

Post med luftskepp till Sverige och Finland 1919-1930

Av Fredrik Ydell

Denna artikel kommer att behandla de första luftskeppen som kom till Sverige och Finland. Vid dessa tillfällen antingen lämnades och/eller togs försändelser emot. Första gången var i oktober 1919 när zeppelinaren *Bodensee* besökte Stockholm. Under denna tur både lämnades det och togs det emot försändelser. Sedan dröjde det ända till 1930, men detta år hände det två gånger, då både det lilla säregna luftskeppet *Sidenbuset* och den gigantiska zeppelinaren *Graf Zeppelin* anlände till Stockholm. Den senare lämnade av försändelser där men både lämnade och hämtade försändelser i Helsingfors.

Olika slags luftskepp

Ett vanligt missförstånd är att man kallar alla luftskepp för zeppelinare, men så enkelt är det inte. Man kan dela in luftskeppen i tre olika sorter, mjuka, halvtstela och stela.

Ett *mjukt* luftskepp är litet till storleken och utgörs egentligen av en motorförsedd luftballong.

Ett *halvtstelt* luftskepp kan byggas större än ett mjukt, eftersom gondolen är upphängd i en styv inklädd balk eller i en köl i fackverkskonstruktion längs ballonghöljets undersida. Därmed fördelas lastens vikt bättre.

Ett *stelt* luftskepp har ett inre skelett som är klätt med flygplansduk. Inuti skrovet finns ett antal separata gasceller eller gashöljen. Detta innebär att om man tömmer det stela luftskeppet på gas så förändras inte

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 framför allt luftpost i nordiska filatelistiska tidskrifter samt i *Postryttaren* 2002.

luftskeppets form, medan det halvtstela luftskeppet faller ihop om gasen släpps ut.

Ferdinand von Zeppelin

Den person som mer än någon annan sammankopplas med luftskeppens historia är greve Ferdinand von Zeppelin (1838-1917). Av de sammanlagt 161 stela luftskepp som producerats byggdes 119 av von Zeppelins företag. Likväl var han inte någon mästertekniker, genial uppfinnare, skicklig pilot eller mångårig ledare av verksamheten. Alla de största och mest betydelsefulla zeppelinarna byggdes först efter hans död. Hans största tillgång var förmågan att hitta rätt folk till rätt plats i företaget och att kunna entusiasmera de lojalt jobbande arbetarna trots att han tog åt sig äran och solade sig i den tyska allmänhetens dyrkan av vad de såg som det ensamma geniet bakom de gigantiska luftskeppen.

Ferdinand von Zeppelin var född i Konstanz vid Bodensjön i en ekonomiskt

trygg familj. Han studerade teknik under en kortare tid, men valde att bli officer. Som ung officer skickades han på studieresa till det amerikanska inbördeskriget och kom där i kontakt med ballonguppstigningar i St. Paul i augusti 1863. Detta inspirerade honom att börja konstruera egna ballonger och luftskepp. Mer inspiration fick han under det fransk-tyska kriget 1870-1871, då tyskarna tvingades bevittna hur ett 60-tal ballonger flög ut politiker, militärer och post ur det belägrade Paris. Troligast är dock att den verkliga startpunkten var ett föredrag som handlade om framtida luftpost som greven bevistade 1874. Det var i varje fall först då som hans dagbok för första gången nämnde hans funderingar om luftskepp.

Den första zeppelinaren flyger

Den första zeppelinaren, LZ 1 (LZ står för Luftschiff Zeppelin), som var 128 meter lång, provflögs den 2 juli 1900 i 20 minuter med sex personer ombord. Den hade två motorer om vardera 16 hk och greven stod själv vid rodret. Det visade sig dock att LZ 1 var för långsam och för svår att kontrollera. Detta medförde att officerare från ingenjörstrupperna, som greven hoppades skulle köpa flera zeppelinare, blev besvikna och förklarade att den här farkosttypen saknade varje militärt intresse. De utomstående aktieägarna vägrade nu att skjuta till pengar till nya zeppelinare varför företaget upplöstes.

1909 grundade von Zeppelin i Frankfurt världens första kommersiella flygtransportföretag med namnet Deutsche Luftschiffahrt Aktiengesellschaft, förkortat DELAG. Trafiken inleddes 1910, och snart hade DELAG fyra zeppelinare i trafik på ett antal inrikeslinjer i Tyskland. Fram till krigsutbrottet 1914 genomfördes 1.600 flygningar med mer än 40.000 passagerare. Det fanns luftskeppshallar i nio tyska städer.

von Zeppelin dog i mars 1917. Då övertog hans brorson, baron Max von Gemmingen, ledningen av DELAG, men Hugo Eckener blev den starke mannen i företaget. Han var så välkänd att han flera år senare

föreslogs som kandidat till rikspresidentposten i Tyskland. Hans motkandidat var - Adolf Hitler. Eckener ställde dock inte upp; han ville ägna all sin tid åt zeppelinarna och trafiken mellan Europas huvudstäder.

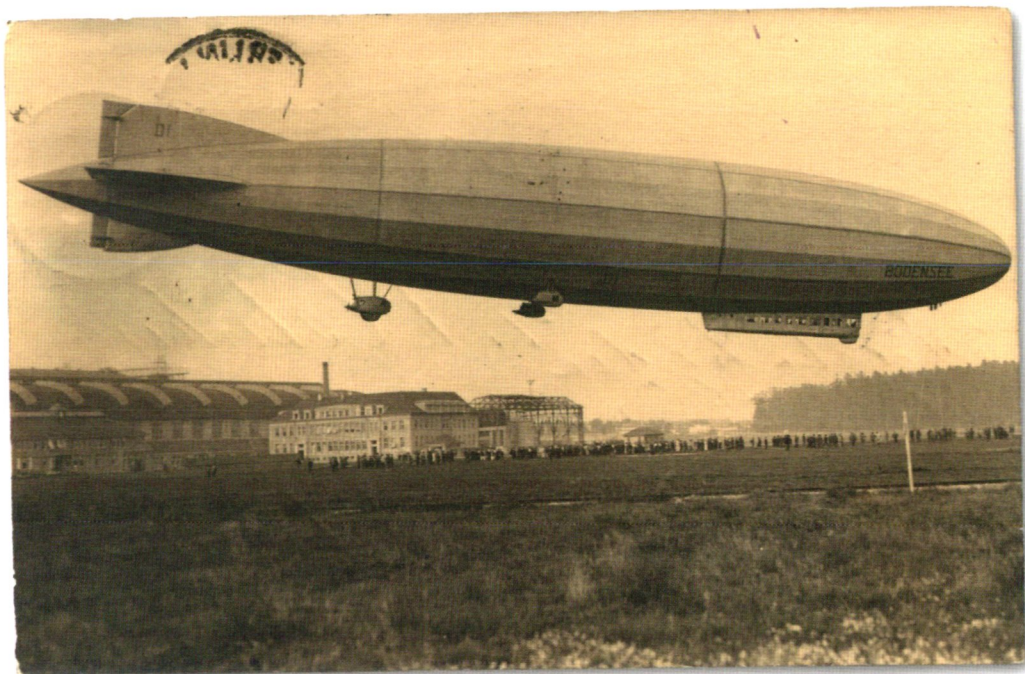
Efter första världskriget återupptogs flygningarna den 24 augusti 1919 med den nybyggda zeppelinaren LZ 120 *Bodensee*, på linjen Friedrichshafen-Berlin. I december 1919 stoppades all trafik av de allierade med hänvisning till fredsfördraget som innebar att segermakterna skulle överta alla zeppelinare. Innan stoppet hann *Bodensee* att genomföra en flygning till Stockholm i oktober 1919 - vi återkommer till denna flygning lite längre fram.

Trots att tyskarna blivit tvungna att överlämna alla zeppelinare till segermakterna efter första världskriget fick man fortsätta att bygga dem. Tack vare en amerikansk order lyckas Hugo Eckener hålla företaget igång. Man byggde LZ 126 - den största zeppelinaren ditintills - och den blev klar i september 1924. Vid framkomsten till Amerika döptes den till Los Angeles och användes i åtta år och 328 flygningar utan några personskador eller haverier.

Den 18 september 1928 gjorde LZ 127 *Graf Zeppelin* sin första provflygning i Friedrichshafen. I augusti-september 1929 genomförde *Graf Zeppelin* en uppmärksam jordenruntfärd, som blev en världssensation. I september 1930 besökte zeppelinaren Stockholm - omständigheterna kring denna flygning redovisas längre fram.

Zeppelinaren Bodensee

Första gången en zeppelinare befann sig över Sverige var den 19 september 1912. Det var *Hansa*, på sin första internationella flygning mellan Hamburg och Köpenhamn, som gjorde en tur över Malmö innan den flögs tillbaka till Tyskland. Några affärsmän från Malmö hade betalat för att *Hansa* skulle flyga över Malmö, för att bland annat göra reklam för Baltiska utställningen, som då höll på att byggas upp. Luftskeppet hade post både till och från Danmark, men i Sverige avlämnades inte någon post.



Zeppelinaren Bodensees första utlandsflygning gick till Stockholm i oktober 1919.

The Zeppelin *Bodensee's* first flight abroad was to Stockholm in October 1919.

Det har förekommit att luftskepp med försändelser har passerat över Sverige utan att varken lämna eller ta emot post här, men dessa kommer inte att behandlas i detta sammanhang. Det gäller bl.a. zeppelinaren *Norge* som passerade 1926 eller *Italia* som passerade 1928.

Första gången Sverige fick ta emot en zeppelinare som både landade och medförde försändelser var när *Bodensee* kom till Stockholm den 8 oktober 1919, på sin första resa utanför Tyskland. Det var ett samarbete mellan det svenska företaget Lufttrafikbolaget och det tyska bolaget Deutsche Luftschiffahrt AG som möjliggjorde att flygturen kunde genomföras.

Zeppelinaren hade gjort sin första provfärd vid Friedrichshafen den 20 augusti 1919. Luftskeppet var 120 meter långt, hade en volym på 20,550 kubikmeter och var försett med fyra Maybachmotorer på 240 hkr. Man hade gett den en ganska klumpig, men dock god strömlinjeform för att den skulle kunna klara av en nyttolast på tio ton och samti-

digt ha en marschfart på 130 km/tim. I början uppstod vissa stabilitets- och styrningsproblem, men själva konstruktionen var mycket lyckad. *Bodensee* kunde ta cirka 20 passagerare och dessa satt i bekväma, stoppade stolar i en behaglig miljö, som påminde om tågets förstaklassvagnar.

Från den 24 augusti till den 1 december 1919 gick *Bodensee* i reguljär passagerartrafik på den 605 km långa flyglinjen mellan Berlin och Friedrichshafen. Efter första världskriget, då tyskarna fick lämna ifrån sig alla flygplan och zeppelinare enligt fredsfördraget, övertog Italien *Bodensee* och den döptes då om till *Esperia* och var i trafik ända fram till 1928.

Bodensee mot Stockholm

Planen var att *Bodensee* skulle komma till Stockholm tisdagen den 7 oktober. Men redan ett par dagar tidigare fick man reda på att ett oväder med kraftiga vindar från Island var på väg ner över Norge och skulle

drabba Tyskland under tisdagen. Dr. Eckener beslöt därför att uppskjuta flygningen tills ovädret dragit förbi.

Vindarna gjorde att resan från Tyskland skulle ta upp mot 14 timmar och det skulle bli obekvämt för passagerarna. Ytterligare ett problem var att återresan samma dag skulle börja sent på eftermiddagen. De passagerare som medföljde från Stockholm till Berlin skulle då få flyga mer eller mindre i mörker och därmed inte få "valuta" för biljettpriset. Dessutom var Eckener också osäker på om den otränade svenska personalen skulle klara av att ta emot *Bodensee* och föröka henne om det blåste kraftigt.

Luftskeppet kunde inte stanna över natten eftersom Stockholm inte hade någon bra förtöjningsplats för henne. I den kraftiga vinden skulle hon kunna slita sig från sina förtöjningar. Detta gjorde att flygningen inställdes och i stället bestämdes att den skulle ske den 8 oktober, då bättre väder väntades.

Av de 21 passagerarna, de flesta svenskar, hade två, en greve Douglas och direktör Axel Wenner-Gren, följt med *Bodensee* från Friedrichshafen till Berlin och skulle sedan resa vidare till Stockholm. Den egentliga flygrutten var därför Friedrichshafen - Berlin - Stockholm - Berlin - Friedrichshafen. Flygningen från Friedrichshafen ägde rum den 6 oktober. Den välkände Axel Wenner-Gren hade plats nr 1. Som en parentes kan nämnas att hans zeppelinbiljett finns bevarad i samlarhänder. Eftersom resan den 7 oktober blev inställd hoppade tre av de ursprungliga passagerarna av, bland annat greve Douglas, och ersattes av tre andra.

Stockholm förbereder ankomsten

I Stockholm hade stora förberedelser gjorts för mottagandet av *Bodensee*. På Ladugårdsgårde, som var landnings- och startplats, hade ett stort område spärrats av. De som kom innanför området utan tillstånd fick böta 100 kr. Inom det avspärrade området skulle pass- och tullvisitation ske. Vidare fanns det ett avspärrat område för speciellt

inbudna, pressfolk och påstigande passagerare. Eftersom *Bodensee* inte hade möjlighet att stanna mera än ca. en timme före återfärden fanns det ingen möjlighet för nyfikna eller för pressen att gå ombord på zeppelinaren. Man hann egentligen bara byta passagerare och fylla på nytt bränsle innan återfärden skulle påbörjas.

Bodensees flygrutt till Sverige

Redan vid tvåtiden på morgonen den 8 oktober 1919 hämtades de första passagerarna upp och transporterades till startplatsen som låg i Staaken, cirka en timmes resa från Berlin. Efter en snabb tull- och passvisitation fick passagerarna gå ombord på *Bodensee* och inta sina reserverade platser i den eleganta salongen.

Kl. 5.30 startade zeppelinaren sin färd mot Stockholm. Befälhavare ombord på denna resa var kapten Hans Flemming som hade tre styrmän i sin besättning. Efter några minuter gled *Bodensee* fram på cirka 200 meters höjd med en hastighet av cirka 130 km/tim. Väderprognosen utlovade ett mycket bra flygväder under dagen.

Kl. 7 på morgonen ankom *Bodensee* till Stettin där kaptenen gjorde en extra sväng runt St. Jacobi-kyrkans torn. Vid denna tid hade redan den första måltiden serverats ombord. Flygturen gick sedan över Bornholm mot Utlängan i Karlskrona skärgård och Kristianopol passerades några minuter över 9.

När *Bodensee* passerade Kalmar slott, delades det ut ett formulär, tryckt på både svenska och tyska, som Svenska Dagbladets reporter Harald Hansen hade haft med sig ombord. Formuläret hade döpts till "Mellan himmel och jord" och tanken var att passagerarna skulle skriva ner sina upplevelser från resan. Dessa skulle sedan sammanställas i ett litet häfte som varje passagerare skulle få senare. Ett utdrag skulle tryckas i Svenska Dagbladet.

Svenska Dagbladets Bodensee-upplaga

Samtidigt som formulären fylldes i började Harald Hansen arbeta med det specialnummer av Svenska Dagbladet som trycktes och distribuerades ombord på *Bodensee*. Tryckningen gjordes med en liten rotationspress som kunde trycka 30 exemplar i timmen. Reportern skulle med hjälp av trådlösa telegram till *Bodensee* redovisa för passagerarna vad som hände i omvärlden, men telegrafen användes för att ta emot väderprognoser. Istället för nyheter fick reportern tillsammans med ett par frivilliga bland passagerarna, bland annat Axel Wenner-Gren, fylla tidningen med information om vad som hade hänt ombord på *Bodensee* under resan. Titeln på specialnumret blev "Svenska Dagbladet Bodensee-upplaga 8 oktober 1919. Hektograferad 200 meter över Kalmar." Något bevarat exemplar av denna tidning har inte påträffats. Texten återgavs i Svenska Dagbladet den 9 oktober och omfattade endast en sida samt namnen på samtliga passagerare.

Strax före kl. 12.30 syntes *Bodensee* för första gången över Stockholm. Ute på Ladugårdsgårde fanns över 10.000 människor samlade för att ta emot zeppelinaren. Först gjordes en tur över Stockholm. Ganska precis kl. 13 ankom *Bodensee*. Från en liten lucka i gondolens för släpptes en tjock tamp ned, med vars hjälp militärerna drog ner zeppelinaren mot marken. Inom det inhägnade området för specialinbjudna fanns bland andra kronprins Gustaf Adolf med söner, prins Carl med döttrar, krigsministern, flera länders ambassadörer, flera höga militärer och Postens generaldirektör, Julius Juhlin, med flera.

Försändelser

Precis som på de flesta zeppelinturer medförde även *Bodensee* försändelser. Det rörde sig dels om affärsförsändelser som skickats från Tyskland och dels vykort som skrivits ombord.

Affärsförsändelserna, vilka det tyska postverket befordrade med zeppelinaren,

var frankerade med frimärken för 30 pfennig. Försändelserna avstämplades i Berlin den 6 oktober 1919. Inget extra luftposttillägg togs ut för dessa brev. Merparten av affärsbrevens var "vanliga" kuvert, men det fanns även flera paket. Åtskilliga försändelser skickades av Deutsche Bank, precis som det avbildade kuvertet. Vid ankomsten till Stockholm fick alla affärsbrev en ankomststämpel på postkontoret Stockholm 1. Denna utgjordes av en liten gummistämpel i två rader med texten: BODENSEE 8. OKT. 1919. Man använde en grön stämpelfärg.

En annan möjlighet att skicka försändelser med *Bodensee* var att köpa speciella "Luftschiff-Postkarte". Dessa kort, som skrevs av passagerare på resan från Berlin till Stockholm, är ankomststämplade i Stockholm. Samtliga kort skulle frankeras med svenska frimärken. De flesta frankerades med 10 öre Gustaf V i medaljong. Samtliga kort från flygningarna till och från Sverige är även stämplade med den runda zeppelininstämpeln i lila färg: AN BORD DES ZEPPELIN - LUFTSCHIFFES BODENSEE 8. OKT. 1919. Det kan tilläggas att samtliga zeppelinare, som hade med sig post under 1910-talet, medförde en liknande stämpel.

Det finns inga uppgifter om hur många försändelser som *Bodensee* hade med sig. Men telegrafisten i Vaxholms mottog exakt kl. 11 följande telegram; "Jag passerar nu Häradsskär. Medför två säckar post." Troligen innehöll en av dessa säckar affärsförsändelserna, som hade packats i Tyskland. I den andra postsäcken fanns sannolikt de nyskrivna korten. Uppskattningsvis fanns det 200-300 affärsbrev plus flera paket och mindre än 100 nyskrivna kort. Om man utgår ifrån att de 21 passagerarna i genomsnitt skrivit tre till fyra kort var så blir det 60-80 kort. Det är också tänkbart att någon i besättningen kan ha skrivit något eller några kort men det är mer sannolikt att dessa kort skulle ha postats vid återkomsten till Tyskland. Uppskattningsvis är därför 60-80 svenskfrankerade kort en rimlig siffra.



Det tyska postverket skickade en del affärsbrev med zeppelinaren *Bodensees* flygtur från Berlin till Stockholm i oktober 1919.

The German Post Office sent some business letters with the Zeppelin *Bodensee* when it flew from Berlin to Stockholm in October 1919.

Bodensee lämnar Stockholm

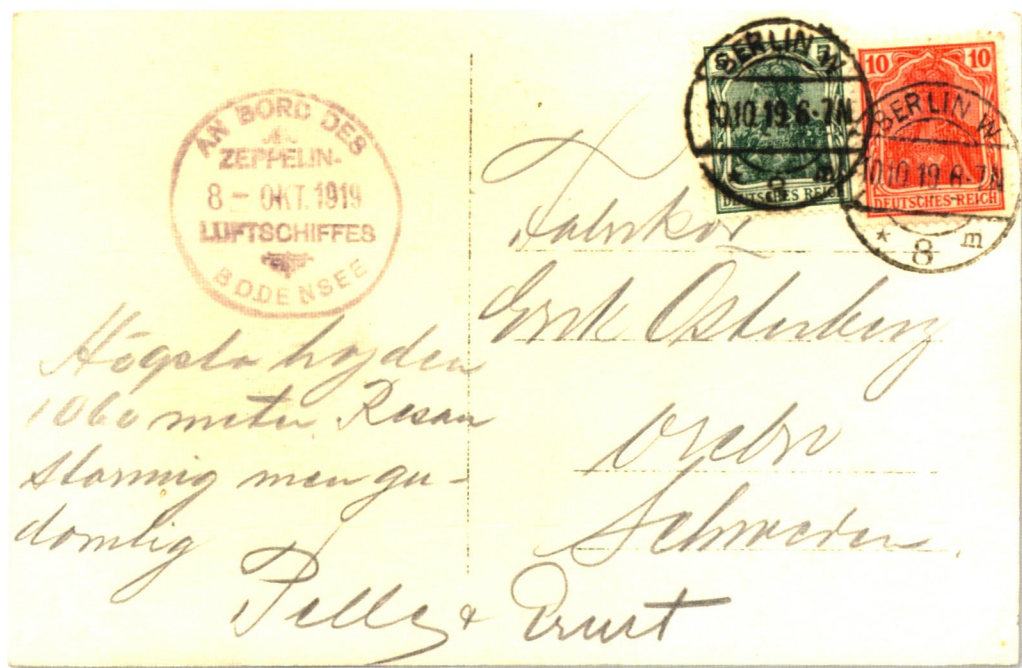
Det hade redan långt före ankomsten meddelats att zeppelinaren endast skulle stanna ca. en timme före återfärden till Berlin. Efter 50 minuter i Stockholm gjordes luftskeppet berett att starta. Kaptenlöjtnant Anton Heinen, som var befälhavare på återfärden, genomförde ett motortest innan motorerna slogs på ordentligt. Efter 55 minuter i Stockholm påbörjades återfärden till Berlin.

Bodensee höjde sig sakta över Ladugårdsgärde, gjorde en tur över Stockholm och satte kurs söderut. Kl. 15.30 passerades Arkö på några distansminuters avstånd och här möttes zeppelinaren av regntunga moln och ganska kraftiga nordvästliga vindar. Kalmar passerades 17.40 och Karlskrona ca. 19. An-

komsten till Staaken ägde rum 23.15. Allt hade således gått bra, trots motvind och dåligt väder.

Av de 21 passagerare som följde med på återresan fanns det ett par kända svenskar. En var Axel Pettersson, mera känd som konstnären "Döderhultaren". Denne var mycket flygintresserad och engagerade sig i det svenska flygets utveckling. Men han var inte speciellt imponerad av zeppelinfärden och uttalade sig på följande sätt: "Zeppelinare är flygdon för sjuklingar och fruntimmer." Den andre var filmregissören Mauritz Stiller.

Även på resan från Stockholm till Berlin hade passagerarna möjlighet att skriva kort ombord. Det fanns däremot inga affärsbrev med denna gång. Korten skulle frankeras



Även på vägen tillbaka till Berlin fanns det möjlighet att skriva och skicka vykort. Dessa kort skulle frankeras med tyska frimärken och stämplades i Berlin den 10 oktober 1919.

It was possible to write and send postcards on the return flight to Berlin, too. The postage stamps used on these cards were German and were postmarked in Berlin on 10th October 1919.

Tyskland. Sidenhuset var ett stort varuhus på Hamngatan i Stockholm. Det hade specialiserat sig på damkläder och gjorde för denna tid mycket uppmärksammas reklam. Ägarna av luftskeppet var ett nybildat svenskt bolag vid namn AB Luftreklam, som till stora delar ägdes av Sidenhuset samt ett företag som hette Aeromateriel. Luftskeppet skulle flyga över utställningen och göra reklam för varuhuset samt medta passagerare som ville se utställningen från ovan. Luftskeppet avgick varje timme och det kostade 20 kr att följa med. Högst fyra passagerare kunde tas med på varje tur.

Sidenhuset var 44 meter långt, 10 meter brett och var byggt av Wasser- und Luftfahrzeug G.m.b.H i Seddin i Pommern. Det var ett s.k. halvstelt luftskepp av Parceval-Naatz-typen. Det kunde komma upp i en

hastighet av 100 km/tim; marschhastigheten var 60-70 km/tim och aktionsradien var ca. 1.000 km. Sju cylindermotorer, en Siemens, var på 110 hkr. Luftskeppet hade namnet *Sidenhuset* tryckt med stora bokstäver på båda sidorna. Under ordet *Sidenhuset* fanns, i mindre text, den officiella svenska registreringsbeteckningen SE-ACG. Längst fram på nosen fanns även den tyska beteckningen på luftskeppet, DPN 29.

Den 14 maj 1930 kl. 9.13 på morgonen startade *Sidenhuset* från Seddin. Besättning- en utgjordes av föraren, major von Stelling, reservföraren major von Döbeln, ingenjören och mekanikern Solnecke samt färdmekanikern Meltzer.

von Stelling var en mycket erfaren pilot med mer än tvåusen luftskeppstimmar bakom sig. Han hade bland annat varit chefs- pilot på en av de zeppelinare som bombarderade London under första världskriget.

Major von Döbeln var svensk och skulle vara reservförare under reklamflygningarna i Stockholm. Han hade varit vid luftskepps- fabriken några veckor före resan för att träna på att flyga *Sidenhuset*. Innan resan till Sverige hade han gjort tre provfärder utan

några större problem. von Döbeln var utbildad ballongförare och en av de allra mest erfarna i Sverige när det gällde ballongflygning.

Efter starten gick luftskeppet längs den tyska kusten eftersom motorn var helt ny och endast provkörd några timmar. Föraren ville undvika att få motorstopp ute över Östersjön och tog därför inte den rakaste utan den kortaste vägen över vattnet. Efter att ha följt den tyska kusten svängde luftskeppet åt norr ut över Östersjön i höjd med ön Rügen och kom in över Sverige mellan Trelleborg och Falsterbo.

Sidenhuset kommer till Malmö

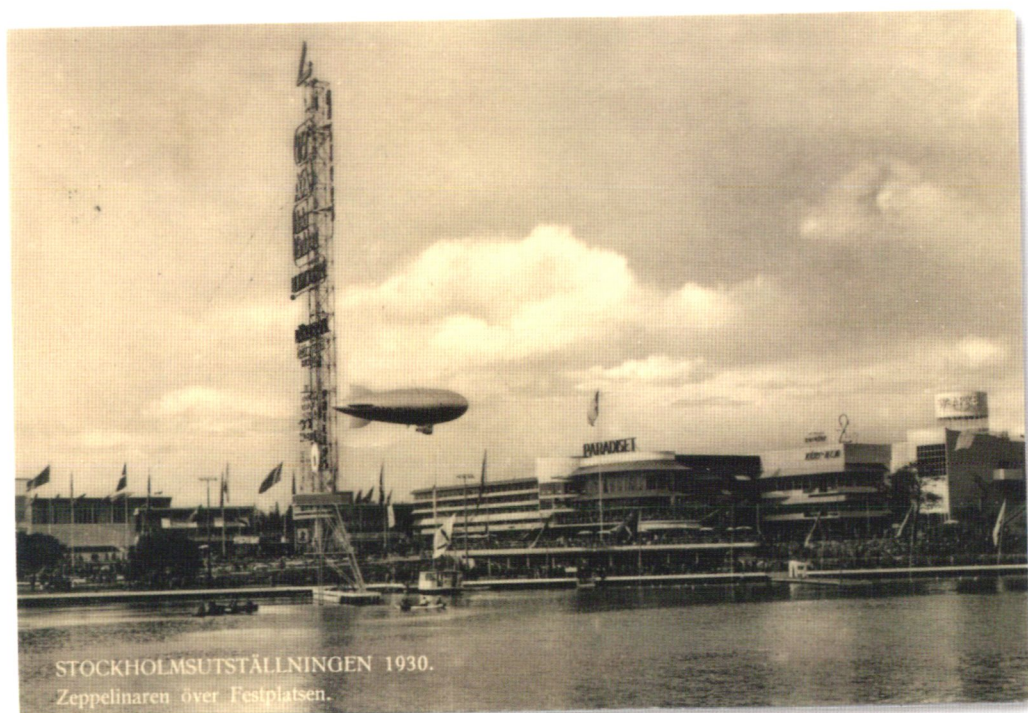
Kl. 15.10 observerades luftskeppet för första gången från Bulltofta. Efter att ha gjort ett par stora svängar över Malmö satte det kurs

Luftskeppet *Sidenhuset* gjorde reklam för det stora varuhuset Sidenhuset genom att flyga rundturer med passagerare över Stockholmsutställningen.

The airship *Sidenhuset* advertised the big department store Sidenhuset by taking passengers on flights over the Stockholm exhibition.

mot flygfältet. Det befann sig då på ca. 150 meters höjd över Bulltofta och förberedde förtöjningen. Efter 15 minuter befann sig *Sidenhuset* på 15-20 meters höjd. Då släpptes släplinan och de två manöverlinorna så att de tjugo mekanikerna från AB Aerotransport kunde ta emot linorna och dra skeppet till den sju meter höga förtöjningsmasten. Allt detta skedde under ledning av den tyske ingenjören Spiegelberg som i förväg hade rest till Malmö för att leda angräkningsarbetet.

Luftskeppet stannade över natten i Malmö och kl. 8.10 nästa dag startade det sin färd mot Stockholm. Avfärden hade fördröjts med ca. två timmar på grund av regn under natten. För att minska vikten så mycket som möjligt beordrade von Stelling att färdmekanikern Meltzer skulle lämna *Sidenhuset* före starten och man tog också bort 80 kg ballast. Motvinden över södra Sverige gjorde att man endast kunde hålla en hastighet av 50 km/tim. Sträckan mellan Malmö och Stockholm var dock så lång att man bestämde sig för att göra ett uppehåll i Malmöslätt, utanför Linköping, för bensinpåfyllning.





Luftskeppet har landat och förtöjts vid den specialuppsatta förtöjningsmasten i Malmö.
The airship has landed and been made fast to the specially erected mooring mast in Malmö.

Uppehåll i Malmslätt

Enligt planerna skulle luftskeppet komma till Malmslätt vid 13-tiden. Vid denna tidpunkt var hela flygplatsområdet fullt med folk. Uppskattningsvis var halva Linköping ute vid flygplatsen. Åskådarna hade tagit sig dit per bil, per fot eller per häst. Bilar och hästar fanns längs hela vägen ut till Malmslätt.

I flygkårens expedition på Malmslätt mottog kapten Hinnerson ett telefonsamtal som meddelade att luftskeppet passerat Jönköping kl. 13.35. Man beslöt att skicka upp två flygplan för att möta *Sidenhuset* och för att välkomna det till Linköping.

Över Ödeshög fick flygplanen syn på luftskeppet. *Sidenhuset* krängde kraftigt och gondolen gungade fram och tillbaka i det blåsiga vädret. Luftskeppet befann sig på bara 300 meters höjd och höll en hastighet av 45-50 km/tim, betydligt lägre än marschfarten.

När luftskeppet och flygplanen kom in över Mjölby gjordes en extra tur över staden för att människorna där skulle få se luftskeppet ordentligt. Efter Mjölby lämnade flygplanen luftskeppet efter sig och gick ner för landning i Linköping. Luftskeppet fortsatte färden genom att följa stora landsvägen till Linköping.

Vid ankomsten dit stod ett flertal värnpliktiga beredda att ta emot de utkastade linorna från *Sidenhuset*. Det var kapten Einar Lundborg som hade ansvaret. Som en parentes kan berättas att Lundborg hade blivit världsberömd 1928 när han var med och räddade en del av besättningen från den förolyckade zeppelinaren *Italia* i polarområdet.

Efter en del svårigheter att starta motorn skedde avfärden kl. 18 och då hade även kapten Lundborg gått ombord för att följa med till Stockholm. På mycket låg höjd flög *Sidenhuset* över Linköping men höjde sig se-

dan och styrde mot Stockholm, via Nyköping, utan något uppehåll.

Motvinden var mindre nu på kvällen och luftskeppet kunde öka hastigheten till 60 km/tim. Hon kom fram till Stockholm kl. 20.30 och gjorde ett par varv runt staden. Förtöjningen gjordes vid en mast ute på Gärdet. Här var luftskeppet förtöjt under de kvällar det inte flög med passagerare över utställningsområdet.

27 vykort skickades

Det var vid uppehållet i Malmslätt som det posthistoriskt intressanta skedde. I närheten av Malmslätt bodde en luftpostentusiast, Thor Allard. När luftskeppet ankommit till Malmslätt lämnade Thor Allard över 27 vykort till von Döbeln vilka han själv hade skrivit. Av korten var 22 adresserade till honom själv och de övriga fem till Ruth Wällgren. Samtliga kort var numrerade, från 1 till 27, högst upp i kortens högra hörn.

Korten har egentligen ingen text utan bara en kort notering som är olika för varje kort, t.ex. "Med DPN 29 zeppelin SE-ACG", "Med DPN 29 Malmslätt-Stock-

holm", "Medföljt Sidenhusets zeppelinare Malmslätt-Stockholm", "Med Sidenhusets zeppelinare", "Med zeppelinare Malmslätt-Stockholm" eller en liknande text. En del kort hade två av dessa korta noteringar.

Väl framme i Stockholm lämnade von Döbeln över korten till chefen för Postverkets Frankoteckensexpedition För Samlare (PFFS), Uno Söderberg, som såg till att de stämplades i Stockholm den 16 maj 1930. Fem olika stämplat kom till användning; de flesta korten erhöll två olika stämplat. Den vanligaste stämplarna var "Stockholm 1 Luftpost 16.5.30" och de övriga "Stockholm 1 Tur 3 16.5.30", "Stockholm 1 AVD LBR 16.5.30", rullstämplarna "Stockholm 1 ANK AVD 16.5.30" och en oidentifierbar rullstämpel.

Samtliga kort är frankerade med 10 öre Stående lejon samt 10 öre Nattpostflyg.

I Malmslätt överlämnades 27 kort, skrivna av Thor Allard, för att medfölja *Sidenhuset* till Stockholm. Detta var första gången som ett luftskepp hade med sig post inom Sverige.

At Malmslätt, 27 postcards written by Thor Allard, were handed to the captain for transportation to Stockholm. This was the first time an airship carried airmail within Sweden.



Korten såldes av Thor Allard tillsammans med ett äkthetsbevis, där samtliga 27 kort är avbildade. Äkthetsbeviset har följande text: "Härmed intygas att vidstående med nr 1-27 numrerade kort hava befordrats med Sidenhusets Zeppelinare DPN 29 från Malmsslätt till Stockholm den 15 maj 1930" och sedan undertecknat med "Th Allard".

Sidenhuset skadas i Stockholm

Tyvärr slutade historien om *Sidenhuset* på ett sorgligt sätt. I början av juni, närmare bestämt på Kristi Himmelfärdsdag, stormade det så mycket i Stockholm att ett rör i fören på luftskeppet knäcktes. Skadan reparerades provisoriskt men det beslöts ändå att luftskeppet skulle flygas tillbaka till Seddin för en ordentlig reparation.

Färden mot Seddin startade kl. 6 på morgonen den 4 juni. Vid 9-tiden passerade *Sidenhuset* norra Öland och kl. 10 befann sig luftskeppet söder om Ölands södra udde när motorn helt plötsligt stannade. Besättningsmännen lyckades inte få igång motorn. Luftskeppet drev 40 meter över havet och man försökte signalera till passerande fartyg. Signalerna missförstods av fartygen som hälsningar. Kl. 10.30 gick aktern i vattnet och slogs sönder. Besättningen började befara en katastrof. Problemet var att luftskeppet inte hade någon radio så att besättningen kunde anropa om hjälp. Man fick helt enkelt vänta tills något fartyg passerade i närheten.

Vid 14-tiden uppfattade fartyget *Nancy* luftskeppets prekära läge och satte kurs mot detta. De tre besättningsmännen togs ombord på båten och fick följa med till Köpenhamn för att vila upp sig.

Trots räddningsförsök av bärgningsbåten *Merkur*, som anlände till olycksplatsen vid 23-tiden, gick *Sidenhuset* inte att rädda. Hon sjönk efter en misslyckad bogsering mot Kalmar vid 4-tiden nästa morgon, ca. 22 distansminuter från Ölands södra udde.

Så slutade historien om det lilla luftskeppet DPN 29, SE-ACG, *Sidenhuset*. Det var endast under några veckor som det flög med passagerare och gjorde reklam för varu-

huset under Stockholmsutställningen i maj-juni 1930. Sammanlagt blev det dock över 200 flygningar.

Luftskeppet Graf Zeppelin

I september 1930 gjorde LZ 127 *Graf Zeppelin* en rundresa från Friedrichshafen till Staaken utanför Berlin och vidare över Riga och Tallinn till Helsingfors. Resan gick sedan över Stockholm och Köpenhamn på tillbakavägen. Med på denna tur fanns försändelser, som kastades ut från zeppelinaren, bl.a. i Stockholm och Helsingfors. Rundturen, som döptes till "Fahrt rund um die Ostsee 1930", kunde ha tagit ett abrupt slut i Stockholm, men allt slutade lyckligt.

Graf Zeppelin var 236,6 meter långt, hade en diameter av 30,5 meter, mätte 33,5 meter från markhjuln till stjärten och hade en volym av 105.000 kubikmeter. Hon togs i bruk för första gången den 18 september 1928 och kunde hålla en toppfart på 128 km/tim, medan marschfarten var ca. 100 km/tim. Luftskeppet drevs av 5 stycken Maybach-motorer, med sammanlagt 2.650 hkr. Besättningen bestod av 31 personer plus 10 personer i kabinpersonal. Luftskeppet kunde medföra 20 passagerare och ca. 10 ton last.

De flesta av dåtidens flygplan kunde inte rymma så mycket som 20 passagerare och förmådde endast medföra en bråkdel av zeppelinarnas last. Dessa var mycket bekvämare och kunde flyga avsevärt längre distanser, även om de inte var lika snabba som flygplanen.

Inne i det enorma skrovet fanns besättningens spartanska utrymmen med hängmattor, medan skeppets huvudgondol fram till innehöll kommandobrygga och radio rum samt passagerarutrymmen. Här fanns t.ex. dam- och herrbadrum, matsal, panoramabar och salong. Passagerarnas hytter beskrevs som bekvämare än järnvägens sovkupeer i första klass.

Bränslet för motorerna innebar en nyhet; istället för bensin eller dieselolja använde man en kolvätegas som utvecklats av doktor Hermann Blau och därför kallades

Blaugas. Denna gas vägde nästan exakt lika mycket som luft och tog därför bara utrymme utan att väga något extra. Detta innebar att *Graf Zeppelin* inte blev lättare, allt eftersom kolvätegasen gick åt under flygningen. Luftskeppet behövde därför inte släppa ut lyftgas som alla andra luftskepp var tvungna till. Detta medförde att *Graf Zeppelin* var mycket uthålligt och hade förmåga att flyga långa sträckor.

100.000-tals försändelser

Graf Zeppelin är den zeppelinare som har efterlämnat mest filatelistiskt material, så mycket att LZ 127 har blivit ett eget samlingsområde, som knappast kan bli komplett. Orsaken till detta är att hon redan undan 1928 gjorde sina första flygningar från Tyskland till Amerika med många försändelser ombord. Förutom flera hundra amerikaturer gjorde zeppelinaren resor till många andra platser, t.ex. rundurer i Orienten, Europa, Ryssland, Afrika, polarområdet och även till de nordiska länderna. På mer eller mindre samtliga turer medtogs mängder av försändelser. De försågs med olika specialstämplar, beroende på vart resan gick. Sammantaget rör det sig om hundratusentals försändelser.

Graf Zeppelin blev mycket känd bland allmänheten efter jordenruntflygningen i augusti-september 1929. Turen omfattade ca. 55.000 km, med start- och slutpunkt i Lakehurst utanför New York. Detta var den längsta flygtur en zeppelinare hade gjort och hon var förstasidesstoff i de flesta tidningar i världen.

Graf Zeppelin till Helsingfors

Luftskeppet startade kl. 17.06 den 23 september 1930 från Friedrichshafen för sin färd till Helsingfors och Stockholm. Men den första anhalten var Berlin varifrån man startade mot Helsingfors via Riga, Pärnau och Tallinn. I både Riga och Tallinn släpptes post-säckar ned i fallskärm.

Kl. 13.30 nästa dag närmade sig zeppelinaren Helsingfors, där runt 200.000 perso-

ner var samlade. Gator och hustak var fyllda med folk som ville se luftskeppet. *Graf Zeppelin* gjorde några varv runt Helsingfors innan hon styrde mot landningsplatsen vid Vik, ca. nio km från centrum. Det blåste emellertid åtta meter per sekund vid landningsplatsen, varför kaptenen beslöt att inte landa.

Då landning inte var möjlig återstod endast postutväxlingen. Denna var en enkel procedur. Den tyska posten, som fanns i en säck, vägde 19 kg och den släpptes ner från zeppelinaren i en fallskärm. Postsäcken innehöll 1.246 brev och 2.110 kort. Därefter gjorde *Graf Zeppelin* en tur runt landningsplatsen för att komma upp emot vinden och sedan tog man emot den finska posten. Man kastade ut en lina från gondolen som den finska posten skulle fästas vid och sedan drogs linan upp igen. Posten bestod av 4.760 brev och 3.709 kort, med en sammanlagd vikt på 58,8 kg. Så snart posten var ombord sattes motorerna igång och resan gick vidare mot Stockholm.

Specialfrimärke

Det finska postverket hade givit ut ett speciellt frimärke till denna flygning. Man försåg helt enkelt ett redan utgivet frimärke med ett rött övertryck med texten "Zeppelin 1930" i två rader. Varje märke hade valören 10 mark. Övertrycket gjordes på 500 frimärksark. Eftersom varje ark innehöll 100 frimärken blev upplagan 50.000. Av dessa användes ca. 13.500 på försändelser.

Avgiften för att skicka försändelser med *Graf Zeppelin* kan verka lite komplicerad men är egentligen ganska enkel. I auktionskataloger utbjuds försändelser med olika portokombinationer, och det anges ibland att de är felfrankerade. De flesta är dock korrekt frankerade. Det gäller emellertid att ta reda på om försändelsen skulle flygtransporteras vidare från Friedrichshafen eller inte för att man ska kunna räkna ut det korrekta portot. Ankomststämplarna är här till god hjälp.

Grundportot för ett brev som vägde upp till 20 gram var två zeppelinfrimärken, alltså

FINLANDS BANK, HELSINGFORS



Direktören Friherre B.O. Carpelan,

c/o F.W. Barth & Co.,

Mit Luftpost

Hamburg-Friedrichshafen
Flugplatz

H A M B U R G.

Kirchenallee 27.



Inför *Graf Zeppelins* besök i Finland hade det finska postverket tryckt upp 500 kortar à 100 frimärken med ett övertryck "Zeppelin 1930". Ett av frimärken i varje karta fick ett felaktigt övertryck – "Zeppelin 1830". Bilden visar ett luftpostbrev med båda frimärkena vilket sänts med zeppelinarens returreresa till Tyskland.

For the *Graf Zeppelin's* visit to Finland, the Finnish Post Office had printed 500 sheets of 100 stamps with an overprint "Zeppelin 1930". By mistake, on one stamp in each sheet the overprint was changed to "1830". The picture shows an airmail letter with a pair of the two stamps; the letter was collected by the Zeppelin in Helsinki and delivered to Germany.

20 mark. För ett kort var portot ett frimärke, alltså 10 mark. Ville sedan avsändaren att brevet skulle flygtransporteras vidare, t.ex till Hamburg eller Berlin från Friedrichshafen, skulle ytterligare frimärken för två mark sättas på brevet, alltså sammanlagt 22 mark. Gällde det ett kort som skulle flygas vidare skulle detta kort frankeras med ett enmarks-frimärke, förutom zeppelinmärket, alltså sammanlagt 11 mark.

De finska försändelserna har försetts med stämpeln "Helsinki Helsingfors 24.IX.30" samt en rund stämpel i lila färg, med texten "Suomi Finland 24/9 1930". I stämpeln finns även en bild av en zeppelinare. Det användes dessutom en teradig stämpel med texten "Zeppelins första besök i Helsingfors – Finland den 24 sept. 1930". Denna förekommer dock inte på alla försändelser och är troligen privat. De flesta försändelserna är ankomststämplade med en liten rund stämpel med texten "Friedrichshafen (Bodensee) 25.9.30".

Feltryck "Zeppelin 1830"

Försäljningen av zeppelinfrimärkena startade den 19 september 1930. De kunde endast köpas på två ställen i Helsingfors, dels på järnvägsstationens postkontor och dels på huvudpostkontoret. Redan vid försäljningsstarten uppstod köer. Många ville passa på

att skicka en försändelse med Graf Zeppelin, men den främsta orsaken var att man hade upptäckt att det hade uppstått ett feltryck på ett av märkena i varje ark. Istället för texten "Zeppelin 1930" stod det på detta märke "Zeppelin 1830". Feltrycket hade position 86 i frimärksarket. Övertrycken gjordes i boktryck med handsatt tryckplåt och i position 86 slarvade sättern när han för hand satte ihop övertrycksplåten.

Feltrycket upptäcktes snabbt och den finska Post- och Telegrafstyrelsen frågade kommunikationsministeriet hur man skulle göra med feltrycket. Frågan snabbbehandlades och man kom fram till att de feltryck som inte hade sålts skulle plockas bort från frimärksarken och sändas tillbaka till Post- och Telegrafstyrelsen. Ministeriet meddelade samtidigt att feltryckta frimärken som redan hade sålts var giltiga och kunde användas som frankering.

Efter beslutet att återstående feltryck skulle skickas tillbaka blev det ännu större uppståndelse bland filatelisterna eftersom antalet feltryck nu minskat från 500 till det antal som redan hade sålts. Tillgängliga uppgifter säger att drygt hälften av feltrycken hade sålts. Det finns även uppgifter om att ca. 200 frimärken lämnades tillbaka och detta skulle innebära att ca. 300 märken hade sålts. Redan efter fyra dagar uppgavs det att märket fanns till salu för 3.000 mark. Eftersom feltrycket upptäcktes så snabbt och frimärket blev intressant för samlare finns det inte så många bevarade. De flesta är ostämplade. Av de bevarade försändelserna finns det två slag, dels de som skickats med vanlig post, dels de som verkligen transporterats med *Graf Zeppelin*. Dessa senare är mycket svåra att få tag på.

Ovan visas ett sådant brev som transporterats med luftskeppet från Helsingfors och sedan ankomststämpels i Friedrichshafen. Det har sedan transporterats vidare till Hamburg och fått flygplatsens ankomststämpel för luftpostbrev mitt på kuvertet. Frankeringen är korrekt – 22 mark. Som synes finns det ett zeppelinfrimärke med texten "Zeppelin 1930" och ett med texten "Zeppelin 1830" samt ett tvåmarks frimärke.

Graf Zeppelin till Stockholm

Vid 15-tiden den 24 september fortsatte luftskeppet mot Stockholm. Det gick dock långsamt i den hårda motvinden och redan 30 km väster om Helsingfors blev luftskeppet upphunnet av den svenska flygplanet *Uppland*, som gick i reguljär trafik mellan Helsingfors och Stockholm, trots att detta lyfte 15 minuter efter zeppelinaren. Mellan *Uppland* och *Graf Zeppelin* utväxlades radiohälsningar när de passerade varandra. I den hårda motvinden kunde luftskeppet bara hålla en hastighet av 80 km/tim.

Graf Zeppelin anlände till Stockholm vid 23-tiden. Efter en tur över Stockholm styrde hon mot Gärdet, där tiotusentals människor hade samlats, och sedan vidare över Stockholmsutställningens område. På utställningsområdet fanns en hög mast vid vilken säcken med posten till Sverige skulle kastas ut. Postverkets personal stod beredd men de fick vänta eftersom luftskeppet gjorde ytterligare ett varv runt Stockholm.

När *Graf Zeppelin* kom tillbaka över Stockholmsutställningen på 200 meters höjd smällde man av ett par fyrverkeripjäser som en välkomsthälsning. Befälhavaren på zeppelinaren reagerade genom att sätta full fart bort från området och man gick upp till 500 meters höjd. Om fyrverkeripjäserna hade träffat *Graf Zeppelin* skulle det ha blivit en katastrof och ett snabbt slut på resan. Den ansvarige för fyrverkeripjäserna, disponent Hammargren, hävdade dock att det inte var någon risk att raketerna skulle träffa eftersom de exploderade på en betydlig lägre höjd och långt bakom zeppelinaren.

Först efter ytterligare en tur över Stockholm återkom luftskeppet och gick då ner till ca. 50 meters höjd. Därifrån släpptes posten ner i fallskärm. Sedan gjorde luftskeppet ytterligare en lov över Stockholm innan hon satte kurs söderut mot Köpenhamn, via Norrköping och Linköping. Hon ankom till flygplatsen i Staaken kl. 11.30 nästa dag och fortsatte efter en kort mellanlandning mot Friedrichshafen, dit hon ankom kl. 17.30. Posten från Finland togs där



Graf Zeppelins rundtur över Finland och Sverige döptes till "Fahrt rund um die Ostsee 1930" (se stämpeln). Detta vykort fanns med i postsäcken som kastades ner i Stockholm där det ankomststämplades.

The *Graf Zeppelin's* roundtrip to Finland and Sweden was christened "Fahrt rund um die Ostsee 1930" (trip around the Baltic in 1930), see postmark. This picture postcard was in the mailbag that was dropped by parachute in Stockholm where, on arrival, it was postmarked on 24 September 1930.

omhand av posttjänstemän som ankomststämplade försändelserna.

Hur många postsäckar som egentligen släpptes ner i Stockholm, finns det olika uppgifter om. Några källor uppger att det var en och andra att det var två postsäckar. Däremot vet man att det rörde sig om 13 kg post sammanlagt. Posten till svenska adressater vägde nämligen fyra kg och den till utländska mottagare nio kg. Den utländska posten skickades vidare med ordinarie posttransporter. Posten fraktades under polisbevakning till den väntade postbilen som sedan transporterade posten till Centralpostkontoret, där den ankomststämplades med flera olika stämplat, bland annat med "Stockholm 1 AVG. A. 24.9 30". Samtliga

försändelser stämplades i Tyskland med en trekantig specialstämpel med texten "Luftschiff Graf Zeppelin Fahrt rund um die Ostsee 1930" och med Stockholms stadshus som vinjett. Stämpelfärgen är grön.

Redan den 31 juli 1930 hade det svenska postverket fått ett brev från det tyska som meddelade att *Graf Zeppelin* skulle komma till Stockholm med både brev och kort, samt att zeppelinaren skulle mellanlanda i Stockholm. Postverket fick ett nytt brev den 16 september med motsvarande innehåll; dock hade texten med information om mellanlandning tagits bort och datum för turen hade ändrats till den 24 september. Tyska postverket rekommenderade att breven skulle ankomststämplas på baksidan och korten på framsidan. I verkligheten blev ankomststämplingen inte speciellt tydlig och vissa försändelser har ingen ankomststämpel alls.

Postsäcken till Stockholm var försedd med en adresslapp. Denna har en tysk luftpostetikett på baksidan och är stämplad i Friedrichshafen den 23 september 1930. På framsidan finns texten: "Briefbeutel von Friedrichshafen (Bodensee) mit", därunder

den ovannämnda trekantiga gröna stämpeln och nedanför texten "nach Stockholm" med Stockholm i handskrift.

Det avbildade kortet medföljde från Friedrichshafen till Stockholm. Kortet ankomststämplades i Stockholm den 24 september 1930. Det tyska portot bestod av 50 pfennig för kortet och 50 i luftposttillägg.

Framsida av adresslappen till postsäcken som landade med fallskärm i Stockholm vid midnatt den 24 september.

The front of the address label that was tied to the mailbag that was dropped by parachute over Stockholm at midnight on 24th September.



Under resterande del av 1930-talet gjordes ytterligare några zeppelinfärder med nordisk anknytning. Även vid dessa transporterades post som kastades ut. Men detta är en annan historia som inte ska berättas här och nu.

På baksidan av adresslappen finns en tysk luftpostetikett och en stämpel "Friedrichshafen, 23.9. 30", den dag rundturen påbörjades.

On the back of the address label there is a German airmail label and a postmark "Friedrichshafen, 23.9.30", the date of the start of the roundtrip.



Källor och litteratur

Aftonbladet.

1930.

Barometern.

1930.

Dagens Nyheter.

1919, 1930.

Hufvudstadsbladet.

1930.

Lüning, Örjan,

Luftpostens historia i Norden.

Stockholm 1978.

Norborg, Knut,

Frimärkssäsongen har startat.

Sydsvenska Dagbladet

den 17 september 1994.

Svenska Dagbladet.

1919, 1930.

Sydsvenska Dagbladet Snällposten.

1930.

www.ungermark.se/boden.html

Ydell, Fredrik,

Tur och retur Berlin-Stockholm 1919 med

Bodensee.

Nordisk Filateli oktober 1987.

Ydell, Fredrik,

Zeppelinaren Sidenhusets uppgång och fall.

Filatelisten september 1996.

Östgöten.

1930.

Mail by Airship to Sweden and Finland 1919-1930

The subject of this article is the first airships that delivered mail to Sweden and Finland. The first time it happened was in October 1919 when the Zeppelin *Bodensee* visited Stockholm. During this visit mail was both delivered and collected. It was not until 1930 that the next visit took place, but then it happened twice: both the smaller airship *Sidenhuset* and the gigantic Zeppelin *Graf Zeppelin*. In Stockholm the latter only delivered mail but in Helsinki it both delivered and collected.

Ferdinand von Zeppelin

The person that more than anyone else is involved in the history of airships is Count Ferdinand von Zeppelin (1838-1917). Of the total of 161 so-called rigid airships that were manufactured, 119 were built by von Zeppelin's company.

The first Zeppelin, LZ 1 (LZ are the initials of Luftschiff [airship] Zeppelin), had a length of 128 m and its test flight took place on 2nd July 1900; the flight lasted 10 minutes and there were six people onboard. LZ 1 had two engines of 16 HP each and the Count himself was at the controls. However, it proved to be too slow and too difficult to manoeuvre.

In 1909, von Zeppelin founded the world's first commercial air transport company in Frankfurt; its name was Deutsche Luftschiffahrt Aktiengesellschaft, abbreviated DELAG. The company started operating in 1910 and soon DELAG had four Zeppelins in service on a number of domestic routes in Germany. Until the outbreak of war in 1914, there had been 1,600 flights with over 40,000 passengers. There were air-

ship hangars in nine German cities.

After the first world war, operations resumed on 24 August 1919 with the new Zeppelin LZ 120 *Bodensee*, on the Friedrichshafen-Berlin route. In December 1919 all operations were halted by the allies, with reference to the peace treaty which stated that the victorious powers were to take over all Zeppelins. Before the stoppage, the *Bodensee* had made one trip to Stockholm in October 1919.

Although the Germans were forced to hand over all Zeppelins to the victors after the first world war, they were allowed to continue building them. Thanks to a contract from the USA, Hugo Eckener succeeded in keeping the company going. LZ 126 was built – the largest Zeppelin so far – and was completed in September 1924. On arrival in America it was named Los Angeles and was in service for eight years undertaking 328 flights without crashing or causing injury to crew or passengers.

The Zeppelin Bodensee

The first time Sweden was visited by a Zeppelin that both landed and brought mail was when the *Bodensee* arrived in Stockholm on 8th October 1919 on its first flight outside Germany. Like on most of her trips, the *Bodensee* brought mail, both business mail from Germany and picture postcards written onboard.

The postage on the business mail, which was transported by the Zeppelin on behalf of the German Post Office, was 30 pfennig. The mail was postmarked in Berlin on 6th October 1919. No extra airmail postage was charged. On arrival in Stockholm, all busi-

ness letters were postmarked at the Stockholm 1 post office, using a small rubber stamp with the following text on two lines: "BODENSEE 8.OKT. 1919". The ink used was green.

Another way of sending mail by the *Bodensee* was to buy special "Luftschiff-Postkarte" (airship postcards) onboard. On arrival these postcards were postmarked in Stockholm. They all had Swedish stamps, mainly the 10 öre Gustaf V in medallion.

It is estimated that there were 200-300 items of business mail plus several parcels onboard and less than 100 postcards written during the flight. The passengers on the return flight Stockholm-Berlin were also able to write postcards. However, there was no business mail onboard on this occasion. The postage on these postcards was 15 pfennig. They were postmarked on arrival in Berlin on 10th October 1919.

All postcards from the flights to and from Sweden also bear the round Zeppelin postmark in purple: AN BORD DES ZEPPELIN – LUFTSCHIFFES BODENSEE 8. OKT. 1919. It should be added that all Zeppelins transporting mail during the 1910s carried a similar postmark.

The airship Sidenhuset

The next airship to visit Sweden was the *Sidenhuset* which arrived in May 1930. This was the first time an airship transported mail *within* Sweden. The airship was also used for publicity purposes.

On 16th May 1930, the big Stockholm exhibition opened and stayed open for several months until 30th September 1930. During that period it had over 4 million visitors. For the Stockholm exhibition, the department store Sidenhuset had chartered an airship from Germany. The *Sidenhuset* was 44 m long and 10 m wide. It was a so-called semi-rigid airship of the Parceval-Naatz type. It could reach a speed of 100 km/hr; the cruising speed was 60-70 km/hr and the range approx. 1,000 km.

At 9.13 on the morning of 14th May 1930, the *Sidenhuset* set out from Seddin in

northern Germany. It had a crew of 4. After a 6-hour flight, it arrived in Malmö in southern Sweden.

The airship stayed overnight in Malmö and set off on its flight towards Stockholm the following day. However, the distance between Malmö and Stockholm is so great that it was decided to land at Malmslätt outside Linköping, to fill up with gas.

It was at the stop at Malmslätt that the event occurred that is interesting from a postal history point of view. When the airship arrived at Malmslätt, an airmail fan, Thor Allard, handed 27 picture postcards to the airship's captain. Of the postcards, 22 were addressed to Thor Allard himself and the other five to Ruth Wällgren. All the cards were numbered, from 1 to 27, in the top right hand corner.

The postage stamps on all the cards are 10 öre Standing Lion and 10 öre Night Post Airmail. Thor Allard sold the postcards, together with a certificate of authenticity showing pictures of all 27 cards.

The *Sidenhuset* arrived in Stockholm around 20.30 on 15th May. During the Stockholm exhibition in May-June 1930 there were passenger flights over the city – a total of over 200 flights, which also served publicity purposes.

Unfortunately, the *Sidenhuset* story has an unhappy ending. En route for Germany to have some damage to the bows repaired, the engines failed off the Swedish island of Öland and the *Sidenhuset* sank to the bottom of the Baltic on 5th June 1930.

The airship Graf Zeppelin

In September 1930, LZ 127 *Graf Zeppelin* flew from Friedrichshafen to Staaken outside Berlin and then on to Helsinki, via Riga and Tallinn. The return route went via Stockholm and Copenhagen. Onboard the Zeppelin on this trip was mail that was delivered by parachute, i.e. to Stockholm and Helsinki. The trip was christened "Fahrt rund um die Ostsee 1930" (the 1930 trip around the Baltic).

The *Graf Zeppelin* was 236.6 m long and

had a volume of 105,000 cubic metres. Her maiden flight took place on 18th September 1928; she had a top speed of 128 km/hr, whereas her cruising speed was approx. 100 km/hr. She had a crew of 31 plus a cabin crew of 10. The airship was able to carry 20 passengers and a cargo of approx. 10 tons.

The *Graf Zeppelin* became well known to the public after her around the world trip in August-September 1929. The trip covered approx. 55,000 km, with the start and finish at Lakehurst outside New York. This was the longest trip a Zeppelin had undertaken so far and the *Graf Zeppelin* was front-page news in most newspapers all over the world.

The airship set off from Friedrichshafen for Helsinki and Stockholm at 17.06 on 23rd September 1930. The first stop was Berlin and from there she continued towards Riga, Pärnau and Tallinn. Post bags were dropped by parachute from the airship in both Riga and Tallinn.

At 13.30 on 24 September, the Zeppelin was approaching Helsinki where around 200,000 people had gathered. However, the wind speed at the landing area was 8 m/sec and the captain decided not to land.

Mails were exchanged by dropping the German mail, which was in a sack weighing 19 kg, by parachute. The sack contained 1,246 letters and 2,110 postcards. The *Graf Zeppelin* then circled the landing area, so that she faced into the wind, and picked up the Finnish mailbag, containing 4,760 letters and 3,709 postcards, with a total weight of 58.8 kg.

Special Stamp

The Finnish Post Office had issued a special stamp for this flight. An existing stamp was overprinted in red with a two-line text "Zeppelin 1930". The value of each stamp was 10 marks. 500 sheets were overprinted. As each sheet contained 100 stamps, 50,000 stamps were issued. Of these, approx. 13,500 were used.

The sale of Zeppelin stamps started on 19th September 1930. They were only available from two post offices in Helsinki, the

railway station and the main post office. There were long queues when they first went on sale. A lot of people wanted to take the opportunity of sending mail with the *Graf Zeppelin*, but the main reason was that it had been discovered that there was a misprint in one of the stamps in each sheet of 100. Instead of the text "Zeppelin 1930", the text on this stamp read "Zeppelin 1830". The misprint was in position 86 in the sheet; 500 stamps with this misprint were therefore in existence. The overprinting was done in a letter press, using a printing plate set by hand and in position 86 the typesetter was careless when he assembled the overprint plate manually.

The basic postage for a Zeppelin letter weighing 20 g was two Zeppelin stamps, i.e. 20 marks. For a postcard the postage was one stamp, i.e. 10 marks. If the sender wanted the letter to be sent on to, say, Hamburg or Berlin, by air from Friedrichshafen, additional stamps amounting to 2 marks were to be applied, i.e. a total of 22 marks. For a postcard sent by airmail, the required postage was a 1 mark stamp, in addition to the Zeppelin stamp, i.e. a total of 11 marks.

The Finnish items of mail are postmarked "Helsinki Helsingfors 24.IX.30" and also have a round purple postmark with the text "Suomi Finland 24/9 1930". The postmark also shows the picture of a Zeppelin. In addition, there is a 3-line postmark in existence with the text "Zeppelins första besök i Helsingfors - Finland den 24 sept. 1930" (first visit to Helsinki - Finland by a Zeppelin 24 Sept 1930). The latter does not appear on all mail items and is probably a private postmark. Most of the items were then postmarked on arrival using a small round postmark with the text "Friedrichshafen (Bodensee) 25.9.30".

The Graf Zeppelin in Stockholm

At around 15.00 on 24th September, the airship continued towards Stockholm. It arrived in Stockholm at approx. 23.00. Here, too, the mail was dropped by parachute. The total weight was 13 kg; 4 kg was ad-

dressed to Swedish recipients and 9 kg to addressees abroad. The foreign mail was sent on by ordinary transport.

On arrival, the Swedish mail was postmarked using several postmarks, i.a. with "Stockholm 1 AVG.A. 24.9.30". In Germany, all items had been postmarked using a special triangular postmark, with the text "Luftschiff Graf Zeppelin Fahrt rund um die Ostsee 1930" (airship Graf Zeppelin trip around the Baltic in 1930). The postmark showed a vignette of the Stockholm Town Hall. The colour of the ink was green.

The return flight went via Copenhagen. The airship arrived at Staaken airport at 11.30 the following day and continued after a brief stop towards Friedrichshafen, where she arrived at 17.30. The mail from Finland was passed on to German post office clerks who applied an arrival postmark.

During the rest of the 1930s, there were some more Zeppelin flights with a Nordic connection. These airships also carried mail that was dropped by parachute. However, that is another story.