



O PRVOM SLOVENSKOM AEROGRAME



Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií Slovenskej republiky v roku 1993 (vtedy Ministerstvo dopravy, spojov a verejných prác SR) vydalo aerogram s natlačенou známkou nominálnej hodnoty 7 (Sk). Dátum vydania aerogramu bol oznámený na 29. október 1993, teda presne na deň 70. výročia otvorenia pravidelnej leteckej linky ČSA s prepravou cestujúcich i poštových zásielok medzi mestami Praha a Bratislava. Okružle jubileum na natlačenej známke mala pripomenúť kresba historického lietadla A14, medzi letcami familiárne nazývaný ako „Brandák“, a text *Prvá letecká pošta - 29. október 1923*. Zberateľská verejnosť aerogram očakávala so záujmom a zvedavosťou, pretože tento druh celiny dovtedy ešte nikdy na Slovensku nebol vydaný. Avizovaný termín vydania však nebol dodržaný a prvé aerogramy (1. časť nákladu) sa do obehu dostali až 19. novembra 1993 [1, 2].

Dá sa povedať, že prvý slovenský aerogram pôsobí dobrým dojmom a mnohí zberatelia sa mu potešili, hoci má aj viaceré „chyby krásy“. Hodne sa o ňom diskutovalo a na margo aerogramu odzneli aj kritické pripomienky a poznámky...

Odvtedy uplynulo dvanásť rokov, aerogram zaujal trvalé miesto v albumoch zberateľov i v zberateľských katalógoch, diskusie utíchli. Domnievam sa však, že k prvému slovenskému aerogramu je ešte čo povedať, ozrejmiť si niektoré skutočnosti a súvislosti a možno, že aj revidovať niektoré predtým vyslovené názory. Pre takýto počin vytvára vhodné podmienky časový odstup od vydania aerogramu i priestor na publikovanie na jeho porovnanie so zahraničnými leteckými celinami. Preto úvod príspevku začnem niekoľkými stručnymi pohľadmi do histórie aerogramu.

Zrod aerogramu

Rozvojom poštovníctva, keď počet prepravovaných zásielok sa začal zvyšovať a dosahovať masový charakter, začal stúpať význam hmotnosti jednotlivých zásielok. Veď každý ušetrený gram

pri stovkách a tisíckach zásielok znamenal celkovú úsporu hmotnosti prepravovaných zásielok, čo sa prejavilo ekonomickejšim využitím nosnosti dopravných prostriedkov a tým aj úsporou nákladov (poplatkov) za prepravu. Keď sa potom na prepravu poštových zásielok začali používať lietadlá, nech už to boli balóny, vzducholode alebo motorové lietadlá, hmotnosť prepravovaných zásielok dostal ešte väčší význam. To dalo podnet na výrobu leteckých listov i listkov menších rozmerov a z tenkých a ľahkých druhov papiera. Význam minimalizácia rozmerov a hmotnosti zásielok sa ešte zvyšoval v krízových obdobiach, ktorí si vyžadovali prijať mimoriadne opatrenia.

V moderných dejinách sa význam leteckej pošty prvýkrát preukázal vo Francúzsku v rokoch 1870-1871, keď pruská armáda obkľúčila Paríž a mesto mohlo s neobsadeným územím krajiny udržiavať kontakt iba pomocou prepravy zásielok balónmi a poštovými holubmi. A práve s týmito zásielkami z obkľúčeného Paríža je možné odvinúť zrod aerogramu - aj keď nie priamo, tak určite ako jeho predchodca (pozn.). Konkrétne myslím na listy určené na prepravu balónom - hárkny malého formátu vyrobené z tenkého papiera, ktoré sa veľmi domyselne skladali do podoby listovej zásielky.

Ako tieto listy vyzerali, môžeme vidieť na jej replike, ktorú vyhotovili v Rakúsku pri príležitosti 100. výročia balónovej pošty v Paríži. Ide hárok papiera rozmerov 20,8 x 14,2 cm, ktorý po zložení má formát 11 x 6,4 cm. Hárok sa najprv preložil zo strán, potom zdola a zhora tak, že horná chlopňa sa dala zasunúť do dolnej chlopne. Proti nežiadúcemu otvoreniu sa list zabezpečil pečaťou, resp. nálepkou. Poštovné sa vyplácalo nalepením známky patričnej hodnoty. Ako vidieť, podobnosť listu so súčasným aerogram je až príliš nápadná.

Iní odborníci zrod aerogramu spájajú s menom *Douglasa Gumbleya*, generálneho riaditeľa pošt a telegrafov Iraku, ktorý v roku 1933 zaviedol nový druh leteckej celiny. Tiež išlo o hárok papiera, ktorý sa skladal, bola na ňom natlačená známka 15 FILS a svojím vzhľadom sa už veľmi podobal súčasným aerogramom. *Douglas Gumbley* vychádzal z predpokladu, že letecká preprava zásielok rovnakého formátu a hmotnosti bude efektívnejšia. Aerogram bol zaregistrovaný v Londýne vo februári 1933 a do poštovej prevádzky sa dostal 15.7.1933 [3].

V priebehu 2. svetovej vojny bol vyvinutý aj iný, veľmi efektívny spôsob prepravy správ vojakov z bojiska do svojich do-



Rakúska replika balónového listu z Paríža (1870-1871) - vľavo v zloženom, vpravo v otvorenom stave

movov. Odosielateľ správu napísal na formulár, ktorý sa odfotoграфoval na mikrofilm a jeho kópiá sa prepravila do zázemia. Tam sa z filmu urobili zväčšeniny a ako listové zásielky boli potom doručené adresátom. Takéto zásielky sa nazývali AIRGRAPH a boli veľmi úsporné - na jeden mikrofilm sa dalo nasnímať až 10000 listových zásielok. Malo to aj takú výhodu, že v prípade straty alebo zničenia mikrofilmu sa dala z originálu vyhotoviť kópia [4].



Iracký celinový letecký list z roku 1933 považovaný za prvý moderný aerogram

Počas 2. svetovej vojny sa používali aj špeciálne celinové formuláre - aerogramy určené výlučne na korešpondenciu spojeneckých vojakov zo zajateckých táborov v Európe. Krajinou ich pôvodu bola Veľká Británia a podľa jej vzoru rovnaké aerogramy vydávala aj Austrália, Nový Zéland a ďalšie krajiny. Podľa ich určenia dostali názov POW aerogramy (Prisoner-Of-War). Aerogramy museli byť vyplnené presne podľa návodu, inak boli vrátené odosielateľovi (samozrejme, že prechádzali kontrolou cenzorov na oboch stranách).

Dánsky aerogram rozmerov 12,5 x 8,3 cm (prvý let Kobenhavn - Tokio 25.4.1951) a švédsky aerogram bez natlačenej známky rozmerov 13,5 x 8,9 cm (prvý let Stockholm - Bangkok 26.10.1949)



V ďalšom období začali prevládať aerogramy so štandardnými rozmermi obálok (okolo 15 x 10 cm), ale postupne sa formáty aerogramov stále viac zväčšovali (píšom o aerogramoch - celinách, ale vzťahuje sa to aj na aerogramy bez natlačenej známky a iné druhy leteckých zásielok). Zdá sa, akoby postupne hmotnosť papiera a celého aerogramu sa stávala menej prioritnou. Zväčšoval sa aj formát natlačených známok, ktorých námety začali byť čoraz atraktívnejšie. Na adresnej i zadnej strane aerogramov sa čoraz viac objavovali ilustračné kresby, najmä však farebné fotografie miest a prírodných krás danej krajiny, ktoré okrem propagačného účelu mali plniť aj úlohu zabránenia presvitania odosielateľom napísanej správy.

Premeny aerogramu zrejme súvisia s rozvojom civilného letectva, ktorá sa stávala stále efektívnejšia a tým relatívne aj lacnejšia. Nazdávam sa však, že ešte viac súvisia s tým, že aerogramy, podobne ako poštové známky, sa stále vo väčšej miere začali vydávať na zberateľské účely. V prospech toho názoru hovorí aj skutočnosť, že začalo pribúdať stále viac príležitostných



Britský aerogram POW odoslaný z nemeckého zajateckého tábora v novembri 1944

V období po 2. svetovej vojne nastala pre aerogramy „zlatá éra“. Zvýšený záujem o ich používanie nájdeme v súvislosti s rozvojom civilného dopravného letectva, najmä otvorením transkontinentálnych leteckých liniek. Výkony dopravných lietadiel sa stále zvyšovali, ale úsilie o efektívne využívanie ich nosnosti sa nezmenšilo - osobitne aktuálnym sa stalo na diaľkových letoch. Preto aerogramy, či už s natlačenou známkou alebo bez známky, sa stali rozšíreným druhom leteckých zásielok práve na transkontinentálnych letoch a používali sa z roka na rok vo väčšom množstve.

Charakteristické znaky aerogramov vydaných v prvých dekádach povojnového obdobia sú malé rozmery, okolo 13,5 x 9 cm i menšie (napr. Dánsko, India, Kanada, Taliansko), tenký a ľahký papier, natlačené známky sú použité z emisií bežných výpliatných známok. Papier aerogramov má najčastejšie podtláč so svetlými farbami (najviac rôzne odtiene svetlomodrej), a to buď jednofarebnú alebo, v záujme ochrany odosielateľom napísanej správy, podtláč doplnenú ďalšou farbou s ornamentálnymi či inými prvkami.

aerogramov, ktoré sú de facto takmer výlučne vydávané na zberateľské účely. Taktiež zvyšovanie veľkosti aerogram môže vysvetliť propagačnými a komerčnými záujmami ich vydavateľov.

Keď sa pozrieme na rozmery aerogramov vidíme, že ich výška spravidla zostáva v rozpätí 9,5 až 10,5 cm, ale šírka narastá od 17-18 cm (Fínsko, Švédsko, Norfol, Španielsko, Južná Kórea), 18,5 až 19 cm (Austrália, Japonsko, Malajsko, Malvidy, Rakúsko, USA), 20 cm (Bophuthaswana, Ciskey, Transkei, RSA, Južná Africa, Ghana) až po šírku 21 cm (Veľká Británia, Srí Lanka). Ako vidieť, aerogramy prešli veľkými zmenami.

Ako „čerešnička na torte“ v tomto vývojom trende môže poslúžiť príklad maďarského aerogram (16 x 11,3 cm) z roku 1983, ktorý bol vytlačený na kriedovom, to znamená veľmi kvalitnom, hladkom, ale zároveň aj veľmi ťažkom papieri. Nebolo to však samoučelné - vydaný bol k 500. výročiu narodenia *Raffaella Santiho* (1493-1850) a na aerograme boli reprodukcie Raffaelových obrazov (preto ten kvalitný papier), ale pôvodný význam aerogramu tým úplne zanikol.



Niektoré poštové správy vydávajú letecké obálky, či už celinové alebo bez natlačenej známky (na obr. poľská letecká obálka prepravená prvým letom Warszawa - London 9.4.1958). Ich rozmery a hmotnosť sú porovnateľné s aerogramami a prešli aj podobným vývojom.

Československé aerogramy

Prvý československý aerogram bol vydaný v roku 1959. Bol to aerogram so známkou *Volavka* s nominálnou hodnotou 1,20 Kčs, ktorý bol vydaný vo viacerých nákladoch i s prítlačou k rôznym príležitostiam (PRAGA 1962, 1970 - 50 ROKOV LETECKEJ POŠTY). Vydané boli aj dve príležitostné aerogramy s odlišnými známami k výstavám AERO-BRATISLAVA 1967 a PRAGA 1968. Posledný československý aerogram bol vydaný v roku 1971 - najprv s pretlačou známky *Volavka* novou hodnotou 3,80 Kčs a vzápätí s novou známkou *Vtáčie krídlo* hodnoty 3,80 Kčs. Okrem toho boli formuláre aerogramov vyhotovené aj s prítlačou pre niektoré organizácie, ktoré však nemali natlačenú známku.

Podrobnejšie sa o československých aerogramoch nebudem zmieňovať, sú dostatočne opísané v špecializovaných katalógoch [5] a odbornej literatúre [6]. V súvislosti s obsahom príspevku však predsa bude vhodné sa o nich zmieniť aspoň s niekoľkými poznámkami.

Predovšetkým chcem pripomenúť, že svojimi parametrami zodpovedali pôvodnému poslaniu aerogramov - boli vyrobené z tenkého papiera (v rôznych odtieňoch modrej farby), ich rozmer bol 15 x 10 cm (nezložené 17,5 x 31 cm) a mali malú hmotnosť, pohybovala sa v rozpätí od 1,75 do 2 gramov.



Československý aerogram vydaný v roku 1959

Ďalej sa chcem zmieniť o praktickom uplatnení československých aerogramov v poštovej prevádzke a okolnostiach ukončenia ich používania. Známym odborníkom na československé celiny *Tomáš Silhán* vo svojej publikácii o československých leteckých celinách [6] na margo tejto otázky napísal nasledovne:

„V Československu byly aerogramy vydávány v letech 1959 až 1973. V běžném poštovním provozu byly používány poměrně omezeně, především s ohledem na

mimořádně slabý papír, který neumožňoval dostatečně dobře zachovat listovní tajemství, a zásilky byly většinou doručovány ve špatném stavu, pomačkané a potrhané. Po výrazném zvýšení poštovních poplatků v roce 1971 došlo ke zvýšení zájmu o tuto úspornou celinu, ale s ohledem na vyčerpání zásoby formulářů v Technické ústředně spojů bylo vydávání aerogramů ukončeno.“

Čo sa týka poškodzovania aerogramov, môžem to potvrdiť aj zo svojej zberateľskej praxe (ako aerofilatelista som ich používal vo veľkom počte). Súčasne však dodávam, že poškodzovanie počas poštovej prepravy sa vyskytovalo na všetkých zásielkach, i keď percentuálne menej ako aerogramov a iných zásielok vyhotovených z tenkého papiera (pozn.²). K menšej obľube aerogramov mohli však viesť aj iné okolnosti: Správa napísaná tmavým atramentom presvitala, papier pod prepisovacím perom napísaným textom sa boril a na pekné zloženie aerogramu bola potrebná aj určitá zručnosť.



Československý aerogram s prítlačou SVĚTOVÁ VÝSTAVA POŠTOVNÍCH ZNÁMEK PRAGA 1962 prepravený vrtulníkovou poštou z výstaviška na letisko Praha - Ruzyně a odtiaľ ďalej prepravený leteckou poštou adresátovi do ZSSR (mesto Kislovodsk)

Uvedené dôvody ukončenia vydávania aerogramov, podľa môjho názoru, nie sú celkom presvedčivé. Pretože fakt, že bolo potrebné zvýšiť poštové poplatky na základe zmeny prepočtu pomeru československej meny k zlatému franku, by poštu mala motivovať k používaniu úsporných aerogramov v ešte väčšej miere (pozn.³).

Ešte uvediem prehľad o nákladoch jednotlivých československých aerogramov (v tisíc kusoch): VOLAVKA cca 800, PRAGA 1962 - 4,2, AERO-BRATISLAVA 67 - 10 (dva typy, 5 + 5), PRAGA 1988 - 10,66 (dva typy, 5,33 + 5,33 - český a slovenský text), 70 ROKOV LETECKEJ POŠTY - 10, VOLAVKA s pretlačou na 3,80 Kčs - 67,1, VTÁČIE KRÍDLO - 129,7.

Okolnosti vydania slovenského aerogramu

Prvý slovenský aerogram bol vydaný v roku 1993, ktorý sa dá charakterizovať ako veľmi zložitá obdoba histórie Slovenskej republiky. Bol to tretí rok prerastania „nežnej revolúcie“ na proces revolučných premien vo vlastných vzťahoch (privatizácia) s ďalekosiahlym dosahom na každú oblasť života v celej krajine a prvý rok po rozdelení ČSFR na dve samostatné republiky - ČR a SR. Vzniklé politické, hospodárske, administratívne a spoločenské zmeny mali odraz aj na oblasť známkovej tvorby (ZT). Kým v Českej republike ZT mohla plynúť pokračovať (zjednodušene povedané, stačilo im iba zmeniť firmenné tabule), na Slovensku bolo prakticky treba pre ZT vybudovať základné organizačné, technické a materiálne podmienky. Táto činnosť sa v roku 1993 iba rozbiehala, získavali prvé skúsenosti, hľadala jej koncepcia a hľadali reálne možnosti na jej rozvoj [7].

Ako je známe, Slovensko sa rozhodlo nadviazať na koncepciu známkovej tvorby bývalého Československa a s českou stranou sa dohodli na tlačeni slovenských známok v tlačiarňi PTC, a.s., Praha. Pôvodný emisný

plán československých známok na rok 1993 sa rozdelil a jednotlivé emisie podľa tematického zamerania tvorili podstatnú časť emisných plánov ČR a SR na rok 1993. A vďaka tomu, že aj realizácia ich vydania sa uskutočňovala bez väčších zmien podľa pôvodného federálneho emisného plánu, možno o začiatkoch samostatnej slovenskej ZT hovoriť veľmi pozitívne - i keď treba poznamenať, že niektoré emisie mali termín vydania aj viackrát preložený a emisný plán roku 1993 bol splnený iba s vypätím všetkých síl a vďaka porozumeniu a pomoci PTC, a.s., Praha (pozn.⁴). Tiež je fakt, že okrem známok, FDC a jedného základného poštového lístka Kriváň (tlač Kasico, a. s., Bratislava od decembra 1992 s nápisom ČESKO-SLOVENSKO a od februára 1993 s nápisom SLOVENSKO) kolektív realizátorov slovenskej ZT na rok 1993 už viac produktov nestihol pripraviť. Preto vydanie aerogramu bol do istej miery veľmi prekvapujúcim počínom.

Vydanie aerogramu bolo zrejme iniciované vydavateľom (MDSaVP SR) na zviditeľnenie svojho rezortu. V prvom polroku 1993 vydanie aerogramu v emisnom pláne nefigurovalo a o jeho vydaní sa muselo rozhodnúť až neskôr. Preto voľba vydať tento druh poštovej ceny mohol byť motivovaný aj z nedostatku času na vydanie známky. Podnetom na vydanie aerogramu mohol byť aj iný záujem - prezentovať štátnu tlačiareň cenín (ŠTC), ktorá bola zriadená v lete 1993 (pozn.⁵). Ale mohli tu zohrávať rolu aj iné okolnosti.

Teraz sa však už budeme viac venovať len samotnému aerogramu.

Obrazové motívy na aerograme

Na prednej strane aerogramu, v pravom hornom rohu, je natlačená známka rozmerov 30x23 mm s kresbou historického lietadla Aero A-14 (Brandenburg) na ploche letiska. Na známke hore je názov štátu *SLOVENSKO* a nominálna hodnota 7 (Sk), dole text: *Prvá letecká pošta - 29. október 1923*. Na aerograme vľavo hore je nápis vo francúzskom jazyku „*AÉROGRAMME*“, pod ním slovo „*Odosielateľ*“ a na ľavej dolnej časti aerogramu je doplnujúci obraz rozmerov 60x50 mm s pohľadom na tatranské končiare napoly zahalené oblakmi (pozn.⁶).

Na zadnej strane aerogramu je schematická mapa Strednej Európy so symbolickým vyznačením spojenia Bratislavy so svetovými metropolami. Nad mapou je text: „*Upozornenie! Ak vložíte do aerogramu ďalší list alebo iný predmet, ktorý zvýši jeho hmotnosť, aerogram bude dopravený pozemnou cestou.*“

Autorom výtvarných návrhov aerogramu je Zdeno Brázdil.



Predlohou na vyhotovenie výtvarného návrhu známky bola kolorovaná fotografia Československých aerolinií

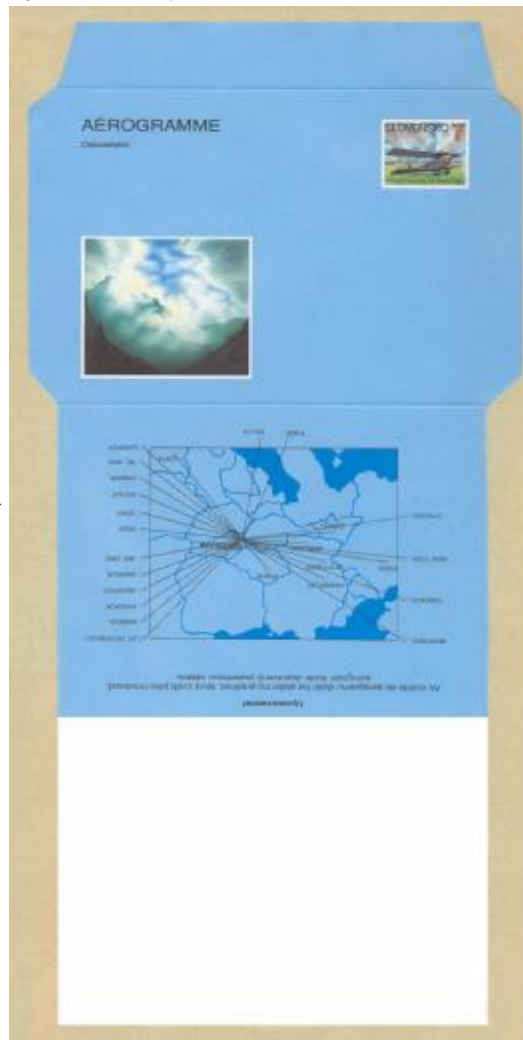
Tlač aerogramu

Aerogram vytlačila ŠTÁTNA TLAČIAREŇ CENÍN Bratislava, š. p. (ŠTC), štvorfarebným ofsetom na stroji ROLLAND v tlačových hárkoch formátu 69,5 x 49,5 cm (tlačový list obsahoval 3 aerogramy). Celý náklad bol vytlačený naraz bez dotlači. Papier OZ. Formát nezloženého aerogramu bol udávaný v rozmeroch 185x365 mm. Náklad 40000 kusov.

Na uľahčenie skladania boli na aerogram urobené tri ryhované vodorovné linky. Lepidlo na hornú a bočné chlopne aerogramu bolo nanášané ručne. Hmotnosť aerogramu sa pohybuje okolo 5 gramov, čím sa zaraďuje medzi hmotnostne ťažšie aerogramy, určite však nie medzi najťažšie (pozn.⁷).

V súvislosti s tlačením prvého slovenského aerogramu sa vo filatelickej publicistike písalo aj o výrobných problémoch, ktoré sa označovali ako „nezvládnutie technológie výroby“. Za týmto málopravým výrazom bol skrytý nesprávny technologický postup tlačiarne pri rozrezávaní (vy-

sekávaní) aerogramov z tlačových hárkov a pri nanášaní lepidla. Jednotlivé aerogramy boli totiž z tlačových hárkov vyrezané skôr než bolo na chlopne nanesené lepidlo. Po ich vyrezaní sa potom už lepidlo nedalo nanášať na strojnom zariadení a táto výrobná operácia sa musela vykonať ručne, čo sa však nepriaznivo odrazilo na vzhľade a celkovej kvalite aerogramu. Túto výrobnú chybu možno pripísať nekusenosti pracovníkom tlačiarne (bola to vôbec prvá poštová cenina, ktorú ŠTC tlačila), časovej tiesni ale najmä z nedostatočnej starostlivosti kompetentných riadiacich pracovníkov.



Prvý slovenský aerogram v nezloženom stave

Nezvládnutie nanášania lepidla spôsobilo rad problémom, vrátane oneskoreného uvedenia aerogramu do poštovej prevádzky.

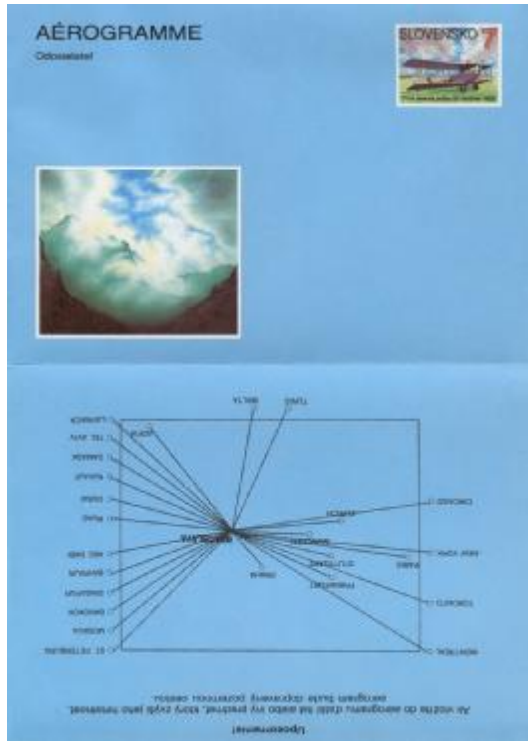
Najprv sa pozrime na prvý slovenský aerogram z hľadiska rozdielného nanášania lepidla.

I. a II. náklad aerogramu

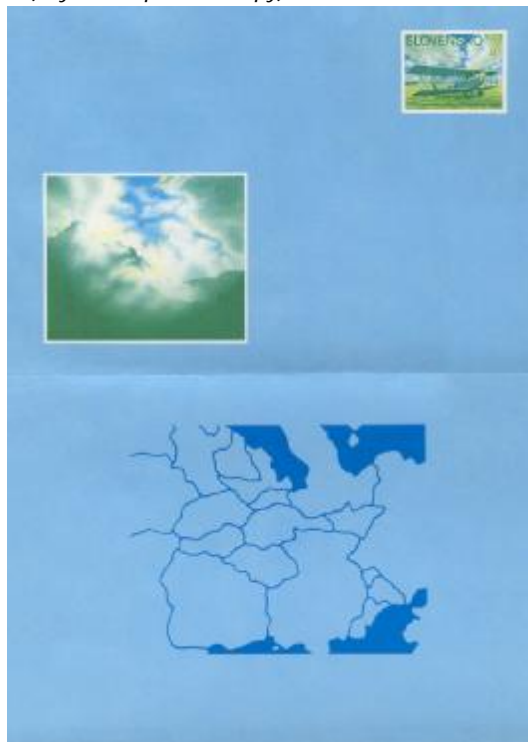
Nanášanie lepidla na chlopne aerogramu zabezpečovali dvaja dodávatelia, ktorých výsledok vykazoval rozdiely a preto môžeme hovoriť o dvoch rozdielnych druhoch aerogramu.

I. **časť** nákladu I Na prvej časti nákladu je na chlopniach aerogramu lepidlo tmavšej farby. Nanesené je v nerovnomerných vrstvách, čo spôsobilo jej popraskanie a skrúcovanie chlopni. Ďalším charakteristickým identifikačným znakom aerogramov prvej časti nákladu je šírka lepidla na hornej chlopni, ktoré

je spravidla nanosená len do polovičky šírky chlopne (podľa autorovho zistenia šírka lepidla sa pohybuje od 7 do 17 mm). Rozdiely v kvalite nanoseného lepidla sú pomerne veľké, preto na spoľahlivé identifikovanie aerogramov I. a II. nákladu odporúčam porovnať viac exemplárov.



Aerogram s vynechanou modrou farbou (chyba ako podtlač mapy)



Aerogram s dvoma vynechanými farbami - červenou a čiernou

II. časť nákladu I Pre nespokojnosť s kvalitou nanášanie lepidla na chlopne aerogramu bolo zastavené. Po zvážení vzniknutej situácie tlačiareň zadala túto činnosť inému dodávateľovi. Ten lepidlo tiež nanášal ručne, avšak kvalitnejšie, v tenšej vrstve (niekedy až v nedostačujúcej hrúbke na škodu funkčnosti), ale po celej ploche chlopni. Preto lep na druhej časti nákladu sa javí ako svetlejší a chlopne sú menej skrútené než bolo na prvej časti nákladu. Druhý dodávateľ navyše takmer celý náklad ním dokončených aerogramov poskladal, takže do obehu sa v nezloženom stave dostalo iba niekoľko sto kusov.

Dátum vydania aerogramu

Vydavateľ pôvodný dátum vydania aerogramu ohlásil na 29. október 1993, tzn. presne na deň 70. výročia prvých letov lietadiel Aero A-14 (Brandenburg) medzi Prahou a Bratislavou (pozn.⁸). Pre zmienené „nezvládnutie technológie výroby“ bolo vydanie aerogramu odložené na 5.11.1993. Ani tento termín však nebol dodržaný a do poštovej prevádzky bol aerogram nakoniec uvedený až 19.11.1993 a to v nezloženom stave, údajne v množstve 1700 exemplárov prvej časti nákladu (pozn.⁹). Tento dátum môžeme považovať za deň vydania prvého slovenského aerogramu.

Aerogramy druhej časti nákladu (cca 39 tisíc kusov) sa dostávali do obehu postupne až od začiatku, presne neoznamovaného dňa januára 1994 (z nich bol uskutočnený aj predaj a dodávky POFIS-u v novinkovej službe).

Tlačové nedokonalosti a odchýlky

Na prvých slovenských aerogramoch sa vyskytujú viaceré tlačové nedokonalosti a odchýlky, z ktorých chceme zberateľov upozorniť aspoň na najčastejšie sa vyskytujúce.

a) Farebné odtiene

Existujú farebné odtiene bledomodrej podtlače ako aj ďalších farieb. Zberatelia zaznamenali aj ojedinelé prípady vynechania farieb, ktoré unikli kontrole v tlačiarňi. Farebné odtiene vznikli nedokonalosťou tlačiarenskej techniky.

ba) Výrobné chyby na známke

VCH 1 I Vodorovný posun farieb - výrazný na podperách a lanách medzi krídlami lietadla i texte „Prvá letecká pošta - 29. október 1923“

VCH 2 I Posun farieb ako v predchádzajúcom prípade, ale s výraznejším posunom na číslici „7“ - od 0,1 mm do 0,5 mm

VCH 3 I Malá čierna bodka vpravo od číslice „7“

VCH 4 I Bledomodrý krúžok pod trupom lietadla prerušený spodným krídlom

VCH 5 I Bledomodrý krúžok pretínajúci tieň krídel a trup lietadla

VCH 6 I Bledomodrý krúžok pod písmenom „ó“ v slove „október“, najčastejšie v kombinácii s VCH 5

VCH 7 I Výrazný červený bod v priestore medzi číslicou „7“ a pravým horným krídlom lietadla

VCH 8 I Bledomodrá bodka na ľavom konci horného krídla

VCH 9 I Ružový krúžok v číslici „7“, najčastejšie v kombinácii s malou čiernou bodkou vpravo od číslice „7“

Na aerogramoch možno nájsť aj ďalšie výrobné chyby a s malým nadsadením možno povedať, že najaká chyba sa vyskytuje skoro na každej známke. Uvedených deväť autor považuje za najčastejšie sa vyskytujúce (každá z nich bola zistená minimálne v 50 prípadoch). I keď väčšinou príčina vzniku chýb pramení z dôvodu posunu (rozpasovania) farieb a náhodnými nečistotami na tlačových valcoch, patria medzi charakteristické znaky známky na tomto aerograme.

bb) Výrobné chyby mimo známkového poľa

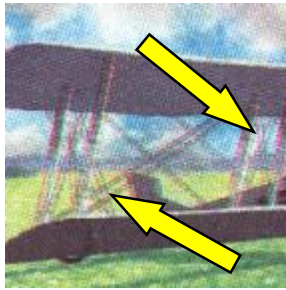
n Červený bod nad písmenami „SL“ nápisu „SLOVENSKO“.

n Biely bod nad prvým písmenom „M“ slova „AÉROGRAMME“.

n Biely bod pod písmenom „CH“ slova „CHICAGO“, čierny bod vľavo od písmena „N“ slova „NEW YORK“.

n Modrý bod nad druhým písmenom „M“ slova „AÉROGRAMME“ a ďalšie.

Prehľad najznámejších výrobných chýb na známke aerogramu (reprodukcie zväčšené)



Výrobná chyba VCH 1



Výrobná chyba VCH 2



Známka na aerograme s výrazným posunom farieb



Výrobná chyba VCH 3



Výrobná chyba VCH 4



Výrobná chyba VCH 5

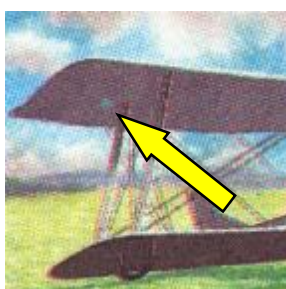


Výrobná chyba VCH 6



VCH 7

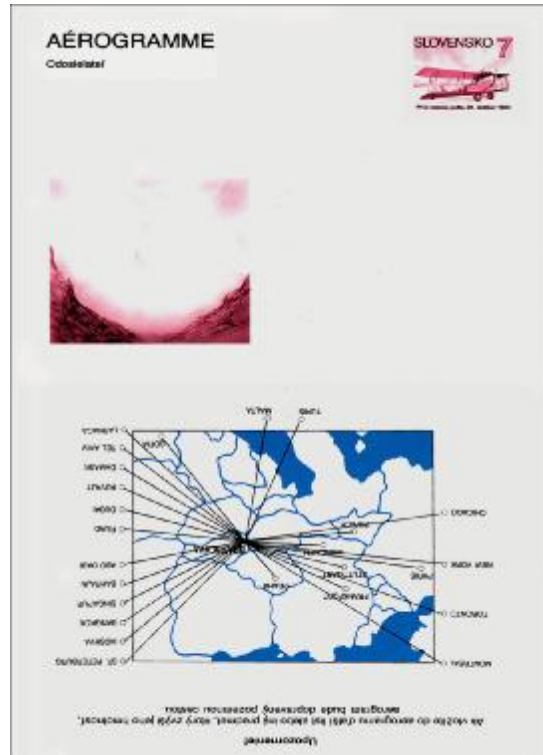
Najvýraznejšia výrobná chyba, v katalógu ZSF SLOVENSKO 2000 označená ako dosková vada



Výrobná chyba VCH 8



Výrobná chyba VCH 9



Aerogram bez žltej farby a svetlomodrej podtlačie

c) Rozmery aerogramu

Vydavateľom udané rozmery nezloženého aerogramu sú 185 x 365 mm. Autorom namerané rozmery pri vzorke niekoľko sto kusoch aerogramov boli 179 mm na šírku a 367 až 369 mm na výšku.

d) Odchýlky lepidla

O lepidle na chlopniach aerogramu už bola zmienka v pasáži o prvej a druhej časti jej nákladu. Ručné nanášanie lepidla na aerogram má charakteristické znaky nielen v podobe nerovnomerného a nepravidelného nanosenia, ale aj v podobe rôznych rozmazaných škvŕn na prednej strane aerogramu, vynechania lepidla na niektorej chlopni a vyskytujú sa aj aerogramy s úplne vynechaným lepidlom.

e) Odchýlky ryhovania

Vodorovné ryhované čiary sa na aerograme vyskytujú rôznej intenzity - od silnej a výraznej ryhy až po sotva viditeľnú priehlbinku. Ryhovanie sa vyskytuje z prednej alebo zadnej strany. Ojedinele sa vyskytuje ryhovanie aj s posunom smerom hore alebo dolu, ako aj dvojité ryhovanie.



Aerogram s dennou pečiatkou s dátumom dňa vydania 19.11.1993 a kašetom fy PHILASERVIS



Aerogram prepravený príležitostným letom na ZOH Lillehammer 1994



Aerogram prepravený v roku 1994 príslušníkovi jednotky UNPROFOR v Chorvátsku

Aerogram v poštovej prevádzke

Podľa výšky nákladu aerogramu väčšia časť nákladu bola určená na bežnú korešpondenciu. Aby sa tak mohlo stať, vydavateľ zabudol zabezpečiť niektoré elementárne veci: O vydaní aerogramu, jeho výhodách a spôsobu používania nedostatočne informoval pracovníkov pošty i verejnosť. To malo za následok malý záujem o aerogramy zo strany verejnosti a takmer nulový efekt v poštovej prevádzke (pozn.¹⁰). Pokiaľ aerogram mal byť určený predovšetkým na zberateľské účely, potom stačilo ho vydať v podstatne nižšom náklade (porovnaj náklady československých aerogramov). Tak či onak, boli to zberatelia, ktoré aerogram najviac používali na korešpondenciu, najmä však ako zásielky na aerofilatelistické podujatia.

Zberateľské pohľady na aerogram

Najväčší záujem o aerogram prejavili zberatelia, ktorí súčasne boli aj jeho najpozornejšími posudzovateľmi a najprísnejšími kritikmi [8]. Prístupy boli rôzne. Ako som už v predchádzajúcej časti príspevku uviedol, aj aerogramy prekonal určitý vývoj a ich prvotné poslanie v poštovej prevádzke stále viac stráca na priorite, takže hmotnosť už nie vždy hrá rozhodujúcu úlohu (pozn.¹¹). Dalo by sa diskutovať aj o vhodnosti formátu známky a jeho vytlačení viacfarebným ofsetom a ďalších otázkach, ale o týchto veciach som sa už priamo alebo nepriamo zmienil.

Za pozornosť stojí sledovať vývoj hodnotenia aerogramu v katalógoch. Prvý záznam o aerograme bol katalógu ZSF v roku 1994 [9], kde sa uvádzal len jeden druh a jeho rozlíšenie v nezloženom stave. V roku 1995 katalóg ZSF už rozlišoval I. a II. náklad, výrobné chyby, vynechané farby a čiastočne alebo úplne vynechané lepidlo na chlopniach. Katalóg z roku 1997 uvádzal rovnaké záznamy až na to, že už neuvádzal výrobné chyby. Na sledujúci katalóg z roku 2000 uvádza jednu výrobnú chybu a to ako DV - červenú škvrnu pod hodnotovou číslou „7“ (v tomto príspevku označení ako VCH 7) ale naopak, už neuvádza aerogramy s čiastočným alebo úplným vynechaným lepidlom na chlopniach (pozn.¹²). Ako vidno, všetko sa vyvíja a možnosť ďalších zmien sa vopred nedá vylúčiť.



Aerogram vydaný Českou poštou k Medzinárodnej výstave poštových známok PRAGA 1998. Vydavateľ na aerogram použil známku s jednoduchším grafickým riešením a menej problematickou tlačou

Niekoľko slov na záver

Ako z načrtnutej problematiky prvého slovenského aerogramu vidno, objavil sa zaujímavý filatelistický objekt, ktorý zberateľovi poskytuje široké možnosti na špecializáciu, štúdium a ozrejmovanie rôznych okolností spojených s ich vydaním. Aj v tomto prípade sa potvrdzuje, že zberateľská činnosť je zložitá a na pleciah zberateľov kladie vysoké nároky. Najmä v tom, že sa najviac môžu opierať sami na seba, na svoje poznatky a skúsenosti a na základe nich si stanoviť svoje zberateľské priority i poradie hodnotiacich kritérií. Lebo súčasná vydavateľská i zberateľská prax je stále zložitejšia a nie vždy to, čo sa označuje za „pravé orechové“ zodpovedá aj v skutočnosti. To však nie je nič nové. V. K. Németh

Poznámky

Pozn.¹⁾ Názory odborníkov v tejto veci nie sú jednotné, podľa niektorých aerogram vznikol až v neskoršom období.

Pozn.²⁾ Možno, že práve poškodzovanie aerogramov viedlo niektoré poštové správy k výrobe aerogramov zo silnejšieho a pevnejšieho papiera.

Pozn.³⁾ Nedá sa vylúčiť ani možnosť, že o vydávanie aerogramov pošta prestala mať záujem z dôvodov vysokých nákladov na ich vyhotovenie (napr. známka sa na aerogram tlačila oceľotlačou z plochých dosiek a prešla na lacnejšiu techniku z prestížnych dôvodov nechcela). Skutočnosť, že radikálne zvýšenie poštového do zahraničia a zastavenie vydávania aerogramov sa udialo v čase najsilnejšej „normalizácie“ ponúkajú indicie, že tieto opatrenia mohli mať aj politické pozadie. Napríklad podľa takej logiky, že prečo by štát mal uľahčovať a zvýhodňovať korešpondenciu s početne veľkou komunitou emigrantov, ktorá po okupácii Československa v roku 1968 sa ešte výrazne zväčšila?



Kontrolný odtlačok aerogramu (časť) vytlačený na kriedovom, na druhej strane už potlačenom papieri

Pozn.⁴) Sedem emisií bolo vydaných až v novembri a decembri 1993, z toho dve emisie - známka Umenie (Jozef Kostka) a výplatná známka Bratislava - boli vydané až posledný deň roka, na Silvestra 31.12.1993.

Pozn.⁵) Štatút štátnej tlačiarne cienín dostala bývalá tlačiareň Polygrafické závody, s.p., závod 04, Bratislava. Ako bola

uvedená do režimu tlačiarne štátnych cienín, autorovi nie je známe. Podľa niektorých výsledkov jej činnosti však možno usúdiť, že veľmi nedostatočne, najmä čo sa týka dozoru a kontroly.

Pozn.⁶) Domnievam sa, že z námetu známky a dopĺňujúcej kresby by sa dalo aj viac vyťažiť. Napríklad v prípade zväčšenia formátu známky by lepšie vynikla kresba lietadla. Veľká voľná plocha aerogramu takúto príležitosť priam ponúka. Ale aj preto, že kvalita použitého papiera a technika viacfarebného ofsetu neumožňuje na malom formáte dostatočne vyniknúť detailným časťami kresby. Dopĺňujúca kresba tiež mohla byť zaujímavejšia, veď z Vysokých Tatier by sa určite dal zobraziť aj atraktívnejší motív. Ešte vhodnejšie by však bolo použiť námet s bezprostrednejším vzťahom k jubileu, ku ktorému bol aerogram vydaný (napríklad snímka alebo kresba letiska Vajnory, reprodukcia článku o prvom lete z dobovej tlače, pôvodného letového poriadku ČSA alebo propagačného materiálu).

Pozn.⁷) Napríklad spomínaný maďarský aerogram z roku 1983 vytlačený na kriedovom papieri.

Pozn.⁸) Slávnostné otvorenie leteckej linky ČSA sa uskutočnilo dvomi lietadlami - jedno na trase z Prahy do Bratislavy a druhé opačným smerom z Bratislavy do Prahy

Pozn.⁹) Pre nekvalitné lepidlo POFIS odmietol prevziať aerogram a zrejme len v záujme vyhnúť sa ešte väčšiemu škandálu vydavateľ nariadil uviesť prvú časť nákladu do obehu 19.11.1993.

Pozn.¹⁰) Situácia sa prakticky opakovala v roku 1998 s druhým aerogramom, ktorý už bol kvalitnejšie vytlačený a skladal sa aj iným spôsobom. Bol však vydaný ešte vo vyššom náklade (50 000 kusov), ale k zlepšeniu informovanosti a propagácie ani v tomto prípade neprišlo. Nesmieme zabudnúť, že uplatnenie aerogramov v poštovej prevádzke z roka na rok podstatne znižuje elektronická pošta.

Pozn.¹¹) Doložiť sa to dá aj na českom aerograme, ktorí bol v roku 1998 vydaný k Medzinárodnej výstave poštových známok PRAGA 1998. Jeho rozmery, druh papiera i hmotnosť sú porovnateľné so slovenským aerogramom z roku 1993.

Pozn.¹²) Z katalógu bol záznam aerogramu s čiastočne alebo úplne vynechaným lepidlom vynechaný preto, lebo vraj existuje roztok, ktorý dokáže odstrániť lepidlo úplne bez stopy, čo umožňuje možnosť falšovania. Je to zaujímavé stanovisko autorov, pretože ak by sa malo riadiť touto zásadou, potom by z katalógov muselo zmiznúť mnoho záznamov... (zhodou okolností tento názor pramení z kruhov, ktoré presadzovali dodatočnú prílohu na kupónne známky J. Kostka ako samostatné vydanie a pamiatku tejto iniciatívy nám v katalógu pripomína neobsadenie čísla 108).

Literatúra:

- [1] Kučera, V.: PRVÁ LETECKÁ POŠTA – 29.OKTÓBER 1923, Slovenská filatelia 11/1993, s.7-8
 - [2] Kučera, V.: NEUPRESNENÉ DÁTUMY VYDANIA, Slovenská filatelia 12/1993, s.6-7
 - [3] Adami,T.A.: IN PRAISE OF THE HUMBLE AEROGRAMME, Aerogramme Society, www.aerogramme.com
 - [4] Kasper, Jerome V.V.: World War II Airgraphs, Aerogramme Society, www.aerogramme.com
 - [5] Dušek, A. a kol.: PŘÍRUČKA PRO SBĚRATELE ČESKOSLOVENSKÝCH ZNÁMEK A CELIN, ZČSF in NADAS, Praha 1988
 - [6] Šilhán, T.: ČESKOSLOVENSKÉ LETECKÉ CELINY, I. část, Filatelistické příručky SČF 6, Praha 1988
 - [7] Németh, V.K.: VZNIK SLOVENSKEJ REPUBLIKY A JEHO ODRAZ VO FILATELII, Zberateľské state č.1, in Zberateľ 1/2003
 - [8] J.M.: Načo a pre koho sú aerogramy?, Zberateľ 8/2003, s.26
 - [9] Olah, J. a kol.: Katalóg Slovensko 1993-1994, Slovenská filatelia 7-8/1994, s.38
- Katalóg Zväzu slovenských filatelistov SLOVENSKO 1995, SLOVENSKO 1997 a SLOVENSKO 2000

TransEM-formovaný príspevok

Viliam Kučera pod pseudonymom V.K.Németh: PRVÝ SLOVENSKÝ AEROGRAM, časopis ZBERATEĽ '95, číslo 1/1995, s.12-15, vydala firma ALBUM v Bratislave. Pôvodný článok rozšíril a na použitie v elektronických médiách upravil autor. Bratislava, marec 2006