

Frimærkesamleren

The Danish Stamp Collector

Nr. 3 · Juni 2026 · 84. Årgang

Digitalt tidsskrift

Vi genopliver historien og giver den nyt liv

4

UDSTILLINGER



QUANTUM SECURE PORT

10

TYSKLANDS
HISTORIE



BLOCKCHAIN VERIFIED STAMPS

15

FRANSK
LUFTPOST



EARLY AVIATION
LOEIEEEX
GLOBAL REACH

QUANTUM SECURE POST

20

POSTBEFORDRING
GRØNLAND

ARCTIC DELIVERIES &
LORIT HES CHALLENGES



24

POSTBEFORDRING
MULIGHEDER

TRANSPORTATION HISTORY
& FLEET ELECTRIFICATION



Responsible for content: [illegible]
[illegible]
[illegible]

SCAN CODE FOR
DIGITAL CONTENT

Boston 2026 Verdensudstilling

I anledning af Boston 2026 World Expo 23.-30. maj 2026 udgiver Tusass Greenland to frimærker, der hylder historiske forbindelser mellem Nordamerika, Grønland og Norden.

Frimærkerne blev præsenteret officielt på udstillingens åbningsdag i Boston. Frimærkerne udgives i ark à 10 ens, et miniark med begge frimærker og en souvenirmappe med et eksemplar af miniarket.

Frimærketemaerne knytter sig til to markante begivenheder i den fælles historie over Nordatlanten. Det ene frimærke skildrer nordboen Leif Erikssons opdagelse af Vinland omkring år 1000 – en fortælling om mod, nysgerrighed og tidlig transatlantisk kontakt. Det andet frimærke markerer norske Thor Solbergs historiske flyvning i 1935 fra USA til Europa ombord på flyet Leiv Eiriksson. Ruten gik fra USA over Newfoundland og Grønland og

videre til Norge og symboliserer den teknologiske udvikling og de fortsatte bånd mellem kontinenterne.

Begge frimærker er tegnet af den anerkendte norske kunstner Martin Mörck, hvis detaljerede og stemningsfulde stil fremhæver både det historiske, det maritime og det luftfartsmæssige præg. Udgivelsen understreger Grønlands rolle i de transatlantiske forbindelser – fra vikingetidens sørejser til det 20. århundredes pionerflyvninger.

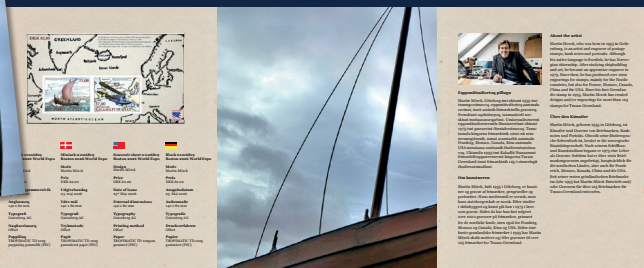


Frimærke 01100819
Boston 2026 Verdensudstilling - Leif den Lykkelige opdagelse af Vinland
Motiv: Martin Mörck
Valør: DKK 25,00
Udgivelsesdag: 23. maj 2026
10 frimærker pr. ark

Frimærke 01100820
Boston 2026 Verdensudstilling - Thor Solbergs flyvning ombord på Leiv Eiriksson
Motiv: Martin Mörck
Valør: DKK 37,00
Disse to frimærker sælges som et sæt. Din mindste ordre på disse to frimærker bliver derfor samlet DKK 62,00 + ekspeditionsgebyr.



Miniark 01106819
Boston 2026 Verdensudstilling
Motiv: Martin Mörck
Pris: DKK 62,00
Udgivelsesdag: 23. maj 2026



Souvenirmappe 01303110
Boston 2026 Verdensudstilling
Pris: DKK 62,00
Udgivelsesdag: 23. maj 2026
Design: Robert Dam
Indeholder et eksemplar af Boston-miniarket

Bestil online eller kontakt vores Service Center

Tusass Greenland Filatelia | Kvindevadet 42 | DK-5450 Otterup
Tlf.: +45 70 26 05 50 | E-mail: mail@stamps.gl | facebook.com/stamps.gl

tusass
GREENLAND



Copyright ©:

Artikler publiceret i Frimærkesamleren er forfatterens og Frimærkesamlerens ejendom. Gengivelse af artikler i trykte eller elektroniske medier må kun ske med redaktionens skriftlige tilladelse.

Artikler, beretninger og redegørelser i bladet står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller foreningens mening. ISSN 0016-1438.

Produktion:

Tidskriftet Frimærkesamleren
Poppel Alle 35, 3500 Værløse
Tlf. 44443412. Mail:
redaktion@frimaerkesamleren.dk

Kære læser

Frimærkesamleren som årbog er nu udsendt til alle bladmedlemmer, der har betalt for året 2026. Dem der har overset betalingen, vil få tilsendt årbogen, sammen med en betalingspåmindelse.

Det har ikke været muligt at frankere forsendelsen med et "dao" postmærke, da disse kun kan benyttes til vægt op til max 250 gram.

Bogen skal derfor sendes som en pakke, hvor vi har brug for: navn og korrekt adresse, mailadresse, mobiltelefonnummer, og gerne oplysninger om, hvilken pakke shop bogen evt. kan leveres til.

Frimærke, Brev & Postkort messe afholdes på Frederiksberg 7. og 8. november.

Det er nu 10 år siden Færøernes postvæsen fejrede deres 40års jubilæum på Frimærke-messen, hvor det lykkedes at få de fleste store samlere af "Færøerne", til at vise deres flotte samlinger. Dette gentages ikke i år, men Færø samlerne skal være velkomne til at vise deres samlinger.

Det har vægt stor uendren, både lokalt og i udlandet, at DFFs bestyrelse har solgt forbundsklubbernes omfattende bibliotek til udlandet. Biblioteket var opbygget over mange år, ved indkøb, medlemsdonationer, og en stor indsats fra ansatte på biblioteket, til indbinding mv. Trist for dansk filateli på sigt.

I sidste nummer af Frimærkesamleren, blev der omtalt et frimærke indeholdende 5 klumper grønlandsk guld. Efter nye oplysninger kan det supplerende oplyses, at ca. 50 kg. grønlandsk guld er brugt af Nationalbanken til fremstilling af nogle polarmønter, hvor der efter "R" i "kroner" vises et lille "æghedsmærke" i form af en lille isbjørn. De mange fremstillede 1 kg. guldbarrer, er det endnu ikke lykkedes at opspore.

Ill. fra forsiden af Siegs møntkatalog fra 2008.

Redaktionen



VF

WWW

auktion

vf-auktion.dk

Online auktioner

Månedlige auktioner med

- *frimærker*
- *mønter*
- *modeltog*



**Stamholmen 157, 2. sal • 2650 Hvidovre
Tlf. 36 16 00 84 • auktion@vf-auktion.dk**

De danske frimærkeklubbens udstillinger

Af Bruno Nørdam, Randers Filatelistklub

1990

Fortsat fra forrige nr.

Jubilæumsudstilling i Ringe

Sted: Midt fyns Gymnasium
Tidsrum: 13. - 14. oktober 1990
Arrangør: Ringe Frimærkeklub
Anledning: Klubbens 25-års jubilæum

Klubbens seniorer og juniorer udstillede motiv-, special- og landesamlinger på 160 rammer. Der var to konkurrencer. Den ene gjaldt SFK's Fynsmesterskab i opsætning af udgivelser efter 1965 for seniorer og juniorer. Den anden var en klubkonkurrence mellem de tyske venskabsklubber Poggenborfer i Kiel, Flensburg og Ringe.

Albertslund Postkontor 25 år



Den 25. oktober 1990 kunne Albertslund Postkontor fejre sit 25-års jubilæum. Postkontoret udgav i den anledning en særkonvolut med en tegning af Lærke fra O.A. på Roholmskolen. Vinderen blev fundet efter en konkurrence. Postkontoret havde fået bevilliget et særstempel, der som motiv har postkontoret. I stemplet læses

"POSTKONTOR" og "25.10.1990" over og under postkontoret. I randen ses "ALBERTSLUND / 25 ÅRS JUBILÆUM". På posthuset var der en udstilling om Albertslund Postkontors historie gennem de 25 år og om den postindlevering, der lå i Vridsløselille, før byen Albertslund blev anlagt. Bag dette arrangement stod Lokalhistorisk samling og frimærkeklubben Forskellig Filateli, Albertslund.

Tordenskjolds 300-års fejret i Frederikshavn



I anledning af Tordenskjolds 300-års fødselsdag den 28. oktober 1990, blev der på Fisketorvet i Frederikshavn opstillet en statue af ham, udført af Poul Erland Jensen. Frederikshavn Philatelistklub fejrede begivenheden ved at udgive en særkonvolut, der er annulleret med et særstempel. Lone Bygholm har tegnet stemplet, som i midten har en tegning af Tordenskjold, omgivet af "28.10." og "1990". I randen ses "FREDERIKSHAVN / 1690 -1990". Motivet på konvolutten er statuen, tegnet af kunstneren selv.

Frimærker i Forum '90

Sted: Forum, København
Tidsrum: 8. - 11. november 1990
Arrangør: Postens Frimærkecenter, Grønlands Postvæsen, Postverk Føroya, Danmarks Frimærkehandlerforening og Danmarks Filatelist Forbund

Anledning: Propagandaudstilling
Der var opstillet mere end 80 stande, hvoraf hovedparten var handlere.

Det var muligt at møde frimærkekunstnere. Om torsdagen var det Torben Skov, der havde tegnet de to frimærker om aktuelle emner, der udkom samme dag. Om fredagen var der besøg af den færøske frimærketegner Bardur Jakupsson, som på grund af flystrejke blev forhindret i at møde op året før. Gravøren Czeslaw Slania og Clive Abbot fra Isle of Man var der om lørdagen. Søndag dukkede tegneren af årets julemærke, Erik Eybye, op.

Der var igen stor søgning til ta' selv bordet, hvor der blev udleveret tæt på 1 ton frimærkeafklip. Dette år var der et voksen- og et børnebord, da de voksne året før ikke gav plads til børnene. På en kupon, der udleveredes ved bordet, var der 100 præmier. Hovedgevinsten var en flytur til Portugal.

Udstillingen, hvortil der var gratis adgang, fik besøg af 22.003 gæster.

Særstempel 1



Bomærket for Frimærker i Forum ses sammen med datoen i midten af særstemplet. Stemplet blev brugt hver dag på udstillingen med hver sin dato.

Særstempel 2



Det grønlandske postvæsen bidrog med et særstempelt, der i midten har en del af bomærket og teksten "GRØNLAND / FRIMÆRKER I FORUM '90", I randen ses "KALAALLIT NUNAAT / KØBENHAVN -8.-11.-1990".

Særstempel 3



Det norske postvæsens særstempel har i midten "FRIMÆRKER / I FORUM '90 / 8.-11.11. 1990" og frimærketakker og i randen "DET NORSKE POSTVERKET / KØBENHAVN".

Særkort



Særkortet er fremstillet af det norske postvæsen. Motivet er Nyhavn.

Særkonvolut



Særkonvoluttens motiv er et tegnet frimærke med teksten "FRIMÆRKER / I / FORUM".

**Toftlund og Omegns
Frimærkeklub 10 år**

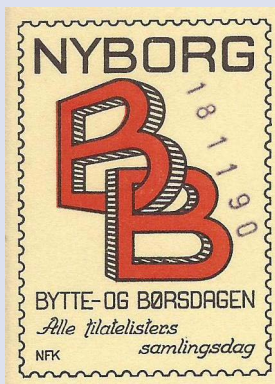
Toftlund og Omegns Frimærkeklub fejrede sit 10-års jubilæum den 18. november 1990 ved at fremstille en særkonvolut. Den har som motiv Toftlund Kirke



og Frankerede kuverter blev forsynet med et dagstempel for Toftlund.

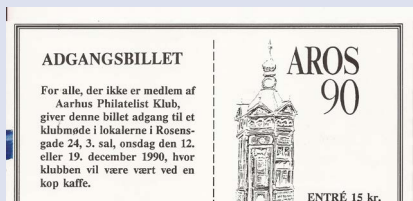
Nyborg Filatelist-klub holder bytte- og børsdag

Klubben gjorde reklame for årets bytte- og børsdag ved at overtrykke mærkatet for begivenheden med datoen "18 11 90".



**Jubilæumsudstillingen
"Aros 90" i Aarhus**

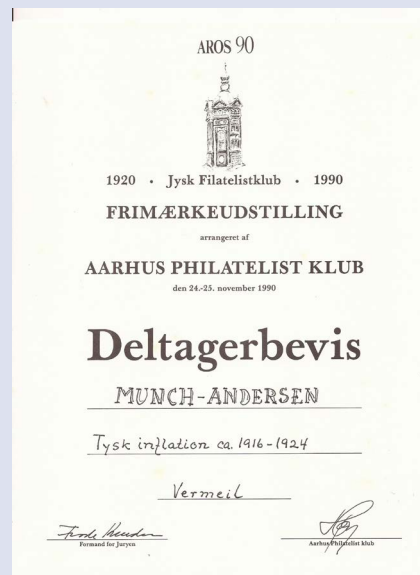
Sted: Kongreshuset, Amaliegade 21, Aarhus
Tidsrum: 24. – 25. november 1990
Arrangør: Aarhus Philatelist Klub
Anledning: Klubbens 70 års jubilæum
Protector: Borgmester Thorkild Simonsen



I 1894 stiftedes som en stikling til KPK, Aarhus Philatelistklub. En aflægger af den var Jysk Filatelistklub, som blev stiftet i 1920. Det var dette jubilæum, som nu blev fejret. I 1983 fusioneredes de to klubber til Aarhus Philatelist Klub. Som logo for udstillingens valgte en af de

gamle telefonkiosker, hvor det var muligt at indlevere lokalpost. Logoet er tegnet af Knud Juul.

På udstillingen var der 20 stande med handlere, postvæsener, tombolaer og auktionsfirmaer.



Der blev udstillet 39 samlinger på 182 rammer, hvoraf to var uden for bedømmelse. Endvidere var der to litteratureksponater. Der blev bedømt samlinger i konkurrenceklassen og nåleklassen. De fire dommere Frode Vesterby Knudsen (formand), Svend Seitzberg, John Sørensen og Anliese Møller uddelte 12 vermeil og 5 stort sølv.

Bandt udstillerne kan nævnes Erik Thyssen med "Tibet 1911-1957" (stort sølv), Asger Haagen Jensen med "Spejderbevægelsen" (vermeil), Thorvaldur Johanneson med "Iceland First Flights and Airmails 1928-1948" (vermeil) Uffe Munch-Andersen med "Tysk inflation ca. 1916-1924" (vermeil) og Andreas Abitz med "Filmhistorie" (bronze medalje).

Entreen var på 15 kroner. Klubben havde trykt 1.500 indgangsbilletter, som blev udsolgt. Der var 2038 betalende gæster plus 500 børn, der kom gratis ind ifølge voksne og 200 ikke betalende. De første 1.500 gæster fik udleveret en gratis særkonvolut.

Særstempel

Særstempelt har i midten udstillingens logo, telefonkiosk, omgivet af dato og "1990". I randen læses "ÅRHUS C /

AROS 90 FRIMÆRKEUDSTILLING". Stemplet blev anvendt på begge udstillingsdage med hver sin dato.

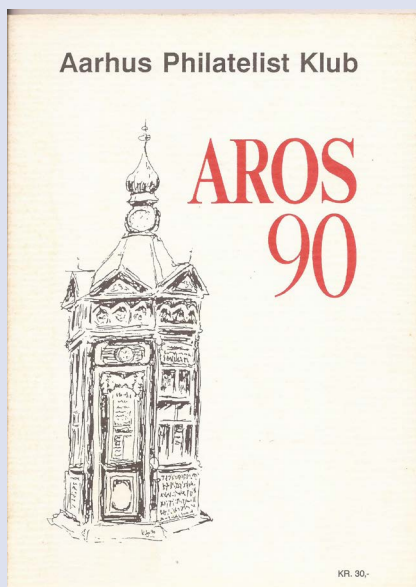


Særkonvolut



Som motiv på særkonvolutten er udstillingens logo, en telefonkiosk.

Katalog



Kataloget, der er på 84 sider, kostede 30 kroner. I kataloget er der følgende filatelistiske artikler:

- Keld Valbæk: "Aarhus Bypost"
- Thorkild Andersen. "Nogle tidlige stempler brugt ved jyske jernbanepostekspeditioner"
- Henning G. Jensen: "Brevendemaskinen i Århus 1963-1976"
- Hans Schönning: "Aarhus Frimærkehandel – kort fortalt"

- Keld Valbæk: "AarhusKioskselskab"
- Knud Juhl: "Domus Philateliae Jutlandica"

Juleudstilling i Randers

Sted: Helligåndshuset, Randers
Tidsrum: 30. november – 2. december 1990

Arrangør: Randers Filatelistklub og Randers Postkontor
Anledning: Propagandaudstilling

Klubbens medlemmer udstillede på 48 rammer.

Udstillerne var:
Seniorer:

Søren Christian Jensen:

- Opstart af samlingen til udstillingen i 1992 1. Kunst / Randers Hadsund Jernbane

Osvald Mogensen:

- Danmark – stålstik 1933-1976
- Post- og Telegrafmuseet:
- Dansk Vestindiske Øer 1750-1917
- Overlæge Torben Geills samling

K. Lyngby:

- Lapidarstempler

K. og J. Stenfeldt:

- Øst-vest efter muren

A- Krogh Jensen:

- Spejderliv

Juniører:

Anders Jensen:

- Sovjetunionen

Marianne Nielsen:

- Danske julemærker

Jens:

- Biler

Claus Nielsen:

- Sport
- Rune Block:
- Hafnia

Morten:

- (uden titel)

Tue Delore:

- Danmark 1976-82

Knud Schmidt Sørensen:

- Walt Disney

Martin Christiansen:

- Alverdens dyr

Morten:

- Tog og togvogne

Særkonvolut



Lions Club Randers Gudenå solgte for 10 kroner årets konvolut, der var frankeret med årets julemærke, Randers julemærket og et velgørenhedsfrimærket til fordel for Diabetesforeningen.

Motivet på Konvolutten og Randersmærke er Mogens Møllers statue 'Gudenå-krukken'.



Program

Oplaget på det 12 sider store program er på 400 stk. Søren Chr. Jensen har skrevet en artikel "Motivsamleren".

Nytårshilsen til medlemmer af Frimærkeklubben Sydvest i Esbjerg

Frimærkeklubben Sydvest i Esbjerg fremstillede en nummereret konvolut, der blev frankeret og sendt fra Kangerlussuaq/Sdr. Strømfjord i Grønland den 25. december 1990 til medlemmer, venner og forretningsforbindelser. Det var den 11. i rækken af nytårshilsener. På mødet den 14. januar 1991 blev klubbens 28 års jubilæumsdag markeret. Nummeret på konvolutten svarede til medlemsnummeret.

Sidste dags stempel i Ry

Ib Skytte Jensen fra Ry og Omegns Frimærkeklub opdagede, at post fra Ry ved nytårsskiftet ville blive stemplet centralt i Lystrup og ikke i Ry. Kun post, som blev indleveret i en postkasse i Ry, og sendt lokalt i Ry, ville få et Ry-stempel.



Klubben fremstillede en sidste dags konvolut, som blev afstemplet den 31. december 1990. Motivet på konvolutten er Rys byvåben og en tekst, der gør rede for inddragelsen af stemplet.

Brevkort fra Sporvejenes Frimærke og Møntklub. Aarhus



Klubben udsendte i 1990 det 3. brev-kort. Motivet er en trambus nr. 68, Triangel type TT32 fra 1932.

1991

"Frimærker i Forum '91" trak 21.000 gæster og var dermed den bedst besøgte udstilling. "Frimærkets Dag" vendte tilbage efter en planlagt pause på ét år i et nyt format med deltagelse af 10 stationsbyer og deres posthuse. I 1941 stiftedes en del frimærkeklubber. De kunne her i 1991 fejre 50-års jubilæer, som blev markeret med udstillinger. Det drejer sig om Glostrup Frimærkeklub, Frimærke Klubben "Damsø", Arbejdernes Frimærke Klub, Odense, Birkerød Frimærkeklub, Espergårdes Frimærkeklub og Frederikshavn

Philatelistklub. Arbejdernes Frimærke Klub udstillede sammen med Odense Filatelistklub, som blev 75 år, inden de to klubber blev slået sammen til Odense Frimærkeklub. Skjern-Tarm-Ølgod Frimærkeklub rundede de 25 år og afholdt en klubudstilling. Herlev Frimærkeklub fejrede sit 40-års jubilæum ved at arrangere årets nationale udstilling "Selandia '91", hvor mesterklassen og åben klasse blev introduceret.

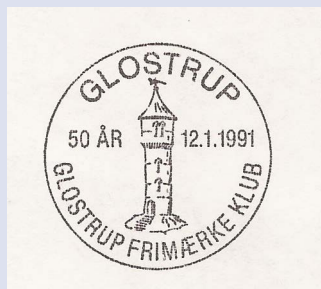
Jubilæumsudstilling i Glostrup

Sted: Glostrup Bibliotek
Tidsrum: 12. – 13. januar 1991
Arrangør: Glostrup Frimærkeklub
Anledning: Klubbens 50-års jubilæum

I anledning af klubbens 50-års jubilæum den 13. januar 1991 arrangeredes en udstilling med deltagelse af klubmedlemmerne.

Klubben udgav også et udstillingskatalog, som kostede 15 kroner.

Særstempel



I midten af det officielle særstempel ses det gamle vandtårn i Glostrup, omgivet af dato og "1991". I randen læses "GLOSTRUP / GLOSTRUP FRIMÆRKE KLUB". Stemplet blev anvendt på begge udstillingsdage med hver sin dato.

Særkonvolut



Motivet på konvolutten er en tegning af det gamle vandtårn. Prisen for konvolutten var 10 kr. pr. stk.

Juniortræf 91 i Hvidovre

Den 27. januar 1991 afholdt Hvidovre Junior Frimærkeklub en udstilling på Risbjerggård, Hvidovrevej 241, 2650 Hvidovre. Udstillingen var fortrinsvis for juniorer, der ikke havde udstillet før. Juniorerne kunne vælge at udstille på 1 ramme med 12 plancher eller på 2 rammer med 24 plancher. Der var tre samlinger, der tidligere havde været udstillet. De var således ikke med i konkurrencen blandt de 18 debutanter, der blev bedømt. Blandt motivsamlingerne fik Pia Dalfeldt fra Birkerød Frimærkeklub ærespræmie for en samling med rovfugle, og blandt landesamlingerne modtog Jens Zoega fra Fløng-Hedehusene Frimærkeklub ligeledes ærespræmie for USA's dagligserie fra 1938.

Frimærke Klubben "Damsø" fejrer sit 50-års jubilæum

Klubben kunne den 5. februar 1991 fejre sit 50-års jubilæum. Man ønskede at fejre begivenheden med at få frimærker overtrykt med klubbens logo og henvendte sig derfor til Peter Sundgaard fra Postens Frimærkecenter. Han gav tilladelse til at overtrykning af et frimærke, som ikke havde et billedmotiv. Han foreslog, at man kunne lave frimærkehæfter. Valget faldt på 5 øre bølgelinje, som blev overtrykt med klubbens logo og datoen 5/2.

Der blev overtrykt 30 mærker i hvert af 150 helark efter dette mønster:

5	x	5	x	5	5	x	5	x	5
5	5	5	x	5	5	x	5	5	5
5	x	5	x	5	5	x	5	x	5
5	5	5	x	5	5	x	5	5	5
5	x	5	x	5	5	x	5	x	5
5	5	5	x	5	5	x	5	5	5
5	x	5	x	5	5	x	5	x	5
5	5	5	x	5	5	x	5	5	5
5	x	5	x	5	5	x	5	x	5
5	5	5	x	5	5	x	5	5	5

50 helark blev skilt ad og indsat i trefløjede frimærkehæfter med 10 mærker i hvert hæfte.

Fortsættes...

Danstamps

Frimærker fra nær og fjern



Danstamps.dk v/Poul Simonsen
Lautruphøj 5-7, 2750 Ballerup
Tlf: 2023 1045 – E-mail: info@danstamps.dk

www.Danstamps.dk

En rigtig frimærkebutik

Stort udvalg af enkeltmærker sæt og miniark fra Europa og mange oversøiske lande.
Opdaterer flere gange ugentligt.
Besøg butikken eller bestil online.
Hjemmeside: www.nellefrim.dk
Butik: Du er velkommen i butikken på kastanjevej 3b 4200 Slagelse.
Åbningstider 10:30 - 17.
Lørdag 10-13 (1. i måneden)
Mandag lukket. Tlf. 35375300.
Mail@nellefrim.dk

Færøske frimærker



Udgivelse 23.05.2026

Kunst efter Hans Skálagarð

Eksklusivt miniark med USS *Constitution* af den færøske marinemaler Hans Skálagarð, graveret af Martin Mörck.

Skálagarð, som boede i Californien, blev kendt for sine stemningsfulde malerier af historiske sejlskibe. Souvenirmappe med miniark, sorttryk og FDC fås også.

Bestil frimærket her: dk.stamps.fo



dk.stamps.fo
Tel. +298 346200
stamps@posta.fo

[f](#) @FaroelandsStamps
[i](#) @faroelandsstamps
[x](#) @FaroeseStamps

Posta Færøerne – kendt for sine unikke, flotte og kreative frimærker, som har opnået anerkendelse i hele verden.

Samleren

Specialbutik med Europas største udvalg af samlertilbehør

Samleren
Albækvej 33
4174 Jystrup
Tlf. 35 36 82 42
E-mail: samleren@album.dk
www.album.dk

Kæmpe webshop på hjemmesiden:

www.album.dk



**Butikken er flyttet til
www.album.dk
tlf. 35 36 82 42**

– Alt i tilbehør og kæmpe udvalg af enkeltmærker fra stort set hele Skandinavien



DET GAMLE POSTKONTOR ØSTERGÅDE 37 HOLSTEBRO



Det gamle Postkontor er åben for salg og ekspedition af frimærker og brevforsendelser hver lørdag kl. 10.00 – 12.00
Derudover er der åben kl. 15.00 – 17.00 den dag, der udkommer nye Danske frimærker

**Man kan se mere på
WWW.detgamlepostkontor.dk**

www.stamps.dk

1000-vis af breve/postkort til faste priser, samt 2 ugentlige online-auktioner.

Posthistorie- og hjemstavns-samlinger søges.

Ring og få et uforpligtende tilbud.

Fyns Frimærke Service

v/Bjarne Heck. Tlf. 62 63 24 24

E-mail: stamps@stamps.dk



VELKOMMEN TIL VOR VERDEN
AF SAMLERGLÆDE

WWW.JF-STAMPS.DK

FRIMÆRKER OG POSTHISTORIE
FRA HELE VERDEN

Messe 2026

Frimærke, Brev & Postkort Messe 2026. Sæt kryds i kalenderen 7. og 8. november.

FRANK BANKE

PHILATELISTS

Nye objekter på webshoppen

www.fbanke.com
info@fbanke.com



SKILLING / ØRE

Både 16 skilling og 3 øre tofarvet udgave kendes kun på dette ene Skilling / Øre brev

Utvivlsomt et af de mest eftertragtede Skilling / Øre breve

UDSTILLINGSOBJEKT

Roskilde Mønt- & Frimærkehandel ApS

Se vores webshop på:

www.roskildeonline.com

Algade 28 • 4000 Roskilde • Tlf. 4636 7419
roskildefrimont@hotmail.com



Tysklandsgrupper

Tysklands historie - del 2

Af Mikael Schröder

Tyskland har været igennem mange perioder med krige, besættelser og omvæltninger.

En stærk kultur og iderigdom har dog alligevel formået, at bevare Tyskland som et af Europas førende lande.

De følgende sider viser noget af den historie, der har formet det Tyskland, som vi i dag kender det og som er grundlaget for samlerinteressen af tyske frimærker.

Motiverne på de udgivne frimærker er ofte historisk relaterede, hvorfor en del af historien vil kunne findes på de følgende sider.

Fra dannelsen af det Tysk-romerske rige i år 962 og frem til Napoleons erobring i 1806 bestod Tyskland af 3-400 små her-

tug-, fyrste- og kongedømmer, hvilket vanskeliggjorde et internt samarbejde og samlede modstand mod ydre fjender.

962 - 1804

962 Tysk-romerske rige dannes – Det 1. Rige.
 Otto den Store indsættes af paven
 1254 Königsberg (Kaliningrad) grundlægges
 1375 Albrecht d. 4. af Bayern fastlagde, at øl kun måtte bestå af byg, humle og vand. - Reinheitsgebot
 1386 Første tyske universitet grundlægges
 1450 Gutenberg starter bogtrykkerkunsten i Mainz
 1470 Tyskland blomstrer efter fund af sølv i Erzgebirge
 1517 Martin Luther offentliggør sine 95 teser. Med bogtrykning udbredes de hurtigt

Med oversættelsen af biblen, redefinerer Martin Luther det tyske sprog

1618-1648 30-års krigen starter som en religionskrig i det Tysk-romerske rige, men breder sig til alle stater i Tyskland og Europa

1670 Sverige invaderer Preussen i alliance med Frankrig

1683 Tysk sejr over Osmannerriget
 1700 100 fyrster og 60 frie rigsstæder. Kvinder og biskopper havde egne mønter.

Lippe – Detmold havde 15.000 indbyggere samt egne mønter, hær og domstol

1700-1800 Kulturen vokser i Preussen inden for musik og digtning

1701 Preussen blev dannet med Brandenburg som udgangspunkt

1701-1721 Store Nordiske Krig med deltagelse af flere Tyske stater

1714 Danmark overtager Helgoland efter kamp mod den Gottorpske adel

1756-1763 Syvårskrigen mellem Østrig og Preussen. Preussen besejrer også Sachsen

1780 Brandenburger Tor bygges

1792 Napoleon invaderer Rhinlandet og Preussen

1795 Rusland og Østrig afgør, hvilke områder Preussen kan få af Polen

1805 - 1866

1805 Frankrigs Kejser - Napoleon Bonaparte angriber og besejrer Preussen ved Austerlitz, selv om Preussen får hjælp af andre tyske stater

Over 300 konge-, hertug- og fyrsten-dømmer sammenlægges til 37 stater

Napoleons sammenlægning af de mange små stater betød, at de nu optrådte med større magt og havde en fælles fjende - Frankrig



Fig. 1. Tysk-romerske rige omkring år 1250

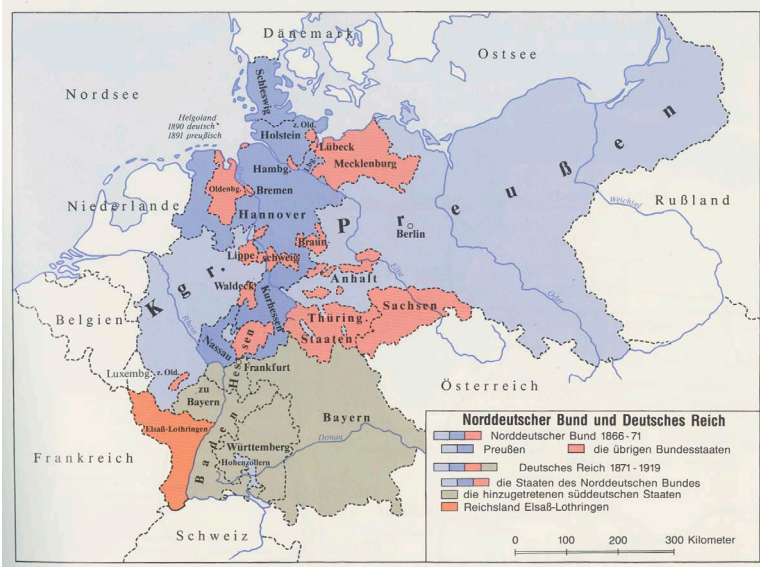


Fig. 3. Preussen fra 1868 til 1919.



Fig. 2. Preussen-Østrig (rod linje) fra 1850 til 1866.

1806 Det Tysk-romerske Rige fra 962 opløses af Napoleon og Tyskland taber ved Jena og Auerstädt
 Wilhelm den 3. flygter med sin kone Louise til Königsberg, - i dag Kaliningrad

1807 Tyskland (Wilhelm den 3.) indgår fred med Napoleon og Zaren ved Tilsit, tæt på Königsberg ved floden Nemunas

Københavns bombardement – England får Helgoland

1810 Ludvig 1. fejrer bryllup i München d. 12/10. Fejres hvert år som Bier festival

Ludvig opførte Walhalla ved Donau. Buster af mange kendte tyskere

Magten fra laug afskaffes, hvilket giver stor fremgang for håndværk

1812 Rusland og Preussen slår Frankrig ved Leipzig. Napoleon flygter til Elba

Brdr. Grim laver deres eventyrer og Goethe sine digte

1815 Det Tyske Forbund oprettes som et løst forbund blandt de tyske stater

Sammenlægningen af stater og hjælp fra Rusland var årsag til, at Frankrig i 1815 ved Waterloo i Belgien blev endeligt besejret

Napoleon sendes til St. Helena hvor han ender sine dage

Opbygningen af Preussen påbegyndes

Frankrig havde altid haft gode relationer til Rusland, så for at reducere risikoen for nye angreb, begyndte Preussen at samarbejde med Østrig

1821 Indvielse af Kreuzberg-monumentet 30/3, med Jernkorset som symbol

1840 Første frimærker udgives i England efter rationalisering af portoen

Siegstor i München til minde om sejr over Napoleon

1840-1850 Kommunistiske tanker bliver udbredt af Karl Max, Friedrich Engel og Planck

1848 Det fælles tyske flag bliver sort, rødt og hvidt frem til 1918, hvor det bliver sort, rødt og guld (gult)

1849 Første frimærker fra Bayern d. 1/11. 1851 i DK, 1855 S og N og 1856 FIN

DK får sin Grundlov d. 5/6

1850 Preussen-Østrig taber til Danmark i "Den Første Schleswigske krig", hvor Danmark får Schleswig og Holstein ned til Ejderen

1864 Bismarck sørger for at Preussen-Østrig vinder over Danmark. Sker i "Den Anden Schleswigske krig". Grænsen ligger ved Dybbøl frem til 1919

Ved krigen i 1864 havde Preussen og Østrig fordelt det erobrede område, så Preussen fik Schleswig og Østrig fik Holstein

1866 Bismarck samler staterne i et handelsforbund der senere bliver et krigsforbund og han bliver Forbundskansler

Preussen vinder over Østrig og har nu både Schleswig og Holstein

Efter Østrigs nederlag i 1866, indgik Østrig et samarbejde med Ungarn

1868 - 1918

1868 De Tyske stater samles i et krigsforbund. Bismarck bliver Bundes kansler
 1870-1871 Preussen vinder over Frankrig hvor Hindenburg er krigsfører
 Frankrig skal betale store krigsskade erstatningskrav
 1871 Wilhelm den 1. krones til Kejser på Versailles slottet d. 18/1, som den første tyske kejser
 Tyske stater samles i et forbund og Bismarck bliver Rigskansler Fig. 3
 1872 Kejserriget Deutsches Reich dannes d. 1/1 og bliver - Det 2. Rige
 1873 Siegessäule indvies for sejre i 1864 Danmark, 1866 Østrig og 1870 Frankrig

1884 Tyskland får sine første kolonier i Afrika og Asien samt postkontorer
 1885 Bismarck indfører sociale ydelser af hensyn til arbejderne
 1885-1890 Tyskland indgår ikke angrebs alliancer med Rusland, Østrig og Italien
 Witu bliver et tysk protektorat 1885
 1888 Wilhelm den 2. bliver ny kejser og afgår først 1918. Afløser Friederich III, som kun var kejser i 99 dage
 1890 Bismarck går af som rigskansler. Witu byttes med Helgoland som bliver en vigtig militærhavn i perioden 1890 - 1945
 1900-1910 Preussen overhaler England som en industrination
 1914 Mordet på Franz Ferdinand i Sarajevo d. 28/6 starter 1. verdenskrig

Postleitgebiete und politische Gliederung des Großdeutschen Reiches



Fig. 4. Deutsches Reich 1941 - 1944.

Alliance mellem Serbien – Frankrig og Rusland. Da Preussen ser at Frankrig og Rusland opruster, erklærer Preussen dem krig. England erklærer Preussen krig og 1. Verdenskrig er startet. 1915 Rusland kæmper mod Osmannerriget og får hjælp af Rumænien. 1917 Efter 2 revolutioner og store tab, overgiver Rusland sig i december til Tyskland og afstår store landområder. Nye stater opstår. USA går april ind i krigen for at sikre afsætning af udstyr til Europa, for at nedkæmpe Tyskland og sikre demokratiet. 1918 Tysk uindskrænket U-bådskrig d. 1/1, som imødegås med konvojsejlsads. November-revolution. Uro, strejke og sømandsopstanden i Kiel. Kejser Wilhelm den 2. fratræder d. 9/11, uden at der er fundet en afløser. Første verdenskrig afsluttes med en fredsaftale i Compiegne skoven d. 11/11 kl. 11.11, uden at der har været fremmede tropper på tysk jord. Tyskland får sit sorte, røde og gule flag.

1925-1935 Hindenburg bliver Rigsforstander
 1926 Tyskland bliver medlem af Folkeforbundet
 1929 Krise i hele verden og børskrak
 1929-1930 NSDAP vokser
 1930 De sidste Franske tropper forlader Ruhr i juni, før tid
 1932 30% arbejdsløshed i Tyskland
 Betaling af krigsskadeserstatning stilles i bero
 Hverken Hindenburg eller Hitler kan vinde valget til Rigskansler
 NSDAP får 37% af stemmerne – største parti, men behov for ny valggrunde
 1933 Rigsdagen brænder, der laves en nødlov, Hitler udnævnes efter valgsvindel til Rigskansler d. 30/1, overtager magten og udråber sig som Führer af 3. Rige
 Bemyndighedsloven træder i kraft d. 23/3 og sætter forfatningen ud af drift

1919 - 1944

1919 Valg af forfatningsgivende forsamling d. 19/1
 Friedrich Ebert tiltræder som Rigspræsident d. 15/2
 Versailles freden underskrives 28/6. Mange krav til Preussens militær, store krigsskade erstatningskrav ("Fransk tak for sidst", 1870) og alle kolonier tabes
 Nationalforsamlingen vedtager en ny forfatning for Republikken, præsenteret i Weimars teater d. 11/8 – 60 km sydvest for Leipzig
 1919-1923 Flere kupforsøg og mange uroligheder
 1919-1933 Arkitektstilen Bauhaus starter i Weimar. Omfatter boliger, møbler, typografi og malerier mm. Var et enkelt og stilrent design, IKEA-lignende
 1920 Afstemning i Danmark om grænsen d. 10/2, i Tyskland d. 15/3, genforeningen sker d. 15/6 og Chr. X ridder over grænsen d. 10/7
 Hitler starter NSDAP – National Socialistische Deutsche Arbeiter Partei
 1921 Krigsskade erstatningen opgøres jan til 226 mia. Guldmark. Betales med 5/år
 1922-1923 Hyperinflation startende ultimo 1922. Tab af tyske kolonier, arbejdsløshed og krigsskadeserstatninger førte til inflation og "0" stilling af den tyske økonomi
 1923 Franske og Belgiske tropper besætter Ruhr området d. 11/1
 Ny valuta Rentenmark indføres d. 15/11
 1924-1929 Stabilitet og vækst. Kulturen og landet blomstrer
 1925 Tyskland anerkender de nye landegrænser med Locarno-traktaten



Fig. 5. Besættelser og lokaludgivelse

1933-1938 Tyskland opruster, - beskæftigelsen og levestandarden øges, hvilket betyder at Hitlers magt øges
1935 Folkeafstemning i Saar – tilknyttes Tyskland
1936 Olympiade i Berlin. Alle territoriale krav holdes i ro indtil da
1938 Tyskland overtager magten i Østrig og går efter Münchenmødet d. 30/9 ind i Sudeterland d. 1/10
Krystalnatten d. 9/11 hvor alle jøder og deres ejendom efterstræbes
1939 Tysk - Russisk ikke angrebspagt d. 23/8, med aftale om deling af Østeuropa
Tyskland angriber Polen d. 1/9 og de allierede erklærer d. 3/9 Tyskland krig. Den 2. verdenskrig er dermed startet
Rusland angriber Finland d. 30/11 og erobrer store områder
1940 Krigen eskaleres, DK og N besættes d. 9/4 og d. 10/5 er det NL, B og F
1941 Tyskland erobrer Jugoslavien og Grækenland
Tyskland angriber Rusland d. 22/6 (Barbarossa) hjulpet af Finland, Italien, Rumænien og Ungarn. Finland vil generobre det tabte fra 1939
Japan angriber USA d. 7/12, hvorved krigen udvides til alle Stillehavslande
1942 Tyskland indtager Ukraine for at få adgang til olieletter
1942-1943 Tyskland taber ved Stalingrad (Volgograd fra 1961) og krigslykken vender
1944 D-dag d. 6/6 og Rusland vinder frem i Ukraine, Polen, Rumænien og Ungarn

1945 - 1949

1945 Jalta konference - Allierede befrier I, DK og N. Hitler begår selvmord d. 30/4 Krigen slutter d. 8-9 maj og 14 mio. tyskere flyttes fra Østpreussen til Tyskland
Hiroshima bombes d. 6/8 og Nagasaki d. 9/8, hvorefter Japan overgiver sig
FN grundlægges d. 24/10
1945-1948 De Allierede samarbejder og udgiver fælles frimærker frem til juni. Fig. 5
1946 Alle lokaludgivelser af frimærker skal ophøre d. 31/10
1947 Amerikansk Marchall hjælp til at genopbygge Europa og især Tyskland
Navnet Preussen fjernes officielt og bliver til Tyskland
1948 Den kolde krig starter d. 20/6 som følge af en vestlige valutareform
Tyskland opdeles i DDR, Berlin og Bundesrepublik
Luftbro til Berlin fra 24/6-48 til 12/5-49 med alt, som en 2,5 mio. by skal bruge
Efter en møntreform starter Wirtschaftswunder

1949 - 2026

1949 NATO oprettes
D. 23/5 slår USA, England og Frankrig deres landsdele sammen i BRD og de første mærker udgives d. 7/9. DDR dannes 7/10
1949-1961 3,5 mio. østtyskere eller 20 % af befolkningen i DDR flygter til Vesten
1952 Tyskland får Helgoland tilbage af England
Med baggrund i "Kul og Stål-unionen" er Tyskland med til at starte EU
1955 Warszawa-pagten oprettes som modsvar til NATO
Vesttyskland bliver medlem af NATO

Folkeafstemning i Saar d. 1/1, som fra d. 1/1-1957 tilknyttes Tyskland

1959 Frimærker og valuta i Saar ændres d. 1/1. DDR kommer med et tyske flag -passer og hammer omkranset af sammenbundne aks

1961 Berlinmuren bygges natten mellem d. 12-13/8 og falder igen d. 9/11-1989

1973 Vesttyskland og DDR bliver medlemmer af FN

1990 D. 1/1 overgår Tyskland fra D-mark til EUR

De to Tysklunde genforenes 3/10 og bliver til 14 delstater (9+5) + 3 bystater

Genopbygning af DDR starter med store omkostningerne til miljø, arbejdsløshed og struktur

1995 Fra 24/6 til 7/7 var rigsdagsbygningen pakket ind i sølvfarvet stof

2010 Sidste afdrag på lån til krigsskade erstatning fra første verdenskrig

2005-2021 Tyskland er Europas vækstmotor under ledelse af Angela Merkel

Atomkraftværker lukkes, energiprisen stiger og konkurrencekraften tabes

Fortsættes.....

Eftersøges

I DFT 1991 nr. 6 skrev Knud Juul på side 278 en artikel under overskriften "Noget om 10 øre rød – Chr. X 1913-1920".

Denne artikel beskriver flere spændende varianter, dog uden at anføre, om disse kommer fra et A eller et B ark.

De fleste er genfundet og placeret i disse ark, men på side 280 nævnes "Pos. 25, Hvid plet i nordvesthjørne. Ligner en trækfugl". Dette mærke er stadig ikke dokumenteret, som fra A eller B ark.

Derfor søges parstykker, striber, blokke eller hele ark med denne variant enten til køb eller til lån. Gode priser gives, f.eks. vil jeg gerne give kr. 150 for et parstykke.



Kontakt via mail:
poul.erik@malmbaek.dk

Fransk luftpost i kolonierne

Del 1

Af Martin Christiansen

Den franske luftfartseksponation i 1920'erne og 30'erne mellem Europa og Fjernøsten

De tre europæiske lande Holland, England og Frankrig havde i starten af det 20. århundrede etableret store kolonier rundt omkring på hele Jorden. Holland i Hollands Indien (Indonesien), England med "Imperiet hvor solen aldrig gik ned" og Frankrig, der var Verdens næststørste kolonimagt. Forbindelsen mellem moderlandene og kolonier var vigtige for handlen og administrationen med udveksling af embedsmænd, militære personale samt civile og store mængder af post. Transporttiden var langsommelige, da skibsfarten var det eneste transportmiddel før 1. Verdenskrig mellem Verdensdelene. Rejsetiden til Europa fra de fjerneste kolonier kunne således være omkring 60 dage.

Tiden lige efter den Første Verdenskrig blev revolutionerende for en hurtigere transporttid mellem Verdensdelene med udviklingen af flyvemaskinen, der i 1920'erne og 30'erne blev et praktisk og stabilt transportmiddel, hvor man inden for 10-12 dage kunne nå de fjerneste afkroge i Verden!

Den nye hurtige transportmulighed fik stor betydning for Frankrig og dets kolonirige, der i 1920'erne og 1930'erne, da koloniimperiet var størst, omfattede et areal på 13.500.000 km², hvilket – når moderlandets areal medregnes udgjorde 10,0% af jordens overfladen. Dette betød, at Frankrig kom til at spille en absolut hovedrolle i luftpostens historie i mellemkrigsårene, hvor franske piloter i pionertiden risikerede livet for at forbinde kontinenter i Frankrigs vigtigste kolonier i Afrika og Asien.

Historien Om den franske luftekspansion i Asien

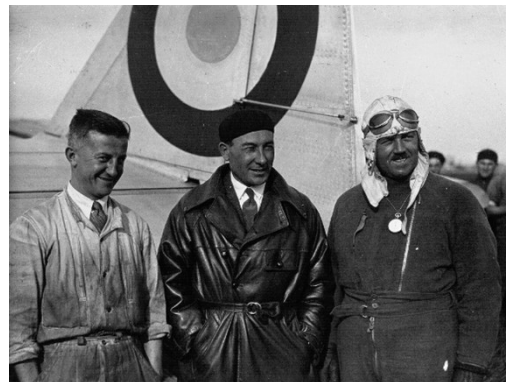
Her fortælles historien Om den franske luftekspansion i Asien for at udvikle post- og handelsforbindelser til Østen og Fjernøsten og igangsættelse af store luftfartsnetværk i hele Asien. Først og fremmest til Fransk Indokina der omfattede kolonierne Cochinkina og Tonkin i Bagindien samt Kwang-tshou-wan i Sydkina og Vasalstaterne Cambodja, Laos og Annam, der omfattede et areal på 800.000 km². og 21 mill. Indbyggere.

Pionerårene i 1920'erne

Luftfartsruten til Indokina var lang med 12.000 km. og farifuld i de første pionerår. Datidens flyvemaskiner i 20'erne havde kun en aktionsradius på maksimalt 1.000 km. Så man måtte mellemlande mange gange undervejs på primitive støvede landingsbaner på mellemstationerne (ca. 15 stk.), der i Monsuntiden var oversvømmede og ikke havde natbelysning. Fra Paris skulle man først passere Middelhavet,



Ill. 1a - Første officielle postflyvning Frankrig-Indokina 1929



Ill. 1b - Joseph Le Brix: (1899–1931) Var også løjtnant i den franske flåde og en af sin tids mest berømte langdistanceflyvere. Han er især kendt for den første krydsning af Sydatlanten uden mellemlanding samt en omfattende jordomflyvning. Han omkom tragisk i et flystyrt i 1931.

og derefter flyve over ørkenlande hvor det var svært at navigere. Videre over Indien og jungleområderne i Malaysia og Thailand for tilslut at lande i Saigon. I Perioden 1920-29 eksperimenterede franske piloter for muligheden af en regulær luftpost og passageroute mellem Frankrig og Indokina. Den officielle første banebrydende luftpostflyvninger til Saigon (Fransk Indokina) startede natten mellem 18. og 19. februar 1929 fra Frankrig med de franske piloter Antoine Paillard og Joseph Le Brix, der var kendte luftfartspionerer i 1920'erne og begyndelsen af 1930'erne. Under flyvningen fik de motorproblemer over Burma og måtte nødlande i en sumpet mangrove. Deres fly, døbt "France-Indochine", blev ødelagt, men de slap begge fra det med mindre skader. ILL. nr. 1 og 1a. Men de efterfølgende prøvepostflyvninger blev gennemført nogenlunde regelmæssigt. ILL. nr. 2.



Ill. 2 - I 1929 Gennemførte piloterne Bellonte og Costes en distancerekord flyvning fra Hanoi til Paris. Piloterne startede ved fuldmåne den 17. november for at kunne flyve både dag og nat. Efter fire dage og 11½ time landede de i Le Bourget

Etableringen af "Indokina-ruten"

I januar 1931 åbnede Air Orient en ugentlig post- og passagerflyvning mellem Marseille og Saigon, da erfaringerne og logistikken for langdistance flyvning til Fjernøsten nu var faldet på plads.



Ill. 3 - I 1929 oprettede flyselskabet A.U.L.O en regelmæssig posttjeneste mellem Marseille og Beirut befordret med vandflyver med stop i Napoli, Korfu, Athen og Castellorizo. Denne forbindelse blev et led i lufruten Frankrig-Indokina. Billedet viser brev fra førsteflyvningen med frankering 29 piastres (Brev 4 piastres + luftposttillæg 29 piastres). I havnen ses den franske flyvebåd på ruten en CAMS 53, er kunne flyve 170 km./t. med en rækkevidde på 1.000 km. og medføre fire passagerer

I 1929 blev luftfartsselskabet Air Orient oprettet, der var en sammenslutning af to mindre luftfartsselskaber Air Union Lignes d'Orient og Air-Asie. Air Union Lignes d'Orient opererede fra Frankrig og Mellemøsten mens Air-Asie, der var oprettet Indokina, fløj lokalt i Fjernøsten. Som navnet antyder, specialiserede Air Orient sig i de prestigefyldte ruter til Orienten og Fjernøsten. Hvor de 12.000 kilometer fra Europa til Indokina blev fløjet ugentlig i etaper over 10 dage og besøgte 17 lufthavne i Europa, Mellemøsten og Asien. ILL. nr. 3 Fra Marseille fløj man i vandflyver til Beirut, ILL. nr. 8 hvorefter turen gik videre over den arabiske ørken i to motors landfly, inden flyvningen fortsatte over Indien og videre til Indokina. ILL. nr. 4 Ruten var oprindeligt primært forbeholdt post og den absolutte "elite" (embedsmænd og velhavende erhvervsfolk). Den vingede søhest blev valgt som selskabets symbol og blev arvet af Air France ved dets stiftelse i 1933. ILL. nr. 6.

Air Orients flypark



Ill. 4 - På ruten til Indokina passerede man de to franske mandatområder Libanon og Syrien, der var blevet oprettet efter Første Verdenskrig. I disse mandater opererede også de franske luftfartsselskaber. Luftpostbrevet viser Førsteflyvning den 2. april 1930 mellem Damaskus (Syrien) og Bagdad i det engelske mandat Irak



Ill. 5 - Model af AIR ORIENTS Farman F. 190 trafikfly på Orientruten og malet i selskabets farver

De franske luftfartsselskaber benyttede overvejende franskbyggede flyvemaskiner og landet havde en stor flyveindustri. Air Orient første maskine var en ILL. Nr. 5 Farman F.190, der blev bygget i Frankrig i 1920'erne og 1930'erne. Maskinen var beregnet til let transport med en lukket kabine, der kunne tilgås via dobbelte døre på højre side, så en pilot og fire passagerer kunne rummes komfortabelt. Maskinen havde en maksimal hastighed på 185 km/t og en rækkevidde på 800 km. Den begrænsede ydeevne forklarede de mange stop og lange rejsetider undervejs. Det gjaldt også for de to andre store "koloni/



Ill. 6 - Air Orient's logo var en bevinget hest med en dragehale og i cirklen bogstaverne A og O. Da Air France blev oprettet i 1933 overtog de logoet og fjernede bogstaverne.



Ill. 7 - En Air France tremotors Dewoitine på standplads ved siden af en "Empire Airways" store fly, der også med Air France støj på en del af samme ruten, men over Malajahalvøen drejer "Empire" sydover for via Singapore at fortsætte "down under".

imperium" flyveselskaber: KLM og EMPIRE AIRWAY, der også benyttede næsten de samme flyvepladser til Østen som det franske selskab. Først i 1930'erne blev flykonstruktionerne udviklet til større maskiner og længere aktionsradius så en del af mellemlandsstationerne kunne springes over. Air Orient andet fly var i begyndelsen af 1930'erne en tre-motors Fokker F.VII ILL.nr.14, der betød en udvidelse af passagerer capaci-

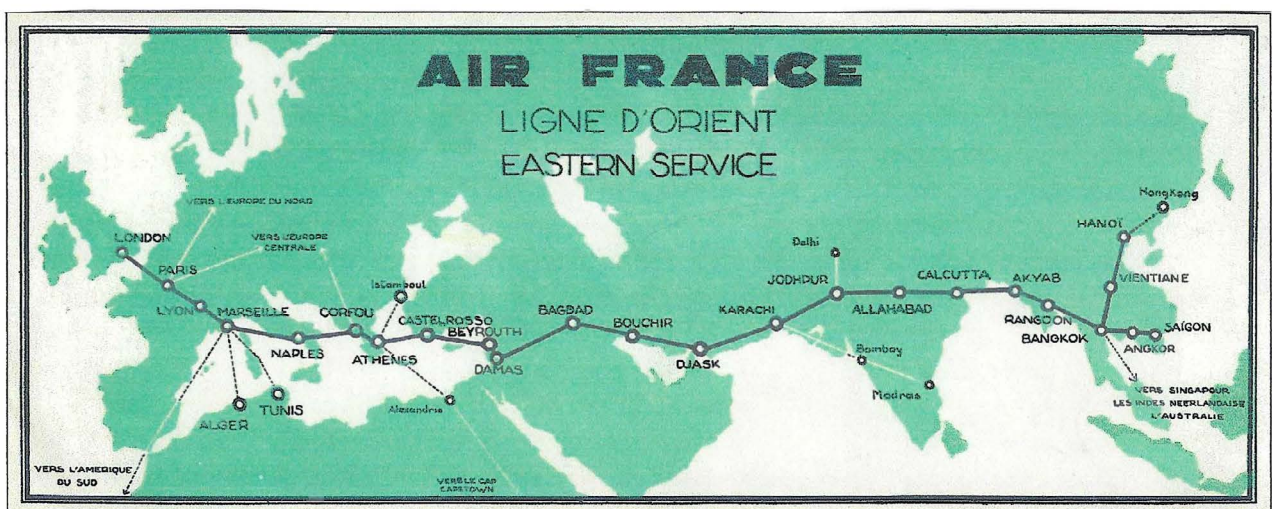


Ill. 8 - Brevet er afsendt fra Saigon den 24.12. 1931 og ankomststemplet i Athen den 3.1. 1932. På forsiden ses et stempel der viser at brevet er sendt med vandflyver fra Beyrouth til Athen på ruten til Marseille.

teten til 8 personer og en rækkevidde på 1.200 km. F.VII fik også senere en stor rolle i Air France for posttruter der forbandt Paris med fjerntliggende destinationer over hele verden (Afrika og Sydamerika). Air Orient blev fusioneret med SECLA (en sammenslutning af andre mindre franske luftfartsselskaber) i 1933, der den 30. august samme år gav liv til AIR FRANCE, der var operationel fra den 7. oktober.

I 1936 indsatte Air France de nyere, mere moderne og komfortable ILL.7. Dewoitine D.338 på de oversøiske ruter. Air France bestilte 28 i flere partier, hvor den første kommercielle flyvning blev fløjet i juli 1936. De kunne transportere mellem 12 og 22 passagerer afhængigt af ruten ILL. nr.13. De startede en langdistance rute til Fransk Indokina fra Paris til Saigon i 1938 og blev udvidet til Hong Kong i 1939. På disse ruter blev de udstyret med 12 luksuriøse sæder, hvoraf seks kunne konverteres til senge så de europæiske koloniembedsmænd og

Fransk Luftpost "Indokina"



Ill. 9 - Air France's rutenet til Østen 1935. Efterfølgende fulgte flere ruter: 1936 ruten Canton-Hanoi i samarbejde med det kinesisk luftfartsselskab (CNAC), 1937 Kuming-Hanoi og rent Air France forbindelse i 1938 Hong Kong-Hanoi



Ill. 10 - Første flyvningsbrev med Air France direkte fra Paris via Hanoi og derefter med andet fly til Canton den 9. september 1936. Brevet har passeret mange destinationer før det ankom til Canton den 19. september efter 10 dage undervejs. (Paris-Marseille-Athen-Damaskus-Bagdad-Jodhpur- Bangkok-Saigon-Hanoi- Canton. Hanoi-Canton etapen blev fløjet med det selskabet SWAC (South Western Aviation corporation).

velhavere kunne rejse standsmæssigt. Dewoitine D.338 kunne nu flyve hele vejen uden flyskifte og reducerede rejsetiden til blot seks dage, og dets strømlinede elegante design blev meget anvendt af AIR FRANCE som reklame på postkort, Posters og brochurer I 1936 tilføjede Air France til Fjernøsten også den franskybyggede tomotorede Potez 62-fly til sin flåde med en torums kabine, der kunne rumme 14 til 16 passagerer med sine kun 280 km/t, var Potez 62 en robust og pålidelig arbejdshest for Air France og forblev i tjeneste indtil Anden Verdenskrig undtagen med en' der blev brugt af det frie franske luftvåben.

Tiden efter 1936

I 1936 var AIR FRANCE rejserute til Fjernøsten fra flyvepladsen Marignane (Marseille) til Saigon, Fransk Indokina. ILL. nr. 9. Herfra kunne rejses videre til Shanghai eller Guangzhou (Kina), der blev foretaget med andre transportmidler eller flyselskaber. Air France åbnede i september ILL.nr.10 1936 en ny ugentlig luftpost- og passagerforbindelse direkte mellem Paris og Kina (Canton/Guangzhou). Ruten forbandt Europa med Fransk Indokina, hvor flyene landede i Hanoi. Herfra samarbejdede Air France med det kinesiske flyselskab China National Aviation Corporation (CNAC), som fløj post og passagerer videre til byer som Canton og Shanghai. Rute og stop: Flyene fløj fra Paris, mellemlandede i bl.a. Marseille, Tunis, Damaskus, Bagdad, Karachi, Calcutta og Bangkok, før de nåede Hanoi. Udvidelser: Den franske rute til Asien blev yderligere udvidet i 1938, hvor Air France begyndte at flyve direkte til Hongkong. ILL.nr.11

I 1938 var Air France vokset til at have Verdens tredje største netværk med 46.500 km. 100 fly der transporterede 104.000 passagerer og 882 tons postforsendelser.

Anden Verdenskrig satte en stopper for de europæiske luftfartsselskabers voksne udvikling for stabile, sikre, kortere og hurtigere luftforbindelser mellem Europa og Asien. Under Verdenskrige flyttede Air France sine operationer til Casablanca, Marokko. Den 26. juni 1945 blev alle Frankrigs lufttransportsselskaber nationaliseret. Den 29. december 1945 gav en dekret fra den franske regering Air France ledelsen af hele det franske lufttransportnetværk.

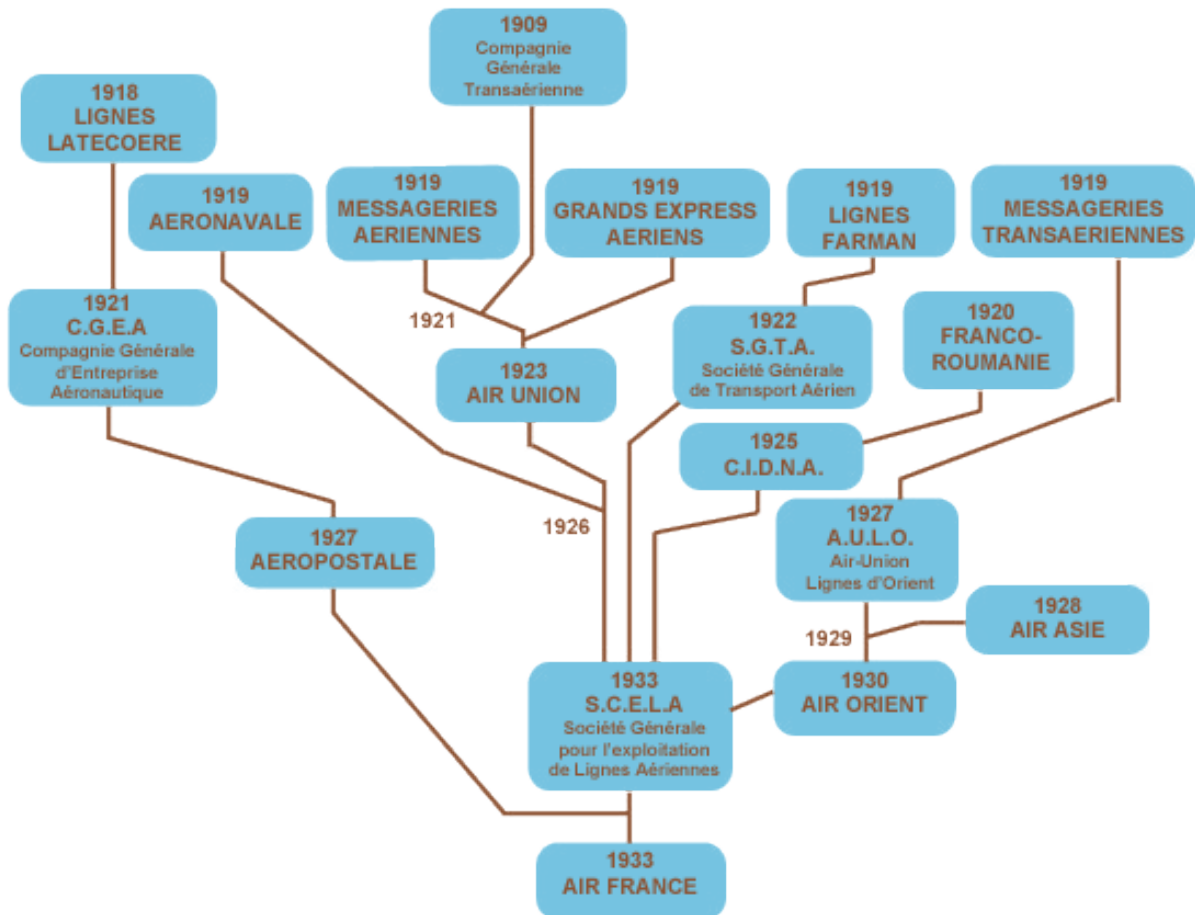
Hvorefter AIR FRANCE vendte tilbage på Orient ruterne med store tekniske fremskridt, der har betydet, at man nu inden for samme dag kan flyve fra en Verdensdel til en anden. Hvilket de modige franske flyvepionere i 1920'erne ikke i deres vildeste drøm havde drømt om mens de i dagevis fløj over støvede ørkner og dampende jungler på vej til Indokina.

Som samler af Fransk luftfartshistorie i perioden 1919 til 1933 støder man på navnene på flere forskellige franske luftfartsselskaber. I slutningen af 1920'erne, hvor de fleste lande allerede havde oprettet store nationale flyselskaber, forblev det franske luftfartsmarked fragmenteret og svækket af den store depression. For at bevare sin prestige inden for luftfart vedtog det



Ill. 11 - Første flyvning Hanoi-Hong Kong 1938

franske parlament en lov om at fusionere de fire største franske lufttransportsselskaber. Den 19. maj 1933 samledes de fire selskaber (Air Orient, Air Union, CIDNA og Farman Lines) i SCELTA, (Central Company for the Operation of Air Lines). Der dannede grundlag for oprettelsen af AIR FRANCE den 30. august 1933. Oversigten viser det forgrenet netværk af luftfartsselskaber.



Næste artikel vil omhandle fransk luftfart i Afrika og luftvejen over Sydatlanten før Anden Verdenskrig.



Ill. 12



Ill. 13



Ill. 14 - Billedet viser en original rejsebureau-model som stadigvæk eksisterer af en Fokker VII med Air Orient-farver, der blev lavet til da Air Orient blev oprettet i 1931. For det meste er den lavet i metal (kun vingene er lavet af træ). Vingspændet er 86 cm. og længde 57 cm.



Postbefordringen

Del 2

Af Flemming Petersen

Ingenmandsland

Disse ingenmandslande/områder var frit tilgængeligt for privatpersoner og firmaer. Der gjaldt ingen love eller regler, så ingen hjælp/klagemuligheder hos myndighedspersoner, eller mulighed for post- eller personbefordring. Det var stilheden, en udfordrende barsk naturrigdom, jagt, fiskeri og ny opdagelser mv. For datidens kolonimagter var disse ingenmandslande, områder der ikke blev tillagt nogen værdi.

Når koncentrationen af jægere og fangere mf. nåede op på et interessant niveau, tiltrak området missionærer og handelsfolk. Ønskede en stat at etablere en koloni, kunne andre stater modsætte sig dette, for at beskytte egne interesser og sine borgere i de pågældende områder.

1890erne. Svalbard, som en tidligere del af Grønland, lå som et stort ingenmandsland, hvor private nu i større omfang, driver jagt, fangst, minedrift, udforskning mv., men også som springbræt til at nå endnu fjernere ukendte mål, herunder Nordpolen. Der blev etableret rejseaktiviteter for jægere og naturinteresserede personer, en udvikling der blev starten på en stærkt stigende turisme, der også tiltrak de store krydstogtskibe, i den meget korte periode, solen viser sig på himmelen på disse breddegrader.

Flere nye lande viser deres interesse for området, og planter deres flag på udvalgte områder. Luftballonskipper Andrée varslede en første forsøgsvyning over Nordpolen, hvilket skabte en usædvanlig stor interesse, for at komme til Svalbard, og blive en del af dette eventyr.

Starttidspunktet for flyvningen var planlagt til året 1896, med opstigning fra "ballonstationen" på Danske Øen. Mange af de tilrejsende blev dog skuffede, da flyvningen måtte udskydes til 1897 grundet ugunstige vind- og vejrforhold.

Norge var på dette tidspunkt underlagt Sverige, men udgiver egne frimærker. Norge forsøger at knytte Svalbard tættere til sig, ved uofficielt at sende nogle frimærker og annulleringsstempler til hovedøen Spitsbergen.

Andre lande med private interesser på Svalbard, modtager nu til deres store forundring, breve fra Svalbard med norske frimærker og annulleringsstempler. Dette signalerede at Sverige/Norge havde annekteret Svalbard uden at orientere andre lande og UPU om dette. Dette endte med klager til Verdenspostunionen, der fik stoppet denne praksis, som værende i strid med gældende regler. I dag administreres Svalbard af Norge, efter en kontrakt mellem mere end 30 lande, med en indbygget brugsret til området.

1894. Danmarks kolonier dækker på dette tidspunkt kun ca. 4 % af øen "Grønlands" samlede areal, resten ligger ubenyttet hen som et ingenmandsland. Der etableres nu en Mission og Handelsstation i Angmassalik på Grønlands Østkyst. Nordmændene driver fangst på

østkysten, og i et mere begrænset omfang deltager fangstmænd, og jægere fra Danmark.

1903-04. "Den Danske Literære Grønlandsekspedition", med deltagelse af Knud Rasmussen, fik skabt den første kontakt imellem de sydlige danske kolonier, og en lille gruppe grønlandere, der opholdt til i Kap-York området. Deres jagtområder var havområdet i Smidth Sund og kystområderne på begge sider af sundet og Ellesmere Island i nuværende Canada.

1905. Norge løsriver sig fra Sverige, og øjnene rettes nu mod tidligere norske områder, Svalbard, Grønlands østkyst, Jan Mayen mv. **Danmark har forberedt sig, og indført betaling for pakkebefordring til og fra Grønland. Der blev udgivet "Pakke – Porto mærker" med motivet af en isbjørn, men brugen var begrænset til den danske del af det grønlandske landområde.**

1909-1910. Amerikaneren Peary havde udforsket Nordgrønland igennem de seneste 20 år, og plantet det amerikanske flag på Peary Land og i drivisen på Nordpolen.

Den Danske missionsstation etablerede sig i Kap-York området, hvor det danske flag vajede, til stor overraskelse for Peary, da han vendte tilbage fra sin rejse til Nordpolen.

Af politiske årsager var det ikke muligt for den danske stat at annektere Kap-York området, så Knud Rasmussen måtte selv tage beslutningen om at oprette en privat handelsstation, kendt som Stationen Thule.

Kongelig postbefordring skibs-, kajak-, hundeslæde- og ispost.

Postbefordringen i forbindelse med "Grønland", vil blive belyst ud fra senest gældende kongelig forordning fra 1776. Denne forordning var gældende for det danske område indtil dommen i Haag i 1933.

1897. Postmængden imellem København og Grønland, var dagligt ca. 7 breve og to småpakker i hver retning, fordelt på ca. 12 skibsf afgange. Herudover blev der over kortere afstande befordret en del breve lokalt, med befordringsmidler tilpasset området og årstiden.

Grønland havde intet postvæsen, så internt officielpost (inkl. kontor i København) blev befordret portofrit, og privat indleveret post blev samtidig medtaget. (Denne ordning ophørte 1. juni 1958)

1897. Forårsposten var den største og vigtigste, hvor udveksling af nyheder imellem Grønland og Danmark kunne ske, efter mindst en lang vinters afbrydelse. Etablering af Radio og telegraforbindelse blev først påbegyndt i 1925. Det var nu muligt at tilpasse den enkelte sejls, efter is forholdene de enkelte år.

Hvis skønsmæssigt 35-40 % af posten udveksles som forårspost, er omfanget ca. 1000 breve og 250 småpakker.

Interne postruter i Grønland. Området var opdelt i et nord- og et

syd distrikt, hver med egen Inspektør. Indenfor disse områder blev der lokalt etableret postruter. Mod nord benyttes hundeslæde når der var sne og is, suppleret med kajaker i enkelte sommermåneder. Mod syd benyttes kajak om sommeren, og når der er havis, at sikkerhedsmæssige grunde 2 kajakmænd, og befordringen skete i kajakerne, til fods, og som ispost trækkende kajakerne over isen.

KGH havde hidtil primært administreret post til og fra deres egne ansatte, men øgede aktiviteter i Grønland generelt, kræver nu mere fokus på udviklingen af postbefordring. ”Styrelsen af Grønland” overtager derfor administrationen af breve og pakker op til max 10 kg.

1908. Post- og pakkebefordring adskilles fra gods forsendelser, og overtages af ”Administrationen” under ministeriet.

Vægtgrænsen imellem postpakker og gods sættes til 10 kg.

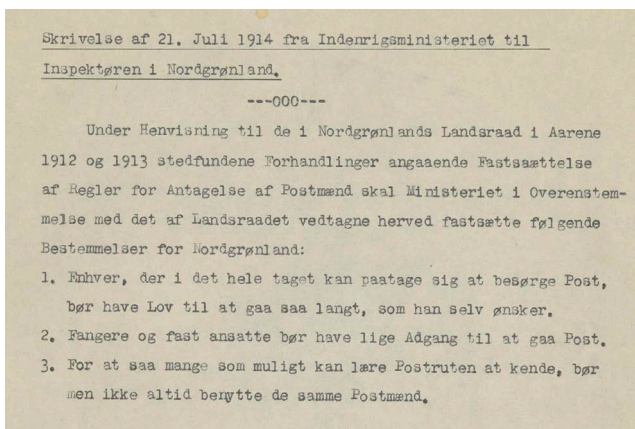
KGH,s transport- og handelsafdeling bibeholdt eneretten til godbefordringen, og opkræver selv den pågældende takst for denne ydelse. Der benyttes ikke fragtmærker.

På fragtbrevene nævnes at ”Frimærker maa ikke paasættes”, da indtægterne fra salget af frimærker og Pakke Porto mærker, indgår i Administrationens kasse.

Pakker indleveret på de enkelte skibe af mandskab mf., medtages stadig til København, og her ses det nye lille ”skjoldstempel” fra 1908 benyttet på pakkeportomærker i en årrække fremover.

1914. Erik Jespersens beskrivelse af faste postruter understøttes af flere beretninger, herunder Indenrigsministeriets skrivelse til Inspektøren i Nordgrønland dateret 21. juli 1914. Nordgrønlands Landsråd har i årene 1912 og 1913 forhandlet og vedtaget fastere regler for ansættelse af postmænd i Nordgrønland. Indenrigsministeriet accepterer Landsrådets beslutninger, og udsender skrivelse til deres inspektør i Nordgrønland. Skrivelsen omhandler Postmænd til hovedpostruten fra nord til syd, men også en stadig stigende intern post. **III. nr. 7.**

Den officielle postbefordring finansieres af Indenrigsministeriet, Handelen og Missionen. Private kan samtidig få post med gratis, men



Ill. nr. 7. Ansættelse af postmænd i Nordgrønland.

naturligvis også rekvirere en postmand – men det var dyrt.

Årets forårs-slædepost, til og fra Nordgrønland

Midt i februar afgår slædeposten fra Upernivik, og går sydpå, hvor der indsamles post langs hele Nordgrønlands kyst ned til Egedesminde. Herfra afgår posten videre langs Sydgrønlands kyst til Holstensborg, hvis det stadig er vinter, ellers med kajak hvis foråret er begyndt.

Posten til København udveksles og nogen post transporteres videre sydpå som kajakpost.

Holstensborg kunne anløbes tidligt på året af handelsskibene fra København, og blev derfor benyttet som postudvekslingssted.

Slæderejsen varer godt 2 måneder, hvor der køres 7-800 km med en slæde lastet med ca. 500 pund, trukket af 8 hunde. Havisen kan være tynd nogle steder, men et signal til hundene får dem hurtigt til at gå ud i vifteform, så vægten fordeles over et større areal.

Slæden kører ofte så hurtigt, at der ikke var tid til den går igennem den gyngende is. Møder man en bred rende, kan man hugge den is-flage fri som slæden holder på, og efterfølgende fragte sig over renden. Bliver isen for usikker tager postmændene ind over fastlandet, og følger gamle tidligere benyttede spor, og en erfaren postmand kender hver bugt og svingning på ruten.

Posten fra København til Nordgrønland, befordres nu modsat vej fra Holstensborg til Nordgrønland. Posten når de sidste kolonier Umanak midt i maj, og Upernivik i begyndelsen af juli.

I Thule området var man opmærksom på denne hovedpostrute, og til og fra Thule blev der udelukkende benyttet slædepost, disse breve kendes også frankeret med Thulemærker. **III. nr. 8.**

Årets forårspost fra København



Ill. nr. 8. Hundeslæde fra Nordgrønland.

1913. 28. marts. Styrelsens efterretning til inspektørerne. At der fra indeværende forår bliver muligt at abonnere på underretning om forfaldne skibsafgange til Grønland. For en abonnementspris på 1 kr. årligt modtages brevkort med påmindelse om seneste indleveringsdato for breve, pakker og fragtgods til de enkelte skibe. (for breve med forårsskibet er det noteret på sejlplanen, at der også modtages breve til Nordgrønland)

I Danmark indsamles posten til Grønland af ”Styrelsen for Grønland” beliggende Knippelsbrogade nr. 3. Dette fungerer som ”Indleveringssted” for post til og fra Grønland. Breve og postpakker kunne, efter normale danske takster, sendes fra alle danske posthuse, med adresse til styrelsens kontor. Man kunne også selv indlevere til Styrelsens kontor, og spare portoen for breve.

Af afsejlslisterne fra København til Grønland 1909 – 1920 ses hvilke skibe der afgik tidligst, samt destinationen på den/de havne der skulle anløbes. Fordelingsstederne i Godthaab og Holsteinborg skiller sig ud. Ligeledes kan ses at der ikke er nogen afgange til Ivigtut eller Julianehaab, hvor havisen der kommer fra Grønlands østkyst, normalt er meget udfordrende for skibene.

Er der kort tid imellem afgange, kan det hurtigste skib ankomme først

til Grønland, i disse tilfælde det nye motorskib Hans Egede, der også laster 3 gange mere, end f.eks. Nordlyset.

1916. "Nordlyset" afsejlede fra København 19. marts og ankom til Frederikshaab 30. april. Afrejste igen den 9. maj, og med og ankomst i Lervick 3. juni. (grundet krigen)

Nordlyset blev frigivet igen 14. juni. Ankomst til København. 19. juni hvor breve, der skulle videresendes med det danske postvæsen, typisk er annulleret dagen efter.

Liste visende nogle forårsafgange 1909-20. **III. nr. 9.**

Forårsskibe til Grønland					
Årstal	Skibsnavn	Afrejse	Distination	last tons	Opløses til
1909	Nordlyset	14. marts	Holstensborg		
1910	Thorvaldsen	13. marts	Frederikshaab		
	Nordlyset	20. marts	Holstensborg		
1911	Nordlyset	12. marts	Frederikshaab		
			Godthaab		
1912	Nordlyset	12. marts	Frederikshaab		
	Thorvaldsen	19. marts	Holstensborg		
1913	Nordlyset	8. marts	Frederikshaab	229	
			Frederikshaab	41	Godthaab
	Thorvaldsen	15. marts	Holstensborg	270	
1914	Nordlyset	14. marts	Holstensborg	270	
	Thorvaldsen	19. marts	Godthaab	270	
1915	Hans Egede	1. april	Godthaab	140	
			Sukkertoppen	252	
			Holstensborg	152	
1916	Thorvaldsen	15. marts	Holstensborg	270	
1917	Hans Egede	12. april	Godthaab	176	
			Godthaab	74	Frederikshaab
			Sukkertoppen	150	
			Holstensborg	100	
1918	Hans Egede	5. april	Frederikshaab	100	
			Godthaab	160	
			Sukkertoppen	120	
			Holstensborg	120	
1919	Hans Egede	1. april	Godthaab	250	
			Sukkertoppen	150	
			Holstensborg	150	
1920	Nordlyset	10. juni	Umanak	270	
	Hans Egede	15. juni	Frederikshaab	270	
			Godthaab	238	
			Godhavn	150	
1920	Insp. skib	?	?	?	

FP 2026

Ill. nr. 9. Liste med nogle af de første forårs skibsafgange til Grønland.

Nordlyset var et sejlskib bygget i 1851 og fungerede indtil 1926. Det var et flot stabilt skib i søgang, men langsom og afhængig af vejr og vind. Kunne laste 265 tons. Nordlyset kunne derfor blive overhalet af Hans Egede, selv om dette afgik flere dage senere. **III. nr. 10.**

Skibet "Hans Egede" afgår som regel 1. april fra København, og ankommer til Godthaab 12. – 14. april. Fra Godthaab går skibet videre nordpå til Holstensborg, hvor også posten til det øvrige Nordgrønland afleveres. Den indkomne vinterpost fra Nordgrønland medtages på hjemrejsen sydpå mod København.

Hans Egede blev bygget i 1905, og var Styrelsens første stålskib, med en 550 hk. Motor, der kunne skyde 10 knob. Skibet var også bedre til af forcere havisen end sejlskibene, og kunne laste 900 tons. Hans Egede blev sænket i 1942 af tysk ubåd, hvor hele besætningen mistede livet. **III. nr. 11.**

Forårsskib til Godthaab

En artikel fra 1916 giver samlere nogle interessante oplysninger?



Ill. nr. 10. Sejlskibet "Nordlyset" (1851-1926).



Ill. nr. 11. "Hans Egede" i isen med "Søkongen" tv.

1916. "Postforbindelsen med vort nordligste Biland". (af. Pastor Erik Jespersen)

Erik Jespersens beskrivelse giver et indgående indblik i den vigtige skibs/postforbindelse, for nu mere end 100 år siden.

Erik Jespersen har været præst i Grønland siden 1904, først 5 år. i Nordgrønland, Jacobshavn, Egedesminde og Umanak, derefter 5 år som førsteprest i Julianehaab.

Når tiden for forårsskibets ankomst nærmede sig, blev det holdt øje

Postsæddel.
(Paortut agalanerningne aglagartat.)

A. Afsenderen af Posten angiver: (Paortunik autlartitsissup nalunaisavai.)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	
Afgangsstedet. (Sumit autlartut.)	Postens Besættelse. (Kå- pik o. s. v.) (Kånamiglit- nit avilamig- dilat.)	Postmændens eller Postmændenes Navne. (Paortut kikisut- dilat.)	Bestemmelssæd- det. (Summingartut.)	Antal af Postpakker m. v. samt An- tal af de til Posten hørende Breve, lister med disse, Bestemmelssæd- det, og det substat- te Forskud. (Aglaglak pite kavissusut, åma ag- dlaglak nalunærfo kavissusut, åma ag- sumit pissagussusut.)	Det betingede Ve- derl. til Postmænd- ene og det substat- te Forskud. (Paort akigssarsia- savit, namolito agt- savit.)	Postens Ojem- ing og for hvis Reg- ning den afsen- des. (Sama paortut- savit, kala akil- gissumik sumortut.)	Afgangsstiden. (Uvdlok aut- dilat.)
Juliane- haab.	Enkel Kajak	Karl Baassen	Lichtenau	1 Brevpakke 1 Brev	8 Mil a 75 ø. 2 Dage a 50 ø.	Mission- ens Reg- ning	9. 1/6. 13

B. Enhver Bestyrer af Coloni eller Udsted, hvortil Posten ankommer, angiver: (Niuvertup niuvertutsivutit paortut tikipata nalunaisavai.)

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Coloni eller Ud- stedets Navn. (Niuvertutur- dilat, niuvertut- savit, niuvertut- savit.)	Postens An- komst. (Paortut tik- ivfiat.)	Antal af Postpakker der udtages af eller fjæres til Posten og Angivelse af de tilføjede Brevlister. (Kavsit aglaglak pite paortunik tiggussusut, kav- sit ånit ångussusut aglaglakik nalunærutik laglit.)	De Postmændene gjæve å con- to Betalinger. (Paortut aningussusut.)	Afgangsstiden. (Uvdlok autdilat.)	Grunden til Postens Ophold eller mulige Forsinkelser ved Stedet. (Sama prodligo paortut an- ingussusut.)
Sydprøven	1/6 13	Modtaget 1 Brevpakke 1 Brev		12/6 24. 6 Lichtenau	

Ill. nr. 12. forside af postsæddel for enkel kajakpost.

C. Afsenderen af Posten angiver ved dens Hjemkomst.
(Paortunik autlartitsissup paortut tikipata nalunaisavai.)

1.	2.	3.
Postens Ankomst- tid. (Paortut tikivfiat.)	Hvad der er modtaget af Post med Betegnelse af Brevlister. (Sütulo aglaglak nalunærfitto pissausut.)	Opjærelse af det Postmændene tilkommende Vederlag med Angivelse af, at det dem tilkommende Restløb er dem udbetalt. (Paortut akigssarsia-savit naurossugaussut, sivnerisalo nanor agtigussusut nalunærdugo.)
12/6	modtaget 1 Brevpakke	8 Mil a 75 ø. = 6-00 2 Dage a 50 ø. = 1-00 Udbetalt via Hjælpekassen 5 Kr.

Anmærkninger.
(Nalunærutigussut.)

For Modtagelsen af ovenstående Post betaling
kriteres herved.
Julianehaab den 13 Juni 1913.
Karl Baassen

Ill. nr. 12a. Samlet betaling for en sommer kajak transport.



Ill. nr. 13. Kryolith skibet Fox II ligger til kaj i Ivigtut foran stabler af kryolith, der er opmålt af Statens kontrollør.

med horisonten, og pludselig blev der råbt "umiarssuit, umiarssuit" (Skib i sigte), og hurtigt spredte råbene sig til hele kolonien.

Var skibet der blev spottet "Nordlyset" eller "Hans Egede"?

Det sidste skib havde forladt Sydgrønland sidst i oktober 1915, og nu midt i april var Godthaab igen farbar. Der bliver hilst på besætningen og hørt nyt, hvorefter de forseglede postsække bæres i land til købmandsbutikken. Kolonibestyreren, der til daglig er købmand, sorterer posten, hvorefter den udleveres et kvarter efter.

Modtagerne af posten går hjem for at læse breve og aviser, for at få rettet lidt op på ½ års manglende nyheder fra Danmark. Hvor nye oplysninger, positive og negative kan give mere ro i sindet, omkring familie og venner, nyt fra arbejdsgiveren, krigen i Europa, forsyninger og meget mere.

Bestyreren må selv vente, for der er breve, der skal sendes afsted både mod nord og syd. Der sendes bud efter kajakpostmænd, der får brevene udleveret i indpakkede skindposer, hvorefter de to og to ifølge drager afsted. Råbet "umiarssuit" gjaldt nu videre langs kysterne mod både nord og syd.

Den officielle kajakpost afsendes på "Styrelsens" regning, og medtager samtidig de indleverede private breve. Der udfærdiges økonomiske aftaler med postmændene, der i disse tilfælde, efter overenskomst består af 2 kajakker, som følges ad.

Eksempel på postsæddel for en kajakbefordring af to brevpakker fra Julianehaab til Sydprøven og Lichtenau. Befordringen er rekvireret på Missionens regning. Der medsendes samtidig en pakke til Sydprøven. Kajakmanden er Karl Baassen, der har noteret at han modtog en ny pakke med retur fra Lichtenau. Det er noteret på postsedlen, at han har fået udbetalt et forskud på kr. 2,-. På postsedlens bagside er noteret, dato for udlevering, og modtaget pakke retur, samt kvittering for den samlede modtagne betaling. (8 mil a. 75 øre, og 2 dage a. 50 øre i alt kr. 7,00.) Aconto beløb er noteret og fratrukket. **Ill. nr. 12 og 12a.**

Kajakpost og ispost mellem Julianehaab og Ivigtut

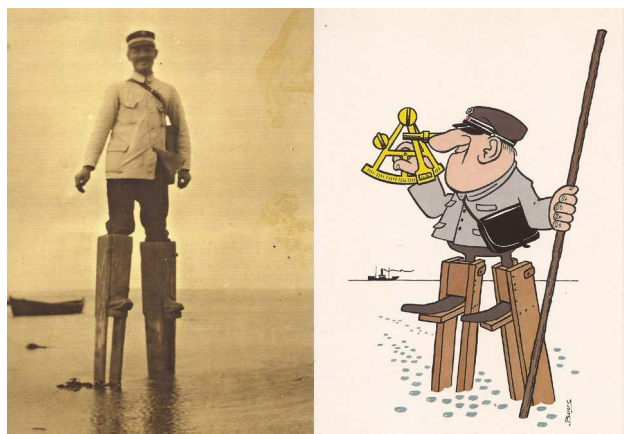
Til trods for Julianehaab ligger sydligere end Godthaab og Holstensborg, kan besejlingen af Julianehaab først ske senere pga. havis.

Grønlands Styrelse havde en aftale med Kryolithselskabet om befordring af forårsposten til Sydgrønland. Skibene "Fox II" og "Ivigtut", ankommer normalt omkring 10. april. Disse skibe er kraftigere bygget og kan klare større udfordringer med havis. **Ill. nr.13.**

Postbefordringen

Del 2

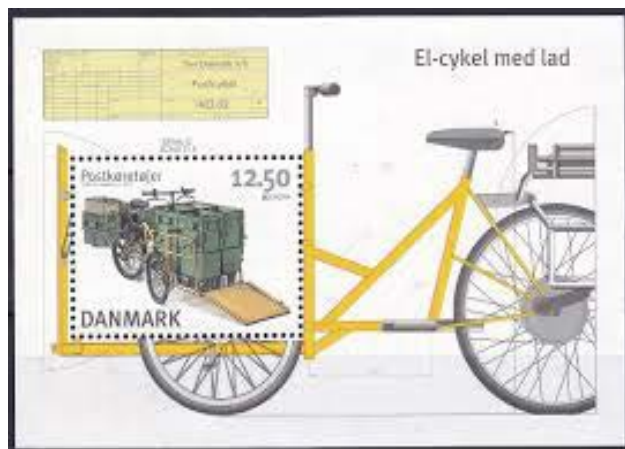
Af Bruno Nørdam (Randers Filatelistklub)



I marskområderne i Frankrig anvendte postbudene **stylter** for at kunne bringe posten ud. I Danmark kendes kun ét eksempel. Landpostbud Guderik Christiansen byggede i 1920'erne et par meterhøje stylter, således at han kunne forcere farvandet på 300 meter mellem Bogø og Farø, når det var for lavvandet til at sejle. Han fik 24 kroner om året for at vedligeholde båden. Stylterne blev afleveret til postmuseet.



Når ordet post bliver nævnt i Danmark ser man for sig et **postbud på cykel** i enten bypostens røde eller landpostbuddets mørkeblå jakke, som ufortrødent kæmper sig igennem al slags vejr. Som et kuriosum kan nævnes, at landpostbudenes uniformer var billigere at fremstille end bypostbudenes. I 1921 blev landpostbudene under 50 år pålagt at bruge cykler til omdeling af post. Arbejdstiden blev beregnet til 8 minutter pr. cyklet km og 14 minutter pr. gået km.



Det danske postvæsen fulgte med tiden og fik konstrueret en trehjulet elcykel med lad.



Postvæsenet har altid været opmærksomme på at udnytte de teknologiske landvindinger til hurtigere postbefordring. De første **postbiler** i verden blev taget i brug i U.S.A. omkring i 1899. De var eldrevne, da elbiler dengang var lettere at starte, nemmere at køre i bytrafik og bedre til at klare de korte ruter med mange stop. På det tidspunkt var benziner stadig svære at starte, da man skulle bruge håndsving, og de var ikke særlig driftssikre.

Den første postautomobil i Danmark blev taget i brug i 1908. På frimærket ses bilen på tværs over Gammeltorv i København. Bilen er en benzindreven Berliet fra Lyon.



I 1922-1923 anskaffede postvæsenet tre ”kakkelovnsrør”, som var en populær betegnelse for Fisker & Nielsens Nimbus-A, til udbringning af eksprespost i København. Selv om postvæsenet også brugte andre modeller såsom Gillet, B.S.A. og ”Hercules”, er det Nimbus **motorcyklerne**, der står klarest i folks erindringer.

I Danmark blev **knallerten** anvendt til postbefordring fra begyndelsen af 1960'erne i stedet for cyklerne. Det var modellerne Puch Maxi, Diesella, Velo Solex, SCO, Quickly fra NSU og Acrobat, der blev brugt. I korte perioder fandt **scootere** også anvendelse til postomdeling.



I forbindelse med tankerne om at motorisering af landpostruterne anskaffede postvæsenet i 1962 de første fem eksemplarer af den nyudviklede franske Renault 4. I de følgende 26 år indkøbtes 8.000 eksemplarer. Den sidste tur med **Renault 4** blev kørt i 1999.

I løbet af 1920'erne blev **rutebiler**, kaldet omnibusser, et udbredt befordringsmiddel i Danmark. Der blev anlagt rutebilstationer i nærheden af jernbanestationer og posthuse. I midten af 1920'erne var der 751 omnibusser, som kørte efter faste køreplaner på strækninger, der dækkede 19.420 km. Rutebilerne indgik i fordeling af post til postudleveringssteder og indsamling af post fra brevkasser på brevudleveringssteder. I 1924 indgik Landsforeningen Danmarks Rutebiler en aftale med postvæsenet om betaling for ydelserne vedrørende tømming af brevkasser og fordeling af post på ruten.



I 1930 opsattes på rutebilstationerne en såkaldt ”Samlekasse” i gul farve til breve, der var befordret med rutebil. Brevene blev påstemplet med sidestemplet ”Rutebilbrev”.

Ordningen med rutebilbreve uden for det københavnske postområde blev nedlagt i 1957.



Midt i 1800-tallet opstod der i storbyerne et behov for bedre og hurtigere kommunikationsveje. En af løsningerne for posten var at sende den gennem et **rørsystem**, drevet af lufttryk (pneumatik). Rørsystemet blev etableret under vejene og fortovene. Posten blev indkapslet i små cylindre og derefter sendt gennem rørene, som var 10 cm tykke. Rørnettet i Berlin var på 400 kilometer. Rørpostanlæggene blev nedlagt efter anden verdenskrig, da telekommunikationen som f.eks. fax vandt frem. Den parisiske rørstation Le Petit Pneu lukkede så sent som i 1984. I 1880 blev der i Wien opsat specielle postkasser til rørpost, som blev tømt hver 20. minut.



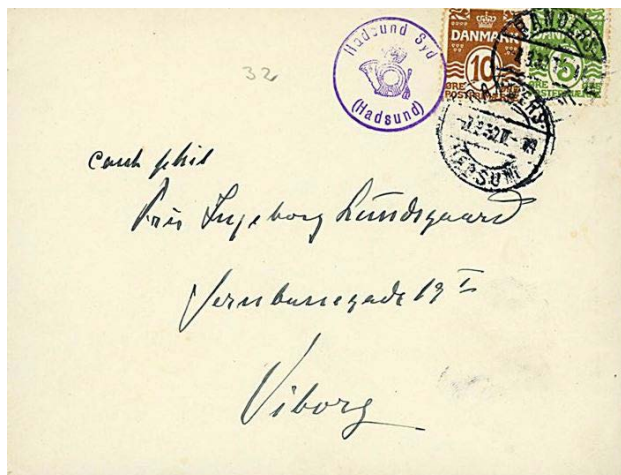
Det første rørpostfrimærke blev udgivet i Italien i 1913.



De første år efter jernbanens ibrugtagning i Danmark i 1847, benyttes **togene** til befordring af breve. I 1856 påbegynde man behandling af post i togene. Behandlingen blev sat i system med indsættelse af de såkaldte bureauvogne, som havde mindst ét pakkerum og ét egentligt sorteringsrum.



I bureauvognene blev posten sorteret, afstemplet og forberedt til videre distribution. Det var muligt at aflevere breve i den postkasse, som sad på hver postvogn. Denne post blev også afstemplet i bureauvognene. Den sidste tur med en bureauvogn blev kørt de 31. maj 1997.



Postvæsenet havde en aftale med de danske **privatbaner** om at medtage post. På strækningen Randers-Hadsund blev der anvendt et bureauustempel.



10/- **SLÆDEPOST ENDELAVE-SNAPTUN**



Isvintre gør det vanskeligt at befordre gods og post. I svinteren 1947 var det umuligt at sejle til Endelave, så i stedet blev der arrangeret transport med **slæde** fra Endelaves sydspids over Møllegrunden til Snaptun på fastlandet og retur. Turen var på ikke mindre end 17 kilometer. Slæden, der kunne være meget tung, blev trukket af havnefogeden Søren Schou (1879-1971) og fiskerbrødrene Kristian og Viggo Matiasen. De blev af postvæsenet løst ansat til i de hårde isvintre at trække slæden over isen.

Postkortet er fremstillet af Jensens Frimærkehandel, Smedgade 5, 1. sal, Horsens. Det er afstemplet med et Endelave og et Horsens stempel og et uofficielt stempel "Slædepost / Snaptun – Endelave".



I tiden før befordring med fly og helikoptere var en mulighed, blev posten i Grønland transporteret med **hundeslæde**, når frosten havde

islagt bugter og fjorde. Transporten foregik både over land og over isen.

Så sent som i 2018 måtte en hundeslæde transportere 300 stemmesedler til Landstinget til Savissivik, en tur på 300 kilometer. Hundeslædeposten var ud over i Grønland også udbredt i Alaska, Canada og Sibirien.



Flaskepost er en besked med oplysninger om afsenderen, der er forseglet i en flaske, og som kastes i havet. Hvis flaskeposten bliver fundet, forventes det, at modtageren kontakter afsenderen. Når talen falder på flaskepost ser man en person, som er strandet på en øde ø og som kaster en flaske i havet. Flaskepost bruges videnskabeligt for at kunne følge havstrømmenes bevægelser.

Det først kendte danske **skibsbrev** stammer fra 1497. Med opfindelsen af dampskibe blev det muligt at forudsige afgang og ankomster for sejladsen.

Et skibsbrev kunne fremkomme ved at afsenderen afleverede et brev ved afgang af et skib til skipperen, ved at afsenderen lagde brevet i en skibslade (postkasse) om bord eller ved at afsenderen sendte brevet under sejladsen. Posten blev enten behandlet om bord af et bureau eller ved et postkontor i anløbshavnen.



Ifølge de internationale regler kan skibsbreve, der er adresseret til Danmark og afleveret af skibsføreren på et postkontor i en udenlandsk havn, frankeres med danske frimærker til landsportotakst, hvis en af følgende betingelser er opfyldt. Skibsbrevet er befordret med dansk skib fra en dansk havn, skibsbrevet er afleveret i rum sø på et dansk skib, der går mellem to udenlandske havne eller skibsbrevet er afleve-

ret i en dansk havn på et udenlandsk skib, der sejler til en udenlandsk havn.

Disse skibsbreve bliver stemplet med "Paquebot".



Skibsbreve, der blev sendt indenlands i Danmark, blev påført kasse-tømningsstempler eller "Fra..." stempler ved siden af det almindelige annullerings- og datostempel.



Nogle rutebåde havde deres egne stempler med skibsnavnet eller en tegning af skibet, her "M/F Lodborg", der sejlede på Rødby-Femern ruten.



Postbefordringen del 2

Det første skibspostfrimærke er fra 1847. Det er privatfremstillet og blev brugt i Trinidad mellem byerne Port of Spain og San Fernando. Motivet på frimærket er dampskibet "Lady McLeod" og bogstaverne LML.



I Danmark indførte postvæsenet i marts 1919 postfærgemærker, efter at det havde overtaget driften af færgerierne Løgstør-Aggersund og Fanø-Esbjerg. Postfærgemærkerne, som var frimærker, der var overtrykt "POSTFÆRGE", skulle anvendes til porto og fragt på disse ruter.

Fragtbrev		Færgeriets nr.			
Til <u>NORDBY ANDIELSMEJERI</u> <u>NORDBY 6720 FANØ</u>		<u>0783</u>			
Bemærk: Værdi kan ikke angives for det ved færgen indleverede gods.					
Efterkrav: _____ kr. _____ øre		Til fragtbrevet til efterkravsforsendelse skal haves en af afsenderens aflydt, til denne stilet og med postfrimærker frankeret postanvisning (indbetalingskort).			
Mærke	Antal	Indpakningsmåde	Indhold	Vægt kg (Mt. opgjort)	Afsenderens frankaturpåtegning
<u>od</u>	<u>1</u>	<u>COLL</u>	<u>REGNEMASH. BORD</u>	<u>15</u>	<u>FRANCO</u>
Godset (indleveret af _____)		<u>CHRISTIAN CHRISTENSEN & CO</u> <u>HOLSTEBRO.</u> (Afsenderen)			
Godset skal være forsynet med tydelig adresse.					
(Til færgesgodsmærker)					

Bet. 40 (0-2 A55)

Færgepostmærkerne blev enten anbragt på selve forsendelsen, på adressemærket eller det tilhørende adressekort. I perioden indtil 1. juli 1919 kunne disse mærker også anvendes til frankering af almindelige postforsendelser. På Limfjordsoverfarten ophørte ordningen, da Aggersundbroen blev taget i brug i 1942, men på ruten til Fanø-orsvandt postfærgemærkerne først i 1977, da DSB overtog overfarten.



Hele 58 rederier fra 43 lokaliteter i Danmark udgav deres egne færgemærker som betaling for pakker, rejsegods mv. Mærkerne blev anvendt i perioden 1880 til 2015.



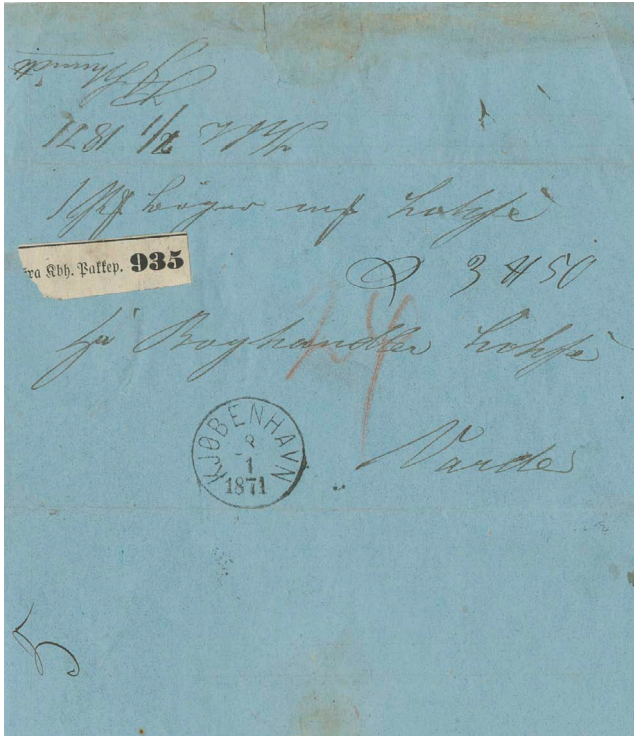
Før ibrugtagningen af fly og helikoptere til forsendelse af breve i Grønland, var post med **kajak** den eneste måde at nå ud til bostederne. Som det ses på frimærket var der altid to kajakroere om opgaven.



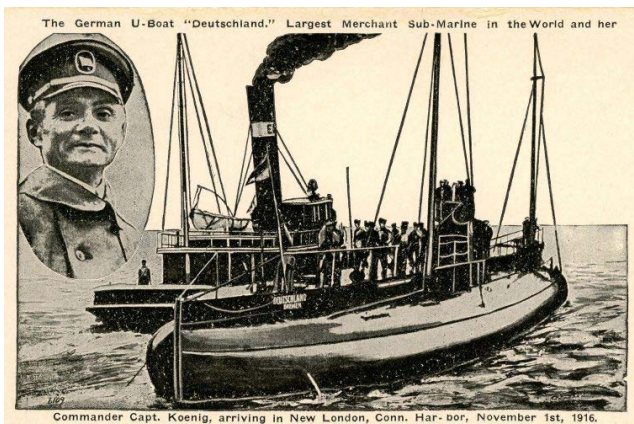
I forbindelse med Amagerlands Frimærke Foreningers udstilling "PHILA-MIK 72" i 1972 blev der som en hyldest til de kajakroere, der trodsede de barske klimatiske forhold, udgivet et kort. Kortet blev transporteret med kajak fra Tasiussak, hvor det blev afstemplet med et særstempel, og gennem Tasermiut-fjorden til Nanortalik, en strækning på 30 kilometer. Herfra blev det videresendt med moderne kommunikationsmidler.



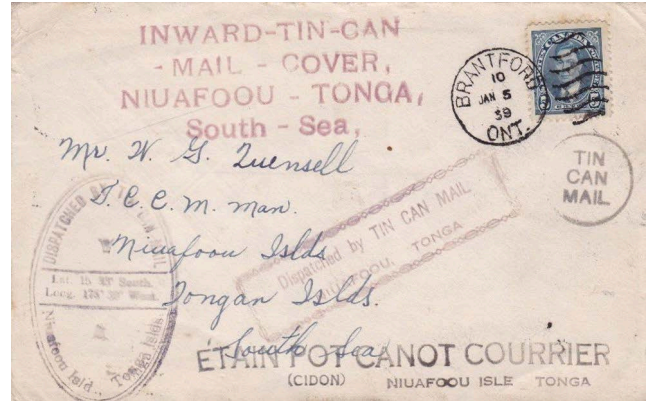
En **isbåd** er en klinkbygget robåd med meder under bunden. Den blev brugt, når isdækkede farvande gjorde sejlads umulig, men isen ikke var stærk nok til at bære hestevogne. Isbåden blev trukket, skubbet og roet skiftevis over is og våger.



I isvintrene fra ca. 1790 til 1883 blev isbåde indsat på Storebælt, medbringende passagerer, gods og post. Der blev etableret isbådehavne i Knudshoved på fynssiden og Halsskov på sjællandssiden. Isbådene blev ført af 6-8 mand, som måtte kæmpe med elementerne på turen, som kunne vare flere timer. De mandlige passagerer måtte mange gange hjælpe til. Som det ses angivet med rødkridt kostede brevet 24 sk., hvoraf de 8 var et ekstra gebyr for forsendelser med isbåde. Isbådetransporten ophørte, da Storebæltsfærgerne blev sat i regulær drift i 1883. Istjenesten blev officielt nedlagt i 1937, men måtte træde til i krigsvintrene.



I 1916 omgik den tyske ubevåbnede ubåd "Deutschland" den engelske blokade og sejlede to gange til U.S.A., som på det tidspunkt var neutral i første verdenskrig. Sejladsen var den første forretningsmæssige rejse med ubåd mellem de to lande. Ubåden medbragte råvarer begge veje. Den medtog også post, som bærer påskriften "Tauchbootsbrief" og stemplet "Deutsche Tauchboot-Seepost 1917" og "Bremen T.B.D.O.R.". Forkortelsen står for "Tauchboot, Deutsche Ozean Reederei".



Kysten ud for øen Niuafouu i kongedømmet Tonga i det sydlige Stillehav var så stejl, at skibe ikke kunne lægge til, hvilket gjorde den postale kommunikation besværlig. En plantagedirektør, William Trayers, fik den ide, at forbigående skibe kunne smide forseglede kagedåser (**tin cans**) med post i havet ud for øen, hvorefter de kunne hentes af svømmere og bragt ind til øen. Denne fremgangsmåde var i brug i over 100 år, fra 1882 til 1980'erne. Efter at en svømmer var blevet dræbt af en haj, gik man over til at anvende kanoer i stedet.



Brevduen har gennem historien været benyttet som budbringer mellem mennesker. Den kan medføre meddelelser på let papir eller lignende over lange afstande. Meddelelserne kan være i specialbeholdere, der enten er fastgjort til brevduens ben eller bæres i en sele som en lille rygsæk. Brevduen er blevet brugt både i freds- og i krigstid. Efter at brevduerne var blevet brugt af franskmændene i den fransk-tyske krig i 1870-71 oprettede flere landes militær brevduetjenester, heriblandt Danmark. *Fortsættes...*



UDSTILLINGER, MESSER OG EVENTS

PhilLat26 – 26.-29. juni , Fepa udstilling i Riga, Letland.
<https://phillat26.org.lv>
 BEPHILA 2026 – 17.-19. juli, tysk/svensk konkurrence-
 udstilling i Berlin. www.bephila.de
 ØPOST 2026 – 10.-11. oktober, national frimærke- og
 postkortudstilling i Ringe på Fyn
 STAMPEX International – 28.-31. oktober, Islington,
 London. www.stampexinternational.com
 Frimærke-, Brev- og Postkortmesse 2026 – 7.-8. november,
 Frederiksbergallerne.

Auktioner

Postiljonen – se www.postiljonen.com
 Lauritz.com (tidl. Auktionshuset) - se www.lauritz.com
 Bruun-Rasmussen – se <https://bruun-rasmussen.dk>
 VF Auktioner – se <https://www.vf-auktion.dk/>
 Se deres hjemmesider for auktioner.

15 min indlæg

Husk, at du en gang om måneden har chancen for at komme med et 15 minutters indlæg, hvor du fortæller om noget fra dine samling – et enkelt mærke, en postkortserie eller et større tema. Måske er der også noget du savner viden om, og derfor gerne vil have hjælp fra os andre til at belyse. Der er sikkert plads til to indlæg er på programmet, så kom frisk med dine ideer.

Husk kontigent

Der er desværre stadig nogle få medlemmer, der mangler at betale kontingent for medlemskabet af FFF i 2026. Det skulle have været betalt inden udgangen af 2025.

Fuldt medlemskab for medlemmer, der deltager på vores møder, koster årligt kr. 500,-.
 Dette inkluderer et eksemplar af Frimærkesamleren i årbog.

Medlemskab for medlemmer, der ikke deltager på vores møder, koster årligt enten kr. 400,- (inklusive Frimærkesamleren i årbog) eller kr. 250,- (uden Frimærkesamleren i årbog).
 Betaling skal ske til bankkonto 5023 – 0001032157.

Køb os sælg på vores auktioner

Her er din mulighed for at få fat i nyt materiale til din samling til en fair pris.

Vores auktioner er et vigtigt indslag på FFF's mandagsmøder, den 4. mandag i måneden. Det er altid hyggeligt, og du har god tid til at finde det materiale du gerne vil sælge: i efteråret afholdes auktionerne 28. september, 26. oktober og 23. november.

Følg med på www.3fff.dk/aktiviteter/auktioner

Dagklubben 2026

Dagklubbens møder afholdes i på 1. sal i VOC, Gammel Jernbanevej 25 i Valby på torsdage kl. 13.00 i lige uger. Møderne fortsætter sommeren over, også når FFF holder sommerpause.

Mødernes agenda er hyggeligt samvær, bytning og en lille auktion. Alle kan komme med materiale til auktionen. Materialet afleveres ved mødets start og der afregnes samme dag.

For yderligere information kan Steinar på tlf. 30250142 kontaktes. Følg med på www.3fff.dk under Aktiviteter.



God sommer til alle!

Nyt fra Bestyrelsen

Det er altid med stor forventning, at vi planlægger for en ny sæson i Frederiksberg Frimærke Forening, og her ved udgangen af forårssæsonen ligger der allerede en foreløbig ramme klar til efterårets møder.

Medlemmerne har været spredt for alle vinde i sommermånederne og vender tilbage med entusiasme og en forventning om, at der ligger en spændende efterårssæson foran os.

Har du gjort et særligt fund i sommerens løb? Måske er det en sag, du har ventet på i lang tid, eller det er et uventet fund du har været heldig at falde over, eller det er noget du har fået fra en kollega. Tag det med, og fortæl om det på efterårets første møde, mandag den 7. september.

På samme møde lægger formanden op til vores klubkonkurrence om præsentation af en 1-rammes opsætning med dine frimærker eller postkort. Konkurrencen afgøres ved udgangen af forårssæsonen 2027, så du har tid til at planlægge og udarbejde en spændende præsentation. Det er altid spændende at se hvad de andre går og roder med, og der kommer næsten altid gode og personlige historier frem.

Efterårssæsonen 2026 byder på spændende foredrag fra dine FFF-venner, og vi kommer foreløbig vidt omkring med bl.a. Fransk Polynesien, Københavns og Frederiksberg gamle

jernbaner, danske postfærgemærker, Ungarn efter 1. verdenskrig, og årets julemærke. Vi kan også byde velkommen til flere spændende, eksterne foredragsholdere, som vil præsentere nogle interessante emner. Så hold øje med programmet på www.3fff.dk eller her til højre på siden, og sæt kryds i kalenderen.

Så skal vi ikke glemme Frimærke-, brev- og postkortmessen 2026, der i år finder sted i weekenden 7.-8. november i Fredriksberghallerne, lige som sidst. Tema og program m.m. vil blive præsenteret senere.

Så der er nok at se frem til når vi mødes igen og kan genoptage aktiviteterne i foreningen.

Man skal ikke undervurdere hvor meget det betyder at få et frimærke eller et postkort tilbudt, man ikke havde forventet. Om det koster lidt eller det er en venlig gestus betyder ikke så meget. Det vigtige er at vi som samlere kan hjælpe hinanden, så vi har lyst til at møde op og engagere os på møderne og i aktiviteterne. Samtale og hyggeligt samvær er vigtigt, og det har vi heldigvis meget af, når vi mødes om mandagen og i dagklubben.

Bestyrelsen ønsker vores medlemmer en rigtig god sommer!

Vel mødt
Mvh Bestyrelsen

MØDEPROGRAM



September

7. Formanden bydervelkommen, Præsentation af sommerens erhvervser. Oplæg til klubkonkurrence.
14. Specialgrupperne mødes. Bytte for øvrige.
21. Københavns og Frederiksbergs gamle jernbane fortalt i postkort, foredrag v. Martin Christiansen.
28. Dit 15 minutters indlæg, bytte og auktion.

Oktober

5. Frankrig under tysk besættelse 1940-45, foredrag v. Holger Vilstrup
12. Specialgrupperne mødes
19. Frank Polynesien foredrag v. Willy Schwaner
24. Tysklandsgruppen deltager med propagandastand på de 3 klubbers byttedag i Sorø Kultur- og Fritidshus.
26. Dit 15 minutters indlæg, bytte og auktion.

November

2. Postfærgemærker, foredrag v. Flemming Jørgensen.
- 7/8. Frimærke- brev- og postkortmesse i Fredriksberghallerne.
9. Specialgrupperne mødes.
16. Ungarns besættelsesudgaver efter 1. verdenskrig, foredrag v. Johnny Speich.
23. Dit 15 minutters indlæg, bytte og auktion.
30. Årets julemærke præsenteres af Poul Høj.

Hjemmeside: www.3fff.dk med aktivitetskalender
Mødested: VOC, Gammel Jernbanevej 25, 2500 Valby.

FFF – Klubblad: Frimærkesamleren.

FFF – Aftenklub mødes mandage på 3. sal.

FFF – Dagklubbens møder afholdes hos VOC, Gammel Jernbanevej 25 i Valby på torsdage kl. 13.00 i lige uger.
Kontakt: Steinar Hansen tlf. 30250142.

FFF – Tyskland gruppen mødes 2. mandag på 3. sal.
Willy Schwaner tlf. 25672823 schwaner.willy@gmail.com

FFF – Danmarksguppen mødes 2. mandag på 3. sal.
Lars Stokbæk tlf. 61662986 lfsfsd@gmail.com

FFF – Frankrig & franske kolonier mødes 2. mandag på 3. sal.
Johnny Speich tlf. 40254926, johnnyspeich@outlook.com

FFF – Randstaterne mødes med Tysklandsgruppen 2. Mandag på 3. sal.

FFF – Nordatlanten mødes 4. mandag på 3. Sal.
Jørgen Hansen tlf. 28614560, jahvalby@gmail.com

FFF – Auktioner:
Poul Høj tlf. 24971197, piapoul@post.tele.dk

FFF – Rejseklub: Koordinerer rejser til udstillinger mm.
Thomas Gerstrup, thomasgerstrup@gmail.com

Formand: Willy Schwaner tlf. 25672823,
schwaner.willy@gmail.com

Næstformand: Nils Francke tlf. 51506518, nf@nilsfrancke.dk

Kasserer: Poul Høj tlf. 24971197, piapoul@post.tele.dk
Kontingentsatser for 2025: Kr. 500 for medlemmer der møder fysisk frem til møder og arrangementer. Inkl. Frimærkesamleren i årbog. Kr. 400 for øvrige medlemmer, inkl. årbogen. Kr. 250 for medlemmer på nettet og uden Frimærkesamleren i årbog.
Bankkonto Jyske Bank: reg 5023 – 0001032157.



1933. CHARLES LINDBERGH FLYVNING. Brevkort fra Grønland til København med Bølgelinie 10 øre, grøn og annulleret med violet liniestempel "LINDBERGH POST GRØNLAND REYKJAVIK".

Vurdering: 25.000 kr.

SÆLG FRIMÆRKER, BREVE OG POSTKORT PÅ AUKTION!

Netop nu søger vi indleveringer til vores auktioner. Ligger du inde med filatelistisk materiale, er du mere end velkommen til at kontakte os for en vurdering med henblik på et auktionssalg.

Vi glæder os til at høre fra dig!

Christian Grundtvig

+45 8818 1214 / cg@bruun-rasmussen.dk

Preben Raahauge

+45 8818 1254 / prr@bruun-rasmussen.dk