

EXFIBAR 2013

XLIV Seilu erakusketa
XLIV Exposición Filatélica



CENTENARIO ESPECTACULO AEREO
EIBAR





ASOCIACION FILATELICA ARRATE ARRATE FILATELDI ELKARTEA

Email: luismariado@eukaltel.net

Apartado, 33

20600 **EIBAR** (Gipuzkoa)

BATZORDE ANTOLATZAILEA • COMISIÓN ORGANIZADORA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

Fidel Saéz Aguinaga

IDAZKARIA / SECRETARIO:

Juan Gómez Barranco

DIRUZAINA / TESORERO:

Alberto Elizondo Retolaza

HARREMAN ARDURADUNA / RELACIONES PÚBLICAS: *Diego Aguilar Verdejo*

ERAKUSKETAREN BOKALA / VOCAL DE EXPOSICIÓN: *Jenaro Escribano*

MONTAJEA / MONTAJE:

Isidro Rejo Lorenzo

Luis M^a Domínguez Gallo

IMAGEN DEL CARTEL DE LA PORTADA

1913. Cartel de las fiestas de San Juan

Archivo municipal de Eibar. Subfondo municipal. Sig: B 4 1.8

1913. San Juan jaietako kartela.

Eibarko Udal Artxiboa. Udal azpifuntsa. Sig. B 4 1.8

JATORRIZKO ZIGILU-MARKA
MATASELLO ORIGINAL DE
 José Ángel López

EXPO. FILA. XLIV SEILU ERAKUSKETA

24 Noviembre 2013

EIBAR



CENTENARIO EXHIBICIÓN AEREA

Horario del matasello

Día 24: 12:00-14:00 h 18:00-20:00 h.

2013ko azaroaren **24**tik abenduaren **1**ra

Ordutegia:

Astelehenetik ostiralera: 18:00-20:00

Larunbata eta igandea: 12:00-14:00, 18:00-20:00

Azaroaren 30ean itxita

del **24** de Noviembre al **1** de diciembre de 2013

Horario:

De lunes a viernes: 18:00-20:00

Sábado y domingo: 12:00-14:00, 18:00-20:00

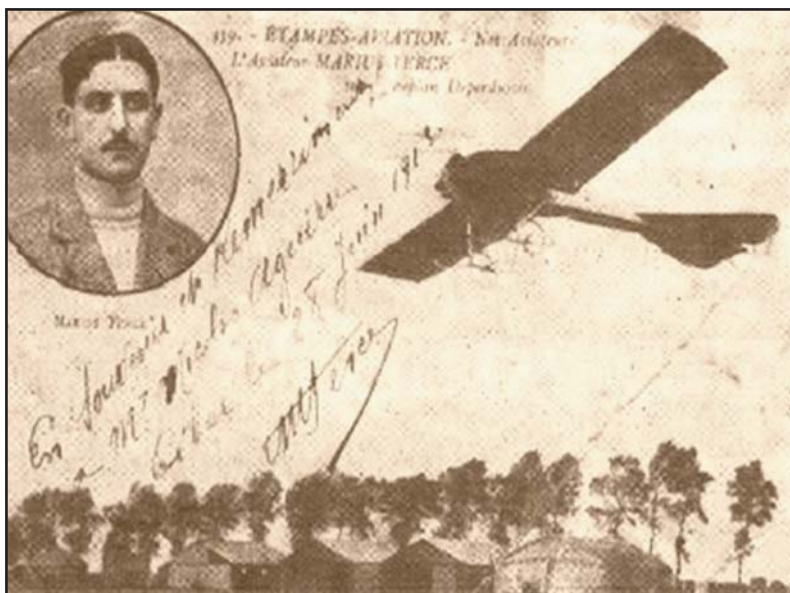
30 de noviembre cerrado

1913. LA FIESTA DE LA AVIACIÓN

Las fiestas de San Juan de 1913 no iban a ser como las de todos los años y así lo advertía en su crónica del 23 de junio Tomás Echaluze en el periódico *La Voz de Guipúzcoa* “el pueblo de Eibar, que cuando se trata de trabajar lo hace en forma que le ha conquistado justa fama, cuando llega el momento de divertirse sabe tirar la casa por la ventana”. No era para menos, el programa de actos de ese año había creado una

1913. ABIAZIOAREN JAIA

Urte hartako jaiak, 1913. urteko San Juan jaiak, ez ziren izango urtero egiten zirenak bezalakoak; halaxe oharteman zuen Tomás Echaluze kazetariak *La Voz de Guipúzcoa* periodikoan atera zuen kronikan: “*Eibarko herriak, beharra egin behar duenean, ospe ona eta sona eman dion era horretan egiten du beharra; baina dibertitzeko unea heltzen denean ere, badaki egunean bi alkandora aldatzen.*” Eta gauza ez zen gutxiagorako, herriko



Eibar, 28 de junio de 1913. Tarjeta postal aeronautica Rameau, nº439. El aviador Marius Tercé sobre el monoplano Deperdussin. Dedicada a Nicolás Aguirre.

Eibar, 1913ko ekainaren 28a. Postal aeronautikoa, Rameu, 439. zk. Marius Tercé abiadorea Deperdussin monoplanoaren gainean. Nicolas Aguirreri dedikatutako postala.

expectación inusitada entre la población, ya que en él, se anunciaban los vuelos asombrosos que con su monoplano iba a realizar el intrépido aviador francés Mr. Marius Tercé.

El nuevo invento de la aviación había empezado a seducir a la población eibarresa, no en vano desde 1910 se venían realizando algunas exhibiciones en San Sebastián, con mayor o menor fortuna, y en Durango, a donde ese mismo año acudieron un numeroso grupo de eibarreses para admirar las acrobacias de los pilotos. No obstante, por el relato que nos dejaron aquellos que asistieron al “meeting”, éste debió terminar como el rosario de la aurora y no quedaron de los aeroplanos siniestrados ni siquiera una pequeña muestra de los despojos que, como recuerdo, fueron incautados en las casas de los espectadores a tal evento.

A pesar de todo, los eibarreses deseosos de conocer los avances del nuevo siglo, decidieron organizar una *Comisión para la Fiesta de la Aviación* formada por representantes de las sociedades recreativas a cuya cabeza se encontraban Saturnino Aramburu, como presidente de la Sociedad Educación Física, Niceto Muguruza, presidente del Casino de la Amistad y Pío Zulaica, presidente este último del Casino Artista Eibarrés. La primera tarea que se encomendó a la Comisión fue la recaudatoria y así pusieron en marcha una suscripción popular destinada a sufragar los gastos de

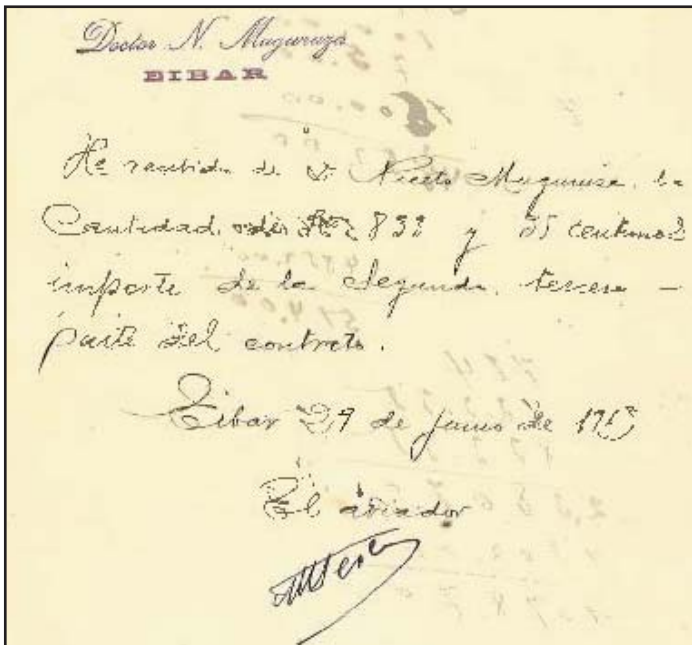
jaien programak demaseko ikusmina sortu baitzuen jendearen artean: Marius Tercé abiadore frantziar ausartak hegaldi erakustaldi ikusgarriak egingo zituen Eibarren bere monoplanoarekin.

Asmakizun berriak, abiazioak, Eibarko jendearen lilura piztu zuen; izan ere, 1910az geroztik Donostian horrelako erakustaldi batzuk egiten hasiak ziren, baita Durangon ere: hara joan zen urte hartan Eibarko talde handi bat hegazkinlarien akrobaziak ikustera, harriturik. Halere, “meeting” hartara joan zirenek utzi diguten kontakizunak dioskunez, ordukoak ez zuen akabera onik izan, txarto amaitu baitzen; eta, itxura denez, siska eginda amaitu zuten aeroplano haietatik ez zen geratu ezta zatirik txikiena bera ere, abioipusketok ikuskizunera gerturatu ziren ikusleen etxeetan bahituta geratu baitziren, oroigarri legez.

Hala eta guzti, eibartarrek, gizaldi berriaren aurrerapenak ezagutzeko irrikan, abiazioaren jairako batzorde bat antolatu zuten, herriko elkarten ordezkariekin eratuta. Batzorde buru Saturnino Aramburu, Niceto Muguruza eta Pio Zulaica zeuden; aurrena, Educación Física elkarteko presidentea; hurrena, Casino de la Amistad-ekoa, eta azkena, Casino Artista Eibarrés-ekoa. Batzordeak jaso zuen lehenengo enkargua, ekitaldia antolatzeko diru batu beharrarena izan zen. Horrela, jasotzat eta aurrerakoitzat jotzen zuten jai-egitarauaren ikuskizun

tan brillante espectáculo del programa de fiestas que consideraban “culto y progresivo”. Por otro lado, se solicitó al Ayuntamiento una subvención de 2.000 pesetas, la cesión del campo situado encima de la plaza de toros para la realización de los vuelos proyectados y, por último, la autorización para cobrar la entrada en el Alarde Musical por el módico precio de 0,50 y 0,25 pesetas. Seguros estaban de éxito de la recaudación porque prometieron ingresar el “superavit” a favor de las Colonias Escolares.

bikain horren gastuei aurre egiteko, martxan ipini zuten dirua herritarren artean biltzeko asmoa. Udalari eskatu zioten 2.000 pezetako diru-laguntza, zezen plazaren gainean zegoen zelaia erabiltzen lagatzea eta alarde musikalaren sarrera kobratzeko baimena ematea, 0,50 eta 0,25 pezetako sarrera-prezio merkeak ipinita. Seguru samar zeuden diru-batzearen arrakastaz, dirua batu baino lehen aterako zen “superavit”a eskoletako kolonia edo udalekuetarako izango zela agindu zutelako.



Eibar, 29 de junio de 1913. Recibo del pago de una parte del contrato firmado por el aviador Tercé.

Eibar, 1913ko ekainaren 29a. Tercé abiadoreak izenpetutako kontratuaren zati baten ordainketari dagokion erreziboa.

No fueron pocos los trabajos que hubo que acometer para poner en marcha el pequeño aeropuerto eibarrés. Sólo en la explanación de los terrenos trabajaron 16 personas, se construyó un hangar, entablados con asientos, alambrados de cerca para acotar la pista y, por último, se colocaron los toldos de protección. De todo ello se conservan en el archivo municipal las pertinentes facturas presentadas por Francisco Errasti aunque, en honor a la verdad, más complicado debió resultar la elección para la ubicación del mismo ya que la orografía no lo ponía fácil; al final y por consenso, se aprobó que la ejecución debía realizarse sobre un terreno situado encima de la Plaza de Toros, hoy en día en el barrio de San Cristóbal, perteneciente al caserío Tutulu, cuyo propietario no era otro que Juan Iñaxio Odriozola, más conocido como el bertsolari Aizarna. En la memoria de algunos eibarreses quedan algunos versos que en su día el conocido bertsolari compuso para narrar el acontecimiento: “Gure zelaian lehenengo aldiz, bajatu da Eibarren arioplanua...”

La mañana del 23 de junio, en el primer tren que venía de San Sebastián, llegó a Eibar el aeroplano desmontado y plegado. Fue trasladado desde la calle Estación hasta el hangar y, de nuevo, vuelto a montar para gran alegría de la población que lo había acompañado durante su trayecto. Según la narración que en el año 1953 nos dejó Antonio Iturrioz “De avión no tenía más

Ez ziren gutxi izan Eibarko aireportu txiki hura martxan ipini ahal izateko egin behar izan ziren lanak eta hartu ziren nekeak. Bakarrik lurrak lautzen 16 pertsonak jardun zuten beharrea; hangar bat eraiki zen; oholtza jarlekuekin ipini zen; pista markatzeko burdin hesia eta, azkenik, toldoak. Udal artxiboan horren guztiorren fakturak daude gordeta, Francisco Errastik aurkeztutakoak, baina egia esan, hori dena baino zailxeagoa izango zen lekua bilatzea, bertako aldapek ez zuelako gauza errazten. Azkenean, denak ados jarrita, zezen plazaren gainean zegoen lursail bat erabiltzea erabaki zuten -gaur egun, San Kristobal auzoa- Tutulu baserrikoa, Juan Iñaxio Odriozola “Aizarna” bertsolariarena. Oraindik ere, eibartar batzuk akorduan dituzte bertsolari ezagun hark gertakari haren harian egin zituen bertsoak: “Gure zelaian lehenengo aldiz, bajatu da Eibarren arioplanua...”

Ekainaren 23an heldu zen Eibarrera aeroplanoa, goizean, Donostiatik zetorren lehenengo trenean, desmuntatuta eta tolestuta. Estaziño kaletik hangarreraino eraman zuten, eta, han, aeroplano osoa elkarretaratu, bertaraino lagundu zioten herritar guztien pozerako eta gozamenerako. Antonio Iturriozek 1953. urtean utzi zigun narrazioak hauxe zioen: “Abiotik helizea baino ez zuen; hortik gainerakoa, era eta jatorri guztietako latekin egindako hilkutxa kontratxapatu



Grupo de eibarreses en el improvisado aeropuerto

Eibartarrak bat-bateko aireportu egin berrian.

que la hélice y el resto era una especie de ataúd contrachapeado con latas de todas las procedencias, todo montado sobre dos ruedas de bicicleta y un tinglado de alambres delgados que irremisiblemente invitaba a colgar la ropa o a poner un parral". A pesar de todo, los eibarreses, que querían ver de cerca ese artilugio capaz de volar como los pájaros, pagaron puntualmente su entrada y así pudieron admirar *in situ* el aeroplano de Mr. Tercé. El aviador francés había llegado a Eibar en su automóvil, acompañado por dos mecánicos que le iban a ayudar en sus maniobras. De la venta de dichas entradas la organización ingresó 572 pesetas que fueron destinadas a sufragar parte de los gastos del espectáculo.

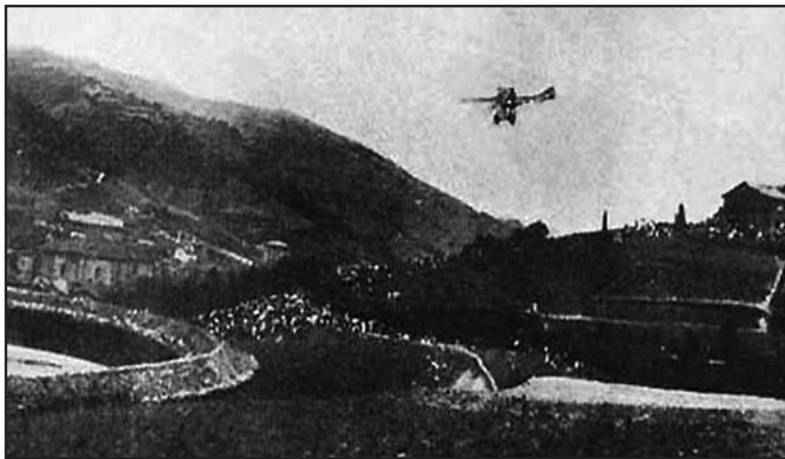
moduko bat zen, eta hori dena, bizikleta-errobera biren gainean jarria eta arropak eskegitzeko edo mahatsaradi bat jartzeko aproposagoa zen alanbre fineko aparamen batekin". Hala ere, eibartarrek, txoriek bezala hegan egiten zuen tramankulu hori gertutik ikusi nahian, sarrera zintzo ordaindu zuten; eta, txundituta, Tercé jaunaren aeroplanoa ikusi ahal izan zuten. Abiadore frantziarra bere automobilean heldu zen Eibarrera, maniobrak egiten lagunduko zioten mekaniko birekin batera. Sarrera-salmentarekin antolatzaileek 572 pezetako diru-sarrerak jaso zituzten, ikuskizunaren gastuen zati bat ordaintzeko erabili zirenak.

Y por fin llegó el gran día. El día 24 a las seis de la tarde, después del partido de pelota en el que se enfrentaron las parejas Chiquito de Eibar y Pequeño de Azcoitia contra Sustarra I y Baltasar, el avión fue llevado al prado del alto del Caserío Tutulu. Una vez puesto en marcha el motor, comenzó a moverse y enseguida despegó para después elevarse sobre la Plaza de Toros. Según cuentan las crónicas, el aeroplano sobrevoló varias veces Eibar y durante los trayectos Mr. Tercé, sentado al mando de su aparato, correspondía a las aclamaciones moviendo su mano de un lado a otro. Su mayor placer consistía en atemorizar a los espectadores con sus acrobacias y así despertar muestras de admiración y aplausos encendidos. Cuando llegó el momento del aterrizaje y la complicada maniobra de toma de tierra, el aparato capotó, dio un giro y aterrizó boca abajo. El aeroplano quedó averiado y el piloto salió ileso.

Después de este suceso parecía que la fiesta se iba a dar por finalizada, pero no estaban los eibarreses, que tanto empeño habían puesto en la organización, para abandonar el proyecto así que, con gran esfuerzo, y con la ayuda de un nutrido grupo de espectadores, trasladaron el aparato al taller de pistolas automáticas que los señores Anguera y Loyola tenían en Legarre. Allí fue reparado y de nuevo trasladado al aeropuerto de Tutulu donde pacientemente esperaban los espectadores. El

Azkenean, egun handi hura iritsi zen. Hilaren 24an, Eibarko Txikito eta Azkoitiko Txikia pilotariak Sustarra I eta Baltasarren kontrako pilota-partiduaren ondoren, arratsaldeko 6etan, abioia Tutulu baserriaren gueneko zelaira eramán zuten. Motorra martxan jarri zenean, mugitzen hasi zen eta segituan aireratu zen zezen plazaren gainetik. Orduko kronikek diotenez, aeroplanoak Eibar gainean hegaldatu batzuk egin zituen eta, jira eta bira zebilela, Tercé jaunak, aparatua mandu aurrean jarrita, behetik zetorkion txalozaparradari erantzunez, eskua batera eta bestera mugituz jendea agurtzen ibili zen. Frantziarraren gozamenik handiena, akrobaziak eginez, jendea ikararuta uztea zen, jendearen harridura sortzea eta txalo beroak piztea. Lurreratzeko, lurra hartzeko maniobra zaila egiteko unea iritsi zenean, aparatua muturrez erori, itzuli eta ahuzpez geratu zen. Aeroplanoak kalteak izan bazituen ere, pilotua onik atera zen.

Hori gertatu eta gero ematen zuen jaiá amaitutzat eman behar zela, baina eibartarrak –ikuskezun hura antolatzen hainbeste ahalegin egin ondoren- ez zeuden prest asmo hura bertan behera uzteko; horrela, neke eta lan askorekin eta ikusle talde handi baten laguntzari esker, Anguera eta Loyola jaunek Legarren zuten pistola automatikoen tailerrera eramán zuten aparatua konpontzera. Han egin beharrekoak egin zizkioten eta, berriro, Tutuluko aireportura eramán zuten, ikusleak



1913, Marius Tercé sobrevolando Eibar

1913. Marius Tercé Eibar gainean hegaldatzen.

aviador francés premió la paciencia de los eibarreses con varios paseos sobre Eibar, desde el prado de Tutulukua, que era la zona de despegue, hasta el trigal de Otaola Erdikua, zona destinada al aterrizaje. No debemos olvidar que después de cada aterrizaje, había que trasladar de nuevo el aparato hasta su zona de despegue encima de la Plaza de Toros, para comprender y valorar en su justa medida la afición por contemplar lo que consideraban una auténtica hazaña. Antonio Iturrioz dejó escrito “¡Pero qué decimos volar, se despegó y volvió a tomar tierra encima de la Plaza de Toros donde no había sitio ni para jugar al “txingorgain”. Claro que Marius tenía un corazón, eso sí, con alas, pues de lo contrario no se explica que un hombre

zain baitzeuden. Abiadoreak ederto saritu zuen eibartarren pazientzia: herri gainean hegaldi batzuk egin zituen, Tutulu baserriko zelaitik -huraxen aireratzeko lekua- Otaolaerdi baserriaren garitzaraino, lurra hartzeko tokia. Sasoi hartan benetako balentriatzat hartzen zuten hura ikusteko zegoen ikusmina, behar den bezala eta behar den neurrian, ulertu eta baloratu ahal izateko, ezin dugu hau ahaztu: lurra hartzen zuen bakoitzean, aparatua berriro zezen plazatik gora zegoen leku hartaraino eraman beharra zegoela. Halaxe zioen Antonio Iturriozek: “*Hegan diogu?. Aireratu eta berriro “txingoigain” ean egiteko lekurik ere ez zegoen tokian lurra hartu baitzuen zezen plaza gainean!. Bai horixe, Mariusek bihotza zuen, baina hegoduna, beste era*



24 de julio de 1913. Factura por el pago del reloj grabado por Cayetano Careaga que fue regalado a Marius Tercé.

1913ko uztailek 24. Marius Tercé abiadoreari, Cayetano Careagak grabatuta, oparitu zioten erlojuaren faktura.

podiera volar en aquel armatoste de hojalatería.”

Satisfecho debió quedar el público eibarrés de la actuación del aviador ya que aparte del dinero convenido en el contrato se le entregó, una gratificación, no sabemos si esta iba dentro de un sobre o no, de 250 pesetas que fue conveniente anotada en los papeles de la contabilidad del evento. Además se le regaló un reloj damasquinado marca *Longinus*, que fue adquirido en el establecimiento del grabador Cayetano Careaga y por el que se pagó 63 pesetas. Y por último, tal como aparece en la propia documentación “dado el excelente comportamiento observado por

batera ezin delako esplikatu gizon batek nola egin zezakeen hegan hojalatazko tramankulu harekin.”

Ikusle eibartarrak pozik geratu ziren abiadoreak egindakoarekin, izan ere, kontratuz hitzartutako diruaz aparte, 250 pezetako gehigarri bat eman baitzioten –falta zaigun xehetasun bakarra, kartazal baten barruan eman zitzaion ala ez jakitea da– ikuskizunaren inguruko kontabilitate-paperetan idatziz eta ganoraz jasotakoa. Horrez gain, Longinus etxeko erloju damaskinatu bat ere oparitu zioten, Cayetano Careaga grabatzailearen dendan 63 pezetan erositakoa. Eta azkenik –dokumentuetan hala azaltzen da– Marius Tercé abiadoreak erakutsi

el aviador Mr. Marius Tercé se le invita a instancias reiteradas de gran parte del público a que vuelva a Eibar del día 29 de junio y el 6 de julio a celebrar las últimas pruebas de aviación”.

zuen jarrera benetan bikaina izan zenez, jende gehienak hala eskatuta, abiazioko amaierako erakustaldiak egiteko, ekainaren 29an eta uztailaren 6an, berriro Eibarrera itzultzeko gonbita luzatu zitzaion.



1929. Grupo de eibarreses junto al biplano bautizado como “Jesús del Gran Poder” que batió la marca de permanencia en vuelo de una aeronave terrestre sobre el mar.

1929. 1929. Eibartar taldea “Jesús del Gran Poder” biplanoaren ondoan. Hegazkin batek, itsaso gainean hegan egiten denbora gehien egiten zuen lehenengo aldia.

Durante muchos años continuaría en la memoria de los eibarreses las imágenes de aquel aparato que sobrevoló Eibar por primera vez y unos años más tarde, en 1929, un grupo de eibarreses, entre ellos Eugenio Martínez, Santi Zabaleta, Angel Jaureguibarria, Aspiazu, Lorenzo Sarasqueta, Hipólito Mínguez y Carlos Eguiguren formarían parte del equipo de mantenimiento del primer aparato que cruzó el Atlántico entre Sevilla y Bahía (Brasil) batiendo el récord de permanencia en vuelo de un avión terrestre sobre el mar. Hoy en día este aeroplano se conserva en el Museo del Aire de Cuatro Vientos como testigo de la hazaña que supuso para la aviación internacional.

Yolanda Ruiz Urbón
Archivera municipal

Herriko jendeak urte askoan gorde zuen oroimenean Eibar gainean lehenengo bider hegan egin zuen aparatu hura. Handik urte batzuetara, 1929an, eibartar batzuk –Eugenio Martínez, Santi Zabaleta, Angel Jaureguibarria, Aspiazu, Lorenzo Sarasqueta, Hipólito Mínguez eta Carlos Eguiguren, besteak beste– Sevillatik Brasilgo Salvador de Bahiara, Atlantikoa zeharkatu zuen lehenengo hegazkinaren mantentze-talde hartako kide izan ziren, itsaso gainean abioi batek sekula egindako denbora gehienaren marka hautsi zuen hegaldia. Gaur egun, aeroplano hura Madrileko Cuatro Vintoseko Aire Museoan dago gordeta, nazioarteko abiazioan egin zen balendria haren erakusgarri eta lekuko.

Yolanda Ruiz Urbón.
Udal artxibozaina

LOS COMIENZOS DEL CORREO AÉREO

Cuando los hermanos Wilbur y Orville Wright lograron volar por primera vez, con un aparato más pesado que el aire, durante el mes de diciembre de 1903 sobre las dunas de Kitty Hawk (U.S.A.) y el brasileño Alberto Santos Dumont lo hacía en octubre de 1906 en París, no suponían el auge y las aplicaciones que iba a tener su invento. Una de las primeras fue el transporte de correo



Los hermanos Wright y Alberto Santos Dumont

Después de algunas demostraciones de transporte de correo no oficiales, el primer vuelo oficial tuvo lugar en la India el 18 de febrero de 1911. Se realizó durante la Exhibición Industrial y Agrícola de las Provincias Unidas en Allahabad (India). El piloto Henry Pequet transportó unas 6.500 cartas y tarjetas que pesaron 15 kg. hasta Naini, situado a 10 km. El recorrido duró 27 minutos y el aparato utilizado fue un Sommer equipado con un motor Gnome de 50 HP



Una de las 6.500 cartas transportada en el primer correo aéreo el 18 de febrero de 1911

Después de este primer vuelo no hubo ninguno hasta septiembre de este mismo año, en el que se realizaron tres. El primero de ellos fue en Londres (Inglaterra) el día 9, el piloto Gustav Hamel a los mandos de su Bleriot despegaba del aeródromo de Hendon a las 04,58 horas con una saca de correo de 10 kg. con destino a Windsor, situado a 20 millas. Aterrizó a las 0,13 horas llevándose a cabo de esta manera el primer correo aéreo en Europa. Estos vuelos continuaron hasta el día 26 del mismo mes y colaboraron tres pilotos más, Charles Humbert, Greswell y Driver.

El segundo vuelo tuvo lugar en Marruecos del 13 al 20, entre Casablanca y Fez, pasando por Rabat y Meknes. El piloto Henry Bregi y el pasajero René Lebaut, redactor del "Petit Journal" (periódico francés) organizador del evento, realizaron este viaje en un Breguet XI.

Pocos días después, el día 23 y con motivo de un festival de aviación efectuado en Garden City (Long Island), el piloto americano Earle Ovington pilotó un avión Bleriot bautizado "Draga n Fly" N(Libélula) en una serie de vuelos de ida y vuelta, entre Garden City y Mineola. Allí lanzaba la saca postal en un campo donde el jefe de correos la recogía y la incorporaba al sistema regular postal.



Tarjeta transportada de Garden City a Mineola 30/09/1911.
Firmada por el piloto Earle Ovington

Después de estas primeras demostraciones las pruebas se fueron extendiendo por varios países. El mayor servicio aéreo de la época se llevó a cabo en la región de los ríos Rin y Maine (Alemania) y se utilizó tanto el avión como el zepelín.

Entre el 10 y el 23 de junio de 1912 las ciudades de la región: Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Maine y Works estuvieron unidas por el correo aéreo transportado por el zepelín "Schwaben" y el avión Euler, llamado "Gelber Hund" (Perro Amarillo) pilotado por el teniente Von Hiddessen.



Avión Euler llamado "Gelber Hund" (Perro amarillo) y su piloto Van Hiddessen

En 1914 con el comienzo de la Primera Guerra Mundial, todas estas actividades cesaron y no fue hasta el 22 de mayo de 1917 cuando en Italia se efectuó un nuevo experimento de correo aéreo entre Torino y Roma, con la particularidad de que en éste, se utilizó el primer sello oficial de correo aéreo.

Debido a una preparación apresurada se decidió una sobreestampación del "urgente" de 1903, donde se puede leer "experimento posta aérea". El segundo sello fue igualmente italiano y se emitió pocos días después para ser utilizado en las cartas circuladas en hidroavión entre Nápoles y Palermo.



Primer y segundo sello de correo emitido por el Servicio Postal Italiano en 1927

El primer correo aéreo internacional oficial fue realizado por el piloto argentino Teodoro Fels el 2 de septiembre de 1917 entre Buenos Aires y Montevideo, se trató solamente de una prueba



Tarjeta transportada entre Buenos Aires y Montevideo. Primer correo internacional

Los austríacos inauguraron el 31 de marzo de 1918 una línea internacional con el recorrido Viena - Cracovia - Lemberg - Kiev. La línea fue servida por aparatos militares Brandenburg y admitían correo civil en el trayecto Viena - Cracovia - Lemberg y regreso. Para el franqueo se emitieron tres nuevos sellos de correo aéreo, obtenidos estampando la palabra "flugpost" (correo aéreo) en unos sellos determinados. La línea se mantuvo hasta el 15 de octubre de 1918.



Carta de Cracovia a Viena circulada el 14 de junio de 1918

A partir del 15 de mayo de 1918, el estado norteamericano puso en marcha, a través de correos, la línea New York - Washington, vía Philadelphia, para lo que utilizaron aviones Curtiss JN-4H "Jenny" y pilotos pertenecientes al ejército. Salieron cuatro aviones: uno de New York, dos de Philadelphia y el cuarto de Washington. Los tres primeros cumplieron su cometido y el cuarto efectuó un aterrizaje forzoso al extraviarse de la ruta por un problema con su brújula



Carta transportada en el primer vuelo Washington - New York el 15 de mayo de 1918

El correo U.S.A. emitió sellos especiales para este servicio. Fueron los primeros del mundo que no utilizaron la sobreimpresión. En ellos se refleja la imagen del avión "Jenny" en pleno vuelo



Primeros sellos para correo aéreo emitidos por U.S.A. en 1918

En Europa, al contrario que en Estados Unidos, el correo fue asignado a las compañías aéreas privadas que surgieron, después de la Primera Guerra, aprovechando el amplio excedente de aviones y pilotos. Alemania, a la que se había impuesto la prohibición de tener aviación militar, se benefició de esta circunstancia y rápidamente se constituyeron varias compañías aéreas civiles.

El 6 de febrero de 1919 la Deutsche Luft-Reederei inauguraba la línea Berlín - Weimar, vía Leipzig.



Carta transportada por avión entre Weimar y Berlín vía Leipzig el 6 de febrero de 1918

Unos días más tarde era la Hamburg - América Line la que explotaría la línea Berlín - Hamburg Westernland.

Por otra parte, a principios de 1919, los militares franceses, ingleses y belgas efectuaron vuelos entre Londres, París y Bruselas transportando correo. A finales de año estos vuelos pasaron a ser realizados por compañías privadas. La primera compañía inglesa en llevar a cabo vuelos Londres - París - Londres fue la Aircraft Transport and Travel Ud., la primera francesa fue la Cía. FARMAN



Carta circulada entre Londres y París el 28 de enero de 1921

Prácticamente en todos los países europeos surgieron diferentes compañías que acabaron uniéndose para formar una única compañía subvencionada por el gobierno respectivo tales como las actuales Lufthansa, Air France, KLM, etc ...

Para finalizar diremos que en España el correo aéreo comenzó el 1 de abril de 1920. La Cía francesa LATECOERE, que desde finales de 1919 operaba la línea Toulouse - Barcelona - Alicante Málaga - Rabat, fue la que llevó a cabo estos primeros vuelos.

José M^º Ulacia Ortiz de Urbina



La Asociación Filatélica Arrate quiere agradecer la colaboración de todos y cuantos han participado con su apoyo.

LAGUNTZAILEAK / COLABORAN

*BAR TXOKO
 FILATELIA UNAMUNO (BILBAO)
 EL CORTE INGLÉS
 EXCLUSIVAS GORXIBA
 ARCHIVOS DEL AYUNTAMIENTO DE EIBAR
 EGO IBARRA BATZORDEA
 EL CORREO
 DIARIO VASCO*

HEDABIDEAK LOS MEDIOS INFORMATIVOS

*ETA KITTO
 REVISTA EIBAR
 RADIO POPULAR DE LOYOLA
 RADIO EIBAR (CADENA SER)*

BABESLEAK PATROCINADORES



ANTOLATZAILEA ORGANIZA

