

Filatelia e Blog Historia

I



Josean Arbizu

Filatelia e Historia I



Josean Arbizu joseanarbizu@gmail.com
joseanarbizu.com

Versión: 18-1

Hace ya diez meses que comenzó el blog filateliaehistoria con el ánimo de recoger hechos o personajes históricos y su relación con la filatelia. Con muchas problemas de tiempo para poder elaborar las entradas del blog hemos llegado a superar las 50 entradas y con este motivo he querido recopilar las 50 primeras historias del blog en formato de libro para facilitar su lectura y archivo.

Las entradas están ordenadas por la fecha en la que aparecieron publicadas en el blog y se reproducen tal cual, con los mismos textos e ilustraciones, asimismo los enlaces de video los he convertido en códigos QR para facilitar el acceso a través de móviles o tabletas.

Espero que te gusten las historias y si quieres seguir el blog aquí tienes el acceso:

<https://filateliaehistoria.blogspot.com.es/>

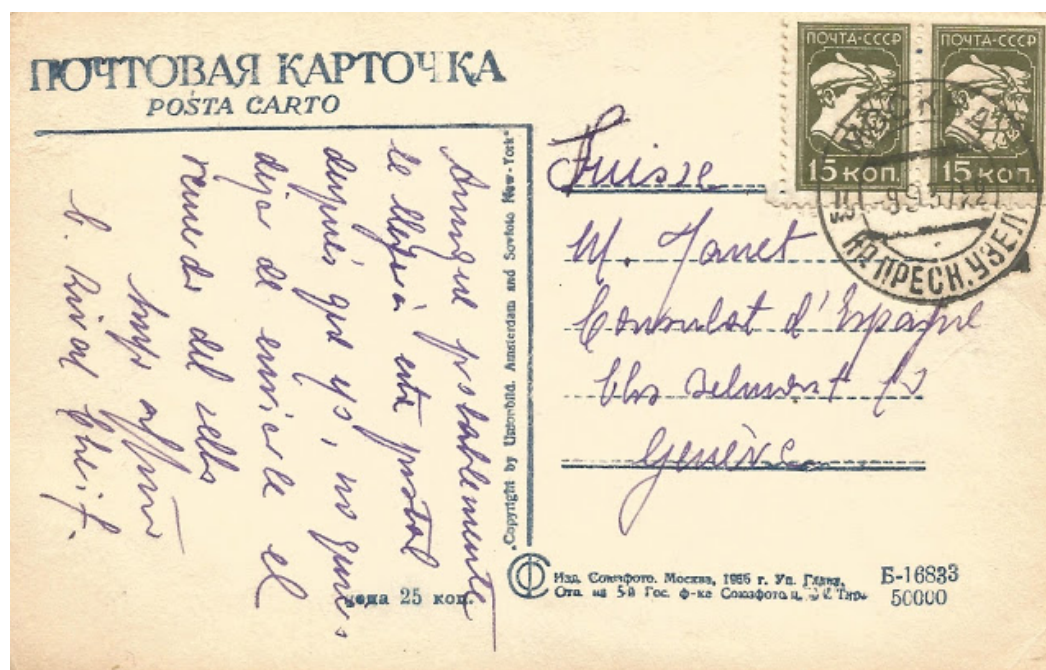
Muchas gracias por tu tiempo.

Indice

1. Cipriano Rivas Cherif.....	9
2. Alejandro Lerroux.....	11
3. Camilo José Cela, Cartero Honorario.....	13
4. Auschwitz, campo de la muerte.....	15
5. Telegrama remitido por Isabel II y Francisco de Asis.....	17
6. Estalla la guerra y te pilla de vacaciones.....	19
7. Guerra postal, episodio primero.....	21
8. Theresienstadt ¿un campo modelo?.....	23
9. El exilio de El Prado.....	25
10. El USS Oklahoma en la Guerra Civil Española.....	27
11. La interrumpida conquista del Polo Norte por Amundsen.....	29
12. La Conferencia de Spa de 1919, primer episodio de la segunda guerra mundial.....	31
13. Byrd en la Antártida, primera expedición, 1928-1930.....	33
14. El Crucero Reina Mercedes, de la Armada Española a la US Navy, cosas que pasan.....	35
15. Los deportados a Villacisneros tras el fracaso del golpe de Sanjurjo en 1932.....	37
16. La mayor tragedia naval de la historia, y no, no fue la del Titanic.....	39
17. La ayuda humanitaria de la oficina pro-cautivos creada por Alfonso XIII en la Primera Guerra Mundial.....	41
18. Lídice y la capacidad humana para la destrucción.....	45
19. 25 años de la EXPO 92 de Sevilla.....	47
20. 80 años de la destrucción de Guernica.....	51
21. Guernica, de una tragedia humana nace una obra de arte icónica.....	55
22. Juan III que por mucho que lo intentó no llegó a ser rey.....	59
23. Mauthausen, la industria de la esclavitud y la muerte.....	63
24. La expedición de Shackleton a la Antártida de 1907, un gran éxito y un gran fracaso.....	67
25. A 300 metros sobre París.....	69
26. Agosto de 1936 en Berlín.....	75
27. La oficina postal de Santa Claus en el círculo polar.....	79
28. 6 de febrero de 1988. se abre la oficina postal española más alejada de la península.....	85
29. Dornier DOX el mayor avión del mundo.....	91
30. The Rubio sisters.....	93
31. Joaquín Peinado, del cubismo al turismo.....	95
32. La tragedia del Hindenburg.....	97
33. El Proyecto Manhattan.....	101
34. La intervención alemana en la Guerra Civil Española.....	105
35. Entre el arte y la caradura.....	109
36. NS Savannah primer y último buque civil propulsado por energía atómica.....	111
37. El Che genera polémica en Irlanda.....	115
38. El error de Descartes.....	117
39. Escasez de zapatos en Noruega.....	119
40. Unos sobres espaciales y especiales.....	121
41. La llegada del hombre a la Luna.....	123
42. Cartas desde el fondo del mar.....	125
43. Cataratas del Niágara.....	127

44. ARASan Juan, el submarino perdido.....	131
45. Alemania en la guerra de Vietnam.....	133
46. Al mismo norte de Europa.....	135
47. Hedy Lamarr, del celuloide al Wifi.....	139
48. El "Spanish Aerocar" de Torres Quevedo en las cataratas del Niágara.....	141
49. Cartas Nigerianas.....	145
50. La Navidad en Christkindl.....	147

11-3-2017



Tarjeta remitida por Rivas Cherif desde Moscú en 1937.

Inauguramos el blog de filatelia e historia con un documento postal de mi colección. Es una humilde tarjeta postal remitida en 1937 desde Moscú a Ginebra (Suiza) con franqueo de 30 k. en sellos de la serie básica de poco interés. En principio, nada de interés, pero me llamó la atención que estuviera dirigida al consulado de España en Ginebra y mirando con detalle el remitente pude ver que era Cipriano Rivas Cherif, en ese momento la pieza se volvió muy interesante para mí.



Pero, ¿Quién era este hombre? Rivas Cherif fue un escenógrafo español pero más conocido por ser cuñado de Manuel Azaña, presidente de la II República Española. Durante la guerra civil estuvo destinado al frente del consulado español en Ginebra, allí estuvo al cargo de la custodia de los diarios privados de Azaña. Estos fueron sustraídos del consulado y entregados al bando franquista que los utilizó como arma de propaganda. Tras la guerra civil se exilió hasta que fue detenido por la Gestapo que lo entregó a España. Juzgado por "adhesión a la rebelión" fue condenado a muerte, pena que fue conmutada por 30 años de prisión. En 1947 salió en libertad exiliándose en México.

[Cipriano Rivas Cherif](#)

Esta tarjeta se remitió desde Moscú en 1937 a un empleado del consulado, posiblemente en el marco de algún viaje a la Unión Soviética solicitando ayuda para la República Española.

12-3-2017



Tarjeta Tarjeta remitida por Alejandro Lerroux

Alejandro Lerroux , un radical dentro del orden.

Continuamos otra vez con una tarjeta postal, remitida desde Madrid a Perelló (Tarragona) en enero de 1905. Circula sin franquear por estar remitida por un diputado , con la preceptiva marca de franquicia "CORREOS ESTAFETA DEL CONGRESO". Lo más llamativo de la tarjeta es el remitente (indicado por la aplicación de un tampón) ; Alejandro Lerroux , periodista.

Pero quien fue este hombre, hoy apenas conocido pero personaje fundamental de la política de su época que llegó a ser el perejil de todas las salsas políticas del momento.



Nació en La Rambla (Córdoba) en 1864, pero residió en numerosas localidades españolas durante su juventud. Se dedicó al periodismo , llegando a dirigir varios periódicos y la política, siempre con ideas republicanas. Pasó varias veces por prisión y por el exilio en varias etapas de su vida.

Alejandro Lerroux

Fue uno de los fundadores de Unión Republicana con la que llegaría a ser diputado en 1901, 1903 y 1905. Descontento de su partido fundó en 1908 el Partido Republicano radical.

Participó en el Pacto de San Sebastián celebrado en 1930 con otras organizaciones republicanas. Estuvo presente en la proclamación de la segunda república y participó en el primer gobierno de Azaña como ministro de estado hasta que abandonó el cargo por desacuerdos ideológicos y pasó a la oposición. Tras su éxito en las elecciones de 1933 pactó con la derecha para formar gobierno y ocupar así varios puestos como presidente del gobierno

y ministro de guerra y estado. Los numerosos problemas durante su gobierno, como la revolución en Asturias y el escándalo del estraperlo (con sobornos de por medio) acabaron con su presencia en el gobierno. Además estos hechos le supusieron tal desprestigio personal que ya nunca volvería a tener el protagonismo de antaño. Durante la Guerra Civil se exilió en Portugal , regresó a España en 1947 falleciendo en Madrid en 1949.

El destinatario de la tarjeta era José Pujol, médico en Perelló. Puedo suponer que se refería a Josep Pujol Capsada , médico , escritor y político (llegó a ser alcalde de El Prat de Llobregat), pero esto ya es otra historia.

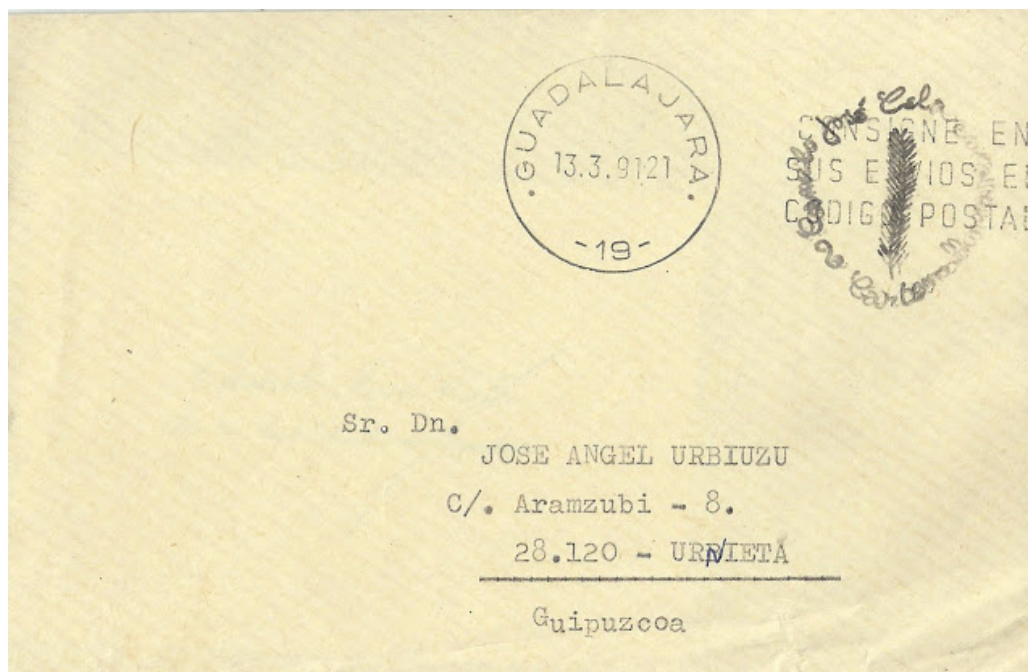
Video de Alejandro Lerroux en una visita política a una fábrica 1934.



Camilo José Ceta, Cartero Honorario.

3

14-3-2017



Carta remitida por Ceta con su marca de franquicia de Cartero Honorario.

Camilo José Ceta, premio nobel y otras cosas más.



Presento esta vez otra pieza de mi colección, en este caso una carta de pequeño formato que me remitió en 1991 Camilo José Ceta. En su interior como único contenido una tarjeta de visita. Lo curioso de la carta es que circuló sin franqueo. El motivo de este privilegio es que Ceta había sido nombrado cartero honorario de correos en 1982. Entre los privilegios que este título otorgaba estaba el hecho de poder portar el uniforme de cartero y enviar su correo franco de porte, ésto es, sin poner sellos. Para ello utilizó una marca especial (que podemos ver en este sobre) con el texto Camilo José Ceta Cartero Honorario, con una pluma en el centro. Con este nombramiento, Correos quería agradecer las loas a los carteros y al correo que Ceta dejó en sus obras literarias.

Camilo José Ceta.

Entrevista a Camilo José Ceta.



Auschwitz, campo de la muerte.

4

11-3-2017



Carta remitida desde el Campo de Exterminio de Auschwitz.

Auschwitz, la vergüenza de la humanidad.

Presentamos en esta ocasión una carta remitida por un internado en el campo de concentración de Auschwitz. Carta remitida en un sobre especial para la correspondencia de los internados en el campo, con un texto en alemán con las instrucciones sobre la comunicación por correo.



Lleva un sello de la serie básica de 12 pf. de facial, matasellos de Auschwitz de 1941 y marca de censura del campo.

Remitida por un prisionero polaco a una mujer (familiar) en Lublin, en la Polonia ocupada por Alemania, Aparecen los datos identificativos del preso, con su número de identificación, nombre, fecha de nacimiento y barracón donde estaba internado.

Cartel a la entrada del Campo.
con sarcasmo indicaba "El trabajo os hace libres".

Este tristemente famoso campo estaba situado en Polonia, cerca de Cracovia y por el pasaron un millón trescientas mil personas, de las que más de un millón murieron (un 90% de ellos judíos).

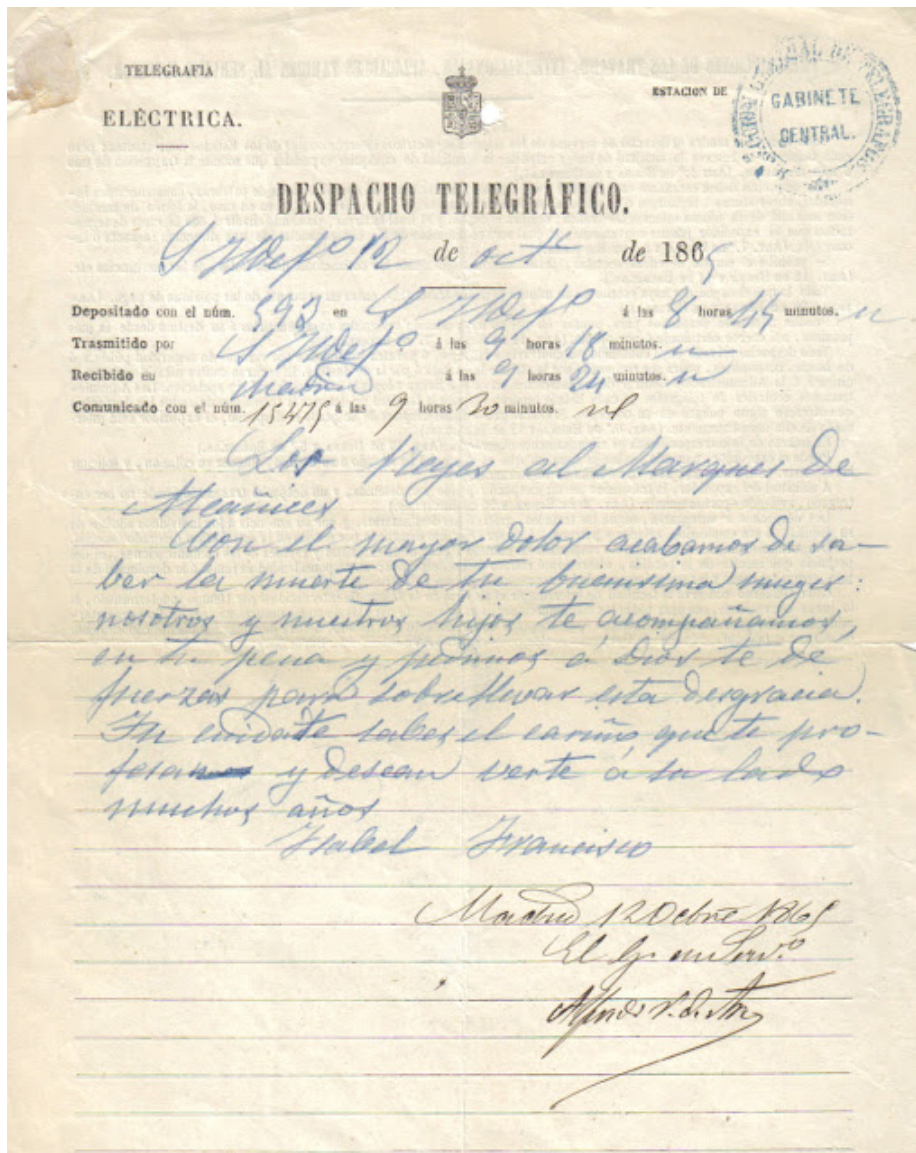
Documental sobre el 70 aniversario de la liberación del campo.



Telegrama remitido por Isabel II y Francisco de Asís.

5

17-3-2017



Telegrama remitido por la familia real.



Telegrama de duelo remitido por la familia Real.

Presentamos esta vez un nuevo documento postal de interés histórico. Ahora se trata de un telegrama en vez de una carta, un telegrama remitido en 1865 cuando aún era un medio de comunicación muy novedoso (el primer telégrafo eléctrico se instaló en España en 1855) y bastante caro. Lo remiten los Reyes de España Isabel II y su esposo Francisco de Asís el 12 de octubre de 1865 desde el Palacio de San Ildefonso a Madrid.

El receptor es el Marqués de Alcañices y en el texto se transmite el pésame de la familia real por la muerte de la esposa del marqués. El marqués de Alcañices en esos momentos era Nicolás Osorio y

Isabel II y Francisco de Asís. Zayas (1793-1866) aristócrata con numerosos títulos, seis veces

grande de España , mayordomo mayor del rey consorte y gentilhombre de cámara de la Reina Isabel II y también ayo del príncipe (futuro Alfonso XII). Estuvo casado con Inés de Silva y Téllez-Girón (fallecida el 11 de octubre de 1865, el día anterior al envío del telegrama) también de familia aristócrata y con numerosos títulos nobiliarios.



Estalla la guerra civil y te pilla de vacaciones.

6

20-3-2017



La guerra no respeta las vacaciones.

Presentamos en esta ocasión otro documento postal de poco valor económico y mucho valor histórico. Telegrama remitido el 19 de julio de 1936 (día siguiente al golpe de estado y comienzo de la guerra civil) . Enviado desde la comandancia militar de Vitoria , por el mando del Regimiento de Cazadores núm. 6 al comandante del puesto de la Guardia Civil de Ciaño en Asturias. En el, se reclama a un soldado que está de vacaciones en esa localidad para que se reincorpore a su unidad. El telegrama se pudo cursar porque aún no estaban claras las localidades sublevadas, en poco tiempo se cortarían los comunicaciones entre las dos Españas.

Mucho dudamos que el soldado pudiera regresar a Vitoria (zona nacional) desde Asturias (republicana). Creo que ese día se debieron de cursar muchos telegramas como éste, aunque no sabemos el resultado que tuvieron. A este soldado el permiso le permitió estar en casa pero a otras muchas personas , la sublevación les pilló de vacaciones en lugares alejados de su domicilio habitual y así se produjeron muchos intentos de cambiarse de zona buscando una mayor seguridad.

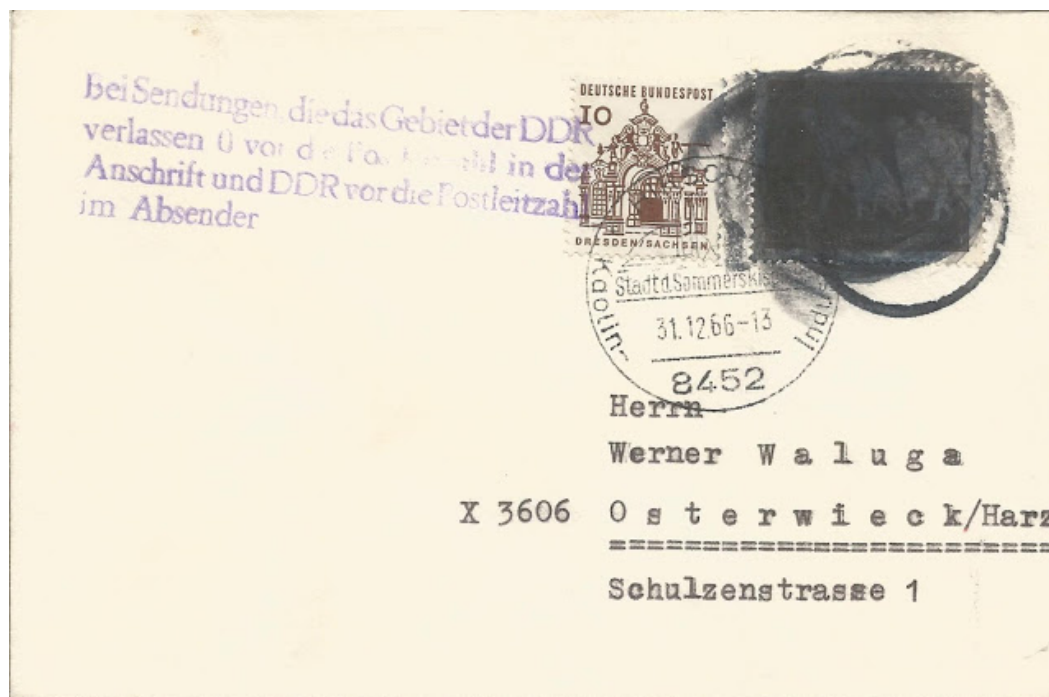
Documental sobre el inicio de la Guerra Civil Española.



Guerra Postal, episodio primero.

7

22-3-2017



Las guerras ideológicas no siempre se disputan con armas.

Vamos a ver en esta ocasión un episodio de la guerra postal entre Alemania Occidental y los países del bloque comunista. Por guerra postal entendemos cuando un país no acepta el correo proveniente de otro por los mensajes transmitidos por los sellos, matasellos y otras marcas. Este tipo de guerras se han dado en numerosas ocasiones , iremos presentando diversos episodios en los que intervienen otros países. Mostramos dos cartas remitidas desde



Sello que inició el conflicto.

Alemania occidental, una dirigida a la unión Soviética, y la otra a la República Democrática Alemana (o Alemania oriental) . Ambas fueron devueltas a origen sin llegar a manos de los destinatarios. Curiosamente la carta dirigida a Alemania oriental presenta el sello emborronado con tinta para que no se apreciara bien el diseño del mismo.

¿Y porque tanto revuelo? , porque en el sello se conmemoraba el vigésimo aniversario de la expulsión de los alemanes de los países ganadores de la guerra ,tema que no gustó mucho en el bloque comunista que lo interpretaban de otra manera. Así pues, en estos papelillos queda reflejada una historia poco conocida. Pondré más ejemplos de guerra postal, incluso alguna que afectó a España.



Druckerei

V. d. S. S. R.

C. C. C. P

Адресаты Лепр.

Мужчины Република

Киев.

и. н. у. а. м. т.
до восстановления.

Dr. med. J. Eggel
Kurarzt
817 Bad Tölz
Ludwigstraße 4 - Telefon 682

Theresienstadt, ¿un campo modelo?

8

24-3-2017



Tarjetas remitidas desde el campo de Theresienstadt.

Theresienstadt , el campo modelo, pero de falsedad.

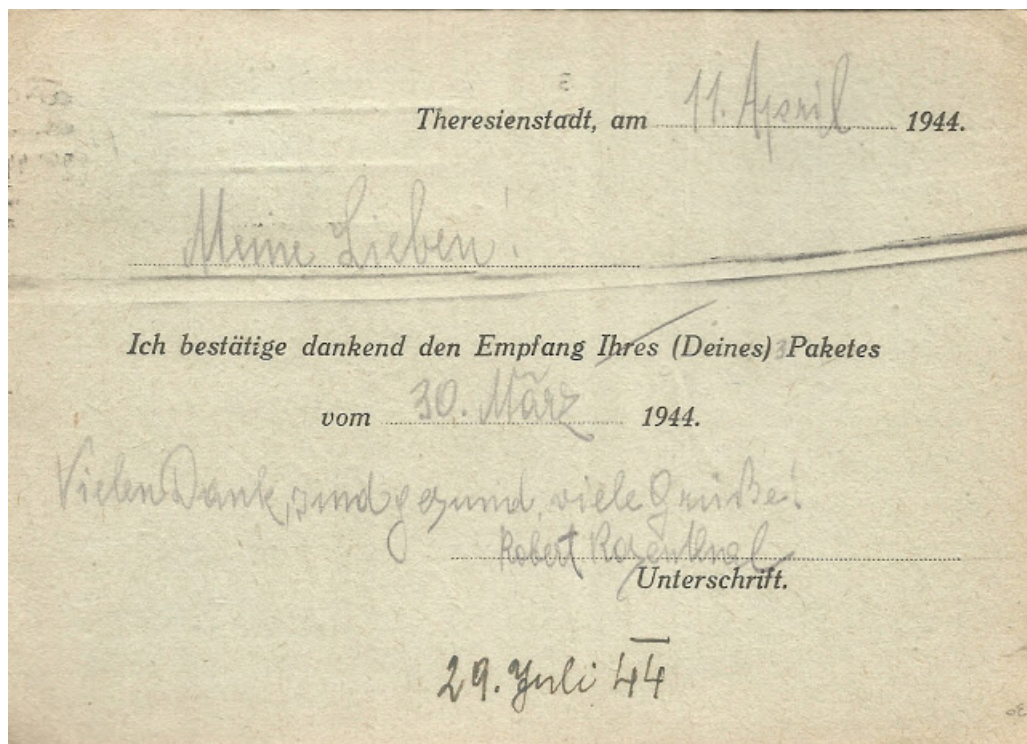
Volvemos otra vez a la segunda guerra mundial, ésta vez vamos a hablar del campo de Theresienstadt. Establecido en 1940 en Terezín (territorio ocupado en Bohemia, Checoslovaquia) se constituyó como un ghetto amurallado para acoger a los judíos. La idea que se quería transmitir era que el campo era una colonia judía modelo, para ello se instalaron cafés y se realizaron actividades culturales como teatro y conciertos musicales. Para difundir la



30 aniversario del Ghetto de Terezin.

vida idílica del campo se rodó una película que mostraba a gentes felices y bien alimentadas. Si bien, la realidad era bien distinta, hambre , enfermedades ,asesinatos, etc. Además de otros deportados no judíos, se encerró a números judíos procedentes de Checoslovaquia; además, alrededor de 144.000 judíos fueron enviados a este campo: unos 40.000 procedían de Alemania, 15.000, de Austria; 5.000, de los Países Bajos y unos 300 de Luxemburgo. Además de los aproximadamente 500 judíos de Dinamarca, también otros procedentes de Eslovaquia y Hungría fueron deportados a este lugar. Alrededor de la cuarta parte de los deportados (unos 33.000) murió en el campo de concentración, sobre todo por las malas condiciones: el hambre y las enfermedades, en especial la epidemia de tifus que se desencadenó cercano ya el final de la Guerra. Unas 88.000 personas fueron trasladadas de aquí a Auschwitz y otros campos de exterminio. Al finalizar la Guerra, sólo se encontraron 17.247 supervivientes.

Las imágenes que presentamos muestran unas tarjetas postales remitidas desde el campo por Robert Rosenthal a una señora de Viena. Estas tarjetas normalizadas se utilizaban para acusar recibo de los paquetes recibidos, paquetes que contenían comida, tabaco, ropa, etc. Otra vez unos documentos postales nos muestran la realidad la tragedia del holocausto organizado por los Nazis.



Dorso de la tarjeta, acuse de recibo y agradecimiento por el paquete recibido.



Vista del campo.

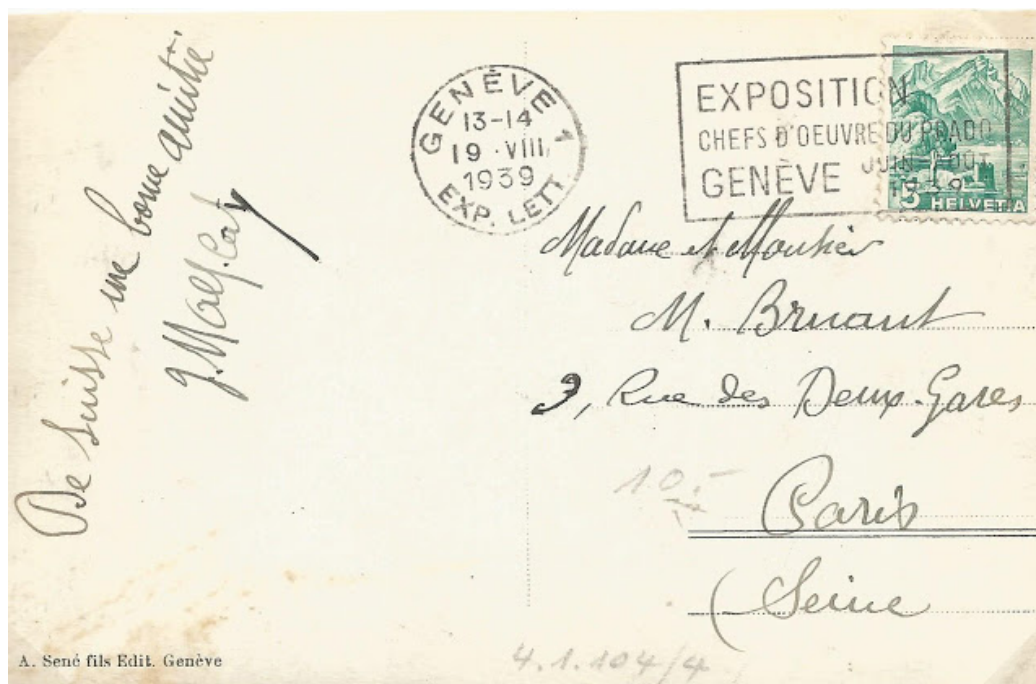


Video de propaganda sobre las "bondades" del campo.

El exilio del Prado.

9

25-3-2017



Matasellos de Ginebra publicitando la exposición de las obras del Prado.

Un episodio poco conocido de la Guerra Civil.

Nos vamos ahora a la Guerra Civil española para revisar uno de los episodios menos conocidos. Hablamos del traslado de las mejores obras del Museo del Prado para evitar que fueran dañadas por los bombardeos a los que estaba siendo sometido Madrid. Primeramente, con las obras cuidadosamente embaladas se trasladaron a Valencia en los pocos camiones disponibles no sin dificultades pues los grandes embalajes no cupieron por algunos puentes.



En Valencia se depositaron en las Torres Serrano con fuertes medidas de seguridad para evitar daños. Posteriormente se trasladaron al norte de Cataluña, quedando entre los Castillos de Peralada y Figueras y una mina de talco en La Bajol.

Para evitar posibles daños ante el avance de los frentes de guerra, el Gobierno de la República firmó un convenio con la Sociedad de Naciones para que ésta se hiciera cargo de la conservación de las obras. Ésta se hizo cargo de las obras corriendo a su cargo el transporte hasta Ginebra desde la frontera franco-española y se encargó de custodiarlas con el compromiso de su devolución.

Finalizada la guerra se iniciaron las gestiones para el retorno de este inmenso patrimonio regresando en septiembre de 1939. Esta vez el traslado tampoco estuvo exento de riesgos, pues el tren que las devolvía debía circular de noche y sin luces para evitar los bombardeos alemanes, había comenzado la segunda guerra mundial.

Al igual que muchos españoles las obras partieron para el exilio y regresaron cuando la guerra terminó.

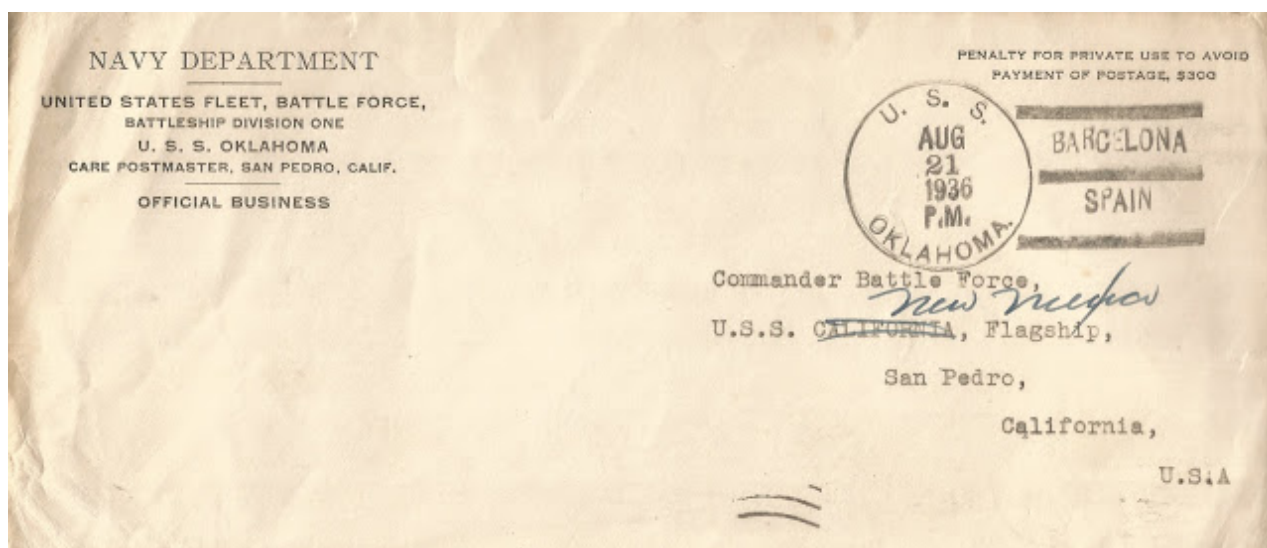
Como elemento filatélico muestro una tarjeta postal enviada desde Ginebra el 19 de agosto de 1939, en el matasellos se publicita la exposición de las obras del Prado que tuvo lugar en Ginebra de junio a agosto de 1939, mientras las obras eran custodiadas por la Sociedad de Naciones.



El USS Oklahoma en la Guerra Civil Española.

10

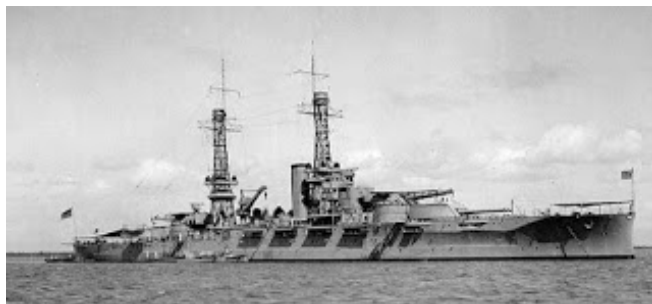
28-3-2017



Carta de correo oficial remitida desde el USS Oklahoma en su escala de Barcelona del 21 de agosto de 1936.

El USS Oklahoma y sus trabajos de ayuda a los refugiados en la Guerra Civil Española.

Una vez iniciada la guerra civil se produjeron numerosos intentos de abandonar el país, tanto de españoles que no deseaban estar en la zona que les había tocado como de extranjeros que deseaban abandonar el país para regresar a sus países de origen. Así, en los primeros meses algunas potencias europeas y la armada de Estados Unidos enviaron barcos de guerra a



USS Oklahoma

puertos españoles para rescatar a ciudadanos extranjeros que querían abandonar el país, así como a ciudadanos españoles deseaban lo mismo, pero que necesitaban el visto bueno de las autoridades. Estados Unidos fue el país que envió un mayor número de barcos de guerra a diferentes puertos españoles para realizar las labores antes señaladas. A pesar de la distancia respecto a su patria, Estados Unidos mantenía una flotilla en aguas de Europa.

Los barcos de esta flotilla fueron los primeros en arribar a puertos españoles, y entre los numerosos barcos de guerra (hablaremos de otros más adelante) vamos a hablar del USS Oklahoma, un acorazado botado en 1914. En julio de 1936 se encontraba en aguas europeas en un crucero de formación para guardiamarinas. Al estallar el conflicto en España puso rumbo hacia el país, llegando a Bilbao el 24 de julio de 1936 de donde sacó a ciudadanos norteamericanos y algunos refugiados españoles. Posteriormente realizó numerosas escalas en puertos españoles para realizar los mismos cometidos llevando a los repatriados a puertos de la costa francesa y Gibraltar.

El 7 de diciembre de 1941 se encontraba en la base de Pearl Harbour siendo hundido por varios torpedos del ataque por sorpresa japonés.

En el aspecto filatélico mostramos varias cartas remitidas desde el buque durante las escalas en puertos españoles durante la guerra civil, cartas remitidas desde Barcelona, Palma, Bilbao, Málaga, Vigo, Valencia, Santander y Cádiz.



Video sobre los trabajos de reflotamiento del buque tras el ataque a Pearl Harbour.

La interrumpida conquista del Polo Norte por Amundsen.

11

1-4-2017



Tarjeta de la expedición recibida en Noruega.

Unas tarjetas que estuvieron perdidas por el ártico.

Damos un nuevo salto en la historia y nos vamos ahora hacia el norte de Europa y aquí encontramos a unos de los mayores exploradores de las zonas polares, Roald Amundsen. Curioso personaje que abandonó sus estudios de medicina para convertirse en explorador polar. Gracias a varios patrocinadores consiguió participar en la expedición belga a la Antártida entre 1897 y 1899. En 1903 dirigió la primera expedición que pudo cruzar el paso del Noroeste entre los océanos Atlántico y Pacífico a bordo del Gjoa.



Tras el éxito de esta expedición Amundsen planeó la conquista del Polo Norte, para ello utilizaría el buque Fram. Como parte del esfuerzo de recaudación de fondos para la expedición se editaron una serie de tarjetas postales que se llevarían a bordo del barco y de enviarían una vez cumplido el objetivo con un matasellos especial.

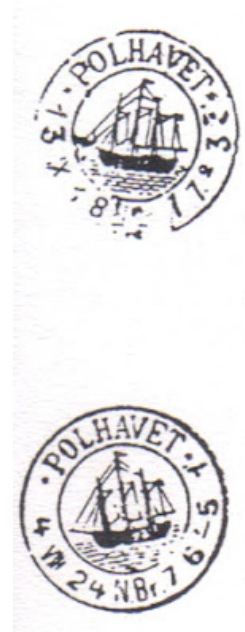
La tarjeta de la que existen varios modelos lleva un texto en cuatro idiomas indicando que la tarjeta sería transportada en el Fram a través del mar polar y remitida a los destinatarios, además lleva una pequeña fotografía de Amundsen con ropas polares y sus firma.

Cuando la expedición estaba ultimada, llegaron noticias de que el norteamericano Peary había llegado al Polo Norte, estropeando el objetivo previsto. Así pues, para aprovechar la organización y los medios decidió cambiar de objetivo y dirigirse al Polo Sur, llegando a ser el

primer ser humano en llegar al Polo Sur geográfico en 1911, pero esta es otra historia que ya comentaremos en el futuro.



En 1918 Amundsen retornó a la idea de explorar el ártico, esta vez con el barco Maud de reciente construcción. Su idea era cruzar el Paso del Noroeste, esta vez pensaba dejar atrapado el barco en el hielo y navegar a la deriva sobre el hielo. La expedición duró hasta 1920 sin muchos resultados científicos, si bien con gran sorpresa para los coleccionistas que recibieron sus tarjetas mataselladas años después de haberles remitido cuando ya ni se acordaban de ellas. Las tarjetas llevan un matasellos con fecha 13-9-1918 que se supone la fecha de salida de la expedición , y otro matasellos con fecha 4-7-1924 que parece ser es cuando aparecieron por algún sitio después de haber estado tiempo olvidadas.



Tarjeta reciba en 1926 en Dinamarca y detalle de los matasellos de las tarjetas.



La Conferencia de Spa de 1919, primer episodio de la Segunda Guerra Mundial.

12

4-4-2017



Carta certificada remitida en 1919 desde la oficina postal alemana de la Comisión del Armisticio en Spa.

Alemania debe pagar cara su derrota en la primer guerra mundial.

Este parece que era el mensaje que querían transmitir las potencias vencedoras al final la primera guerra mundial. Tras la humillante derrota de Alemania que se tradujo en la caída de la monarquía y de varios intentos revolucionarios con numerosas víctimas, había que firmar el tratado de paz. Las potencias vencedoras deseaban dar una lección a Alemania por su política imperialista y debía de ser una lección dura, muy dura. Firmada la rendición sin condiciones de Alemania en un vagón de ferrocarril en el bosque de Compiègne, se estableció la ciudad belga de Spa como sede de la Comisión del Armisticio. En esta ciudad se reunieron por un lado, los representantes alemanes encabezados por el canciller Constantin Fehrenbach y por otro las potencias vencedoras, con el primer ministro británico Lloyd George y el francés Millerand al frente.



Vagón en que se firmó el armisticio en Compiègne, 1918.

Las condiciones negociadas (más bien impuestas) a Alemania se recogieron en el tratado de Versalles. Entre las más importantes destacar las pérdidas territoriales (pérdida de las colonias, cesión de Alsacia-Lorena y de la explotación económica del Sarre a Francia, cesión territorios a Bélgica, Dinamarca, Polonia y Lituania), limitaciones militares (entrega de la flota, reducción del ejército, limitaciones de armamento, etc.) y no menos importante, el pago de las reparaciones de guerra (con entrega de la flota mercante, entrega de materias primas anualmente, como carbón, ganado, etc.) y con pagos en metálico de cantidades desorbitadas (500000 millones de euros al cambio actual).

Todas estas causas contribuyeron al desastre económico en la Alemania de la posguerra, la hiperinflación y sobre todo el sentimiento de humillación, que se tradujo en un malestar social con enfrentamientos entre los diferentes partidos. Este malestar acabó con la toma del poder por el partido nazi, y la implementación un nacionalismo exacerbado, que trajo como consecuencia un deseo de vengar el tratado de Versalles y hacérselo pagar a los vencedores. Ya sabemos cómo acabo todo, una guerra y más de cincuenta millones de muertos por todo el mundo.

Visita guiada al vagón donde se firmó el armisticio.



Byrd en la Antártida, primera expedición 1928-1930

13

8-4-2017



Carta remitida desde el buque Eleanor Bolling durante la expedición antártica.

La primera expedición antártica de Byrd y el inicio de las reivindicaciones territoriales de Estados Unidos en la Antártida.

El piloto Richard Byrd famoso por sus hazañas aéreas, entre ellas el ser el primero en sobrevolar el Polo Norte en 1926, acción que le convirtió en un héroe nacional de los Estados Unidos, organizó una expedición a la Antártida con fines científicos. La primera expedición de los Estados Unidos desde las campañas de Charles Wilkes de 1840. Para organizar la expedición recurrió a buscar financiación privada y así parecer una expedición no gubernamental. En 1928 partió hacia la Antártida con dos buques y tres aviones, así como los medios tecnológicos más avanzados de la época (radio, cámaras fotográficas de última tecnología, etc.).



El primer buque se bautizó como SS City of New York, era un antiguo buque ballenero noruego (el Samson) construido en 1882 especialmente diseñado para aguas polares, dada su lentitud partió primero para la Antártida (25 de agosto de 1928) con 200 toneladas de material y 33 personas a bordo.

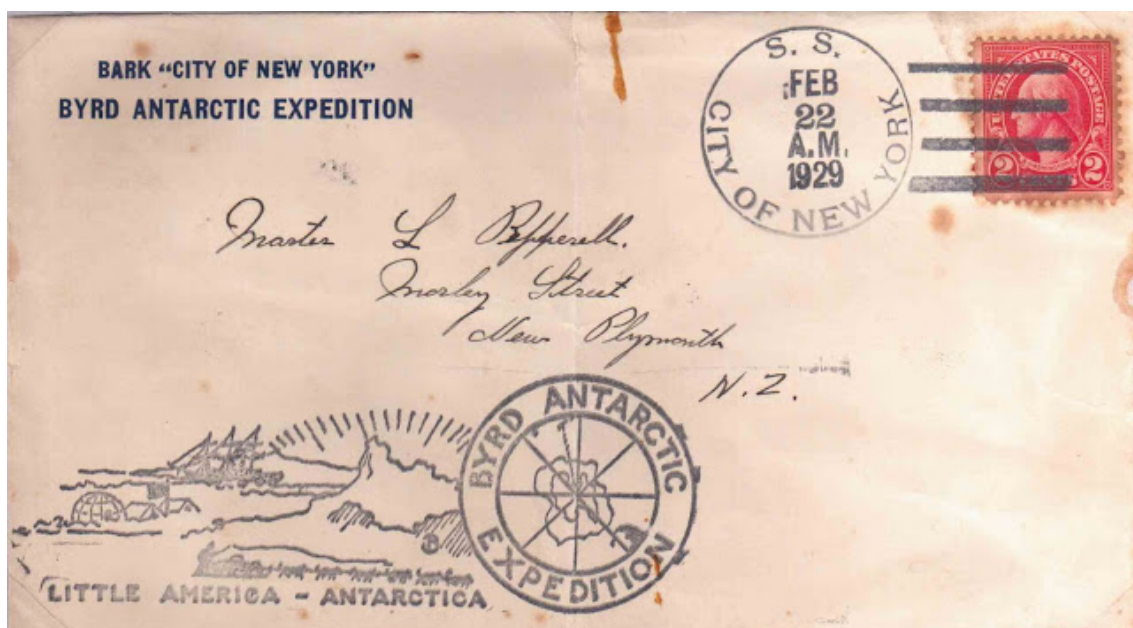
El segundo buque que se utilizó, el Eleanor Bolling (antiguo Chelsea) primer buque de casco de metal utilizado para atravesar el mar helado de la Antártida. Partió de Estados Unidos (25-9-1928) con 300 toneladas de suministros, 28 hombres y 94 perros.

Asimismo se embarcaron tres aviones (un Ford, un Fokker universal y un Fairchild), que se utilizaron para realizar vuelos sobre la Antártida, que aunque no fueron los primeros del Polo Sur si consiguieron llegar a latitudes más extremas y conseguir así mucha más información.

Teniendo como base la ciudad neozelandesa de Dunedin donde dejaron parte de los suministros partieron hacia el continente antártico para realizar estudios durante el verano. En el continente antártico construyeron una base que llamaron Little America. Desde aquí partieron para realizar las actividades de investigación en diversos campos como geología, biología, cartografía, y sobre todo en la utilización del avión para la exploración.

A resultados de sus trabajos, Byrd fue promocionado a Almirante en 1929, con 41 años, siendo por tanto el más joven en alcanzar ese grado. La expedición regresó a los Estados Unidos el 18 de junio de 1930.

Todos estos trabajos y el establecimiento de una base científica en el continente antártico sentaron las bases para las posteriores expediciones antárticas dirigidas por Byrd (de las que hablaremos en el foro) y el inicio de las reivindicaciones territoriales de los Estados Unidos en la Antártida.



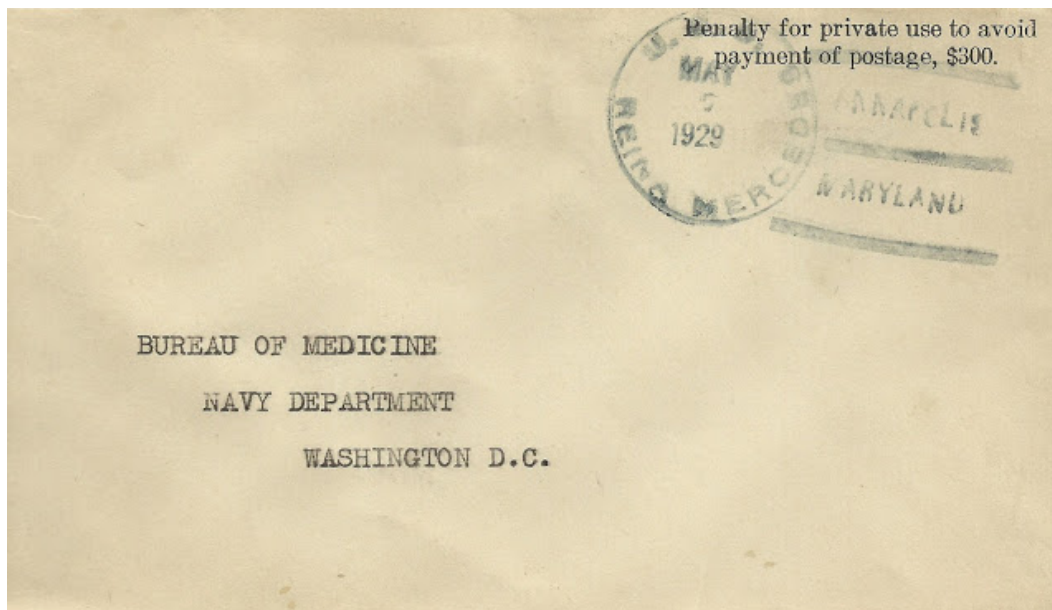
Carta remitida desde el buque SS City of New York, 22-2-1929.



El crucero Reina Mercedes, de la Armada Española a la US Navy, cosas que pasan.

14

9-4-2017



Carta de correo oficial remitida en 1929 a Washington.

El crucero Reina Mercedes, sirvió a dos armadas , fue hundido , rebotado y tras setenta años de servicio desguazado.

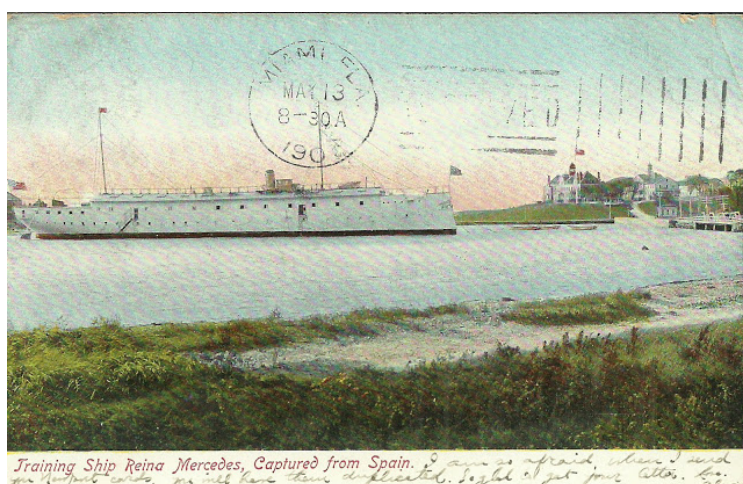
Como es conocido, la mayoría de las unidades navales de la armada de Estados Unidos han estado dotadas de oficina postal para atender al correo de los tripulantes , como es lógico ,éstas oficinas estaban dotadas de matasellos para la cancelación del correo. Todo esto como preámbulo para conocer el final de un buque de la armada española, que tras ser hundido en



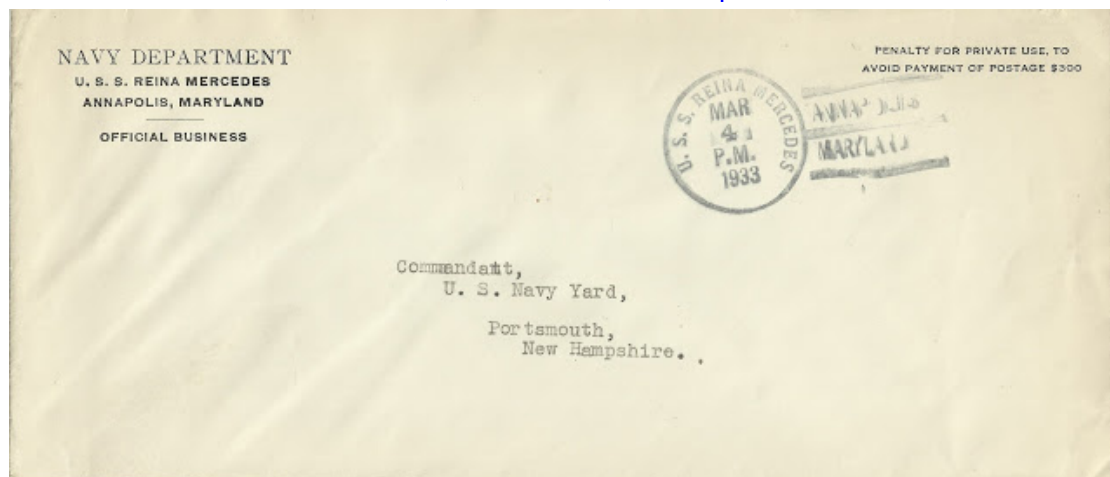
Crucero Reina Mercedes, Armada Española.

aguas de la bahía de Santiago de Cuba, fue rebotado por la armada de Estados Unidos, remolcado a ese país y utilizado como buque alojamiento de la armada hasta casi los años 60 del siglo XX. Hablamos del crucero Reina Mercedes, o USS Reina Mercedes como estaba catalogado por la armada de Estados Unidos, ya que mantuvieron el nombre original del buque. El crucero Reina Mercedes se construyó en el Arsenal Naval de Cartagena fue botado en septiembre de 1887. Con un armamento principal compuesto por seis cañones de 160 mm, y cinco tubos lanzatorpedos fijos de 356 mm, este buque formaba parte de la clase de cruceros Clase Reina Cristina. Al igual que sus dos gemelos (Reina Cristina y Alfonso XII), sufrió grandes retrasos en su construcción, debido a la falta de materiales. En 1893 fue destinado a Santiago de Cuba como parte de la escuadra de instrucción y en 1895 fue designado como buque insignia de las fuerzas navales españolas en Cuba. En 1898, aunque estaba integrado en la flota española, debido a la falta de mantenimiento y fallos en sus calderas estaba imposibilitado para navegar, por lo que fue

destinado como defensa fija a la entrada de la bahía de Santiago de Cuba. Cuatro de sus cañones de 160 mm fueron utilizados en la batería alta de Socapa, que estaba equipada con piezas de más de 300 años de antigüedad. Comenzadas las acciones bélicas por los norteamericanos contra la bahía de Santiago de Cuba, éstos trazaron planes para encerrar a los buques españoles a la espera de un desenlace favorable en los combates terrestres, que permitiese capturar intacta toda la escuadra española. Así, la noche del 2 al 3 de junio, intentaron bloquear la entrada a la bahía de Santiago hundiendo en ella el viejo buque carbonero Merrimack, que fue avistado por el Reina Mercedes y el Plutón, que lograron hundirlo antes de que bloquease el canal. El Crucero Reina Mercedes fue hundido por su tripulación en Santiago de Cuba el 4 de julio de 1898 para taponar el canal de entrada al puerto tras el hundimiento de la escuadra del almirante Cervera para impedir la entrada de la escuadra norteamericana, hecho que consiguieron a pesar del bombardeo al que fue sometido por los cruceros de Estados Unidos Texas y Massachusetts. El Reina Mercedes, fue capturado el 17 de julio cuando se rindieron los defensores de Santiago de Cuba. Posteriormente fue reflotado por la US Navy entre el 2 de enero y el 1 de marzo de 1899, y remolcado hasta el Astillero Naval de Norfolk (Virginia), y luego al Astillero Naval de Portsmouth para su reparación. Fue transformado en un pontón, sin propulsión ni armamento, y en 1905 fue destinado a Newport (Rhode Island). En 1912 volvió a los Astilleros Navales de Norfolk, para su transformación en buque alojamiento, destinado a Annapolis, donde sirvió como buque de alojamiento de los cadetes con la designación IX-25. Las reparaciones necesarias en 1957 para hacer que siguiera siendo útil, eran tan elevadas, que se decidió finalmente su venta para chatarra. Fue desguazado en Baltimore.



USS Reina Mercedes, desarmado, sin máquinas ni arboladura.



Carta remitida desde el buque en 1933, el matasellos es de diferente diseño al mostrado anteriormente.

Los deportados a Villacisneros tras el fracaso del golpe de estado de Sanjurjo en 1932.

15

12-4-2017



Carta dirigida al Comandante Julio Ortega Tercero, deportado en Villa Cisneros.

Tras el fracaso de la Sanjurjada, los implicados son deportados a Villa Cisneros.

Villa Cisneros fue la capital de la región de Río de Oro en el Sahara, fundamentalmente una ciudad militar localizada en una península y rodeada por el mar y el desierto. Por su alejamiento de la península y la dificultad de huida fue utilizada para deportar a presos políticos. Los primeros deportados fueron 150 anarquistas (entre ellos Durruti y Ascaso, aunque estos estuvieron poco tiempo al ser trasladados a Fuerteventura). El resto fueron repatriados en septiembre de 1932. Tras el fracaso del golpe de estado de Sanjurjo de agosto de 1932, fueron deportados a Villa Cisneros 161 implicados (aunque no Sanjurjo, condenado a muerte y luego exiliado en Portugal). Entre los deportados 41 civiles y el resto militares de alto rango (coroneles, tenientes coroneles y otros oficiales). Durante su estancia recibieron un trato mucho mejor que el ofrecido a los anarquistas, cosa lógica, tratándose de compañeros de armas (y algunos de promoción) entre deportados y sus guardianes. Además podían moverse libremente dentro de la ciudad y sólo debían estar presentes en los pases de lista, podían pescar, bañarse en el mar, organizar actividades, tener criados ,etc. Ante los rumores de su repatriación a la península para ser juzgados, y temiendo por su destino , se organizó una fuga. El 31 de diciembre de 1932 aprovechando la ausencia del buque cañonero de vigilancia se acercó a la costa un buque pesquero francés, que ante la pasividad de las autoridades, recogió a 29 deportados que huyeron y acabaron recalando en Portugal tras algunos días de viaje, sin que se organizara una persecución organizada. A pesar de la fuga, las condiciones de vida no cambiaron mucho y sólo se produjo el relevo del gobernador, dándose el caso de que el nuevo gobernador había estado a las órdenes de alguno de los deportados, lo que ocasionaba situaciones tensas entre la camaradería militar y la legalidad republicana.

Tras el inicio de la Guerra Civil llegaría otra tanda de prisioneros, en esta ocasión republicanos detenidos en Canarias.



Carta remitida a Alfonso Martos Zabálburu deportado en Villa Cisneros.



La mayor tragedia naval de la Historia, y no, no fue la del Titanic.

16

15-4-2017



Alemania tarjeta entero postal con matasellos de Hamburgo del 12-6-1938 , organización La Fuerza por la Alegría, mostrando el buque Wilhelm Gustloff pocos meses después de su puesta en servicio.

Unos torpedos llevan al fondo del mar al Wilhelm Gustloff y con el, a más de 9000 personas.

Siempre que se habla de grandes naufragios nos viene a la mente la tragedia del Titanic, quizás por las películas o por otras circunstancias tenemos mentalizado que fue la mayor tragedia naval de la historia, si bien realidad no lo fue, es más no está entre los quince mayores naufragios por número de víctimas. Encabeza la lista el hundimiento del buque alemán Wilhelm Gustloff que se llevó al fondo del mar a entre 8900 y 9300 personas. Pero antes de conocer las circunstancias de la tragedia , vamos a dar un repaso a la historia del buque.



Wilhelm Gustloff

Construido en Alemania por orden de Hitler, el buque era moderno, tenía cubiertas de paseo, gimnasio, piscina cubierta y no tenía división de clases según el ideal nazi (todas las habitaciones eran iguales). Se construyó para integrarlo en la organización Kraft Durch Freude (Fuerza a través de la alegría), organización creada para fomentar el descanso y las vacaciones a precios económicos de los trabajadores alemanes, sobretudo cubriendo rutas por el mar báltico. Fundamentalmente se trataba de mejorar la imagen del régimen nazi con los trabajadores alemanes ofreciendo actividades que de otra manera nunca hubieran podido hacer. Al finalizar la guerra civil española este buque (con otros varios de la misma organización) se desplazó a España para repatriar a Alemania a los soldados de la Legión Condor (de este episodio hablaremos con más detalle en un próximo capítulo de este blog).

En la segunda guerra mundial tuvo diversos usos, primero como buque hospital en Danzig y Noruega. Posteriormente se utilizó por la marina alemana como buque de abastecimiento de submarinos, buque cuartel y para alojamiento de submarinistas. Ante el avance de las tropas rusas y la llegada de miles de refugiados se envía este buque junto con otros transatlánticos para evacuar a los civiles y militares que trataban de huir.



[Submarino Ruso S-13](#)

El 30 de enero de 1945 partió de Danzig con alrededor de 10000 personas que abarrotaban el barco. El buque fue descubierto por el submarino ruso S-13 que lanzó cuatro torpedos de los que tres impactaron en el buque. Con las explosiones y el exceso de pasaje se desató el pánico lo que contribuyó a que no pudiera organizarse una evacuación ordenada. Tras 45 minutos el buque se hundió, sólo pudieron rescatarse 1239 personas mientras que más

de 9000 perecieron atrapadas en el buque o por hipotermia. El capitán del submarino diez días después hundió otro barco, el General Von Stauben con más de 4500 víctimas. Al parecer, como indicó posteriormente, se limitó a cumplir con su trabajo.



[Documental sobre la tragedia.](#)

La ayuda humanitaria de la oficina Pro-cautivos creada por Alfonso XIII en la Primera Guerra Mundial.

17

17-4-2017



Carta remitida en 1916 a Francia. Comunicación de la oficina pro-cautivos.
Circula con franquicia según reglamentos de la Unión postal para el correo de los prisioneros de guerra.

Alfonso XIII y la oficina pro-cautivos.

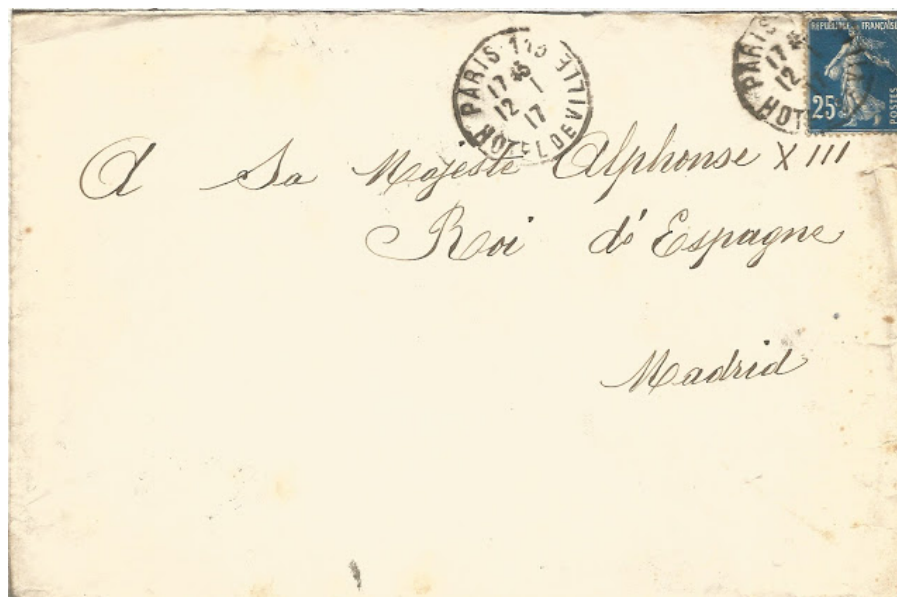
Damos un nuevo salto en la historia y volvemos otra vez a la primera guerra mundial, la Gran Guerra como se conoció entonces. Gran Guerra por el número de países implicados ,de víctimas tanto civiles como militares, así como por los miles de prisioneros de guerra capturados por los países contendientes. La diversidad de frentes por toda Europa consiguió que las frecuentes batallas y capturas de prisioneros de guerra cortaran las comunicaciones entre éstos y sus familias. La incertidumbre se extendió por la Europa en guerra ya que a la gente humilde nadie le daba explicaciones del paradero de sus familiares desaparecidos en los frentes de guerra. En estas circunstancias , una mujer francesa cuyo marido había desaparecido en la batalla de Charleroi (agosto de 1914) decidió escribir al Rey Alfonso XIII (de una España neutral) solicitando ayuda , apelando a su capacidad de comunicarse y ser atendido por las altas instancias de las naciones en guerra. Tras movilizar a las embajadas de París y Berlín se consiguió localizar al hombre que se encontraba prisionero en Alemania y consiguió que las autoridades alemanas le permitieran escribir a su mujer.

Tras darse a conocer este hecho por la prensa comenzaron a llegar miles de solicitudes de ayuda para localizar a familiares desaparecidos en los campos de batalla europeos. Tal volumen de solicitudes no podían ser tratadas personalmente por el Rey, que con ayuda de su secretario Emilio M^a de Torres tuvo que montar (con aportaciones de dinero personales) una

oficina que llegó a tener cuarenta empleados y diez secciones (información , repatriaciones, indultos, enfermos, etc.) y que a veces recibía hasta 20000 cartas diarias. Una vez recibida la solicitud, se comunicaba por carta el inicio de la investigación y se encargaba por vía diplomáticas los requerimientos necesarios para dar la respuesta adecuada. Una vez obtenida la información se contactaba con los familiares.

Sobre los éxitos de esta oficina se destaca que se facilitó ayuda a más de 130000 prisioneros (franceses, belgas, ingleses, italianos, etc.), repatriaciones de prisioneros enfermos , civiles desplazados y niños sin familias, aplazamiento de penas judiciales a prisioneros franceses en Alemania y los alemanes presos en Francia.

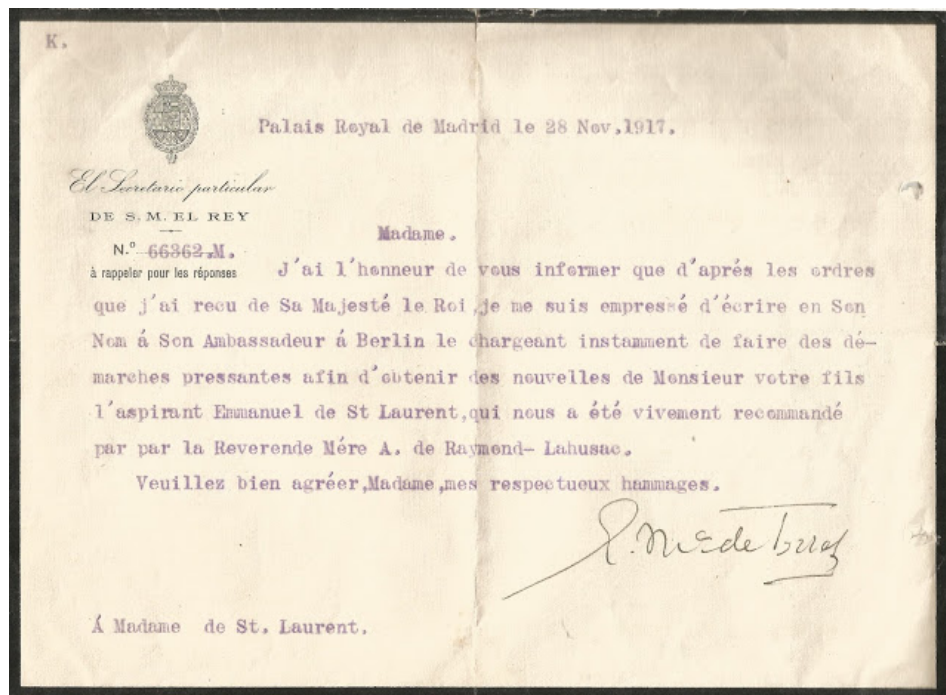
De todas estas actuaciones no muy conocidas nos quedan hoy los testimonios de las cartas remitidas de las que pongo algunos ejemplos.



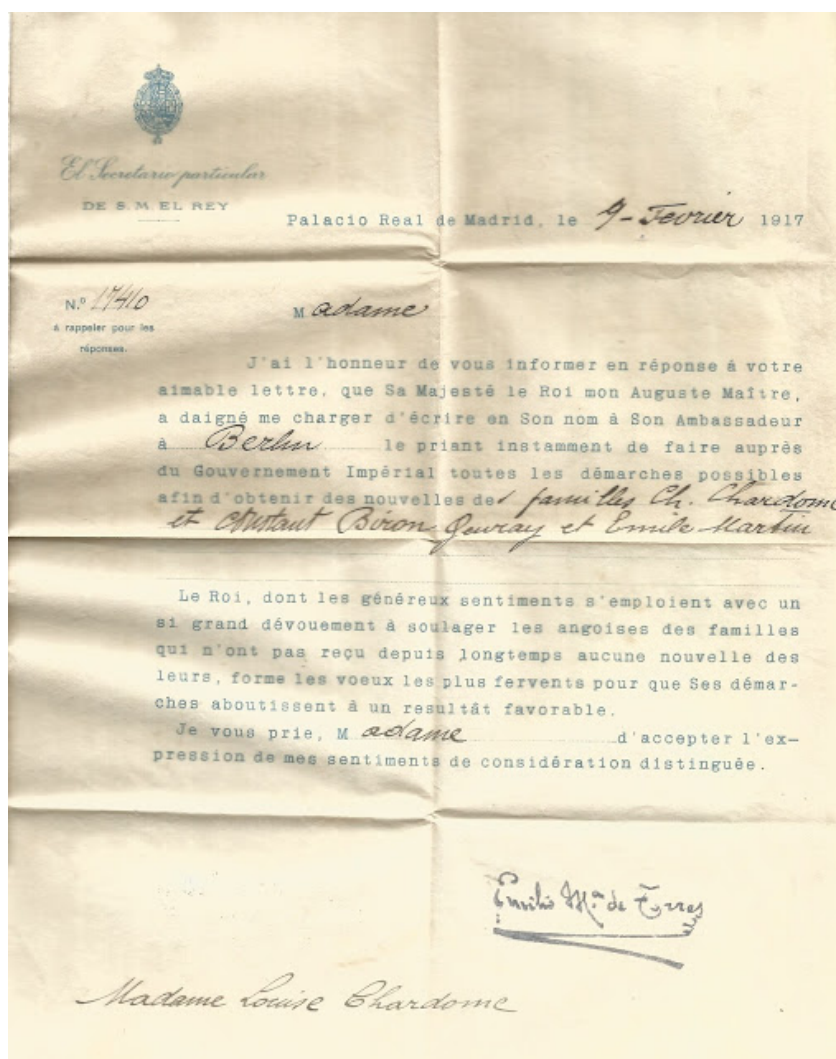
Carta remitida en 1917 desde Paris a Alfonso XIII solicitando ayuda



Carta de luto remitida en 1917 a Francia comunicando noticias.



Contenido de la carta anterior, firmada por el secretario del Rey Alfonso XIII.



Carta remitida en 1917 anunciando el inicio de las investigaciones para buscar a un desaparecido.



Lídice y la capacidad humana para la destrucción.

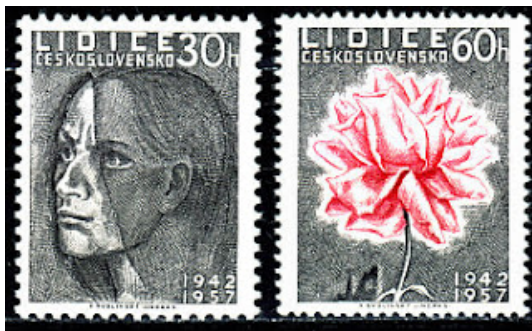
18
19-4-2017



Carta con los sellos emitidos en 1947 en recuerdo a las víctimas de Lidice.

Una tragedia absurda dentro de una guerra trágica.

Antes debemos conocer que pasó . Nos situamos en la Checoslovaquia ocupada por los nazis, en el denominado protectorado de Bohemia y Moravia, gobernado con mano de hierro por el lugarteniente de Hitler , Reinhard Heydrich. El 27 de mayo de 1942 unos comandos (uno checo y otro eslovaco) entrenados en Gran Bretaña y lanzados unos días antes en paracaídas, atacaron con ametralladoras y granadas el coche de Heydrich, resultando éste gravemente



Checoslovaquia 1957.

herido y falleciendo por las complicaciones el 4 de junio. El enfado de Hitler fue monumental, ya que consideraba a Heydrich su sucesor, y ordenó una venganza brutal, que diera una lección a los checos. La primera orden fue la ejecución de 30000 checos. El sucesor de Heydrich, Karl Frank argumentó que matar tanta gente tendría un impacto muy negativo en la mano de obra disponible para trabajar, así pues la orden quedó pendiente. Aún así el mismo 27 de mayo Himmler ordenó la ejecución de 100 intelectuales, en los siguientes días miles de checos fueron arrestados

de los que unos 2000 fueron ejecutados o desaparecieron. Aún así, nada de esto satisfacía a Hitler. El 9 de junio, un día después del funeral de estado por Heydrich ,Frank recibió una orden de Hitler según la cual, se escogería una pequeña población que sería totalmente arrasada como castigo.

La localidad escogida fue Lidice, parece ser que se escogió por una posible relación, aunque lejana, de uno de los asesinos de Heydrich con esta localidad (llevaba un papel con ese

nombre). Estaba situada a unos 15 kilómetros de Praga, y a pesar de la ocupación del país por más de 100000 soldados alemanes, al estar alejada de carreteras principales, no se había notado mucho la presencia de los mismos por allí. Al anochecer del día 9 los soldados alemanes ocuparon Lidice, sacaron a toda la población de sus casas, la dividieron en dos, por un lado mujeres y niños (encerrados en la escuela) y por otro ,varones mayores de 15 años (encerrados en un granero). Posteriormente se saqueó todo, las casas, las granjas, los animales, todo lo que tuviera algo de valor fue requisado. Al día siguiente 198 mujeres y 98 niños fueron cargados en camiones y trasladados al campo de Ravensbrück, algunos niños aptos para la germanización se entregaron a familias de las SS, el resto fueron enviados al campo de concentración. Todos los hombres fueron fusilados incluso algunos que no eran de la localidad y que estaban de visita.

Como punto final se destruyeron todas las casas, propiedades, incluso el cementerio, posteriormente se aplano el terreno para no dejar rastro de su pasado.

Al final de la guerra regresaron 143 mujeres supervivientes de Ravensbrück y 17 niños de los seleccionados para germanización (el resto fueron gaseados).

Esta es una historia más de la guerra, no fue la única ciudad borrada del mapa pero creo que es la más recordada y la que más impacto causó en el mundo.



Carta circulada desde Praga en 1943 con sellos en homenaje a Heydrich.



25 años de la Expo 92 de Sevilla.

19

25-4-2017

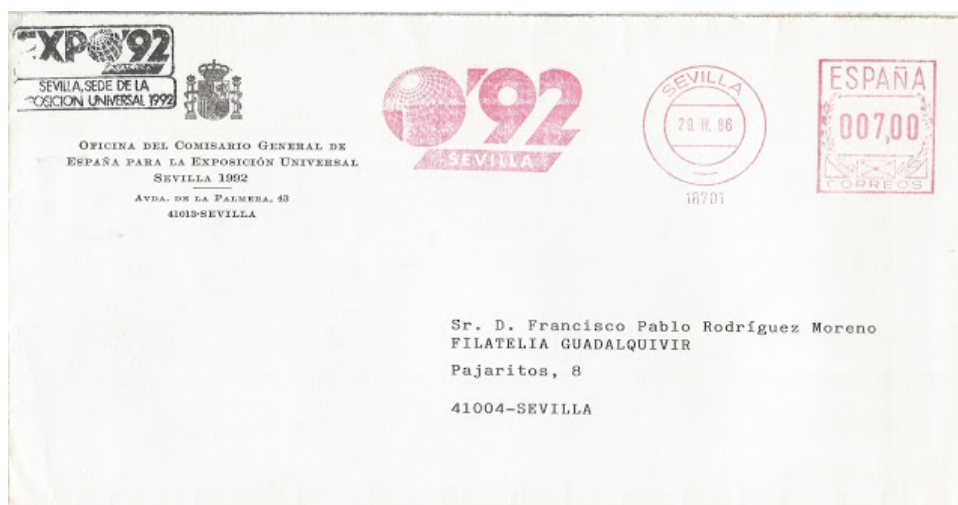


Carta circulada el día de apertura de la Expo.

Seis meses de exposición y más de 41 millones de visitas.

Se cumplen estos días los veinticinco años de la apertura de la Expo de Sevilla, durante los casi seis meses que permaneció abierta pasaron por sus puertas más de 41 millones de personas, por lo que podemos deducir que fue un gran éxito de público, otra cosa es el coste económico que tuvo.

En 1982 el Gobierno de España solicitó a la Oficina Internacional de Exposiciones la organización de una Exposición universal para 1992. Dado que Estados Unidos tenía prevista también una exposición para celebrar en Chicago en las mismas fechas se pensó en una actuación conjunta. A finales de diciembre de 1985 Chicago (aduciendo problemas organizativos) deja el proyecto quedando Sevilla como sede única de la exposición.



Carta remitida por la oficina del Comisario General de la Expo con franqueo mecánico.

La exposición supuso una renovación total de la ciudad (nuevas carreteras, ferrocarril de alta velocidad, ampliación del aeropuerto, etc.). Para albergar la exposición se eligió la Isla de La Cartuja, una zona agrícola con un monasterio en ruinas. La isla se transformó totalmente para acoger los pabellones, asimismo se restauró el Monasterio de la Cartuja (por donde pasó Colón vivo y también muerto, ya que allí estuvo enterrado varios años). Se construyeron numerosos pabellones, tanto de países (63 pabellones), entidades oficiales (5), comunidades autónomas (17), etc. con el objetivo de llamar la atención, para ello se recurrió a los mejores arquitectos y a los diseños más vanguardistas. También se construyeron réplicas de las Carabelas de Colón y de la Nao Victoria de Elcano.

El 12 de octubre echó el cierre tras 176 días, en cada uno de los cuales hubo espectáculos de todo tipo. No me extiendo más sobre el aspecto histórico ya que es fácil encontrar información por la web.



[Carta certificada, sellos con Curro, la mascota de la Expo.](#)

En el aspecto filatélico la Expo tuvo bastante presencia por un lado con emisiones de sellos y matasellos especiales por varios países y por otro, en la vertiente postal por la instalación de varias oficinas de correos en el recinto de la Expo, dotadas cada una de ellas con sus propios matasellos (hasta 20 diferentes se utilizaron en las oficinas de correos de la Expo).

Si quieres conocer con detalle todos los efectos filatélicos emitidos sobre la Expo 92 puedes descargar este catálogo en PDF, espero que te sea útil.





Carta certificada remitida desde la Expo matasellos Puerta de la Cartuja.



Carta certificada remitida desde la Expo matasellos de la Puerta de Aljarafe.



80 años de la destrucción de Guernica.

20

26-4-2017



Berlín, 1939, carta certificada con matasellos especial del retorno de la Legión Condor.

La Legión Condor bombardea Guernica.

Se cumplen hoy 80 años del bombardeo de Guernica y los medios de comunicación nos recuerdan esta tragedia, una más dentro de la guerra incivil española. La ciudad de Guernica tenía una población de unos 5000 habitantes, a los que había que sumar refugiados y tropas que preparaban la defensa de Bilbao.



Junkers Ju-52



Messerschmitt Bf-109

El ataque fue planeado y llevado a cabo por la Legión Condor (el conjunto de tropas alemanas presentes en España durante la guerra civil, no sólo eran escuadrillas de aviación) comandada por el Teniente Coronel Von Richtofen. Se realizaron dos oleadas de bombardeo.

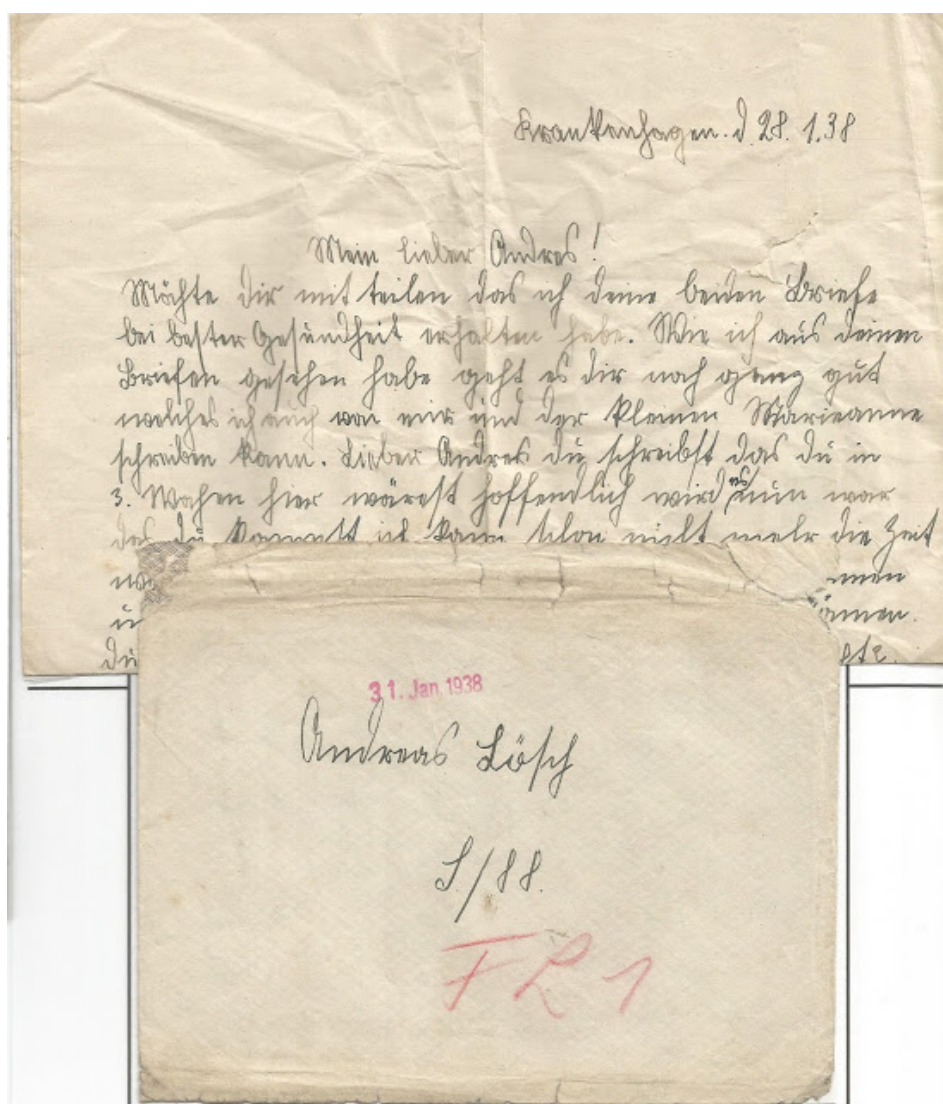
En la primera participaron aviones italianos (Savoia S-79) y varios bombarderos alemanes (Dornier Do-17 y Heinkel He-111) escoltados por cazas que lanzaron bombas sobre la ciudad produciendo algunos daños en viviendas y en una iglesia, pero sin alcanzar el puente o las fábricas de armas (supuestos objetivos).

En la segunda oleada, por la tarde, aparecieron sobre el cielo una veintena de aviones Junker Ju-52, que descargaron bombas explosivas e incendiarias, que arrasaron la ciudad.

A su vez varios cazas Messerschmitt Bf-109 y Fiat italianos ametrallaron a la gente que corría

por las calles intentando huir del fuego. El ataque fue devastador , más que por el número de víctimas, por los efectos que produjo sobre la población civil , nadie estaba ya seguro aunque estuviera lejos del frente de guerra. Guernica no fue la primera ciudad bombardeada indiscriminadamente (Durango ya había sido atacada antes) pero una serie de circunstancias hicieron que se convirtiera en un símbolo, por un lado el hecho de que el gobierno de Franco negara el ataque y lo achacara a los propios soldados vascos en retirada (desmentido por los corresponsales extranjeros desplazados a la ciudad) y por otro, que la tragedia de esta ciudad y en general de la guerra civil española

quedara plasmada en una obra de arte conocida mundialmente , realizada por Pablo Picasso , convertida en un icono de los sufrimientos de la guerra. De esta obra de arte hablaremos en el próximo post. El bombardeo de Guernica fue el un experimento alemán para sembrar el terror en la población civil, esta táctica se utilizó por la Luftwafe contra las ciudades inglesas en la Segunda Guerra Mundial y también por la RAF en sus bombardeos masivos sobre las ciudades alemanas.



Carta remitida desde Alemania (enero de 1938) a un miembro de la Legión Condor destinado en el estado mayor (S/88).

Para evitar filtraciones el correo de y para Alemania se remitía a través de las valijas diplomáticas alemanas.



Tarjeta postal, despedida de Legión Condor en León.



Desfile en Berlín de la Legión Condor llegada de España, presidido por Hitler.

Documental sobre el bombardeo de Guernica.



Guernica, de una tragedia humana nace una obra de arte icónica

21

28-4-2017



Sello emitido en 1981 conmemorativo de la llegada del Guernica a España.

El Guernica, símbolo de la República Española en la Exposición Internacional de París de 1937.

En la entrada anterior comentamos el 80 aniversario del bombardeo de la ciudad de Guernica y su simbolismo, de como la guerra puede saltar por encima de los frentes y llegar a la población civil y no sólo afectar a los combatientes. Como ya comentamos, Guernica no fue ni la primera ciudad bombardeada indiscriminadamente ni la que más víctimas tuvo, pero



Picasso en un sello emitido en Rusia en 1981.

probablemente si fue la más conocida. La prensa de todo el mundo recogió la noticia del bombardeo creando un amplio debate social, y fruto de esta sensibilidad en la sociedad surgió un mito que se convirtió en un referente mundial gracias a una obra de arte, creada por Pablo Picasso y que lleva como título el nombre de esta ciudad vizcaína.

Vamos a conocer un poco como surgió esta obra pictórica. A principios de 1937 una delegación cultural española visitó a Picasso (que residía en París) para solicitarle una obra de gran formato (11 x 4 metros) para ser instalada en el pabellón

español de la Exposición Internacional de París que se iba a inaugurar el mayo siguiente. En principio el artista no mostró mucho interés por el trabajo y lo fue demorando varios meses.

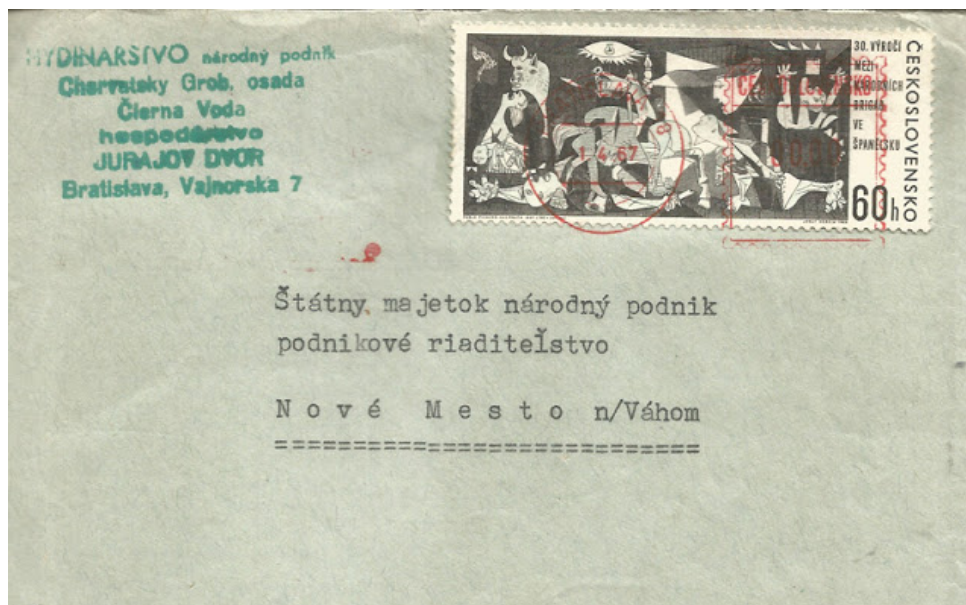
Al final ,dado que por las dimensiones no cabía en su estudio tuvo que alquilar un taller de mayores dimensiones para poder trabajar con más comodidad. Los bocetos empezaron a pintarse antes del bombardeo de Guernica, pero sin llegar a definir una temática claramente.



Francia, sello emitido para la Exposición Internacional de 1937.

El bombardeo se produjo el 26 de abril y las noticias aparecieron en la prensa francesa el 28 de abril. A primeros de mayo se empezaron los primeros esbozos del cuadro y el día 11 de mayo empezó a trabajar directamente en el lienzo , dándolo por terminado el 4 de junio. Todo el proceso creativo está documentado por las fotografías tomadas por la fotógrafa Dora Maar con quien mantenía una relación. Posteriormente se trasladó al pabellón español (diseñado por el arquitecto Luis Sert) para ser expuesto junto con otras obras de artistas españoles.

Una vez finalizada la exposición el cuadro estuvo de viaje continuamente (en países como Noruega, Dinamarca, Suecia y Reino Unido) en exposiciones de todo tipo. Finalizados los viajes por Europa Picasso decidió que se depositara en el Museo de Arte moderno de New York donde permaneció (con varios viajes más de por medio) hasta su devolución a España en 1981.



Carta circulada desde Praga con sellos de la emisión de 1966



Emisiones de Islas Marshall, Camerún y Vietnam.



Checoslovaquia, emisión de 1981.



Matasellos alusivos al Guernica.



Juan III, por mucho que lo intentó no llegó a ser Rey.

22

3-5-2017



Carta certificada remitida en 1943 desde El Puerto de Santa María al Príncipe de España en Roma.

Hijo y padre de Rey, pero se quedó en Conde.

Tratamos hoy el curioso caso de Juan de Borbón, que a pesar de ser hijo y padre de rey no llegó a ser rey, y eso que por nacimiento no estaba destinado a heredar la corona ya que fue el tercero de cinco hermanos. Las circunstancias hicieron que el hermano mayor (Alfonso) renunciara a la corona para casarse con una plebeya y que el segundo en la línea de sucesión (Jaime) renunciara por tener una minusvalía (aunque luego se desdijera).



Juan III, viñetas reivindicativas.

Con la llegada de la Segunda República tuvo que partir al exilio con su familia (siguiendo sus estudios navales en la Royal Navy). Casado en 1935 con María de las Mercedes de Borbón y

Orleans tuvieron cinco hijos, Pilar, Juan Carlos, Margarita y Alfonso (fallecido a los 14 años en un accidente con arma de fuego disparada por su hermano Juan Carlos).

Al comienzo de la guerra civil entró en España e intentó (al parecer sin muchas ganas) unirse a las tropas de Franco, pero los altos mandos se lo negaron aludiendo a la validez de su

persona (si bien parece ser que lo que deseaban era quitárselo de encima para evitar problemas y futuras reclamaciones).

Durante la guerra apoyó al bando franquista que luchaba para acabar con la República ,suponiendo que después vendría una restauración de la monarquía en la figura de su padre Alfonso XIII, y una vez fallecido éste en 1941 en su propia persona.

Pasaba el tiempo y Franco no tenía el menor interés en dejar el poder y traer a un rey del que tenía un concepto muy pobre y ninguna estima. A pesar de la búsqueda de apoyos internacionales no consiguió que Franco cambiara de opinión, por lo que inició un distanciamiento del régimen franquista refrendado en 1945 con el Manifiesto de Lausana que no tuvo ningún efecto sobre los apoyos que mantenían a Franco (ejército, iglesia y la Falange).



Posteriormente Franco promulgó la Ley de Sucesión en la que se otorgaba la Jefatura del Estado de modo vitalicio y la capacidad de nombrar a su sucesor a título de rey.

El enfado del pretendiente fue monumental y respondió con el Manifiesto de Estoril (ciudad donde residía entonces) en el que rechazaba la ley y exigía sus derechos dinásticos.

Visto que con sus acciones no conseguía nada tuvo que ceder y negociar con Franco, consintiendo que su hijo Juan Carlos se desplazara a España para formarse , tanto en estudios ordinarios como en las diferentes academias militares. Parece ser que Franco veía en Juan Carlos el hijo que nunca tuvo y decidió nombrarlo su sucesor en 1969 cosa que enfadó a Don Juan y que supuso un distanciamiento entre ambos y que no terminó hasta 1977 (en que cedió los derechos dinásticos) si bien Juan Carlos ya era Rey desde 1975.

[Juan de Borbón.](#)



[Carta remitida en Barcelona en 1960, lleva marca JB \(Juan Borbón\) Secretaría General de SAR el Conde de Barcelona.](#)

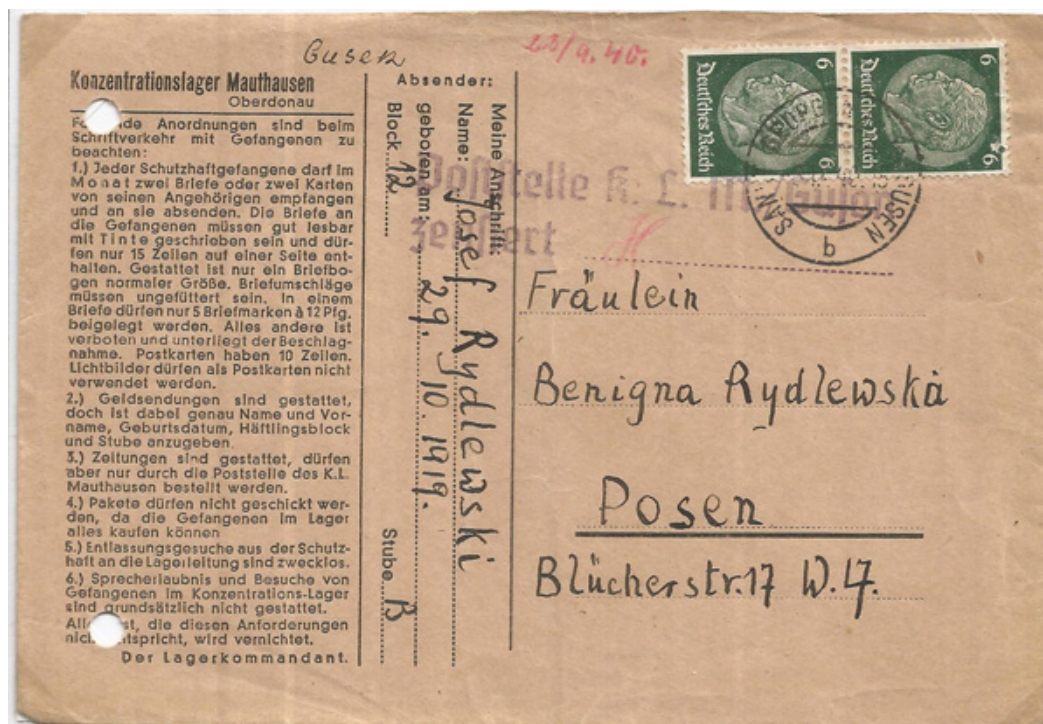
Entrevista a Don Juan de Borbón.



Mauthausen, la industria de la esclavitud y de la muerte.

23

5-5-2017



Carta remitida por un prisionero desde el Campo de Mauthausen a Polonia, 1940.

CAMPO DE MAUTHAUSEN-GUSEN

Tal día como hoy, en 1945 las tropas de Estados Unidos liberaban el campo de exterminio de Mauthausen. Colgada sobre la entrada les recibía una pancarta de bienvenida escrita en castellano por los pocos supervivientes españoles del campo.

El campo de concentración de Mauthausen (a partir del verano de 1940, Mauthausen-Gusen) fue un grupo de campos de concentración nazis situados en torno a la pequeña localidad de Mauthausen en Austria, aproximadamente a 20 km de Linz.



Con el tiempo se expandió hasta convertirse en uno de los complejos de campos de concentración más grande de Europa. Aparte de los cuatro subcampos principales en Mauthausen y la cercana Gusen, más de 50 subcampos, localizados por toda Austria y el sur de Alemania, utilizaron a los prisioneros como esclavos. Algunos campos incluían fábricas de munición, minas, fábricas de armamento y plantas de ensamblaje del avión Me 262.

Liberación del campo, pancarta de bienvenida preparado por los presos españoles.

El 7 de agosto de 1938 , prisioneros del campo de concentración de Dachau fueron enviados al pueblo de Mauthausen, cerca de Linz, Austria, para empezar la construcción de un nuevo campo. Aunque el campo estaba controlado por el Estado alemán, fue fundado por una compañía privada en un principio para la explotación de una cantera. La cantera Wienergraben (la Marbacher-Bruch, y canteras Bettelberg), estaba dirigida por Oswald Pohl, era un oficial de alto rango de las SS.. Un año más tarde, la compañía ordenó construir el primer campo en Gusen. El granito extraído de las canteras había sido utilizado previamente para pavimentar las calles de Viena, pero las autoridades nazis planearon una completa reconstrucción de las principales ciudades de Alemania, de acuerdo

con los planes de Albert Speer y otros arquitectos de la arquitectura nazi, para la que se precisaban grandes cantidades de granito.



Sello emitido por
Austria.

Mauthausen sirvió en un principio como un campo de prisioneros para criminales comunes, prostitutas y otros "Criminales Incorregibles". El 8 de mayo de 1939 se convirtió en un campo de trabajo utilizado principalmente para el encarcelamiento de prisioneros políticos.

A finales de 1939, el campo de Mauthausen estaba ya saturado de prisioneros. Su número había crecido de 1.080 a finales de 1938 a 3.000 un año después. Sobre esa época empezó a construirse un nuevo campo en Gusen, a unos 4,5 km de distancia. El nuevo campo (más tarde llamado Gusen I) y su cantera Kastenhofen fueron terminados en mayo de 1940.

Al igual que el cercano Mauthausen, el campo de Gusen utilizaba a los prisioneros como esclavos en las canteras de granito, pero también los alquilaba a varios negocios locales. En octubre de 1941, algunas cabañas fueron separadas del subcampo de Gusen con alambre de espino y se convirtieron en un Campo de Trabajo de Prisioneros de Guerra aparte. Este campo albergaba un gran número de prisioneros de guerra, la mayor parte oficiales soviéticos. En 1942, la capacidad de producción de Mauthausen y Gusen había llegado a su límite.

En marzo de 1944, el antiguo depósito de las SS fue convertido en un nuevo subcampo, llamado Gusen II. Hasta el final de la guerra el depósito fue



Sello emitido por Alemania Oriental.

un campo de concentración improvisado. El campo tenía de 12.000 a 17.000 presos, privados de las necesidades más básicas. En diciembre de 1944, se puso en funcionamiento otra parte de Gusen en la cercana Lungitz. En este lugar, partes de una fábrica fueron convertidas en un tercer subcampo de Gusen, Gusen III. El aumento del número de subcampos no podía absorber al creciente número de presos, lo que llevó a la superpoblación en todas las barracas de todos los subcampos de Mauthausen-Gusen. Desde finales de 1940 a 1944, el número de presos por cama ascendió de 2 a 4.

La utilización de los presos en la producción bélica adquirió una importancia creciente a partir de 1942, cuando la marcha de la guerra acrecentó las necesidades nazis de armamento. En Mauthausen y sus subcampos se hallaban varias fábricas relacionadas con las armas

secretas. Así, en el Kommando Schlier (situado en Redl-Zipf) hubo una planta de desarrollo del combustible empleado por los misiles V2. En Ebensee se construyó una fábrica de elementos para esos mismos cohetes. En Gusen se ensamblaba el Messerschmitt Me 262, el primer avión de combate a reacción).

El trabajo se realizaba en condiciones particularmente duras, hasta quedar los presos totalmente agotados. Algunos eran transferidos al campo central para ser exterminados, o bien eran eliminados con una inyección letal en el propio campo, e incinerados en un crematorio local.

Desde el 6 de agosto de 1940 también hubo grupos de republicanos españoles que fueron transferidos al campo provenientes de los stalags, campos de prisioneros de guerra. Se trataba de exiliados españoles que, tras salir de España en 1939, habían sido encuadrados en el Ejército francés y que en el momento de la invasión de Francia por la Wehrmacht fueron capturados por las tropas alemanas. Entre 1940 y 1945 pasaron por Mauthausen y sus subcampos en total cerca de 7.200 españoles, de los cuales fallecieron en torno a 5.000.



Carta remitida en 1940 por un prisionero polaco a Polonia.

A finales de 1941 llegaron numerosos prisioneros de guerra soviéticos. Era el primer grupo destinado a morir en las cámaras de gas, a principios de 1942. Antes, los prisioneros que ya estaban exhaustos habían sido transferidos al Castillo de Hartheim, donde la cámara de gas y un horno crematorio llevaban funcionando desde 1940.

En 1944 fue internado un numeroso grupo de judíos húngaros y holandeses. La mayor parte de ellos murieron como consecuencia de los trabajos forzados y las nefastas condiciones.

El número estimado de los prisioneros que pasaron por todo el conjunto del campo central y los subcampos es de 235.000; la mayor parte de ellos fueron obligados a hacer trabajos

forzados en la cantera de granito Wiener-graben. Unos 122.000 fueron asesinados.

El correo de los prisioneros al exterior se hacía a través de unos impresos normalizados, que una vez doblados se enviaban tal cual sin sobre. En estos impresos similares para todos los campos de concentración venían las instrucciones de uso, así como unos espacios marcados para la escritura. Por supuesto, antes de salir eran pasado por la censura que dejaba sus marcas.

Este texto se publicó anteriormente en un estudio sobre el correo de los campos de concentración durante la segunda guerra mundial, si quieres leerlo entero puedes descargártelo en pdf.

Konzentrationslager Mauthausen-Gusen Oberdonau

Folgende Anordnungen sind beim Schriftverkehr mit Gefangenen zu beachten:

- 1.) Jeder Schutzhaftgefangene darf im Monat zwei Briefe oder zwei Karten von seinen Angehörigen empfangen und es sie abenden. Die Briefe an die Gefangenen müssen gut lesbar mit Tinte geschrieben sein und dürfen nur 15 Zeilen auf einer Seite enthalten. Gestattet ist nur ein Briefbogen normaler Größe. Briefumschläge müssen ungefüllt sein. In einem Briefe dürfen nur 10 Briefmarken à 12 Pf. beigelegt werden. Alles andere ist verboten und unterliegt der Beschlagnahme. Postkarten haben 12 Zeilen. Lichtbilder dürfen als Postkarten nicht verwendet werden.
- 2.) Geldsendungen sind gestattet doch ist dabei genau Name und Vorname, Geburtsdatum, Matrikelnummer und Stube anzugeben.
- 3.) Zeitungen sind gestattet, dürfen aber nur durch die Poststelle des K.L. Mauthausen bestellt werden.
- 4.) Pakete dürfen nicht geschickt werden, da die Gefangenen im Lager alles kaufen können.
- 5.) Entlassungsgesuche aus der Schutzhaft in die Lagerstellung sind zwecklos.
- 6.) Sprecherebnis und Besuche von Gefangenen im Konzentrationslager sind grundsätzlich nicht gestattet. Alle Post, die diesen Anforderungen nicht entspricht, wird vernichtet.

Der Lagerkommandant

Meine Anschrift:

Name: Helmut Josewicz

geboren am: 29.03.1903 Nr. 8463

Block 2 Stube B.

00 G 1041

Meine neueste Glück! Liebster Frau für deine lieben Taten. Bestimmt nicht ohne Grund hast du die Wohnung gewechselt. Sobald Gucia in Losenitz geblieben ist, kann ich mir den Grund schon vorstellen. Nun hast du bestimmt grössere Belangen - du arme! Lass nur nicht den Kopf hängen - sei happy mein liebes Mädel. Nun mich sei keine - sorg - bin gesund und es geht mir gut. Hast auch Casary besucht? Küsse herzlich meine lieben Kinder und Gucia - Danke dir, dass sie bei dir ist. Ich umarme und kisse dich immer. Poststelle K.L. M/Gusen Dein Helmut.

zensiert

Interior de una carta escrita en 1941, con marcas de censura del campo de concentración.

Documental para conocer más.



La expedición de Shackleton a la Antártida de 1907, un gran éxito y un gran fracaso

24

11-5-2017



Cartas circuladas desde la expedición de Shackleton, fechadas en 1908 y 1909 con sellos y matasellos (uno en tinta verde) propios de la expedición.

La Expedición antártica de Shackleton de 1907-9.

Volvemos de nuevo a tierras polares y más concretamente a la Antártida. Hoy conoceremos un poco de la expedición liderada por Ernst Shackleton entre los años 1907 y 1909. Shackleton (extraordinario personaje que trataremos con más detalle en un próximo capítulo del blog)



Buque Nimrod.

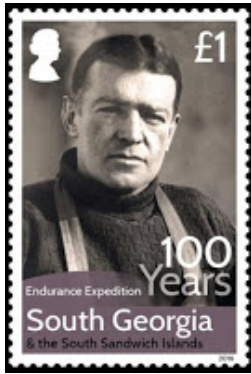
organizó una expedición con la intención de llegar al Polo Sur geográfico. Anteriormente había tomado parte en la expedición de Scott de 1901, si bien tuvo que abandonarla por el cansancio y la enfermedad después de haber alcanzado el mayor avance hasta entonces por el continente antártico.



Shackleton.

El uno de enero de 1908 partió desde Lyttelton (Nueva Zelanda) en el buque Nimrod hacia la Antártida, le acompañaban un equipo de marinos muy experimentados y acostumbrados al sufrimiento y a la falta de comodidades. La primera idea era utilizar la vieja base abandonada de la

expedición de 1901, pero tuvo que cambiar de idea por las pegas que le puso Scott para poder usarla , sin embargo ,cuando llegó a la zona prevista para desembarcar (Tierra del Rey Eduardo VII) las condiciones del hielo no eran las apropiadas lo que dificultaba el desembarco, por lo que tuvo que recuperar su idea inicial de dirigirse a la zona de Mcmurdo a donde llegaron el 29 de enero quedando bloqueados por el hielo a unos 25 kilómetros de la base Discovery (la de la expedición de 1901).



[Shackleton.](#)

El viaje de Shackleton con tres compañeros más (Wild, Marshall y Adams) hacia el Polo Sur comenzó el 19 de octubre de 1908 alcanzado casi el Polo Sur (se quedaron a 180 kilómetros) aunque el grupo logró alcanzar los 88° 23'S , una latitud nunca antes alcanzada por ningún ser humano. La vuelta a la base supuso un viaje de gran sufrimiento , por la escasez de comida que tuvo que ser racionada y la enfermedad de un miembro del grupo.

A pesar del fracaso de alcanzar el Polo Sur se alcanzaron importantes logros como la ascensión al Monte Erebus, el descubrimiento del glaciar Beardmore y la localización del Polo Sur Magnético (lograda por otros miembros de la expedición) que no coincide con el polo sur geográfico.

A su vuelta a Inglaterra fue aclamado como un héroe , nombrado Sir y agasajado con numerosas condecoraciones, si bien todo esto sólo fue un paréntesis en su idea de volver al Polo Sur al frente de una nueva expedición polar, pero de ello hablaremos en un próximo capítulo del blog.



[Nimrod partiendo de Lyttelton.](#)



Sellos preparados para el correo de la expedición. Se emitieron 24000, la mayoría se matasellaron de favor, por lo que son muy escasos y caros los ejemplares nuevos y sobre cartas.

[Video sobre Shackleton.](#)



A 300 metros sobre París.

25

4-5-2017



Gustave Eiffel.

¿Que hacemos con 7300 toneladas de hierro en París? , pues una torre.

Nos desplazamos hasta París, y si algo que representa de un vistazo la ciudad (e incluso Francia) es la torre Eiffel, una construcción metálica de más de 300 metros de altura que es el monumento de pago más visitado del mundo. Rodeada de polémicas cuando se construyó (se la llegó a llamar monstruo de hierro por varios artistas de la época) y con escaso éxito durante sus primeros años hoy es uno de los monumentos más conocidos del mundo.



Construida inicialmente como entrada de la Exposición Universal de París de 1889 que conmemoraba el centenario de la Revolución Francesa para que proyectara una imagen moderna de Francia.

El gobierno francés adjudicó el proyecto de construcción de la torre en 1887 a la empresa de ingeniería de Gustav Eiffel estableciendo el protocolo de construcción. Las obras duraron hasta 1889 (dos años y 65 días) siendo inaugurada el 31 de marzo de 1889, siendo en ese momento (y hasta 1930) la estructura más alta del mundo. La mayoría del trabajo se realizó en los talleres de Eiffel siendo trasladadas las piezas posteriormente para su montaje en la torre, por lo que los trabajos a pie de torre no requirieron muchos trabajadores (nunca pasaron de 250).

A pesar de los esfuerzos , la obra tardó más del doble del tiempo previsto inicialmente y costó un millón y medio más de francos de lo estimado, si bien extrañamente no hubo muertos durante la construcción a pesar del reto que supuso una construcción de este tipo en esa época.



Tarjeta circulada desde la Exposición Universal de 1889, lleva matasellos de la exposición y un fechador del segundo piso de la torre Eiffel

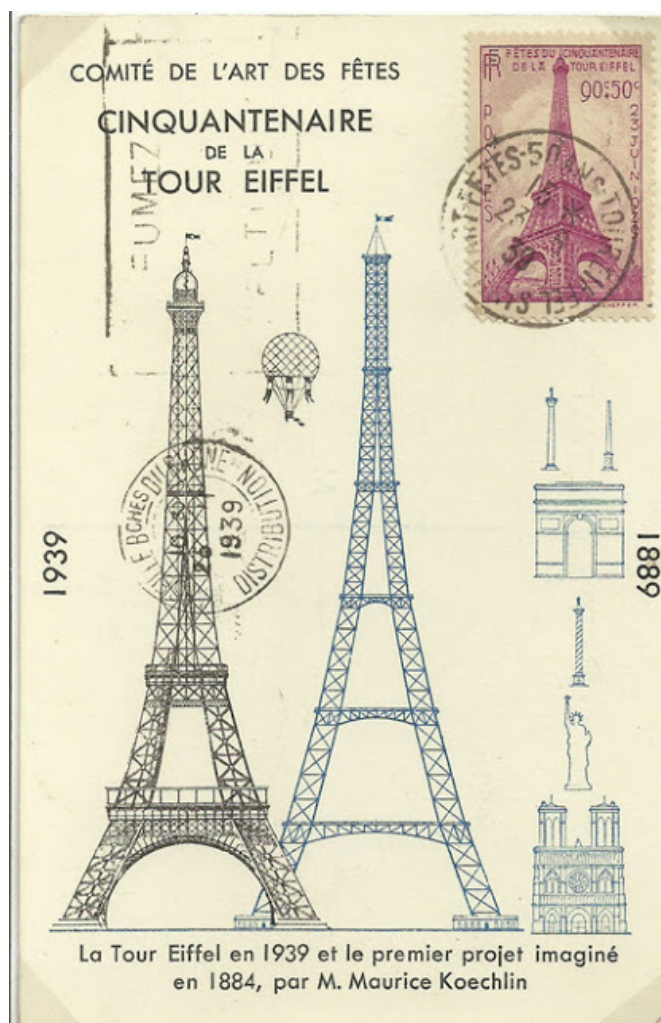


Tarjetas circuladas desde la Exposición Universal de 1900, con diferentes matasellos de la exposición.

El 6 de mayo se inaugura la Exposición Universal y 9 días más tarde ya se puede subir a la torre, aunque a pié (hasta el 26 no funcionan los ascensores), a pesar de ello constituye un éxito de visitantes (unos 2 millones durante la exposición). Una vez finalizada la exposición el interés decae y baja la afluencia de público lo que dificulta la viabilidad del proyecto económico. Durante la celebración de la exposición universal de 1900 aumenta ligeramente el número de visitantes (1 millón) pero muy lejos de lo necesario para asegurar su futuro, por ello se empieza a estudiar la demolición de la torre y la venta del metal (7300 toneladas de hierro). Aprovechando la altura se instalaron antenas de radio cuando este invento comenzó a desarrollarse, primero con instalaciones militares y más tarde de uso civil, en 1935 también se transmitieron las primeras emisiones de televisión de carácter experimental.

Durante la ocupación alemana en la segunda guerra mundial permaneció cerrada al público y utilizada por los militares alemanes como torre de telecomunicaciones, con la retirada de los alemanes llegó la orden de destruir la torre y la ciudad de París, orden que no fue cumplida por el general encargado de ello.

Posteriormente se han ido haciendo mejoras en los accesos, los servicios de restaurantes, etc. que han conseguido que los visitantes crecieran de manera continua hasta llegar a ser hasta 7 millones que la visitan cada año.



Tarjeta con matasellos de 1939 que conmemora los 50 años de la Torre Eiffel.

La estructura de la torre está compuesta por:

- una base de 125 metros de lado donde se asientan los pilares , el local de venta de entradas, los ascensores y las escaleras.



Matasellos especial de la torre Eiffel se obtiene en los buzones de la base de la torre.

- un primer piso de 4200 m2 situado a 57 m de altura con capacidad para 3000 personas, con miradores, un restaurante y una sala de conferencias.



Tarjeta circulada en 1909, lleva un fechador del primer piso de la torre.

- un segundo piso de 1650 m2 situado a 116 m de altura con capacidad de para 1600 personas, con miradores y un restaurante.



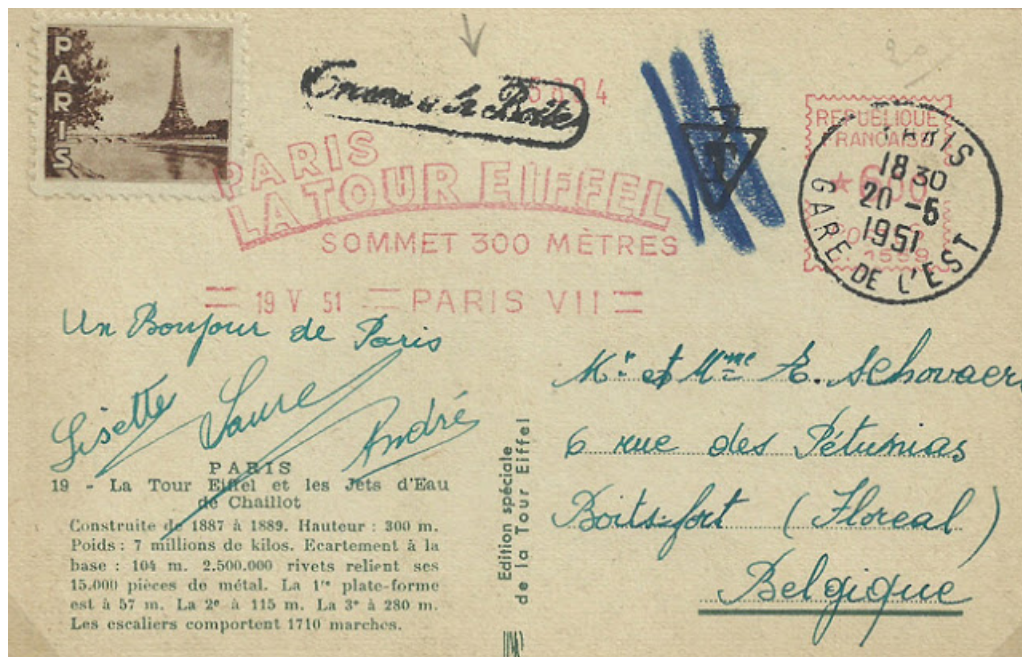
Tarjeta circulada en 1907 con fechador del segundo piso de la torre.

- un tercer piso de 350 m2 situado a 275 metros del suelo con capacidad para 400 personas, donde se encuentra un bar y unas instalaciones que se usaron para instalaciones meteorológicas y de radio y que alberga un pequeño museo que contiene maniqués de personajes como Eiffel o Edison.



Tarjeta circulada en 1914 con el fechador del tercer piso.

- encima del último piso se encuentra las antenas de radiodifusión que alcanzan hasta los 324 metros de altura.



Franqueo mecánico de 1951 utilizado para el franqueo del correo circulado desde la torre.

Imágenes de la construcción de la torre.



Agosto de 1936 en Berlín.

26

20-5-2017



Entero postal de los Juegos Olímpicos de Berlín, matasellos de la Villa Olímpica.

Los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936.

Nos vamos esta vez a agosto de 1936 en Berlín, mientras en España se iniciaba una guerra que duraría varios años (con una importante contribución alemana), en la ciudad alemana se celebraban los Juegos olímpicos. La ciudad fue el centro mundial durante los juegos y el régimen nazi quiso utilizar los juegos como herramienta de propaganda.



Matasellos utilizado en Berlín para publicitar los juegos.

Alemania quiso utilizar los juegos para proyectar la imagen de un país moderno, organizado, pacífico y tolerante ocultando el lado antisemita , expansionista y militarista.

El comité Olímpico eligió a Berlín en 1931 como sede los Juegos Olímpicos de 1936 sobre todo para sacar a Alemania del aislamiento después de su derrota en la Primera Guerra Mundial. La llegada de Hitler al poder en 1933 trastocó la idea prevista, el régimen Nazi quería controlar todos los aspectos de la sociedad, también el deporte. Con el deporte demostrarían la superioridad de la raza aria, por ello se expulsaron a todos los deportistas alemanes no arios aunque contaran con buenas marcas. Hitler encargó la labor propagandística a Goebbels y la escenografía a Sperr (el arquitecto del régimen Nazi).



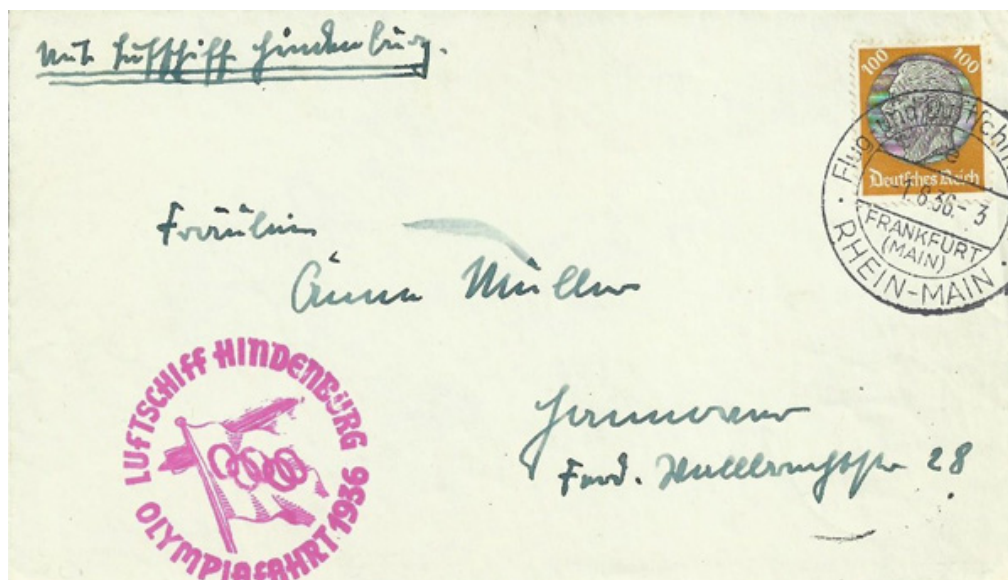
Matasellos utilizado durante los juegos en el centro de natación.

Dadas las peculiaridades del régimen nazi se iniciaron movimientos de boicot a los juegos, para ellos se organizaron unas olimpiadas paralelas que se celebrarían en Barcelona en el mes de julio (competición que se tuvo que cancelar por el inicio de la guerra civil española el día anterior).



Carta con el matasellos utilizado en el estadio olímpico.

Los juegos fueron inaugurados por Hitler el 1 de agosto, ante el que desfilaron las 49 delegaciones mientras que el dirigible Hindenburg sobrevolaba el estadio. También fue la primera vez en que el fuego olímpico llegó desde Grecia por portadores de la antorcha que se fueron relevando. La delegación alemana fue la más numerosa y también la que más medallas obtuvo. Para Alemania fue un éxito deportivo, de organización y de mejora de su imagen ante el mundo.



Carta volada en el Zeppelin Hindenburg durante los juegos.



Entero postal . Competiciones de vela en Kiel durante los juegos.



La oficina postal de Santa Claus en el Círculo Polar

27

25-5-2017



Carta remitida desde la oficina postal de Santa Claus, matasellos especial.

La oficina de correos de Santa Claus.

De entre las oficinas de correos más curiosas que se encuentran repartidas por el mundo voy a comentar alguna cosilla sobre la oficina postal de Santa Claus, en concreto la que está en Finlandia, ya que existen otras por otros países de la zona ártica. Hace años tuve la ocasión de viajar por Finlandia y al llegar a la ciudad de Rovaniemi en Laponia, allí, en las cercanías de la ciudad se encuentra la Casa de Santa Claus (o Papá Noel). La casa es en realidad un parque temático preparado para los turistas que llegan a millares de todo el mundo tanto en verano como en el crudo invierno polar. Dentro de esta pequeña ciudad se encuentra la línea del círculo polar ártico, línea imaginaria



Línea del Círculo Polar.



Buzones en la oficina de Santa Claus.

situada en los $66^{\circ} 33' 46''$ N, aquí los turistas se hacen la típica foto poniendo un pie en cada lado de la línea, un pie en el ártico y un pie fuera.

También encontramos numerosas tiendas de recuerdos, regalos, joyería, hostelería, etc. y la casa de Santa Claus, donde nos podemos hacer una foto con él (previo pago, por supuesto). Pero centrándonos en la filatelia que es lo que nos interesa, también existe una oficina de correos de

Santa Claus (oficina de verdad , del correo finlandés) donde se pueden adquirir sellos, tarjetas, etc. relacionados con Santa Claus y circular tarjetas y cartas desde allí, cartas a las que se les aplicará un matasellos especial de Santa Claus. En la oficina existen dos buzones, uno amarillo en el que las cartas que se depositan en él salen hacia su destino cada día y un buzón rojo en el que las cartas recogidas son guardadas hasta la siguiente Navidad y enviadas en esas fechas, ya que a determinadas personas les hace mucha ilusión recibir una carta dese el pueblo de Santa Claus en esas fechas.



Como un turista más deposité varias cartas para mí que llegaron perfectamente mataselladas con el matasellos que había entonces en uso. Para aumentar la colección he buscado y encontrado algunas cartas con otros matasellos utilizados en otras épocas en esta peculiar ciudad que pongo para ilustrar este post, en próximos post trataremos de otras oficinas postales curiosas.



Tarjeta con matasellos del círculo polar,1961.



Carta circulada en 1977 con el matasellos del círculo polar.



Dos cartas con dos matasellos diferentes utilizados en 2003.



Correo especial de Santa Claus, enviado en 2003, matasellos de rodillo especial de la oficina postal de Santa Claus.



6 de febrero de 1988, se abre la oficina postal española más alejada de la Península.

28

2-6-2017



Base Antártica Juan Carlos I.

La apertura de la base Juan Carlos I.

Nos desplazamos hacia la Antártida, allí se encuentra a oficina postal española más alejada de la Península, más concretamente en la base Juan Carlos I. Dicha base está dotada con un matasellos de agencia postal que se utiliza para cancelar las cartas remitidas por los expedicionarios y las remitidas por los coleccionistas. La oficina postal está en funcionamiento desde la inauguración de la base en 1988 siempre que la base está ocupada, esto es, durante el verano antártico.



Base Juan Carlos I y su localización en la Península Antártica.

La presencia española en la Antártida se había limitado hasta entonces a algunas campañas pesqueras que no habían despertado el interés de las autoridades, limitándose a suscribir el tratado antártico y poco más. El interés de España por la Antártida surgió como consecuencia del interés de España en pertenecer al consejo antártico, organismo encargado de limitar las reivindicaciones territoriales de las diversas potencias presentes en la Antártida desde hacía ya muchos años y de controlar sus actividades en el continente. Para pertenecer al consejo Antártico, cada país debía demostrar un interés científico en la Antártida y se estimaba que en breve plazo se cerraría el acceso al consejo a todos aquellos países que no hubiera realizado este tipo de actividades científicas. Había que darse prisa, y para ello se creó una comisión interministerial (Consejo superior de investigaciones científicas, Ministerio de Asuntos exteriores, institutos de meteorología y oceanografía y la Armada).



Carta circulada desde el buque polaco MS Garnuszewski, matasellos del Consejo Superior de Investigaciones científicas.



Carta muy similar a la anterior, pero con otra marca diferente de la base.

Esta comisión preparó un programa científico suficiente para acceder al consejo antártico que debió buscar la financiación necesaria no sin la dificultad de convencer a políticos , para los que la Antártida era algo lejano y donde no se nos había perdido nada.



Carta certificada desde el buque polaco Garnuszewski, marca polaca y española.



Carta con matasellos Paquebot del buque polaco RV Profesor Siedlecki.



Carta certificada desde Gdynia (Polonia) con origen en el buque Polaco Garnuszewski con varias marcas de la Base Juan Carlos I.



Carta circulada desde Polonia con origen en el buque Garnuszewski .



Carta circulada desde Gdynia (Polonia) con marcas de las bases polaca y española.

Una vez conseguida la aprobación del proyecto , la primera fase fue el establecimiento de una base científica que funcionara durante el verano antártico. Para la construcción de la base se compraron en Finlandia unos contenedores especiales (para clima polar) que ensamblados podían servir de alojamiento para los expedicionarios. Asimismo se eligió el lugar donde se colocaría la base , una bahía en la península de Livingstone.



Para el traslado de los contenedores a la Antártida se contó con la colaboración del organismo antártico de Polonia que disponía de un buque polar y vehículos oruga capaces de trasladar a tierra los módulos. El buque polaco cargó los contenedores en Helsinki , posteriormente se dirigió a Vigo para cargar el resto del material necesario para la estancia en la Antártida. Mientras el buque se dirigía hacia la Antártida se continuaban haciendo gestiones, como por ejemplo, buscar un nombre para la base (se eligió Juan Carlos I, por el apoyo del rey a la iniciativa antártica) y la solicitud de una estafeta de correos dotada con su propio matasellos fechador.



La instalación de la base comenzó el 8 de enero y la bandera se izó el día 11, la oficina postal comenzó a funcionar el 6 de febrero, fecha que aparece en las primeras cartas enviadas.



Carta circulada el 6-2-1988 primer día de apertura de la base, dirigida a Estados Unidos, firmada por el Jefe de la Base.



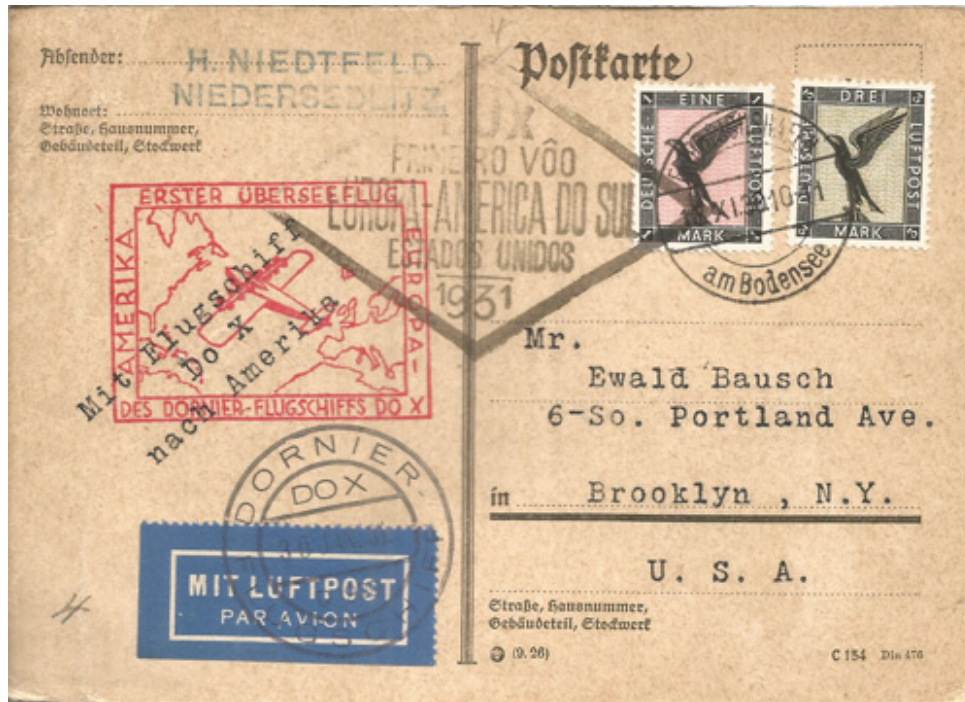
Carta circulada el 6-3-1988 a España, marca de la expedición Antártica Española.



Dornier Do X el mayor avión del mundo

29

8-6-2017



Tarjeta volada en el primer vuelo Europa - Sudamérica - Estados Unidos iniciado en 1930.

El Dornier DO X

Hoy nos vamos hasta 1930 para conocer un poco más de uno de los avances técnicos más importantes de la época, hablamos del Dornier Do X, el mayor y más potente avión del mundo. Este avión fue fabricado por la empresa alemana Dornier en 1929 en su planta de Altenrhein (Suiza) para evitar las restricciones impuestas a Alemania por el tratado de Versalles.



Carta de Victoria a Rio de Janeiro volada en el Dornier Dox 19-6-1931.

Los trabajos comenzaron en 1925 y se invirtieron 240000 horas de trabajo antes de que pudiera ser finalizado. Realizado totalmente de duraluminio , con alas de acero reforzadas y cubiertas de tela de lino cubierta de pintura de aluminio. Inicialmente estaba equipado por 6 motores dobles Siemens de 500 cv. refrigerados por aire montados sobre las alas, aunque posteriormente fueron sustituidos por motores Curtiss de 1050 cv capaces de proporcionar la



[Dornier Do X en vuelo.](#)

potencia necesaria para realizar vuelos transatlánticos. Estaba previsto que el avión transportara hasta 100 pasajeros en vuelos transoceánicos con niveles de confort equivalentes a los de los buques transatlánticos. Contaba con dormitorios, sala de fumadores, salón, cuarto de baño y cocina. La tripulación se componía de dos pilotos, navegante, operador de radio e ingeniero de vuelo. El avión realizó su primer vuelo el 12 de julio de 1929 despegando de Friedrichshafen. El 31 de octubre realizó un vuelo de prueba con 180

pasajeros y 9 tripulantes, estableciendo un record de personas a bordo de un avión que duró 20 años.

Para demostrar sus capacidades el Dornier Do X partió de Friedrichshafen el 2-11-1930 en vuelo transatlántico rumbo a los Estados Unidos. El vuelo estuvo plagado de incidentes y retrasos, en Lisboa un incendio dañó un ala necesitando un mes para las reparaciones, al despegar de Las Palmas sufrió daños que ocasionaron un retraso de tres meses. Tras una fuerte reducción de peso el avión pudo llegar a Natal en Brasil con escalas en la Guinea Portuguesa, Cabo Verde y Fernando de Noronha. Siguió viaje hasta Rio de Janeiro y luego hasta Estados Unidos donde pasó nueve meses recibiendo miles de visitantes para admirar la obra de ingeniería.

El viaje de retorno comenzó el 19 de mayo de 1932 desde Nueva York a Berlín donde llegó el 24 de mayo, con escalas en Harbour Grace, Horta, Vigo y Calshot.

El avión fue entregado a Lufthansa para su explotación comercial pero tras realizar una serie de pequeños vuelos y con nuevos incidentes fue trasladado al museo de la aviación alemana de Berlín en 1934. donde permaneció hasta ser destruido por un bombardeo de la RAF en 1943.

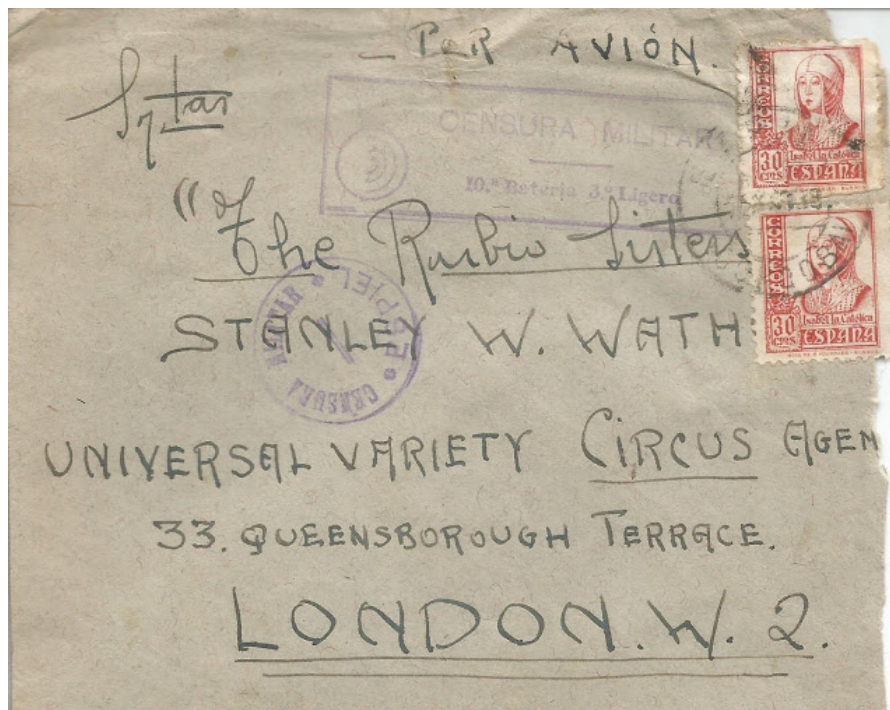
Además de este avión fueron construidos dos similares que fueron vendidos a Italia , aunque estos estuvieron equipados con motores italianos FIAT. Aunque no llegó a ser un éxito comercial, este avión supuso la posibilidad de realizar viajes transoceánicos de forma más rápida que los Zeppelines y buques transatlánticos.



The Rubio Sisters

30

30-6-2017



Carta remitida a las Hermanas Rubio desde Espiel (Córdoba) a Londres a través de su agente.

Lleva marcas de censura militar de Espiel y de la Décima Batería 3º Ligero.

Las Hermanas Rubio

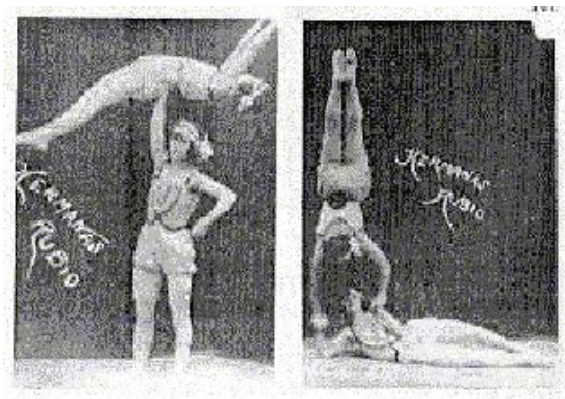
Hoy nos toca ir al circo a ver un espectáculo de equilibrismo realizado por dos hermanas , Emilia e Isabel más conocidas como las Hermanas Rubio o The Rubio Sisters en sus actuaciones en el extranjero.

Teatro Balear. — Continúa la temporada de circo ecuestre. Desde nuestra crónica anterior han debutado: Gran Solmes, contorsionista excéntrico; Los Alfonsos, ejercicios a caballo; Hermanas Rubio, equilibristas; Familias Parker, troupe con celebrados trabajos.

El motivo de investigar quienes eran estas mujeres surgió de encontrar varias cartas remitidas a ellas de la época de la guerra civil. No he podido

Actuación de las Hermanas Rubio en 1921.

encontrar mucha información sobre ellas pero he



Las Hermanas Rubio en Estados Unidos.

podido saber que eran naturales de Ayora (Valencia) y se dedicaban al equilibrismo (también las llamaban pulsadoras) y que tras pasar por varios circos españoles , actuaron en el circo Ringling de Estados Unidos entre 1929 y 1936. Posteriormente se desplazaron a Inglaterra para actuar en el Blackpool Tower Circus y más tarde en otros circos europeos. Casadas con hombres de circo tuvieron familias que se dedicaron al mayor espectáculo del mundo.



1938, Cartas remitidas desde Ayora a Londres.

Joaquín Peinado, del cubismo al turismo.

31

3-7-2017



Carta de Valencia a París , 2-7-1937, dirigida al pintor Joaquín Peinado. Con marcas de censura.

Peinado, malagueño y cubista, como Picasso.

De nuevo a vueltas con una cartas de la época de la guerra Civil me encuentro con una carta dirigida desde el Saler (Valencia) a Joaquín Peinado en la oficina nacional de turismo español en París.

¿Quien fue este hombre encargado de la oficina de turismo de España en París? , Joaquín Peinado fue un pintor cubista andaluz, más concretamente de Ronda donde nació en 1898. Se dedicó a la pintura tras pasar por las escuela superior de Bellas Artes de San Fernando. En 1923 de trasladó a París donde coincidió con una notable colonia española entre ellos



Peinado y Picasso.

Picasso Y Buñuel con los que entabló una buena amistad. Estudió en diversas academias para acabar especializándose en pintura cubista. Durante la guerra civil se estableció en París como encargado del turismo español, tras la guerra y durante la segunda guerra mundial permaneció allí.

Participó en diversas exposiciones internacionales, entre ellas la organizada por la Unesco tras la segunda guerra mundial y en varias por América. En 1969 regresó a España, falleciendo en París en 1975.

En Ronda, su ciudad natal se encuentra el Museo Joaquín Peinado que recoge muchas de sus obras así como de Picasso.

La tragedia del Hindenburg

32

24-7-2017



Alemania 1938, tarjeta entero postal en recuerdo del accidente del Hindenburg.

El fin de la era dorada del Zeppelin.

Tras unos días de vacaciones retomamos el blog, esta vez nos trasladamos al 6 de mayo de 1937. Este día ocurrió una tragedia aérea que si bien no fue una de las mayores de la historia contribuyó a la desaparición de uno de los medios de transporte más rápidos, cómodos y lujosos del momento, el Zeppelin.



Alemania había ido desarrollando en los primeros años del siglo XX diferentes modelos de dirigibles, mejorando en cada nuevo diseño. El culmen de la tecnología fue el LZ-127 Graf Zeppelin, un dirigible capaz de realizar vuelos transatlánticos en tiempo record y que realizó vuelos comerciales por todo el mundo, como por ejemplo una vuelta al

mundo en 1929 o el vuelo a Sudamérica de 1930 acumulando una distancia de un millón de millas.

Con las experiencia adquirida en el Graf Zeppelin se proyectó construir un nuevo modelo, aún más grande y rápido. Se bautizó como LZ-129 Hindenburg (en honor al Canciller de Alemania) con una longitud de 245 m de largo y 41 m de diámetro y capacidad de 200000 m³ de gas. Sus cuatro motores de 1200 CV le permitían alcanzar una velocidad de 135 km/h. En principio estaba pensado que el gas elevador fuese el helio, pero por problemas de suministro tuvo que emplearse el hidrógeno (muy

inflamable) aunque se establecieron todas las medidas de seguridad necesarias para evitar problemas con la electricidad estática y que ésta provocara chispas que inflamaran el hidrógeno.

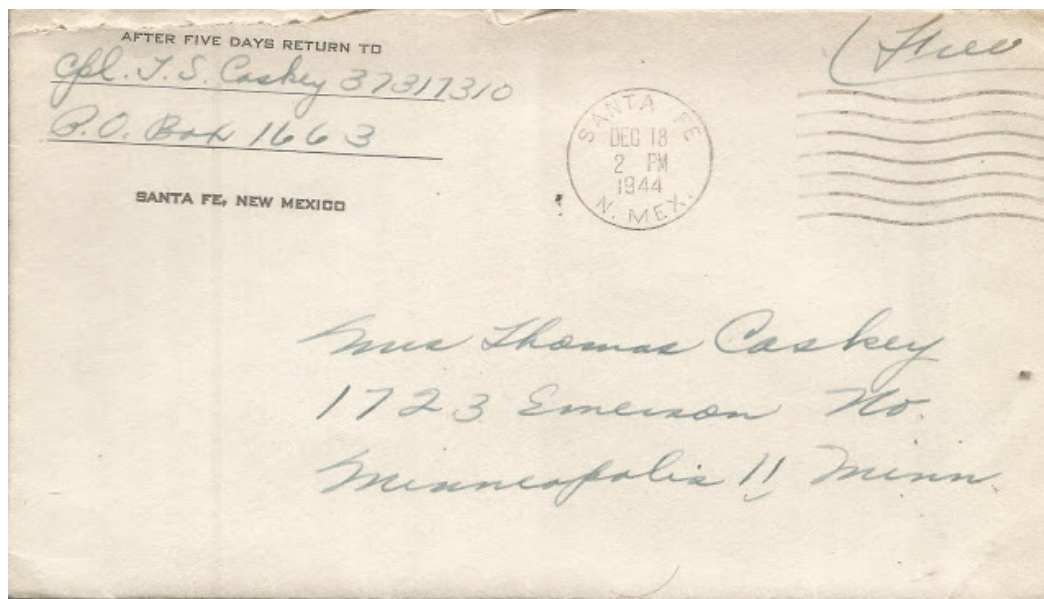
Tenía una capacidad de 50 pasajeros (aumentados a 72 en 1937) y una tripulación de 61 personas. En 1936 su primer año de funcionamiento cruzó 17 veces el Atlántico con viajes a Estados Unidos y Brasil. Esta imagen de modernidad fue utilizada por el régimen Nazi como medio propagandístico de los logros del gobierno de Hitler. El momento culmen de sus labores de propaganda fue el vuelo durante la inauguración de los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936.

El 6 de mayo de 1937 tras haber cruzado una vez más el Atlántico el Hindenburg se prepara para amarrar en el aeródromo de Lakehurst (cerca de New York) tras esperar a que pasara una tormenta. Mientras se procedía al amarre de vieron destellos eléctricos (restos de la reciente tormenta) que prendieron fuego a la parte superior de la popa , fuego que se extendió de manera inmediata por toda la estructura haciendo que cayera sobre los marineros que ayudaban en las maniobras. De los 97 pasajeros murieron 36 , no muchos para lo que fue el pavoroso incendio que sufrió el aparato, si bien el hecho de que el accidente fuera cubierto en directo por numerosos periodistas y grabado en película cinematográfica influyeron en la mala imagen y la peligrosidad del Zeppelin. Alemania paralizó el desarrollo de más dirigibles y desmanteló los que tenía en uso, el Graf Zeppelin y el LZ-130 recién construido y gemelo del siniestrado.



Carta circulada el 23-3-1936 desde el dirigible Hindenburg, matasellos de la oficina postal de a bordo.

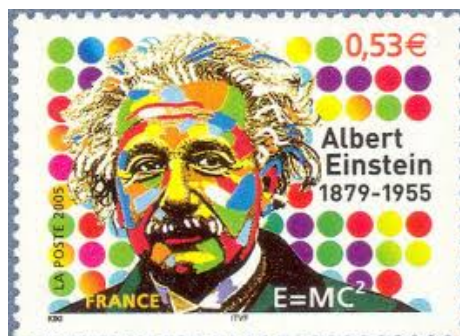
28-7-2017



Carta remitida por el militar del Tom Caskey de la sección de ingenieros a su mujer, remitida con franquicia militar el 18-12-1944. Dado que el proyecto era altamente secreto los intercambios de correo se hacían a través del apartado de correos 1663 de Santa Fe en New Mexico, tal como se puede ver en esta carta.

El Proyecto Manhattan

Recientemente en un capítulo de la serie Einstein emitida en el canal de National Geographic, Albert Einstein remitía una carta al presidente Roosevelt, en nombre varios científicos, solicitando apoyar la investigación sobre la energía nuclear y su aplicación para la guerra alertando de los progresos que Alemania estaba obteniendo en este campo. Esta acción, de la que Einstein se mostraría arrepentido posteriormente, alerta al gobierno de Estados Unidos encabezado por el presidente del peligro de que los ejércitos del eje, imparables hasta entonces contarán con un arma de esa capacidad destructiva.

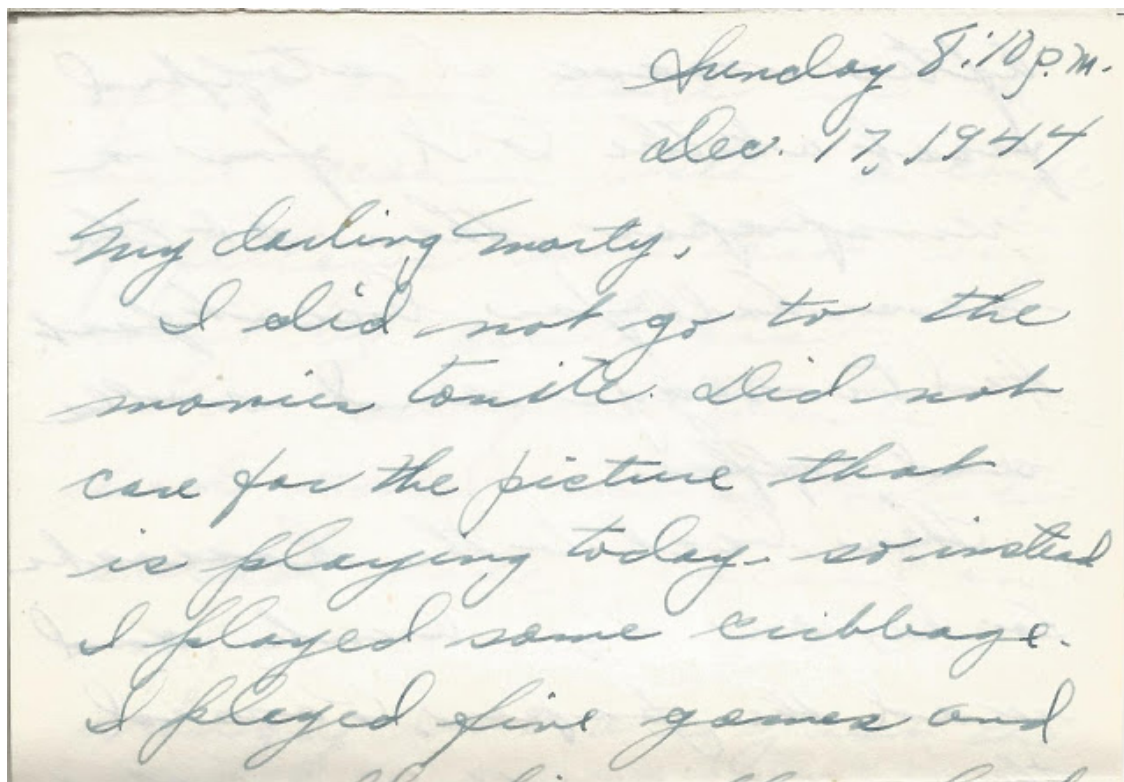


Por este motivo el presidente Roosevelt creó el Proyecto Manhattan, proyecto secreto en el que se involucraron miles de personas y con el objetivo de desarrollar el arma atómica para los Estados Unidos. Entre los miles de personas involucradas hubo científicos, militares, ingenieros, técnicos, etc., asimismo de contó con la colaboración de empresas industriales. . En octubre de 1942 se nombró al científico Julius Oppenheimer, un profesor de física de la Universidad de Berkeley, para dirigir a un grupo de científicos que se dedicarían a tiempo completo a la fabricación de la bomba atómica.

Instalaron los laboratorios en el desierto de Los Álamos, en el estado de Nuevo México un lugar discreto y alejado de ciudades. El gobierno adquirió los ranchos de la zona e instaló con el mayor secreto los laboratorios de investigación. El correo estaba controlado por el ejército y la dirección asignada era un apartado de correos en Santa Fe.

Se establecieron dos líneas de investigación centradas en producir bombas de uranio y plutonio. No sin dificultades de todo tipo los proyectos avanzaron hasta conseguir bombas viables tras superar los problemas de producción de los materiales fisionables así como de diseño del sistema detonador de la bomba. El 16 de julio de 1945 en el desierto de Los Alamos se explotó la primera bomba llamada Trinity, compuesta de Plutonio y de 20 kilotones.

El mes siguiente cayeron sobre las ciudades japonesas de Hiroshima la bomba de Uranio-235 llamada Little Boy y Nagasaki, bomba de Plutonio-239 llamada Fat-Man, las primeras bombas atómicas lanzadas contra la población civil causando la primera entre 70 y 80000 víctimas y la segunda unas 40000 en un primer momento pues las cifras se incrementaron posteriormente como consecuencia de las enfermedades producidas por la radiación.



Contenido de la carta anterior, en el encabezado de san detalles de la fecha y la hora, pero no de la localización ya que estaba prohibido indicarlo por ser un proyecto secreto.



Enola Gay, B-29 que arrojó la bomba sobre Hiroshima.



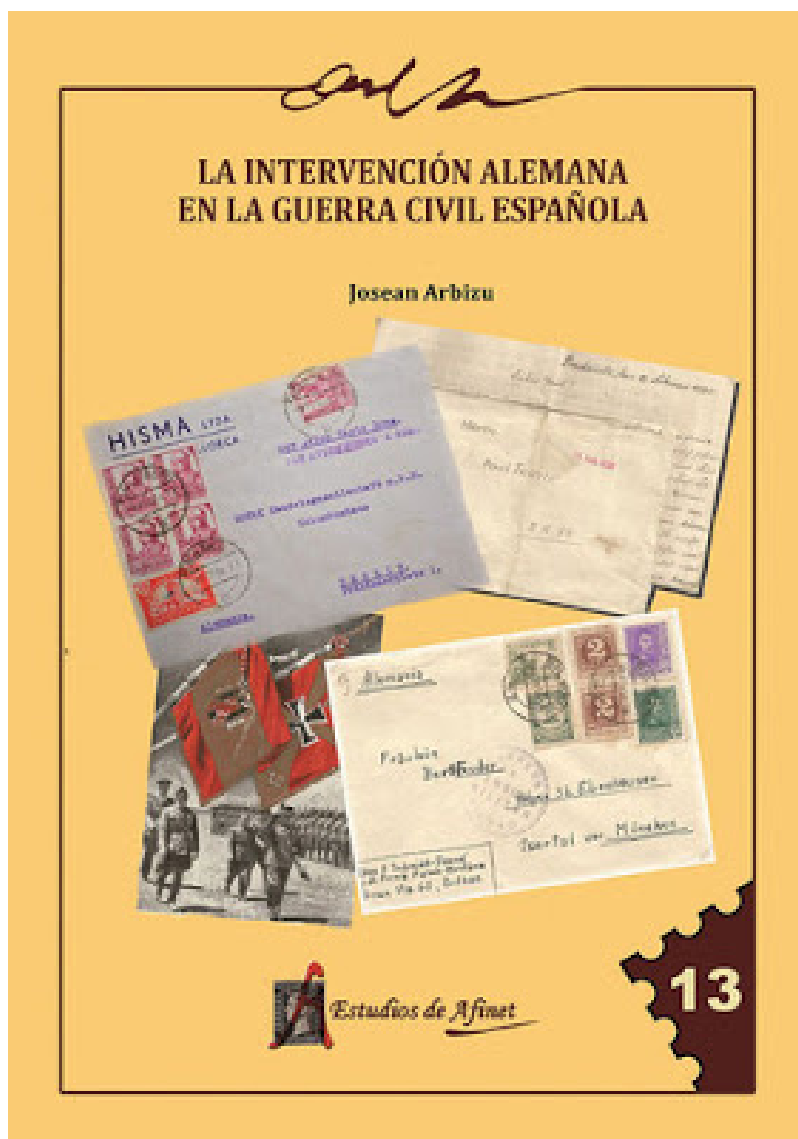
El hongo nuclear arrasó las ciudades japonesas sembrando muerte y destrucción.



El presidente Truman anuncia la rendición de Japón.

[Documental sobre el Proyecto Manhattan.](#)





LA INTERVENCION ALEMANA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Después de unos días de vacaciones retomamos el blog sobre historia y filatelia y que mejor que comentar un libro de próxima aparición sobre la intervención alemana en la guerra civil española. Un estudio que he preparado yo mismo y que ha sido editado por Afinet (Agora de Filatelia en Internet, www.afinet.org).

En sus casi 150 páginas recoge a través de documentos postales la influencia de Alemania en el devenir de la guerra civil española. Comenzando por las actuaciones del comité de No Intervención y las patrullas de control naval que tuvieron nulo impacto en el desarrollo de la guerra y el suministro de armas a los contendientes pasamos a la intervención militar propiamente dicha. Conocemos el origen de la Legión Condor, su llegada a España y su despliegue y actuaciones bélicas. Estudiamos también el correo de los miembros de la Legión Condor tanto el remitido a sus integrantes como el remitido por ellos mismos.

Una vez vista la intervención militar que es el capítulo más conocido y estudiado revisamos la influencia de Alemania en diversos aspectos. Influencia política, a través de la Falange y otras organizaciones (femeninas, juveniles, benéficas, etc.), en la prensa, radio y el cine. Por último, repasamos la intervención en la economía española, desde los inicios con la creación de la Hisma para facilitar las compras de material bélico en Alemania por parte del bando rebelde, hasta su evolución en un holding de empresas llamado Sofindus que englobaba varias empresas de diferentes sectores principalmente relacionados con las materias primas y sobre todo con la minería del wolframio. Para facilitar los intercambios económicos se crearon cuentas de compensación y empresas de contrapartida como la Rowak en Alemania. Asimismo y enfocado en el aspecto de la minería estudiamos el proyecto MONTAÑA y los geólogos alemanes implicados en el mismo. La influencia Alemana en la economía española alcanzó su punto álgido al final de la guerra civil y se fue diluyendo a medida que se acercaba la derrota alemana en la segunda guerra mundial.



Cartas circulares con los matasellos utilizados en Hamburgo (31-3) y Berlín (34-4) en homenaje a la Legión Condor.



40.4.38. Al darse a conocer el resultado de la batalla de Berlín, el 30 de abril de 1945, se produjeron cartas de Berlín.



40.4.38. Al darse a conocer el resultado de la batalla de Berlín, el 30 de abril de 1945, se produjeron cartas de Berlín.

3.1.5. LA CAMPAÑA DE CATALUÑA



Tras la victoria en la batalla del Ebro se inició la ofensiva sobre Cataluña con el objetivo de acabar con una de las dos partes en que había quedado dividida la república. El objetivo de la Legión Condor era apoyar a los cuerpos de ejército de Navarra y Aragón. Para ello realizaron acciones de bombardeo y ataque sobre aeródromos republicanos y otros objetivos como por ejemplo los puertos de Tarragona y Barcelona donde fueron hundidos varios barcos.

Tras la toma de Tarragona el avance continuó hasta Barcelona que fue tomada el día 26 de enero de 1939. Una vez tomada la capital, la acción se enfocó por acabar con los restos de la aviación republicana que estaba en aeródromos de Girona.

Perfil de la Legión Condor en Barcelona tras la toma de la ciudad.

3.1.6. EL FINAL DE LA GUERRA



Finalizada la campaña de Cataluña, los efectivos de la Legión Condor se retiraron al centro de la península en vistas a participar en la ofensiva final realizando algunas operaciones de bombardeo en la retaguardia enemiga hasta el final de la guerra el uno de abril de 1939.

Finalizada la guerra los miembros de la Legión participaron en diversas desfilas de la victoria entre ellas el celebrado en Madrid el 29 de mayo presidido por Franco y en el que participaron más de 10.000 soldados, entre ellos diversas unidades terrestres de soldados alemanes. Posteriormente partieron



Desfile a las tropas de la Legión Condor en Girona.

Las reclamaciones económicas alemanas.

En 1939 se creó la *Hilfsauschuss für die Spanier Deutschen in der Ausländerorganisation der NSDAP*, organización del partido Nazi para gestionar las reclamaciones de los alemanes residentes en España. Reclamaciones económicas relacionadas con la incautación de bienes por parte de partidos y sindicatos durante la República.



Carta circular de Berlín a Berlín, Hamburgo y Girona, Alemania. Archivo de material de guerra. Museo de guerra militar de Berlín (2014).



3.1.6. Certificado de Berlín a Berlín, Hamburgo y Girona, Alemania. Archivo de material de guerra. Museo de guerra militar de Berlín (2014).

Adjunto el índice del libro:

INTRODUCCIÓN

1. LA NO INTERVENCIÓN

1.1. COMITÉ DE NO INTERVENCIÓN

1.2. PATRULLA DE CONTROL NAVAL

1.2.1. FLOTILLAS DESPLEGADAS EN LAS LABORES DE CONTROL

2. LA INTERVENCIÓN MILITAR

2.1. LA LEGIÓN CÓNDOR

2.1.1. INICIO DE LA INTERVENCIÓN

2.1.2. CONSTITUCIÓN DE LA LEGIÓN CÓNDOR

2.1.3. PRIMERAS ACCIONES MILITARES

2.1.4. LA CAMPAÑA DEL NORTE

2.1.5. LA BATALLA DE BRUNETE

2.1.6. LA BATALLA DE TERUEL

2.1.7. LA CAMPAÑA DE LEVANTE

2.1.8. LA BATALLA DEL EBRO

2.1.9. LA CAMPAÑA DE CATALUÑA

2.1.10. EL FINAL DE LA GUERRA

2.1.11. PARTICIPACIÓN EN LA INDUSTRIA ALEMANA

2.2. EL CORREO DE LA LEGIÓN CÓNDOR

2.2.1. CORREO CON DESTINO A ALEMANA

2.2.2. CORREO CON DESTINO A ESPAÑA

2.2.3. CORREO DE LA LEGIÓN CÓNDOR CON ORIGEN Y DESTINO EN ESPAÑA

2.2.4. CORREO DE LA LEGIÓN CÓNDOR A TRAVÉS DEL SISTEMA POSTAL ESPAÑOL

3. LA INTERVENCIÓN POLÍTICA

3.1. ANTECEDENTES. RELACIONES DE LA FALANGE CON EL NAZISMO

3.2. ORGANIZACIONES

3.2.1. LAS ORGANIZACIONES JUVENILES

3.2.2. LA SECCIÓN FEMENINA

3.2.3. AUXILIO SOCIAL

3.3. LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y PROPAGANDA

3.3.1. LA PRENSA

3.3.2. EL CINE

3.3.3. LA RADIO

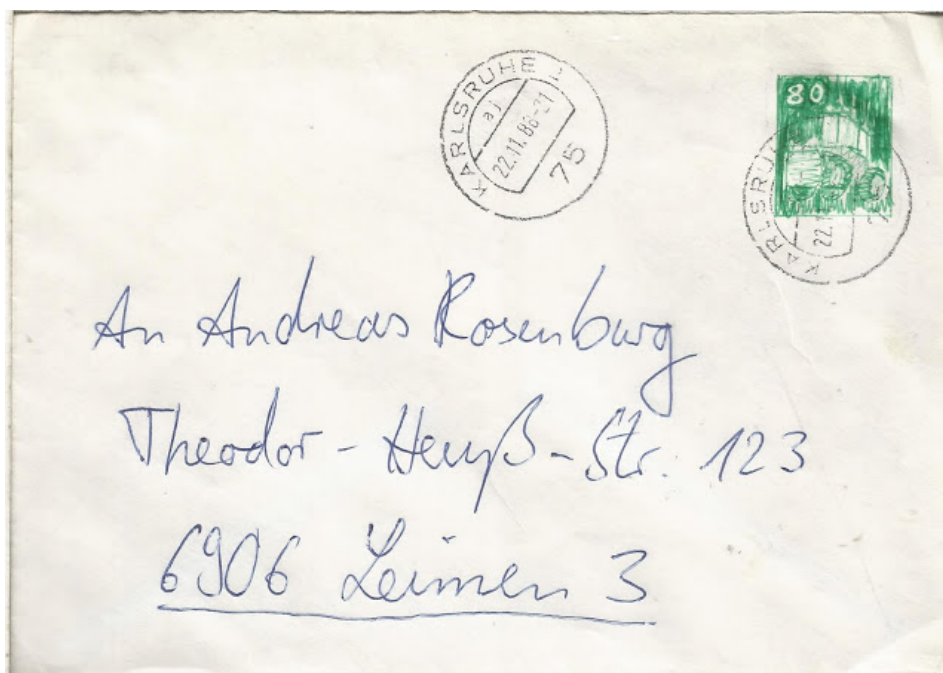
4. LA INTERVENCIÓN ECONÓMICA

4.1.1. CORRESPONDENCIA DE LA HISMA

4.1.2. CORRESPONDENCIA DEL PROYECTO MONTAÑA

4.1.3. CORRESPONDENCIA DEL GEÓLOGO SCHMIDT-THOMÉ

27-9-2017



Lo que hay que hacer para ahorrarse un dinerillo.

Quiero presentar una carta sin valor económico pero muy curiosa, el remitente o no tenía un sello a mano o no quería comprarlo y no se le ocurrió mejor solución que dibujarlo en el sobre. El dibujo no está muy logrado, es más bien chapucero pero funcionó, ya que el sobre fue matasellado el 22-11-1988 en Karlsruhe. El sello dibujado se corresponde con uno emitido por Alemania para la serie básica de Industria y Técnica con valor de 80 pf. (unos 40 cts. de euro).

No sé si merecía la pena el esfuerzo para tan magro premio.



NS Savannah, primer y último buque civil propulsado por energía nuclear.

36

2-10-2017



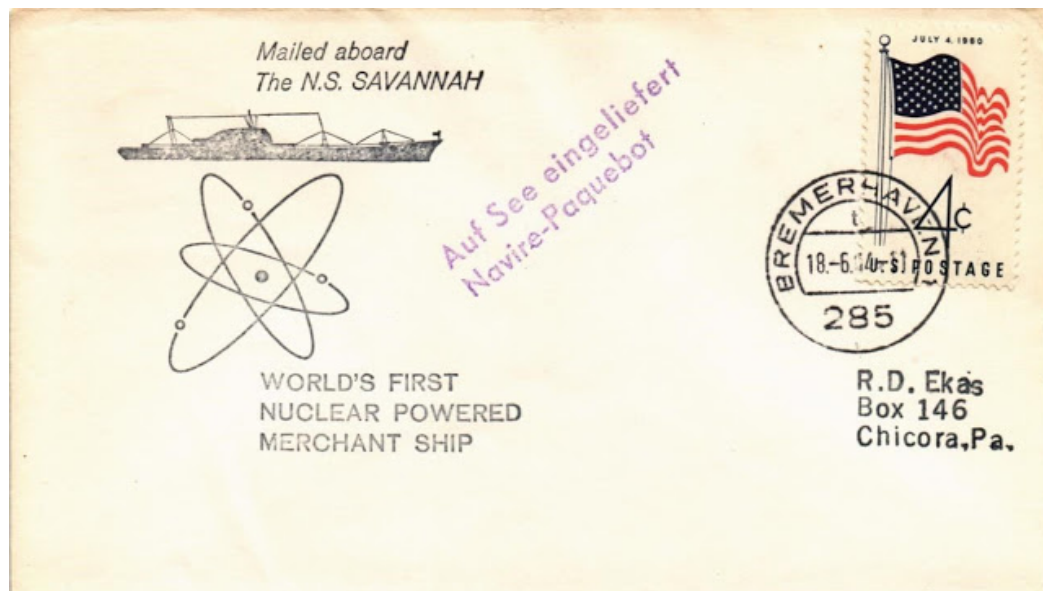
[Botadura del NS Savannah 21-7-1959.](#)

EI NS SAVANNAH

Una vez finalizada la segunda guerra mundial y visto el potencial destructivo de la bomba atómica, se comenzó a trabajar en proyectos para la utilización pacífica de la energía atómica. Uno de esos proyectos, aunque no muy conocido fue el desarrollo de buques impulsados por energía atómica.



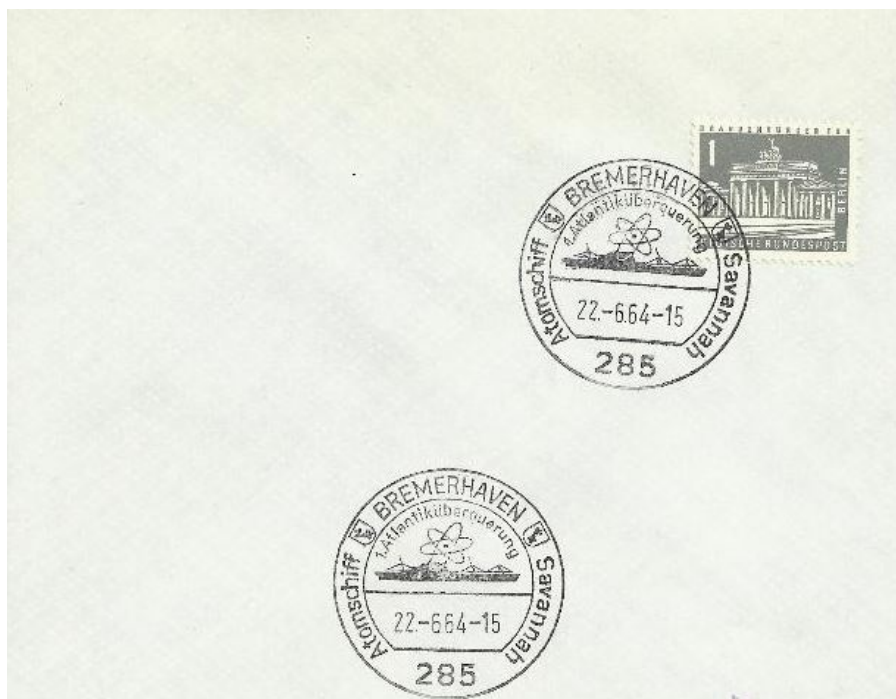
El primer buque impulsado por energía atómica fue el Rompehielos Lenin (del que hablaremos en un próximo post del blog) , botado por la Unión Soviética en 1957 utilizado para mantener libre de hielo las rutas navales del ártico ruso. Con el fin de no quedarse atrás en esta carrera tecnológica los Estados Unidos diseñaron su propio buque impulsado por un reactor nuclear. El resultado fue el buque NS Savannah, de líneas futuristas y diseño vanguardista (por ejemplo sin las omnipresentes chimeneas en todos los buques). Diseñado para transporte de carga y pasajeros (30 camarotes de 3 plazas cada uno, dos piscinas, cine, comedor, etc.). Su viaje inaugural fue el 31 de enero de 1962.



[Escala del buque en Bremerhaven \(Alemania\).](#)

Fue construido por el astillero New York Shipbuilding Corporation en Camdem, New Jersey equipado con un reactor Babcock & Wilcox situado debajo del puente de mando y dotado de medidas de seguridad extremas. La energía nuclear se transformaba en calor que servía para generar vapor que hacía rotar un sistema de turbinas que impulsaban una única hélice.

A pesar de que el buque debía ahorrar miles de dólares en combustible diesel, el mantenimiento del reactor nuclear, los altos costos del personal altamente especializado y la cantidad de permisos necesarios para atracar en los puertos comerciales temerosos de los riesgos de radioactividad hicieron que su explotación fuera un fracaso comercial, dejando de funcionar a los cinco años.



[Visita a Bremerhaven 22-6-1964.](#)



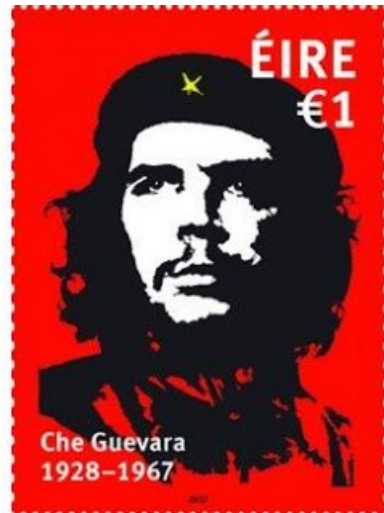
Primera travesía del Atlántico 1964.



El Che genera polémica en Irlanda

37

10-10-2017

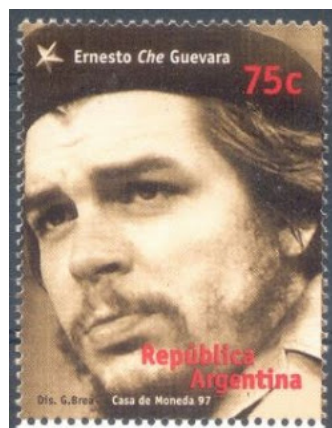
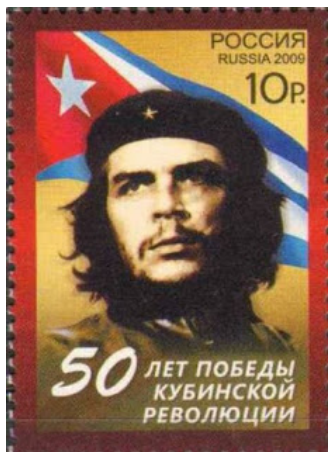
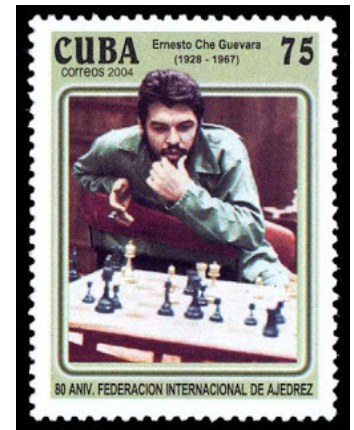


Hoy día 10 se pone en venta en Irlanda un sello dedicado a una obra del artista irlandés Jim Fitzpatrick, una imagen considerada una de las 10 más importantes del mundo, presente en posters, camisetas y todo tipo de objetos. La emisión de este sello ha desatado la polémica en Irlanda, no por la obra de arte en sí, sino por quien aparece representado en ella, Ernesto Guevara, más conocido como el Che, revolucionario argentino compañero de Fidel Castro en Cuba que murió asesinado por estas fechas hace 50 años en Bolivia.

Para unos considerado un héroe revolucionario, para otros un asesino de masas y de ahí ha surgido la controversia. Algunas voces piden retirar el sello de la venta o boicotear su compra por la imagen representada, si bien, no es la primera vez que el Che ha aparecido en sellos, muchas veces en Cuba y en otros países comunistas, aunque también en Argentina (su país de origen) y otros.



Ernesto Guevara nació el 14 de junio de 1928 en Rosario en una familia próspera, su padre era un ingeniero con antepasados en Irlanda. Tras estudiar medicina se dedicó a viajar por Sudamérica para ver las condiciones de vida de sus habitantes lo que le llevó a profundizar en sus ideas marxistas. Tras el triunfo de la Revolución Cubana y de ocupar varios cargos políticos de importancia (llegó a ser ministro) se dedicó a exportar la revolución por el mundo desplazándose clandestinamente a varios países hasta llegar finalmente a Bolivia donde fue capturado y asesinado.



Documental sobre el Che:



19-10-2017



Carta circulada el 17-6-1937 de Montreuil a Estocolmo, con las dos versiones del sello dedicado a Descartes.

EL ERROR DE DESCARTES

A pesar de lo que pueda sugerir el título no nos referimos a un error en los planteamientos filosóficos del polifacético Descartes sino a un error en un sello francés emitido en 1937 dedicado al filósofo. En 1937 se celebró en París una exposición internacional (en esta exposición se presentó el Guernica) dedicada a las artes y los tiempos modernos con dedicación especial al filósofo, físico y matemático René Descartes. Para la ocasión el Ministro de Correos Robert Jardillier anunció la emisión de un sello de 90 cts. dedicado al filósofo.

En mayo de 1937 la emisión está lista y se envía a las oficinas de correos y a la prensa, y es aquí donde surge la polémica, en el texto del sello pone "Discours sur la Methode" mientras que el título correcto de la obra era "Discours de la Methode", al parecer hasta ese momento nadie se había dado de cuenta del error y los sellos ya estaban impresos y distribuidos para su venta



Sello con el texto erróneo.



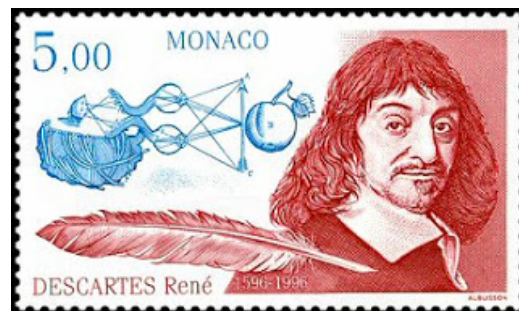
Sello con el texto corregido.

en las oficinas de correos de toda Francia.

El 20 de mayo el ministro telegrafía a los directores regionales solicitando la devolución de los sellos y prohibiendo la venta de los mismos, asimismo se solicitó Henri Cheffer (el grabador del sello) que modificara el diseño del sello.

Dado que los sellos no habían salido aún a la venta la recuperación de los mismos fue fácil excepto en varios lugares en los que se habían vendido antes de la fecha oficial de venta. Por ejemplo se vendieron 38 sellos en Issoudun (que se pueden recuperar) y 1 en Vatan. Pero más problemático fue recuperar los 100 sellos vendidos en la oficina de Brest (que no fue informada a tiempo). Estos sellos se vendieron a un oficial del buque Argentino Comodoro Rivadavia que los distribuyó entre los marineros para el envío de cartas.

A pesar de todos los esfuerzos un total de 131 sellos no se pudieron recuperar y como se preveía una fuerte especulación no quedó más remedio que sacar a la venta los dos modelos de sellos, el correcto y el erróneo. Se pusieron en circulación el 10 de junio de 1937 en París y el 11 en el resto de Francia con una tirada de 5 millones de ejemplares (el erróneo) y 4,5 millones (el correcto) , a pesar de todo es algo más caro el sello con el texto correcto.



Video para conocer más sobre Descartes:

Escasez de zapatos en Noruega

39

25-10-2017

Skjema S 26

HALVSÅLINGSKORT

Søknad til forsyningsnemnda om anvisning på halvsåling av ETT par skotøy.

FORKLARING:

Les først alt som står på kortet. Fyll det deretter ut tydelig og nøyaktig.

Ufullstendig utfylte søknader blir avslått.

Alt hva forbrukeren har av skotøy skal føres opp, uansett når og på hvilken måte skotøyet er anskaffet eller mottatt. Også skotøy som må halvsåles før det kan brukes skal føres opp. Hvis forbrukeren overhodet ikke har skotøy i vedkommende gruppe, skal det settes null (0). Ett og samme par skotøy føres opp bare ett sted på skjemaet.

Kortet sendes til forsyningsnemnda på det sted hvor søkeren bor.

Bruk trebunnsskotøy i størst mulig utstrekning. — Bruk sko- bespar og innleggssåler. — Legg skotøyet til tørk, men utsett det ikke for sterk varme.

E. N. 1000000. II. 44.

Til forsyningsnemnda

I

Tarjeta para pedir al gobierno una autorización para adquirir zapatos.

Presentamos hoy unas curiosas tarjetas pre-franqueadas que se utilizaron en Noruega durante la segunda guerra mundial. ¿Y que tienen de curiosas? , pues que se usaron para pedir autorización al gobierno para comprar zapatos, que en ese momento se encontraban racionados. El estallido de la segunda guerra mundial primero y la ocupación por parte de Alemania limitaron el acceso a numerosos productos que se importaban y que ya no llegaron por el bloqueo de los aliados, los primeros productos en ser racionados fueron el azúcar y el

Forbrukerens etternavn: Fornavn: Fødselsår og -dato:

Nøyte angivelse av yrke: Arbeidssted eller skole:

Nøyaktig boligadresse:

Der søkes om anvisning på i alt ett par gruppe { Størrelse nr. 36 eller mindre
(Hva slag skotøy, se nedenfor) (Må utfylles) Størrelse nr. 37 eller større
(Stryk det som ikke passer)

Se omstønde side!

Beholdningsoppgave — Alle linjer skal fylles ut.

A	Arbeidstøvler av lær	G	Sommersko av stoff m. gummisåle	Annet skotøy (også urasjonert) hva slag?
	Skistøvler, alle slag	H	Turnsko, tennissko og lignende	Husstandens beholdning av materialer til skotøy
	Turstøvler og lignende	I	Tøfler, alle slag	Utslitt gummitøyet som ikke kan repareres (hva slag?)
B	Arbeidstøtøy av gummi	J	Kalosjer, (lære)	Annet utslitt skotøy som ikke kan repareres (hva slag?)
	Sportstøtøy av gummi	K	Snøskier, russertøtøy av gummi	Skotøy (og gummitøyet) som ikke kan nyttes av forbrukeren (hva slag?)
C	Grove arbeidssko (lære) av lær	L	Slagstøvler av gummi (damer og barn)	Hvis en annen i husstanden kan nytte dette skotøy, oppgi dennes navn og alder
	Sportssko (lære) av lær	M	Idrettsskotøy (hva slag?)	Skotøy som forbrukeren har lånt (av hvem?)
D	Skinnsko (av bokalv, skinn o. l.)	N	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	Skotøy som forbrukeren har lånt bort (til hvem?)
	Skinnstøvler (av bokalv, skinn o. l.)	O	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	
E	Selskapsko, hva slag (beskrivelse)	P	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	
		Q	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	
F	Utpregede sommersko m. lærsåle	R	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	
	Sandaler og sandaletter	S	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	
		T	Trebunnsskøtøy (fettlær o. gummi)	

Jeg erklærer at alt hva forbrukeren har av skotøy er ført opp på skjemaet i samsvar med reglene på omstønde side. Jeg kjenner til at det er straffbart å gi uriktige eller ufullstendige opplysninger. Jeg er villig til å ta kontrollør som viser fram legitimasjon fra rasjoneringsmyndighetene, på og senere undersøke hva jeg (forbrukeren) har av skotøy.

Fylles ut av Forsyningsnemnda: Anvisning sendt: / 194. Avslag

Signatur: Dato: / 194. Søkerens underskrift: Vendi

Dorso de la tarjeta, donde se especificaba lo que se solicitaba (tipo de calzado, etc.)

café, pero se llegó hasta el jabón.

En el caso de las tarjetas mostradas, para adquirir los zapatos había que adquirir una de estas tarjetas, rellenar los datos del ciudadano, y elegir el tipo de calzado (había hasta 17 tipos diferentes según tipos de material y uso). Estas tarjetas se remitían a la administración para su estudio y aprobación (o denegación) de la autorización de compra. La decisión dependía de muchos factores, edad, zapatos adquiridos anteriormente, tipo de trabajo, zona de residencia, tipo de trabajo, disponibilidad de stocks, etc. Al igual que para los zapatos también existieron tarjetas similares para otros artículos racionados como ropa, bicicletas, neumáticos para bicicletas, artículos de piel, etc. El gobierno comunicaba por carta al solicitante la autorización o denegación de la solicitud.

Existen tarjetas el franqueo necesario para el envío y otras con el coste del envío más una sobretasa (que era la tasa que cobraba la administración por el servicio), una vez depositadas en el correo se tramitaban sin matasellarlas (evitando costes y trabajo) pues iban dirigidas a la administración y allí se destruían, siendo así que casi todas las que se conocen están sin usar y las pocas usadas que se conocen son muy raras

Skjema S 25 A

SKOTØYKORT

Les først alt som står på kortet. Fyll det deretter ut tydelig og nøyaktig. — Alt hva forbrukeren har av skotøy skal føres opp, uansett når og på hvilken måte skotøyet er anskaffet eller mottatt. Hvis forbrukeren overhodet ikke har skotøy i vedkommende gruppe, skal det settes null (0). Også skotøy som må halvsåles for det kan brukes, skal føres opp. Ett og samme par skotøy føres opp bare ett sted på skjemaet. — Før søknaden sendes inn må nedenstående være utfyllt.

Undertegnede to personer over 21 år som er registerført i samme kommune som søkeren bevitner herved at beholdningsoppgaven på omstående side er riktig.

1. Navn (underskrift):

Stilling:

Til forsyningsnemnda

i

Forbrukerens etternavn: Fornavn: Fødselsår og datum:

Nøyte angivelse av yrke: Arbeidssted eller skole:

Nøyaktig boligadresse:

Der søkes om anvisning på halvsåling av ialt ett par (Hva slag skotøy, se nedenfor) gruppe: størrelse nr.

Se først omstående side!

Beholdningsoppgave — Alle linjer må fylles ut.

Alt hva forbrukeren har av skotøy føres opp uansett når og på hvilken måte skotøyet er mottatt eller anskaffet.

A	Arbeidstøvler av lær	H	Tøfler, alle slag	Annet skotøy (også urasjonert) hva slag?	
	Skistøvler, alle slag	I	Kalosjer (lave)		
	Turstøvler og lignende	J	Snøsokker, russetøvler av gummi	L	Husstandens beholdning av materialer til skotøy
B	Arbeidstøttøy av gummi		Slagstøvler av gummi (damer og barn)		Utslitt gummitøttøy som ikke kan repareres (hva slag?)
	Sportstøttøy av gummi	K	Idrettsskotøy (Hva slag?)		Annet utslitt skotøy som ikke kan repareres (hva slag?)
C	Grove arbeidssko (lave) av lær	M	Trebunn skaffestøvler		
	Sportssko (lave) av lær		(fettler avd.)		
D	Skinnsko (av bokskinn, sjøvrå o. l.)	N	Trebunn snørestøvler		
	Skinntøvler (av bokskinn, sjøvrå o. l.)		sum. overd.)		
E	Selskapsko, hva slag (beskrivelse)	O	Ortopedisk skotøy rydd etter mål		Skotøy (og gummitøttøy) som ikke kan nyttes av forbrukeren (hva slag?)
		P	Trebunnsko (fettler eller gum. overd.)		Hvis en annen i husstanden kan nytte dette skotøy, oppgi dennes navn og alder
F	Utprogede sommersko m. lærsåle	R	Trebunnstøfler (lær eller skinn overd.)		Skotøy som forbrukeren har lånt (av hvem?)
	Sandaler og sandaletter	S	Skinnsko kjøpt med trehalvsåle		Skotøy som forbrukeren har lånt bort (til hvem?)
G	Sommersko av stoff m. gummisåle		Trebunnskinntøvler		
	Turnsko, tennissko og lignende		Trebunnsandaler og sandaletter		

Jeg erklærer at alle hva forbrukeren har av skotøy er ført opp på skjemaet i samsvær med reglene på omstående side. Jeg kjenner til at det er straffbart å gi uriktige eller ufullstendige oppgaver. Jeg er villig til å la kontrollører som viser fram legitimasjon fra raseringsmyndighetene, nå og senere undersøke hva jeg (forbrukeren) har av skotøy.

Fyller ut av Forsyningsnemnda: Anvisning sendt: 194... Avslag

Signatur

Dato: 194...

Søkerens underskrift.

Similar a la anterior, esta lleva además del franqueo 15 ore, otros 15 ore de tasa por el servicio.

Video sobre la ocupación alemana de Noruega



Unos sobres espaciales y especiales

40

2-11-2017



Sobre volado al espacio abordo del transbordador Challenger.

Sobres que viajaron al espacio en el transbordador Challenger.

En 1983 coincidiendo con el 25 aniversario de la Nasa, ésta tuvo la idea espectacular de preparar unos sobres especiales para ser llevados al espacio en la misión espacial STS-8 del transbordador Challenger.



Dorso con número de registro.

Estos sobres de franquearían con el sello de 9,35 dólares de facial (Aguila Calva) el día de su emisión (14 agosto de 1983) con el texto SPACED MAIL ORBITED VIA STS-8 NASA 25 TH ANNIVERSARY. Además se estamparía un fechador del día del lanzamiento con el texto LAUNCHED ABOARD CHALLENGER 30 AUG 1983 y otro fechador del día de llegada con el texto RETURNED TO EARTH EDWARDS AFB.CA 5

SEP 1983. Una vez la misión aterrizó en la base de California comenzó la venta de las sobres, uno por persona a 15,35\$ cada uno hasta la cantidad de 261899 sobres que se transportaron a bordo del transbordador en contenedores especiales. Asimismo se destruyeron 2532 sobres dañados durante el transporte.

Todos los sobres van numerados en su parte trasera, el número cero se envió al Museo Postal de Washington , y los números 0 a 1000 fueron transportados en los compartimentos de la tripulación, estando firmados muchos de ellos por los astronautas. Existen también sobres similares que no volaron en el transbordador, por ejemplo, todos los que tienen un número mayor a 261900.

El transbordador espacial Challenger fue el segundo del programa del programa del transbordador espacial en entrar en funcionamiento. Su primer vuelo se realizó el 4 de abril de 1983, y completó nueve misiones antes de explotar y desintegrarse en su décima misión, el 28 de enero de 1986, causando la muerte de sus siete tripulantes a los pocos segundos de su lanzamiento.



Tripulación de la misión STS-8.



Lanzamiento de la misión STS-8.

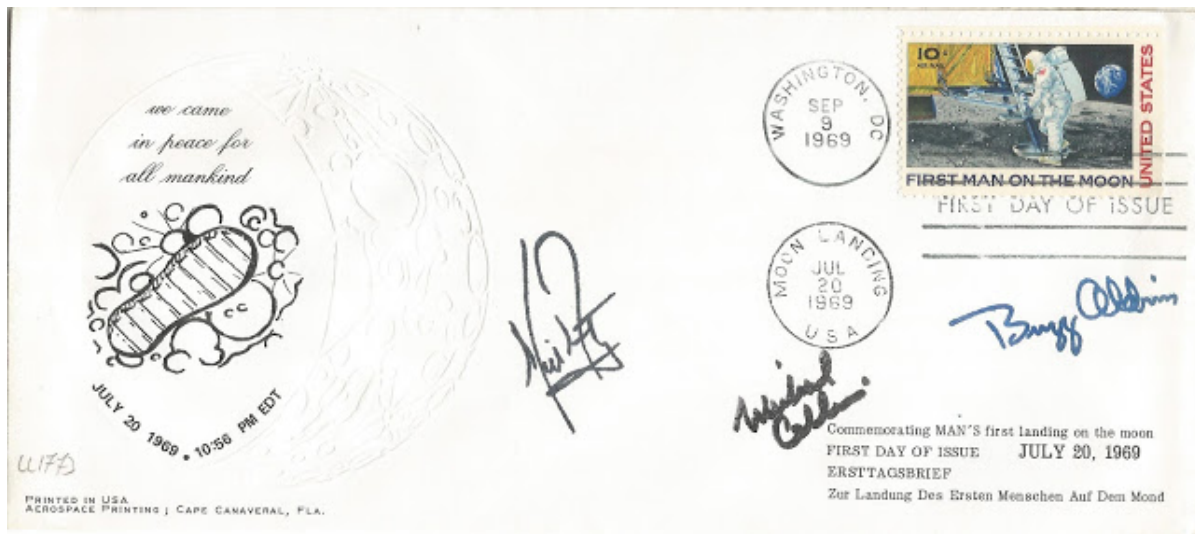
Dejo un video de esta misión, la STS-8, es un video polémico por lo que se ve a partir del minuto 3:28, espero que os guste



La llegada del hombre a la Luna

41

6-11-2017



Sobre conmemorativo de la llegada del hombre a la luna con autógrafos de los tripulantes de la misión Apolo 11.

El hombre en la Luna

La misión de la Nasa Apolo 11 fue la misión tripulada cuyo único fin fue el llevar al primer ser humano a la superficie de la Luna. El despegue del cohete Saturno V, que llevaba la cápsula espacial, se efectuó el 16 de julio de 1969 desde Cabo Kennedy.

La tripulación enviada a la Luna estaba compuesta por Neil Armstrong , Edwin Aldrin (apodado Buzz) y Michael Collins. La llegada a la Luna se produjo el 20 de julio y el comandante Neil Armstrong fue el primer ser humano en caminar por la luna el día 21 de julio.



Este acontecimiento fue retransmitido por las televisiones de todo el mundo logrando llevar a los hogares las imágenes de este gran salto para la humanidad. El 24 de julio los tres astronautas amerizaron en aguas del Océano Pacífico dando por finalizada su misión el espacio y comenzando a partir de entonces las agotadoras jornadas de homenajes y visitas que recibieron por todo el mundo.



Armstrong descende sobre la Luna.



Misión Apolo 11.

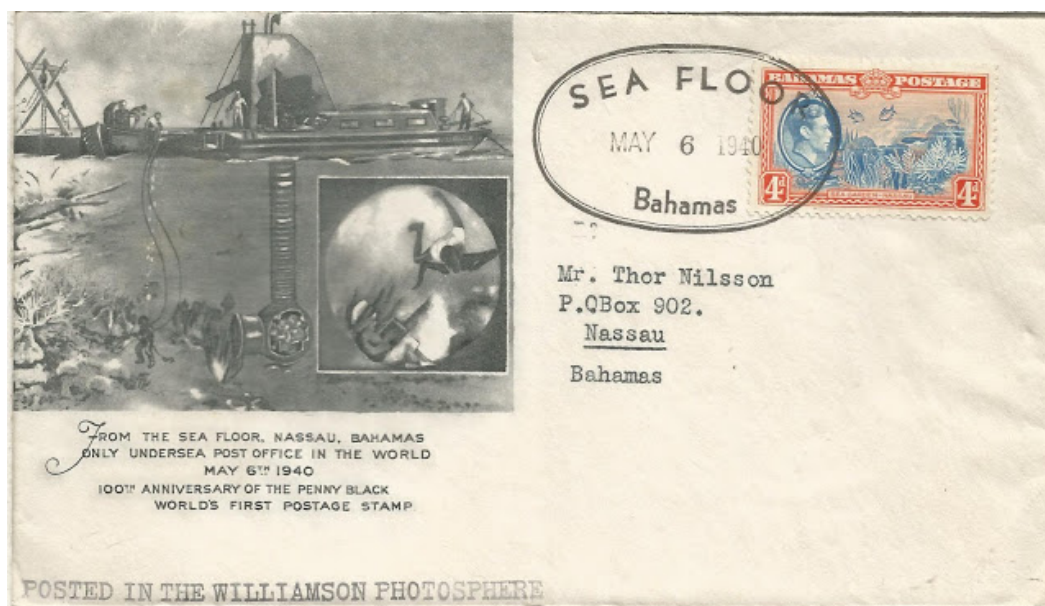


Huella humana sobre la luna.



Video del alunizaje del alunizaje del Apolo 11.

13-11-2017



Carta remitida el 6 de mayo de 1940 desde la "Photosphere" de Williamson.

La "Photosphere" de Williamson.

Presentamos hoy una carta remitida desde el fondo del mar, bueno remitida desde una oficina postal situada bajo el agua. El origen de todo esto está en el invento del capitán de marina Williamson que consistía en tubo de acero extensible (similar a un acordeón) que situado en un barco se podía utilizar para suministrar aire hasta una profundidad de 250 pies para facilitar el trabajo de los buzos en trabajos de rescate y reparaciones.



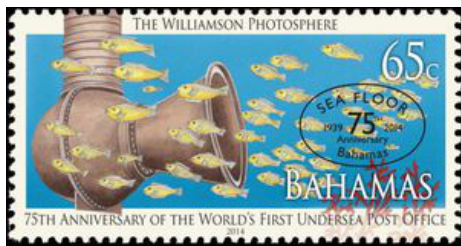
John Ernest Williamson

submarina la llamó "photosphere".

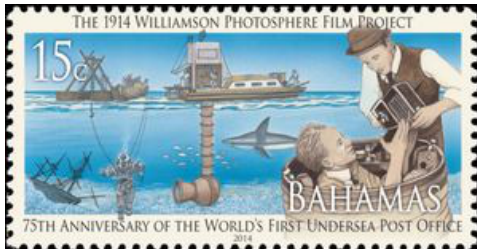
En 1912, un hijo periodista del inventor (John Ernest Williamson) pensó en adaptar el mecanismo para obtener fotografías submarinas. Tras varias pruebas se vió la posibilidad de obtener fotografías e incluso películas cinematográficas. Para un mejor funcionamiento diseñó una cámara de observación esférica, con una ventana en forma de chimenea cerrada por un cristal de gran diámetro. A esta estancia

En busca de aguas de la mayor claridad posible la esfera fue trasladada hasta las Bahamas, donde comenzaron las grabaciones de películas en 1914. Estas tuvieron mucho éxito de público por un lado por la calidad de rodajes, montaje y argumentos y por otro por el total desconocimiento del mundo submarino del gran público. En 1939 se decidió dotar a la esfera con un matasellos especial y así convertirla en la primera oficina postal del mundo bajo el mar. Las primeras cartas con este matasellos se cancelaron con un sello con una escena submarina (primer sello del mundo en mostrar una imagen submarina).

Fue tal la avalancha de cartas de todo el mundo reclamando el matasellos especial que se preparó una segunda fecha para el uso del matasellos, el 6 de mayo de 1940 coincidiendo con los cien años del primer sello emitido en el mundo por Gran Bretaña. En 1941 se permitió el acceso al público y a finales de los cuarenta se sacó del mar ya que existían nuevas técnicas de filmación submarina.



Matasellando cartas desde el fondo del mar.



Entrando con una cámara fotográfica.



Folleto publicitario de la "photosphere".

Cataratas del Niágara

43

17-11-2017



American Falls.

Cataratas del Niágara

Las cataratas del Niágara son un conjunto de tres cascadas situadas entre el estado de New York (Estados Unidos) y la provincia canadiense de Ontario. Formadas al final de las glaciaciones por el agua de los grandes lagos en busca de salida hacia el mar. La mayor de las tres cascadas es Horseshoe Falls que está en el límite fronterizo entre Canadá y Estados Unidos, le sigue en tamaño American Falls situada dentro de Estados Unidos y Bridal Veil Falls, la más pequeña también en los Estados Unidos.

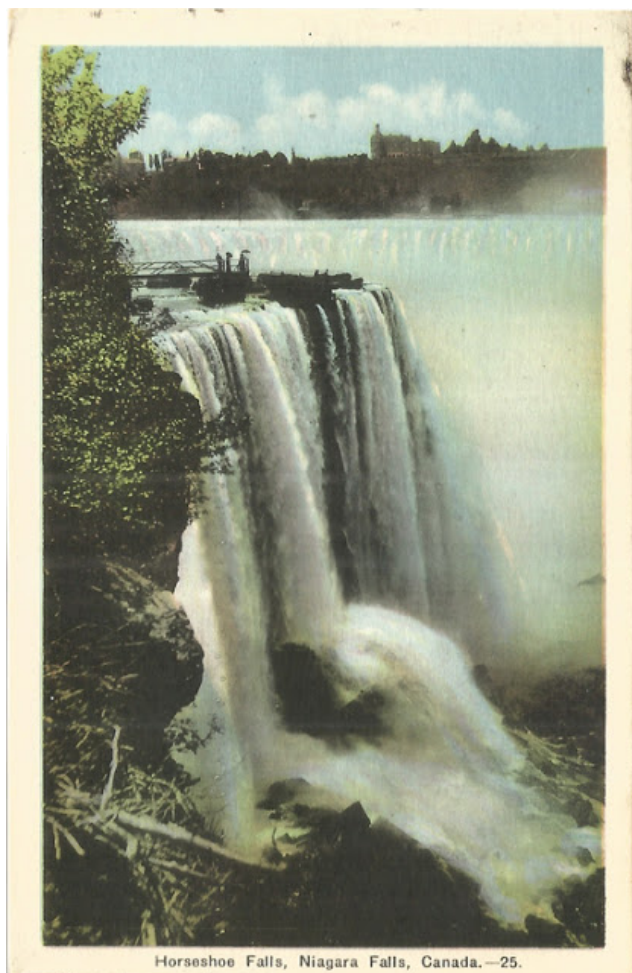


Situadas en el río Niágara que lleva agua desde el lago Erie al lago Ontario son las más caudalosas del mundo por volumen de agua (168000 m³ por minuto) aunque no son las más altas (sólo 62 metros de altura

máxima) pero sin duda son las más conocidas del mundo, la influencia del cine, su facilidad de acceso y la explotación turística desde hace muchos años han contribuido al éxito turístico. Están situadas a unos 30 kilómetros de la ciudad de Buffalo y a 120 kilómetros de Toronto, y localizadas en las ciudades gemelas de Niagara Falls una ciudad de Estados Unidos y otra con el mismo nombre de Canadá.



El auge del turismo hizo que ya en 1848 se construyera una pasarela de observación y un puente de suspensión que fue sustituido posteriormente por otro de acero



. Entre las atracciones turísticas existe un teleférico conocido como Spanish Aerocar diseñado por el ingeniero cántabro Leonardo Torres Quevedo inaugurado en 1916 y que aún continua en funcionamiento para los turistas. Considero este teleférico tan interesante que le dedicaré una nueva entrada en el blog próximamente.



Horseshoe Falls.



Tarjetas circulas en 1908 y 1915, matasellos Niagara Falls , Estados Unidos.



Tarjetas circuladas en 1925 y 1941, matasellos de Niagara Falls, Canadá.



Video que muestra la inmensidad de las cataratas:



ARA San Juan, el submarino perdido

44

21-11-2017



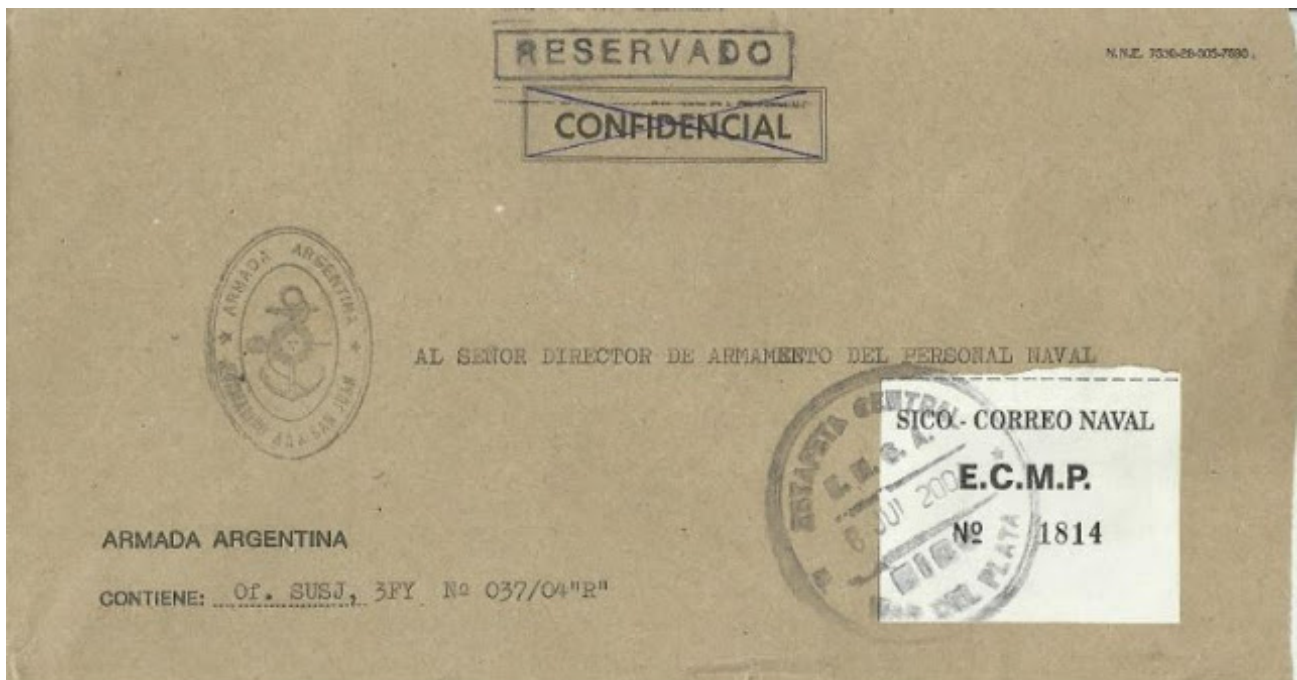
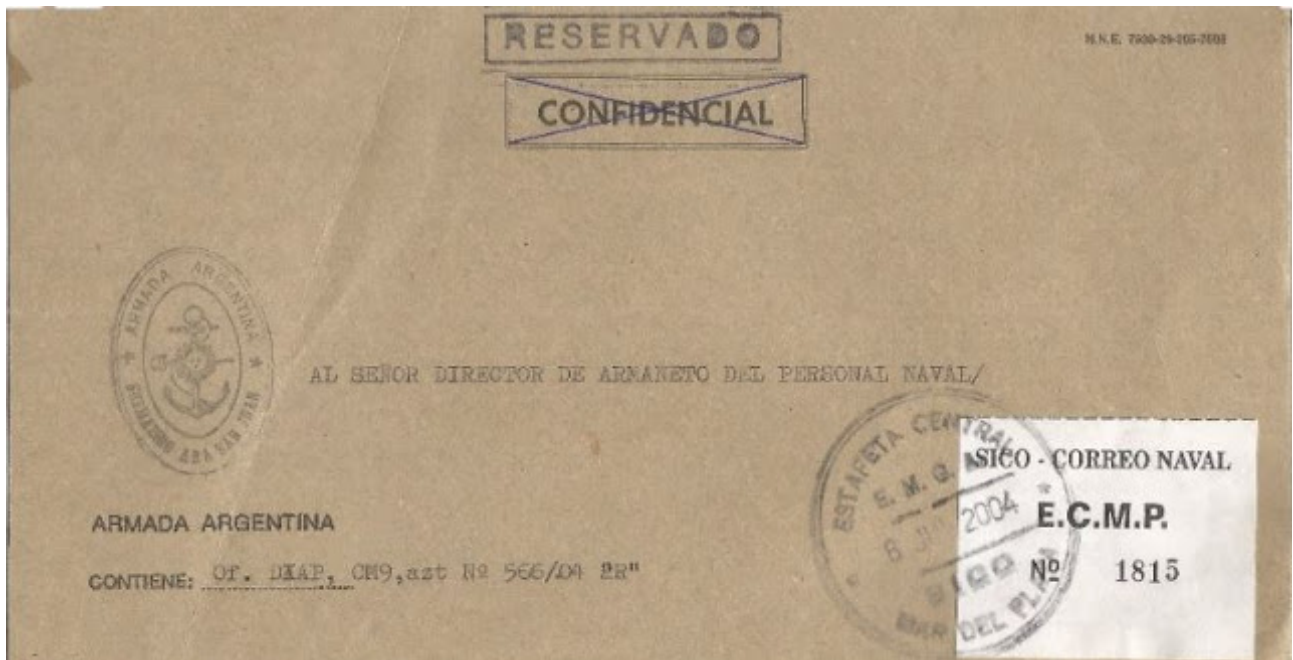
[Correo oficial remitido desde el Submarino ARA San Juan desde la Base Naval de Mar del Plata.](#)

Desde hace unos días la prensa viene publicando diversas noticias sobre la desaparición del submarino de la Armada Argentina ARA San Juan, pasan los días sin noticias del buque y preocupa el destino de los 44 tripulantes. La noticia me ha recordado que tengo en mi colección varias cartas de correo oficial naval de la Armada Argentina provenientes de dicho submarino.

El ARA San Juan es un submarino construido en Alemania en el astillero Thyssen Nordseewerke de Emden. Fue botado en 1983 y entró en servicio en la armada el 2 de diciembre de 1985 siendo apostado en la Base Naval Mar del Plata. Dotado de 960 baterías para propulsar el motor eléctrico y 4 motores diesel utilizados para la recarga de las baterías. En 2007 se retiró del servicio para labores de reforma y mantenimiento que permitieron ampliar su vida útil en 30 años más.



A pesar de que el tiempo va pasando y no se reciben noticias esperamos que todo acabe bien y los tripulantes puedan regresar a sus hogares sanos y salvos.



[Cartas enviadas desde el ARA San Juan.](#)

[Video con un documental sobre la desaparición del submarino:](#)



Alemania en la Guerra de Vietnam.

45

30-11-2017



Sobre conmemorativo de los 3 años del buque hospital Helgoland en Vietnam. Lleva matasellos del propio buque.

El buque hospital Helgoland.

Durante la guerra de Vietnam Estados Unidos requirió a varios países en envío de soldados para luchar contra el comunismo junto con sus militares. Alemania decidió no enviar combatientes sino que prefirió enviar médicos para ayudar a las víctimas de ambos bandos, al igual que hicieron otros países, entre ellos España. Para facilitar el trabajo alquilaron un barco llamado Helgoland que hasta entonces de había utilizado para el traslado de turistas entre la



ciudad alemana de Cuxhaven y las isla de Helgoland y entre ciudades costeras Suecas, Danesas y Finlandesas. Antes de partir hacia la zona de guerra fue sometido a una gran reforma para adaptarlo como buque hospital. Tas la reforma tenía capacidad para más de 150 camas hospitalarias, tres quirófanos, equipos de radiología, etc. atendidos por 8 médicos, 4 auxiliares médicos, 4 administrativos y 18 personas en enfermería. Para el control del buque la tripulación estaba compuesta por 30

El buque con indicativos de la Cruz Roja para personas, entre marineros, oficiales, cocineros, evitar ser atacado por error. etc.

El 10 de agosto de 1966 el buque zarpó con destino Saigón donde permaneció desde el 3 de octubre de 1966 y el 12 de septiembre de 1967. Posteriormente se trasladó a Da Nang, más cerca de los frentes de guerra donde permaneció entre el 11 de octubre de 1967 y el 31 de diciembre de 1971 cuando fue reemplazado por un nuevo hospital al que se traspasó todo el equipamiento médico.

Durante la misión pasaron por el buque 54 médicos y 160 enfermeras, atendiendo a más de 11000 pacientes hospitalizados y 200000 tratamientos ambulatorios gratuitos, allí el personal médico hubo de enfrentarse a los horrores de una guerra que no habían imaginado, heridos por las minas, quemados por el napalm, etc. Los pacientes eran exclusivamente civiles y el buque contó con la protección de la Cruz Roja y las normas de la Convención de Ginebra al ser considerado como un hospital civil neutral. El coste de la misión fue sufragado enteramente por la República Federal Alemana.

Posteriormente el buque regresó a Alemania para dedicarse al transporte de viajeros durante varios años y con varios nombres diferentes.



Sobre cancelado en Da Nang, Vietnam, buque hospital Helgoland 1971.

El que tenga interés puede ver este documental que cuenta la historia de esta misión



Al mismo norte de Europa

46

5-12-2017



Tarjeta postal remitida desde Cabo Norte en 1908.

Cabo Norte

Hoy nos desplazamos hasta el norte de Europa, hasta Cabo Norte en Noruega, considerado (aunque realmente no lo es) como la tierra europea más al norte del continente. Hace ya muchos años que visitamos el lugar aunque en verano que es fácilmente accesible, en invierno la nieve y el hielo dificultan sobremanera el acceso.

En realidad no está en el continente sino en una isla llamada Mageroya a la que se accede a través de un túnel submarino de casi 7 kilómetros que la une con el continente, también es posible acceder por barco a través de la cercana ciudad de Honningsvåg a donde llegan muchos cruceros turísticos de todo el mundo.



Está localizado en las coordenadas $71^{\circ}10'21''\text{N}$ $25^{\circ}47'04''\text{E}$ a unos 2100 kilómetros del Polo Norte y a unos 300 metros de altura sobre el nivel del mar, allí, lo único que podemos encontrar es un centro para turistas con restaurante, museo y un cine. El lugar es un sitio privilegiado para admirar el sol de medianoche, período veraniego en el que el sol

parece que va ocultarse en el horizonte, pero sin llegar a hacerlo.

En el centro turístico hay unos buzones en los que depositar cartas y postales que recibirán un matasellos especial de Cabo Norte de los que muestro algunos ejemplos.



Vista aérea del centro turístico.



Espectacular imagen captada el día de nuestra visita.



Franqueo mecánico publicitario de 1934, turismo en Cabo Norte.



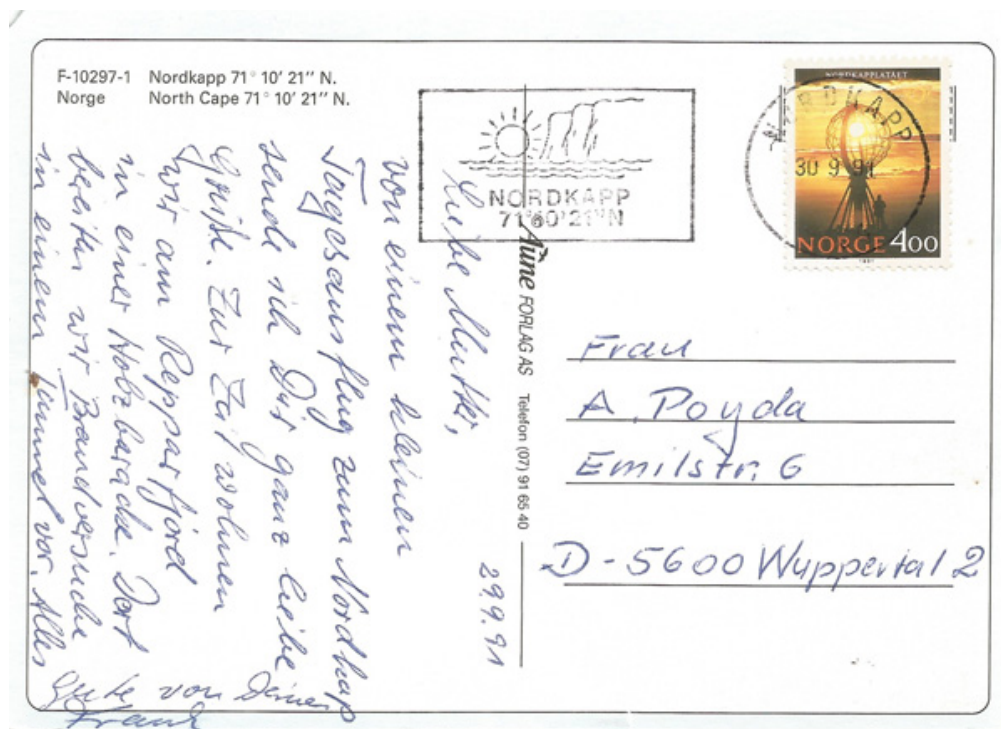
Tarjeta remitida en 1927.



Matasellos bilingüe, 1932.



Carta circulada en 1953 con sellos de Cabo Norte.



Tarjeta con sello especial de Cabo Norte circulada desde allí en 1991.



Video para conocer mejor el lugar.

Hedy Lamarr, del celuloide a la wifi.

47

8-12-2017



Lamarr la actriz científica o la científica actriz.

Hedy Lamarr (cuyo nombre real fue Hedwig Eva Maria Kiesler) es conocida principalmente por su faceta como actriz de cine, aunque destacó en el campo científico con algunos inventos que fueron la base de las telecomunicaciones actuales principalmente las bases de la tecnología wifi.

Nacida en Viena (9-11-1914) de padres de familias burguesas con orígenes judíos. Destacó por su inteligencia comenzando estudios de ingeniería a los 16 años que dejó tres años después para dedicarse al teatro y posteriormente al cine, y aquí es donde se haría mundialmente famosa al protagonizar la película checa Extasis de 1933 en la que aparecía desnuda y protagonizaba una escena erótica con orgasmo incluido (la primera vez que sucedían ambas cosas en una película comercial) y que fue prohibida en muchos países.



Por arreglo de sus padres y contra su voluntad se casó con el industrial Friedrich Mandl fabricante de armamento y amigo y proveedor de los ejércitos de Hitler y Mussolini.

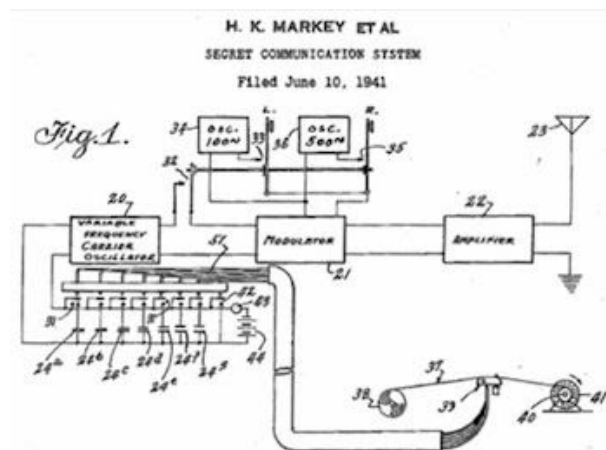
Según cuenta en sus memorias su marido intentó hacerse con todas las películas en las que aparecía desnuda y le sometía a una estrecha vigilancia que le impedía hacer actividades sola por cuestiones de celos por lo que hubo de dejar su actividad en el cine.



En 1937 harta de la vida que llevaba se escapó a Francia para posteriormente desplazarse a Londres donde conoció a Louis B. Mayer uno de los propietarios de la empresa cinematográfica Metro Golwyn Mayer que le ofreció un contrato en su empresa y un nuevo nombre Hedy Lamarr. En Hollywood participó en numerosas películas retirándose en 1958 con un total de 30 películas y habiéndose casado seis veces.

Hasta aquí hemos visto su faceta como actriz pero ahora vamos a conocer su faceta menos conocida como inventora.

Después de su llegada a Estados Unidos se mostró dispuesta a colaborar con su gobierno, primero suministrando información que había podido obtener a través de los contactos de su marido y segundo colaborando en el desarrollo de nuevas tecnologías de aplicación militar. Sabía el interés de los fabricantes de armas en desarrollar un misil dirigido por radio, pero existía el problema de que la frecuencia pudiera ser interceptada y el misil anulado o incluso dirigido hacia el que lo había lanzado. Para evitar esta problemática desarrolló un sistema de "Comunicación Secreta" que facilitaba el salto de frecuencia (que permitía cambiar entre 88 frecuencias y hacía imposible su interferencia), obtuvo la patente en agosto de 1942. Al principio el invento tuvo un uso muy limitado si bien con el desarrollo de la tecnología digital la conmutación de frecuencias permitió el desarrollo de las comunicaciones de datos a través de redes WIFI.



Patente del invento de un sistema de "Comunicación Secrtea" , H.K. son sus iniciales y Markey el apellido de casada.

Video que cuenta su vida:



El "Spanish Aerocar" de Torres Quevedo en las cataratas del Niágara.

48

10-12-2017

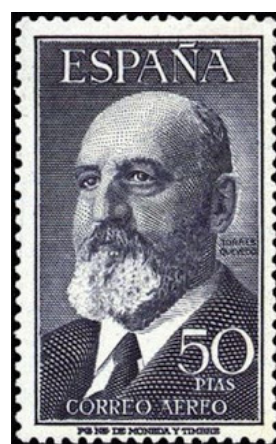


Carta con matasellos de Torrelavega que muestra el transbordador y a su inventor.

Torres Quevedo y sus funiculares.

Hace algunos días en una entrada del blog sobre las Cataratas del Niágara comenté que existía una atracción turística llamada "Spanish Aerocar", que es una especie de funicular sobre el río inaugurado en 1916 llamado así por haber sido construido por una empresa española según el diseño del ingeniero e inventor cántabro Leonardo Torres Quevedo. Son

tantos y tan variados los inventos de este hombre que los iremos viendo en próximas entradas del blog. Hoy sólo vamos a comentar un poco sobre el transbordador que lleva funcionando desde 1916 sin incidencias. Instalado en el lado canadiense (aunque durante el trayecto pasa varias veces sobre Estados Unidos) tiene una longitud de 539 metros y una altura máxima de 61 metros, durante el viaje se pueden admirar los paisajes y el famoso remolino. La barquilla en la que viajan los turistas se desplaza a unos 7 km/h suspendida por una serie de 6 cables de



acero de 25mm de diámetro.



El transbordador sobre el río Niágara.



Cien años separan estas imágenes, y no hay apenas diferencias.

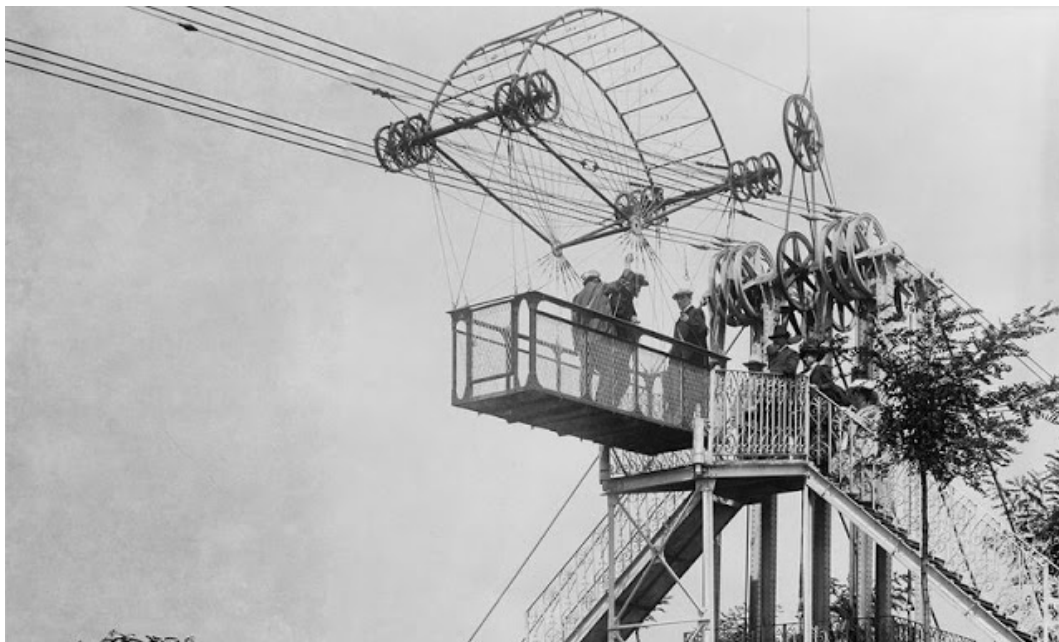
Hasta aquí la historia más conocida, reflejada en la historia postal a través de sellos y matasellos si bien este "transbordador" tuvo un precedente menos conocido que funcionó unos años antes en San Sebastián.



El transbordador del Monte Ulía se instaló en 1907 para desplazarse desde la estación del ferrocarril eléctrico hasta una zona más elevada del parque. Salvaba una distancia de 280 metros y un desnivel de 28 metros en tres minutos y medio, podía llevar a 18 personas en cada viaje hasta el parque situado en el monte donde existían varios miradores y restaurantes. Con la inauguración del parque de atracciones del Monte Igeldo en 1912 (y su funicular que aún sigue en funcionamiento) el parque de Ulía perdió atractivo y con el tiempo el funicular dejó de funcionar y se desmontó.



Transbordador del Monte Ulía.



Acceso a la barquilla del transbordador donostiarra.

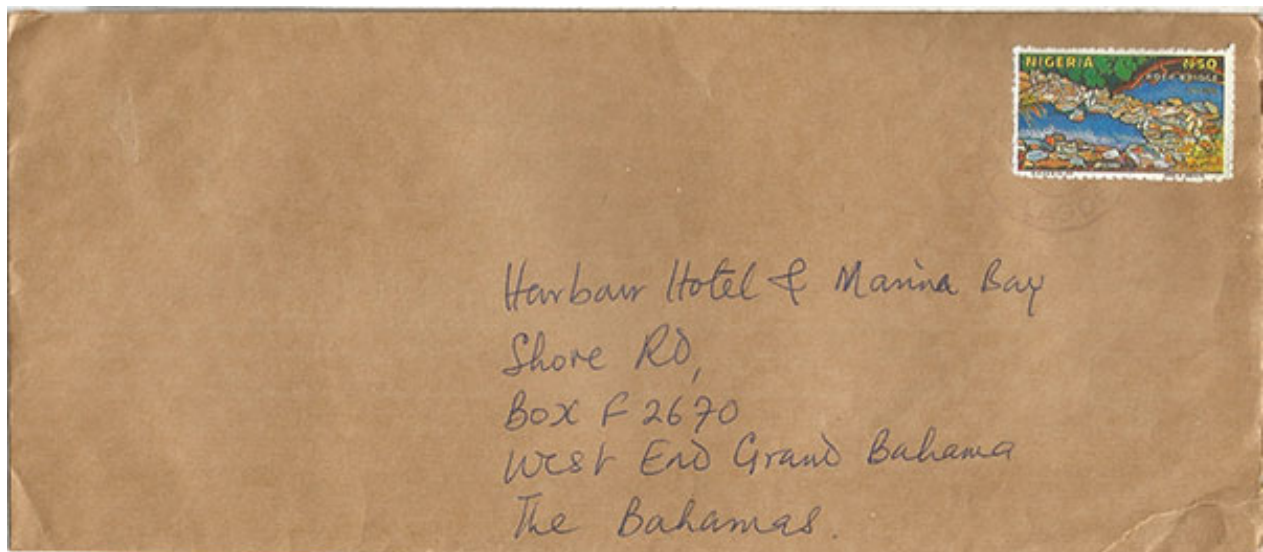


Video sobre el "Spanish Aerocar"

Viisita virtual al transbordador del Monte Ulía.



17-12-2017



Carta con sello falso remitida a Bahamas, más abajo podemos ver el contenido.

LAS CARTAS NIGERIANAS

Hoy vamos a conocer la vertiente postal de la estafa conocida como las “cartas nigerianas”. Seguro que todo el mundo conoce este tipo de estafa que suele llegar a través del correo electrónico. En dicho correo viene un mensaje de un desconocido que quiere compartir contigo una gran herencia, un premio de lotería o cualquier otra cosa de importe elevado a cambio de que colabores con él haciendo unas gestiones. Todo parece muy sencillo y con poco esfuerzo te puedes llevar un buen pique uno o dos millones de dólares por ejemplo. Esta estafa es muy económica para su promotor pues sólo tiene que enviar miles de emails en espera de que alguien pique, aunque el porcentaje sea ínfimo siempre será rentable.



Detalle del sello falsificado. Pero antes de la generalización del correo electrónico la estafa ya existía y para enviar las cartas se utilizaba el correo postal. Te llegaba una carta desde Nigeria en la que un príncipe, funcionario o banquero te ofrecía un negocio millonario. El principio era el mismo que ahora, cuantas más cartas se enviaran más probabilidades de que alguien cayera en la trampa. Pero el coste del envío de una carta no era cero como el envío de un email y más aún si había que enviar miles de cartas al extranjero. Para abaratar el sistema los estafadores se convirtieron también en falsificadores de sellos para dichos envíos. Suponemos que con ayuda de algún empleado de correos introducían en el sistema postal internacional miles de cartas con sellos falsos.



El sello más falsificado es uno de 50 N que representa un puente de piedra, es tan abundante el sello falso que es mucho más difícil encontrar el sello auténtico. Así pues la labor de unos estafadores Nigerianos nos ha proporcionado un interesante capítulo de filatelia relacionado con los sellos falsos postales, esto es los hechos para engañar al correo, que no falsos filatélicos que son los hechos para engañar a los coleccionistas.

Sellos auténticos, mejor calidad y dentado.

EMMAN POLOMAN
TEL/FAX: 234-90-408548
TEL/FAX: 234-90-409825

Sir,

REQUEST FOR URGENT BUSINESS RELATIONSHIP

First, I must solicit your strictest confidence in this transaction, this is by virtue of its nature as being utterly confidential and 'top secret'. You have been recommended by an associate who assured me in confidence of your ability and reliability to prosecute a transaction of great magnitude involving a pending business transaction requiring maximum confidence.

We are top officials of the Federal Government Contract Review Panel who are interested in importation of goods into our country with funds which are presently trapped in Nigeria. In order to commence this business we solicit your assistance to enable us transfer into your account the said trapped funds.

The source of this fund is as follows: During the last Interim Regime here in Nigeria, the Government Officials set up companies and awarded themselves contracts which were grossly over-invoiced in various ministries. The present Military Government set up a Contract Review Panel and we have identified a lot of inflated contract funds which are presently floating in the Central Bank of Nigeria ready for payment. However, by virtue of our position as civil servants and members of this panel, we cannot acquire this money in our names. I have therefore, been delegated as a matter of trust by my colleagues of the panel to look for an overseas partner into whose account we would transfer the sum of **US\$21,320,000.00 (Twenty One Million, Three Hundred and Twenty Thousand U.S. Dollars)** Hence we are writing you this letter.

We have agreed to share the money thus:

1. 20% for the Account Owner (you)
2. 70% for us (The officials)
3. 10% to be used in settling taxation and all local and foreign expenses.

It is from the 70% that we wish to commence the importation business. Please, note that this transaction is 100% safe we hope to commence the transfer latest seven (7) banking days from the date of the receipt of the following information by Tel/Fax: ... your Banker's name, company's name, address, account number, and fax number.

The above information will enable us write letters of claim and job description respectively. This way we will use your company's name to apply for payment and re-award the contract in your company's name. We are looking forwards to doing this business with you and solicit your confidentiality in this transaction. Please acknowledge the receipt of this letter using the above tel/fax number. I will bring you into the complete picture of this pending project when I have heard from you.

Yours faithfully,
Emman Poloman 23/97

ENGR. EMMAN POLOMAN

NOTE: PLEASE KINDLY QUOTE THIS REFERENCE NUMBER (ET/01) IN YOUR RESPONSE AND FAX A COPY TO THE LINE GIVEN ABOVE.

Ejemplo de una carta.

La Navidad en Christkindl.

50

21-12-2017



Carta remitida desde la oficina de Christkindl en 1984.

Navidad en Christkindl.

A falta de unos pocos días para celebrar la Navidad nos vamos a acercar hasta Austria para conocer la oficina de correos de Christkindl, una oficina postal que sólo funciona en periodo navideño desde 1950 en una sala de un hotel. Cada año la oficina dispone de un matasellos especial de temática navideña que aplica sobre el correo que despacha. En el primer año se matasellaron más de 40000 cartas pero el año pasado se enviaron más de 2 millones de cartas y tarjetas.



Oficina de correos de Christkindl.

internacional a:

Weihnachtspostamt
A-4411 Christkindl
Austria

Es una tradición el enviar las felicitaciones navideñas con el matasellos conmemorativo. Este año la oficina funcionará desde el 1 de diciembre hasta el 6 de enero así que aún estás a tiempo de enviar tus cartas para recibir el matasellos especial.

Para ello puedes enviar tu carta franqueada con sellos de Austria o con un cupón de respuesta



Matasellos de 2017

Matasellos de años anteriores.



Video sobre la oficina postal de Christkindl , 2016.

Otros estudios disponibles

Intervención Alemana en la Guerra Civil Española (Ed. Afinet)

Catálogos PDF

Catálogo Franqueos mecánicos autorizados en la II República
EXPO 92
BARCELONA 92
Franqueos Mecánicos y Digitales de Navarra
Censuras de Navarra
Catálogo Ilustrado de Matasellos Turísticos

Catálogos web

Correo aéreo de España
Marcofilia Naval

Monografías

Carteros Honorarios
Historias Segunda Guerra Mundial I
Historias Segunda Guerra Mundial II
Primer Viaje del Graf Zeppelin a Sudamérica , 1930

Recursos WEB

España en la Antártida
Juegos Olímpicos de Barcelona
Expo 92 Sevilla

Blog

Filatelia e Historia
Filatelia temática
Web del Autor

Puedes acceder clikando en los enlaces.