



Balboflugið frá sjónarhorni frímerkja söfnunar

by Sigurður H. Þorsteinsson

Það voru enngar smáfyrirsagnir, sem kynntu hópflug Ítala til Bandaríkjanna, um Island, árið 1933.

Fjölmiðlar sem þá voru starfandi í landinu reyndu að gefa sterka mynd af þessu mikla flugævintýri. Meðal annars gat að líta: “Verðurt það forboði fastra flugferða um Island”^[1]. Í grein þessari er sagt m.a.

“Hingað komu í gær 10 Ítalir til þess að undirbúa komu flugsveitarinnar... Gera þeir ráð fyrir, að flugsveitin komi hingað um mánaðamótin maí - júní, er síðan haft eftir flugkapteininum Antonio Altomare og raeðismanni ítala, Ugo Tommasi. Flugvélnar, eða réttara sagt flugbátarnir, verða 24 og fjögurra manna áhöfn á hverjum. Er gert ráð fyrir að Irndingarstaður fyrir flugflota þennan verði valinn inni á Viðeyjarsundi, en það fer þó eftir veðri. Ef vont veður verður, er jafnvel íhugað að lenda á Þingvallavatni. Fer Altomare kapteinn þangað austur í dag, til að athuga staðhætti þar. Búist er við, að flugflotinn verði hér um kyrrt, í 4-5 daga”.

Af öllu þessu má ráða, að hér var stórviðburður í uppsiglingu. Vissulega hafði Flugfélag Íslands h.f. verið stofnað og slitið 22. október 1931 og síðan uppgert, auk þó nokkurra heimsókna og viðkomu ýmsra flugkappa, meðal annarra Cramer og Gronau.

Það tók snemma að bera á því að menn sendu frímerkt bréf með hinum ýmsu flugförum. Bréf þessi voru ýmist send frá brottfararstað viðkomandu flugfars, og jafnvel til baka frá endastöð, eða frá hinum ýmsu viðkomustöðum. Voru þá jafnvel frímerki sem voru í notkun á sama tíma yfirprentuð með nafni tilefnisins og líka ártali. Svo vel vill til að frá um 1931 eru til tvær greinargerðir frá opinberum aðilum um prentun flugfrímerkja, upplag og sölu. Sú fyrri er svo hljóðandi:

“I. Yfirprentanir 1928 og 1929, selt fyrir	26.172,80
(Óselt fyrir ca. 17000 kr. 1/1 1931)	
II. Flugfrímerki Wienarfélagsins 1930, 325000 á 10 aur.	
Selt fyrir u. þ. b.	20.000,00
III. Flugfrímerki prentuð í Englandi ca.	60.000,00
IV. Útgáfa Zeppelinmerkja 1. júlí 1931 fyrir samtals.....	155.000,00”

Ef við snúum okkur að því hversu stórt upplag þessarra frímerkja var, þá var upplag 10 aura frímerkisins 1928, 199.900. Þá 50 aura frímerkisins 1929, 49.786. Upplag 10 auranna, sem voru gefnir út í Wien 1930, var gefið upp sem 300.000. Aftur á móti var upplag flugmerkja, sem voru prentuð í Englandi gefið upp sem 40.000 fyrir hvert



hinna lægri verðgilda, en 25.000 af hverju hinna þriggja hærra verðgilda. Af Zeppelin yfirprentuðu merkjunum frá 1931 voru upplög: 30 aurar 50.000, 1 króna 60.096 og 2 krónur 40.000.

Ekki verður farið nánar út í rengingar, sem komu fram, á þessum skýrslum, sem varða upplagið né söluina sem hafi átt sé stað af prentuðum frímerkjum. Þess má þó geta að þjóðverjarnir fengu 4/5 af nafnverði þeirra frímerkja er notuð voru á bréf send með loftfarinu Zeppelin.

Ítalski flugbátur með kennistöfunum "I-SLAN", kom til landsins þann 16. júní, 1932. Fréttir af komunni gera því skóna að hér sé um að ræða könnunarflug og undirbúning af "Hópflugi Ítala", um Ísland, til Bandaríkjanna. Flugkapteinninn var Stefano Cagna, sem síðar var með Balbo í vél hans "I-BALB", er hann kom með hópflug sitt hingað, 5. maí 1933.

Í Reykjavík settu K.R.ingar upp sérstaka Flugsýningu af þessu tilefni þann 17. júní. Þar sýndu þeir árangur íslenskra flugmanna að því að smíða sér flugvél og var aðgangaseyrir látinn ganga til að kaupa hreyfil í hana. Hlaut þessi vél síðan nafnið TF-ÖGN.

Þjóðverjar reyndu að fylgjast með því sem var að gerast á Íslandi, bæði eftir leiðum stjórnmalanna og með könnunarflugi, en nú var nýbúið að fréttast af heimsflugi Dr. Gronau á Domier-Wal vél sinni. Það voru sem sagt fleiri en Ítalir, sem hugðu að heimsyfirráðum á vængjum flugsins. Með því flugi voru mest send póstbréf frá Þýskalandi og frímerkt þar.

Nú kom næst að því, að undirbúa frímerkjaútgáfu til að minnast heimsviðburðarins, er Ítalir fara í hópflug yfir Atlandshafið til Ameríku.

Ákveðið var að fara troðnar leiðir, með því að yfirprenta frímerki sem þegar voru til. Er þetta í síðasta sinn, sem slíkt er gert. Öll flugfrímerki sem eftir þetta eru gerð eru sérprentuð frímerki, með eigin mynndefni/motivi. Nú voru ekki lengur til nóg frímerki með mynd Kristjáns X. Danakonungs, úr útgáfunni 1920-1922, nema fyrir 5,00 króna merkið, sem var yfirprentuð í 4.600 eintökum, eða 46 arkir. Hin tvö eru svo tekin úr útgáfunni frá 1931, en þau voru: 1,00 króna sem var yfirprentuð í 5.900 eintökum, eða 59 örkum. Þá var einnig yfirprentað 10,00 króna merki í 4.000 eintökum, eða 40 örkum. Við skulum athuga að við þessa yfirprentun lækkar upplag hinna venjulegu frímerkja, sem samsvara yfirprentuninni. Varðandi upplögin hef ég farið eftir bókinni "Íslensk Frímerki", sem ég gerði árlega og var gefin út af Ísafoldarprentsmiðju í 38 ár.

22. júní eru fréttir í öllum blöðum borgarinnar um ferðir "Rómverjanna", eins og Alþýðublaðið kallar þá, hér í nágrenninu, og segir frá ferðum þeirra er þeir hnita hringa yfir borginni og setjast svo á Skerjafjörð. Vísir segir beinlínis að þeir hafi verið, að athuga lendingarskilyrði þar. Morgunblaðið bætir svo skoðun á Fossvogsi við þessa skoðun á aðstöðu lendingarstaðanna á vikum og vogum, umhverfis Reykjavík.



Öll ummræðan verður um að Ísland sé að komast á flugleiðir heimsins og þá verður ekki aðeins auglýstur saltfiskur, heldur einnig fluttur flugpóstur. Því fylgir svo söguleg skráning fyrstu fluga á hinum ýmsu leiðum, með því að senda frímerkt og stimpluð bréf, bæði landa á milli og einnig milli viðkomustaða innanlands. Þetta þekktum við Íslendingar vel. Allt frá 1928 hafði innlendir flugpóstur verið sendur milli staða og voru bréf úr öllum þeim pósthöfðum eins konar vottorð um að þær voru farnar og hvaðan og hvert. Með stimplunum kom einnig í ljós hvenær óhöpp höfðu orðið, eins og nauðlendingar á vatni fyrir austan, eða annað álíka.

Fyrsta samantekt mín af þessu efni var í bókinni “Annálar Íslenskra flugmála 1931-1936”, sem Arngrímur Sigurðsson skrifaði og Bókaútgáfa Æskunnar gaf út, bls. 175. Þá þarf einnig að skapa sögulega hluti af þessu tagi með því að senda bréf með svona sérstökum flugferðum, eins og Hópflugi Ítalanna, sem var tvímælalaust heimsviðburður.

Deutsche Luft Hansa bókstaflega lék á reiðiskjálfi, svo að undirskriftir bréfa þeirra til hr. Ásgeirs Ásgeirssonar, stadds í Kaupmannahöfn, voru algjörlega ólesanlegar.

En nú kom að skipuleggja allt það starf og þá hluti sem að Póstinum snéri. Þar varð útkoman sú, að burðargjaldið skyldi verða kr. 16,00 á hvert bréf og burðargjaldið 30 aurar. Þaðan er ættað að flugfrímerkin, sem yfirprentuð voru, voru 16,00 krónur að nafnverði, en svo varð að bæta 30 aurum við. Af upplaginu sem áður kemur fram má geta nærri, að ætlunin var að senda mörg bréf, en hver varð svo niður-staðan af því? Það var birt auglýsing í Morgunblaðinu þann 7. júní 1933, svo hljóðandi:

“Auglýsing - Með flugleiðangri Ítala til Ameríku verður sendur bréfastjórn og kostar undir hvert bréf 16 krónur. Bréfin mega ekki veita yfir 5 grömm hvert. Póststjórnin.”

Það voru send 296 skráð ábyrgðarbréf, samkvæmt skjölum póstsins. Heill félagsskapur frímerkjasafnara, Islandssamlarna í Svíþjóð, hefir reynt að hafa upp á öllum þessum bréfum í nokkur ár, en ennþá vantar mörg. Þau sem ekki var límt á viðbótargjaldið, voru ekki færð í póstskrár. Því er verðlagning t. d. fyrir samstæðu á bréfi 12.000,= Þýsk mörk, árið 1989. 2002 eru bréf með 30 aurunum einnig, matin á 40.000,00 Evrur. Það eru því aðeins skildingabréf og bestu aurabréf úr íslenskri frímerkjafræði, sem hafa orðið dýrari í sögunni en þessi Balbo bréf. Gleymum þó ekki hver dýr þau voru í upphafi.

Ég get ekki staðhæft hver mörg dagslaun þurfti árið 1933 til að senda sjálfum sér eða öðrum bréf flutt af Hópflugi Ítala. Ég veit hinsvegar með vissu, að vinnukona sem hafði 50,00 króna mánaðarlaun á þessum tíma, var hálaunamanneskja í sinni stétt.

Þann 5. maí 1933 var spurning í fyrirsögn Morgunblaðsins, sem ég nefndi í upphafi. Svárið sem var gefið við henni þá, var: “Takist þessi flugferð vel, má búast við því, að mjög flýti það fyrir að fastar flugferðir komist á þessa leið yfir sumartímamann”.

Það er svo ekki fyrir en 1. júlí, sem Vísir segir frá því að flugvélarnar hafi “lagt af stað frá Ítalíu í morgun”. Brúarfoss hafði komið með bensínið fyrir þær um miðjan maí.

En síðan gekk ekki á öðru en alls konar töfum, sem ég hirði ekki um að rekja hér, það er meira að segja búið að ræða og afgreiða lög frá því háa Alþingi til varnar því að næmir sjúkdómar berist til Íslands. Svo hér var allt undirbúið því að ævintýrið hefjist. Tómas Guðmundsson skáld, segir svo í Fagra Veröld:

“Og þannig hefir það gengið guðslangan daginn,
Að gangstéttir, hús og menn, í sólskini baða.



Malbikið angar og flugvélar bruna' yfir bæinn
Og bílarnir þjóta með óleyfilegum hraða”.

[1] *Morgunblaðið*, 5. May 1933

Sigurður H. Þorsteinsson is a well-known Icelandic philatelist and the author of numerous essays on Icelandic philatelic history. He is member of the European Academy of Philately.