevet ankomststämplades i Berlin denna dag.

nuter efter starten och piloten hade tvingats att landa på vattnet utanför Köpenhamn, där det svenska fartyget fann planet.

Eftersom det var ganska sent på dagen beslöts man att inte fortsätta flygningen den 17 oktober utan man väntade till den 18 oktober. All post som medföljde den 17 oktober skickades istället den 18 oktober. Posten ankomststämplades vid framkomsten till Berlin den 18 oktober 1920, precis som det avbildade brevet. Alltså stämmer stämpeldokumentationen på brevet; det har otvivelaktigt gått med flyg. Man kunde sannolikt skicka svenska försändelser med de danska flyglinjerna ända fram till den 1 november 1920, då danskarna stängde sina flyglinjer.

Eftersom det i dagsläget endast finns en svensk försändelse känd som befordrats med den danska flyglinjen, kan man förmoda att endast expressbrev och möjligen även rekommenderade brev fick medfölja den danska flyglinjen. Vanliga brev fick befordras med tåg och båt. Det är känt att vanliga brev, som varit avsedda för flygbefordran och som avstämplats den 16 och 17 oktober, inte fått medfölja den danska flygposten när de kommit för sent för att följa med den

svenska.

Avslutningsvis kan nämnas att portot för brevet var detsamma, oberoende om det skickades med den svenska eller den danska flyglinjen. Brevportot uppgick till 20 öre, expresstillägget 25 öre och luftposttillägget till Tyskland var 20 öre.

Avslutning

Avslutningsvis kan konstateras att de i dag kända postflygningarna med svensk anknytning mellan åren 1809 och 1920 uppgår till ungefär 45 stycken, lite beroende på hur man räknar. I denna artikel har redovisats 16 av dessa postflygningar, möjligen 17, om man räknar in Olle Dahlbecks nedkastning av Barnens Dags reklamaffischer den 20 september 1912. Man kan också konstatera att luftpostsamlande är ett fascinerande område och att det ännu efter 90 år dyker upp nya brev som medföljt tidigare okända postflygningar.

Källor och litteratur

Aftonbladet.
1912.

Arbetet.
1893, 1920.

Barometern.
1914.

Bygdén, Leonard,
Svenskt Anonym- och Pseudonymlexikon.
Uppsala 1895-1905.

Carlin, Sven,
"Åskemolnet sväfvar öfver Norden!"
Skillingtrycket nr 4/1986-1/1987.

Dagens Nyheter.
1912, 1920.

Facit Special 1994-1995.
Facit Förlags AB.

***Flyghistorisk Revy* – specialnummer.**
Flygpionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed.
Stockholm 1980.

Kalmar.
1914.

Kristianstads Läns Tidning.
1913.

Kungl. Generalpoststyrelsens cirkulär.
1920.

Postverket år 1920.
Stockholm 1921.

Lindman, Georg,
Svensk luftpost – flygpost.
Nordisk Filateli maj 1969.

Lüning, Örjan,
Luftpostens historia i Norden.
Stockholm 1978.

Nya Kristianstadsbladet.
1914.

Nörgaard, Erik,
Titta en ballong!
Höganäs 1971.

Politiken.
1893.

Skånska Aftonbladet.
1893.

Skånska Dagbladet.
1893.

Svenskt biografiskt lexikon.
Band 12.
Stockholm 1949.

Svenska Dagbladet.
1930.

Sydsvenska Dagbladet Snällposten.
1893, 1913, 1914, 1920.

www.libris.kb.se

www.posten.se/museum/

Ydell, Fredrik,
Filatelisten.
Artiklar oktober 1995, april 1996 och
februari 1999.

Ydell, Fredrik,
Nordisk Filateli.
Artiklar april 1987, februari, maj och juni/juli
1988.

Åhlén, Bengt,
Ord mot ordningen.
Stockholm 1986.