

Wystawianie i sędziowanie w aerofilatelistyce
(standardowy papier seminaryjny – trzecia „skrótowa wersja” na Lubin’01)
Egil H. Thomassen

Przewodniczący Komisji Aerofilatelistyki FIP

Tak wystawianie, jak i sędziowanie w aerofilatelistyce opiera się na Regulaminach i Wytycznych dla Ekspонатów Aerofilatelistycznych podczas Wystaw FIP. Art. 2 Regulaminów mówi, iż ekspонат aerofilatelistyczny składa się zasadniczo z dokumentów pocztowych, przekazanych drogą powietrzną i opatrzonych dowodem, że odbyły one przelot. Gdyby nie traktować słowa „pocztowy” w jego wąskim znaczeniu, ale przyjąć, iż zawiera ono w sobie cały transport poczty drogą powietrzną, definicja ta otwiera nam dostęp do większości przesłanej poczty.

Art.3 definiuje, iż „ekspонат powinien zawierać wyłącznie właściwy materiał filatelistyczny”. Stąd też mamy dwa obowiązujące elementy: „filatelistyczny” i „przewieziony drogą powietrzną”.

Art.4 wprowadza Kryteria Oceny Eksponatu. Sędziowanie w aerofilatelistyce, podobnie jak w innych klasach, opiera się na następujących głównych kryteriach:

- I. Opracowanie i znaczenie filatelistyczne;
- II. Wiedza filatelistyczna i pokrewna, osobiste studia i badania;
- III. Stan i rzadkość eksponowanego materiału;
- IV. Prezentacja.

Przyjrzyjmy się tym kryteriom w ten sam sposób, w jaki to robią sędziowie. Zaprezentuję Wam kilka pytań, jakie zadają sobie sędziowie, przyznając punkty za rozmaite kryteria - i dodam swój komentarz.

Znaczenie filatelistyczne

(III.A)

Skupiając się na podwójnych kryteriach opracowania i znaczenia filatelistycznego, zdefiniujmy najpierw znaczenie filatelistyczne, ponieważ to ono decyduje o poziomie eksponatu.

Można otrzymać dziesięć punktów, głównie w oparciu o znaczenie eksponatu, ale sędziowie będą zwracać uwagę także i na inne czynniki. Słyszałem, iż kolekcjonerzy twierdzą, że kryterium znaczenia jest dyskryminujące i że wszystkie eksponaty są ważne, szczególnie dla samego wystawcy. Zostawmy na chwilę to kryterium, pozostając jedynie przy kryterium opracowania, i wyobraźmy sobie rywalizację sportową między Jackiem Kosmałą a mną. Jak we współzawodnictwie filatelistycznym, wybieramy obaj różne dziedziny sportu. Jacek, wspaniały polski sportowiec, postanowił wspiąć się na Mt. Everest. Trenował latami, wspiął się na wiele mniejszych gór i dobrze przygotował się do zaatakowania Mt. Everest. Wraz ze swoimi szerpami wspiął się wiele tygodni, ale niestety na 100 metrów przed szczytem wyprawa została zaskoczona przez burzę śnieżną. Jacek musiał zrezygnować i zawrócić. To był niezły wyczyn, ale w sumie się nie udał. Tak więc za opracowanie wyprawy przyznajemy mu 18 punktów na 20 możliwych. Ja z kolei postanowiłem przejść przez Hyde Park w Londynie. W pewien bezchmurny i słoneczny poranek dokonałem tego bez najmniejszego problemu. Wykonałem zadanie i otrzymałem 20 punktów. Czy to sprawiedliwa rywalizacja? Gdy jednakże dodamy kryterium znaczenia, Jacek bez wątpienia otrzyma 10 punktów za swój dzielny wyczyn a ja będę szczęśliwy, gdy przyzna mi się choćby 1 punkt. I to on wygra

pojedynek w stosunku 28 do 21 punktów. Wniosek jest taki, iż kryterium znaczenia wprowadzono, by rywalizacja była sprawiedliwa. Aerofilatelistyczny eksponat z regionu, który w większym stopniu przyczynił się do rozwoju światowej poczty lotniczej, w skali ważności znajduje się wyżej niż eksponat z innego regionu.

Inne czynniki związane ze znaczeniem to:

- I. rozległy obszar geograficzny jest generalnie ważniejszy niż mniejszy;
- II. okres pionierski jest generalnie ważniejszy niż współczesny;
- III. długi okres jest generalnie ważniejszy niż krótki.

Czasem jestem pytany o znaczenie poszczególnych krajów. Coś takiego nie ma jednak miejsca. To samodzielnie sformułowany plan eksponatu określa jego znaczenie. Eksponat dotyczący pionierskich polskich lotów będzie oczywiście ważniejszy niż eksponat pokazujący pierwsze współczesne loty z Warszawy. Eksponaty związane z okresem pionierskim - jak powietrzni prekursorzy regularnych usług pocztowych albo wczesna poczta przewożona przez przewoźników powietrznych w czasie, gdy usługi pocztowe nie były dostępne – są postrzegane jako ważne dla rozwoju aerofilatelistyki i mogą być wystawiane. Te nie-pocztowe właściwie wyjątki muszą być wyczerpująco opisane i muszą być rzeczywiście ważne dla rozwoju połączeń poczty lotniczej. Przykładami takich eksponatów są poczta powietrzna z oblężonego Paryża oraz poczta powietrzna z oblężonych Metz i Befort, prywatna poczta pierwszych pionierskich lotów, poczta wojskowa z I Wojny Światowej i okresu powojennego, a także poczta gołębia pomiędzy Auckland w Nowej Zelandii a położoną na północny wschód Great Barrier Island. Te przykłady nie ograniczają dopuszczalnej tematyki, ale tak sędziowie, jak i wystawcy powinni kłaść nacisk na określone znaczenie dla rozwoju aerofilatelistyki.

Opracowanie

Druga część podwójnych kryteriów, opracowanie, może zapewnić do 20 punktów, czyli dwa razy tyle co znaczenie eksponatu.

(III.B)

Kryterium dotyczy oceny kompletności i poprawności materiałów, wybranych przez wystawcę do zilustrowania danego zagadnienia. Sędzia aerofilatelistyczny musi brać pod uwagę kilka elementów, aby podjąć sprawiedliwą decyzję. Podpunkt 3.4 głosi: „Eksponat musi mieć jasno określony początek, temat główny i logiczne zakończenie. Dlatego eksponat musi zaczynać się od karty tytułowej, na której wystawca dokładnie określa temat, wyjaśnia, jak będzie on rozwinięty i wymienia narzucone przez siebie ograniczenia”.

Tytuł, a także jasno określony plan albo karta tytułowa, są bardzo ważnymi częściami eksponatu. Wystawca powinien jasno określić, co chce pokazać i udowodnić. Wyjaśnia to sędziom, co oceniają i umożliwia im stwierdzenie, jak bardzo wystawca rozwinął eksponat zgodnie z planem i tytułem oraz jak kompletny jest eksponat. Włączenie strony tytułowej uzyskało szeroką akceptację. Strona ta daje aerofilatelistycznemu wystawcy kilka znaczących korzyści. Jedną z nich jest możliwość zaprezentowania obszaru własnych poszukiwań czy badań. Strona tytułowa jest także miejscem, gdzie wystawca może zaprezentować kluczowe pozycje swego eksponatu i objaśnić ich filatelistyczną wartość. Na międzynarodowych wystawach wciąż widać niepełne strony tytułowe. Najczęstszym błędem jest nieopisanie obiektu. Nie wystarczy po prostu napisać np. „Poczta Lotnicza w Polsce 1935-1950”. Wystawca musi powiedzieć dlaczego, kiedy i gdzie.

Tytuł musi jeszcze zgadzać się z planem. Wystawca może przecież włączyć okres pionierski do tytułu, nie potwierdzając tego w zebranych w ekspozycji materiałach. Może to podnieść znaczenie ekspozycji, choć jednocześnie wystawca traci na opracowaniu. Dla wystawcy lepiej jest skoncentrować się na okresie, z którego ma mocne i adekwatne materiały. Ekspozycja musi obejmować okresy i terytoria, których dotyczy tytuł i plan. Przewaga elementów z jednego okresu i pominięcie innych faz pozbawia ekspozycję niezbędnej równowagi. Wystawca powinien unikać pokazywania elementów albo słabo dokumentujących wydarzenia, albo nie mających znaczenia dla rozwoju poczty lotniczej. Plan jest zwykle szkicem tego, co wystawca chce pokazać i udowodnić. Aby ocenić kompletność, sędzia będzie zwracał uwagę na to, czy są tam elementy rzadkie lub szczególnie interesujące, oraz czy plan jest zgodny z rzeczywistym materiałem aerofilatelistycznym. Oryginalność powinna być nagrodzona zgodnie z kryterium opracowania. Plan ekspozycji musi – a tekst przynajmniej powinien – być napisany w jednym z oficjalnych języków FIP.

Pokażę Wam przykład strony tytułowej. Niestety nie jakiejś szczególnie błyskotliwej, a po prostu mojej własnej.

(III.C)

W ekspozycji aerofilatelistycznej głównymi punktami są wszelkiego rodzaju korespondencje. Muszą być przewożone powietrzem i zwykle zawierają datę oraz oznaczenie rodzaju transportu. Istnieje kilka wyjątków, związanych z lotami odwołanymi z powodów uszkodzeń mechanicznych, złej pogody, *etc.*

Zawartość kopert, mapy i rozkłady lotów mogą zostać pokazane, jeśli jest to niezbędne dla podkreślenia faktów i odpowiedniego ich udokumentowania. Pozycje spoza korespondencji są dopuszczalne tylko w wąskim wymiarze. Sędziowie powinni oceniać przede wszystkim wystawiany materiał aerofilatelistyczny.

Powinno unikać się powtarzania rzadkich materiałów. Wystawcy mogą pokazywać różne, podobne nawet koperty, wysyłane w różnych kierunkach, *etc.* Ukazanie rozmaitych aspektów tej samej usługi powinno być dobrze opisane.

Aerofilatelistyczny ekspozycja może zawierać również znaczki. Badania znaczków poczty lotniczej i ich użycia łączą aerofilatelistykę z tradycyjną filatelistyką, ale tylko elementy poczty lotniczej znajdują się w zakresie aerofilatelistyki. Tak samo całostki pocztowe i znaczki skarbowe mogą być dołączone wtedy, gdy zostały przygotowane specjalnie do użytku poczty lotniczej.

Regulaminy wymagają, aby znaczki były pokazywane przede wszystkim na kopertach. Ekspozycja z przewagą znaczków może zostać przeniesiona do Klasy Tradycyjnej albo też oceniana równocześnie w obydwu Klasach i później skierowana do Klasy, w której uzyskał więcej punktów.

Winiетки i nalepki pocztowe mogą być wystawiane, ale też trzeba je pokazywać na kopertach lotów. Będąc częścią aerofilatelistycznego ekspozycji, nalepki nie powinny go zdominować. Odzyskana z katastrof lotniczych poczta tworzy osobną kategorię ekspozycji ze swoimi własnymi regułami dotyczącymi stanu i dokumentacją.

Kolekcjonerzy poczty lotniczej pytali mnie, dlaczego nie mogą pokazywać kart pocztowych, fotografii pionierów lotnictwa, naklejek i innych materiałów, które uczyniłyby wystawę bardziej interesującą dla zwiedzających. Zgadzam się, że to byłaby interesująca i dobra idea z promocyjnego punktu widzenia, ale międzynarodowa wystawa FIP to światowe mistrzostwa w filatelistyce. Postępujemy według pewnych reguł: interesują nas tylko elementy filatelistyczne i przewiezione drogą lotniczą.

Podpunkt 3.2 zawiera przeróżne sposoby uporządkowania ekspozycji aerofilatelistycznych. Najbardziej popularną z nich jest prezentacja chronologiczna. Klasyfikacja przedstawiona w Wytycznych jest następująca:

- I. Okres pionierski do 1918
- II. Okres rozwoju 1918-1945
- III. Okres współczesny po 1945

Jakkolwiek to każdy wystawca wybiera, który okres najbardziej go interesuje i wyjaśnia dlaczego właśnie ten. W ostatnich latach widzieliśmy kilka nowych dróg rozwoju aerofilatelistyki takich jak eksponaty poczty lotniczej porządkowane według kategorii tras, opłat lotniczych, znaczków bądź lotnisk. Nowe koncepcje powinny być nagradzane przez jury.

Wiedza filatelistyczna i pokrewna. Osobiste studia i badania

Maksymalnie 35 punktów może zostać przyznanych za wiedzę filatelistyczną i pokrewną oraz osobiste studia i badania. Niewątpliwie jest to najważniejsze ze wszystkich kryteriów, gdyż ustalający Regulaminy uznali je za prawie dwukrotnie ważniejsze od kryterium rzadkości.

(III.D)

Czym poszczególne wystawca może zasłużyć sobie na te 35 punktów? W zasadzie każdy eksponat powinien być wyjaśniony i przeanalizowany w ramach tytułu i planu wprowadzającego, lecz podane informacje nie powinny przytłaczać pokazywanego materiału filatelistycznego.

Jak dużą wiedzę posiadają wystawcy? Większość z nich może poszczycić się ogromną wiedzą w wybranej przez siebie dziedzinie, lecz trudno jest im przełożyć tę wiedzę na istotne informacje.

Wystawcy kolekcjonujący pierwsze loty mają tendencję do powtarzania? skatalogowanych informacji. Wiedzą nie jest kopiowanie katalogów bądź pisanie rzeczy oczywistych, lecz prezentowanie trudno osiągalnych informacji na temat opłat poczty lotniczej, tras przewozowych i innych nietypowych faktów. Jeśli to możliwe wystawca powinien dać pierwszeństwo kopertom handlowym. Dlaczego? W przeciwieństwie do pierwszych lotów, gdzie większość informacji jest znana z katalogów, koperty firmowe dają wystawcy okazję do zaprezentowania swoich umiejętności analitycznych i prezentacyjnych. Regulamin Ogólny mówi, iż „Studia osobiste to właściwa analiza elementów wybranych do ekspozycji”. Czym jest „właściwa analiza”? Spójrzmy na tę kopertę:

(III.E)

Wystawca mógłby napisać: „Koperta poczty lotniczej wysłana z Andalsnesruten, Norwegia do Pelotas, Brazylia. Opłata pocztowa 260 øre”. Sprytny wystawca napisałby również: „Właściwa opłata pocztowa 260 øre”.

Czy to jest analiza? Nie, jest to opis i wystawca nie może oczekiwać na 35 punktów za umiejętność czytania i pisania. Zróbmy właściwą analizę: „Koperta poczty lotniczej przesłana statkiem Kristiansund-Andalsnes i koleją Andalsnes-Oslo. Drogą lotniczą Oslo-Kopenhaga i Kopenhaga-Paryż. Liniami lotniczymi Air France trasą Paryż-Las Palmas-Dakar-Natal-Bathia-Rio de Janeiro. Lokalną trasą lotniczą Rio de Janeiro-Pelotas. Waga do 5 gram. Opłata pocztowa z 1939 roku 230 øre za 5 gram. Opłata zagraniczna 30 øre za 20 gram=w sumie 260 øre. List ocenzone w Brazylii”.

Następny przykład z inną kopertą:

(III.F)

Opis: „List poczty lotniczej wysłany ze Stavanger, Norwegia do Hobart, Tasmania. Właściwa opłata pocztowa 16455 øre”. Analiza: „List poczty lotniczej wysłany liniami Stavanger-Oslo i Oslo-Amsterdam-Genewa-Rzym-Kair-Abadan-Karachi-Bombaj-Kalkuta-Bangkok-Hong

Kong przez Braathen SAFE oraz Hong Kong-Sydney-Hobart przez Quantas. Waga 620 gram. Dopłata lotnicza z 1952 roku: 125 øre za 5 gram=15500 øre. Opłata zagraniczna 55 øre za pierwsze 20 gram, 30 øre za każde następne 20 gram=955 øre. W sumie 16455 øre”. Przepłacone listy, często występujące na wystawach poczty lotniczej, powinny być unikane jak tylko to możliwe i zastępowane przez właściwie ofrankowane. W obu przypadkach listy powinny być dokładnie zanalizowane, a ewentualna nadpłata dokładnie opisana. Badania tras, opłat pocztowych oraz oznaczeń są ściśle powiązane z historią poczty, konkurencyjną kategorią bliską aerofilatelistyce.

Stan oraz rzadkość

W sumie w tej kategorii można otrzymać 30 punktów, 20 punktów jest przyznawanych za rzadkość i 10 punktów za stan pokazywanych eksponatów.

(III.G)

Stan oraz rzadkość są oczywistymi, lecz często sprzecznymi kryteriami. W wielu przypadkach wystawca musi dokonać wyboru: czy powinien pokazać rzadki okaz w słabym stanie? W aerofilatelistyce wiele rzadkich eksponatów jest w złej kondycji. Każdy musi starać się osiągnąć materiał możliwie najlepszej jakości. Materiały współczesne są z reguły łatwe do dostania, więc ich jakość powinna być pierwszorzędna. Stemple pocztowe powinny być wyraźne; są one źródłem wiadomości o trasie i czasie przewozu. Listy reperowane powinny być opisane. Jeśli sędziowie zauważą sfalszowany bądź naprawiany obiekt, a nie zostanie to odpowiednio zaznaczone, nałożą na wystawcę karę. Wartość pieniężna nie powinna zaprzętać sędziom głowy. Rzadkość nie zawsze wiąże się z wartością. Wartość zależy przecież od podaży i popytu.

Zdumiewająco wielu kolekcjonerów i wystawców poczty lotniczej koncentruje się głównie na kryterium rzadkości. Wydają fortuny próbując podwyższyć liczbę uzyskiwanych przez siebie punktów w tej kategorii. Czasami zdenerwowani wystawcy mówią mi po zakończeniu wystawy, iż wydali pół miliona dolarów na rzadki materiał i wciąż pozostają na tym samym poziomie medalowym. Jediną rzeczą, którą mogę im doradzić jest poświęcenie 50 dolarów na odpowiednią literaturę i kilku dni w bibliotece. Mogą wtedy powiększyć swoją zdobycz punktową według kryterium wiedzy o pięć punktów.

Prezentacja

(III.G)

Zwykle pierwszym kryterium oceny jest prezentacja. Cały materiał wystawiany i pojedyncze jego części powinny pozostawać ze sobą w równowadze z estetycznego punktu widzenia. Informacje powinny być czytelne, lecz nie powinny przytłaczać swoją liczbą rzeczy najważniejszych czyli listów. Nie ma zasad mówiących o zależnościach pomiędzy ilością tekstu a informacją w tym tekście zawartych. W rękach wystawcy pozostaje zadanie osiągnięcia harmonii poprzez ograniczanie lub zwiększanie ilości tekstu, umieszczenie koperty w tej samej linii na szerokość całego ekranu, *etc.*

Gdy niezbędnym staje się pokazanie poszczególnych osteplowań z drugiej strony listu, można pokazać je za pomocą reprodukcji. Kolorowa reprodukcja powinna być co najmniej w 25 proc. mniejsza od oryginału, aby sędziowie nie zostali zmyleni. Fotokopie powinny być dopełnieniem, a nie dominować w pokazywanym materiale.

Za prezentacją można uzyskać 5 punktów, dlatego też wielu wystawców nie zwraca na nią tak wielkiej uwagi uznając ją za najmniej ważne kryterium. Spostrzegawczy wystawca zrozumie

jednak, że dobrze zaprezentowany materiał może ułatwić sędziom lepsze jego zrozumienie pod względem pozostałych kryteriów i pomóc uzyskać w nich dodatkowe punkty.

30.VI.2001

(tłum. AK & PMK)

Jacek Kosmala
Biuletyn Informacyjny
Klubu IKAR nr 13 (63)
Marzec 1996 r

OLIMPIJSKI LOT STEROWCA LZ 129 „HINDENBURG”

W bieżącym roku minie 60 -ta rocznica Igrzysk XI Olimpiady w Berlinie, które posiadają bardzo obszerną dokumentację pocztową. Hitlerowski reżim nie szczędził środków na propagandę Trzeciej Rzeszy. Komitet Organizacyjny Igrzysk postanowił uczcić pamięć wybitnego konstruktora lotniczego Ferdinanda von Zeppelin /1838-1917/, który otrzymał w 1910 roku od Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego „Dyplom Olimpijski” za zasługi dla ruchu olimpijskiego w Niemczech.

Ceremonię otwarcia Igrzysk w dniu 1.08.1936 na Stadionie Olimpijskim uświetnił przelot nad arenami sportowymi sterowca HINDENBURG z namalowanymi na burtach wielkimi kołami olimpijskimi.

Sterowiec wystartował o godzinie 7.13 rano w dniu 1 sierpnia 1936 roku z lotniska we Frankfurcie nad Menem. Trasa lotu wiodła nad Hannoverem, Hamburgiem i Schwerinen. Nad Berlinem sterowiec pojawił się o 13.40. O godz. 14.05, HINDENBURG przeleciał nad Stadionem Olimpijskim, następnie zatoczył krąg nad miastem i o 15.07 ponownie znalazł się nad areną Igrzysk .O godz. 15.30 Zeppelin nadleciał nad lotnisko Tempelhof, gdzie z wysokości 220 m zrzucił na spadochronie worki z pocztą. O 15.43 odleciał do Frankfurtu poprzez Dessau, Hof i Bad Kissingen, gdzie wylądował o 21.13. Lot z 54-ro osobową załogą oraz 64 pasażerami na pokładzie, z przeciętną prędkością 116 km/h na trasie 1622 km trwał czternaście godzin.

POCZTA

Na pokładzie sterowca przewieziono 40 worków poczty zawierającej 61369 listów i 57710 kart.

Opłata wynosiła 50 pf dla kart i 1 RM dla listów. Nie przyjmowano przesyłek o niższej opłacie. Nieliczne, które przesłano przez przeoczenie są dużą rzadkością. Nie przyjmowano również przesyłek poleconych. Te, które ofrankowano jak polecane, otrzymały stempel prostokątny w kolorze czarnym „Einschreiben unzulässig / Bahnpostamt 19, Frankfurt (Main)”. Stempel ten znany jest również w kolorze czarno-fioletowym.

STEMPLE NADAWCZE

Wszystkie listy i karty zostały osteplowane specjalnym stemplem przedstawiającym flagę olimpijską na tle sterowca otoczoną napisem „LUFTSCHIFF HINDENBURG / OLYMPIAFAHRT 1936”. Stempel zasadniczo był użyty w kolorze fioletowym, jednak niewielka ilość przesyłek posiada ten stempel w kolorze czerwonym lub ceglastym / 1 /. Przesyłki do lotu przyjmowane były w urzędzie pocztowym Frankfurt 19 z terenu Niemiec , natomiast nadesłane z zagranicy we Friedrichshafen / macierzysty port sterowców/, skąd następnie dostarczone zostały do Frankfurtu.Przesyłki otrzymały dwuobrózkowy stempel nadawczy „Flug- und Luftschiffhafen /RHEIN - MAIN / - 1.8.36.-3 / FRANKFURT (MAIN)”. Datownik posiadał wyróżniki literowe a do h , z tym że wyróżnik c nie istnieje, a wyróżnik b jest spotykany nadzwyczaj rzadko. Z informacji od innych zbieraczy wnioskuję, że znajduje się on jedynie na niektórych przesyłkach nadsyłanych z zagranicy. Zastanawiający jest też

fakt, że stempel z wyróżnikiem b posiada godzinę nadania 4, podczas gdy wszystkie inne mają godz. 3. Istnieją przesyłki nadesłane z terenu Niemiec, na których znaki opłaty skasowane są zwykłymi datownikami, natomiast stemple nadawcze przystawione są dodatkowo. Wśród nich najciekawsze są listy wysłane z działającej już wioski olimpijskiej.

POCZTA POKŁADOWA

Przesyłki, które zostały przywiezione zbyt późno do urzędu Frankfurt Bahnpostamt 19, dostarczono na pokład sterowca bez stempla nadawczego „ Flug- und Luftschiffhafen ...” i zamiast niego ostemplowano na pokładzie w czasie lotu stemplem pokładowym dwuobrózkowym „LUFTSCHIFF / HINDENBURG / 1.8.36”. Stempel użyto w kolorze czarnym lub rzadziej ciemno-niebieskim. Przesyłek tych było ok.2500 szt.

DATOWNIKI ODBIORCZE

40 worków poczty przewiezioną lotem zostało zrzuconych na spadochronie nad lotniskiem BERLIN TEMPELHOF. Przesyłki otrzymały datownik odbiorczy znany w trzech typach. Typ 1 : dwuobrózkowy BERLIN -ZENTRALFLUGHAFEN / -1.8.36-16 / z wyróżnikiem a lub c. Rozróżnić można dwa typy czcionki litery a i cyfr w dacie.

Typ 2 : dwuobrózkowy BERLIN / ZENTRALFLUGHAFEN / -1.8.36.-16 bez wyróżnika lub z wyróżnikiem „ „ i oznaczeniem godz 3.30 / w zbiorze D. Germana /.

Typ 3 : jednoobrózkowy BERLIN / ZENTRALFLUGHAFEN /-1.8.36.3-4.N .Typ ten dotąd nie był znany i jest również niezmiernie rzadki.

PRZESYŁKI Z BLOKAMI OLIMPIJSKIMI / Mi nr 5 i 6 /

Bloki olimpijskie zostały wprowadzone do obiegu w dniu 1.08 1936 r. w Berlinie, Kilonii i Dreźnie. Nie było ogólnodostępnej możliwości przygotowania przesyłek na lot ofrankowanych blokami olimpijskimi. Jednakże kilku kupców filatelistycznych, którzy otrzymali od poczty bloki przed wprowadzeniem ich do obiegu, przygotowało w sumie 100 par listów ofrankowanych blokami. Niektóre z nich otrzymały dodatkowo stempelek „Einschreiben unzulässig ...”.

AKCEPTOWANA POCZTA ZAGRANICZNA

Poczta Niemiec w celu rozpropagowania lotu olimpijskiego sterowca HINDENBURG zawarła porozumienia z pocztami 43 krajów o nadsyłaniu przesyłek na ten lot z zagranicy. Na ten lot zostały dosłane przesyłki z następujących krajów : Albania, Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, W.M. Gdańsk, Holandia, Indie Holenderskie, Islandia, Jugosławia, Kolumbia, Liechtenstein, Luksemburg, Norwegia , Polska, Szwajcaria, Szwecja, Watykan, Węgry. Przesyłki te znane są w ilościach od 1 szt / Polska, Szwecja / do ponad 100 szt / Holandia , Liechtenstein /. W zależności od frankatury posiadają opłatę z kraju nadania lub frankaturę mieszaną. Wśród tych przesyłek zroszumiałe zainteresowanie budzi kartka wysłana z Rybnika w dniu 27.07.36. Polscy filateliści mogli ją zobaczyć po raz pierwszy w rękach dr. M. Bergmana ze Szwajcarii w czasie trwania ŚWF POLSKA 93 w Poznaniu / 5 /. Świetny znawca filatelistyki i kustosz zbioru olimpijskiego w Muzeum Olimpijskim w Lozannie nie miał wątpliwości o autentyczności tej przesyłki. Znalazła się ona niebawem w kolekcji Muzeum Olimpijskiego. We fragmencie kolekcji „PRESTIGE OLYMPIC COLLECTION” z Lozanny była prezentowana w czasie „Salonu Filatelistyki Olimpijskiej i Sportowej - 75 lat PKOl” w Krakowie w dniach 12-16.10.1994 razem z innymi rarytasami filatelistyki olimpijskiej.

Przesyłki z olimpijskiego lotu sterowca HINDENBURG są ozdobą wielu znanych i nagradzanych wysokimi wyróżnieniami zbiorów olimpijskich m.in. F. Rapkin z Wlk. Brytanii, M.Bergmana ze Szwajcarii, D. Germana i F. Karpińskiego z RFN, M. Rosena z USA. Wielki udział w popularyzacji tej dziedziny aerofilatelistyki ma nestor polskich

aerofilatelistów p. Fabian Bura. Autor składając tym artykułem pokłon Panu Fabianowi pragnie dorzucić swój udział w propagowaniu zaszczytnej idei olimpijskiej w roku Stulecia Nowożytnych Igrzysk Olimpijskich. Autor pragnie jednocześnie uściślić kilka nieudomówień i wątpliwości w poprzednich opracowaniach / 2,3,4 /.

BIBLIOGRAFIA

1. Zeppelin Post Katalog 21. Auflage Sieger - Verlag 1995
2. „ Loty Olimpijskie „ Fabian Bura , PZF Warszawa 1976
3. „ The Olympic Flight of the LZ 129 Hindenburg „ Colin Faers , Journal of Sports Philately XI/XII 1992
4. „ Olimpijski Lot Sterowca LZ-129 „ Ryszard Kiczek , Filatelista nr 11/590/ 1-15.06.1980
5. ŚWF POLSKA 93 , Biuletyn Prasowy nr 10 , 16.05.1993