



18 שנה 89 מס' 2009

האגודה הישראלית למולאות תימאטיות



האגודה הישראלית למולאות תימאטיות



נושאון - ביטאון איל"ת - אגודה ישראלית לבולאות תימאטית

בעריכת יורם לוביאניקר ואריק שורץ

עורך גרפי: הדי אור

דוא"ל: noson.ed@gmail.com

בית יואל, נמל תל אביב 40, תל אביב 63506

Nos'on ISSN 0792-6448

תוכן העניינים:

	דבר העורך	עמ' 2
	ראשונים במירוץ לקוטב הצפוני	עמ' 3
	האלוף השחור של הספורט הלבן	עמ' 7
	ראשונים תמיד אנחנו	עמ' 11
	ראשונים באויר	עמ' 15
	תימאטיקה מתחת לפטיש	עמ' 22
	הטור של דובוש	עמ' 25
	הגדרה קולעת בול	עמ' 28
	הכה את המומחה	עמ' 29
	מכתבים למערכת	עמ' 31
גדעון רענן		
אריאל פרידמן		
ניצה וולפנזון		
יצחק ברק		
יורם כהן		
אסף אברהם		

ועד האגודה והפעילים:

יו"ר - ד"ר יהושע מגר (מעלה גיא אוני 228, ראש פינה 12000, 052-8802725)
סגן יו"ר - ד"ר איליה פרנקל (ת.ד. 7186, אשקלון 78170, 07-6762169)
סגן יו"ר - מנחם לדור (ת.ד. 340, הר אדר 90836, 054-4825007)
מזכיר - זהר נוי (ת.ד. 62029, תל אביב 61620, 052-2641769)
גזבר - שלמה וורגן (רח' ברנשטיין 31/22, ראשון לציון 75503, 054-6855951)
חבר ועד - נמרוד דגני (אנה פרנק 6, רמת גן 52526, 050-5339265)
חבר ועד - יורם לוביאניקר (בית יואל, נמל תל אביב 40, תל אביב 63506, 054-5402723)
ועדת ביקורת: יוחנן מירז (יו"ר), חגי זהר, משה רימר.
עורכי נושאון - יורם לוביאניקר (054-5402723), אריק שורץ (052-2442502)

שירותים לחברים: נושאון - ארבע פעמים בשנה, נושאונט - ארבע פעמים בשנה, נושאונצ'יק - 12 פעמים בשנה, מכירות פומביות, שירותי ספריה תימאטית, מפגשים, סמינרים והרצאות, צוות מומחים, "שבל" (ביטאון התאחדות בולאי ישראל).

דמי חבר (2009): מבוגר - 120 ₪, נוער - 60 ₪.

תאריך אחרון למשלוח חומר לחוברת הבאה: 1.6.09

דבר העורך

שלום לכם,

במסגרת יום הבולאות האחרון, שהתקיים בסוף דצמבר, זכתה איל"ת במגן הוקרה מיוחד מטעם התאחדות בולאי ישראל. המגן נועד להביע הערכה לאגודה על פעילותה בשנים האחרונות לקידום הבולאות. נציגי ההתאחדות ציינו במיוחד את ייחודה של איל"ת כאגודה המוציאה לאור שלושה עיתונים בולאיים איכותיים, תוך הקפדה על לוחות הזמנים. כן צוינה פעילותה של האגודה במהלך התערוכה העולמית שהתקיימה בתל אביב בחודש מאי. איל"ת הייתה האגודה הבולאית היחידה אשר הפעילה דוכן בתערוכה, רשמה חברים חדשים רבים, ופעלה לקידום הבולאות. בשם האגודה קיבלו את המגן עורכי נושאון. תמונה של המגן מופיעה בשער הקדמי הפנימי של גליון זה.

האסיפה השנתית של האגודה תתקיים ביום חמישי, ה-23 באפריל. פרטים מלאים בעמוד 30. אנו קוראים לכל החברים להגיע לאסיפה, במהלכה ייבחרו בעלי התפקידים באגודה לשנתיים הקרובות. חשוב מאוד לבחור שלוחים שיש להם שליחות, והמעוניינים באמת ובתמים לתרום מזמנם וממרחם לאגודה. וחשוב לא פחות שמספר רב של חברים יציגו את מועמדותם. אם אתם מוכנים ליטול חלק בעשייה, הרי שההזדמנות פתוחה בפניכם. הודיעו עוד היום למזכיר האגודה, **זהר נוי**, על הצגת מועמדותכם. בחירתם של בעלי תפקידים נמרצים היא המפתח להמשך הפעילות של האגודה, ולהשמך מגמת ההתקדמות.

דרך נוספת לקדם את איל"ת היא הגדלת מספר החברים. ככל שהאגודה תמנה יותר חברים כך ייקל עליה לפעול, וכך היא תוכל לשרת טוב יותר את חבריה. כל אחד מאיתנו מכיר אספני בולים נוספים. נסו לעניין אותם באיל"ת, למען כולנו. ברצוננו להודות במיוחד לשני חברים, **גדי טסל** ו**נמרוד דגני**, אשר "גייסו" לאיל"ת מספר חברים בשנים האחרונות. אנו מקווים שחברים נוספים ייקחו חלק במאמץ, ברוח הסיסמא "מחבר לחבר - כוחנו גובר".

ולענייני הגליון: נושאון מוקדש הפעם לפורצי הגבולות – אותם אנשים ששינו את העולם במעשיהם. **גדעון רענן** מציג בפנינו את הראשונים לכבוש את הקוטב הצפוני. מאמרו של **אריאל פרידמן** מוקדש לארתור אש – האלוף השחור הראשון בטניס, והאיש שפרץ את מחסום הגזע בענף ספורט זה. **ניצה וולפנזון** מראה לנו כי בני ראשון לציון היו נאמנים לשמם, והיו הראשונים בשורה ארוכה של אירועים ציוניים. **יצחק ברק** מפגיש אותנו עם חלוצים בתחום התעופה. חלק מאותם אישים נשכחו מלב, אך אנו חבים להם את פריצת הדרך לשמי מרום. ברוח דומה, מדורו של **אסף אברהם** מוקדש לאחד מדברי הבולים הראשונים בהיסטוריה – הקוואליני – והטור של דובוש מציג את בול הדובים הראשון בעולם.

שלכם,

יורם ואריק.

ביבשה באויר ובים - ראשונים במרוץ לקוטב הצפוני גדעון רענן



קווי האורך נפגשים בקוטב.

הקוטב הצפוני הינו מעטה קרח כיפתי, הצף על פני מרחב האוקיאנוס הארקטי. בהגדרה הנפוצה ביותר, אליה מתכוונים כאשר אומרים "קוטב", זו היא הנקודה הצפונית ביותר בכדור הארץ. הקוטב הגיאוגרפי הצפוני נמצא בקו הרוחב 90 מעלות צפון, ובו נפגשים כל קווי האורך.

כמו בכל יעד אקזוטי אחר, גם ביחס לקוטב הצפוני התקיים מעין מרוץ בין המנסים לכובשו לראשונה. הקושי הוא עצום: הקוטב מרוחק מכל מקום יישוב, הקור מקפיא עצמות והמזון אינו בנמצא. וככל שגדול הקושי, כל עזה השאיפה להגשים את המטרה, וכך גדולה התהילה למי שמצליח להגיע אל היעד, פשוט "מפני שהוא שם".

כל ההתחלות קשות

אחת המשלחות הראשונות ששמה לעצמה מוצהרת להגיע לקוטב הצפוני הייתה זו של קצין הצי הבריטי **ויליאם אדוארד פארי**, אשר בשנת 1827 הצליחה להגיע לקו הרוחב $82^{\circ} 42'$ צפון.

הניסיון המשמעותי הבא היה של הזואולוג והאוקיאנוגרף הנורבגי **פריטיוף ננסן**. ננסן חקר את הזרמים בצפון כדור הארץ, והסיק כי ניתן להיסחף בעזרתם אל קרבת הקוטב. כדי לממש את חלומו הוא הפליג באנייה שנבנתה במיוחד לשם כך, הפראם.



פריטיוף ננסן.

הפראם ("קדימה" בנורבגית) הייתה אניית מפרש בעלת שלושה תרנים. היא תוכננה על ידי **קולין ארצ'ר**, ונבנתה במספנות "לרוויק" בנורבגיה. היתה זו אניית עץ בדחי של 402 טון, באורך של 39 מטר, רוחב של 11 מטר, ו-4.8 מטר שוקע. הספינה הותאמה במיוחד למסע לקוטב, כך שתוכל להתמודד בהצלחה עם לחץ הקרח על דפנותיה אשר ייווצר בעת קפיאת הים.



הפראם.

ב-1893 יצא ננסן לדרכו עם צוות של 12 איש. הפראם עמדה היטב בלחצי הקרח האדירים, אך הזרמים לא נשאו אותה צפונה כמקווה. יחד עם חברו **פרדריק יוהנסן** ירד ננסן מהספינה, והשניים התקדמו צפונה כשהם גולשים על מחלקי סקי. באפריל 1895 הגיעו השניים עד לקו רוחב $86^{\circ} 14'$ צפון, מרחק של כ-400 קילומטר מהיעד. למרות שנכשל בניסיונו לכבוש את הקוטב זכה ננסן לתהילה על ניסיונו ועל מחקריו. לאחר מלחמת העולם הראשונה נרתם לסיוע לפליטים, ועל פעולותיו אלו זכה בפרס נובל לשלום.

גם הפראם לא סיימה את דרכה במסעו של ננסן: היא שימשה מספר משלחות מחקר נורבגיות בין השנים 1893-1912 במסען לקוטב הצפוני ולאנטרקטיקה- כולל זו המפורסמת של **רואלד אמונדסן**. האניה מוצגת כיום במוזיאון הקרוי על שמה באוסלו.

הראשון להגיע לקוטב –האמנם?

במשך שנים רבות נזקף כיבוש הקוטב הצפוני למהנדס הצי האמריקאי **רוברט אדווין פירי**, שטען כי הגיע לקוטב ב-6 לאפריל 1909. פירי היה מלווה על ידי אמריקאי נוסף, **מת'יו הנסון**, וארבעה ילידים אינווטים (אסקימואים) אשר סייעו בידם ונהגו את מזחלות השלג הרתומות לכלבים.



מעטפת יום ראשון אמריקאית, של סדרת חוקרי הקוטב. הבול הימני מנציח את פירי והנסון. השניים גם נראים באיור הצד משמאל למעלה.

פירי זכה לכבוד ולפרסים רבים, אך היו שהטילו ספק בהצלחתו. המחלוקת נסבה על שתי נקודות עיקריות:

- א. המדידות שנעשו על ידי פירי לא נתמכו על ידי מודד נוסף.
 - ב. רישום יומן המסע - המרחק שעברה המשלחת ומשך הזמן שנטען כי בו בוצע נראו בלתי סבירים.
- המחלוקת הוכרעה סופית רק ב-1996, בבדיקה בה הוכח כי פירי הגיע עד כדי 40 קילומטר מהקוטב. מאחר ואמצעי המדידה השתכללו מאוד ב-90 השנים הללו, ניתן, לדעתי, לקבוע כי פירי אכן הגיע לקוטב הצפוני בגבולות הדיוק להם היה מסוגל.

טיסה ראשונה מעל הקוטב

הטיסה הראשונה מעל הקוטב שאין חולקים עליה היא של החוקר הנורבגי **רואלד אמונדסן** ונותן החסות שלו, האמריקאי **לינקולן אלסוורת'**, בספינת האוויר "נורג". הארוע התרחש ב-12 למאי 1926, במהלך טיסה בין מפרץ המלכים שבאי הנורבגי סוורבאלד אל טלר שבאלסקה, ובמהלכה חלפה הספינה מעל כיפת הקרח בקוטב. ספינת האוויר, שהייתה בבעלות נורבגית (כפי שניתן ללמוד משמה), תוכננה והופעלה



אמונדסן וספינת האוויר נורג
מעל הקוטב הצפוני.

בידי הטיס האיטלקי **אומברטו נוביל**. כשנתיים מאוחר יותר, ב-24 למאי 1928, הסתיים אירוע דומה באסון בו ניספו כמחצית מצוות ספינת האוויר "איטליה" שאף היא הוטסה על ידי נוביל.

היסטוריה תעופתית נוספת נרשמה ב-3 למאי 1952, כאשר מטוס חיל אוויר אמריקאי מסוג דקוטה היה הראשון לנחות בקוטב.



חותמת מרומניה לציון 80 לטיסתה
ההיסטורית של נורג מעל לקוטב.



מעטפה שנשלחה אל סר יוברט ווילקינס מסיפון הנאוטילוס בברגן, נורבגיה. זוהי מעטפה רשמית של המשלחת עם איור הצוללת. ווילקינס הלך לעולמו פחות מארבעה חודשים אחרי שהנאוטילוס חצתה את הקוטב, הישג אליו שאף כל ימיו.

צוללות בקוטב הצפוני

בשלהי שנת 1931 נעשה ניסיון כושל להגיע לקוטב באמצעות צוללת. הניסיון נעשה על ידי משלחתם של מיודענו לינקולן אלסוורת' וסר **יוברט ווילקינס**, חוקר וגיאוגרף אוסטרלי אשר ארגן משלחת מחקר לקוטב הצפוני. הצוללת הצליחה להגיע עד לקו הרוחב 82 צפון- צפונה יותר מכל כלי שיט עד לאותה העת.

הצוללת הראשונה לחצות את הקוטב תחת מעטה הקרח היתה הצוללת הגרעינית האמריקאית "נאוטילוס". היה זה ב-3 לאוגוסט 1958, בעת מעבר בצלילה ממערב למזרח - ממיצר ברינג בצפון האוקיינוס הפאסיפי דרך ימת ביפורט שבאוקיינוס הארקטי אל ים גרינלנד ומיצרי דנמרק בואכה צפון האטלנטי.

מספר חודשים אחר כך, ב-17 למרץ 1959, צוללת אמריקאית גרעינית בשם "סקייט" הגיחה אל פני השטח דרך מעטה הקרח בדיוק בנקודת הקוטב. באותו אירוע, וכמחווה ליוברט ווילקינס אשר לא זכה להגיע לקוטב, ערך הצוות טכס אזכרה ופיזר במקום את אפרו של החוקר הדגול.



חותמת לציון 30 שנה לחציית הקוטב הצפוני על ידי
הנאוטילוס. צלילת הצוללת נראית בחותמת.

אנייה ראשונה בקוטב

האנייה הראשונה אשר הצליחה לפרוץ דרך מעטה הקרח ולהגיע אל הקוטב הייתה שוברת הקרח הגרעינית הרוסית "ארקטיקה". היה זה ב-17 לאוגוסט 1977. ה"ארקטיקה" הינה אחת מתוך חמש אניות אחיות, אשר נבנו עבור ממשלת רוסיה במספנות הצי בסנט פטרסבורג. היא הושקה בשנת 1975.



גליון מזכרת לציון הגעתה של הארקטיקה לקוטב.
בבול נראית האנייה, ובגליון – מסלול הפלגתה.

עיקר תפקידן של שוברות הקרח הגרעיניות הינו פריצת נתיבי המים עבור אניות הסוחר לאורך חופה הצפוני של רוסיה באוקיאנוס הארקטי. עובי שכבת הקרח באזורים אלה יכול להגיעה לכדי 1.2-2.0 מטר במהלך החורף. בנוסף, משמשות שוברות הקרח לצורכי סיוע וחילוץ, כאמצעי תחבורה ובסיס צף למשלחות מדעיות לקוטב ולצורכי תיירות הקוטב המתפתחת.

ראשונים לצלול לקרקעית הים מתחת לקוטב

ב-2 לאוגוסט 2007 הייתה זו משלחת מחקר רוסית אשר צללה לראשונה אל קרקעית האוקיאנוס הארקטי מתחת לקוטב לעומק של 4,300 מטרים. צלילה זו נערכה במסגרת משלחת מחקר רוסית לקוטב בראשותו של חוקר הקוטב **ארתור צ'לינגרוב**. הצוללת נעצה את דגלה של רוסיה על קרקעית הים מתחת לקוטב כאקט סימבולי לתביעות הבעלות של רוסיה על קרקעית האוקיאנוס הארקטי.



למעלה: אניית המחקר "אקדמיק פיודורוב", אשר שמשה כאניית האם לצלילה. באמצע: הצוללת מדגם מיר. למטה: דגל רוסיה בקרקעית האוקיאנוס, מתחת לקוטב.

גדעון רענן אוסף נושאים רבים הקשורים לים, עם דגש על צוללות. לתגובות: raanan18@zahav.net.il

ארתור אש – האלוף השחור של הספורט הלבן אריאל פרידמן

טניס הוא ענף ספורט פופולארי המכונה גם "הספורט הלבן". מאחורי כינוי זה עומדת העובדה, שהטניסאים נדרשו בעבר לעלות למגרש בבגדים לבנים (כיום אוכפים חוק זה רק בטורניר ווימבלדון שבאנגליה). אולם, יהיה מי שיטען, שצבע עורם של מרבית השחקנים מהווה גם הוא הסבר הולם לכינוי: מדובר בספורט המצריך משאבים כלכליים נכבדים על מנת להיכנס אל צמרת הדרוג העולמי, לכן, ספורטאים הבאים ממעמד סוציו-אקונומי נמוך, ובהם שחומי עור רבים, בוחרים לרוב בענפי ספורט אחרים.

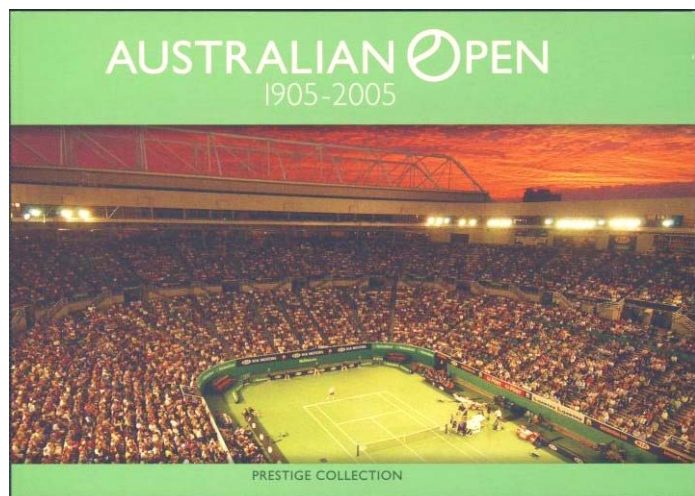


ארתור אש

ארתור אש נולד בשנת 1943 בוירג'יניה שבארצות הברית, איזור בו הייתה נהוגה הפרדה גזעית. ארתור הצעיר, שהתייתם מאמו בגיל שש, הצטיין כשחקן טניס והן כתלמיד (היה התלמיד המצטיין במחזור בבית הספר התיכון). בזכות יכולות אלו הוא קיבל מלגת טניס מאוניברסיטת UCLA היוקרתית, ובגיל 22 זכה באליפות המכללות של ארצות הברית בטניס. בצד הישגיו על המגרש אש סיים בהצלחה את חוק לימודיו עם תואר אקדמי במנהל עסקים.

בשנת 1963 הפך לטניסאי האפרו-אמריקני הראשון, שייצג את נבחרת ארצות הברית בתחרות גביע דיוויס. כעבור חמש שנים, בשנת 1968 הוא היה לשחור הראשון הזוכה באליפות ארצות הברית הפתוחה – אחת מארבע התחרויות החשובות בטניס הנערכות מדי שנה, והידועות בתור "הגראנד סלאם" (הוא גם היה בכך לשחקן השחור הראשון המנצח בתחרות גראנד סלאם כלשהיא). מאז ועד היום זכה רק טניסאי שחור אחד, הצרפתי **יאניק נואה**, בתואר גראנד סלאם בין הגברים. ראוי לציין, כי באותם ימים אש עדיין היה ספורטאי חובב, ולכן הוא לא זכה בפרס כספי עבור נצחונו.

רק בשנת 1969, בהיותו בן 26, הפך ארתור אש לטניסאי מקצועני. שנה אחר כך הוא זכה באליפות הפתוחה היוקרתית של אוסטרליה. במהלך הקריירה המפוארת שלו, זכה אש בסך הכל בשלושה תארי גראנד סלאם ליחידים (ארצות הברית, אוסטרליה, ווימבלדון), בשני תארי גראנד סלאם בזוגות ובשלוש תארים נוספים בטורנירים מדרג נמוך יותר. שנת השיא שלו הייתה 1975.

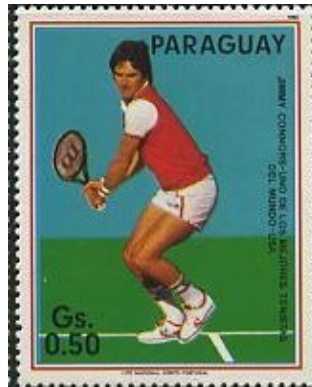


אש זכה באליפות אוסטרליה בשנת 1970. קונטרס יוקרה לציון 100 שנה לאליפות אוסטרליה בטניס.

באותה שנה הוא ניצח במפתיע בטורניר ווימבלדון (טורניר הטניס היוקרתי ביותר) תוך שהוא גובר בגמר על **ג'ימי קונורס** הפייבוריט, שהיה צעיר ממנו בתשע שנים. בעקבות הזכייה דורג ארתור אש במקום הראשון בעולם.



גמר גביע דייוויס 1982:
ארה"ב גוברת על צרפת.



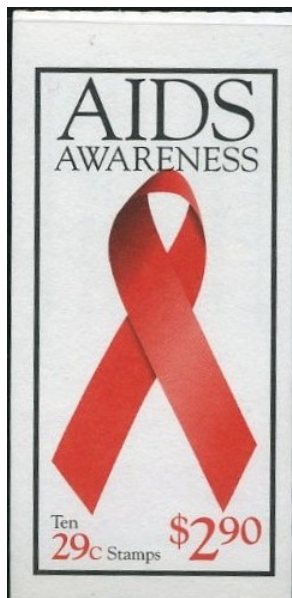
אש גבר על קונורס.



חותמת לכבוד טורניר ווימבלדון.

כתוצאה מההתקף לב מפתיע בשנת 1979 הפסיק אש את פעילותו כשחקן טניס פעיל. הוא המשיך לפעול בענף בשמשו כקפטן נבחרת הדיוויס של ארצות הברית בין השנים 1981 ל-1986. בראשותו זכתה ארצות הברית בגביע פעמיים, בשנים 1981 ו-1982. זכיות אלו הצטרפו לשתי הפעמים בהן זכה בגביע דייוויס עם נבחרת ארצות הברית כשחקן פעיל. בשנים הבאות הוא שימש כעיתונאי וכפרשן. בשנת 1985 נבחר ארתור אש להיכל התהילה של הטניס העולמי.

בשנת 1969 פנה ארתור אש בבקשה לקבל ויזה לדרום אפריקה כדי להשתתף באליפות הטניס הפתוחה. בשל מדיניות האפרטהייד שהייתה נהוגה בדרום אפריקה נדחתה בקשתו, דבר אשר לא הפתיע אותו כלל. אש פעל לסילוקה של דרום אפריקה מגביע דייוויס, וארגן בהצלחה חרם שחקנים על הטורניר. פעילותו העלתה את מדיניות האפרטהייד לדיון ציבורי, ואילצה את שלטונות דרום אפריקה לבצע מספר שינויים שהקלו במעט על האוכלוסייה השחורה במדינה. בעקבות הצלחה זו הגביר אש את פעילותו למען זכויות אזרח ברחבי העולם, ופעמיים הוא אף נעצר במהלך הפגנות בהן השתתף: בשנת 1985 כנגד משטר האפרטהייד בדרום אפריקה, ובשנת 1992 כנגד אופן הטיפול בפליטים מהאיטי.



אש פעל להגברת
המודעות לאיידס.

אש עבר שני ניתוחי לב, בשנים 1979 ו-1983. באחד מהם קיבל עירוי דם נגוע באיידס, וכתוצאה מכך גילה בשנת 1988 שהוא נשא של הנגיף. גם בתחום זה הפך אש למופת: הוא חשף בפומבי את היותו נשא ופעל להעלאת המודעות הציבורית לדרכי ההידבקות והטיפול במחלה. בשנת 1992 הוא נבחר על ידי המגזין ספורטס אילוסטרטד כספורטאי השנה. תמונת השער של המגזין שימשה לעיצוב הבול לזכרו של אש שהונפק בארצות הברית בשנת 2005.

ארתור אש מת ממחלת האיידס בשנת 1993 בגיל 49, חודשיים לאחר שהספיק לחנוך את מכון ארתור אש לבריאות. לאחר מותו נקרא על שמו האצטדיון המרכזי באליפות ארצות הברית הפתוחה. איגוד הטניס העולמי מעניק מידי שנה את פרס הסובלנות על שמו של ארתור אש. בשנת 2002 זכו בפרס הטניסאי הישראלי **אמיר חדד** ושותפו למשחק הזוגות, הפקיסטאני המוסלמי **עיסאם אל קורישי**. השניים קיבלו את הפרס על כך שבחרו לשחק בצוותא, על אף איומים שקיבל הפקיסטאני במולדתו.



הבול עם תמונת השער של ספורטס אילוסטרייטד.

ענף הטניס הוציא מתוכו אלופים רבים, וחלקם ירשמו בדפי ההיסטוריה כטניסאים מוכשרים יותר מארתור אש. אולם אש פרץ את מחסום הגזע בטניס, ובלט לכל אורך הקריירה שלו בהתנהגות ספורטיבית למופת. אומץ ליבו של אש כנושא דגל המאבק לזכויות אדם והמודעות לנגיף האיידס, מציבים אותו מעל כולם כספורטאי וכאדם. ה"קרחון השבדי", הג'ינג'י המגדף ועוד דמויות ססגוניות בעולם הטניס היו אולי טניסאים גדולים ממנו. איש מהם לא היה גדול כמוהו.

אריאל פרידמן אוסף בולים מכל העולם, וכן בולים בנושא טניס ובנושא המשחקים האולימפיים. כתובתו לתגובות: ariel-71@zahav.net.il

חברים חדשים באיל"ת

האנשים הבאים הגישו בקשה לחברות באיל"ת. חבר האגודה המתנגד לקבלת מי מהם לחברות באגודה יפנה לוועד תוך חודש מפרסום הבטאון:

561 **ספיר שלמה**, קיבוץ מלכיה, ד.ב. גליל עליון, 13845. אוסף ספורט, תעופה, ספנות, מלחמת העולם ה-II, יודאיקה, פרס נובל.
562 **רובינשטיין דרור**, ברק 8/28, שכ' בן-גוריון, לוד 71281. אוסף אמנות, קולנוע, תחבורה, בעלי חיים, בולים בעלי צורה חריגה, תלת מימד.

חידוש חברות

25 **ברגר רון**, שחראי 2ב', ירושלים 96470. אוסף משפחת החתולים, בעלי חיים, האדם הקדמון ותרבותו, הבנייה החופשית.

ראשונים תמיד אנחנו ניצה וולפנזון

ראשון לציון נוסדה ב-31.7.1882, ט"ו באב תרמ"ב, על-ידי 10 מייסדים, עולים מרוסיה אנשי "חיבת ציון", והיא נחשבת למושבה הראשונה של אנשי העליה הראשונה. המייסדים רכשו אדמה שוממה, הקימו צריפי מגורים, צירפו אליהם שבע משפחות נוספות חסרות כל, בחרו מוסדות דמוקראטיים והחלו במאמץ להקים ישוב עברי בארץ האבות. לאחר חדשים אחדים הצטרפה אליהם קבוצת בילוי"ים, שחלקם הטביעו את חותמם בהתפתחות המושבה.



100 לראשון לציון.



70 שנה לעליית בילוי.



העליה הראשונה.



"מצאנו מים" בסמל העיר.

ראשון לציון זכתה להופיע בבולי ישראל במלאת לה 100 שנים. הבול מביא את תמונת בית הכנסת שהוקם בראש הגבעה שהמייסדים נאחזו בה. בהיסטוריה של ראשון לציון מסופר, שמחמת חוסר הבקיאיות ניסו דווקא במקום גבוה זה לבצע קידוח למציאת מים, אך ללא הצלחה. סמלה של ראשון לציון, עם הכתובת "מצאנו מים", מבטא את פתרון מצוקת המים בחפירת באר במקום נוח יותר. סיפורה של הבאר של ראשון לציון הובא על ידי **נמרוד דגני** בנושאון מספר 84.

לא אעסוק במסגרת מאמר זה בשאלות הקשורות בתולדות הדואר בראשון לציון. הדואר במושבה בימי התורכים ופרשת הבול המקומי

שהונפק ב-1948 בשל הנתק ששרר בינה ובין מרכז הארץ – אלו כבר שימשו כנושאי מחקר על ידי בולאים גדולים ממני. ברצוני להקדיש את המאמר – ברוח הגליון כולו – לשורה של אירועים ומפעלים חדשניים שהתרחשו בראשית קיומה של ראשון לציון. בכל האירועים הללו היו בני המושבה ראשונים, כמתחייב משם היישוב.

דגל כחול-לבן

בראשון לציון הונף לראשונה דגל ציוני כחול לבן ובמרכזו מגן דוד. היה זה בשנת 1885 - שנים עשרה שנים לפני הקונגרס הציוני הראשון. באותה שנה התכוננה ראשון לציון לחגוג 3 שנים לקיומה. היה חסר דגל לחגיגות שעמדו להיערך. הבילו "ישראל בלקינד" כתב לידידו **זאב דובנוב** בחו"ל:

"אני **ופאני מאירוביץ** היינו טורחים בינתיים בעשיית דגל. וזו דמות הדגל אשר עשינו: יריעת אריג לבנה, שנים שנים רצועות של תכלת משני קצותיה, דוגמת הטלית שלנו, ומגן דוד של תכלת באמצע. מקוצר זמן לא הספקנו להוסיף שום מלים ביריעת הדגל".

דגל היסטורי זה עודנו קיים ומצוי במוזיאון ראשון לציון. שש שנים מאוחר יותר, בחגיגות המושבה השכנה נס ציונה, רכב **מיכאל הלפרין** על סוס והניף דגל כחול לבן. הבול השני בסדרת בולי הדגל מ-2003 מנציח אירוע זה. רבים הסיקו בטעות, שזו הפעם הראשונה שהונף דגל כחול לבן בארץ. מן הראוי לתקן טעות זו, ולייחס את זכות הראשונים לישראל בלקינד ופאני מאירוביץ מראשון לציון.



בקונגרס הציוני הראשון בשנת 1897 עלתה השאלה מה תהיה דמותו של הדגל הציוני. **דוד וולפסון** הציע עיצוב הדומה לטלית בתוספת מגן דוד. הצעתו התקבלה, מבלי שידעו כלל על הדגל שהונף שנים עשרה שנה קודם לכן בראשון לציון. דגל זה אושר גם על ידי ההסתדרות הציונית וב-28.10.1948 נקבע כדגלה של מדינת ישראל.



100 שנה לכתיבת מילות התקווה.

השמעה ראשונה של "התקווה"

השיר "התקווה", שהיה להמנון של המדינה והתנועה הציונית, הושר לראשונה בראשון לציון. **נפתלי הרץ אימבר** החל את כתיבת השיר בשנת 1878, ארבע שנים לפני עלייתו ארצה. כאשר התגורר בראשון לציון (במרתף ביתו של אחד המייסדים, **שרגא פייבל היסמן**) כתב חלק מבתי השיר. **שמואל כהן**, תושב ראשון לציון לקח לידידיו את השיר שכתיבתו הסתיימה והתאים למילים מנגינה של שיר עגלונים רומני. השיר התגבש תוך שינויים במילות השיר (שהוכנסו על ידי המורה המקומי **יהודה לייב מטמון-כהן**) והושר בהתכנסויות של איכרי ראשון לציון. עד מהרה הוכר בארץ ובחו"ל, ומאז 1903 הושר בסיומם של כל הקונגרסים הציוניים. השיר המקומי, הראשוני, הפך להמנון לאומי שהושר בכל העולם.

בית הספר העברי הראשון

חשבתם שהגימנסיה "הרצליה" בתל אביב הייתה בית הספר העברי הראשון? טעות! "הרצליה" הייתה **הגימנסיה העברית הראשונה**, אבל קדם לה בעשרים שנה בית הספר היסודי "חביב" בראשון לציון.

בשנת 1886 הוקם בראשון לציון בית הספר העברי הראשון בעולם. בית הספר נוסד על ידי **מרדכי לובמן**, מנהלו הראשון, ולימים נקרא על שם בן דודו **דב חביב לובמן**, איש ציבור שדאג לענייני חינוך. ייחודו של בית הספר היה בכך, שלמדו בו "עברית בעברית" והמורים עצמם כתבו את ספרי הלימוד, כולל ספרים מדעיים. "היינו רתומים בעגלת הצעדים הראשונים לתחית הלשון" כתב בספרו על תולדות ראשון לציון **דוד יודילוביץ**, מראשוני המורים בבית הספר. הוא הכיר בחשיבות הקניית השפה העברית לדור הגדל בציון, פעל לשם כך ונעזר רבות ב**אליעזר בן יהודה**. ההורים, דוברי אידיש ושפות אחרות, למדו מילדיהם התלמידים את השפה העברית.



גן הילדים העברי הראשון

בשנת 1898 הוקם בראשון לציון גן הילדים העברי הראשון. על המטרה שלשמה נוסד גן הילדים כותב דוד יודילוביץ "...החומר הילדותי הרך היושב לפני המורים בבתי הספר העברים בארץ דומה כמעט לחומר האנושי בימי בנין "מגדל בבל"....הרבה נדבר בינינו איך לדבק חומר מפוזר זה לגוש אחד...". את המלאכה קיבלה על עצמה תלמידת בית-הספר העברי (שייקרא לימים "חביב") **אסתר גינזבורג-שפירא**, שנשלחה במיוחד לקבל הכשרה כגננת בירושלים בסיוע כספי של הברון.

שיטת החינוך אותה למדה אסתר היתה נהוגה באותה תקופה ויושמה בגן שפעל בתחילה במקום זמני. כאשר הועבר למקום קבע עודכנה גם שיטת החינוך. מבנה קבע זה מופיע על גבי בול "גן ילדים עברי בראשון לציון" מסדרת מוסדות החינוך. למרבית הצער, המבנה נהרס מאז, למגינת ליבם של וותיקי ראשון לציון.



גן הילדים העברי הראשון.

הרוג המלכות הראשון

נעמן בלקינד, אחד מטובי בניה של ראשון לציון, היה מהראשונים שהצטרפו למחתרת הריגול ניל"י שפעלה נגד התורכים. בלקינד היה מרכז הפעולות בדרום, ליקט ידיעות מהתורכים שפגש ביקב בראשון לציון ומסר אותן לאנגלים. הוא נתפס על ידי התורכים כשהיה בדרכו למצרים, נכלא והוצא להורג בדמשק ב-16.12.1917, יחד עם **יוסף לישנסקי**. חמישים שנה לאחר מכן הוכר על ידי מדינת ישראל כהרוג מלכות. נעמן בלקינד היה עולה הגרדום הראשון שהוצא להורג בדור התקומה.



חלקו העליון של גליון מזכרת "הרוגי מלכות בדור התקומה". נעמן בלקינד ראשון מימין.

לאנשי ראשון לציון עוד זכויות ראשונים רבות אחרות: במושבה הוקם בית העם הראשון, בו פעלה האורקסטרה המפורסמת, עוד בשלהי המאה ה-19. גם הראינוע הארץ-ישראלי הראשון פעל בה. ראשון לציון הייתה גם היישוב הראשון בארץ שהעניק זכות הצבעה לנשים, **חנה לוי** הייתה לראש העיר באמצע שנות החמישים – האשה הראשונה בארץ שמלאה תפקיד זה. לצערי, הישגים אלו לא זכו עדיין להנצחה פילטלית כלשהי.

ניצה וולפנזון (לבית הורביץ) היא ילידת ראשון לציון. נינה לזאב אברמוביץ ממייסדי המושבה. נכדה לבנו שמעון (אברמוביץ) בן זאב, אכר בראשון לציון ומראשוני הסוכנים של "כרמל מזרחי" במצרים, ובת לוותיקי המושבה דוד וגרטלה הורביץ. כתובתה לתגובות: anuw@zahav.net.il



נושאן
בטאון איליית
אגודה ישראלית לטלואת תימאטית
ISRAEL

לא קיבלת את נושאונט?

נושאונט, העיתון הבולאי המקוון הראשון בשפה העברית, מופץ ארבע פעמים בשנה. כל חברי איל"ת זכאים לקבל אותו, אולם לצורך הפצת נושאונט אנו זקוקים לכתובת הדואר האלקטרוני (e-mail) שלכם. כתובתכם תשמש את ועד האגודה ואת העורכים לצרכי פעילות האגודה בלבד. פנו אלינו עוד היום לכתובת noson.ed@gmail.com, וגם אתם תקבלו את הנושאונט.

ראשונים באויר יצחק ברק

מאז צעד האדם על פני האדמה הוא חלם לעוף. האדם התבונן בציפורים וחשב כיצד יוכל לחקותן, כיצד יוכל לגמול מרחקים, לחלוף על פני הרים ואוקיינוסים. היכולת לעוף הייתה בעיניו תכונה שניתנה לאלים, ולא לבני אנוש.

ניסיונות רבים נעשו על ידי ממציאים וחולמים להתרומם לאוויר. בשנת 1783 התגשם החלום לראשונה: האחים **מונגולפייה** הצרפתים הצליחו להמריא בכדור פורח ממולא באוויר חם, צעד שהביא להתפתחות מופלאה של התעבורה באוויר. המאמצים לנווט את הכדור הפורח הביאו לפיתוחה של ספינת האויר. היהודי **דויד שוורץ** תכנן בהונגריה ספינת אויר קשיחה ב-1896. הגרף **פרדיננד פון צפלין** רכש את זכויות ההמצאה, ובשנת 1900 טס הצפלין הראשון בשמי גרמניה.

זמן לא רב לאחר מכן, בדצמבר 1903, המריאו האחים **וילבור ואורוויל רייט**, בעלי בית מלאכה לאופניים בארה"ב, בפעם הראשונה בכלי טייס הכבד מן האוויר. מכאן החלה תקופה הרפתקנית והירואית של ממציאים וטייסים אשר ניסו שוב ושוב לבנות מטוסים טובים יותר ובאמצעותם לשבור את שיאי התעופה. מאמר זה יתאר מספר טייסים וטיסות חלוציים, שחלקם אינו מוכר לאלה שאינם עוסקים בתחום.

אלברטו סנטוס דומונט (1873–1932) היה ברזילאי עשיר, אשר חי רוב ימיו בפריז. לאחר ששמע על פעילותו האווירית של גראף צפלין, ועל ניסיונותיו בהטסת ספינות



אלברטו סנטוס דומונט
ו"מספר 6" מקיפים
את מגדל אייפל.

אויר, החליט להיכנס במרץ לתחום מעניין והרפתקני זה. כבר בשנת 1898 בנה ספינת אויר קטנה, שהייתה למעשה כדור פורח מוארך, המסוגלת לשאת אדם אחד. בשנת 1900 הכריז בעל עיתון פריזאי עתיר ממון על פרס בגובה 100,000 פרנק, לאדם הראשון אשר יקיף באמצעות כלי תעופה את מגדל אייפל בפריז בפחות מ-30 דקות (היה זה בטרם הומצא המטוס הראשון על ידי האחים רייט). מספר הרפתקנים בעלי תעוזה ואומץ ניסו לזכות בפרס, אך סנטוס דומונט הקדים את כולם. ב-13 ביולי 1901 הוא ניסה את מזלו לראשונה באמצעות ספינת האוויר שלו "מספר 5", אולם כשל במנוע גרם לו לנחות בטרם השלים את המשימה. הוא בנה ספינת אויר חדשה – "מספר 6", ובאמצעותה ב-19 באוקטובר 1901 הקיף את מגדל אייפל ב-29 דקות וזכה בפרס הנכסף.

לואי בלריו (1872–1936) היה הראשון אשר חצה בטיסה את תעלת למאנש. בשנת 1908 הכריז "דיילי מייל" הלונדוני על פרס בגובה 1000 ליש"ט אשר יינתן לראשון אשר יצליח לחצות את התעלה בטיסה מקאלה בצרפת לדובר באנגליה. כצפוי, רבים קפצו על האתגר (והפרס שבצידו...). בלריו, מהנדס צרפתי שעקב אחר הצלחותיהם של האחים רייט, עסק מזה מספר שנים בבניית מטוסים. לאחר לא מעט כישלונות, הצליח לבנות מטוס חד-כנפי "מספר 11", אשר הוכיח עצמו בטיסות מבחן רבות.

בבוקרו של ה-25 ביולי 1909 הוא המריא עם מטוסו מהחוף הצרפתי ולאחר 27 דקות נחת ליד דובר שבחוף האנגלי. במקום הנחיתה עומדת כיום אנדרטה המנציחה את הטיסה ההיסטורית. בלריו אסף את הפרס המובטח וחזר לפריז, שם התקבל בכבוד מלכים על ידי קהל נלהב. "מספר 11" הפך להיות דגם מצליח, ובלריו ייצר מספר ניכר של מטוסים כאלו, ומכר אותם לטייסים בכל רחבי תבל.



לואי בלריו ו"מספר 11" מעל הלבאנש.

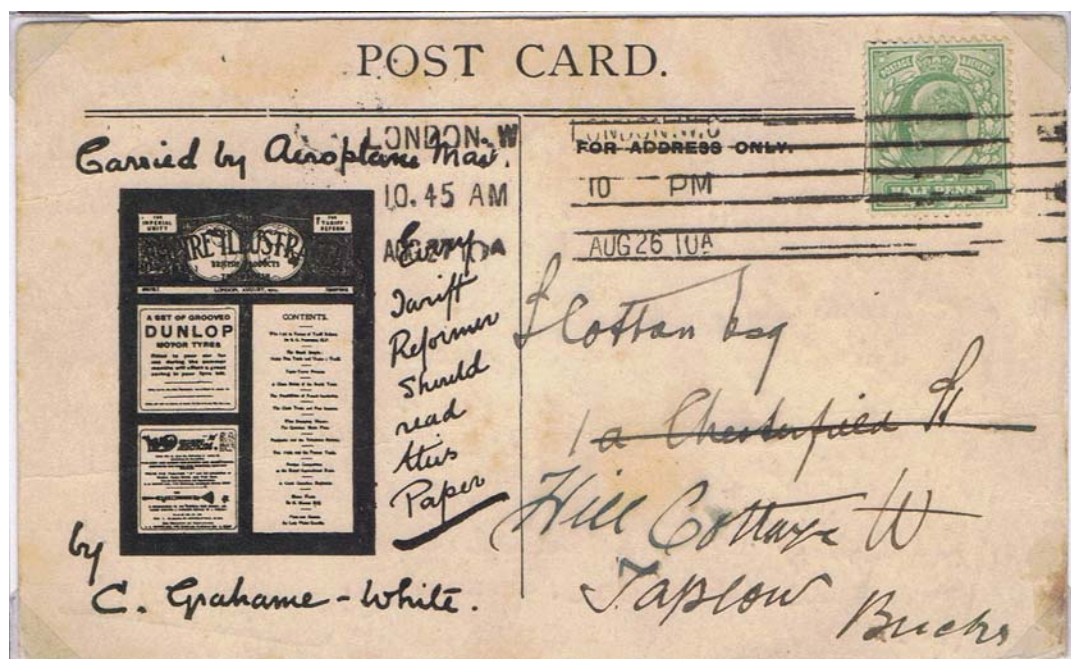
דגם זה הפך מאוחר יותר לבסיס לתעשיית המטוסים בצרפת, ונעשה בו שימוש רב במלחמת העולם הראשונה.



חורחה צ'אבז.

חורחה צ'אבז (1887–1910), טייס פרואני שחי בצרפת, היה בעליו של מטוס בלריו דגם "מספר 11". בשנת 1910 הכריזה קבוצת יזמים איטלקית על פרס בגובה 14,000 דולר לראשון שיטוס מעל מעבר סימפלון בהרי האלפים – גובה של 6,600 מטר מעל פני הים – מבריג בשווייץ לדומודוסולה באיטליה. 11 טייסים נרשמו לתחרות, אך רק 5 מהם (ובהם צ'אבז) אושרו להתחרות בהתבסס על ניסיונם וכישוריהם. התחרות נפתחה ב-18 בספטמבר

1910, אך תנאי מזג אויר גרועים מנעו מהמתחרים להמריא. רק ב-23 בספטמבר התבהר מזג האוויר, וצ'אבז המריא במטוסו מבריג, ותוך כדי מאבק ברוחות העזות שנשבו מעל האלפים וטלטלו את מטוסו הקל, הוא הצליח להגיע לדומודוסולה. משב רוח עז שפגע במטוס בעת הנחיתה ריסק את המטוס אל הקרקע, צ'אבז נפצע אנושות ומת מפצעיו 4 ימים לאחר מכן. יחד עם זאת הוא היה הראשון שטס מעל מעבר הסימפלון שבהאלפים.



אחת הגלויות הבודדות ששרדו מטיסתו של קלוד גרהאם ווייט, בלקפול 1910.

הנסיין הראשון בעולם להטיס דואר באויר באמצעות מטוס נעשה באנגליה בשנת 1910. בקיץ של אותה שנה נערך מפגן תעופה בעיר בלקפול שבמערב אנגליה. ביום האחרון למפגן, ה-20 באוגוסט, המריא הטייס האנגלי הראשון **קלוד גרהאם וויט** (1879–1959), במטוס דו-כנפי מדגם "פארמאן" הצרפתי כשהוא נושא שק דואר קטן. בשק היו גלויות מיוחדות שהונפקו על ידי העיתון האנגלי "דה אמפייר אילוסטרייטד", אשר גם מימן את האירוע כולו. מזג אויר סוער מנע מהטייס להשלים את מלוא המסלול בן 12 מייל מבלקפול לסאות'פורט, והוא נאלץ לנחות כעבור 7 מייל בלבד. הגלויות נלקחו ללונדון, שם הודפס על צידן האחורי המידע אודות הכשלון בהשלמת המשימה. אין מידע לגבי המספר המדויק של הגלויות שנשלחו – יש לשער שהיו מאות ספורות. כיום ידוע על כ-20 גלויות ששרדו, ואחת מהן מוצגת בעמוד הקודם.

העברת דואר אוויר ראשון בעולם התבצעה בהודו בשנת 1911. באותה שנה התקיימה תערוכת המסחר והתרבות באלאחאבאד. מושל המחוז ביקש **מוולטר וינדהאם** – יצרן מכונות אנגלי – לארגן במסגרת התערוכה הטסת דואר באוויר. וינדהאם נרתם למשימה, והביא להודו 8 מטוסים מהדגמים בלריו "מספר 11" ו"פארמאן" דו-כנפי ושני טייסים. ב-18 בפברואר 1911 המריא **הנרי פקה** ב"פארמאן" מאלאחאבאד כאשר הוא נושא עימו 6,500 גלויות ומכתבים, ונחת כעבור 13 דקות מעבר לנהר, בנייני, מרחק של 8 קילומטר. כך נפרצה הדרך להעברת דואר באוויר. המכתב הנראה כאן נשלח בדואר רשום בטיסה זו.



הנרי פקה במטוסו.



העברת דואר אוויר ראשון באירופה התבצעה אף היא בשנת 1911. לרגל הכתרתו של המלך **גורג' ה-5** באנגליה, אורגנה הטסת דואר המונית באוויר. הודפסו גלויות ומעטפות במגוון רחב, אשר נמכרו ב-6 פני ו-1 שילינג, בהתאמה, ואלה הוחתמו בחותמות מיוחדות. דברי הדואר נמסרו על ידי הקהלה הרחב בנקודות מסירה מיוחדות ברחבי הממלכה האנגלית ומשם הועברו לנקודות ההמראה. הטיסות יצאו משדה התעופה "הנדון" בלונדון לארמון וינדזור ובחזרה. הטיסה הראשונה המריאה ב-9

בספטמבר 1911 באמצעות מטוס "פארמאן" דו-כנפי, אותו הטיס **גוסטב האמל**. משך כל טיסה היה כ-15 דקות, כהשמטוס נושא עימו כ-10 ק"ג דואר. סך הכל התקיימו במשך שבוע 16 טיסות בשני הכיוונים, על ידי 4 טייסים אנגלים, ובהן נישאו כ-22 אלף גלויות ומכתבים.



למעלה: מטוס הפארמאן של גוסטב האמל.

מימין: גלויה שנשלחה בטיסה הראשונה מלונדון לווינדזור, ב-9 בספטמבר 1911.

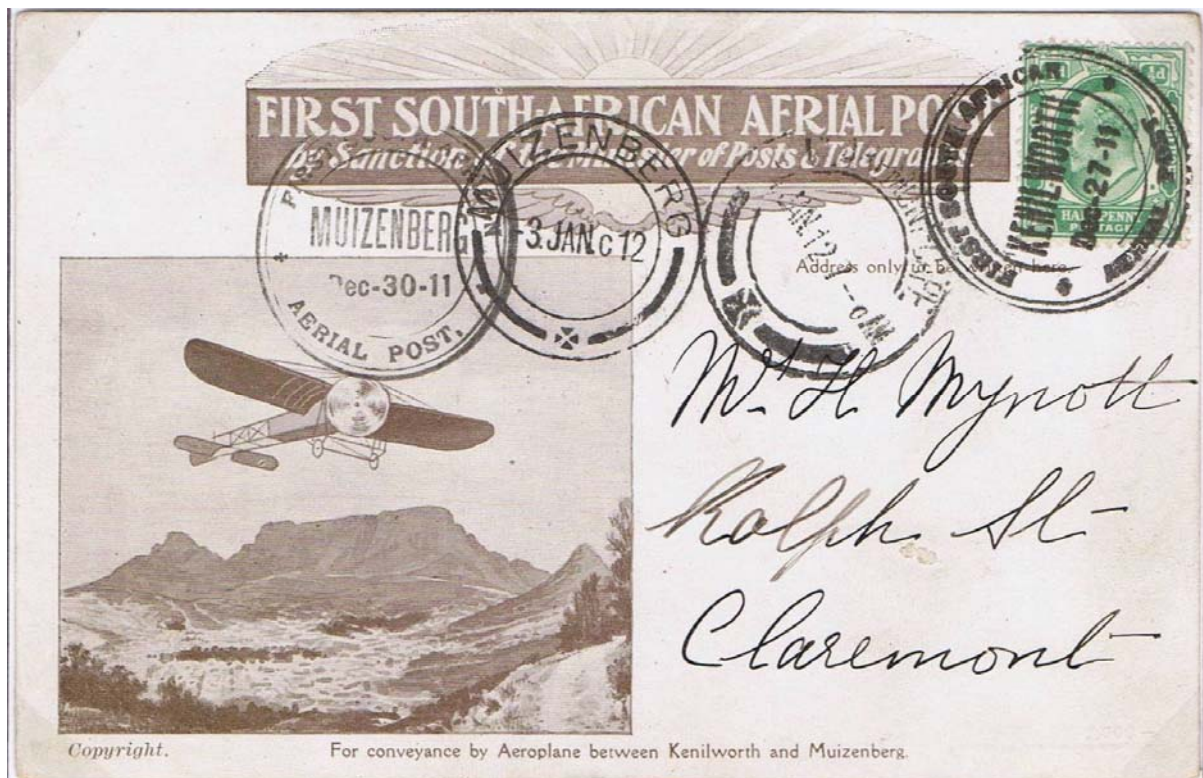


העברת דואר אוויר ראשון בארצות הברית התקיימה זמן קצר אחר כך. בשבוע שבין 23 בספטמבר ל-2 באוקטובר 1911 התקיים מפגן אווירי בלונג איילנד, בו השתתפו מספר טייסים שהתחרו בביצועים שונים. בשטח המפגן הוקם סניף דואר בו נמכרו גלויות מיוחדות ובולים. הטייס **אובינגטון** לקח עימו במטוס הבלריו "מספר 11" שק דואר אותו הטיס מהשדה אל העיירה מיניאולה, מרחק 5 קילומטר, ושם הטיל את השק ארצה, לצורך משלוח הגלויות ליעדם הסופי. בסך הכל הוא ביצע במשך שבוע המפגן 9 טיסות דואר, בהן הטיס למעלה מ-42,000 גלויות ומעטפות.



טיסת דואר אוויר ראשונה בארצות הברית.

ומאירופה ואמריקה - ליבשת השחורה. משלוח **דואר אוויר ראשון בדרום אפריקה** התרחש אף הוא ב-1911. "ארגון התעופה האפריקני" אירגן במשך שבועיים תצוגה אווירית בקייפטאון. שר הדואר אישר הטסת דואר בין קנילוורת' למויזנברג שליד קייפטאון, טיסה שארכה כ-7 דקות. הטייס האנגלי **דרייבר**, שהשתתף גם בהטסת הדואר בלונדון זמן קצר לפני כן, נבחר לבצע את הטיסות הללו. ב-27 בדצמבר 1911 וב-3 בינואר 1912 התקיימה טיסה אחת בכל כיוון. סך הכל הוטסו בארבע טיסות 2597 גליות, שהודפסו במיוחד לכבוד האירוע והוחתמו בחותמת מיוחדת.



דואר אוויר ראשון בדרום אפריקה, 1911.

טיסת דואר אוויר ראשונה (ניסיונית) בצרפת תוכננה ל-28 ביולי 1912. הטיסה, באישור משרד הדואר הצרפתי, הייתה בין נאנסי ולונוויל, מרחק של 27 קילומטר. 50,000 בולים מיוחדים הודפסו, לשימוש לצד בול הדואר הצרפתי. במספר אלפים מתוך בולים אלה נעשה שימוש על מעטפות וגליות שהוטסו במטוס מדגם "פארמאן" על ידי הטייס **ניקו**. מסיבות טכניות יצאה הטיסה אל הפועל רק ב-31 ביולי 1912, שלושה ימים לאחר התאריך המתוכנן המצויין על גבי הבול.

טיסת דואר אוויר הרשמית הראשונה בשבדיה יצאה אל הפועל במסגרת אירועי יום הילד ב-1912. הטייס השבדי **אולה דהלבק** הטיס מטוס דו-כנפי מטיפוס "פארמאן" משטוקהולם לעירה לידינגו שמעבר למפרץ – מרחק של 8 קילומטר. בולים מיוחדים הודפסו, וחובה הייתה להדביקם לצד בולי הדואר השבדי. ההכנסות ממכירת בולים אלה הוקדשו לטובת הילדים. 3 טיסות התקיימו – ב-21, 22 ו-26 בספטמבר 1912.



מעטפה מטיסת הדואר הראשונה בצרפת, בין נאנסי ללונדון.

מזל ביש פקד את הטיסה השנייה: תקלה במנוע המטוס גרמה לו ליפול אל מימי המפרץ. הטייס ושקי הדואר נימשו מהמים על ידי סירות. דברי הדואר ספוגי המים יובשו, כאשר בחלק מהם נפרדו הבולים ואלה הודבקו מחדש על המעטפות (לא תמיד בצורה מוצלחת...) ונשלחו ליעדן. היה זה, איפוא, האסון הראשון של טיסת דואר. בשלוש הטיסות נישאו כ-3000 מכתבים וגלויות.



מעטפה מהטיסה השנייה בין שטוקהולם ללידינגו. המטוס נפל למפרץ, ושקי הדואר נמשו מהמים. הבולים הודבקו בשנית, והמכתב הועבר ליעדו. הבול הימני הוא בול דואר אויר שהוכן במיוחד לטיסות אלו, ואשר ההכנסות ממכירתו היו קודש לסיוע לילדים.

דומינגו רוזילו הקובני היה הראשון שהצליח לטוס מעל המיצרים מפלורידה להוואנה, קובה. הוא עשה זאת בעקבות הכרזת עיריית הוואנה על פרס בגובה 10,000 דולר. במקום השני זכה הטייס הקובני **אוגוסטין פרלה**, במטוס ימי מדגם "קרטיס".



אוסקר בידר.



אוגוסטין פרלה.



דומינגו רוזילו –
הדפס רכב לציון
25 שנה להישגו.

אוסקר בידר (1891–1919), טייס שוויצרי רב תהילה, היה הראשון שהצליח לטוס מעל הרי האלפים ב-13 ביולי 1913 במטוס בלריו מדגם "מספר 11". הוא טס מברן למילנו, מרחק של 280 קילומטר, בפחות מארבע שעות. שבועיים לאחר מכן הוא טס באותה דרך חזרה. בידר שירת כטייס קרב בצבא השוויצרי בתקופת מלחמת העולם הראשונה. לאחר המלחמה התפרנס מטיסות ראווה, אשר באחת מהן, ב-1919, הוא התרסק אל מותו לעיני קהל צופים המום.



גלויה שנועדה להכלל בטיסת הדואר הראשונה באוסטרליה. הטיסה בוטלה עקב תאונה. שימו לב לכיתוב בצד שמאל לפיו הדואר האוסטרלי אינו אחראי למקרה של אי-מסירה בשל תאונה.

ונסיים בחלקו הדרומי של כדור הארץ: **טיסת ניסיון ראשונה להעביר דואר באוויר באוסטרליה** תוכננה לצאת לפועל ב-6 ביוני 1914. הטייס האמריקני **וויזארד סטון** הביא עימו מטוס בלריו דגם "מספר 11" ואיתו התכוון להטיס דואר ממלבורן לסידני. הדואר האוסטרלי אישר הדפסה של 2000 גלויות מיוחדות למשלוח בטיסה, אשר

נמכרו תמורת שילינג כל אחת. לרוע המזל בעת טיסת ניסיון לקראת טיסת הבכורה התרסק המטוס בשעת ההמראה, סטון נפצע, וטיסת הדואר בוטלה. הדואר עצמו נלקח לסידיני בדרך היבשה.

הטייס הצרפתי **מוריס גויו** נכנס לנעליו של סטון, וב-16 ביולי 1914 המריא ממלבורן במטוס בלריו "מספר 11" כשהוא נושא עימו 1785 גלויות מיוחדות לסידיני. הוא נחת במחוז חפצו כעבור יומיים, לאחר שעבר מרחק של קרוב ל-1000 קילומטר. היתה זו **טיסת דואר האוויר הראשונה באוסטרליה**. גויו מת ב-1917 בהתרסקות מטוסו.



דואר האוויר הראשון באוסטרליה - מכתב שנשלח במטוסו של גויו.

רק לפני כ-225 שנה הצליח האדם לראשונה להתרומם מעלה בעזרת כדור פורח. לפני כ-100 שנה הוא החל לכבוש את השמיים, וכיום טיסה היא עניין של מה בכך. מן הראוי לזכור את חלוצי התעופה, שבזכותם הפכו השמיים לנחלת הכלל. אנשים צעירים אלו, שללא ספק היה בהם יותר משמץ של הרפתקנות, קראו תגר לא רק על יכולתו של האדם אלא גם על יכולותיה של המכונה. הם סיכנו את חייהם, ורבים מהם גם שילמו את המחיר הכבד מכל. בחייהם, במאמצייהם ובמותם ציוו לנו את התעופה.

יצחק ברק אוסף את תולדות התעופה מראשיתה ועד שנת 1914. התצוגה שלו זכתה במדליה מזהבת בתערוכות בינלאומיות, לאחרונה ב"ויפה 2008" בוינה. לתגובות: ifib@inter.net.il



תימאטיקה מתחת לפטיש

המדור יוקדש הפעם לשני בתי מכירות המתמקדים במדינות ספציפיות. כמובן, גם אצל סוחרים אלו ניתן למצוא פריטים מעניינים ממדינות אחרות, אך הדגש אצלם הוא על מדינה (או ליתר דיוק, מספר מדינות) בהן הם מתמחים.

הסוחר הראשון הוא אמריקאי - מייקל רוג'רס (הכתובת של אתר האינטרנט של היא www.michaelrogersinc.com). תחום ההתמחות שלו הוא מזרח אסיה, ובעיקר סין. לדעתנו חשוב לאספנים ישראלים להכיר את המכירות שלו, משום שחומר ממדינות אלו אינו נפוץ בארץ, ורוב בתי המכירות המוכרים לאספן הישראלי אינם מתמחים באיזור גיאוגרפי זה.



הבול הנראה כאן, המראה קציר בעזרת שור, הוכן במקור במזרח סין, טריטוריה שהייתה בשליטת הקומוניסטים עוד לפני שהשלימו את ההשתלטות על כל המדינה. עוד בטרם הופץ הבול לקהל הרחב השלימו הקומוניסטים את כיבוש המדינה, וכך הוא הונפק רק בשנת 1950 עם הדפס רכב מתאים. חשוב לשים לב כי הבול אינו קיים ללא הדפס הרכב, לצערם של אספני החקלאות. מחירו הקטלוגי של הבול הוא כ-500 דולר. מחיר הפתיחה אצל רוג'רס הוא 80 דולר בלבד.

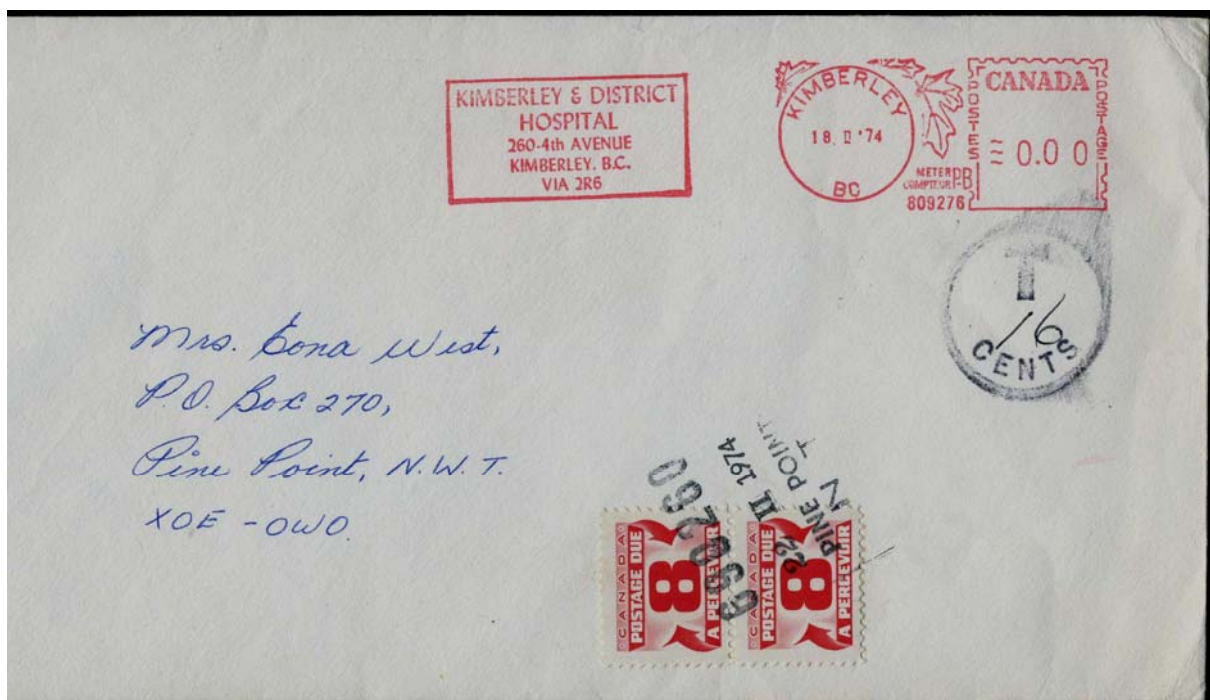


כאמור, ניתן למצוא אצל רוג'רס גם חומר ממדינות אחרות. צמדת הבולים בתחתית העמוד הקודם הונפקה באנגליה בשנת 1966. המיוחד בה הוא שבשני הבולים התחתונים נשמט הצבע האדמדם, כך שהשחרור (מימין) איבד את רגליו, ואילו אדום החזה (שמאל) פשוט "שוכב" על גבי הענף. מחיר המינימום לצמדה הוא 100 דולר. אגב, במכירה יש טעויות הדפסה נוספות של סדרה זו.

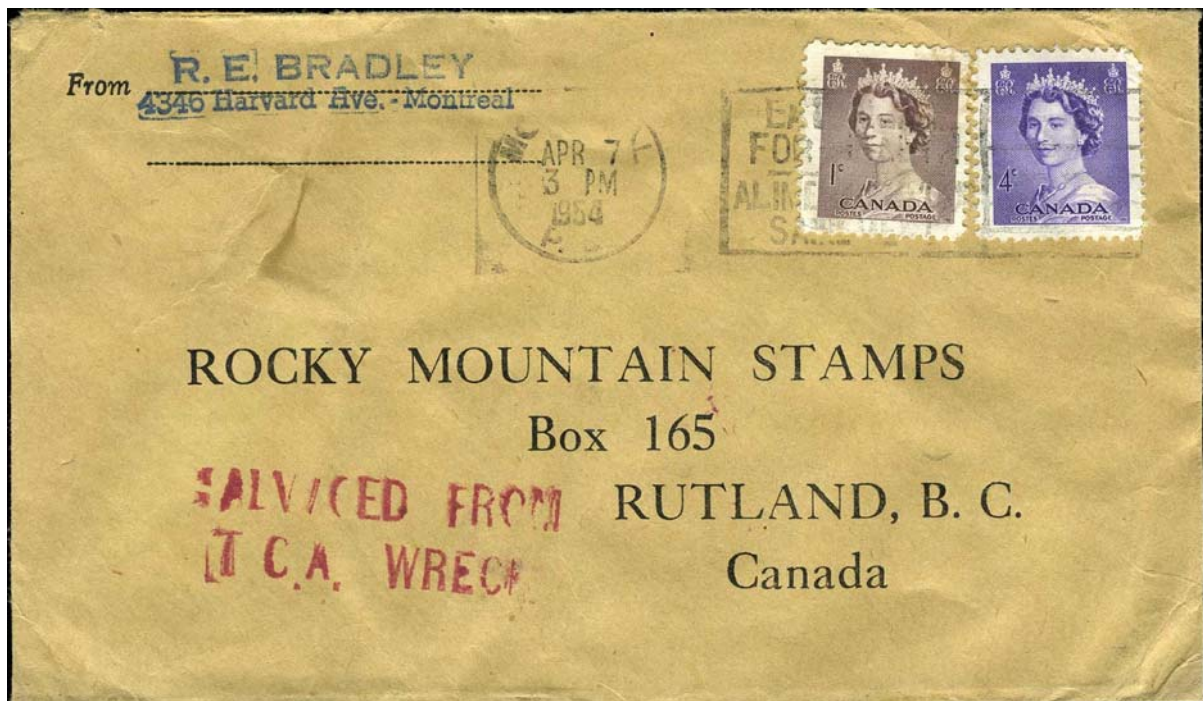
* * *

ומכאן נצפין לקנדה. **גארי ליון**, אולי גדול הסוחרים במדינה זו, מפעיל מכירות פומביות תחת השם איסטון (אתר האינטרנט הוא <http://www.easternauctions.com>). המכירות הפומביות שלו מתחלקות לשני סוגים: מכירה "ציבורית" (public auction), הנערכת באולם, ומכירה פומבית בדואר (mail auction), שלה ניתן לשלוח הצעות כתובות בלבד. במכירה מהסוג הראשון נכללים בדרך כלל הפריטים היותר נדירים, שהם גם מטבע הדברים יותר יקרים.

המכירה הדוארית הנוכחית, אשר נסגרת ב-8 באפריל, כוללת למעלה מ-4000 פריטים. למעלה מרבע מהפריטים הם מצפון אמריקה, וגם לארצות חבר העמים הבריטי יש ייצוג נכבד. הפעם צדו את עינינו מספר מעטפות חביבות. כך, למשל, הפריט הנראה כאן מציג חותמת ביול בערך נקוב של 0.00 מבית חולים מחוזי, אשר עשויה להשתלב באוספים בתחום הרפואה. בדרך כלל חותמות ביול ללא ערך ממשי הן חותמות מחווה הפסולות לתצוגה. אולם מעטפה זו נשלחה בדואר, ועל כן יש להניח כי מפעיל המכונה פשוט התבלבל. הדואר הקנדי קנס את המעטפה בכפל דמי המשלוח (חותמת T עם כיתוב ידני 16). הקנס נגבה מהנמען באמצעות בולי דמי דואר הנראים בתחתית המעטפה, ארבעה ימים לאחר המשלוח. זוהי דוגמא חביבה של פריט מודרני (משנת 1978) העדיף בהרבה על חותמת ביול "נטו". המחיר? 75 דולר קנדי, שהם כ-60 דולר אמריקאי.



הנה עוד מעטפה נחמדה: המכתב נשלח ממונטריאול לרטלנד שבקולומביה הבריטית ב-7 באפריל 1954. המטוס אשר נשא את המכתב היה מעורב בהתנגשות עם מטוס אחר מעל עיירה בססקצ'ואן בשם מוס ג'או (Moose Jaw), כלומר ליסתו של האייל הקורא). חותמת באדום בקדמת המעטפה מציינת כי היא ניצלה מהאסון האווירי, ואילו חותמת המעבר מאחור (מהתאריך 8 באפריל) מציינת את מוס ג'או כנקודה בה אירע האסון. מעטפת טרופת זו הינה פריט ראוי לאספנים של תעופה, אבל גם אספנים של בעלי חיים, המחפשים חותמת ממקום ישוב הנקרא על שם האייל הקורא, ישמחו לצרף אותה לאוסף שלהם. הערכת המחיר היא 150 דולר קנדי – בהחלט מחיר צנוע עבור מעטפה יוצאת דופן שכזו.



המכירות של איסטרן מציגות מבחר רחב של בולים מקנדה וניופאונדלנד, ובהם גם בולי המאה ה-19 במצב מעולה. קשה למצוא כאן מציאות – הערכות המחיר נקבעות על פי קטלוג סקוט – אבל בהחלט ניתן למצוא בולים איכותיים. בחרנו להציג כאן שלוש דוגמאות כאלה. שימו לב למרכז המשובח ולחדות הצבעים. מי שמחפש בולים ממדינות אלו – מן הראוי שיבדוק את המכירות של איסטרן.



אם גם אתם מכירים בתי מכירות מעניינים, ובפרט כאלה הנותנים דגש לחומר תימאטי, נשמח אם תיצרו קשר עם המערכת, ותסבו את תשומת ליבנו.



הטור
של
דובוש

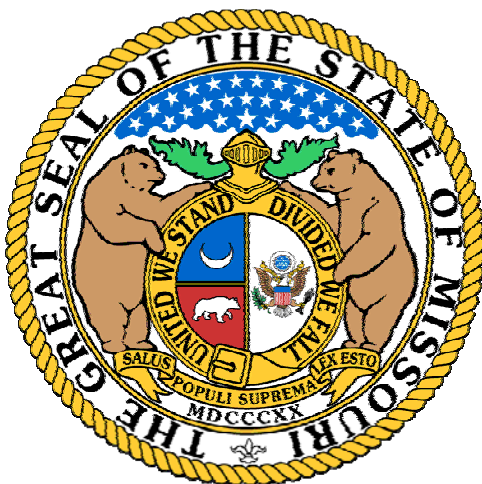


ראשונים אנחנו, אנו אנו הדובים

קוראי הטור שלי יודעים שאני אוסף, בין השאר, גם בולי דובים. הפעם הטור יוקדש לסיפור מופלא על בולי הדובים הראשונים בעולם ועל ידידות בין אספנים.

בולי הדואר הראשונים של ארצות הברית הונפקו ב-1.7.1847. כשנתיים קודם לכן נקבעו תעריפי דואר פדראליים קבועים, ומספר מנהלי דואר בערים ראשיות בארצות הברית החליטו להנפיק **בולי דואר מקומיים**. באנגלית מכונים בולים אלו Postmaster Provisionals. הבולים הראשונים הונפקו בניו יורק ב-1845 ומיד אחריהם בעיר סנט לואיס שבמדינת מיזורי.

מנהל הדואר המקומי, **מר ג'והן וימר**, דאג להנפקתם של בולים בערכים 5 סנט ו-10 סנט. ערכים אלו תואמים לתעריפים של אותם ימים למשלוח מכתבים רגילים למרחק של עד 300 קילומטר ומעל ל-300 קילומטר, בהתאמה. מאוחר יותר הונפק גם בול דומה בערך 20 סנט. בעיתון המקומי של סנט לואיס פורסמה הודעה טרם צאת הבולים ובה הוסבר שרכישתם תעזור מאוד לבעלי העסקים במשלוח דברי דואר. בהודעה נכתב שהבולים מהווים הוכחה שדמי הדואר שולמו, ושניתן לשלשל את המכתבים המבוילים בכל תיבת דואר, והם יטופלו ויגיעו בבטחה ליעדם. ניתן להניח כי עד אז איש מתושבי העיר לא ראה מימיו בול, והיה צריך להסביר לציבור הרחב מהו "פטנט" חדש זה.



המגן של מדינת מיזורי.

הבולים של סנט לואיס היו בלתי משוננים ועם דבק. הכיתוב מציין **דואר סנט לואיס**, ולצידו נראים שני דובי גריזלי המחזיקים את המגן של מדינת מיזורי. בהיקפו של המגן מופיעה כתובת באנגלית "מאוחדים נעמוד – מפולגים ניפול" ובתחתיתו כתובת לטינית בה נאמר "רווחת האנשים הינה החוק העליון". במרכז נראה דב נוסף – סמל לאומי ולעוצמה. הבולים הודפסו בצבע שחור על נייר אפור ירקרק. ניתן היה לרכוש אותם בדף ובו מספר בולים. עלותם לקונה הייתה גבוהה מעט מערכם הנומינאלי, כדי לכסות את עלות הדפסתם.

הסיפור אודות הבולים של סנט לואיס ידוע היטב בין אספני הבולים, והכרתי אותו מספרות הבולאית ומקטלוגים. אבל מעולם לא החזקתי בול מסנט לואיס ביד, משום שהם יקרים ונדירים מאוד. כאשר מוצע בול כזה במכירה פומבית - וזה קורה לעיתים רחוקות בלבד - מחירו מרקיע שחקים. ב-2003 נמכרה מעטפה ועליה שני בולים בעריכים של 10 ו-20 סנט במחיר צנוע של 176,000 דולר. בול בודד של 20 סנט נמכר באותה מכירה ב-88,000 דולר.

בין שלל פעילויותי אני גם משתתף באופן קבוע בפורום **אוספים ואספנות** באתר "תפוז" <http://www.tapuz.co.il/forums2008/forumPage.aspx?forumId=485>. יום אחד, לפני כחמש שנים פרסמתי בפורום את הסיפור של בולי סנט לואיס, והוספתי שהייתי מאוד שמח לצרף אותם לאוסף בולי הדובים שלי. כמובן, היה לי ברור שחלום זה לעולם לא יתגשם, מפאת נדירותם ומחירם הגבוה. בתגובה פנה אלי מנהל הפורום, **אריק שורץ** (שהוא גם אחד מעורכי נושאן) וניסה אז לדרבן אותי לא להיות תבוסתן. אריק ציין כי הוא ראה שיש בולים מקומיים מארצות הברית הנמכרים תמורת דולרים בודדים. הוא לא לקח אז בחשבון שהמקרה של בולי הדובים האלה שונה בתכלית.



והנה כחודש מאוחר יותר אני קורא הודעה בפורום מאת אריק ובה כתוב: "אחד מחברי הפורום ישמח מאוד לדעת מה הצלחתי להשיג עבורו במאמץ רב ב-eBay". כשראיתי את התמונה המצורפת הבנתי כי הפניה הייתה מיועדת אלי, ולבי החסיר פעימה.

לא הבנתי איך אריק השיג את הגזיר (חלק ממעטפה - במקרה הזה, חלקה הקדמי) עם שני הבולים. הייתכן כי אריק שילם עשרות אלפי דולרים עבור פריט זה, והוא מצפה ממני להחזיר לו את הוצאתו? הייתכן כי המוכר לא ידע מה שוויו האמיתי של הפריט

שמכר ונפרד ממנו תמורת פרוטות? או שיש הסבר אחר? שמתי לב, שהודעתו של אריק בפורום נכתבה בשעות הקטנות של הלילה. מכאן שאריק טרח להישאר ער, כדי להיות האחרון שמעביר הצעת רכישה לפריט, בו זכה בסופו של דבר.

ניחשתי שיש כאן "תרגיל". פניתי לאריק, והוא אישר לי שמדובר בפריט מזויף, וכי המוכר הודיע על כך מראש, כמתחייב. המוכר ייצר עותקים של הבולים המקוריים בעזרת מכונת צילום צבעונית רגילה, והוסיף חותמת מזויפת משנת 1845 כדי ליצור שימוש דוארי כביכול. הדיון שעוררתי בפורום על בולי סנט לואיס גירה את סקרנותו של אריק: הוא שוטט ברחבי אי-ביי, מצא את הזיוף הזה, ורכש אותו כמתנה עבורי.

הגזיר - מתנתו היפה של אריק - צורף לאוסף שלי. כך יש לי את בולי הדובים הראשונים בעולם! אמנם זהו חיקוי בלבד האסור בתצוגה, אבל כאן, בטור שלי, אני שמח להראות אותו. מבחינתי זוהי פרשה מרגשת, המשלבת פריט בולאי מיוחד עם סיפור יפה שמאחוריו חברות ואהבת הנתינה.



אגב, בשנת 1976 לכבוד יובל ה-200 של ארצות הברית הונפקה שם סדרה של חמישים בולים עם דגלי כל המדינות באיחוד. מובן שהבול המראה את הדגל של מיזורי נכלל באוסף שלי, והפעם מדובר בעותק מקורי. גם בבול זה רואים את סמל המדינה עם שני הדובים.

לקוראים הרוצים להרחיב את הידע על בולי דובי סנט לואיס הנה קישור:
<http://www.gnomevillage.com/gNews/StampNews/StLouis.asp>

כל טוב,

דובי

דובוש אוסף בולי ילדים, דובים ודפוס על בולים.
כתובתו: יורם כהן, קיבוץ כפר עזה, ד.נ. הנגב 85142. dobush@yahoo.com

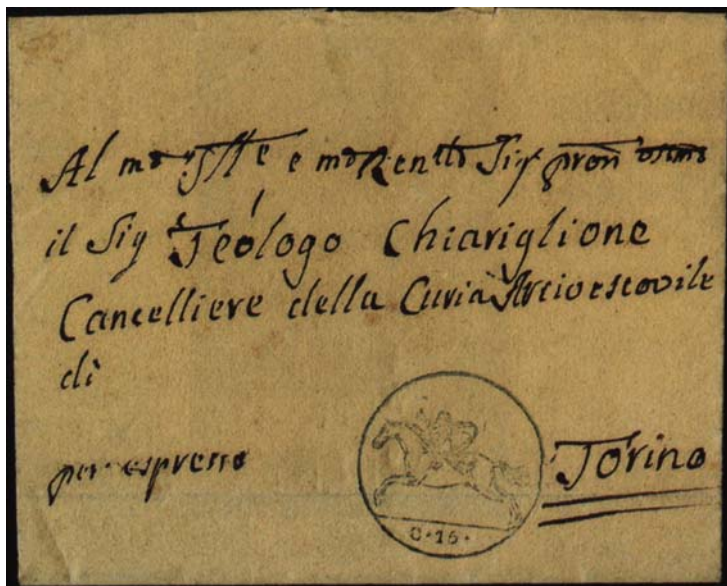
פתרון החידה הבולאית

החידה הבולאית שפורסמה בגליון הקודם של נושאון הייתה פגומה, ובשל כך לא נערכה הגרלה בין הפותרים. אנו מתנצלים על טעותנו, ומודים לחברנו **אבי בלום** על הערותיו, שמנעו מאיתנו מבוכה נוספת.

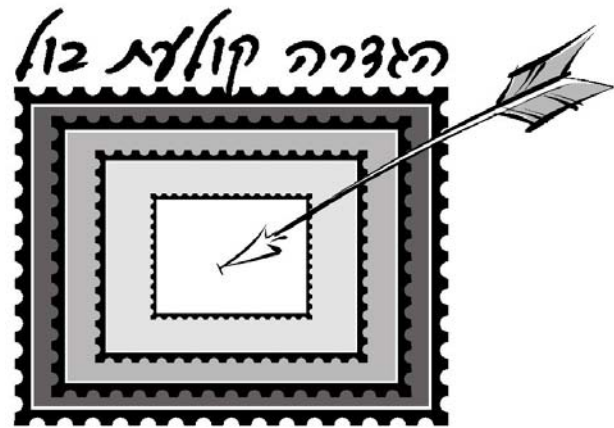
קוואליני

מאחורי השם קוואליני מסתתר פריט בולאי, שיש הרואים בו את אחד מדברי הבולים הראשונים בהיסטוריה. למרות שיש מחלוקת בדבר אופיו, זהו פריט הראוי להכלל בתצוגה.

הקוואליני היא חותמת איטלקית מסרדיניה, הכוללת ציור של סוס דוהר ועליו רוכב צעיר, כנראה ילד, התוקע בחצוצרה. מכאן גם מקור השם: קוואליני פירושו באיטלקית "הפרש הקטן". הקוואליני קיים בשתי צורות: כהטבעה חסרת צבע בצורה מתומנת בנייר עצמו, או כחותמת עגולה בצבע כחול המוטבעת על גבי הנייר. שתי הצורות מוצגות להלן.



הקוואליני כחותמת עגולה על גבי המכתב, שנשלח לטורינו ב-1819. ערך נקוב: 15 סנטימי.



סל אברהם



הקוואליני בצורה מתומנת מוטבע בתוך נייר המכתבים. ערך נקוב: 50 סנטימי.

החותמת הוטבעה על גבי מכתבים בין השנים 1818 ל-1836 כתשלום מס על כל גליונות המכתבים אשר נמכרו בדואר. החותמת קיימת בשלושה ערכים נקובים שונים - 15, 25 ו-50 סנטימי, כתלות ביעד אליו נשלח המכתב. התשלום לא נועד לממן את משלוח הדואר, אלא לפצות את השליט על משלוח הדואר

שלא דרך הערוצים הממלכתיים. עונשים כבדים הוטלו של מי שנשא דבר דואר ללא שימוש בנייר המכתבים הרשמי. מכאן שאין לראות את הקוואליני כחותמת דואר, אלא כחותמת הכנסה. על אף הגיון זה, ומתוך התחשבות בהיותו של הפריט פרה-פילטלי, מכירים בו כדבר בולים לצורך תצוגה, והוא אף נחשב לפריט נדיר ואיכותי.

אסף אברהם, אספן של בולי בריטניה, הוציא לאור את המילון האנציקלופדי החדש לבולאות ולדואר – ראה באתר האינטרנט www.philapub.com. כתובתו לצורך תגובות: philapub@gmail.com.

טובים השניים מן האחד?



מן המפורסמות הוא שאין להציג אותו בול מספר פעמים בדף תצוגה. בול משמש בתצוגה להמחשת נקודה תימאטית כלשהיא, והצגת אותה נקודה

מספר פעמים אינה תורמת מאומה, ומכאן שהיא אף גורעת. חזרה על אותו בול מספר פעמים כמוה כמספר הסובל מגמגום. יוצא מכלל זה הוא הצגת תשניות של בול: אמנם התשניות אינן מקדמות את הסיפור, אבל הן משמשות להפגנת ידע בולאי ולהצגת פריטים נדירים. ככל שהפריטים נדירים יותר כך מוצדקת הצגת התשניות. הצגת זוג, רביעיה או אף גליון שלם של בולים אינה רצויה, למעט במקרים של נדירות קיצונית.

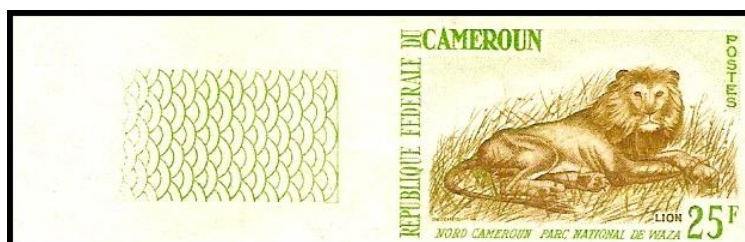
והנה, אחד הסוחרים הידועים בעולם ממליץ על קניה של זוג בולים בלתי מנוקבב, כמו זה המוצג כאן. טיעונו של הסוחר הוא, שבמקרה של בול בלתי מנוקבב רצוי (שלא לומר, חובה) להציג צמדה כזו. אחרת, עלולים השופטים לחשוד שמדובר בבול מנוקבב רגיל, אשר מישהו הסב אותו באיבחת סכין לבול בלתי מנוקבב כביכול. רק הצגת צמדת בולים – כך טוען אותו סוחר – תוכיח בעליל כי זהו אכן בול בלתי מנוקבב מקורי. נשאלת השאלה: האם צודק אותו סוחר, ואכן טובים השניים מן האחד? או שמא הוא מנסה בטיעון שוא, להגדיל את רווחיו על חשבון הלקוח?



צמדת בולים בלתי מנוקבבים.

רון ברגר משיב:

במקרה של בול חסר ניקבוב אכן קיים חשש שנעשה "זיוף" על ידי הסרת השוליים המשוננים מבול בעל שוליים רחבים באופן יוצא דופן ("ג'אמבו" בלשונם של מנהלי המכירות הפומביות), כך שהוא נראה כבול בלתי מנוקבב בגודל רגיל. באילו תנאים ברור שלא זה המצב? כאשר מדובר בזוג בולים או בבול מקצה הגליון עם שולי הגליון. הבעייה היא שבגליון של 100 בולים יש רק 36 בולים עם שוליים צידיים ואילו 64 בולים



בול בלתי מנוקבב משולי הגליון.

ממרכז הגליון הם ללא שוליים כאלה. לכן כאשר הגליון לא עבר ניקבוב יש 64 בולים שצריך למצוא דרך להוכיח שהם אמנם בלתי מנוקבבים, ויש צורך לשמור אותם בזוגות או בצמדות גדולות יותר.



בול מניו-זילנד מנוקבב
משלושה צדדים, ללא שינון
בין הבול ושול הגליון.

המצב חמור יותר בבולים "קלאסיים" – מונח המתייחס בדרך כלל לבולים שהונפקו לפני תום מלחמת העולם הראשונה – כאשר הרבה פעמים שולי הגליון לא נוקבבו. במקרים אלו אנו מוצאים בולים עם שוליים רחבים מאד בצד אחד או בשניים (בפינת הגליון). לפיכך, שוליים כאלה לכשעצמם אינם מהווים הוכחה שהגליון בכללו לא נוקבב. בולים קלאסיים אלו מועדים למעשי זייפנות.

בשורה התחתונה: יש להציג בולים בלתי מנוקבבים באחת משתי חלופות: בזוגות / צמדות גדולות יותר, או בבול עם שולי גליון צמודים. בולים קלאסיים רצוי להציג בחלופה הראשונה, ואילו עבור בולים מודרניים ניתן בהחלט להסתפק בבול בודד אם הוא צמוד לשולי גליון רחבים.

הזמנה לאסיפה הכללית השנתית

הנכם מוזמנים לאסיפה הכללית השנתית של איל"ת, אשר תתקיים ביום חמישי, ה-23 באפריל 2009, בשעה 17:00, בביתן לבולאות ולדואר במוזיאון ארץ ישראל ברמת אביב.

לקיום האסיפה במועדה דרושה נוכחות של מחצית מכלל חברי איל"ת. בהעדר רוב של חברים בשעה הנקובה, תתחיל האסיפה בשעה 17:30, והיא תהיה חוקית בכל מספר של נוכחים.

סדר היום באסיפה:

בחירת יו"ר ומזכיר האסיפה
דברי יו"ר העמותה על פעילות העמותה בשנת 2008
דו"ח מזכיר איל"ת, גזבר העמותה וועדת הביקורת
בחירת יו"ר האגודה לשנתיים הקרובות
בחירת ועד האגודה לשנתיים הקרובות
בחירת ועדת הביקורת
אישור תקציב העמותה לשנת 2009
דיון חופשי

המעוניינים להבחר מתבקשים לפנות בהקדם האפשרי למזכיר האגודה, **זהר נוי** (ת.ד. 62029, תל אביב 61620, 052-2641769).

ההיסטוריה הבולאית של סולטקוטס



סולטקוטס היא עיירת חוף קטנה (מונה כיום כ-11,000 תושבים) בחבל צפון-אירשיר בסקוטלנד. שמה של העיירה נובע מאחד ממקורות הפרנסה שאפיינו אותה בימים עברו. באותם ימים העיירה הייתה בנויה מקוטג'ים מעטים (או בקיצור אנגלי, Cots) לאורך החוף. תושביהם עסקו באידוי מי הים כדי לצבור כמויות גדולות של מלח (באנגלית, salt) כדי לשמר דגים. חברו את שתי המילים האנגליות שציינתי והנה לכם שמה של העיירה – Soltcoats (האות a נוספה לשם העיירה במרוצת השנים).

כמי שאוסף את נושא המינראלים (ובכללם מלח) התחלתי לחפש פריטים בולאיים מעיירה שכוחת אל זו. לאחרונה מצאתי מעטפה עם חותמת מהעיירה. מכתב זה, משנת 1821, חושף היסטוריה בולאית מרתקת.

המכתב נשלח מהאי אראן (Arran), הממוקם ממש מול חופה של סולטקוטס. הוא עבר דרך גלאזגו ב-18 בספטמבר (חותמת מעבר עגולה בצד האחורי), והגיע ליעדו בהמילטון. מעניין לציין, שלמרות שבאראן היה סניף דואר העדיף שולח המכתב להביא אותו במו ידיו לסניף שבסולטקוטס, כפי שמעידה החותמת בצד שמאל למעלה (ראה צילום הצד האחורי של



צידה הקדמי של המעטפה, ובו מצויין היעד – המילטון, וכתובת השולח באראן. התעריף של 7 וחצי פני מסומן בצד שמאל.

המעטפה בעמוד הבא). הסיבה לך היא חסכון, שכמו מאשש את גירסת הילדות שלנו אודות קמצנותם של הסקוטים: על ידי משלוח המכתב מסולטקוט חסך השולח פני אחד. בהתאם נקבע לו תעריף של 7 וחצי פני, כפי שמצויין בכתב יד בחזית המכתב. 7 פני היו דמי המשלוח למרחק שבין 30 ל-50 מייל, וחצי פני נוסף היה תעריף אחיד עבור עצם השימוש במרכבת הדואר.

החותמת מסולטקוטס היא מסוג המכונה *חותמת קילומטראל*. חותמות מסוג זה היו גם בשימוש באנגליה עצמה, אך שם הן יצאו מכלל שימוש עוד בטרם הגיעו לסקוטלנד. החותמת כוללת את שם העיירה, המרחק ממנה ללונדון ואות בודדת המסמנת את העיר של סניף הדואר המרכזי בדרך – במקרה שלנו G המסמנת את גלאזגו. בהיסטוריה של סולטקוטס ידועות שלוש חותמות שונות:

- חותמת עגולה עם הסימון 440-G, בה נעשה שימוש בין 1809 ל-1816.
- חותמת מלבנית עם הסימון 429-G, מהשנים 1817 – 1824.
- חותמת מלבנית עם הסימון 440-G, בה נעשה שימוש מ-1824 ועד 1836.



צידה האחורי של המעטפה ועליו חותמת מעבר עגולה מהעיר גלאזגו, וחותמת קילומטראז' מהסוג השני מסולטקוטס.

שינוי הקילומטראז' בחותמת השנייה היא, ככל הנראה, תוצאה של מדידה נוספת של המרחק שהניבה תוצאה שגויה (ולראייה, שחזרו למרחק המקורי). כידוע, באותן שנים עלות המשלוח נקבעה על פי כמות הדפים שכלל המכתב ועל פי המרחק לאורכו הוא נשלח, ואשר לצורך חישובו נעזרו במידע שעל גבי החותמת.

בברכה,
יוסי חרש

יריד בולים חודשי בדיזנגוף סנטר

יריד בולים ססגוני על הגשר בדיזנגוף סנטר בתל אביב מתקיים בכל יום שלישי הראשון בכל חודש. היריד מאורגן על ידי התאחדות בולאי ישראל, השירות הבולאי ואגודת סוחרי הבולים. במקום תצוגות של בולים נדירים ומיוחדים, דוכנים של סוחרי בולים ואספנים, ובולים מארץ ומחול. היריד פתוח בין השעות 12:00 ל-19:00. הכניסה חופשית.

האירועים הבאים:

7.4.2009, 5.5.2009, 2.6.2009