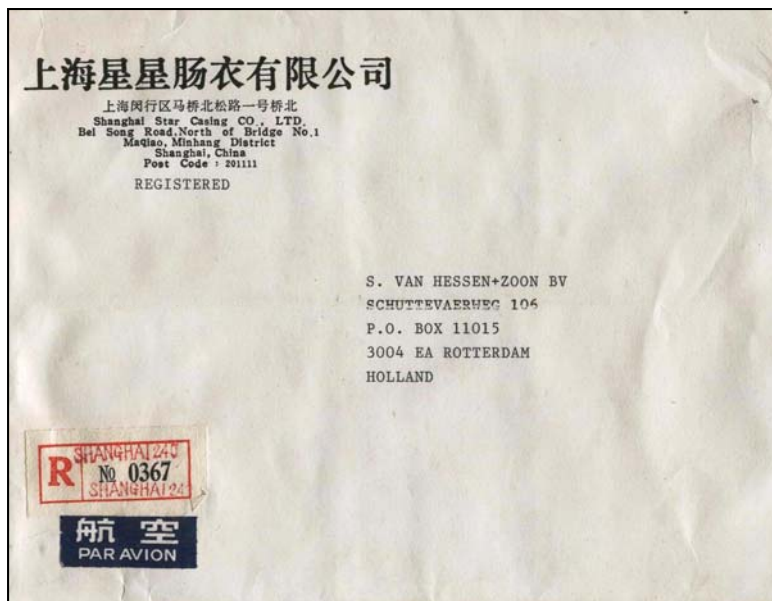


Wat kunnen we tegenwoordig nog met de FILATELIE? (8)



In dit artikel gaan we het hebben over poststukken. Voor degenen die een of meer artikelen in deze reeks hebben gelezen komt deze aankondiging misschien wat vreemd over. Er zijn immers al talloze poststukken de revue gepasseerd! Toch is er een invalshoek voor dit onderwerp die een aparte behandeling alszins rechtvaardigt. Maar laten we eerst even kort vaststellen dat we onder poststukken heel simpel verstaan alle stukken die door de postrijen worden verwerkt en bezorgd. Bij dat laatste moeten we misschien toevoegen dat de post minimaal moet hebben *geprobeerd* het stuk te bezorgen, want soms lukt het niet. Bij alle poststukken die in dit artikel langskomen is wat apart aan de hand. Laten we maar beginnen en als er ergens gelachen kan worden dan mag dat.



Het eerste stuk komt uit China. Hoeven aangekende stukken daar niet gefrankeerd te worden? De envelop ziet er wat kaal uit... Ieder die weet hoe een Chinese tekst gelezen moet worden (van achteren naar voren) zal het dan ook logisch vinden dat we op de achterkant moeten kijken!

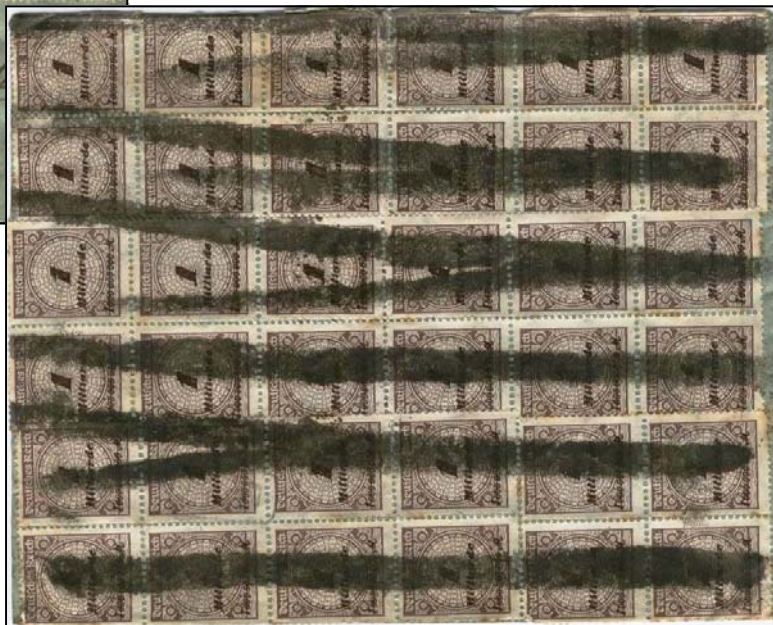
Die achterkant kan ook heel interessant zijn bij (echt gelopen) brieven van Duitsland uit de periode van de *hyperinflatie*, vooral uit de laatste maand, november 1923. De waarde van de mark daalde met de dag en de posttarieven stegen sneller dan de zegeldrukkerijen konden bijhouden. Zo was op 2 november voor een binnenlandse brief een frankering van 100 miljoen mark vereist. Veel postkantoren konden alleen uit de oude voorraad lagere

zegelwaarden leveren en zo ontstond de volgende brief. Men kan zich voorstellen dat de postbeambten zich in die tijd wezenloos hamerden. En dat alles om zegels te vernietigen die (voor de post) binnen een week niks meer waard waren. Natuurlijk, de RSI was toen nog niet uitgevonden, maar zoals we nu de bedrijfsartsen bezig houden met de tennisarm, de computernek en soortgelijke gebreken moeten er bij de Deutsche Reichspost van 1923 toch veel mensen hebben geleden aan de *stempelpols*!

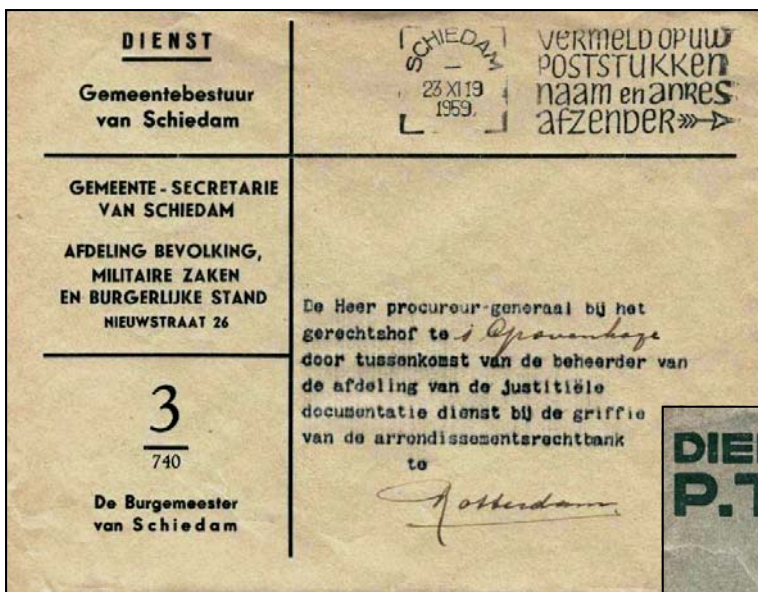




Uit pure zelfbescherming heeft het postpersoneel daar iets op gevonden, zoals uit het hiernaast afgebeelde stuk blijkt. De vereiste frankering naar het buitenland was 40 miljard mark. Aan de voorkant zijn er 2 zegels afgevallen of afgestoomd (maar bij dit soort zaken kijken we niet op een paar miljard) en aan de achterkant zijn diverse zegels beschadigd, maar de bedoeling is duidelijk. Een creatieve oplossing voor het stempelprobleem!



Bij het volgende poststuk moet men zich serieus de vraag stellen: zijn wij een volk van ambtenaren of zijn we dat niet? We kunnen bij deze portvrij verzonden dienstbrief niet anders dan de zo juist gestelde vraag bevestigend beantwoorden. In de eerste plaats is daar het adres. Geen filatelistisch element, maar wel winnaar van de postbodepest- en -testprijs 1959. Wat een verhaal. En moet de brief nou naar 's Gravenhage of naar Rotterdam? Hier-



bij zou de moderne elektronische leesapparatuur van de sorteercentra toch volledig op tilt slaan... De brief is afgestempeld met een vlagstempel waarin een waarschuwende tekst is gezet. Het gemeentebestuur van Schiedam moet het hebben geweten, want meer dan een derde deel van de voorkant van de brief is gewijd aan het vervullen van de opdracht uit het stempel. Tussen de regels (van het adres) door zien we nog meer kenmerken van de toenmalige amb-

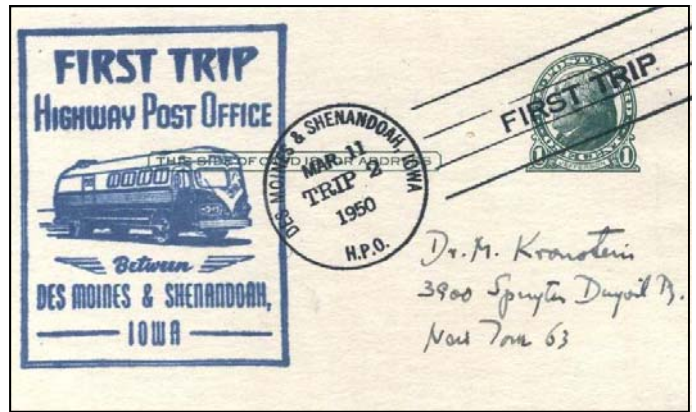


tenarij: niet iets rechtstreeks afhandelen als het ook over veel schijven kan lopen en zorgen dat je elkaar aan het werk houdt. (Schrijver dezès is als voormalig onderwijsgevende en dus aan ambtenaren gelijkgestelde als geen ander er van op de hoogte hoezeer een en ander sinds 1959 in positieve zin is veranderd.)

Nu we het toch over dienstbrieven hebben: de meest pure vorm van dienstbrief is die van de PTT (TPG, TNT) zelf.

Tijdens de Duitse bezetting van Nederland gingen de zaken "gewoon" door en wat zien we nu ineens (op deze dienstenvolp van 19 augustus 1943 optreden? Een voorstel tot verbetering van de arbeidstijden! Wat er niet bij staat is dat de joodse medewerkers ook de rest van de week niet meer hoefden te komen....

Op de meeste poststukken komen meerdere filatelische elementen voor (zegel of postwaardestuk, vernietigingsstempel, portvrijdom, verzendinstructies enz.) en dat maakt ze voor de verzamelaar zo interessant. Op dit postwaardestuk zien we dat Amerikanen doodleuk voor de tweede keer de eerste reis maken. Oftewel: 2 = 1. Bij een dusdanige beheersing van het vak rekenen is het waarachtig geen wonder dat de kredietcrisis van 2008 in de VS is begonnen...



Nu we het toch over de VS hebben: we vergeten wel eens dat dit land pas op 7 december 1941 (aanval op Pearl Harbour) in de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte en pas op 11 december officieel in oorlog was met Duitsland. Tot die tijd was er in principe normaal postverkeer mogelijk vanuit de VS en de toenmalige overzeese gebiedsdelen van dat land (de Filipijnen) naar Duitsland, zij het natuurlijk dat de brieven gecensureerd werden. Ook hier moeten we ook naar de achterkant van een poststuk kijken. Op de voorkant een veranderd adres en stempeltjes van de instanties die het poststuk moest passeren.

Het volgende poststuk heeft eveneens een bezoek gebracht aan Z.O.-Azië. Er is een heleboel over te vertellen. In 1933 was luchtpost nog iets bijzonders. Het grote publiek kende de vogelnamen van de vliegtuigen beter dan de voorbeelden van vlees en bloed uit "Zien is Kennen" (dat trouwens pas in 1937 verscheen) en sommige bemanningsleden waren net zo beroemd als de televisiesternen van nu.

PTT en KLM zorgden uiteraard voor het postvervoer naar en van Nederlands-Indië. Bij de opening van



een nieuwe luchtlijn, een jubileum of een recordpoging werden soms bijzondere vluchten aangekondigd. In oktober 1933 gaf de PTT zelfs speciale zegels uit die uitsluitend geldig waren voor deze bijzondere vluchten. Het spreekt vanzelf dat de filatelisten van toen veel belangstelling hadden voor dit fenomeen. Om ze in staat te stellen in het bezit te komen van zowel de Nederlandse als de Indische variant van de zegel werd geregeld dat vanuit Nederland het poststuk kon worden gezonden aan het Hoofd van de Afdeling Vervoer, Posterijen te Bandoeng.

Deze zorgde er dan voor dat het stuk naar Nederland werd teruggestuurd met de Indische zegel voor bijzondere vluchten. Men diende dan wel tegelijk 30 cent in Indische frankerzegels op te sturen of het bedrag over te maken met een antwoordcoupon.

Wat zien we nu op het poststuk? Allereerst stellen we vast dat het 7½ cent is *overgefrankeerd*. Het totaal verschuldigde bedrag (toenmalig luchtrecht + porto voor een briefkaart) was 30 cent en de zegel voor bijzondere vluchten dekt dat bedrag geheel. Doordat de afzender gebruik heeft gemaakt van een *postwaardestuk* werd het echter onmogelijk om niet over te frankeren.

Verder zien we dat de “zegel” van de briefkaart geheel volgens de voorschriften is afgestempeld in de plaats van terpostbezorging, maar de bijzondere zegel *niet*. Volgens dezelfde serie dienstorders werd deze in Amsterdam van een speciaal stempel voorzien. In dit geval met (slecht leesbaar) de datum 18 december 1933, de dag van de vlucht. Verder zien we een aankomststempel van Bandoeng (22-12-1933) en twee stempels van de “Pelikaan” op en naast de Indische zegel met (logischerwijze) de vertrekdatum van de terugvlucht. We lezen ook dat de terugreis geschiedde met een ander vliegtuig dan de afzender dacht te weten. Tenslotte is er een aankomststempel van 's Gravenhage op 31 december. In dit korte bestek zijn nog niet alle details besproken maar duidelijk wordt dat luchtpost *ondanks*, of misschien juist *doordat* het hier om maakwerk gaat heel interessante dingen kan opleveren. (Literatuur: Jan Hintzen: Luchtpost, een boeiende geschiedenis. Uitgave van De Vliegende Hollander, 2007).



De filatelie van de luchtpost, de *aerofilatelie*, is een aparte klasse op wedstrijdtonoonstellingen. Voor de post vervoerd met trein, tram of schip is een dergelijke status niet weggelegd, maar dat wil niet zeggen dat er geen interessante poststukken van zijn. Bij de *scheepspost* moeten we wel onderscheid maken tussen a. door een schip vervoerde post en b. aan boord geposte stukken. We beperken ons hier tot de laatste categorie. Op sommige oorlogs- en expeditie-schepen is een echt postkantoorje en omdat een schip juridisch een deel is van het betreffende land zijn daar de zegels en de tarieven van dat land van toepassing. Een voorbeeldje uit een stukje Nederlandse maritieme geschiedenis waar we tegenwoordig in een grote boog omheen lopen.



Naast “gewone” poststukken vinden we bij de scheepspost natuurlijk ook het nodige maakwerk. En denk nu niet dat dit alleen van de laatste jaren dateert. Een voorbeeld uit 1899!

Eind 19^e eeuw kende ook het Bodensee zijn scheepspost. Het meer lag destijds in 5 (postale) staten. Inspelend op het opkomend toerisme onder de gegoede burgerij verkocht men aan boord als toeristische attractie prentbriefkaarten met “bewijzen” van dat internationale karakter. (De Oostenrijkse zegel is de feitelijke en correcte frankering naar het buitenland, de rest is versiering met het scheepsstempel als welwillendheidsstempel). Deze kaart is overigens wel authentiek, met een transitostempel van New York, 10 dagen na de vaart op het meer. Niet slecht voor die tijd!

Wat is nu de moraal van dit hele verhaal? Wel, postzegels zijn mooi, stempels zijn interessant, maar een poststuk is dikwijls meer dan de som van beide onderdelen!