

LETNIK XXXIII, ŠTEVILKA 2/2017

NOVA GLASIL  
FILATELISTIČNE  
ZVEZE SLOVENIJE

# FILATELIJA



ISSN 1408-0303

<b>Boštjan Petauer</b> Bosna in Hercegovina, redne 1912 – dodatne vrednote	4
<b>Bojan Bračič</b> Še enkrat Mariborski provizorij	6
<b>Veselko Guštin</b> Porto znamka in kolek	7
<b>Igor Pirc</b> Nov priročnik o Verigarjih dr. Helmuta Kobelbauerja	10
Marke + Münze 2017	12
<b>Alojz Tomc</b> Nemški parnik Cobra	15
<b>Veni Ferant</b> Razstava Filatelistična dediščina Celja	25

**NOVA FILATELIJA**  
**Glasilo Filatelistične zveze Slovenije**

*“Za bogatitev in širjenje  
filatelističnega znanja”*

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

*Za izdajatelja:*  
Peter Suhadolc

*Uredniški odbor*

*Glavni in odgovorni urednik:*  
Bojan Bračič  
e-naslov: bojan.bracic@triera.net

*Člani uredniškega odbora:*  
Vencelj Ferant, Veselko Guštin,  
Igor Pirc, Alojz Tomc

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

*Fotografija na ovitku:*  
Potniška ladja Cobra na odprtem morju – umetniška razglednica po sliki nemškega slikarja Hansa Bohrdta, 1857-1945. (Članek na strani 15)

*Prelom in tisk:*  
www.evrografis.si  
maj 2017

*Naklada:*  
900 izvodov

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

ISSN 1408-0303  
Cena: 2 EUR, za tujino 3 EUR  
Glasilo prejemajo člani FZS brezplačno.

---

# NOVA FILATELIJA

---

GLASILO FILATELISTIČNE ZVEZE SLOVENIJE

---

LETNIK XXXIII

ŠTEVILKA 2/2017

---

## Beseda urednika

Razglednice so in niso korektno filatelistično gradivo, odvisno kako jih obravnavamo oziroma kaj želimo z njimi pokazati in povedati. Če služijo v zbirki in tudi v eksponatu kot poštna pošiljka s prikazano frankaturo, uporabljenimi žigi in drugimi poštnimi oznakami, potem so seveda povsem korektno filatelistično gradivo. Ne smejo pa nas premamiti, da bi za »pripovedovanje« zgodbe uporabili njihovo zadnjo, hrbtno ali slikovno stran; potem to ni več filatelistično gradivo. Tokrat govorim o razglednicah, kot jih obravnavajo kartofili ali deltiologi, za katere je pomembna hrbtna stran dopisnice.

Dopisnice se nahajajo v zbirkah mnogih filatelistov, saj se dotikajo poštnega prometa; zanj so bile pripravljene in mnoge so v njem tudi potovale. Poleg tega so, podobno kot znamke in drugo kar zbiramo filatelisti, svojevrstno dokumentarno gradivo. V nobeni zbirki niso prepovedane, problem z njimi je samo v tekmovalnih eksponatih; tam jih, ker niso filatelistično gradivo, ni smelo biti.

Pa so se počasi pojavile tudi v tekmovalni filateliji. V njo so prišle »na mala vrata«. Najprej so jih sprejeli poštni zgodovinarji. Z zelo omejenem obsegu in v zelo tesni povezavi z obravnavano temo so smele pokazati poštni urad, ki ga je obravnaval eksponat, ali kaj podobnega. En primerek na vitrino.

Njihov večji vstop v tekmovalno filatelijo je pomenil sprejem Odprte filatelije, kot enakopravnega med ostale tekmovalne razrede. Razglednice sicer še zdaleč niso edino ne-filatelistično gradivo, ki ga odprta filatelija sprejema, toda take omejitve, kot prej, v tem razredu ni več.

In končno zmago slavje. Ne samo, da se razglednice lahko pokažejo na tekmovalni razstavi med drugim gradivom, tekmovalni eksponat je lahko sestavljen samo iz razglednic. Taki eksponati so se že do sedaj pojavljali na nacionalnih in tudi regionalnih razstavah, toda na evropski razstavi FINLANDIA 2017 se bodo prvič pojavili na kontinentalnem nivoju.

Za dober tematski eksponat je potrebna zanimiva zgodba, ki jo lahko ilustriramo tudi z razglednicami, kot je prikazano v tej številki.



## Bosna in Hercegovina, redne 1912 – dodatne vrednote

Na osnovi odloka avstrijskega Vojnega ministrstva št. Z – 1098 z dne 25. maja 1912 so s 1. junijem tega leta zaradi potreb poštnega prometa izšle tri dodatne vrednote k seriji, izdani leta 1906. Ta se je po 31. 12. 1910 ponovno uporabljala (med 18. avgustom in 31. decembrom tega leta se je namreč uporabljala jubilejna izdaja 1910, o kateri smo že pisali, medtem ko je bila izdaja iz leta 1910 začasno umaknjena iz prometa).

Velikost znamk, tisk, papir in ostale značilnosti obravnavane izdaje so enake kot pri tisti iz leta 1906, zato vsega ne ponavljamo še enkrat. Zobčanje je bilo pri teh treh znamkah le linijsko 12 1/2, v primerjavi s široko paletto zobčanih izdaje 1906.

### Motivi na znamkah so naslednji:

12 Hellerjev – Cesta v Jajcu

60 hellerjev - Konjic z mestom čez Neretvo in

72 hellerjev – Višegrad z mostom čez Drino

Obstajajo tudi nezobčane znamke.



Slika 1. Popolna serija nezobčanih (zgoraj) in zobčanih (spodaj) znamk

Znamke so bile v uporabi le kratek čas – do 31.12. 1912, se pravi dobrega pol leta, pa vendar je bila skoraj celotna naklada porabljena, v primerjavi z osnovno serijo iz leta 1906, od katere je ostalo kar precej znamk.

### Poskusni tiski

Ti so podobni kot pri izdaji 1906, le nekoliko manj jih je. Obstaja cela se-

rija na japonskem papirju brez oznake vrednosti v črni barvi, v izvirnih barvah ločeni slika in okvir kakor tudi v izvirni ali poskusnih barvah tako zobčane kot nezobčane.

Obstajajo tudi zobčani barvni poskusni tiski in sicer od vsake vrednote po štiri kot sledi:

- 12 hellerjev v karminski, vinsko rdeči, jekleno modri in temno olivni barvi.

- 60 Hellerjev v roza karminski, temno karminski, svetlo ultramarinski in olivni barvi in

- 72 Hellerjev v jekleno modri, vinsko rdeči, ultramarinski in temno olivni barvi



Slika 2. Nekaj primerov barvnih poskusnih tiskov – od vsake vrednote po ena

Vsi omenjeni poskusni tiski so redki in se le občasno pojavljajo v prodaji.

### Ponaredki

Poznani so ponaredki vseh treh vrednot, tiskani v tehniki knjigotiska, ki jih ni težko prepoznati (izvirne znake so tiskane v bakrotisku) in sicer tako zob-

čani kot nezobčani. Tiskani so v polah po 12 (3x4) znamk in sicer skupaj cela serija v eni vrsti na gumiranem papirju, temnejšem kot original.

V skladu z navedbami v literaturi obstajata dve nakladi teh ponaredkov.

Prva predstavlja uradno izdajo (sicer malce čuden izraz za ponaredek) in ima na hrbtni strani tekst »Schutzstelle für Österreich. Kriegswaisen (Landesstelle Wien)«, kar v prevodu pomeni: Avstrijska agencija za zaščito vojnih sirot. Pokrajinska agencija Dunaj. Izkupiček od te naklade je šel v korist vojnih sirot.

Druga naklada je brez tega teksta. Kot izhaja iz filatelističnih publikacij tistega časa, je šel ves njen izkupiček v korist ponarejevalcev.



Slika 3. Zobčani (desno) in nezobčani(levo) ponaredek znamke za 60 hellerjev

### Pisma

Glede na zelo kratek čas uporabe obravnavanih znamk so pisma (in ostali poštni dokumenti, frankirani z njimi) precej redka in iskana. Zato ne čudi pojav tudi raznih »izvirnih« primerkov, eden od njih je prikazan na sliki.



Slika 4. Za 1 heller prefrankirano (10 h poština in 25 h priporočnina) pismo iz Sarajeva v Prago



Slika 5. Na prvi pogled zelo lepo (cenzurirano v dohodu) pismo, frankirano s popolno serijo dodatnih vrednot, poslano 4.1.1917 iz Banja Luke v Halle – ampak dodatne vrednote so žigosane 5 let po prenehanju veljavnosti. Pismo je pravilno frankirano le z dvema znamkama iz serije »Invalidov« iz leta 1916 (ko je bilo pismo poslano je poština znašala 15 h), ima pa R nalepko in je kot priporočeno prefrankirano (pravilna frankatura bi znašala 40 h, od tega 25 h priporočnina). Dohodni žig Halle na hrbtni strani.

### Zaključek

S tem prispevkom zaključujemo obravnavo bosansko–hercegovskih znamk, izdanih za časa avstrijske okupacije, ki smo jo s prispevkom o prvi vojni dobrodelni izdaji iz leta 1914 začeli leta 2008. V tem času smo poleg znamk spoznali tudi celine in vojne žige bosanskih enot za časa prve svetovne vojne.

Upamo, da smo s temi prispevki uspeli zbuditi zanimanje za te zanimive izdaje in morda celo navdušiti kakega bralca (bralko), da začne z zbiranjem tega področja. To še zlasti, ker je popolna osnovna zbirka žigosanih znamk še vedno dosegljiva slovenskemu povprečnemu filatelističnemu žepu.

To ne pomeni, da se, kdaj v prihodnosti, ne bomo vrnili k filatelistični obravnavi tega področja, zlasti kar zadeva njeno zanimivo poštno zgodovino. Organizirana pošta v teh krajih se

začenja z Napoleonom (čeprav sicer Bosna ni bila nikoli del francoskega imperija), nadaljuje s turško pošto in končuje z obdobjem avstrijske. Prav slednja je v začetku nekoliko povezana tudi s Slovenijo, saj so pri avstrijski zasedbi Bosne in Hercegovine sodelovali tudi slovenski vojaki. Nekateri so pisali domov tudi pisma in pri kakšnem se je poleg kuverte (z v glavnem redkimi žigi) ohranila tudi vsebina.

Boštjan Petauer  
bostjan.petauer@siol.net

### Literatura in viri

1. Ferchenbauer U: Handbuch und Spezialkatalog, Band IV, Ungarn 1867, Österreichische Post im Ausland, Wien 2008, Selbstverlag,
2. Passer A., Die Postwertzeichen von Bosnien und Herzegowina, Prag 1930,
3. Michel Österreich Spezialkatalog, Schwanneberger Verlag GmbH, München 2013,
4. Priručnik maraka hrvatskih zemalja, knjiga 1, svezak 1, Hrvatski filatelistički savez, brez letnice (ampak pred 2. svetovno vojno),
5. Radičević Đ., Falzifikati u filateliji Bosne in Hercegovine 1879 -1918, Filatelističko društvo Banja Luka, 2015
6. Zasebna zbirka

## Še enkrat Mariborski provizorij

*Po objavi prispevka Privatni pretisk v prejšnji številki Nove filatelije, mi je na letošnji Collecti ga. Nika Klemenčič pokazala še izdelek, ki je na sliki.*

Zelo očitno je, da je spreten risar »pretisk« izdelal ročno. Natančen pregled z 20-kratno povečavo pokaže, da je žig odtisnjen preko risbe. Tako je videti, da bi naj znamka služila za plačilo poštnine. Poštnina 15 pf. je po okrožnici Ljubljanske direkcije 16a, od 8. junija 1945, veljala za tiskovino mase od 100 do 250 g. Žal pošiljka, na kateri je bila znamka prilepljena, ni ohranjena, sicer bi lahko o vsem skupaj povedali še kaj več. Zanimivo je,

da je ta znamka najdražja v seriji (po Sloveniki) in druga najdražja (po MICHELU); pri tem ne upoštevam uradno neizdane znamke za 4 pf. z motivom Hindenburga. Podatki, ki jih je objavil A. Lavrič v Novi filateliji 10/1950, pravijo, da so iz tiskarne Zalogi vrednotnic res predali 29 300 teh znamk (ta podatek je v obeh omenjenih katalogih). Toda hkrati zvemo, da so pošta Kranj in Maribor 1, ki sta bili založni pošti za Gorenjsko in Štajersko ter Koroško, iz Zaloge



poslali vsaki le po 100 kosov teh znamk. Pošti sta vse znamke prodali. Kakšen je bil osnovni motiv risarja za izdelavo te znamke, lahko le ugibamo.

Bojan Bračič

## Porto znamka in kolek

Kar nekajkrat so mi v roke prišle pošne »priznanice« (del nakaznice), kjer je bil poleg porto znamke nalepljen še kolek. Zadnji tak skupek sem našel na Boljšem trgu v Ljubljani. Šlo je za plačilo davka. Spraševal sem prijatelje, tako doma kot v tujini, a mi nihče ni znal povedati, zakaj kolek. Za porto znamko vemo, čemu je služila. To je bila poštnina za dostavo nakaznice na dom. A zakaj kolek?

Na slikah vidimo primere takih »priznanic« za plačevanje davka na nepremičnino (Obvestilo in plačilni nalog za zgradarino) poslani v Ljubljanski pokrajini iz obdobja italijanske zasedbe 1942-43 in pozneje še nemške 1943-45. Opišimo jih po vrsti:



Slika 1. a. Priznanica z žigom LUBIANA 6 LJUBLJANA 6 \* 17.11.42 XXII \* 1 s porto znamko za 25 Centov, ki je žigosana z žigom Ljubljane z dne 21.11.42. Nakaznica je bila oddana 17. in vročena 21. novembra. Priznanica je bila poslana po pošti, domnevam pa, da je bil na računu kolek.



Slika 1. b. Naslednji priznanici sta s kolekom za 1 Liro, zakaj kolek pa zaenkrat še ne vemo.





A vprašanja, zakaj kolek, še vedno nismo rešili. Naslednji teden sem pri istem kupcu našel še račune za plačevanje vodarine. Ti so mi pomagali, da sem razvozlal uganko. Očitno je naslovnik plačeval davek na napremičnino izključno preko položnic, ki so mu jih dostavljali, na pošti. Vodarino pa je poravnaval s položnico, ki jo je dobil po pošti skupaj z računom, ali osebno na šalterju Mestnega poglavarstva Ljubljana.



Na Sliki 2 vidimo priznanico in del računa (v slovenščini), ko je bil plačan znesek na pošti, vendar brez porto znamke. Zakaj? Položnica je namreč prišla skupaj z računom v ovojnici. Stolpec: Potrdilo plačila je prazen (neizpolnjen).



Na Sliki 3 pa težko pričakovano odkritje: račun (dvojezičen) je bil plačan v celoti na šalterju. In zanimivost? Pod rubriko »Potrdilo plačila/ Conferma del versamento« se nahaja kolek za 1 Liro. Ko je bil račun za 672,75 Lir plačan, se je kolek za 1 Liro dolepil kot dokaz plačila, ki je v celoti znašalo: 673,75 Lir (in podpis).

Zaključek: v vseh teh primerih torej ne gre za »mešano« frankaturo, kot preberemo v raznih knjigah ali avkcijjskih katalogih. Kot vidimo, sta največkrat porto znamka in kolek žigosana z različnimi žigi in z različnimi datumi. Kolke najdemo tudi na navadnih računih (v letih 1942-45) podjetij in ustanov, kot dokaz o plačanem računu (Potrdilo plačila). Izdaja računa je torej eno, plačilo pa drugo. V vseh teh primerih gre za fiskalno uporabo, ki nima nič s pošno zgodovino.

Veselko Guštin  
veselko.gustin@gmail.com

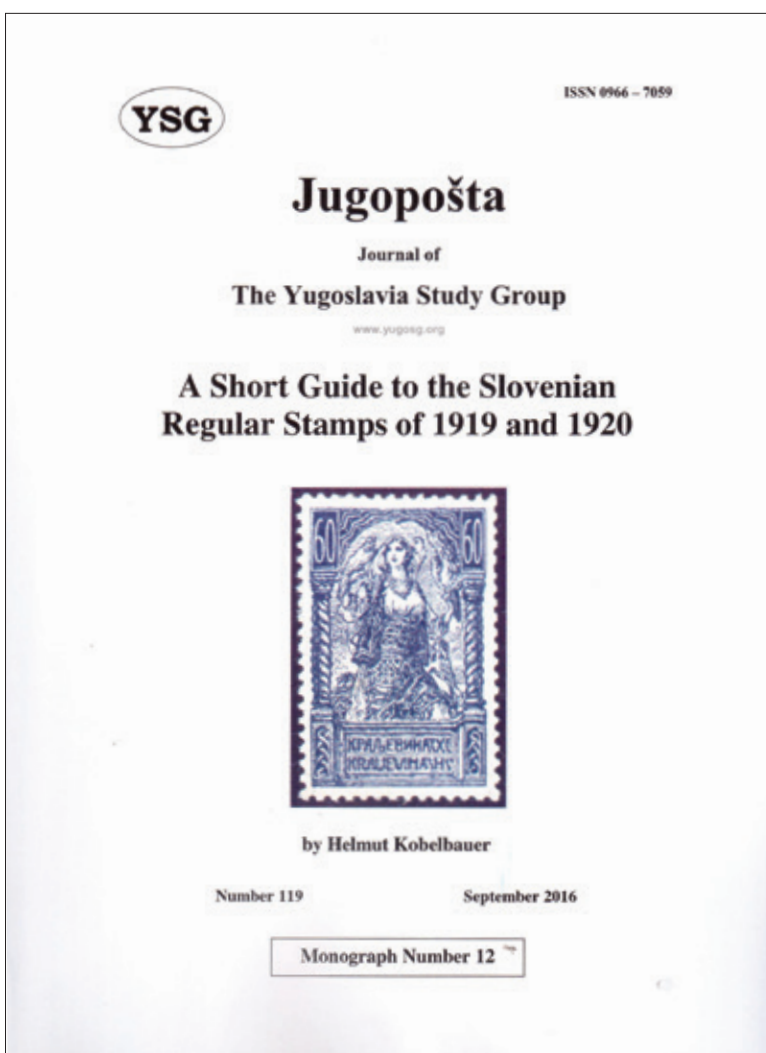
*Filatelistična zveza Slovenije je zamenjala svojega dolgoletnega delegata v FIP komisiji za maksimafilijo. Namesto Bojana Bračiča je zdaj naš delegat v tej komisiji Boštjan Petauer.*

# A short Guide to the Slovenian Regular Stamps of 1919 and 1920

Nov priročnik o Verigarjih  
dr. Helmuta Kobelbauerja

*V monografiji št. 12 oziroma 119. številki zbornika, ki ga izdaja The Yugoslav Study Group s sedežem v Angliji, je priznani raziskovalec in publicist dr. Helmut Kobelbauer objavil Kratek vodič o slovenskih rednih znamkah 1919 in 1920 v angleškem jeziku.*

*Posvetil ga je prof. Miranu Vardjanu in Zdenetu Skoku, mentorjema, ki sta ga vpeljala v svet Verigarjev.*



V času po prvem simpoziju leta 2009, posvečenemu Verigarjem, je pri nas tlela želja, da bi nastal sodoben priročnik in katalog Verigarjev, ki bi materijo obravnaval tako s stališča tradicionalne filatelije kot tudi stališča pošne zgodovine, upošteva vse nova spoznanja in današnje tehnične možnosti predstavitve. Žal tega do stoletnice Verigarjev ne bo. Zato je ta Vodič toliko bolj dobrodošel, čeprav je v angleškem jeziku. Ali pa ravno zato, saj potrebujemo za ponovno uveljavitev pomena Verigarjev v svetu priročnik, ki ga bo razumel tudi tuji filatelistični svet, predvsem naprednejši zbiralci tega področja.

Avtor daje v uvodnem delu zgodovinsko ozadje v dneh in mesecih po razpadu Avstroogrske monarhije, omenja ustanovitev poštnih direktij v delih Države Slovencev, Hrvatov in Srbov in predvsem odločitev ljubljanske, ustanovljene 14. novembra 1918, o izdaji nujno potrebnih poštnih znamk, ki so v nadaljevanju dobile ime Verigarji. Pozvame tudi vse relevantne strokovne podlage o Verigarjih, pri čemer omenja predvsem Priručnik, tipkopis Avgusta Juga, članke v Zbornikih FD Ljubljana in Zbornik Simpozija Verigarji 2009.

V vodiču, ki obsega 54 strani besedila in (barvnih) slik, so predstavljena obdobja uporabe in tarife, tiskarske tehnike, papirji in perforacije. V nadaljevanju so podani podatki za posamezne nominalne z dnevi izdaje, vrsto tiska, papirja in perforacijami ter podatki o nakladah; v slikovnem delu pa so na razpolago barvne variacije s tradicionalnimi poimenovanji barv ločeno za vse tri tiskarne (Blasnikovo, Jugoslovansko in dunajsko Reisser) in vrste tiska.

V posebnem poglavju je podan Pregled znamk in njihovih barv Avgusta Juga, ki je ohranjen v dodatku Wiener Briefmarken-Zeitung iz julija 1954 v

nemškem jeziku. Naslednja odlika tega priročnika je obširno poglavje o sotskih, kjer avtor združuje tri vire: trgovca z znamkami g. Haima, tipkopis A. Juga in pregled iz Priročnika (Knjiga 4, strani 108-129). Z ozirom, da je to področje avtorjeva ožja specializacija, bodo tabela in slikovne ilustracije tiskarskih pol vključno s komentarji v veliko korist zbiralcem in verjetno največja dodana vrednost te publikacije.

Kratek vodič o slovenskih rednih znamkah 1919 in 1920 je izšel septembra 2016 in še pred koncem leta je naklada pošla. Avtor je podaril izvod knjižnici dr. Antona Lavriča, kjer si ga člani FZS lahko sposodijo. Ali bo izšel ponatis in ali bo vodič preveden v slovenski jezik, bo pokazal čas. Našemu prijatelju dr. Kobelabauerju, ki je sicer tudi član FD Ljubljana, gredo za njegov prispevek k poglobitvi vedenja in poznavanja Verigarjev tako čestitke k vsebini kot zahvala za njihovo širitev v svet.

Igor Pirc  
ipirc711@gmail.com

**Obiskujte spletne strani:**

**[www.fzs.si](http://www.fzs.si)**

**in**

**[www.alpeadria.si](http://www.alpeadria.si)**

**Portal filatelistične zveze**

**Slovenije je tudi na**

**Facebooku.**

# Marke + Münze 2017

pod geslom Naši ljubljenci

Tekmovalna filatelistična razstava ranga I, II in III kot tudi trgovski sejem  
z mednarodno udeležbo bodo

## 19. do 21. maja 2017

V Športni dvorani Seiersberg pri Gradcu, 8055 Seiersberg, Schlarweg 7

### Razstavnii poudarki

Avstrijska Pošta bo izdala v okviru serije Motorna kolesa znamko PUCH 150 SR in v okviru serije Avtomobili znamko Puch XII, Alpsko vozilo. Poleg tega bodo na voljo tudi ustrezni žigi prvega dne.

Povezano z motom prireditve bo Organizacijski odbor Marke + Münze izdal šest osebnih znamk na temo Naši ljubljenci. Upamo, da bodo prisrčne slike naših zajčkov, ovčk, kanarčkov, mačk, psov in morskih prašičkov nagovorile predvsem naše zbiralke ali pa bodo spremljevalke naše zbiralcev njih nagovorile za ogled.



Za temo Moj ljubljeneček je organizacijski odbor Marke + Münze tudi tokrat priredil na Osnovni šoli Seiersberg tekmovanje v risanju. Za zmagovalno risbo – črno mačko umetnice iz 1. razreda – je organizacijski odbor, kot že večkrat prej, naročil osebno znamko. K Našim ljubljenečkom in za otroško znamko Osnovne šole Seiersberg bodo na voljo tudi ustrezni priložnostni poštni žigi.

Kot že doslej, bosta na prireditvi na razpolago dva avtomata za znamke. Na razpolago bodo novi motivi in natis Marke & Münze 17.





### Naročilo znamk in žigov:

Osebne znamke (2,50 € po znamki) in ovitke z ustreznimi žigi lahko pisno naročite pri Rudolfu Faßwald, Gemeindeweg 10, 8054 Seiersberg ali po e-pošti [rudolf.fasswald@chello.at](mailto:rudolf.fasswald@chello.at). Osebne znamke bodo razposlane, takoj ko bodo na razpolago; ovitki pa neposredno po koncu prireditve.

## Nemški parnik COBRA (1889 – 1922)

Skoraj vsi, ki me poznajo in so videli moj razglednični eksponat o nemškem parniku z imenom Cobra, so me že vprašali, kako sem sploh prišel na idejo zbirati razglednice neke tuje ladje in zakaj nisem izbral raje kaj slovenskega. Odgovor je sila preprost. Želel sem pripraviti dober razglednični eksponat, za kar sem za začetek potreboval zanimivo zgodbo in povsem slučajno sem jo našel v Cobrini nenavadni življenjski poti.

Cobra je bila zgrajena leta 1889 v ladjedelnici Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. v Govanu (danes JZ del Glasgova) na Škotskem, pod zaporedno številko 338, za naročnika G & J Burns Ltd. iz Glasgova. Torej je bila najprej angleška. Splavljena je bila 2. marca 1889, dokončana in predana naročniku pa 15. aprila 1889.

Bila je srednje velika jeklena ladja, dolžine 80,72 m in širine 10,02 m (brez vodnih koles ob straneh). Ladijski ugrez je znašal 2,10 m, vodni izpodriv 1.164 ton, nosilnost pa je bila 987 BRT.

Na krov je lahko sprejela 912 potnikov. Kljub dvema jamboroma z jadri za pomožni pogon, je bila v osnovi parnik, kar sta izdajala dva večja dimnika, iz katerih se je občasno močno kadilo. Dva ločena parna stroja, ki sta poganjala vodni kolesi, eno na levem in eno na desnem boku ladje, sta bila dovolj močna tudi za plovbo po morju. V idealnih pogojih je lahko dosegla hitrost 14,5 vozlov (navtičnih milj na uro) ali 27 km/h. V začetku je bila črne barve, le vodni kolesi sta bili beli. Njen identifikacijski klicni znak je bil RFJH.



Cobra je bila zgrajena za poskusni dnevni prevoz potnikov čez Irsko morje, med Gourockom ob reki Clyde in Belfastom. Plula je le eno sezono. Ker storitev ni bila rentabilna, je bila vrnjena graditeljem. Ti so v začetku leta 1890 ustanovili ladijsko družbo New North Wales Steam Ship Co. Liverpool in Cobra je bila njihova prva ladja. Preimenovali so jo v ST. TUDNO (po valižanskem svetniku) in jo uporabljali za izletniške plovbe. Še isto leto so prevzeli manjšo ladijsko družbo Liverpool Llandudno Steam Ship Co. Ltd. in njene ladje, ter St. Tudno prodali. Kmalu jim je bilo žal in naročili so gradnjo nove ladje, popolne kopije prejšnje in ji dali ime ST. TUDNO II.



St. Tudno oziroma originalno Cobro je konec leta 1890 za svoje ladjeve kupil nemški ladijski magnat židovskega porekla Albert Ballin (15. avgust 1857 – 9. november 1918), ki je leta 1889 ustanovil lastno ladijsko družbo Albert Ballin Reederei s sedežem v Hamburgu, ki se je ukvarjala s prevozi potnikov od Hamburga do obmorskih kopaliških krajev na severnonemških otokih.



Ballin je bil idejni oče in od leta 1886 gonilna sila razvoja čezoceanske potniške plovbe pri ladijski družbi HAPAG (Hamburg - Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft) in od leta 1899 tudi njen generalni direktor.

Bil je eden najpomembnejših poslovnežev v takratni imperialistični Nemčiji.

Ballin je ladji povrnil prvotno ime COBRA in jo vključil v svojo floto kot kopališko ladjo. Za domačo luko parnika Cobra je bil določen otok Heligoland (nemško Helgoland). To je majhen otok trikotne oblike v JV delu Severnega morja, velik komaj 1 km<sup>2</sup> in dobrih 49 km oddaljen od severne nemške obale. V nemške roke je Helgoland prišel leta 1890, ko ga je Velika Britanija izročila Nemčiji, v zameno za nemško posest v Zanzibaru. Angleži so ga okupirali leta 1807, v času Napoleonovih vojn, pred tem je dobrih 100 let pripadal Danski, še pred tem pa je bil stoletja v posesti nemškega vojvodstva Schleswig-Holstein. Otok je bil poseljen že v prazgodovini, prebivalci pa so bili večinoma Frizijci (okrog 2.500 leta 1890).



Helgoland je tesno povezan z zgodovino parnika Cobra, ki je v nemško last prišel istega leta kot otok in je bil ena prvih nemških ladij, ki je otok z redno linijo povezovala s Cuxhavnom, pristaniščem na ustju reke Labe (Elbe) in Hamburgom, velikim nemškim pristaniščem po reki navzgor.





Helgoland je bil že od prve polovice 19. stoletja znano obmorsko letovišče in njegove peščene plaže so privabljale predvsem premožnejše Hamburgžane. V letu 1890 je imel že 13.000 obiskovalcev, leta 1911 pa že 35.000 in levji delež jih je prepeljala Cobra.



Poleg Cobre so na začetku severnonemške otoke Helgoland, Norderney, Sylt, Föhr in Amrum s Hamburgom povezovali še tri Ballinove ladje, Ariadne, Cuxhaven in Freia, o čemer prča reklamni plakat iz leta 1890, ki ga je za svojo zbirko kupil hamburški muzej.



Nemška pošta ga je leta 2010 ovekovečila na poštni znamki ob dnevu znamke. Izdana je bila tudi celina pismo (obstaja tudi nekaj dotiskov), na enem od PPŽ pa je upodobljena tudi Cobra.



Plakat je reklamiral tudi prenos pošte iz celine do otokov Helgoland, Norderneya in Sylta, ki pa ga ni opravljala poštna služba (Kaiserlich Deutsche Post), ampak so pošto prostovoljno prevažale Ballinove ladje. Tako bi lahko rekli, da je bila Cobra tudi neke vrste poštna ladja.



Cobrini lastniki so v časopisih redno oglaševali prijetne in zanimive izlete v probalna letovišča, tiskali so reklamne razglednice s podobo njihovih ladij in

voznim redom zadaj, razglednice so občasno tudi brezplačno delili ali prilagali k jedilnim listom v boljših restavracijah in hotelih. Cilj vseh akcij je bil pritegniti potencialne potnike in jih prepričati, da gredo na izlet in kupijo ladijsko karto.



Potnikom so hoteli zagotoviti kar se da udobno potovanje in leta 1891 so njen sprednji del pokrili s platneno streho, da potniki niso bili preveč izpostavljeni soncu in dežju.



29. oktobra 1895 je Cobro za pol leta najela romunska ladijska družba Serviciul Maritim Roman (S. M. R.) iz Constante ob Črnem morju. Parnik je plul na redni liniji Constanta–Istanbul (Carigrad) in nazaj. Aprila 1896 so pogodbo o najemu podaljšali še za eno leto.

Cobra se je vrnila v Nemčijo šele aprila 1897, ravno v času, ko je Albert Ballin preimenoval svojo ladijsko družbo v Nordsee Linie Dampfschiffs GmbH s sedežem v Hamburgu. Parnik so generalno očistili in v celoti prebarvali in od tedaj je bil le še bele barve. Svetla barva je parniku dala veliko bolj svež in eleganten videz. Žal so ob barvni osvežitvi ladje odstranili streho s premca, a je še vedno ostal pokrit njen zadnji del, kjer so bile klopi za potnike.



Po povratku iz Romunije je Cobra ponovno plula na stari ruti, po reki Labi in Severnem morju od Hamburga, prek Cuxhavna do Helgolanda, a tokrat v družbi novih ladij, ki so bile vse manjše od Cobre. V aprilu 1897 sta se Balderju in Cobri pridružila še parnika Prinzesin Heinrich in Prinzess Elisabeth, ki ju je Ballin dal izdelati posebej za prevoz turistov do otokov v JV delu Severnega morja. V juniju, na začetku poletne sezone, ki je trajala od 20. junija do 30. septembra, se jim je pridružil parnik Sil-

vana, v septembru pa še parnik Kaiser. Oba sta bila moderneje zasnovana in nista imela vodnih koles, ampak vsak po dva propelerja.



V poletnem času je Cobra štirikrat tedensko iz Helogolanda plula še na otok Norderney, ki ga je prvič obiskala 26. avgusta 1892. Od takrat je prihajala redno vsak torek, četrtek, soboto in nedeljo, med 18. junijem in 14. septembrom in dovažala trume turistov, ki so uživali na peščenih plažah. Otok Sylt je prvič povežala s celino 1. avgusta 1901, potem pa ga je obiskovala dnevno med 1. julijem in 16. septembrom in dovažala pošto, blago in predvsem turiste.



Cobra je do leta 1902 imela le 4 rešilne čolne, potem pa so njihovo število podvojili. Najbrž je to bil pogoj že omenjene ladijske družbe HAPAG, znane tudi kot Hamburg Amerika Linie, ki je po koncu poletne sezone najela Cobro in ji namenila delo v severnem Sredozemskem morju. Po italijanski in fran-

coski Rivieri naj bi prevažala turiste na relaciji Genova (Italija) – Nica (Francija) in obratno, s postankoma v San Remu (Italija) in Monacu. Monaco se je ravno v tistem času razvil v znano mondeno zimsko letovišče z milo klimo, dobri mi hoteli ter gledališčem in igralnico v Monte Carlu. Število obiskovalcev se je iz leta v leto povečevalo in izleti s Cobro so dodatno popestrili ponudbo.



V začetku leta 1903 je dal HAPAG, posebej za prvo Cobrino zimsko sezono na Rivieri, natisniti serijo 15 razglednic s petimi različnimi motivi krajev, ki jih je obiskovala na svojih vožnjah po Rivieri, in besedilom, da gre za pozdrav s krova hitrega parnika Cobra ter imenom ladijske družbe. Vsak od petih motivov je bil natisnjen v treh jezikovnih različicah, italijanski, nemški in francoski.



Cobra se je z začetkom poletja vrnila v Nemčijo in spet opravljala vožnje po ustaljenem urniku. Zaradi uspešne zimske sezone na Rivieri je HAPAG podaljšal najem Cobre še za dve sezoni, potem pa se ji je v sezoni 1904/05 pridružil še manjši parnik Prinzessin Heinrich.

Albert Ballin, generalni direktor HAPAG-a, je s 1. januarjem 1905 pod okrilje družbe vzel še svojo privatno ladijsko družbo Nordsee Linie Dampfschiffs GmbH in HAPAG-u tako ni bilo potrebno več najemati ladij za ekskurzije po Rivieri. Vse je ostalo nespremenjeno, razen zastave, ki je vihrala na vrhu drugega jambora in je bila sedaj HAPAG-ova. Zastava na premcu pa je bila od nekdaj rdeča z belim hamburškim grbom.



Pomoli, kjer so potniki čakali na odhod ali prihod Cobre so bili čisti in urejeni, tako v hamburški luki St. Pauli, od koder je Cobra odplula vsako jutro ob 8. uri, kot drugje. Star, leseni pomol v Cuxhavnu, ki se še danes imenuje Alte Liebe (stara ljubezen), je postal z leti premajhen in neustrezen in zgradili so novega, betonskega.



Vkrcanje na Cobre je postalo enostavnejše. Po posebnem mostovžu, za velikim vodnim kolesom, so potniki preprosto prišli na majhno platformo in vstopili na ladjo. Njihovo prtljago so člani posadke spravili na krov na podoben način, po mostovžu in skozi poseben vrata pred vodnim kolesom.



V kraju Hörnum so otočani posebej za Cobre zgradili lesen 153 m dolg pomol, da so se izognili plitvini in je Cobra lahko varno pristajala. Na otoku so zgradili železniško progo vse do pomola v Hörnumu, kjer so Cobrini potniki prestopili iz ladje na vlak, ki jih je odpeljal do severno ležečega Westerlanda. Po celodnevem kohanju in sončenju na plaži so se z vlakom vrnili do Cobre, ki jih je že čakala, da jih odpelje domov.



Tudi otok Helgoland je imel lesen pomol, vendar večje ladje niso mogle pristati ob njem zaradi preveč plitvega morja. Tudi Cobra se je bila primorana zasidrati v globlji vodi. Potnike so od ladje do obale in obratno morali prevažati v čolnih.



Da so se potniki lažje vkrkali v čolne in izkrcali iz njih, so imeli domačini pripravljene posebne mostovže na vozovih, ki so jih zapeljali v vodo in naredili nekakšne improvizirane pomole, ob katerih so pristajali čolni.



Cobra je imela dobro usposobljeno posadko s kapitanom Paulsenom na čelu. Ta je bil odgovoren za mirno plovo in varnost, za dobro razpoloženje potnikov na ladji pa je občasno poskrbel tudi 15-članski orkester z glasbenim vodjo Georgom Hansnom.



Za večjo varnost v slabih vremenskih razmerah so skrbeli tudi svetilniki, ki so se nahajali na izpostavljenih mestih in

opozarjali ladje na nevarnost oziroma bližino obale. Posebej znan je bil lesen 30 m visok svetilnik v Cuxhavnu imenovan Kugelbake. Cobra je plula mimo njega dvakrat dnevno.



Plovba po reki Labi je bila za potnike običajno mirna in brezskrbna in najbrž tudi kapitanu in krmarju ni bilo težko, saj je bila reka že v Hamburgu zelo široka, proti ustju pa je postajala čedalje širša.



Težavneje je bilo na odprtem morju, posebej v slabem vremenu in ob visokih valovih. Takrat je za mnoge potnike nastopila največkrat edina težava, morska bolezen in njena spremljevalca slabost in bruhanje.



Naslednja opazna sprememba se je Cobri zgodila v letu 1908, ko je HAPAG spremenil barvo dimnikov na svojih parnikih. Ti so bili po novem v celoti rumeni in jih je bilo potrebno prebarvati.



Leta 1910 so v ladjedelnici Vulkan-Werft v Stettinu Cobro posodobili. Zamenjali so ji parne kotle in jo malo preuredili, da je lahko po modernizaciji na krov sprejela 1.100 potnikov, torej 188 več, povečala pa se je tudi njena bruto registrska tonaža (prostornina vseh zaprtih prostorov na ladji) iz 987 BRT na 1.155 BRT.

Cobra je še štiri poletne sezone opravljala svojo funkcijo kopališke ladje in še štiri zimske sezone, skupaj s Prinzesin Heinrich, službovala na italijanski in francoski Rivieri, vse do njune zadnje sezone 1913/14.



Po 25 letih srečne plovbe je bila Cobra prvič poškodovana. Ameriški časopis The New York Times je 23. junija 1914 poročal o pomorski nesreči, ko sta trčili dve HAPAG-ovi ladji. Medtem, ko so potniki na krovu Cobre v Cuxhavnu

opazovali jadrnalno regato, je ta trčila s parnikom Königin Luise. Nekaj potnikov je s Cobre vrglo na krov drugega parnika. K sreči ni bilo žrtev, vendar pa sta bili obe ladji poškodovani, zlasti Cobra, po sredini trupa.

Čez dober mesec je izbruhnila 1. svetovna vojna in Cobra se ni nikoli več vrnila na Riviero. Tudi kopaljšča na otokih v Severnem morju so bila zaprta in HAPAG-ove kopaljške ladje so ostale brez dela. Vpoklicane so bile v Cesarско mornarico kot pomožne ladje.

Otok Helgoland je bil v času 1. svetovne vojne strateško zelo pomembno pristanišče. Zaradi nevarnosti in vojnih razmer, v bližini otoka se je odvijalo več pomorskih bitk, je avgusta 1914 celotna populacija Helgolanda zapustila otok. Parnika Rugia in Cobra sta okrog 3.000 prebivalcev Helgolanda prepeljala do mest Altona, Blankenese in Hamburg, kjer so našli začasno zatočišče.



Po vojni, ki jo je Nemčija izgubila, so Francozi od nje terjali vojno odškodnino. V aprilu 1919 naj bi Cobra šla v Francijo kot del vojnih reparacij, vendar ni bila izročena francozom in leta 1920 jo je HAPAG odkupil od Francije, ponovno obnovil in ji dodelil enako nalogo, kot jo je opravljala prej. A časi so se spremenili, promet je upadel in le občasno je plula kot izletniška ladja v Vzhodni Prusiji, na Baltskem morju (Ostsee).

V decembru 1921 je HAPAG prodal Cobro firmi Mahr & Beyer iz Wismarja kot staro železo. Ta jo je uspela prodati naprej in Cobra je dočkala svoj konec na Nizozemskem, kjer je bila 22. aprila 1922 dokončno razrezana.



19. stoletje je bilo zlata doba parnikov z vodnimi kolesi. V 20. stoletju so jih postopno začeli nadomeščati parniki, katerih turbinski parni stroji so gnali propelerje. Eden takih je bil tudi Cobrin naslednik, leta 1926 dokončan parnik COBRA II, ki je pri HAPAG-u v celoti prevzel Cobrine naloge, le da je bil zaradi parne turbine in pogona s propelerji precej hitrejši. Med drugo svetovno vojno je bila Cobra II avgusta 1939 predelana v minolovko. Avgusta 1942 jo je zadela letalska bomba in jo potopila.



Omenil sem že, da je bila Cobra tudi poštna ladja, saj je prevažala poštna vreče in pakete med kraji, ki jih je obiskovala. Ali je bil kasneje na ladji tudi poštni uslužbenec, še nisem uspel ugo-

toviti, vsekakor pa sta bila na ladji ovalna poštna žiga HAMBURG – HELGOLAND in HELGOLAND – HAMBURG (34x27 mm) potujoče ladijske pošte SEEPOST, datumom in petkrako zvezdico pod njim. Žiga sta bila v uporabi od 1. 7. 1904 do 2. 8. 1914.



Z ovalnim poštnim žigom so bile žigosane vse na ladji oddane pošiljke. Večina teh so bile razglednice, ki so jih potniki lahko kupili tudi na ladji, če jih niso že prej v letoviščih. Na večini njih je bila podoba Cobre.



Cobra je imela tudi svoj ladijski žig, okrogle oblike s fiksnim napisom Auf hoher See / An Bord des / Salonschnelldampfers Cobra in nastavljivo datumsko vrstico v sredini žiga. Ker se ni vnaprej vedelo, v katerem kraju bo žig odtisnjen, je bilo zapisano Na odprtem morju, vedelo pa se je, da bo to Na krovu / Salonskega hitrega parnika Cobra. Odtisi žiga niso tako redki in so ga na ladji očitno odtisnili vsakomur, ki je to hotel, saj jih je najti tudi na razglednicah, ki nimajo zveze s Cobro in so jih po vsej verjetnosti potniki prinesli na ladjo.

Opazil sem, da je različnih odtisov več, kar pomeni, da je skozi čas obstajalo več različnih žigov, ki so jih ob izgubi ali izrabljenosti zamenjali. Zdeli so se mi zanimivi in začel sem evidentirati najstarejše in najmlajše datume uporabe, v upanju, da bi morda nekoč uspel določiti točen datum začetka uporabe posameznega žiga. Obstajali so 4 različni ladijski žigi, ki sem jih imenoval Tip 1, 2, 3 in 4, njihove slike, premer in najstarejši in najmlajši najdeni datum pa so v spodnji tabeli. Žig Tip 4 /a je v bistvu četrti žig, a mu je bila zamenjana datum-ska vrstica, kar je lepo vidno iz drugačne velikosti in oblike črk in števil.

Tip 1



Ø 39 mm  
26. JUN. 02  
16. AVG. 02

Tip 2



Ø 35 mm  
4. FEB. 1903  
5. APR. 1904

Tip 3



Ø 35 mm  
21. JUN. 1904  
6. JUN. 1909

Tip 4



Ø 33 mm  
6. SEP. 1909  
31. AVG.

Tip 4 /a

Ø 33 mm  
27. JUL. 1911  
28. JUL. 1918



Število razglednic, ki prikazujejo Cobro, je presenetljivo veliko, saj so jih dali tiskati tako njeni lastniki kot tudi v krajih, mimo katerih je plula in kjer se je ustavljala. V kraju Blankenese ob reki Labi se na primer ni nikoli ustavila, je pa vsak dan dvakrat plula mimo. Njena podoba na reki, z gradičem Süllberg na hribčku z istim imenom v ozadju, je bila kar nekakšen zaščitni znak kraja.

Ogromno je bilo tudi ponatisov Cobri-nih razglednic, saj ko jih je zmanjkalo, včasih ni bilo časa za pripravo novih, z drugačnim motivom, ampak so jih kar ponatisnili, včasih na malo drugačen papir, ali pa so spremenili kakšen napis na naslovni strani. Meni so posebej zanimive predvsem starejše litografije iz obdobja, ko je bila Cobra še prvotno črne barve, ko pa so jo prebarvali belo, so se pojavile enake, le da je bila na njih v novi barvi. Na več razglednicah, ki prikazujejo Cobro, sem našel napake v obliki drugačnega imena ladje, ki včasih niti ni bila podobna Cobri, nekaj pa je tudi takih, kjer piše, da je na sliki Cobra, pa v resnici ni.

Sam sem v začetku načrtno kupoval le razglednice, ki sem jih potreboval za pripravo eksponata, potem pa sem se v njih zaljubil in zdaj kupim vsako, ki je še nimam.

Alojz Tomc  
alozj\_tomc1@t-2.net

### Literatura in viri

1. Siersdorfer, Theodor F.: Hamburg - Cuxhaven - Helgoland, Chronik der Niederelbe - Bäderdampfer, Verlag Egon Heinemann, Norderstedt, 1974
2. [https://de.wikipedia.org/wiki/Cobra\\_\(Schiff,\\_1889\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Cobra_(Schiff,_1889))
3. <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=6321>
4. <http://www.miramarshipindex.org.nz>
5. Lastna zbirka razglednic in arhiv člankov



## O razstavi Filatelistična dediščina Celja

*Lepo je, kadar se združijo moči. Tudi v tem primeru je bilo tako. Člani Filatelističnega in numizmatičnega kluba Celje so se povezali s Pokrajinskim muzejem Celje in plod sodelovanja je zanimiva razstava, ki prikazuje Celje skozi oči filatelije.*



*Umetniški užitek so dopolnile članice pevskega zbora celjske gimnazije Center. (foto: V. Ferant).*

Kot so marljivi organizatorji napisali na letaku ob odprtju razstave, namen razstave ni samo predstavitev znamk in filatelije nasploh, ampak gre tudi za osveščanje obiskovalcev in spodbudo k zbiranju in ohranjanju filatelističnega gradiva kot pomembnega dela naše kulturne dediščine. Ravno zato je razstava dobila svoj prostor v enem najuglednejših delov Celja – v Pokrajinskem muzeju Celje. Tam si poleg te razstave lahko ogledamo tudi bogato zgodovino Celja od rimskih časov preko srednjeveškega knežjega mesta. In filatelistična razstava se je lepo vklopila v ta zgodovinski hram.



*Pripravljalci razstave so pripravili tudi posebno razglednico, osebno znamko in priložnostni poštni žig.*



V prvi vrsti z leve: Gregor Zidanšek in Cvetko Sršen, Pošta Slovenije, Stane Rozman, direktor Pokrajinskega muzeja Celje, Bojan Bračič, podpredsednik FZS, Igor Topole, predsednik FND Celje in Damir Žerič (foto: V. Ferant)



Očitno je razstavljeno gradivo pri marsikom zbudilo posebno zanimanje (foto: V. Ferant).



Začetek razstave. (foto: V. Ferant).

Na razstavi je filatelistično gradivo, ki je posredno ali pa neposredno povezano s Celjem, hkrati pa razstava skuša zajeti širši zgodovinski okvir, zato so predstavljene tudi prve znamke držav, v katerih se je Celje v svoji zgodovini nahajalo.

Del razstave prikazuje tudi ustvarjalnost dveh filatelističnih krožkov na II. osnovni šoli Celje in na OŠ Frana Kranjca na Polulah.

Morda bo takšno sodelovanje filatelistov in zgodovinarjev vzor še kakemu drugemu društvu, saj gre za prepletanje interesov, žal pa vsepovsod zgodovinarji ne gledajo filatelije s takšnimi očmi, kot v Celju. Kot je poudaril v svojem pozdravnem nagovoru ob odprtju razstave podpredsednik FZS Bojan Bračič, sodelovanje »amaterjev«, ki jim je filatelija »samo« konjiček in profesionalcev iz muzejev in arhivov pomeni za prve večje in boljše možnosti raziskovanja in spoznavanja preteklega dela fila-

telistov v društvih in očuvanje ustrezne dokumentacije in različnih artefaktov tudi za naprej.

Pohvala vsem pripravljavcem razstave in celotnega dogodka, predvsem pa Igorju Topoletu, Tonetu Petku, Damirju Žeriču in Bojanu Himmelreichu. Oblikovanje celostne podobe razstave so prepustili izkušeni oblikovalki Tini Pregelj Skrt, zato je razstava bolj gledljiva, kot so nekatere klasične filatelistične razstave.

V kulturnem programu je nastopil dekliški pevski zbor gimnazije Celje – Center pod vodstvom Davida Preložnika.

Če vas bo pot v času do septembra popeljala v knežje mesto, si to razstavo vsekakor morate ogledati.

Veni Ferant  
veni.ferant@gmail.com

LX-TELEGRAMI

# Lepo je dobiti čestitko!

Urška Žolnir,  
olimpijska prvakinja

*Urška Žolnir*

## ŠOPEK SVEŽEGA SEZONSKEGA CVETJA ☺

Lično aranžirano sveže cvetje.



**18,99€**  
/ kos

## FONTANA

Bomboni iz  
temne čokolade  
in polnila, 194 g.



**5,19€**  
/ kos

## BAJADERA

Čokoladni  
bomboni z  
nugatom in  
mandlji, 200 g.



**5,90€**  
/ kos

## NAVADNA LX-VOŠČILNICA

Velikost  
120 x 170 mm



**0,89€**  
/ kos

Z LX-telegramom poklonite svoje najlepše želje in misli.

**Info & naročila:**

**080 14 00, telegrami.posta.si ali najbližja pošta**

Zanesljivo vsepovsod  
**POŠTA SLOVENIJE**  
POŠTA IN FINANCE