LETNIK XXXVII, ŠTEVILKA 2/2021

NOVA FILATELIJA

GLASILO FILATELISTIČNE ZVEZE SLOVENIJE

ISSN 1408-0303

V tej številki si lahko preberete:

Bojan Bračič
Beseda predsednika 3

Alojz Tomc
V spomin – Nika Klemenčič 1935–2020 4

Alojz Tomc
V spomin – Andrej Žnidaršič 1934–2021 4

Janez Cerkvenik
V spomin – Peter Grzetič 1946–2021 5

Veselko Guštin, Igor Pirc
V spomin – Fedja Rupel 1934–2021 5

Peter Suhadolc
Jugoslovanske letalske zalepke in letalske ovojnice z motivom letala nad industrijsko pokrajino 6

Veselko Guštin
Poštne poti na Slovenskem skozi stoletja 16

Peter Suhadolc
Viktor Zupančič (Suppantschitsch) – Oče filatelije 23

Veselko Guštin
Izgnanci v Srbijo 26

Veni Ferant
Razstave Toneta Petka po Sloveniji 30

Veselko Guštin
Poštno ležeče 31

Boštjan Petauer FRPSL
Kako so lahko včasih v ZDA pošiljali otroke po pošti 34

Matjaž Metaj
Posarje od 1920 do 1935 36

Primož Čebulj
Mostovi treh povezav med japonskima otokoma Honšu in Šikoku 44

Pošta Slovenije
Oglas našega sponzorja 48

NOVA FILATELIJA
GLASILO FILATELISTIČNE ZVEZE SLOVENIJE

„Za bogatitev in širjenje filatelističnega znanja."

Filatelistična zveza Slovenije (Zveza FZS) je registrirana v Ljubljani kot neprofitna organizacija zveze filatelističnih društev v Sloveniji. Je članica Mednarodne filatelistične zveze (Federation International de Philatelie - FIP) in Združenja evropskih filatelističnih zvez (Federation Of European Philatelic Associations - FEPA).

Za izdajatelja:
Bojan Bračič, predsednik FZS.

Uredniški odbor

Glavni in odgovorni urednik:
Veni Ferant
e-naslov: veni.ferant@gmail.com

Člani uredniškega odbora:
Bojan Bračič, Veselko Guštin, Igor Pirc, Peter Suhadolc, Alojz Tomc.

Ponatis člankov z navedbo avtorja je dovoljen samo s pisnim soglasjem uredništva.

Fotografija na ovitku:
Neuporabljen predložek (esej) za jugoslovansko letalsko ovojnico v indigo modri barvi, edini poznan primerek.

Oblikovanje in priprava za tisk: Veni Ferant.

Tisk: Tiskarna Koštomaj, Celje. Junij 2021.

Naklada: 850 izvodov.

Naslov uredništva: Filatelistična zveza Slovenije, p.p. 1584, 1001 Ljubljana.
http://www.fzs.si

ISSN 1408-0303

Člani FZS prejemajo glasilo brezplačno.

Beseda predsednika FZS - Beseda predsednika FZS - Beseda predsednika FZS - Beseda

Beseda predsednika FZS

Drage kolegice in kolegi,

vem, da postaja pisanje o tem dolgočasno, toda virus in nevšečnosti, ki jih je povzročil, še kar ne odnehajo. Razstavo Alpe Jadran filatelije, ki bi morala biti na Trbižu že lani, so ponovno prestavili v upanju, da jo bo leta 2022 le uspelo pripraviti. Letošnjo svetovno razstavo na Japonskem so prekvalificirali v samo azijsko kontinentalno razstavo in podobno je še z nekaj filatelističnimi dogodki.

Virus je kriv za to, da v tem letu še nismo pripravili filatelističnega eseja, po katerem že mnogi sprašujejo. Esej zagotovo bo in vsi, ki so in bodo poravnali članarino Zvezi, ga bodo dobili. Dogovorjeno je, da bo to najpozneje v septembru, predvidoma na letošnji Collecti.

Stanje pandemije je povzročilo, da bo letošnja jubilejna deseta razstava eksponatov v enem oknu, DesetoOkno 2021, izpeljana v kombinirani izvedbi. Ker računamo, da promet in potovanje znotraj Slovenije ne bosta problematična, bodo eksponati domačih razstavljavcev predstavljeni v živo v prostorih Gorenjskega muzeja v Kranju, eksponate razstavljavcev iz Evrope pa si bo moč ogledati tudi tam, toda v virtualni obliki na posebnih displejih. Novembra pa v Trbovljah pripravljajo tradicionalni razstavi Firamla in Fimera.

Poleg prijaznejšega in toplejšega vremena se na bolje obrača tudi naše filatelistično življenje. V posameznih društvih se člani spet redno sestajajo, sploh tam, kjer to lahko naredijo na bolj odprtem prostoru, kot so delno pokrite terase in podobno; vsi se pri tem seveda držimo predpisov in priporočil NIJZ. Povsod računajo, da se bodo vrnili v društva tudi njihovi člani; marsikje namreč v tem letu ugotavljajo upad članstva.

Organizatorji nekaterih filatelističnih manifestacij pa računajo, da bo letošnja jesen prinesla že skoraj normalno stanje in zato načrtov za posamezne prireditve niso bistveno spremenili. Tako pričakujemo razstavo Multilaterale v avstrijskem Pöllau, kjer bomo kot člani te regionalne skupine sodelovali. Organizatorji Collecte že vabijo na to veliko srečanje različnih zbiralcev, ki jo zdaj pripravljajo v zadnjem vikendu v septembru. Normalno tečejo priprave za evropsko filatelistično razstavo NOTOS 2021, prestavljeno iz lanskega na konec letošnjega novembra.

Seveda želim vsem organizatorjem, da se jim načrti izpolnijo, hkrati pa vsem nam, da ostanemo zdravi.

Bojan Bračič, predsednik Zveze FZS

V spomin

Nika Klemenčič
1935–2020

Lani nas je zapustila naša najzvestejša članica, Nika Klemenčič. S filatelijo se je Nika, takrat še Meden, srečala že v mladih letih in kot dijakinja je bila med ustanovnimi člani FD Novo mesto. Po končanem šolanju je leta 1954 za več mandatov prevzela društveno blagajno, potem pa je bila vrsto let tajnica društva. Konec 80-ih let prejšnjega stoletja je bila tudi članica IO FZS, kasneje pa mnogokrat delegatka društva.

Kot ljubiteljico domoznanstva in Novomeščanko so jo razveseljevale predvsem razglednice Novega mesta. Poleg zbiranja znamk in slovenskih PPŽ je uživala v maksimum kartah, ki jih je ustvarjala tudi sama, zadnja leta pa je z veliko vnemo zbirala tudi cerkvene podobice.

Z možem, filatelistom Francem Klemenčičem, sta vrsto let vodila filatelistične krožke na novomeških osnovnih šolah, organizirala mednarodna filatelistična srečanja na Otočcu, pripravljala društvene izdaje in PPŽ ter se aktivno udeleževala filatelističnih srečanj po Sloveniji. Nika je v naše vrste pripeljala precej novih članov in po njeni zaslugi imamo danes v društvu tudi nekaj filatelistk.

Za predano dolgoletno aktivno delo v društvu, pomoč mladim in razstavljanje v lokalnem okolju je leta 2014 od FZS prejela priznanje Lovrenc Košir za življenjsko delo.

FD Novo mesto

V spomin

Andrej Žnidaršič
1934–2021

Po daljši bolezni se je poslovil naš filatelistični kolega in prijatelj Andrej Žnidaršič. Znamke so ga pritegnile že v otroštvu in v letih 1949-1954 je bil član FD Oton Župančič v Črnomlju. K filateliji se je vrnil leta 1964, ko je postal član FD Novo mesto. V 80-ih in 90-ih letih prejšnjega stoletja je bil več kot dve desetletji predsednik društva, potem pa dva mandata član IO FZS in enkrat podpredsednik FZS (1998–2000).

Poleg generalne in tematske filatelije ga je kot Belokranjca zanimalo vse v zvezi z Belo krajino. Tako je zbiral tudi razglednice Bele krajine in Valvasorjeve grafike belokranjskih in dolenjskih gradov.

Andrej je bil pobudnik, udeleženec in organizator društvenih razstav in mednarodnih filatelističnih srečanj na Otočcu in v Novem mestu. Z njegovo pomočjo smo s spominskimi ovitki in priložnostnimi žigi obeležili mnoge lokalne dogodke in obletnice. Bil je tudi reden udeleženec društvenih sestankov, filatelističnih sejmov in menjalnih srečanj po Sloveniji, tudi v vlogi trgovca, čeprav to v resnici nikoli ni bil. Ljubša sta mu bila menjava in osebni stik z zbiralci.

Za svoj prispevek slovenski filateliji je ob 60-letnici FZS leta 2009 prejel diplomo FZS, leta 2014 pa še priznanje FZS Lovrenc Košir za življenjsko delo.

FD Novo mesto

V spomin

Peter Grzetič
(1946–2021)

Peter Grzetič je bil rojen 3. 3. 1946 v Stari Loki pri Škofji Loki. Po poklicu je bil elektrotehnik, zaposlen v Verigi Lesce in v LTH Škofja Loka, kjer se je tudi upokojil. Član FD Lovro Košir Škofja Loka je bil od leta 1978, član izvršilnega odbora društva pa od leta 1985. Vse od leta 1990 do leta 2019 je redno sodeloval pri postavljanju in pospravljanju razstavnih vitrin ob filatelističnih razstavah, ki jih je organiziralo naše filatelistično društvo. Bil je redni obiskovalec društvenih srečanj. Dobrih 40 let je zbiral gradivo, povezano s Staro Loko, z družino Strahlov (lastnikov starološkega gradu) in drugo dokumentacijo, povezano z življenjem in delovanjem društev na »Fari«, kot pravimo Stari Loki.

Razglednice Stare Loke je Peter zbral v svoji zbirki, ki jo je večkrat predstavil na filatelističnih razstavah v Škofji Loki. Na mednarodni filatelistični razstavi Europhila 2019 v Škofji Loki pa je zanjo prejel srebrno odličje. Petra smo imeli škofjeloški filatelisti zelo radi, ker je bil vedno pripravljen pomagati pri neštetih delih ob filatelističnih razstavah, zlasti še ob promocijskih, kot sta bili npr. v župnišču v Stari Loki (ob božiču 2017 in za velikonočne praznike leta 2018), ter v Dražgošah na vsakih okroglih obletnicah (zadnja leta 2017) ob 75. obletnici legendarne dražgoške bitke.

Peter, vedno se te bomo radi spominjali. Počivaj v miru.

Janez Cerkvenik

V spomin

Fedja Rupel
(1937–2021)

Rojen je bil leta 1937 v Ljubljani. Na Akademiji za glasbo v Ljubljani je leta 1959 diplomiral, podiplomsko stopnjo pa opravil dve leti kasneje. Izpopolnjeval se je v Ljubljani in v Parizu. Od 1961 do 1986 je bil član Simfoničnega orkestra Slovenske filharmonije ter sodeloval v mnogih glasbenih zasedbah. V letih 1966-75 je na glasbeni akademiji deloval kot predavatelj komorne igre. Vse do leta 2014 je tam poučeval tudi flavto. Leta 2013 so mu podelili naslov zaslužnega profesorja. (Vir: *wikipedia.org*).

Fedja je bil dolgoletni član Filatelističnega društva Ljubljana. Bil je tudi zbiralec različnega filatelističnega materiala, kakor koli povezanega z glasbo in glasbili, bil je tudi eden prvih raziskovalcev naših verigarskih dopisnic; prva tipizacija je bila prav njegova. Mnogo pred drugimi je zbiral stare razglednice (*zbirka Jezerskega izpred prve svetovne vojne!*).

Vsako nedeljo se je pripeljal z Bleda in zasedel svojo »običajno« mizo. Prisoten je bil tudi na vseh mednarodnih srečanjih na Taboru, tam ga je vselej čakala ista miza ob oknu. Poznan je kot kupec raznih zbirk in materiala, pa tudi prodajalec, skratka sestavni del filatelističnega okolja – bil je tudi trgovec. Moram reči, da sem pri njem tudi kaj kupil, še več pa prodal, predvsem »poštne zgodovine«. Fedja pogrešali te bomo, tvoja miza bo žal samevala.

Veselko Guštin, Igor Pirc

Peter Suhadolc

Jugoslovanske letalske zalepke in letalske ovojnice z motivom letala nad industrijsko pokrajino

Povojna Jugoslavija je konec leta 1945 in v začetku leta 1946 začela vzpostavljati zračni promet z inozemstvom. V nekaj letih je ta precej narasel in pokazala se je potreba po izdaji težnostno lahkih celin, primernih za letalski prevoz.

Ker so podatki o letalski zalepki in letalskih ovojnicah zelo skopi, sem svoja dognanja temeljil na precej obsežnem osebnem arhivu teh celin. Edini podatki, ki jih o teh celinah nudi literatura, so zbrani v dveh katalogih: Stojsavljević (2001, 2002) in Michel (2003). Podatki so, posebno v Michel (2003), minimalni, medtem ko so v Stojsavljević (2002) bolj podrobni, vendar z nekaterimi netočnostmi in napakami, kar bom skušal utemeljiti v članku. Strokovnih člankov o jugoslovanskih letalskih ovojnicah nisem zasledil. Prav tako niso dostopni beograjski arhivi, saj so se menda izgubili med bombardiranjem mesta leta 1999 ali pa so preprosto izginili. V tem prispevku se bom osredotočil v glavnem le na osnovne tipe teh ovojnic in bom opustil podrobnejšo obravnavo variant barv podlage, vrednotnice in pomikov pri tisku za kak drug članek.

Predložek

Dolga leta nisem zasledil kakih predložkov ali poskusnih odtisov jugoslovanskih letalskih ovojnic. Končno sem si pred nekaj leti zagotovil edini do sedaj poznani primerek (*Slika 1*).

Podlaga in rob primerka sta bila tiskana v azurno sivi barvi. Podlaga je sestavljena

Slika 1. Predložek/poskusni odtis jugoslovanske letalske ovojnice, averz.

iz rahlo valovitih uokvirjenih napisov »★ Ministarstvo pošta FNRJ ★«. Ovojnica meri 157 x 101–102 mm, barvni rob je širok 4 mm, le spodnji 5 mm. V črni barvi so tudi napisi AVIONOM – PAR AVION v gornjem levem vogalu (mere 35 x 3 mm) in PRODAJNA CENA DIN v spodnjem levem vogalu (mere 25 x 1,5 mm). Gornji napis je oddaljen 5 mm od levega in 2 mm od zgornjega barvnega roba. Spodnji napis je oddaljen 8 mm od levega in 1,5 mm od spodnjega barvnega roba. Štiri naslovne črte so dolge 35 mm, 125,5 mm, 53,5 mm in 53,5 mm. Prva črta je za 18 mm pomaknjena v desno glede na levi začetek druge črte, medtem ko desna konca tretje in četrte črte ležita točno pod desnim koncem druge črte.

Motiv vrednotnice je isti kot na izdanih ovojnicah: delavec s krampom in delavka z lopato na levi strani ter letalo nad industrijsko pokrajino na desni. Tiskana je v medlo vijoličasti in ahatno črni barvi. Mere okna v podlagi so 40 x 24 mm, vrednotnice pa 36 x 20 mm. Zgoraj desno je črn napis JUGOSLAVIJA v latinici, spodaj levo v črnem pasu v negativu pa napis države v cirilici. Spodaj desno je v pravokotniku mere 7,5 x 4 mm, oddaljenem 1 mm od desnega roba vrednotnice, nominala s številko 5 in začetnicama valute (Dinar) v latinici, D, in cirilici, Δ, eno nad drugo.

Slika 2a.
Reverz z zaprtim gornjim zavihkom.

Slika 2b.
Reverz z odprtim gornjim zavihkom.

Na reverzu kuverte (*Slika 2a*) ima barvan rob širino med 2 in 4 mm. V zgornjem levem delu je napis »Šalje:« (Pošilja), dolg 9 mm in 7 mm od zgornjega ter 18 mm od levega pobarvanega roba. Vsi robovi zavihkov imajo bel pas do roba v širini od 13 do 16 mm. Spodnji zavihek (*Slika 2b*) je v obliki trapeza in ima na zgornjem delu navzdol obrnjen bel trikotnik. Na belih robovih in na gornjem zavihku so črne črtice, desno spodaj tudi modra. Verjetno odtis pomožnih oznak, ki so jih na delu papirja, ki naj bi ostal izven izsekane kuverte, zarisali montažerji. Spodnji zavihek ima pri črticah dve mali izrezani odprtini, verjetno tudi ti zaradi prisotnosti kake oznake.

Poskusni odtis vrednotnice

Imam tudi primerek poskusnega odtisa vrednotnice (*Slika 3*) na letalski ovojnici z značilnostmi tiste, ki je izšla (*Glej zadevno poglavje*). Vrednotnica je tiskana le v temno rjavi barvi in z nedokončanim spodnjim robom. Vprašanje se takoj postavlja, zakaj je na predložku vrednotnica že v potankosti gravirana, na tem poskusnem odtisu na dokončni izbrani podlagi pa še ne. Lahko bi šlo tudi za ponaredek in je bila temno rjava barva dodana obstoječemu primerku kasneje. Vsekakor delo za ekspertni servis!

Slika 3. Poskusni odtis vrednotnice?

Jugoslovanska letalska zalepka

Izdaja AE1

Slika 4. Letalska zalepka AE1.

1. oktobra 1948 je izšla letalska zalepka (aerogram) z rdečim napisom KOVERAT – PISMO in vrednotnico z motivom letala nad tovarno, delavcem in delavko (*Slika 4*), enako kot pri predložku ovojnice. Zanjo uporabljam oznako AE1, podobno kot Stojsavljević (2002) in Michel (2003). Vrednotnica je v belem izseku podlage natisnjena v bakrotisku. Tudi podlaga v ofsetu z modrim valovitim uokvirjenim napisom "★ Ministarstvo pošta FNRJ ★" je povzeta po predložku ovojnice. Zalepka ima štiri zvezne črte za naslov. Vse tri zgornje črte merijo 92 mm, četrta, debelejša, je dolga 45 mm. Rob je natisnjen v »trobojnici«: modro, belo, rdeče. Na zadnji strani zgoraj levo ima rdeči napis »Šalje:«, se pravi »Pošilja:«. Letalska zalepka ima mere 140 x 102 mm, z eno do dvomilimetrskim odstopanjem. Odprta z zavihki (*Slika 5*) meri 214:290, odprta brez zavihkov pa 203:278 mm.

Vrednotnica ima nominalo 5 din, kar je bila tedaj osnovna tarifa za pošiljko teže do 20 g v tujino. Tarifa je stopila v veljavo 15. januarja 1946 in je veljala vse do

Slika 5. Odprta letalska zalepka AE1.

konca leta 1951. Letalski dodatek je bil različen za različne države in se je s časom seveda spreminjal, zato so zanj uporabljali dodatne znamke. Zalepko so prodajali po ceni, (verjetno za kak dinar) višji od nominale, vendar nisem zasledil podatkov o tem.

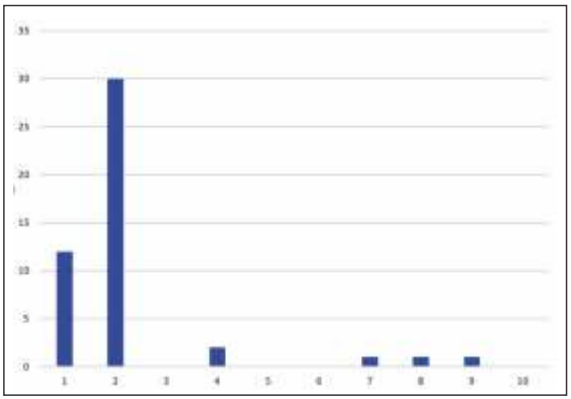
Po Stojsavljeviću ima vrednotnica naslednje barve: a) svetlo karmin; b) rjavo lila karmin; c) temno rjavo karmin. Ni podatkov, kdo je vrednotnico narisal in kdo graviral. Ker je dotedanje letalske znamke narisal Sreten Grujić in večino dotedanjih znamk tudi graviral, je zelo verjetno, da je avtor risbe in graviranja on sam.

V zbirki imam 56 letalskih zalepk, od katerih je 49 uporabljenih v poštnem prometu. Da je datum izida ovojnice AE1 res 1. oktober 1948, potrjujeta dve

Slika 6. Uslužnostno žigosana zalepka na dan izida.

Slika 7. Prvi meni znani datum uporabe letalske zalepke 5. 10. 1948.

uslužnostno žigosani letalski zalepki s tem datumom (*Slika 6*). V svojem arhivu sem kot najzgodnejši datum uporabe v poštnem prometu našel zalepko (*Slika 7*), poslano 5. oktobra 1948 iz Beograda v Zürich (Švica). Še eno kuverto imam s tem datumom, naslednja pa ima datum 8. oktober 1948. Vse tri so bile poslane iz Beograda. Od 49-ih uporabljenih jih je 12 potovalo leta 1948, 30 leta 1949, ostalih pet pa kasneje (*Slika 8*). Pri dveh datum v žigu ni razpoznaven. V prvem letu po izidu jih je bilo uporabljenih 40 (85%).



Slika 8. Prikaz uporabe letalske zalepke AE1 po letih (osebni arhiv). Horizontalna os: letniki (1=1948, 2=1949, ... 9=1956, 10=1957). Vertikalna os: število ovojnic.

Izdaja AE2

Stojsavljević (2001, 2002) navaja tudi drugo izdajo letalske zalepke z oznako AE2. Izšla naj bi 16. maja 1949 in se od izdaje AE1 razlikovala le po tem, da na prednji strani nima napisa KOVERAT – PISMO. V več kot dvajsetih letih zbiranja tega gradiva še nisem videl tega primerka in se mi je porodil dvom, če sploh obstaja. Med potovanimi primerki sem zasledil tudi take, ki bi lahko odgovarjali opisu AE2 (*Slika 9*), vendar se je ob podrobnejšemu pregledu izkazalo, da gre le za izdajo AE1 in da je napis prekrit z znamkami. Obstoj

Slika 9. Primerek AE1, le navidezno AE2.

izdaje AE2 bi torej potrdil le nerabljen primerek, oziroma potovani primerek brez dodatnega frankiranja ali z dodatnim frankiranjem, ki ne prekriva (popolnoma) osrednjega prostora med vrednotnico in napisom AVIONOM/PAR AVION. Ostaja vprašanje, od kod Stojsavljeviću datum 16. maj 1949. Hvaležen bom vsem, ki bi mi posredovali dokaz o obstoju zalepke AE2. Do tedaj je ne bom uvrščal med preverjene izdaje.

Jugoslovanske letalske ovojnice z motivom industrijske pokrajine

Skupne značilnosti izdanih letalskih ovojnic

Obstajajo štirje različni tipi letalskih ovojnic z motivom letala nad industrijsko pokrajino. Obravnaval bom tipe in ne izdaj, ker so na podlagi ovojnic, uporabljenih v prometu v mojem arhivu, datumi izdaj delno vprašljivi. Vsi tipi so si zelo podobni med seboj, vendar s tiskarskimi različnostmi, ki jih ločujejo. Tudi njihove skupne značilnosti tiska se od tiste na eseju, z izjemo vrednotnice, precej razlikujejo.

Rob je pri vseh tipih enak in sicer sosledje modrih, belih in rdečih (barve jugoslovanske zastave, »trikolora«) 'rombov'. Napis AVIONOM / PAR AVION v gornjem levem vogalu je v dveh vrsticah in rotiran za 45° glede na rob ovojnice. Uokvirjen je v pravokotnik, ki ima mere 33 x 11,5 mm. Vse je v negativu glede na podlago, se pravi v belem.

Naslovne črte so štiri kot pri predložku, vendar se razlikujejo, ker so namesto zveznih črt sestavljene iz malih rdečih pikic. Razpored je isti kot pri predložku, vendar se tretja vrsta razlikuje, saj je sestavljena iz dveh črt. Zgornja je sestavljena iz pikic kot ostale, spodnja pa je debela zvezna črta. Dolžina posameznih vrst pa ni pri vseh tipih enaka. Na reverzu imajo pri pravilno upognjeni in zaprti kuverti vsi deli modro natisnjeno podlago. Podlaga je lahko po Stojsavljeviću (2002) svetlo ali temnomodre barve. Podlaga in modri rombi so tiskani v ofsetu, sledil je tisk v rdeči barvi rombov in črtic (knjigotisk). Vrednotnica je bila tiskana v bakrotisku in sicer v dveh barvah, rdeči in rjavi.

Prvi tip letalske ovojnice

Prvi tip je ovojnica LOT1 (Letalska Ovojnica Tipa 1), ki jo Stojsavljević (2001) in Michel označujeta z LU1, Stojsavljević (2002) pa z AK1 (*Slika 10a*). Izšla naj bi 1. oktobra 1948. Mere ovojnice (152x98 mm) so tiste, ki so značilne za ta tip. Prva naslovna črtica je dolga 34 mm in ne 122 mm, kot je napisano v Stojsavljeviću (2001, 2002).

Slika 10a. Letalska ovojnica tip LOT1 - averz.

Pozicija ter mere vrednotnice in belega »okna«, v katerem je natisnjena, so iste kot pri predložku. Druga je dolga 122 mm, tretja in četrta pa 52,5 mm. Na reverzu je v zgornjem levem delu napis »Šalje:« dolg 9,5 mm in 7 mm od zgornjega ter 19 mm od levega notranjega roba »trikolore« (*Slika 10b*). Tiskana je na belem papirju.

Slika 10b. Letalska ovojnica tip LOT1 - reverz.

Barve vrednotnice so po Stojsavljeviću (2002): a) karmin rdeča; b) rjavo rdeča; c) rjavo karmin; d) temno vijolično karmin.

V svojem arhivu imam 26 ovojnic tipa LOT1, od katerih je 18 potovanih. 17 jih je potovalo leta 1949 in ena leta 1950. Najzgodnejši datum ima ovojnica na *Sliki 11*, poslana 21. januarja 1949 iz Sušine Džurdženovaca v Vzhodno Nemčijo. Naslednja je bila poslana dan kasneje iz Splita v ZDA. To je dobre tri mesece in pol po navedenem datumu izdaje. Do sedaj tudi nisem zasledil (uslužnosto) žigosane na prvi dan izdaje.

Slika 11. Potovana letalska ovojnica LOT1, datum 21. januar 1949.

Drugi tip letalske ovojnice

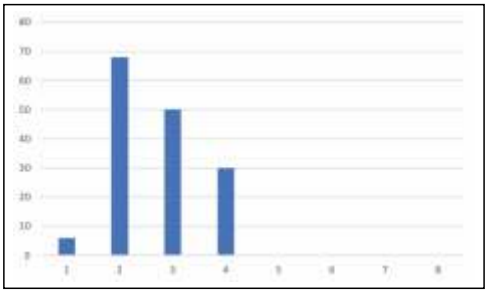
Naslednji tip je ovojnica LOT2, ki jo Stojsavljević (2001) in Michel označujeta z LU2-II, Stojsavljević (2002) pa z AK2-II (*Slika 12*). Na prvi pogled je povsem podobna ovojnici LOT1, vendar je rahlo večja z merami 155x100 mm (mere podlage 148x94 mm), a za malenkost manjšimi od mer predložka. Tudi naslovne črte so za malenkost daljše kot pri LOT1: prva meri 35 mm, druga 127 mm, tretja in četrta pa 54 mm. Tudi ta je tiskana na belem papirju.

Slika 12a. Letalska ovojnica tip LOT2 - averz.

Slika 12b. Letalska ovojnica tip LOT2 - reverz.

Barvi vrednotnice sta po Stojsavljeviću (2002): a) svetlo rdeča; b) karmin rdeča. Isti avtor navaja tudi, da obstaja varianta v vrednotnici (imenuje jo LO 2x), pri kateri je napis “Jugoslavija” v cirilici retuširan in debelejši. O tem drugič.

V svojem arhivu imam 193 ovojnic tipa LOT2, od katerih je 152 potovanih, 39 nerabljenih in 2 uslužnostno žigosani. 5 jih je potovalo leta 1948, 67 leta 1949, 50 leta 1950 in 30 leta 1951 (*Slika 13*). Najzgodnejši datum 29. oktober 1948 ima ovojnica (*Slika 14a*), uslužnostno žigosana v Beogradu. Najzgodnejši potovani ovojnici tega tipa sta bili poslani 11. novembra 1948 iz Beograda v ZDA (ena v *Sliki 14b*).



Slika 13. Prikaz uporabe letalske ovojnice LOT2 po letih (osebni arhiv). Horizontalna os: letniki (1=1948, 2=1949, ... 8=1955). Vertikalna os: število ovojnic.

Slika 14a. Letalska ovojnica tip LOT2. Uslužnostno žigosana, datum 29. oktober 1948.

Slika 14b. Letalska ovojnica tip LOT2, potovana 11. novembra 1948.

Tretji tip letalske ovojnice

Tretji tip je ovojnica LOT3, ki jo Stojsavljević (2001) in Michel označujeta z LU2-I, Stojsavljević (2002) pa z AK2-I. Njen averz je popolnoma enak kot tisti tipa LOT2 (*Slika 15a*). Razlika je na reverzu, kjer se nahaja debela modra črta v V obliki na zgornjem delu spodnjega zavihka (*Slika 15b*).

Slika 15a. Letalska ovojnica tip LOT3, svetlomodra podlaga.

Slika 15b. Letalska ovojnica tip LOT3 - reverz z modro črto V oblike.

Po Stojsavljeviću (2002) je barva vrednotnice edinole karmin rdeča.

V svojem arhivu imam le 10 ovojnic tipa LOT3, od katerih je 7 potovanih in 3 nerabljene. Nimam uslužnostno žigosanih. To pomeni, da je ta tip ovojnice precej redek. Le ena od njih je potovala leta 1953 (*Slika 16*), in sicer 28. decembra,

ki je meni najzgodnejši znani datum. Ostalih šest je potovalo leta 1954.

Slika 16a. Letalska ovojnica tip LOT3, temnomodra podlaga. Najzgodnejši datum iz mojega arhiva: 28. december 1953, averz.

Slika 16b. Letalska ovojnica tip LOT3, temnomodra podlaga, reverz z modro črto V oblike.

Ena možnost je, da so bile ovojnice tipa LOT3 tiskane konec leta 1953 in sicer za potrebe izdaje Cone B Svobodnega tržaškega ozemlja – STO (Suhadolc, 2020a). S 1. januarjem 1953 se je namreč povečala osnovna poštnina za pismo v tujino z 28 na 30 din. Ker so letalske ovojnice s pretiskom 28 din v Coni B STO uvedli 20. marca 1952 v nakladi 2000 kosov (velika večina verjetno prodana tujim trgovcem), a so jih imeli še na zalogi, se potreba po novem letalskem ovitku s pretiskom 30 din ni pojavila do konca leta 1953. Tedaj so verjetno naročili PTT Jugoslavije, naj jim pošlje dodatne letalske ovitke za pretisk. NN (1954) piše, da je ovojnica (tipa LO4-II, glej Suhadolc, 2020b) z vrednotnico Triglava izšla 30. januarja 1954 in da naklada ni znana, vendar da je zelo majhna. O vrednotnici z motivom industrijske pokrajine in pretiskom 30 din pa ni poročila. Vsekakor so vse ovojnice s to vrednotnico, ki so jih pretiskali, tipa LOT3. Ker je bila naklada majhna, je druga možnost ta, da so te dopisnice imeli na zalogi (morda izločene zaradi 'neprimerne' debele V črte na zavihku?) in so jih poslali v Cono B STO. Vsekakor je pri tem nekaj ovojnic še ostalo in so bile uporabljene v Jugoslaviji.

Četrti tip letalske ovojnice

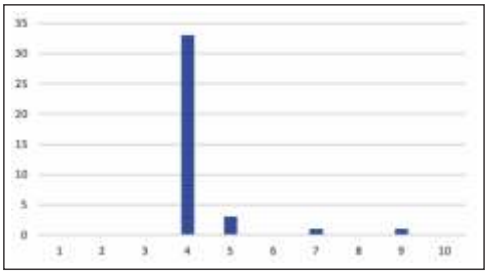
Četrti in zadnji tip je ovojnica LOT4, ki jo Stojsavljević (2001) in Michel označujeta z LU3, Stojsavljević (2002) pa z AK3. Njen averz je popolnoma enak kot tisti tipa LOT2 (*Slika 17a*). Razlika je le na reverzu, saj pri tem tipu manjka rdeči napis »Šalje:« (*Slika 17b*).

Slika 17a. Letalska ovojnica tip LOT4, svetlomodra podlaga, averz.

Slika 17b. Letalska ovojnica tip LOT4, reverz brez napisa »Šalje:«.

Po Stojsavljeviću (2002) ima ta tip največ variant barve vrednotnice: rdeča (nianse), roza (nianse), karmin, vijoličnokarmin, vijoličnorjava. Razen uporabe belega papirja obstajajo tudi primerki na modrikastem papirju.

V svojem arhivu imam 44 ovojnic tipa LOT4, od katerih je 38 potovanih, 5 nerabljenih in ena uslužnostno žigosana. Potovalo jih je 33 leta 1951, 3 leta 1952 in po ena leta 1954 in 1956 (*Slika 18*). Uslužnostno žigosana s priložnostnim žigom je iz leta 1955. V mojem arhivu je najzgodnejši znani datum 17. januar 1951 (*Slika 19*).



Slika 18. Prikaz uporabe letalske ovojnice LOT4 po letih (osebni arhiv). Horizontalna os: letniki (1=1948, 2=1949, ... 10=1957). Vertikalna os: število ovojnic.

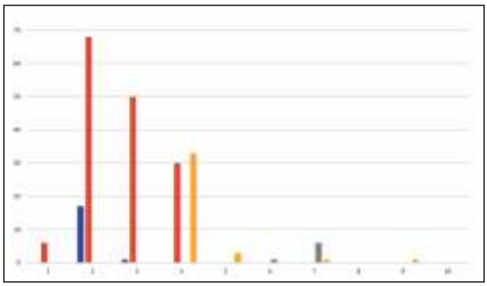
Slika 19a. Letalska ovojnica tip LOT4, temnomodra podlaga na modrikastem papirju. Najzgodnejši datum iz mojega arhiva: 17. januar 1951.

Slika 19b (glejte desni stolpec zgoraj). Letalska ovojnica tip LOT4, temnomodra podlaga na modrikastem papirju. Reverz brez napisa »Šalje«.

Slika 19b.

Zaključki

Če ostaja pri letalski zalepki edino odprto vprašanje obstoj izdaje AE2, se pri letalskih ovojnicah poraja precej vprašanj, ki še nimajo zaključnega odgovora.



Slika 20. Proporčna uporaba po letnikih štirih tipov potovanih letalskih ovojnic z motivom Letalo nad industrijsko pokrajino. Modra: LOT1. Oranžna: LOT2. Siva: LOT3. Rumena: LOT4. Horizontalna os: letniki (1=1948, 2=1949, ... 10=1957). Vertikalna os: število ovojnic.

Prvo vprašanje zadeva sosledje izdaj ovojnic oziroma določitev datuma njihove izdaje. Če pregledamo razširjenost štirih tipov ovojnic po letnikih uporabe, ob predpostavi seveda, da je moj arhiv vsaj delno reprezentativen vzorec celotne populacije potovanih ovojnic, takoj nedvomno ugotovimo naslednje (*Slika 20*). Prva se je uporabljala ovojnica LOT2 (edina v letu 1948), ki je bila tudi najbolj uporabljen tip. Njena uporaba obsega prva štiri leta. V letu 1949 se ji je pridružila ovojnica LOT1, ki je bila takorekoč v uporabi le tisto leto. Leta 1951 se pojavi ovojnica LOT4, skoraj izključno v uporabi le tisto leto. Zadnja se

pojavi konec leta 1953 ovojnica LOT3, v zelo omejenem številu.

Lahko tako ugotovimo naslednje. Ni dokazano, da sta ovojnici LOT3 in LOT2 del iste izdaje, kot piše Stojsavljević (2001, 2002) in verjetno po njem povzema Michel (2003), saj so leta njihovih uporab povsem različna. Tudi datum izdaje ovojnice LOT1 ni povsem dokazan, saj je menda v letu 1948 edino razširjena LOT2. Ovojnica LOT 4 se pojavi po LOT1 in LOT2. V naslednji tabeli obnavljam njihove datume 'izdaj'.

Tip	Oznaka Michel	Datum izdaje
LOT2	Michel LU2-II	≤ 29.10.1948
LOT1	Michel LU1	≤ 21.01.1949
LOT4	Michel LU3	≤ 17.01.1951
LOT3	Michel LU2-I	≤ 28.12.1953

Jugoslovanske celine so tiskale različne tiskarne, kot ugotavlja sam Stojsavljević (2002). Če ima za dopisnice in kuverte izčrpen seznam, pa za letalsko zalepko in letalske ovojnice podatkov ne navaja. Zato menim, da je možna naslednja razlaga. Kot prva se je oktobra 1948 (ali datum sovpada z izdajo letalske zalepke, ni povsem gotovo) pojavila ovojnica LOT2. Najverjetneje jo je tiskala tiskarna »Markarnica« v Beogradu, ki je v tistih letih tiskala tudi ostale dopisnice in ovojnice. Sledila ji je ovojnica LOT1 manjšega formata. Datum njene 'izdaje' ni gotov, najkasneje januarja 1949. Ker je rahlo manjšega formata je možno, da jo je tiskala kaka druga tiskarna in jo dala z zamudo v obtok. Tudi ovojnico LOT4 bi lahko bila tiskala druga tiskarna, ali pa jo je spet »Markarnica« v 'dodatnem' tisku, pri katerem je izostal napis »Šalje:« na reverzu. In nazadnje ovojnica LOT3: ker je precej redka in se je pojavila najkasneje od vseh in še to v izredno redkem številu, bi lahko bila preostanek količine, ki je bila namenoma tiskana (ali morda stari 'škart' tiskarne »Markarnica«) za potrebe Cone B STO, in je prišla v obtok tudi v Jugoslaviji.

Razlikujemo torej štiri tipe letalskih ovojnic z motivom *Letala nad industrijsko pokrajino*, saj so v obtok, kot kaže, prišli v precej različnih obdobjih. Velika večina teh ovojnic je bila uporabljena od oktobra 1948 do konca decembra 1951.

Zelo bom hvaležen vsem, ki mi bodo s svojimi podatki in skeni pomagali, da še dodatno raziščemo to zanimivo področje poštnih celin, posebno kar se tiče njihove prve znane uporabe.

Literatura

Michel, 2003. Ganzsachen-Katalog Europa West 2003/04, Schwaneberger Verlag, München. ISBN 3 87858638 8.

NN, 1954. Novi ovitek za zračno pošto VUJNA-STT. Nova filatelija, 2, 57.

Stojsavljević D., 2001. Ganzsachen Jugoslawiens - Handbuch. Herausgeber: ARGE Jugoslawien und Nachfolgestaaten e. V. Im Bund Deutscher Philatelisten (BDPh), 225 strani.

Stojsavljević D., 2002. Katalog cjelina Jugoslavije. Tisk Studio Filatelije, Beograd, 281 strani.

Suhadolc P., 2020a. Pretiski jugoslovanskih letalskih ovojnic v Coni B Svobodnega tržaškega ozemlja. Nova filatelija, 2, 4-11.

Suhadolc P., 2020b. Yugoslav Airmail Envelopes with the Mount Triglav Design. FIP Postal Stationery Commission, Newsletter July 2020, 10-19.

Suhadolc P., 2021. Osebni arhiv.

suhadolcpeter@gmail.com

Veselko Guštin

Poštne poti na Slovenskem skozi stoletja

Že od nekdaj so preko našega ozemlja vodile različne poti, po katerih so nekateri potovali, drugi so prevažali tovor, tretji so prenašali različna sporočila ...

Rimsko obdobje. Ozemlje današnje Slovenije je bilo že v davnini prepleteno z raznimi poštnimi potmi. Razvoj Rima iz majhnega mesta-države v obsežno cesarstvo, ki je zajelo večino Sredozemskih držav in znanega sveta, je s seboj prinesel potrebo po zanesljivi in hitri komunikaciji z guvernerji oddaljenih provinc. To potrebo je zadovoljil *»cursus publicus« (Slika 1.)*, najrazvitejši poštni sistem antičnega sveta. Relejne (relé so Francozi imenovali postaje, kjer so poštnim kočijam menjavali konje) postaje *»cursus publicus«,* vzpostavljene v primernih intervalih po velikih cestah cesarstva, so bile sestavni del njegovega zapletenega vojaškega in upravnega sistema. Hitrosti, s katero so lahko glasniki potovali v času vrhunca uprave, trdijo, da bi lahko čez dan in noč premagali več kot 270 kilometrov. Vzdrževanje *»cursus publicus«* je zahtevalo visoko stopnjo organiziranosti. Obstajal je inšpekcijski sistem za nadzor njegovega delovanja in preprečevanje zlorab za zasebne namene. Že samo ime pove, da so vse zveze potekale iz Rima na razne strani cesarstva. Preko slovenskega ozemlja je potekala pot od Ogleja do Ljubljane (Emona), mimo Sv. Križa pri Ajdovščini (Fluvio Frigido), čez Hrušico v Trnovskem gozdu (Alpe Julia). Pa mimo Logatca (Mansio Longatico), Vrhnike (Nauportus) do Ljubljane (Emone) in dalje proti Celju (Celeia), Ptuju (Petovium) in naprej proti vzhodu. V Ljubljani se je pot odcepila proti Sisku (Siscia) in dalje proti podonavskim provincam. Iz Ogleja je šla pot proti Pulju, mimo Trsta (Tergenste), Pirana (Piranum), Kopra (Capris), Umaga (Humagum), Buzeta (Pinguente), Poreča (Parentium) do Pulja (Pietas Julia). Žal se iz tega obdobja niso ohranila nobena pisma, sicer pa so bila sporočila namenjena izključno komunikaciji oblasti in ne privatni uporabi (glej [1]). Kakšna so bila poštna in osebna prevozna sredstva? Imeli so več vrst voz. Heda je bil najbolj prikladen voz za potovanje po rimskih cestah. Uporabljali so dvo- in štirikolesne vozove.

Slika 1: »cursus publicus«.

Beneško obdobje. Beneška republika je imela zelo razvito diplomatsko in trgovsko dejavnost po celem starem svetu. Že v 14. stoletju so imeli organizirano centralno poštno službo, ki jo je vodilo Društvo beneških kurirjev *(Compagnia dei Corrieri Veneti*). Mnogo njihovih poti pa je vodilo ravno skozi naše kraje. Čeprav so bile Benetke velika pomorska sila, je večina poti potekala po kopnem. Od Benetk do Trsta po kopnem, mimo Trevisa, Palmanove, Ogleja, Gorice do

Trsta. Za Istro in Dalmacijo je bila poštna postaja v Kopru *(Capo d' Istria),* ki je bil del Beneške republike. Tu so se tudi zbirale poštne pošiljke in nadaljevale pot po morju ali kopnem. Seveda je imela Beneška republika tudi močne povezave z Dunajem, zato je bila še kako aktivna pot od Gorice preko Hrušice, Logatca, Ljubljane, Celja ter naprej proti Mariboru, Dunaju in Baltiku *(jantarska pot).* Uporabljali so iste poti kot tudi že Rimljani. Tudi Dubrovniška republika je koristila povezave preko slovenskega ozemlja. Ena možnost je bila po kopnem z Dunaja čez prelaz Ljubelj do Trsta in naprej do Ancone ali Neaplja in po morju do Dubrovnika. Poznana pa je bila tudi pot preko Reke do Postojne, Ljubljane, Ljubelja in naprej do Celovca, od tu pa ali na sever Evrope v nemška mesta ali naprej na Dunaj. Še eno pomembno mesto je bilo potrebno povezati s pošto in sicer Bizanc ali Carigrad. Benečani so zopet koristili Dubrovniško republiko in njene kurirje proti Bizancu. Avstrijci pa pot po kopnem do Trsta ali Reke, pa po morju do Dubrovnika, od tu pa po kopnem do Carigrada.

Slika 2: Slika 1. Dubrovniški galjun, XVI. stoletje.

Beneško poštno službo sta zaznamovala tako rodbina *Spaar* kot *Thurn und Taxis (Slika 3.)*. Pa še nekaj ne smemo prezreti. Pomembna obmorska mesta, tako Benetke kot Dubrovnik, so bila neprestano v vojnah z drugimi mesti.

Slika 3: Thurn und Taxis.

Zato so poštne poti dostikrat raje sledile prijateljskim koridorjem kot najkrajši možni povezavi.

Valvazorjevo obdobje. V svojem delu [2] je Valvasor opisal tudi delovanje pošt: na Kranjskem, Dolenjskem in … Tako na primer piše v poglavju *Pošta na Dolenjskem*: Na glavno pošto v Ljubljano prihaja redna pošta z Dunaja vsak četrtek. Še istega dne nadaljuje pot proti Vrhniki, Gorici in Benetkam. Že leta 1573 je nadvojvoda Karel ustanovil redno poštno zvezo iz Gradca v Ljubljano, leta 1588 pa še redno pošto s konjem skozi Goriško grofijo pa do Benetk. Iz Benetk prihaja pošta vsak delavnik v Ljubljano in nadaljuje proti Podpeči, pa Gradcu in Dunaju. V Ljubljano prihaja tudi vsak dan pošta iz Karlovca in odhaja vsak petek v Višnjo Goro (druga Pošta), nato dalje v Trebnje (tretja Pošta), Novo mesto, Metliko (pošta Srednje Kranjske) in Karlovac. Iz Celovca in z Reke in drugih

Slika 4: Vozovi in kočije so vozili po naših cestah od rimskih časov pa tja do 2. svetovne vojne.

krajev gredo le redni sli. Za poštne hiše na Notranjskem piše: Prva pošta iz Ljubljane je na Vrhniki. Navadno vozi po Ljubljanici, redko s konji po suhem. Druga pošta je na Hrušici, ki stoji sredi gozda. In popotnike tu najlepše postrežejo s hrano in pijačo. Od tu se nadaljuje proti Sv. Križu in Gorici do Benetk (podobno kot rimski *»cursus publicus«.* Drugi krak je šel od Ljubljane, Vrhnike, Logatca, Planine, Postojne, Razdrtega v Trst. Tretja poštna smer je bila Ljubljana–Reka (Vrhnika, Logatec, Planina, Sv. Peter na Krasu

(danes Pivka), Trnovo, Jelšane, Klana in Reka). Leta 1795 se je ta pot spremenila in sicer Ljubljana–Postojna–Zagorje na Krasu–Lipa–Reka. Z Reke je šla še ena pot v Trst preko Lipe in Materije. Iz Ljubljane je šla pot tudi čez Ljubelj v Celovec in naprej v severnonemške kraje.

Seveda vsa ta poštna razvejanost ni bila zaradi potreb slovenskega življa, ampak predvsem zaradi potreb tranzitnega prometa: iz Moskve, Dunaja ali Budimpešte v Benetke in naprej v Rim. Iz severnonemških mest in pokrajin v Carigrad, Kairo, Jeruzalem. Z odkritjem novega sveta se je pokazala potreba tudi s potmi do raznih pomorskih pristanišč tako v Franciji, severni Nemčiji, Italiji kot Angliji proti Ameriki, Afriki, Avstraliji ali Aziji.

Železniške povezave. Železniška proga Dunaj–Trst (1857) je bila prva železniška povezava med slovenskimi mesti, ki je prav gotovo močno spremenila poštne tokove. Le-ti so po večini do tedaj potekali po cestah, dostikrat še iz rimskih časov. A kot vidimo, je še vedno je prevladovala pot iz vzhoda na zahod: z Dunaja–Maribora–Ljubljane v Trst in naprej v Benetke. Ali pa Moskva–Budimpešta-Pragersko–Ljubljana–Trst. Seveda so poti šle tudi s severa na jug: Celovec–Ljubljana–Novo mesto–Zagreb –Osijek–Beograd–Carigrad. Pa Reka–Postojna–Ljubljana, od tu pa proti Celovcu in naprej proti severnim nemškim mestom ali pa vzhodu.

Slika 5. Lokomotiva z gorenjske proge je vozila od Ljubljane do Jesenic.

Od 1841 pa do 1991 smo zgradili sledeče proge:

Obdobje 1841–1858:

Dunaj–Gradec–Maribor–Pragersko–Celje–Zidani most–Ljubljana–Pivka–Nabrežina–Trst.

Obdobje 1858–1868:
Beljak–Celovec–Pliberk–Dravograd–Maribor; Pragersko–Čakovec–Kotoriba–Budimpešta; Zidani most–Zagreb–Sisak oz. Karlovac; Nabrežina–Tržič/Molfancone–Gorica–Krmin– Videm/Udine–Casarsa.

Obdobje 1868–1876:
Divača–Lupoglav–Kanfanar–(Rovinj)–Pula/Pulj; Pivka–Reka–(Ogulin–Karlovac–Zagreb); Ljubljana–Kranj–Jesenice–Trbiž/Tarvisio–Beljak; Beljak–Šentvid (St. Veit); Beljak–Spittal–Fortezza/Franzenfeste; Krmin/Cormons–Videm/Udine (odcep proti Mestre)–Gumin/Gemona–Hudica/Carnia.

Obdobje 1876–1900:
Hrpelje–Kozina–Trst; Ljubljana–Kamnik; Ljubljana–Kočevje oz. Novo mesto–Straža; Celje–Šoštanj–Velenje; Radgona–Ljutomer; Poljčane–Konjice.

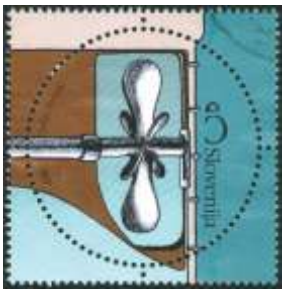
Obdobje 1900–1918:
Gorica–Prvačina–Ajdovščina; Trst–Opčine–Prvačina–Gorica; Kranj–Tržič; Ljubljana–Kamnik; Trebnje–Krmelj; Novo mesto–Bubnjarc–Karlovac; Grobelno–Rogatec; Murska Sobota–Hodoš; Celovec–Podrožca–Jesenice–Bohinjska Bistrica–Gorica.

To progo poznamo pod imenom *Bohinjska železniška proga*, 144 kilometrov dolg del od sicer 717 kilometrov dolge železniške povezave Praga–Jesenice–Gorica–Trst. Zgrajena je bila med letoma 1900 in 1906 kot povezava srednje Evrope z Jadranskim morjem. Prve zamisli o tej železniški

povezavi datirajo v sedemdeseta leta devetnajstega stoletja. Poseben konzorcij, ki so ga ustanovili v Ljubljani, v tedanji kranjski trgovinski in obrtni zbornici, je namreč leta 1872 pripravil spomenico, v kateri so opozorili, *»da je ozemlje nekdanjega Ilirskega kraljestva«* – slednje naj bi obsegalo največji del današnje Slovenije, pa tudi del tedaj še pretežno s Slovenci naseljenega današnjega zamejstva – *»po dograditvi Južne železnice (Dunaj–Trst, leta 1857) ostalo brez železniških povezav«*.

Obdobje 1918–1945: Sevnica–Tržišče; Laze–Črnuče–Vižmarje; Ormož –Ljutomer–Murska Sobota–Hodoš; Rogatec–Zabok.

Obdobje 1945–1991: Prešnica–Koper; Sežana–Dutovlje; Stranje–Podčetrtek–Kumrovec–Savski Marof; se pa v povojnem času ukine precej zgoraj navedenih prog.



Slika 6. Ressljev ladijski vijak.

Ladijski prevozi: Od Beneške (in pozneje Dubrovniške) republike so potekale ladijske povezave tako lokalno kot globalno (preko svetovnih morij in oceanov). Z razvojem motornih ladij in predvsem Tržaškega Lloyda so iz Trsta potekale vse pomembne ladijske povezave tako ob Istrski obali in Dalmaciji, kot po Mediteranu in oceanih. Vedimo, da je bil Trst največje avstrijsko civilno pristanišče. Po 1. svetovni vojni so Italijani v glavnem oskrbovali poti od Trsta oziroma Reke in vzhodni Jadranski obali (Šibenik, Zadar, Kotor, Budva) do Grčije (Krf).

Josef Ressel je bil rojen v Chrudimu na Češkem. Kot gozdarski inženir v vladni službi je delal v Motovunu (Istra), nato v Kostanjevici ob Krki. Tu je prvič preizkusil ladijski vijak na ladijskem modelu. Leta 1821 je bil premeščen v Trst, takrat največje avstrijsko pristanišče. Ladijski vijak je patentiral leta 1827 in ga 4. avgusta 1828 prvič preizkusil na ladjici Civetta. Leta 1829 je Civetta na poskusni plovbi v tržaškem pristanišču dosegla hitrost 6 vozlov, preden je razneslo parni stroj. Policija je Resslu zaradi te nesreče prepovedala nadaljne poskuse. Ladijski vijak je kasneje izpopolnil švedski inženir John Ericsson in leta 1839 je sledila prva čezatlantska plovba s propelerskim pogonom.

Avtomobilski prevozi

Proti koncu 19. stoletja so se tu in tam po svetu začela pojavljati prva motorna vozila, ki jih je bilo še dolga leta potem tudi v mestih zlahka prešteti na prste ene same roke. Najboljše ceste so bile le malo boljši kolovozi za poštne kočije. Vozila na motor z notranjim izgorevanjem goriv fosilnega izvora so bila dolga leta dobesedno osovražena, le paglavci so tekali za njimi in se navduševali nad hrupom, prahom in smradom, ki so ga povzročala. Kmetje so jim v jezi ob poljskih cestah nastavljali vse mogoče ovire, da bi se jih znebili, ker so vozila

Slika 7. Podobna dva poštna avtobusa sta vozila po Tolminskem že leta 1911, predvsem iz razloga, ker so bile najbližje železniške postaje Most na Soči (Sv. Lucija), Podbrdo ali Gorica.

dvigovala prah, ki se je posedal na vrtnine, hrup pa jim je plašil živino (podobno kot že prej prva železnica).

Letalski prevozi

Prvi polet iz Ljubljane v Zagreb z letalom z letališča v Ljubljani (tam kjer je danes BTC in Letališka cesta) se je zgodil 21. avgusta 1933 ob odprtju letališča. Ob tej priliki so se prepeljala tudi mnoga (filatelistična) pisma, ki so bila opremljena s posebnim modrim trikotnim žigom.

Slika 8. Prvo letalo na Slovenskem je izdelal Edvard Rusjan. Kar nekaj let je minilo, da smo dobili prvo letalsko poštno povezavo Ljubljana–Zagreb.

A to ni bil prvi letalski prevoz pošte z naših tal. Italijanski hidroplan CANT 10 je lahko poleg dveh članov posadke (pilot in inženir, ki ga je včasih zamenjal drugi pilot) prevažal še štiri potnike in 50 kilogramov pošte. 28. marca 1926 je bil izveden poskusni let s pošto, časopisi in prvimi potniki – nekaterimi novinarji. Kot smo že omenili, je bilo uradno odprtje 1. aprila. Izvedla sta jo dva hidroplana, ki sta hkrati odletela iz Portoroža in Torina. Za prvega so načrtovali postanke v Trstu, Benetkah in v Pavii, za drugega pa v obratni smeri. V Torinu so letala vzletela z reke Pad. Odhod hidroplanov, ki bi se moral zgoditi iz Trsta, se je tisti dan zaradi močne burje preselil v bližnji Portoroški zaliv.

Pred ustanovitvijo UPU se je moral vsak par držav, ki sta izmenjevali pošto, med seboj pogajati o poštni pogodbi. Če ni bilo pogodbe, ki bi omogočala neposredno dostavo pisem, je bilo pošto treba pošiljati skozi posredniško državo. Poštni dogovori so bili zapleteni in so se prekrivali. Leta 1853 so ZDA sklenile poštno pogodbo s Prusijo, vendar so nekatere države v južni Nemčiji pošiljale svojo pošto v ZDA npr. preko Francije. Ker med ZDA in Francijo ni bilo poštne pogodbe, je morala pošta potovati na britanski ali belgijski ladji. Američani so pozneje dogovor sklenili v poštni pogodbi z Bremnom, ki je zajemala tudi avstro-nemško poštno zvezo.

Slika 9.

Pismo (*Slika 9.)* iz Sežane/Sessana 22. junija 1854 preko Trsta/Trieste (23. 6.), Avstrija, in Genove (26. 6. 1854) v Turin, oba kraja sta bila del Kraljevine Sardinije, s plačano poštnino do »meje« (poštnina do 20 avstrijskih milj) znaša 9 kr. oziroma 45 Cent + 20 Cent (interna poštnina v Sardiniji: Genova–Turin) = 65 Cent skupaj ali 6 ½ decimov. A.3. žig avstrijskega vstopa v Kraljevino Sardinijo. Po žigu »Genova Arrivo« sklepamo, da je potovalo z ladjo iz Trsta. Možna pa je tudi pot do Benetk in naprej s poštno kočijo do Genove in končno do Turina!

Pogajanja o poštnih pogodbah so se vlekla leta. ZDA so leta 1852 pripravile osnutek poštne pogodbe s Francijo, vendar se državi nista strinjali glede tega, kako deliti celinsko poštnino. Pogodba je bila podpisana šele leta 1857, a je lahko

kadar koli prenehala veljati. Elihu Washburne, novi ameriški minister v Franciji, je leta 1869 prispel v Pariz, da bi našel *"poseben protokol – brez poštnih dogovorov med dvema državama, povezanima s toliko poslovnimi in socialnimi odnosi."* Po Napoleonu III., ki je bil poražen v bitki pri Sedanu, so ZDA postale prva država, ki je priznala tretjo francosko republiko, dogodek, ki je pripeljal na ulice tisoče Parižanov, ki so vzklikali *"Vive l'Amérique."* Vendar takšna čustva niso odprla poti za poštno pogodbo. ZDA in Francija sta si julija 1874 končno izmenjali ratifikacije poštne pogodbe, le tri mesece preden je *Svetovna poštna zveza* pogodbo naredila nepotrebno. Razburjeni Washburne se je pritožil: *"Na svetu ni države, s katero bi bilo težje sklepati pogodbe, kot Francija."*

Slika 10.

Priporočeno (*Slika 10.)* pismo (modri križ in št. 1306) iz Hadim Keuy 3. 5. 1918 (Carigad/Konstantinopel) za Ljubljano /Laibach, Avstrija, s plačano poštnino 20 Para (karmin) in 2 x 1 Piaster (modro-vijolična) izdaje za Otomansko cesarstvo iz leta 1917. Prisotni sta zalepki in žiga tako cenzure v Carigradu kot one na Dunaju. Pismo je potovalo z vlakom iz Carigrada do Dunaja.

Svetovna poštna zveza, UPU: Soočene s takšnimi težavami pri izmenjavi pošte z Evropo so ZDA že prevzele vodilno vlogo pri pozivanju k izboljšanju mednarodne ureditve pošte. Ameriški generalni direktor Montgomery Blair je leta 1863 pozval k mednarodnemu poštnemu kongresu. Na srečanju v Parizu so delegati postavili nekatera splošna načela za poštno sodelovanje, vendar se niso uspeli dogovoriti.

Slika 11.

Pismo iz Komna 14. 4. 1922 za Carigrad (*Slika 11.).* Na pismu je označeno, da naj bi potovalo z ladjo/piroscafo »Bucovina« v lasti Lloyda iz Trsta/Lloyd Triestino. Pismo je 20. 4. 1922 prispelo v Carigrad na italijanski poštni urad (Costantinopoli – Poste Italiane). Označena je porto poštnina T 0,45 za premalo plačano poštnino, ki bi morala biti 80 Cent.

Slika 12.

Priporočeno pismo (*Slika 12.*) iz Sliema (Malta) v Tomaj, 1943. Poštnina je bila

plačana za celotno pot 5,5 penijev: 2,5 p. za pismo in 3 za priporočnino. Zanimiva je pot, kako je pismo potovalo. Čeprav bi pričakovali, da bo šlo po morju do Trsta, pa ni bilo tako. Z ladjo je prispelo v Siracuso in od tu z ambulanco v Messino (17. 1. 1934). Zatem iz Rima v Firence, iz Bologne v Benetke in končno iz Trsta v Podbrdo, kjer so ga v Dutovljah prestregli za Tomaj (19. 1. 1934).

Nemška zmaga v francosko-pruski vojni je odpravila ovire za poštno zvezo. Po porazu Napoleona III. leta 1870 so se Severnonemška konfederacija in južnonemške države združile v nemško cesarstvo. Nemški Reichspost je za novo državo vzpostavil enoten niz poštnin in predpisov, vendar se je enotnost končala na nemški meji. Za pošiljanje pisma iz Berlina v New York so bile potrebne različne poštnine, odvisno od tega, katera ladja je pismo prepeljala čez Atlantski ocean. Za uvedbo reda v sistemu mednarodne pošte je nemški generalni direktor Heinrich von Stephan leta 1874 pozval k ponovnemu mednarodnemu poštnemu kongresu.

Na srečanju v Bernu v Švici so se delegati strinjali z vsemi von Stephanovimi predlogi. Bernska pogodba je bila podpisana 9. oktobra 1874, s katero je bila ustanovljena tako imenovana Svetovna poštna zveza, UPU *(Universal Postal Union)*. Zato rečemo, da je Heinrich von Stephan, nemški generalni direktor, ustanovitelj Svetovne poštne zveze.

Slika 13. Heinrich von Stephan.

Svetovna poštna zveza (UPU), ki je imela sedež v švicarski prestolnici Bern, je druga najstarejša mednarodna organizacija na svetu. UPU je s 192 državami članicami glavni forum za sodelovanje med akterji poštnega sektorja. Pomaga zagotoviti resnično univerzalno mrežo sodobnih izdelkov in storitev.

Pogodba je določala:

- Morala bi obstajati enotna pavšalna cena za pošiljanje pisem kjer koli po svetu;

- Poštne oblasti bi morale enako obravnavati tujo in domačo pošto;

- Vsaka država mora obdržati ves denar, ki ga je zbrala za mednarodno poštnino.

Pomemben rezultat *Pogodbe* je bil, da ni bilo treba več lepiti poštnih znamk držav, skozi katere je pošiljka šla v tranzitu. UPU določa, da se žigi/znamke držav članic sprejemajo po celotni mednarodni poti. Na ta način je organizacija opravljala svetovalno, posredniško in povezovalno vlogo ter po potrebi nudi tehnično pomoč. Določala je pravila za mednarodno izmenjavo pošte in dajala priporočila za spodbujanje rasti obsega pošte, paketov in finančnih storitev ter izboljšanje kakovosti storitev za stranke.

Literatura:

1. Fran Jurišević, S pošto skozi preteklost Slovenskega primorja in Istre, Koper 1981;
2. Janez Vajkard Valvasor, Slava Vojvodine Kranjske, Mladinska knjiga, 2018.

veselko.gustin@gmail.com

Peter Suhadolc

Viktor Zupančič (Suppantschitsch) – Oče filatelije

Četrtega marca 2021 se je na letnem zboru sestal odbor za izvolitev novih podpisnikov Roll of Distinguished Philatelists (Listina zaslužnih filatelistov). Soglasno so odločili, da bodo za podpis Listine povabljeni naslednji filatelisti: Dénes Czirók (Madžarska), Seija-Riitta Laakso (Finska), José Ramón Moreno (Španija), Henrik Mouritsen (Danska) in Randolph Neil (ZDA).

Vsi štirje Evropejci so dobro poznani v krogu tistih, ki zahajamo na mednarodne razstave. Pri nas sta posebej znana Moreno, ki je bil do pred kratkim predsednik FEPA in Czirók, FIP sodnik poštne zgodovine, ki sta bila tudi na Alpe Jadran razstavi SLOVENIJA 2019 v Kamniku. Čestitke vsem povabljenim podpisnikom tudi v imenu FZS!

Povabilo na podpis *Listine* je najvišje in najbolj prestižno od vseh priznanj v filateliji. Z vabilom se posamezniku prizna njegove dosežke, raziskovanje, publiciranje in službo na različnih področjih filatelije (ABPS, 2021). Listino so ustanovili leta 1921 in prvi podpisnik je bil kralj Jurij V. Zato bo letošnje slavnostno podpisovanje potekalo v kraju Harrogate, kjer je potekalo tudi leta 1921. Na vrsti bo 24. septembra 2021 v Crown Plaza Hotel, Harrogate, med Filatelističnim kongresom Velike Britanije. Slavje bo odprto za vse. Novi podpisniki se bodo pridružili trenutnim 85 iz 25 držav šestih kontinentov.

Za nas pa je posebno razveseljivo naslednje. Listina je namreč zasnovana tako, da vsebuje tudi imena 42-ih »Očetov filatelije«. To so izjemni filatelisti, ki bi jih povabili, da *Listino* podpišejo, ko bi bili tedaj živi. *Listina* je bila ustanovljena po koncu prve svetovne vojne, ko je v Veliki Britaniji vladalo močno protinemško vzdušje. Nemški svet je bil filatelistično izredno močan s kopico izvrstnih filatelistov, pa vendar zaradi teh razlogov nobeno ime iz nemškega in avstrijskega sveta ni bil vpisano v trakove *Listine*, ki obdajajo stranske stebre *(Slika 1)*. Na dnu *Listine* je bilo sicer še prostora za šest imen in v petdesetih letih prejšnjega stoletja so tja dodali štiri imena.

Slika 1. Prva stran Listine zaslužnih filatelistov.

Ob stoletnici prvega podpisa *Listine* so se člani odbora za izvolitev odločili, da popravijo zgodovinsko krivico in da vnesejo v prazna prostora imeni iz Nemčije in Avstrije. Ime iz Nemčije je Otto Carl Alfred Moschkau (1848-1912), ki je bil med drugim verjetno prvi nemški razstavljavec, urednik *Illustriertes Briefmarken-Journal* in organizator prve filatelistične razstave na Dunaju leta 1881.

Slika 2. Viktor Zupančič

Iz Avstrije, točneje Avstroogrskega cesarstva, pa so za »očeta filatelije« izbrali našega Viktorja Zupančiča *(Slika 2)!* Kot je pred leti zapisal Ernst Bernardini (2013) v Novi filateliji, se je Viktor rodil 31. oktobra 1838 v Ljubljani kot sin trgovca in je tam obiskoval osnovno in srednjo šolo. Pravne vede je doštudiral na Dunaju in stopil v sodiško službo. Na koncu izjemne kariere, od 1896 do upokojitve konec leta 1906 je bil svétnik na cesarsko-kraljevem vrhovnem sodnem in pritožbenem dvoru na Dunaju, in končno predsednik senata. Več si lahko preberete v Bernardinijevem članku, čeravno so podatki o njegovem zasebnem življenju precej skopi. Članek je povzetek predavanja o življenju in delu V. Zupančiča, ki ga je imel Bernardini v Postojni ob predstavitvi bloka *Poštni urad v Postojnski jami* (skupne izdaje z avstrijsko Pošto) .

Die

Entstehung und Entwicklung

der

Philatelistischen Literatur

in der

zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts

von

VICTOR SUPPANTSCHITSCH

HOFRAT DES K. K. OBERSTEN GERICHTSHOFES IN WIEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN

SMITHSONIAN
SEP 25 1985
LIBRARIES

WIEN 1901

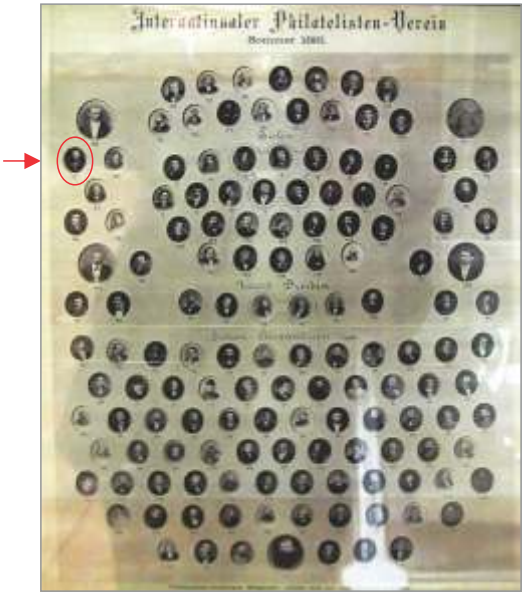
Im Selbstverlage des Verfassers

Slika 3. Zupančičevo delo, ki je v knjižnici dr. Antona Lavriča FZS.

Vemo, da je leta 1863 podedoval malo zbirko znamk, ki jo je v času zelo povečal. Leta 1880 je bil prvi, ki je predlagal zasnovo specializiranih katalogov za vsako državo. Leta 1883 je zbirko z mnogimi redkostmi prodal in se posvetil izključno filatelistični literaturi. Objavljal je članke v številnih revijah, med katerimi so *Weltpost*, *Wiener Briefmarken-Zeitung* in *Philatelist* (glasilo Dresdenskega mednarodnega filatelističnega društva) ter kopico knjig s področja filatelije. Njegovo glavno delo *»Bibliografija*

nemške filatelistične literature«, ki je izšlo leta 1892, je pomembno tudi zato, da ni šlo v pozabo ime Lovrenca Koširja (Bernardini, 2013). Izvod ene od Župančičevih knjig *(Slika 3)* ima tudi FZS v knjižnici dr. Antona Lavriča (Pirc, 2015). Veliko njegovih del hranijo v Mestni knjižnici v Münchnu.

V letih si je ustvaril obsežno osebno knjižnico, v kateri je imel nad 1800 knjig in 27.200 revij v 3037 letnikih. Leta 1922 so jo dediči prodali Theodoru E. Steinwayju, ta pa jo je podaril znanemu *Collector Clubu* v New Yorku.



Slika 4. Zgoraj: Slike članov Dresdenske Mednarodne zveze filatelistov leta 1881. Zupančič je označen z rdečim ovalom. Spodaj: Pod številko 17 je slika Viktorja Zupančiča. (Avtorjevi sliki z razstave Monacophil 2013).

Postal je član *(Slika 4)* Dresdenskega mednarodnega filatelističnega društva, član (od leta 1895 tudi častni) Nemške filatelistične zveze ter častni član Kraljevega filatelističnega društva v Londonu (RPSL) zaradi zaslug na področju filatelistične literature. Leta 1904 so mu dodelili avstrijsko-cesarski orden Leopolda, leta 1913 je prejel prestižno Lindenbergovo medaljo, najvišje priznanje nemške filatelije, leta 1918 pa še Medaljo Hans Wagner kot *»najpomembnejši raziskovalec in izvedenec filatelistične literature«*. Med drugim je leta 1890 in leta 1911 predsedoval sodniški ekipi na Dunajskih razstavah. Umrl je 2. marca 1919 v Gradcu. O njem je že leta 1917 napisal biografijo Carl Beck (1917).

Slovenski filatelisti smo lahko ponosni, da imamo med našimi predniki ne le Lovrenca Koširja, *"pobudnika poštne znamke"*, ampak tudi Viktorja Zupančiča, *"očeta filatelije"*, vpisanega v Listino zaslužnih filatelistov!

Literatura

ABPS, 2021. https://www.abps.org.uk/roll-of-distinguished-philatelists/

Beck C., 1917. Senatspräsident Victor Suppantschitsch: Altmeister der österreichischen Philatelie; biographische Skizze. Hesse & Becker.

Bernardini E., 2013. Viktor Zupančič (Victor Suppantschitsch) – bibliograf filatelije. Nova filatelija, 2/2013, 44-45.

Pirc I., 2015. Pridobitev v knjižnici dr. Antona Lavriča – klasično delo našega rojaka Viktorja Zupančiča. Nova filatelija, 3-4/2015, 30-31.

suhadolcpeter@gmail.com

Veselko Guštin

Izgnanci v Srbijo

Slovenski izgnanci so bili prve množične žrtve fašizma in nacizma, a niso imeli statusa žrtve vojnega nasilja. Šele po združitvi Vzhodne in Zahodne Nemčije in v samostojni Sloveniji je bilo mogoče opozoriti na narodno in mednarodno plat te tragedije.

Med drugo svetovno vojno je bil izmed vseh okupiranih dežel delež izseljenega prebivalstva največji prav na Slovenskem. Tako je bilo npr. iz krajev nekdanjega loškega gospostva izgnanih čez 500 posameznikov ali celotnih družin.

Kot vzrok izgnanstva dosledno navajajo sodelovanje koga od domačih s partizani. Raznarodovalna politika Tretjega rajha je temeljila na ideologiji nacionalsocialistične delavske stranke (NSDAP) in s tem že iz obdobja fevdalizma nadaljevala nemške imperialistične težnje, da bi Velika Nemčija zajemala tudi vzhodne in jugovzhodne predele Evrope.

Dobro razvejena mreža vohunov je že od leta 1940 sestavljala ustrezne sezname in popisovala prebivalstvo, zapisovala razne podatke o slovenskih organizacijah in ustanovah. Poleg splošnih podatkov se je morala predvsem osredotočati na zaupnike in sovražnike Tretjega rajha. Priprave za množični izgon Slovencev so nacisti začeli pripravljati že pred uvedbo civilne uprave. Nemška zasedbena uprava je imela podroben načrt raznarodovalnih ukrepov: izgnati rasno in politično neustrezne osebe, predvsem zavedne Slovence, ki bi lahko zavirali ponemčevanje in krepitev že obstoječega nemštva.

Izganjanje so predvideli v več valovih:

a) Vodilni sloj slovenskega izobraženstva in vse dotlej politično delujoče Slovence, predvsem znane zastopnike slovenskih političnih strank in organizacij v občinah in okrajnih mestih, učitelje, mlajše duhovnike in akademske poklice.

b) Vse prebivalce, ki so se na Gorenjsko ali Štajersko preselili iz drugih delov tedanje Jugoslavije.

c) Vse prebivalce iz 20-kilometrskega pasu ob meji z Italijo oz. Ljubljansko pokrajino.

Popisovanje in ocenjevanje prebivalstva po političnih in narodnostnih lastnostih ter po Himmlerjevih smernicah neustreznih oseb, rasno preiskovanje in izvajanje deportacij so izvajali referati, ki so se med seboj usklajevali. Vsaka oseba je dobila politično oceno od 1 do 5 in rasno od I do IV. Tisti z oceno I in II so imeli možnost, da postanejo »Nemci«; oni z oceno III in IV pa so bili največkrat poslani v uničevalna taborišča. Primorci in Prekmurci tu niso bili izvzeti, a imeli so druge gospodarje, Italijane in Madžare.

Od predvidenih 220.000–260.000 za izgnanstvo predvidenih Slovencev so jih nacisti od doma pregnali čez 80.000. Če bi nacisti vojno dobili, bi se večina

Slovencev znašla v vzhodni Evropi. Največ, kar 45.000, jih je bilo izgnanih v Nemčijo, na Hrvaško 10.000, v Srbijo okrog 7.500. Okrog 17.000 jih je pred izgonom pobegnilo na območje, ki ga je okupirala Italija. Med izgnanimi Slovenci je bilo tudi več kot 20.000 slovenskih otrok, mlajših od deset let.

Zgodovinopisje doslej še ni registriralo, da v nobeni vojni poprej niso bili otroci žrtve tolikšnega nasilja in tako kruto in neposredno prizadeti kot v drugi svetovni vojni. Veliko se je govorilo o 600 ukradenih otrocih, nič pa o več kot 20.000 slovenskih otrocih do desetega leta starosti, ki jih je nemški okupator nasilno odgnal v nemška izgnanska taborišča po vseh pokrajinah tretjega rajha.

Izgnanstvo Slovencev v okupirano Srbijo

Na podlagi Hitlerjevega ukaza: *»Naredite mi to deželo zopet nemško!«* je Hitlerjeva Nemčija zavzela Slovenijo kot svojo deželo, Srbijo pa samo okupirala; zato so Srbi obdržali svoj jezik in tudi denar. Po abecedi bom navedel srbske kraje, kamor so bili odpravljeni in v njih vsaj nekaj časa bivali slovenski izgnanci: Aleksandrovac, Arandjelovac, Arilje, Batajnica /Beograd/, Brezovica, Čačak, Dupci, Donja Trepča, Gornja Seginja – Župa, Gornji Stupanj, Kopaonik, Kraljevo, Kruševac, Milanovac, Paračin, Požarevac, Radobudja, Smederevska Palanka, Sombor v Vojvodini, Šid v Sremu, Šabac, Užička Požega, Valjevo, Velika Plana, Veliko Orašje, Veliki Bečkerek (danes Zrenjanin) in Zaječar. Navedenim krajem je treba dodati še vsaj vas Krnjevo pri Velikem Orašju, vas Osladić, vas Vitkovo, vas Tržac ipd.

Slika 1.

Pismo iz Beograda (datum v pismu 5. X. 1941) za Ljubljano je potovalo preko Rdečega križa Srbije: SRPSKI CRVENI KRST/ OBAVEŠTAJNA SEKCIJA/OTSEKA ZA SLOVENIJU/ Beograd/ Terazije 38/ Primljeno 23. XII. 1941, štampiljka v rdeči barvi. Sledijo tri cenzurne štampiljke: srbska, nemška in italijanska (slovenska). Kdaj je prispelo v Ljubljano, žal ne vemo. Na hrbtni strani je zapisan pošiljatelj: Kobilica Vlado /menza izbeglic/ Kruševac/ Srbija. Vidimo, da je pismo potovalo več kot dva meseca! Zato so se običajno raje posluževali dopisnic, ki so veliko hitreje »opravile« cenzurne postopke.

Iz vsebine pisma s *Slike 1: »Draga Cvetka. Oprosti da ti pišem samo v takih slučajih ko kaj potrebujem. Znano ti je da smo izgnani, in da smo ponesli s seboj samo kar smo lahko nosili. Sicer pa jaz tako nisem imel nič svojega za nest, edino obleko ki sem jo imel na sebi in plašč…«*

Pismo (*Slika 2.*), poslano iz Zaječarja v Ljubljano s pomočjo salezijancev, o čemer priča okrogla štampiljka: Salezijanci /RAKOVNIK /Ljubljana. Zadaj na pismu je naslov odpošiljatelja: Požar Duša, izbeglica/ Zaječar/ Njegoševa ul. 4/ Srbija.

Slika 2.

Iz vsebine pisma s *Slike 2: »Zaječar 25. VII. 1941 / Draga Milica! … Prav lepo od Tebe, da si se spomnila naših* ***otrok*** *z obširnim pismom. Taja neprestano nosi Tvoje Pismo in me vprašuje kdaj pojdemo domov in kdaj prideš tudi ti sem. … Našega trudapolnega potovanja še ni bilo konec in v Davidovcu namreč se je del našega transporta t.j. približno 120 ljudi napotilo še dalje priti vzhodu še dalje od naše ljube domovine, tako smo sedaj v Zaječarju samo 14 km od (romunske) meje…«*

Slika 3.

Dopisnica Stanka Lutmana (*Slika 3.*) iz Beograda (Košutnjak) 28. VII. (19)42 v Gor. Milanovac, Ivanu Vokaču, poštnina plačana z znamkami Jugoslavije pomožne izdaje s pretiskom SERBIEN za 1,5 Din, cenzurirano: nemško/srbsko/010 Bgd. Cena take dopisnice danes je okoli 20 €.

Iz vsebine dopisnice s *Slike 3: »Dragi Ivan! … Želim vama obilo uspeha pri žetvi. Tu je zelo slabo. Na trgu ne dobiš nobene zelenjave, ne krompirja in ne fižola, a v vrtu našem je premalo. …«*

Kako so doživljali izgnanstvo, pričajo mnoge zgodbe, ki smo jih povzeli iz [1].

Pričevanje 1: V aprilu 1941 se je začelo. Spominjam se zavijanja siren ... V šolo nismo več hodili, očka so zaprli, Slovenijo so zasedli Nemci. ... Spominjam se, kako so Nemci na velikem travniku na Jožefovem hribu, pri Deutschu se je reklo, zasliševali veliko Slovencev. Tudi mojo mamo. Hoteli so njeno priznanje, da izvira iz nemške družine. Niso ga dobili. Kmalu po tem dogodku so nas izgnali. ... Spominjam se noči v veliki kleti, v kateri je bilo veliko ljudi, družin s prtljago, na kateri smo nekako prespali noč. Naslednji dan so nas po dolgi vožnji v živinskih vagonih izkrcali v Paračinu. Prijazni domačini so nas sprejeli medse in z nami jedli pri skupnem kotlu.

Pričevanje 2: 4. julija 1941 je tudi našo družino skupaj z učitelji, duhovniki in drugimi doletela usoda izgnanstva. Po treh dneh bivanja v Škofovih zavodih v Šentvidu pri Ljubljani, kjer je bilo zbirno taborišče za nas, priključili pa so nam tudi izgnance iz Begunj, so nas 7. julija opolnoči naložili v pulmane in nas popeljali na negotovo pot. ... V Zidanem Mostu smo si oddahnili, ker vlak ni zavil proti Nemčiji. Zjutraj so nam v Zagrebu članice Rdečega križa postregle s toplim čajem in prigrizkom, ki so ga bili najbolj potrebni mlajši otroci in starejši ljudje.

Pričevanje 3: Povsod je bilo postavljeno vprašanje: »Imate decu«? In odgovorila sta: »Imamo«. Odgovor je bil vedno enak:

»Sa decom ne primamo«. Vsak dan smo se bali, da nam do začetka policijske ure ne bo uspelo najti prenočišča. Prvi večer nas je k sebi sprejel jugoslovanski vojak, ki je mojo mamo prepoznal z žirovske Pošte. V Žireh je kot graničar služil vojsko. Ves naslednji dan sva z Jarošem čakala v parku, mami in tatek pa sta hodila okrog in iskala stanovanje. Neka gospa je oddajala sobe, a ji gospodinja ni pustila sprejemati žensk. Prišepnila jima je, naj v primeru, da ničesar ne najdemo, pridemo k njej. Tistega dne je bila policijska ura že ob 18h in ob 17.39 smo se res zatekli k njej. Vsi štirje smo prespali v eni zakonski postelji.

Slika 4.

Priporočena dopisnica (*Slika 4.*) iz Maribora: MARBURG e 19.12.42 -17 za Gor. Milanovac, poštnina plačana z znamkami Nemčije za 0,45 RM, nemška odhodna in dohodna cenzura. Cena 20 €.

<u>Pričevanje 4:</u> Vsebina dopisnice s *Slike 4* (pri prevodu iz nemščine mi je pomagal Igor Pirc). Pisala jo je Albina Schwab 17. 12. 1943 svojemu bratu Ivanu Vokaču, učitelju, v Gornji Milanovac: *»Maribor, 17. 12. 42 / Moj močno ljubljeni brat! / Vse, kar Bog lahko da od zemeljske lepote in dobrote, ti poklanjam za tvoj praznik. Posebej srčno bom na ta posebni dan vsemogočnega prosila, da ti izpolni vse tvoje želje. Posebej pa da se kmalu spet srečamo v naši domovini zdravi in srečni. Ob tej priliki želim Tebi in Tvojim, kot tudi družini Gustl vse dobro, posebej pa zdravje in vzdržljivost ob preobratu leta. Naj vam leto 1943 prihrani vso stisko in težave, ki vam jih je to (1942.) leto tako zelo prizadelo. Enako Ti želijo tudi Tvoji starši. Danes je prejela Renee svoje spričevalo. Je tako tako, vam bo že še pisala, da vam bo jasno. Misli, da ga dobi trikrat letno. Astrid pa le dvakrat. Mati se je zelo razveselila vaše kartice, v kateri ji sporočate o kolinah. V duhu je bila z vami. Ji je odleglo. Sedaj ima štiri piščance in potem smo gotovi. Sekira se, ker ste vi tako daleč proč od doma. Večkrat me skrbi zanju. Oče ima v desni nogi trganje, da komaj hodi. Lepo je, da imamo tako čudovito zimo. Snega do sedaj še ni bilo. Danes zjutraj ob sedmih je bilo že 10 stopinj. Te poljublja Tvoja sladka Buca in Lea /Albina.«*

Slika 5.

Razglednica iz Beograda (*Slika 5.*): (cirilica 2) BEOGRAD 2 -3.IV.43 – 12 za Golnik (Gallensfeld) 15, poštnina 2 Din je plačana z redno izdajo znamk za zasedeno Srbijo. Kadar je bil tekst v nemščini (na dopisnici ali kartici), je cenzuriranje seveda potekalo veliko hitreje. Cena 20 €.

Vsebina razglednice (prevod iz nemščine) s *Slike 5*: *»9/4 1943 Beograd/ Draga gospodična Mila! Želim tebi in tvoji družini vesel velikonočni petek in piši mi večkrat, Anžela.«*

Čas vojne je čas grozot, strahu, bolečin, hudobije in nerazumnih dejanj. Odraslemu človeku ga je težko sprejeti, preživljati in razumeti. Če pa si otrok, te to prizadene mnogo globlje in te na svojstven način zaznamuje za celo življenje, čeravno se niti ne zavedaš vseh nevarnosti in dejanj tistega časa. In iz pričevanj ter vsebin beremo, da je bilo veliko otrok! Po koncu druge svetovne vojne ali celo tik pred tem se jih je velika večina vrnila na oropane, požgane domove ali celo zasedene domačije.

Literatura:

1. Marija Stanonik, Na dobroti svet stoji: izkušnje slovenskih izgnancev med II. svetovno vojno v okupirano Srbijo in nacistično Nemčijo, https://doi.org/10.18485/slovenika.2018.4.1.8

veselko.gustin@gmail.com

Razstave Toneta Petka po Sloveniji

Neumorni filatelist Tone Petek, član FNK Celje, je tudi v koronskem času pripravljal in uspel predstaviti nekaj novih filatelističnih razstav. Več o delu Toneta Petka pa jeseni.

Citycenter Celje

Marca 2021 je s pomočjo nekaterih članov FNK Celje in FD Žalec pripravil razstavo o nogometu v *Citycentru Celje* ob evropskem prvenstvu, ki ga je organizirala tudi Slovenija. V društvu so izdali tudi priložnostni poštni žig, razglednico in osebno znamko.

Citycenter Celje

Težje prepoznavna ekipa, ki je postavila razstavo.

Maja 2021 je pripravil zanimivo razstavo na Ponikvi pri Šentjurju. Namenil jo je delu znamenitega kartografa Blaža Kocena.

Maja 2021 je skupaj z domačini na Prevaljah na razstavi ob 60-letnici bralne značke predstavil zbirko o slovenski književnosti. Junija je bila ta zbirka prestavljena še v Šoštanj, kjer je na ogled v Vili Mayer. Tone Petek ima za letos še nekaj načrtov.

Šoštanj

Uigrana ekipa pri postavitvah razstav: urednik NF, Tone Petek in Matevž Žugelj. V Celju (sl. levo) sta bila v ekipi še Bojan Himmelreich in Damir Žerič.

Veselko Guštin

Poštno ležeče

Prav gotovo nas je veliko takih, ki nam je v roke že kdaj prišla pošiljka, označena s »poštno ležeče«. Lahko nas je čakala na pošti, kar je pravilno. Ali pa smo jo kupili kot pisemsko ovojnico, OPD ali kar tako. O teh pošiljkah pa moramo vedeti, kaj je pravilno in kaj ne, zato si preberimo sledeči prispevek.

Kdaj uporabljamo *»poštno ležeče«?* V francoščini *»Poste restante«* pomeni *"ustavljena pošta",* v severnoameriški angleščini znana tudi kot *»splošna dostava«.* To je storitev, pri kateri Pošta hrani poštno pošiljko, dokler je prejemnik ne prevzame. To je običajen *»naslov«* (destinacija) za pisemske pošiljke ljudi, ki obiščejo določeno lokacijo ali kraj, kjer nimajo v naprej znanega naslova in jim takrat pošte ni možno dostaviti neposredno na naslov bivanja. V nekaterih tujih jezikih se poštno ležeče imenuje še: italijansko *posta fermata (fermoposta*), nemško *Postlagernd*, špansko *Lista de Correos*, v ZDA temu rečejo *GENERAL DELIVERY*. Običajno nas taka pošiljka čaka od 15 dni do 1 meseca (v Sloveniji)! V kolikor je nihče ne prevzame, se vrne *(fr. Retour / nem. Zurück)* na naslov pošiljatelja.

Tega načina se je posluževala tudi svetovna popotnica Alma Karlin. Pisma so jo vselej čakala v krajih, ki jih je še nameravala obiskati. Tovrstne poštne storitve se pogosto poslužujejo tudi filatelisti, ki tako naredijo svojo pošiljko *»potovano«.* Če na pismo napišemo naslov prejemnika npr. »Primož Trubar, poste restante, Apia, Samoa« ter primerno frankiramo, bomo čez čas dobili (ali pa tudi ne) svojo pošiljko vrnjeno. Zelo majhna verjetnost je, da bi na Samoi res bil kak Primož Trubar in bi pismo prevzel?! Zelo pomembno je, da je pošiljka pravilno opremljena, to je z vsemi nalepkami, štampiljkami in žigi. Lahko jo uvrstimo v tradicionalno filatelijo, poštno zgodovino ali v kak drug razred tekmovalne filatelije.

Slika 1a. Pismo je poletelo z Dunaja v Berlin, kjer je čakalo na prevzemnika in se končno vrnilo Švico.

Na *Sliki 1a* je pismo, poslano kot priporočeno s Pošte Združenih narodov (ZN) na Dunaju: WIEN VEREINTE NAZIONEN W 1400 18.-9.81 -15 poštno ležeče g. Hansu Grothu v Berlin = Airport (letališče). Pismo je potovalo s pozdravnim letom Dunaj – Berlin. To potrjuje priložnostni žig *»pozdravni let za filatelistično razstavo AIRPHILA '81 z dne 25.9. 81. iz Berlina na Dunaj«*. Poštnina je plačana z dvema znamkama za 10 in 8 šilingov. Pošiljko v Berlinu tudi po enem mesecu ni nihče prevzel, zato je označena z *RETOUR/51/aa* in nalepko na hrbtni strani *»Nicht abgehold / Non*

Slika 1b. Druga stran pisma s Slike 1 z omenjeno nalepko, da naslovnik pošiljke ni sprejel.

reclame« (ni prevzel). Prav tako je na zadnji strani še žig letališča v Berlinu: BERLIN 519 FLUGHAFEN TEGEL International Airport 1000 16.11.81. 11. Pogled na datume pove, da se je pismo vrnilo skoraj po dveh mesecih *»čakanja«.* Vrnilo se je pošiljatelju, a na naslov v Švici, g. Grothu, trgovcu s filatelističnim materialom. Seveda težko rečemo, da pismo ni filatelistično navdahnjeno. A vse kaže, da je pravilno potovalo.

Slika 2. Dopisnica s pošte ZN na Dunaju je v Ljubljano poletela z letom Dunaj – Ljubljana. Po mesecu in več se je vrnila na Dunaj.

Dopisnica s *Sliki 2.* je prav tako poslana z Dunaja s pošte ZN v Ljubljano s *Prvim letom Dunaj-Ljubljana: WIEN VEREINTE NAZIONEN W 1400 28.-3.94 -8* na naslov »ÖSP. FLUGP. S.V. /POSTE RESTANTE/ LJUBLJANA SLOV«. Žigosana je s priložnostnim žigom: AUSTRIAN AIRLANES / ERSTFLUG 28.3.1994 / WIEN – LAIBACH, silhueta ljubljanskega gradu in letalo nad njim. V Ljubljano je prispela še isti dan: LJUBLJANA Š 61101 28.03.94 13. Dopisnica je pravilno čakala na prevzem več kot mesec dni. Ker prevzemnika ni bilo, je na nalepki označeno *VRNITI/RETOUR* z označbo *»NI DVIGNIL«* in žigom odhodne pošte: LJUBLJANA O 61101 05.05.94 20. Predvidevamo, da je tega dne dopisnica bila vrnjena na naslov na Dunaju: Österr. Flugpostsammler / Verein / Wien. Tu ni nobenega končnega dohodnega žiga. Da diši po filatelistični navdahnjenosti, ni potrebno poudariti.

Slika 3. Pismo iz Dunaja v Vatikan, a brez opravljenega »ležanja« na pošti.

Gospod Groth je bil vajen takih podvigov, saj je precej ovojnic poslanih na tak način. A nekatere so dvomljive. Tako vidimo na *Sliki 3.* Pismo je zopet poslano s pošte ZN na Dunaju v Vatikan (Rim). Poslano je kot *»prednostno«* z znamko za 7 šilingov na naslov *»Adolfo Zikar, Vatikan, poste restante«.* In spet je na hrbtni strani napisan naslov, kamor naj se vrne, tokrat v Nemčijo. Žig na znamki pove, da gre za »spominski božični let 24. 12. 2000 z

Dunaja v Vatikan«: »SONDER-FLUGPOST WEIHNACHTEN 2000 24.12.2000, smreka, vatikanski vojak. Nobenih nalepk ali štampiljk. Na hrbtni strani je spominski žig vatikanske pošte, posvečen božiču z datumom »IVB A.D. 2000 POSTE VATICANE 25 DIC (december, jubilejnega leta 2000)«. Zagotovo gre za uslužnostno žigosanje. Ni jasno, ali je pismo nekdo prinesel z letalom in ga naslednji dan na pošti v Vatikanu požigosal in odnesel domov. Ali je pismo res čakalo na pošti 30 dni in se potem vrnilo v Nemčijo? Dokaza za to ni, zato je prva inačica veliko bolj verjetna. Pismo tudi ni zalepljeno, tako da težko rečemo, da je res potovalo po vseh predpisih, čakalo na pošti v Vatikanu in se vrnilo v Nemčijo. In spet smo priča slabemu filatelističnemu »navdihu«. Cena takih pisem: 5-10 €, odvisno od trgovca.

Še opomba: ko pišete v tujino, nikoli ne pozabite na hrbtno stran (ali v levi zgornji kot) napisati svojega naslova! Za vsak slučaj.

veselko.gustin@gmail.com

Jubilejna razstava DesetoOkno Kranj 2021

Razstava bo postavljena v Gorenjskem muzeju v Kranju, Glavni trg 2, od četrtka, 9. septembra, do sobote, 18. septembra 2021.

Del tekmovalnih eksponatov bo na ogled v vitrinah na prizorišču razstave, vsi pa bodo predstavljeni tudi virtualno preko spleta.

Ker je situacija glede Covid-19 nepredvidljiva, vam priporočamo, da obiskujete tudi spletno stran FZS, kjer bodo poleg drugih uporabnih podatkov osveženi tudi podatki o tej razstavi. *Se torej vidimo v Kranju septembra letos!*

Slikovna stran ilustrirane dopisnice, posvečene DesetemuOknu 2021.

Boštjan Petauer FRPSL

Kako so lahko včasih v ZDA pošiljali otroke po pošti

Eden od največjih, če ne največji avstralski trgovec z znamkami, Glen Stephens iz Sydneya, enkrat ali dvakrat letno pošilja svojim strankam novičke, ki so polne zanimivosti, ampak česa takega, kar sem prebral tokrat, še nisem zasledil nikoli in nikjer.

Piše namreč, da je bilo nekoč možno pošiljati otroke kot paketne pošiljke, kar so nekateri tudi uporabljali, saj je bila poštnina precej nižja kot železniška ali avtobusna vozovnica.

O takih primerih so na veliko pisali v tudi v tedanjih ameriških časopisih.

Prvega januarja 1913 je ameriška pošta precej razširila možnost pošiljanja paketov po državi. To je zlasti koristilo ljudem na podeželju, ki so prej morali svoje pakete najprej prepeljati do najbližjega večjega kraja, ki je imel poštni urad, prevoz do njega pa je podražil pošiljanje paketov.

Po novi ureditvi so se paketi lahko prevzeli na domu pošiljatelja in se do doma prejemnika ravno tako dostavili.

Ker je bilo povpraševanje veliko, so dvignili dovoljeno težo paketa najprej od 11 na 20 funtov, nato pa do 50 funtov, kar je približno 23 kg. Ker je šlo za novo storitev, ni bilo nobenih pravil, kaj se lahko v teh paketih pošilja.

Paket teže 23 kg je stal 50 centov, kar je predstavljalo le tretjino vozovnice za vlak ali avtobus, ki je znašala 1,50 dolarja ali eno povprečno dnevno delavsko mezdo.

Leta 1915 je *The New York Times* objavil članek o tem, kako je babica iz Stratforda v Oklahomi poslala dve leti starega dečka njegovi teti v Wellington v Kanzasu. Takole piše: Otrok je za vratom nosil obesek, iz katerega je bilo razvidno, da znaša poštnina za njegov prevoz 18 centov. Najprej je jezdil s poštarjem 25 milj, da je prišel do železniške postaje. Na vlaku je potoval v poštnem oddelku in s poštarjem delil njegovo malico. Na naslov je prispel v dobrem stanju.

Poštar prenaša dečka v poštni vreči

Najbolj znana in najbolje dokumentirana pa je zgodba o štiri leta stari Charlotte May Pierstorf. Njeni starši so namreč ugotovili, da jo je ceneje poslati kot paket kakor pa ji kupiti karto za vlak, saj je tehtala le 48 funtov, kar je okoli 22 kilogramov.

Preverili so poštne predpise: v njih je bilo pošiljanje marsičesa prepovedano (npr. eksplozivi ali nekatere kemikalije itd. – ne pa tudi otroci). Tako so kupili za 53 centov pravkar izdanih posebnih znamk za paketno pošto in jih zataknili za njen plašč.

Punčka je potovala v poštnem vagonu iz Grangevilla v Lewiston, oboje v zvezni državi Ohio. Otrokovi babici jo je dostavil dežurni poštar Leonard Mochel. Ko je poštni minister Albert Burleston izvedel za dogodek, je takoj prepovedal sprejemanje ljudi kot pakete.

Vendar pa se pošiljanje otrok po pošti ni nehalo takoj. Kasneje je znan še primer ženske, ki je svojo šest let staro hčerko poslala s Floride na očetov naslov v Virginiji. Šlo je za najdaljšo zabeleženo pot otroka, poštnina pa je znašala 15 centov. Otrok seveda niso zavijali v pakete, ampak so z njimi ravnali zelo previdno.

To dokazuje tudi še en primer, tokrat triletne deklice. Poštni uradnik je potrdilo o plačani poštnini pripel na dekličino obleko. Med prevozom je sedela na kupu poštnih vreč med poštarjevimi koleni in jedla sladkarije, ki jih je imela s seboj.

Prevoz otrok kot paketov je bil dokončno prepovedan v ZDA šele 14. junija 1920, se pravi pred 100 leti. Od takrat naprej so lahko otroci potovali le z vlaki ali avtobusi – tako kot vsi ostali potniki.

bostjan.petauer@siol.net

Vabilo na razstavi FIRAMLA in FIMERA

Delavski dom Trbovlje že dve desetletji nudi prostor filatelističnim razstavam FIRAMLA in FIMERA. Vabljeni tudi letos!

Filatelistično društvo Trbovlje tudi za letos pripravlja dve tradicionalni filatelistični razstavi. Prva, **FIMERA**, je razstava 3. ranga in je namenjena predvsem tistim odraslim razstavljavcem, ki bi želeli predstaviti svoj tekmovalni eksponat ter na ta način pridobiti dragocene izkušnje in napotke, kako svoj eksponat še izboljšati.

V sodelovanju s FZS pa trboveljski organizatorji pripravljajo tudi mladinsko državno razstavo **FIRAMLA**, kjer lahko mladi prikažejo njihove eksponate.

Razstavi sta načrtovani **od 11. do 14. novembra 2021**. Upamo, da bodo razmere to dopuščale. Več informacij pa bo na voljo na spletni strani FZS. *Vabljeni!*

Na FIRAMLI je vedno veliko mladih obiskovalcev.

Matjaž Metaj

Posarje od 1920 do 1935

Danes Zvezna republika Nemčija obsega 16 zveznih dežel, od katerih ima dežela Bavarska nekoliko drugačen status, kot ostale dežele. Posarje je najmanjša dežela po številu prebivalcev, po velikosti pa je manjši le Berlin, ki je ena od 16 zveznih dežel.

Ob koncu 1. svetovne vojne je bila podpisana *versajska pogodba* med Nemčijo in silami antante. Z ostalimi državami, ki so bile med 1. svetovno vojno na strani Nemčije, so bile podpisane ločene pogodbe. Versajska pogodba je predvidevala, da sile antante zasedejo Porenje, kar se je zgodilo konec leta 1918, Francija pa je dobila pokrajini Alzacijo in Loreno. Poleg tega pa je versajska pogodba nalagala Nemčiji plačilo velikih vojnih reparacij, tega pa izčrpana dežela ni bila sposobna. Zato sta francoska in belgijska vojska leta 1923 zasedli Porurje.

Prve znamke s pretiskom Sarre

V letu 1919 je potekala v Posarju splošna stavka rudarjev. V začetku leta 1920 upravo rudnikov prevzame *Mines domaniales françaises de la Sarre*. Za Posarje je bilo določeno, da bo v prehodnem petnajstletnem obdobju pod patronatom *Društva narodov*. V skladu s tem sta leta 1920 Posarje zasedli Velika Britanija in Francija. Zasedeno območje je v praksi upravljala Francija, formalno pa je potekal petnajstletni mandat Društva narodov.

Prvo obdobje

Francoska poštna uprava je v začetku našla večjo količino nemških znamk z napisom Deutsches Reich in znamk dežele Bavarske z napisom Bayern. Znamke so pretiskali s francoskim nazivom Sarre in prebarvanjem originalnega napisa države.

Prve znamke Posarja, so bile nemške znamke Deutsches Reich iz let 1916–1918, pretiskane z napisom Sarre in črnim trakom preko napisa Deutsches Reich. V promet so prišle prvič 29. januarja in izhajale do 1. marca 1920.

Uporabili so tudi znamke Bavarske iz let 1914–1920 z likom kralja Ludvika III. bavarskega, ki je znan kot zadnji kralj Bavarske. Pretisnjene so bile z napisom Sarre in črnim trakom preko Deutsches Reich ali samo s pretiskom Saargebiet (tretja izdaja pretiskanih nemških znamk od 10. do 12. aprila 1920) preko napisa Deutsches Reich.

Pretiskane znamke Bayern

Prvi pretiski so izšli 29. 1. 1020. Do 15. 4. 1920 je bila vzporedno dovoljena uporaba nemških znamk. O mešanih frankaturah ni poročil. Tarifa je ostala v Reich markah in pfenningih. Cenik je razdeljen v tri dele:

- Lokalni promet
- Notranji promet (Nemčija, Francija in njene kolonije, ne velja za svobodno mesto Gdansk)
- Mednarodni promet

Ta razdelitev je ostala v glavnem enaka do vrnitve v okvir Nemčije.

Prvo obdobje je trajalo od 29. 1. 1920 do 6. 5. 1920. Tarife so bile v nemških pfennigih.

	1. obdobje	**2**. obdobje	**3**. obdobje
Lokalno pismo do 20 g	15 pfennigov		
Lokalno pismo nad 20 gramov	20 pfennigov		
Priporočeno lokalno pismo	45 pfennigov		
Lokalna razglednica	10 pfennigov		
Lokalna tiskovina	5 pfennigov		
Pismo notranji promet, do 20 g	20 pfennigov	40 pfennigov	60 pfennigov
Pismo notranji promet, nad 20 g	30 pfennigov	60 pfennigov	80 pfennigov
Priporočeno pismo, notranji promet	50 pfennigov	90 pfennigov	1 marka 60 pfennigov
Razglednica, notranji promet (do 5 besed)			15 pfennigov
Razglednica, notranji promet (nad 5 besed)	15 pfennigov	30 pfennigov	40 pfennigov
Tiskovina, notranji promet	5 pfennigov	10 pfennigov	15 pfennigov
Pismo, mednarodni promet	30 pfennigov	80 pfennigov	1 marka 20 pfennigov
Priporočeno pismo, mednarodni promet	60 pfennigov	1 marka 30 pf.	2 marki 20 pfennigov
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	15 pfennigov	40 pfennigov	80 pfennigov

Drugo obdobje je trajalo od 6. 5. 1920 do 1. 4. 1921.

Tarife so bile še vedno v Reich markah in pfennigih. Poštnina se je rahlo podražila, predvsem pa so izenačili tarife za lokalni in notranji promet. Še vedno je veljalo, da se šteje za notranji promet Nemčija, Francija in njene kolonije, ne velja pa za svobodno mesto Gdansk.

Tretje obdobje je bilo kratko in je trajalo od 1. 4. 1020 do 1. 5. 1920.

Prišlo je do podražitve, kot da se že napoveduje nemška hiperinflacija, ki je dosegla višek leta 1923.

	4. obdobje	**5**. obdobje	**6**. obdobje	**7**. obdobje
Pismo notranji promet, do 20 g	20 centimov	15 centimov	20 centimov	25 centimov
Pismo notranji promet, nad 20 g	25 centimov	25 centimov	30 centimov	30 centimov
Priporočeno pismo, notranji promet	50 centimov	45 centimov	50 centimov	55 centimov
Razglednica, notranji promet, manj kot 5 besed	5 centimov	5 centimov	5 centimov	5 centimov
Razglednica, notranji promet, več kot 5 besed	10 centimov	10 centimov	15 centimov	15 centimov
Tiskovina, notranji promet	5 centimov	5 centimov	5 centimov	5 centimov
Pismo, mednarodni promet	50 centimov	50 centimov	50 centimov	50 centimov
Priporočeno pismo, mednarodni promet	1 frank	1 frank	1 frank	1 frank
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	30 centimov	30 centimov	30 centimov	30 centimov

Četrto obdobje je trajalo od 1. 5. 1920 do 15. 1. 1922. Edina sprememba je bila, da so bile cene spremenjene v francoske franke (1 FRF = 100 centimov).

Peto obdobje je trajalo od 15. 1. 1922 do 1. 1. 1923. Spremembe so minimalne. Samo dve postavki (navadno pismo do 20 g in priporočeno pismo) v notranjem prometu sta se rahlo pocenili.

Šesto obdobje je prineslo ponovno podražitve, predvsem v notranjem prometu. Cenik je veljal od 1. 1. 1923 do 1. 8. 1923. S 1. junijem 1923 je francoski frank postal edino plačilno sredstvo v Posarju.

Sedmo obdobje je trajalo od 1. 8. 1923 do 1. 3. 1924. Zopet sta se podražili le dve postavki (navadno pismo do 20 g in priporočeno pismo) v notranjem prometu. Cene v mednarodnem poštnem prometu so enake že od dneva uvedbe tarife v francoskih frankih.

	8. obdobje	**9**. obdobje	**10**. obdobje
Pismo notranji promet, do 20 g	25 centimov	25 centimov	30 centimov
Pismo notranji promet, nad 20 g	40 centimov	40 centimov	50 centimov
Priporočeno pismo, notranji promet	65 centimov	65 centimov	90 centimov
Razglednica, notranji promet, manj kot 5 besed	10 centimov	10 centimov	15 centimov
Razglednica, notranji promet, več kot 5 besed	20 centimov	20 centimov	20 centimov
Tiskovina, notranji promet	5 centimov	5 centimov	10 centimov
Pismo, mednarodni promet	50 centimov	75 centimov	1 frank
Priporočeno pismo, mednarodni promet	1 frank	1,50 franka	2 franka
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	30 centimov	45 centimov	60 centimov

V času **osmega obdobja**, od 1. 3. 1924 do 1. 10. 1924, so bile poštne tarife spet višje. Še vedno pa so mednarodne tarife ostale enake.

Deveto obdobje se je začelo 1. 10. 1924, ko se je podražila poštnina za mednarodni promet. V notranjem prometu se poštnina ni spremenila. Te cene so veljale do 1. 8. 1925. V letu 1925 je bilo Posarje, po petletnem prehodnem obdobju, vključeno v francosko carinsko območje.

Večja podražitev (okoli 30 %) z dne 1. 8. 2025 je bila uvod v **deseto obdobje**, ki se zaključi 1. 10. 1925. Značilno je tudi to, da se prvič hkrati podraži tako mednarodnikot tudi notranji poštni promet.

	11. obdobje	**12**. obdobje	**13**. obdobje
Pismo notranji promet, do 20 g	30 centimov	30 centimov	40 centimov
Pismo notranji promet, nad 20 g	50 centimov	50 centimov	65 centimov
Priporočeno pismo, notranji promet	90 centimov	90 centimov	1 frank 40 centimov
Razglednica, notranji promet, manj kot 5 besed	15 centimov	15 centimov	20 centimov
Razglednica, notranji promet, več kot 5 besed	20 centimov	20 centimov	30 centimov
Tiskovina, notranji promet	10 centimov	10 centimov	20 centimov
Pismo, mednarodni promet	1 frank	1 frank 25 centimov	1 frank 25 centimov
Pismo, mednarodni promet (Luxemburg)	50 centimov	50 centimov	50 centimov
Priporočeno pismo, mednarodni promet	2 franka	2 franka 50 centimov	2 franka 50 centimov
Priporočeno pismo, mednarodni promet (Lux.)	1 frank 50 centimov	1 frank 75 centimov	1 frank 75 centimov
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	60 centimov	75 centimov	40 centimov
Razglednica/dopisnica, mednar. promet (Lux.)	30 centimov	30 centimov	30 centimov

Enajsto obdobje se je začelo 1. 10. 1925, ko se je v mednarodnem prometu vzpostavila ločena tarifa za Luxemburg. Poštnina je pol manjša (dopisnica, pismo) oziroma 25 % ceneje za priporočena pisma.

Podražitev poštnine v mednarodnem prometu je 1. 3. 1926 povzročila spremembo cenika. V **dvanajstem obdobju** se za notranji promet še vedno šteje Posarje, Francija z vsemi kolonijami in Nemčija, brez svobodnega mesta Gdansk.

Trinajsto obdobje se je začelo 6. 5. 1926 in je trajalo do 1. 8. 1926. Tokrat se je podražila poštnina v notranjem prometu.

Dne 1. 8. 1926 pride do nekaterih sprememb tarif v mednarodnem prometu. **Štirinajsto obdobje** je trajalo le do 11. 8. 1926.

	14. obdobje	**15**. obdobje	**16**. obdobje	**17**. obdobje
Pismo notranji promet, do 20 g	40 centimov	50 centimov	50 centimov	50 centimov
Pismo notranji promet, nad 20 g	65 centimov	75 centimov	75 centimov	75 centimov
Priporočeno pismo, notranji promet	1 fr 40 centimov	1 fr 50 centimov	1 fr 50 centimov	2 franka
Razglednica, notranji promet, manj kot 5 besed	20 centimov	25 centimov	25 centimov	25 centimov
Razglednica, notranji promet, več kot 5 besed	30 centimov	40 centimov	40 centimov	40 centimov
Tiskovina, notranji promet	20 centimov	30 centimov	30 centimov	30 centimov
Pismo, mednarodni promet	1 fr 25 centimov	1 fr 25 centimov	1 fr 50 centimov	1 fr 50 centimov
Pismo, mednarodni promet (Luxemburg)	75 centimov	75 centimov	75 centimov	75 centimov
Priporočeno pismo, mednarodni promet	2 fr 50 centimov	2 fr 50 centimov	3 franke	3 franke
Priporočeno pismo, mednarodni promet (Lux.)	2 franka	2 franka	2 fr 25 centimov	2 fr 25 centimov
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	40 centimov	40 centimov	90 centimov	90 centimov
Razglednica/dopisnica, mednar. promet (Lux.)	40 centimov	40 centimov	40 centimov	40 centimov

Dne 11. 8. 1926 se je začelo **petnajsto obdobje**, ko je prišlo do podražitve poštnine v notranjem prometu.

V **šestnajstem obdobju** z začetkom 1. 9. 1926 pa so se povišale tudi mednarodne tarife.

Dne **1. 4. 1929** se je povečala samo tarifa za priporočeno pismo v notranjem prometu z 1 franka in 50 centimov na 2 franka. To je **sedemnajsto obdobje**, ki je trajalo natančno 1 leto.

Točno čez 1 leto (1. 4. 1930) so se cene precej spremenile. V **osemnajstem obdobju** so se nekatere tarife pocenile *(predvsem v domačem prometu)*, nekatere so ostale enake, nekatere pa so se podražile. Uvedli so tudi nove postavke. Status Luxemburga se je izenačil z ostalo tujino. Cene pošiljk v lokalnem prometu pa niso bile več enake cenam pošiljk v notranjemu prometu.

	18. obdobje	Zadnje obdobje v franc. frankih
Pismo lokalni promet, do 20 g	40 centimov	40 centimov
Pismo lokalni promet, nad 20 g	60 centimov	60 centimov
Priporočeno pismo, lokalni promet	1 frank 90 centimov	1 frank 40 centimov
Razglednica, lokalni promet, manj kot 5 besed	25 centimov	25 centimov
Razglednica, lokalni promet, več kot 5 besed	30 centimov	30 centimov
Tiskovina, lokalni promet	30 centimov	30 centimov
Pismo notranji promet, do 20 g	60 centimov	60 centimov
Pismo notranji promet, nad 20 g	1 frank	1 frank
Priporočeno pismo, notranji promet	2 franka 10 centimov	1 frank 60 centimov
Razglednica, notranji promet, manj kot 5 besed	25 centimov	25 centimov
Razglednica, notranji promet, več kot 5 besed	40 centimov	40 centimov
Tiskovina, notranji promet	30 centimov	30 centimov
Pismo, mednarodni promet	1 frank 50 centimov	1 frank 50 centimov
Pismo, mednarodni promet (Luxemburg)	1 frank 50 centimov	1 frank 50 centimov
Priporočeno pismo, mednarodni promet	3 franke	3 franke
Priporočeno pismo, mednarodni promet (Luxemburg)	3 franke	3 franke
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	90 centimov	90 centimov
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet (Luxemburg)	90 centimov	90 centimov

Te tarife so bile v veljavi do 20. 10. 1934.

Leta 1933 je mesto nemškega kanclerja prevzel Adolf Hitler in precej nemških komunistov ter drugih nasprotnikov nacionalsocializma je zbežalo v Posarje, edini del Nemčije, ki je bil zunaj nacionalsocialistične oblasti. Zato so skupine protinacistov agitirale, da bi Posarje ostalo pod upravo *Društva narodov* še naprej. Ker pa je bila večina prebivalstva etnično nemška, so takšna stališča veljala za izdajalska, zato so imeli zelo malo podpore.

Od 20. 10. 1934 smo dobili zadnji cenik poštnih storitev za Posarje v francoskih frankih. Edina sprememba je bila cena za priporočeno pismo v lokalnem in notranjem prometu, ki se poceni.

Hitler je 18. julija 1934 nastavil gaulajterja Josefa Bürckla za predstavnika Nemčije v Posarju. Decembra 1934 pa je *svet Društva narodov* poslal v Posarje mednarodne enote, ki bi zagotovile mirne volitve. Glavnina sil je bil švedski bataljon. Iz tega obdobja, decembra 1934 in prvih treh mesecev leta 1935, je ohranjeno več pisem z žigom *Švedski bataljon*.

Dopisnica švedskega bataljona

Kot je bilo predvideno ob nastopu mandata Društva narodov, je 13. januarja 1935 potekalo ljudsko odločanje (plebiscit) o nadaljnji usodi pokrajine. Volivci so imeli tri možnosti:

- Status quo (ostane pod mandatom Društva narodov)
- Združitev s Francijo
- Združitev z Nemčijo.

Volilni listič

Velika večina (90,8 %) volivcev se je odločila za vrnitev v Nemčijo. Za *status quo* je bilo 8, 8 % glasov in le 0,4 % glasov je bilo za združitev s Francijo. V skladu z rezultatom referenduma so se pričeli postopki za vrnitev pokrajine v nemško državo. V enotno nemško carinsko in valutno območje se je Posarje vključilo 18. februarja 1935. Popolna združitev pa se je zgodila 1. 3. 1935. Josef Bürckel je bil 1. marca 1935 imenovan za komisarja nemškega rajha za reintegracijo in ta dan velja za dan priključitve. Od tega dne dalje je v veljavi nov cenik poštnih storitev, ki je izključno v nemških markah.

Pismo lokalni promet, do 20 g	8 pfenigov
Pismo lokalni promet, nad 20 g	16 pfenigov
Priporočeno pismo, lokalni promet	38 pfenigov
Razglednica, lokalni promet, manj kot 5 besed	5 pfenigov
Tiskovina, lokalni promet	3 pfenige
Pismo notranji promet, do 20 g	12 pfenigov
Pismo notranji promet, nad 20 g	24 pfenigov
Priporočeno pismo, notranji promet	42 pfenigov
Letalsko pismo, notranji promet	22 pfenigov
Priporočeno letalsko pismo, notranji promet	52 pfenigov
Razglednica, notranji promet	6 pfenigov
Tiskovina, notranji promet	3 pfenige
Pismo (Češkoslovaška in Madžarska)	20 pfenigov
Pismo, mednarodni promet	25 pfenigov
Priporočeno Pismo, (Češkoslovaška in Madžarska)	50 pfenigov
Priporočeno Pismo, mednarodni promet	55 pfenigov
Letalsko Pismo, (Češkoslovaška in Madžarska)	35 pfenigov
Letalsko pismo, mednarodni promet	40 pfenigov
Priporočeno letalsko pismo, (Češkoslovaška in Madžarska)	65 pfenigov
Priporočeno letalsko pismo, mednarodni promet	70 pfenigov
Razglednica (dopisnica), (Češkoslovaška in Madžarska)	10 pfenigov
Razglednica (dopisnica), mednarodni promet	15 pfenigov
Letalska razglednica (dopisnica), (Češkoslovaška in Madžarska)	25 pfenigov
Letalska razglednica (dopisnica), mednarodni promet	30 pfenigov

Ta cenik je ostal v veljavi do leta 1938, ko so se začele dogajati spremembe evropskih meja (Sudeti, Češka, Moravska, Anschlüss …).

Podobna usoda je pokrajino doletela tudi po 2. svetovni vojni. Za prehodno obdobje so zopet začele izhajati poštne znamke Posarja. Zadnja taka znamka je izšla leta 1959.

Danes je pokrajina naseljena s skoraj 1 milijonom prebivalcev in po velikosti osemkrat manjša od Slovenije. Premogovništvo in rudarstvo izgubljata pomen. Danes prevladuje industrija keramike in avtomobilska industrija.

Posarje danes

Viri:

[1.] MICHEL, Saar-*special 2017* (4. izdaja), SCHWANEBERHER VERLAG GMBH, 2017

[2.] https://en.wikipedia.org/wiki/Saarland (2.1. 2021)

matjaz.metaj@guest.arnes.si

Sejem zbirateljstva
COLLECTA
bo 25. in 26. septembra 2021

Na letošnjem sejmu, ki ga lani žal ni bilo, se bomo spet srečali na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani in verjamemo, da bomo našli kaj zase.
Tudi novi (in kakšni starejši) filatelistični eseji FZS bodo na voljo! Se vidimo!

Primož Čebulj

Mostovi treh povezav med japonskima otokoma Honšu in Šikoku

Na Japonskem so leta 1975 začeli z velikim gradbenim projektom: povezati japonski največji otok Honšu s četrtim največjim otokom Šikoku. Projekt so zaključili leta 1999. Projekt sestavljajo tri velike cestne povezave, vse tri potekajo približno v smeri sever-jug: Nishi-Seto, Seto-Chuo in Kobe-Awaji-Naruto. Vsaka od teh povezav leži skoraj točno na 133., 134. oziroma 135. poldnevniku. Cestne povezave tečejo preko številnih manjših otokov morja Seto in sledijo njihovi legi.

Nishi-Seto

Seto-Chuo

Kobe-Awaji-Naruto

Projekt sestavljajo številni mostovi. Med njimi je 18 mostov velikih razponov. Največ je visečih mostov (10) ter visečih mostov s poševnimi visečimi vrvmi (5). Dva izmed mostov sta bila v svoji kategoriji v času izgradnje najdaljša mostova na svetu.

Zahodna cestna povezava **Nishi-Seto** je dolga 60 km. Sestavlja jo 55 mostov, od tega devet velikih mostov, ki povezujejo sedem otokov. Ta cestna povezava se od ostalih dveh razlikuje po tem, da so na mostovih (razen mostu Shin-Onomichi) tudi steze za pešce, kolesarje in motoriste. Gradili so jo v več fazah od leta 1983 do 1999.

Shin-Onomichi

Innoshima

Ikuchi

Shin-Onomichi je most s poševnimi visečimi vrvmi in petimi razpetinami. Dolg je 546 m, dolžina glavnega razpona je 215 m. Most so odprli za promet leta 1999. Na znamki je v ospredju novi most Shin-Onomichi, v ozadju pa stari most **Onomichi**, ki leži vzporedno z novim in je

oddaljen le 55 metrov od novega. Zgrajen je bil leta 1968 in je prvi viseči most na Japonskem.

Ko so most **Innoshima** leta 1983 odprli za promet, je bil to najdaljši viseči most v Aziji. Dolg je 1270 m, glavni razpon pa meri 770 m. Ima dva nivoja. Na zgornjem, ki je 50 metrov nad morjem, je speljana cesta. Pod njo pa je koridor za pešce in kolesarje.

Most **Ikuchi**, ki povezuje otok Innoshima z otokom Ikuchi, je bil dokončan leta 1991 kot peti veliki most na hitri cesti Nishi-Seto. V času odprtja je bil najdaljši most s poševnimi visečimi vrvmi na svetu. Celotna dolžina mostu je 790 m, glavni razpon pa je dolg 490 metrov.

Tatara *Ohmishima* *Hakata in Ohshima*

Most **Tatara** povezuje otoka Ikuchijima in Ohimishima. Gradili so ga v letih od 1990 do 1999. Je največji izmed desetih mostov na Nishi-Seto cestni povezavi. Dolg je 1480 m, od tega je glavni razpon dolg 890 m, stranska pa 270 m oziroma 320 m. Ko so ga 1. maja 1999 odprli, je postal most s poševnimi visečimi vrvmi z največjim glavnim razponom na svetu. Za 34 m je premagal do tedaj najdaljši tak most Normandy v Franciji. Stranska razpona sta narejena iz prednapetega armiranega betona. Tako sta izdelana tudi nosilna stebra, ki sta visoka kar 220 m. Na cestišču, ki je široko 30 m so štiri steze za motorna vozila in stezi za pešce in kolesarje.

Most **Ohmishima** povezuje otoka Ohmishima in Hakata. Je prvi zgrajeni most na povezavah Honšu - Šikoku. Odprli so ga leta 1979. Je ločni most, dolg 328 m, z lokom, dolgim 297 m.

Dva mostova **Hakata** in **Ohshima** povezujeta otok Hakata preko otočka Michika z otokom Ohshima. Za promet so ju odprli leta 1988. Hakata (na znamki levo) je predalčni most, dolg 325 m. Oshima pa je viseči most s skupno dolžino 840 m in osrednjim razponom 560 m. Most Hakata je prvi veliki most z jeklenimi nosilci na Japonskem.

Mostovi **Kurushima Kaikyo** prečkajo 4 km široko ožino Kurushima med otokoma Ohshima in Imabari. Gre za tri povezane viseče mostove, dolge 960 m, 1515 m in 1570 m. Za promet so jih odprli leta 1999.

Kurushima Kaikyo

Osrednja **Seto-Chuo** povezava je cestna in železniška. Cesta in železniška proga ležita na mostovih v dveh nadstropjih ena nad drugo. Skupna dolžina je okoli 37 km. Povezavo so odprli za promet leta 1988. Sestavlja jo 42 mostov v skupni dolžini 20 km. Od tega je šest velikih mostov, ki ležijo skoraj v ravni vrsti. Povezavo so spustili v promet 1988.

Viseči most **Shimotsui-Seto** so odprli za promet leta 1988. Je dvonadstropen, spodnji nivo je namenjen železnici, zgornji pa avtocesti. Celotna dolžina mostu je 1400 m, glavni razpon pa je dolg 940 m.

Na levi znamki sta v daljavi viseča mostova dvojčka **Hitsuishijima** in **Iwakurojima**. Dolga sta vsak po 790 m in imata glavni razpon 420 m. Mostova so odprli za promet leta 1988.

Viseča mostova **Kita Bisan-Seto** in **Minami Bisan-Seto** sta ena največjih mostov na svetu z dvema nadstropjema za avtocesto in železnico.

Za promet so ju odprli leta 1988. Kita Bisan-Seto je dolg 1610 m, glavni razpon pa meri 990 m. Večji Minami Bisan-Seto je dolg 1723 m in ima glavni razpon dolg 1100 m.

Vzhodna povezava **Kobe-Awaji-Naruto** je dolga 89 km. Poteka preko 4 km široke ožine Akashi, teče preko otoka Awaji in prečka 1,3 kilometra široko ožino Naruto na otok Šikoku. Ožini premagujeta dva velika viseča mostova Akashi-Kaikyo in Ohnaruto. Na celotnem odseku ja 96 mostov v skupni dolžini 24,3 km in 8 predorov v dolžini 7,4 km. Povezavo so gradili v letih 1976 in 1998.

Most Ohnaruto

Most **Ohnaruto** so odprli junija 1985. Je viseči most, dolg skupaj 1629 metrov. Glavni razpon meri 876 metrov.

Most **Akashi-Kaikyo** je najdaljši od dveh mostov na Kobe–Naruto cestni povezavi. Most so začeli graditi maja 1988. Gradnja je trajala kar 10 let. Slovesno so ga odprli 5. aprila 1998. Viseči most ima tri razpetine in je z glavno razpetino v dolžini 1991 m svetovni rekorder med visečimi mostovi. Celotna dolžina mostu je 3911 m. Za tak most so se odločili, ker po morju poteka gost ladijski promet, ki bi ga večje število stebrov v morju oviralo.

Most Akashi-Kaikyo

Zaradi izredne velikost in lokacije gradnje, kjer so pogosti potresi in močni vetrovi, so pri gradnji upoštevali ekstremne varnostne meje. Tako prenese vetrove do 288 km/h in potrese do 8,5 stopnje po Richterjevi skali. Stebra mostu sta jeklena in visoka

283 m. Razdalja med njima je tako velika, da sta zaradi ukrivljenosti zemlje na vrhu za 93 mm bolj oddaljena med seboj kot v vznožju. Leta 1995 je močan potres 7,2 stopnje po Richterju prizadel okolico Kobeja, kjer je umrlo 6000 ljudi. Epicenter potresa je bil le 10 km od mostu in je začasno ustavil gradnjo. Kakšne velike škode potres na mostu ni povzročil, je pa premaknil že zgrajena stebra za 1,1 m narazen. Zato so morali prilagoditi načrte in načrtovani razpon 1990 m podaljšati za en meter. S šestimi pasovi je most namenjen samo motornemu prometu. Most je svetovni rekorder tudi v ceni, saj je njegova izgradnja stala 4,3 milijarde dolarjev.

Animirani članek si lahko ogledate na spletni strani na naslovu https://youtu.be/u_9GReezMUA.

pcebulj52@gmail.com

Primož Čebulj

Znamke - uganke
Popravljena znamka

Spodaj (na levi) je prikazana ena od dveh slovenskih priložnostnih znamk iz serije EUROPA. Izdana je bila leta 2010, ko je bila skupna tematika izdaje »otroške knjige«. Na znamki (spodaj na desni) sem namenoma napravil nekaj »napak« tako, da se v desetih podrobnostih razlikuje od originala. Malo sem dodal, malo odvzel in malo spremenil. Vaša naloga je, da najdete vseh 10 mojih »popravkov«.

Original:

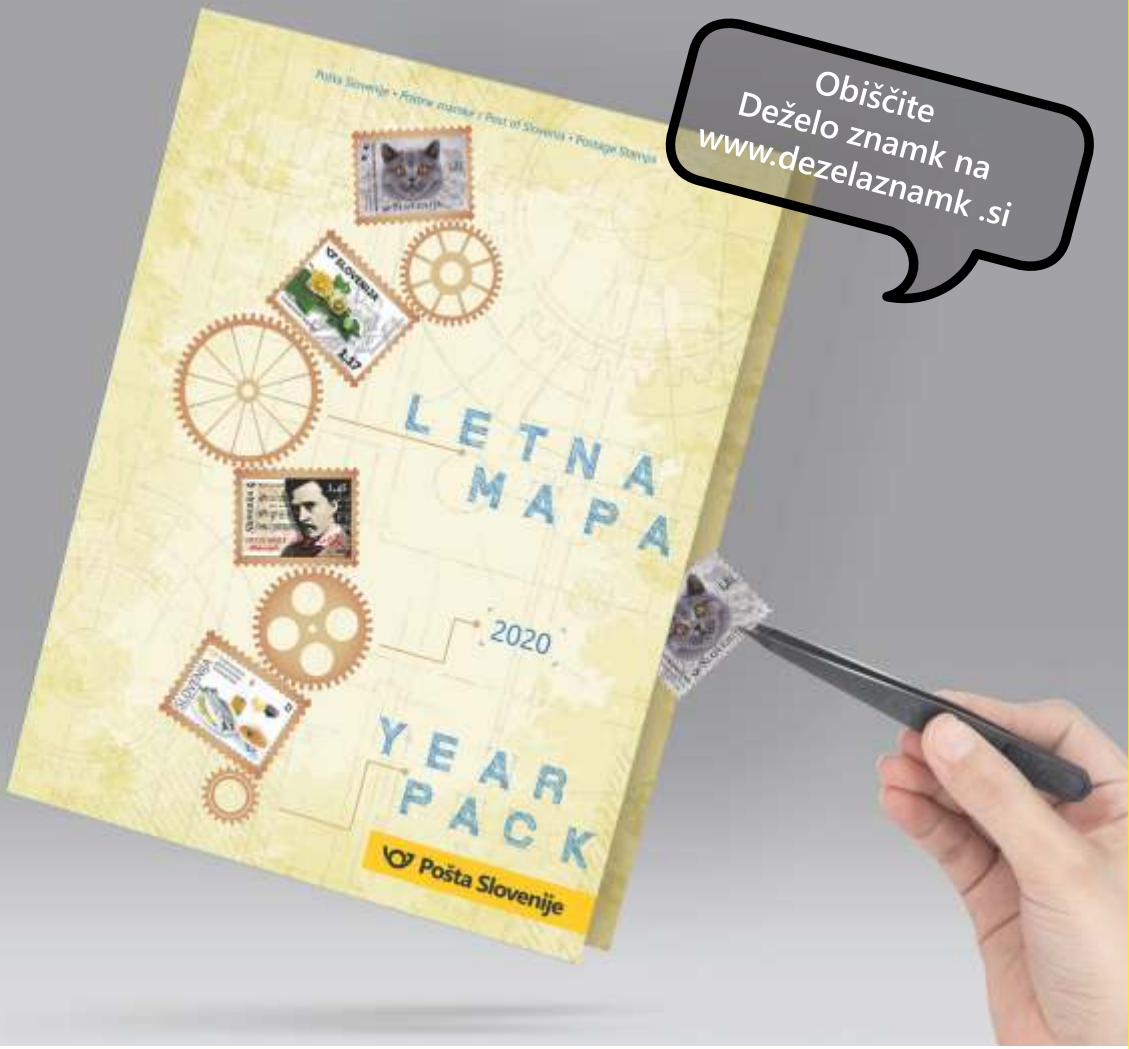
Popravek:

Med pravilnimi rešitvami bomo izžrebali 3 nagrade (3 eseji FZS za 1. nagrado, 2 eseja za 2. nagrado in 1 esej za 3. nagrado). Rešitve pošljite do 1. septembra 2021 na naslov urednika NF:

Veni Ferant, F. Pohlina 2, 3310 ŽALEC.

www.posta.si

Vse slovenske znamke iz leta 2020 na enem mestu!



VABLJENI K NAROČILU LETNE MAPE ZNAMK 2020

Letna mapa 2020 vsebuje vse redne in priložnostne poštne znamke, izdane v letu 2020.
Mapa je lahko odlično darilo, nepogrešljiva pa je za tiste zbiratelje, ki hranijo celotne letnike znamk.
Mapa ne vsebuje zvežčkov, doplačilnic in malih pol.

Naročila
Po pošti: Pošta Slovenije d.o.o., Divizija Prodaja,
2500 Maribor, Slovenija
Po e-pošti: info@posta.si
Po telefonu: 02 449 2248
Na spletu: www.dezelaznamk.si

Pošta Slovenije
Zanesljivo z vami!