

”Helsagssamleren”

Artikel 12: Aerogrammer

Af Lars Engelbrecht og Erik Hvidberg

Navnet ”aerogram” kommer fra græsk: aer betyder luft og grafein betyder at skrive. Et aerogram er et brevark fremstillet af meget tyndt papir, og er beregnet til befordring med fly. Helsagsaerogrammet (som vi ser på i denne artikel) har påtrykt værdistempel – aerogrammer findes også uden påtrykt værdistempel, men kan så ikke kategoriseres som en helsag. Det tynde papir betyder, at aerogrammet er meget let, og er dermed meget velegnet til at blive sendt med luftbefordring - for når det gælder lufttransport er vægten meget betydende for omkostningerne ved transporten.

Aerogrammet er en videreudvikling af brevarket, som kendes tilbage fra 1840, og har normalt flapper på siderne, som er gummierede. Når beskeden er skrevet på arket fugtes flapperne, hvorefter arket foldes og flapperne lukkes til, således at arket bliver forsejlet.

For at sikre den lave vægt (som er en betingelse for at sende et aerogram til en lav takst) blev papiret i starten lavet så tyndt, at det indimellem var muligt at se håndskriften igennem papiret. Papiret er derfor som regel farvet eller på anden måde trykt, så det er svært at læse den skrevne besked på det ellers tynde papir. Endvidere holdes den lave vægt ved ikke at tillade, at der lægges noget i forsendelsen, ligesom den højst må tillægsfrankeres med ét frimærke. Tillægsfrankering er aktuel, når oplaget af et givet aerogram efter en portoforhøjelse skal opbruges.

Aerogrammet kan karakteriseres som den mest moderne succesfulde helsag. For de andre succesfulde helsager – konvolutter, brevkort, korsbånd og korrespondancekort er alle introduceret i det 18. århundrede, mens aerogrammet første gang ser dagens lys i 1933.

Aerogrammets historie

Ideen med at sende brevark via luften kendes helt tilbage til belejringen af Paris i 1870-71, og USA's ”Airgram” fra 1929 er ligeledes et brevark beregnet til transport i luften. Men ingen af disse har påtrykt værdistempel, og er derfor ikke et helsagsaerogram. I 1920'erne og 1930'erne blev luftpostruter etableret rundt omkring i verden, og der var et stigende behov for at anvende flyvemaskiner til at fragte post fra et land til et andet. Den traditionelle transport over land kunne ofte tage uger eller endda måneder, og samtidig var omkostningerne ved at sende almindelige breve store, og dette medførte et behov for billig metode til luftpost. Vi skal som nævnt frem til 1933, før aerogrammet introduceres, og det er Irak, der udgiver det. Faderen til aerogrammet var Douglas W. Gumbley, hvis oprindelse var fra Guernsey, og som i perioden 1920-34 var Generalpostinspektør i Irak. Han udviklede ideen om et letvægtsbrev til lufttransport, og det irakiske postvæsen udgav derefter verdens første aerogram.

Anden verdenskrig betød en videre udbredelse af aerogrammet. Et stort antal engelske soldater var placeret rundt omkring i verden, og deres mulighed for at skrive hjem til England blev klart forbedret med introduktionen af Englands første helsagsaerogram i 1943. Samtidig blev der udgivet specielle aerogrammer til krigsfanger. Disse aerogrammer var uden gummiering, så aerogrammerne ikke blev forsejlet, og det derfor var let for censorerne på begge sider at læse indholdet.

Det engelske aerogram blev betegnet ”Air mail letter card”, og det var også betegnelsen for mange efterfølgende udgaver, men begrebet ”card” skal ikke tages så bogstaveligt: De

var – som alle efterfølgende aerogrammer – fremstillet på meget tyndt papir. Udtrykket ”aerogram” bliver på et møde i 1952 i Brussel officielt anerkendt af UPU, og derefter anvendes dette udtryk. På mødet i Brussel fastlægges også retningslinierne for aerogrammer. Forsiden skal have trykt ”Aerogramme”, og på bagsiden skal der på udgiverlandets sprog fremgå at det ikke befordres som aerogram, hvis der lægges noget i. I Wien bestemmes det i 1964 at formatet skal være mellem 10x7 cm og 15x 10,7 cm.

Vægten på et aerogram måtte højst være 2½ gram, ellers beregnes der porto som for et almindeligt luftpostbrev af 1. vægtklasse. Ved Tokyo konferencen i 1969 blev maksimumvægten forhøjet til 4 gram.

Anvendelsen af aerogrammer

Nogle lande – som Danmark – har samme takst for aerogrammer til alle lande, mens andre lande har en Europa takst og en takst for øvrige udland. Og enkelte lande – fx Canada - har også en indenrigstakst for aerogrammer.

Aerogrammer forekommer også rekommanderet, og det er ifølge UPU accepteret fra 1964, men de ses også før. En rekommandering kræver naturligvis opfrankering, men det er naturligt at spørge sig selv hvor stort behovet er for rekommanderede aerogrammer, når man ikke kan lægge noget i? Det viser sig også, at mange rekommanderede aerogrammer er filatelistisk lavet.

Verdens forbrug af aerogrammer har i en årrække været nedadgående, hvilket sikkert hænger sammen med, at behovet for korte skrevne beskeder og breve mellem verdensdelene er erstattet af telefonsamtaler.

Men mange lande udgiver stadig spændende og meget flotte aerogrammer. Udformningen af - og formatet på - de moderne aerogrammer giver designerne mulighed for at bruge de temmelig store flader på ydersiden til forskellige formål. Malaysia og Singapore laver i dag aerogrammer med farverige billeder af turistmål og den smukke natur i deres lande. Australien og Storbritannien har i en del år haft juleaerogrammer, naturligvis beregnet til julehilsner.

Danske aerogrammer

Det første danske aerogram udkom den 9. oktober 1949 – på Verdenspostforeningens 75 års stiftelsesdag. Værditemplet var Frederik IX 40 øre, som var portoen for aerogrammer til hele verden. I alt 15 forhøjelser af portoen indtil 1985 betød lige så mange udgivelser af nye aerogrammer og/eller tiltryk. Ud over de to typer portrætter af Frederik IX er det tredje mærkebillede ”den flyvende kuffert” udført af Mads Stage efter H. C. Andersens eventyr.

Der er mange variationer i de danske aerogrammer. Såvel papir, format, bundtryk som tekst varierer i de forskellige oplag. Disse variationer er godt beskrevet i helsagskatalogerne.

Det er også blandt aerogrammerne, at vi finder en af de store danske rariteter: 80 øre overtryk på 60 øre (fabrikationsnummer 23), hvis oplag kun er ca. 20-25 stk.

Det danske postvæsen tog ud over portoen også betaling for selve aerogrammet, dvs. papiret, i begyndelsen 5 øre stigende til 80 øre i 1985. Denne praksis har formentlig også medvirket til, at aerogrammets popularitet i Danmark dalede, og udgivelsen af aerogrammer blev i Danmark indstillet i 1985.

Der findes aerogrammer sendt til mange spændende destinationer, og mange samlere af aerogrammer efterspørger specielt de meget "eksotiske" destinationer. Andre samlere fokuserer på variationerne i aerogrammernes tekst og udformning.

Illustrationer:

Danmarks første aerogram: 40 øre, fabrikationsnummer 1. (artikel12a.jpg)

Et flot eksempel på et moderne, rigt illustreret aerogram (artikel12b.jpg)

Værdistempet "Den flyvende kuffert" der blev aldrig brugt til danske frimærker – kun aerogrammer. (artikel12c.jpg)