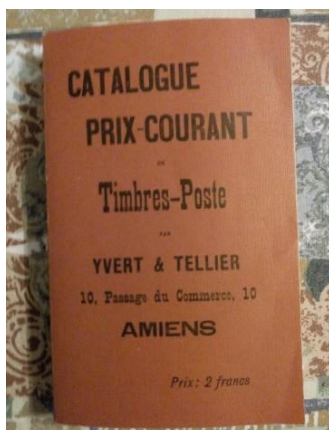


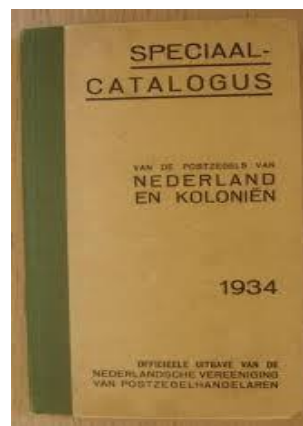
Verzamelen is keuzes maken

We gaan even terug in de tijd, terug naar de zestiger jaren toen er volop verzameld werd. In die tijd verzamelde ik speldjes, mijn moeder suikerzakjes en mijn vader, tja die verzamelde de rest.....

Mijn naam is Martin Brouwer, ik ben geboren in Ede in 1957. Al snel verhuisden we naar Zwanenburg in de Haarlemmermeer. Daar bracht ik mijn jeugd door en kwam ik meer en meer in aanraking met het fenomeen "Verzamelen". Vaak lag de tafel vol met stokboeken, rondzendboekjes, plakkers, Hawid-stroken en natuurlijk postzegels, heel veel postzegels. Ook lagen daar catalogi, diversen zoals de Zumstein (CH), de Stanley Gibbons (UK), de Scott catalogus (US) en de Michel (DE), maar het meest gebruikt werd toen nog de Yvert catalogus. Ik keek altijd met belangstelling wat mijn vader aan het doen was en werd daardoor langzaam maar zeker aangestoken door het verzamelvirus. Ik kreeg een stapeltje zegels en mocht deze dan opzoeken in de catalogus. De Franse taal was ik toen nog niet machtig, maar de afbeeldingen zeiden me genoeg. Je had drie kolommen waar je op moest letten: Postfris, Ongebruikt en Gestempeld. Mijn vader had vele dubbelen en zo werd mijn verzameling geboren. Het begin van een wereldverzameling....



Yvert & Tellier 1897



NVPH catalogus 1934

Zoals gezegd was de Yvert de meest door ons gebruikte catalogus. In 1895 kwam de eerste wereldcatalogus van het Franse Yvert & Tellier op de markt. Toentertijd was het nog één, overzichtelijk, boekje. Al snel kwamen er meerdere delen uit, in 2015 bestond het al uit 17 delen.

In de loop der jaren gingen we over op de Michel catalogus, omdat het Duits net even wat makkelijker te begrijpen was.

Ik verzamelde dus de hele wereld en ik kwam er al snel achter dat die wereld toch wel erg groot was. Bovendien kun je onmogelijk overal verstand van hebben en zo kwam ik er na enige tijd achter dat er verzamelaars zijn die misbruik maken van je onwetendheid en jonge(re) leeftijd om zo goedkoop aan 'leuke' aanwinsten te komen. Gelukkig werd ik daarop geattendeerd en het is me daarna ook nooit meer overkomen.

De wereldverzameling werd een **landenverzameling**, nou ja twee dan. Naast Nederland ging ik ook Engeland en de Kanaaleilanden verzamelen. Daarnaast vond ik in de Yvert, bij Engeland een paar bladzijden met **omnibussen**. Bij deze omnibussen werd ter ere van een bepaalde gelegenheid door bijna alle Engelse Dominions een of meer zegels uitgegeven met dezelfde afbeeldingen erop.

Het betrof hier achtereenvolgens het 25 jarig jubileum van koning George V (1935), de kroning van koning George VI (1937), de overwinning (1946), 25 jarige bruiloft van koning George en koningin Elisabeth (1948), het 75 jarig bestaan van de Universal Postal Union (kortweg U.P.U., 1949) en tenslotte de kroning van koningin Elisabeth (1953). Een mooi afgerond geheel om te verzamelen... Mijn eerste verzameling betrof dus Nederland. Al vrij snel maakte ik de keuze om alles gestempeld te gaan sparen, want postfris werd wel een heel dure aangelegenheid. Ik maakte hierbij gebruik van de NVPH catalogus.

In ons land verscheen de eerste catalogus voor "Nederland en koloniën 1934" in augustus 1933. Speciaal voor de jeugd (en de beginnende verzamelaar) kwamen er twee leerboekjes op de markt. Hierin staan alle wetenswaardigheden die je nodig hebt om een mooie verzameling op te bouwen.



Postzegel ABC 1981



Postzegel ABC 1980

Op een wat latere leeftijd werd ik jeugdleider en maakte ik veelvuldig gebruik van beide boekjes.

De omnibussen spraken me zeker aan, maar toch wilde ik er nog wat bij doen.

De keuze viel op een **thematische verzameling** en wel "Post op zegels".

Deze verzameling is behoorlijk breed en omvat de postzegels en poststukken met afbeeldingen van postkantoren, postvervoer, postbodes, postcodes en nog veel meer.

Aangezien er geen speciale catalogus is voor deze verzameling en ik wel een beetje met Excel om kan gaan, heb ik mijn eigen catalogus maar aangelegd. Ik maakte daarbij gebruik van de Michel catalogi. Bladzijde voor bladzijde kijken of er iets van het thema te vinden valt, al met al heb ik er een paar maanden over gedaan.

Een paar jaar geleden bleek er toch nog ruimte te zijn voor een nieuwe verzameling: de **Cinderella's**.

Poststukken.

Voordat in Nederland de eerste postzegel uitkwam waren er al vele brieven verstuurd. Dan denk ik al snel aan prachtige handschriften en lakstempels.

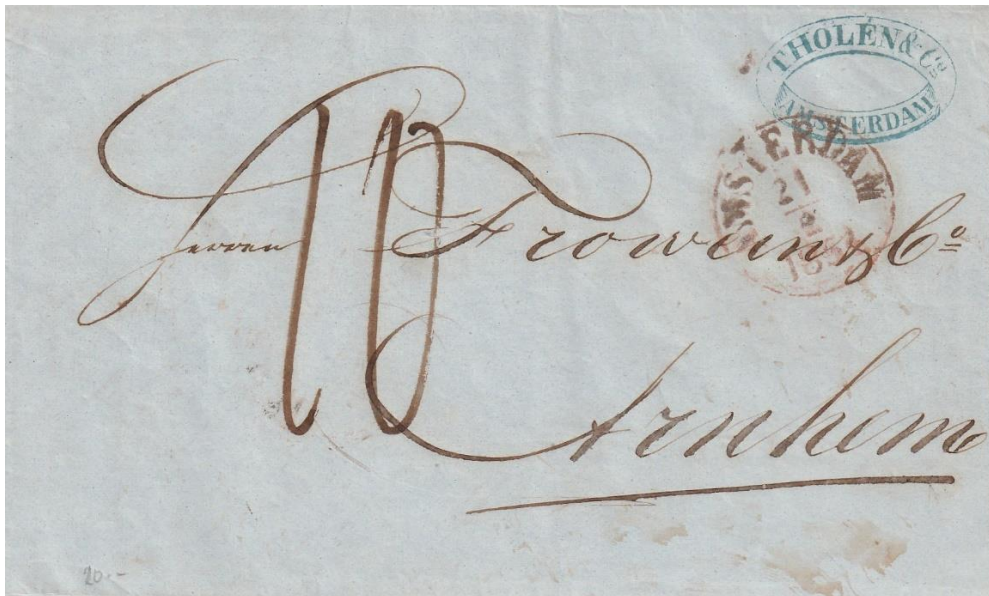
Poststukken uit die tijd worden gerekend tot de Eo-filatelie.

Wikipedia zegt hierover het volgende:

Eofilatelie, ook wel **voórfilatelie** genoemd, is een specialisatie in de filatelie. De eofilatelie houdt zich bezig met de studie van poststukken uit de tijd dat er nog geen postzegels waren. In die tijd was een brief een dichtgevouwen vel papier; enveloppen bestonden nog niet. Men kan informatie over de achtergronden en de wijze van verzending van de brief verkrijgen uit de inhoud van de brief, maar vooral van lakzegels, stempels en aantekeningen op de buitenkant van deze vouwbrieven. Die aantekeningen zijn meestal in de vorm van rode of blauwe krijstrepes en getallen die aangeven hoeveel er moest worden betaald voor het vervoer van de brief.

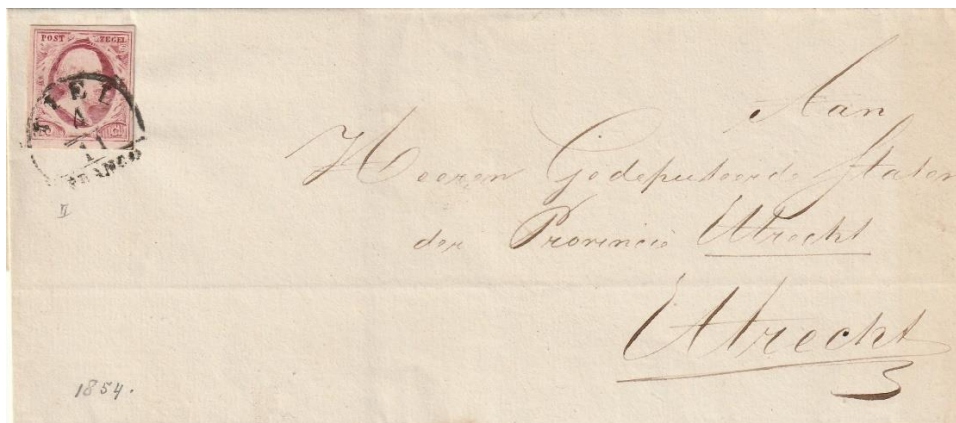
In de voórfilatelistische periode was er nog geen eenheidstarief en dat was er zeker niet in de verschillende landen. Alles werd toen bilateraal geregeld tussen buurlanden. Dit alles maakt voor sommigen de eofilatelie een zeer moeilijke, maar boeiende specialisatie.

Mijn oudste Nederlandse vouwbrief van de firma Tholen & Co werd op 20 februari 1854 in Amsterdam geschreven, van een lakstempel voorzien en een dag later verstuurd naar Arnhem naar de firma Frowein & Co. In 1852 werd een drietal postzegels uitgegeven met waarden van respectievelijk 5, 10 en 15 cent, maar het was nog geruime tijd gebruikelijk om brieven niet te frankeren. Bij frankering van een brief gaf de afzender min of meer aan dat de geadresseerde het porto niet kon betalen. Daarom werd veelal niet gefrankeerd. Tussen 1852 en 1871 zie je het aantal gefrankeerde brieven geleidelijk aan oplopen.



Vouwbrief 1854 – Amsterdam / Arnhem

Onderstaande afbeelding laat een vouwbrief zien uit 1854, voorzien van een postzegel van 10 cent, met een stempel waarop te zien is "TIEL 4/11 FRANCO". De brief is geadresseerd aan de "Heeren Gedeputeerde Staten der Provincie Utrecht" in Utrecht. Ook deze vouwbrief is voorzien van een lakstempel.



Vouwbrief 1854 – Tiel / Utrecht

Voor de verzamelaar van oude poststukken valt er heel veel informatie te halen uit de Catalogus van Geuzendam.

Geuzendam's Catalogus van de Postwaardestukken van Nederland en Overzeese Rijksdelen, in de volksmond ook wel 'de Geuzendam' genoemd, beschrijft de postale historie van alle postwaardestukken van Nederland, Nederlands-Indië, Voorlopige Republiek Indonesië, Nederlands Nieuw-Guinea, UNTEA, Curacao, Nederlandse Antillen en Suriname.



Geuzendam's Catalogus 1997

Een mooi voorbeeld hiervan is onderstaande brief, gedateerd 2 november 1937.



De envelop is eigendom van de NV Handel-, Industrie- en Landbouw-maatschappij voor Nederland, vaak afgekort tot NHM. De NHM werd opgericht op 9 maart 1824 door koning Willem I. De koning was grootaandeelhouder en had dus veel te vertellen over de bedrijfsvoering van deze handelsmaatschappij. De NHM had ten doel om, als opvolger van de eind achttiende eeuw failliet gegane VOC, de bestaande handelsrelaties tussen Nederland en overzeese gebieden (met name Nederlands-Indië) uit te bouwen. Er moesten nieuwe handelskanalen aangeboord worden in het buitenland. De NHM speelde een belangrijke rol in de kolonie Nederlands-Indië. Daar inde de NHM onder meer belasting in natura, zoals suiker. Verder opereerde de NHM als handelsbedrijf, transporteur en staatsbankier. Het einde van de NHM kwam in 1964 doordat de organisatie samen met de Twentsche Bank de ABN ging vormen. De ABN en Amro (fusie Amsterdamse- en Rotterdamse Bank 1964) fuseerden in 1991 tot ABN Amro.

Het betreft hier een waardebrief (zie "Waardezegel") met een totale waarde van f 3920,00. De brief moest via een Spoedbestelling Expres worden bezorgd. Daarnaast moest dit ook nog aangetekend gebeuren. De brief woog 60 ½ gram, de portokosten bedroegen tot 200 gram f 0,10. Daarnaast moest er voor bijkomende kosten (Expresrecht f 0,15 + Aantekenenrecht f 0,10) nog f 0,35 bij betaald worden. Voor de verzekerde waarde bedroegen de kosten 2,5 cent per f 100,00, wat neerkwam op 40 (naar boven afgerond) x 2,5 cent = f 1,00. Hierdoor kwam het totaal op f 1,35.

Op de voorkant staat ook het nummer 501 vermeld, dit is het registernummer. Alle aangetekende post werd in een register geschreven.



Lakstempels H.I.L.mij

De achterkant is gerust indrukwekkend te noemen door de zes lakstempels, die aangebracht zijn door de NHM. Om fraude tegen te gaan waren er op de achterkant tenminste vijf lakstempels nodig.

Op het stempel staat: "s-Gravenhage Sweelinckplein" met in het midden de afkorting van de naam van het bedrijf "H.I.L.M.I.J".

Daarnaast ziet u een aankomststempel van Groningen, gedateerd 2-11-1937. Bovenin ziet u tenslotte nog het logo van het bedrijf.

Mocht u meer willen weten over de NHM, dan verwijs ik u graag naar een Proefschrift van de heer T. de Graaf, ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit Utrecht,

<https://www.historici.nl/grote-rol-nhm-in-bankengeschiedenis-promotie-ton-de-graaf/>

De keuze voor een bepaalde postzegel of poststuk is voor mij niet altijd gebaseerd op mijn verzameling, maar toch vooral of ik iets mooi of in ieder geval de moeite waard vind om hem in mijn bezit te hebben.

Deze keer wil ik u graag een heel ander poststuk laten zien, namelijk een telegram. Een telegram is een geschreven bericht dat over een openbaar telecommunicatienetwerk wordt verstuurd. Er waren twee verschillende vormen van telegraafcommunicatie: de bedrade Rijkstelegraaf, voornamelijk gebruikt voor thuislanddistributie, en de radiotelegraaf, bekend als "Hollandradio PTT" voor internationale radiotelegraafverbindingen over lange afstand.

Soms worden binnenlandse telegrammen ook via de radiotelegraaf verstuurd, getuige onderstaande telegram van Nunspeet naar Veenendaal op 11 augustus 1949 om 15.25 uur. Het betrof hier een felicitatie van een bruidspaar.

STAATSBEDRIJF DER PTT					
VERKORTINGEN VOOR BETAALDE DIENSTAANWIJZINGEN					
D = Dingend	PC = Kennelgeving Ont-	GP = Poste Restante			
RPs = Antwoord betaald	vangst	MP = Eigenhandig			
x (bedrag)	TC = Collatienotitie	LX = Gekindigden			
XP = Bode betaald	TR = Telegraf Restant	RM = Overneming			
N ^{TOTA} HET RIJK VERGOEFT GEEN SCHADE, VERVOLMAAKT DOOR HET IN HET ONGEREDE RAKEN, DE VERMEENING OF DE VERTRAGING IN DE OVERKOMST VAN EEN TELEGRAM					
TELEGRAM					
(a) AANGENOMEN TE (b) ONTVANGEN TE	TELEGRAM NUMMER	AANTAL WOORDEN	DATUM EN TIJD VAN (a) AANNEMING, (b) ONTVANGST		DIENTST BIJ VOEGSELS
Nunspeet VEENENDAAL	226	14	11/8	15.25	
Hartelijk gefeliciteerd van Janny en Minny Hulsbeek					
DRAAD OF TOESTEL- NUMMER:		VERZEND UW TELEGRAMMEN VIA „HOLLANDRADIO PTT”			MOD. 717* (KJ) - L 2759-47 NADruk IS VERBODEN

Telegram 1949 - Nunspeet / Veenendaal

Ook is het leuk om poststukken te verzamelen, die uitgegeven zijn ten behoeve van een speciale gebeurtenis. Ik denk dan met name aan 'eerste vluchten'. Een mooi voorbeeld hiervan is onderstaande brief welke werd verstuurd van Amsterdam naar New York, via de Boeing 377 Stratocruiser American Overseas Airlines, op 13 januari 1950.



Eerste vlucht per Boeing 377 Stratocruiser

Eerste Dag Enveloppen vind ik alleen interessant, uitzonderingen daargelaten, als ze echt gelopen hebben.

Onderstaand poststuk is een voorloper van de Eerste Dag Enveloppen (FDC's) van Nederland.

Deze envelop is uitgegeven op 28 juni 1952 ter ere van het Eeuwfeest van de postzegel.

I.T.E.P. staat voor Internationale Tentoonstelling Eeuwfeest Postzegel.



FDC I.T.E.P. 1952

Op 12 juni 1983 had het Zeeuwse plaatsje Sluis een noviteit te melden, namelijk de eerste openstelling van het plaatselijke postkantoor op een zondag. Helaas werd er geen speciale postzegel voor uitgegeven en is het dus 'maakwerk', maar de envelop vormt toch een leuk aandenken hieraan.



Eerste zondag openstelling postkantoor

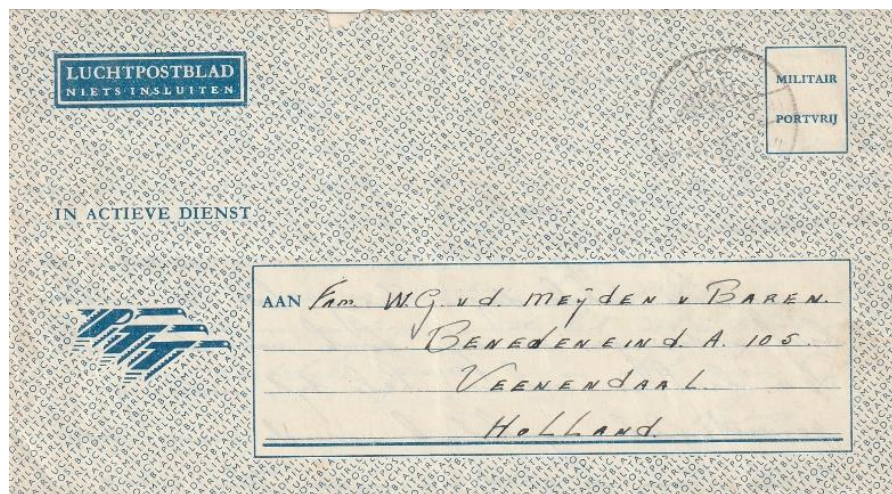
Ook Luchtpostbladen zijn leuk om te verzamelen. Ook deze bladen vertellen hun eigen verhaal.

Wikipedia vertelt hierover het volgende:

Een **luchtpostblad** of **aerogram** is een postwaardestuk. Het bestaat uit een velletje papier dat aan twee of drie zijden is voorzien van een gomstrook. Het velletje kan na het beschrijven worden dichtgevouwen en dichtgeplakt met behulp van de gomstroken. Daarna kan het per luchtpost worden verzonden, doorgaans tegen een lager tarief dan een normale luchtpostbrief. Meestal is het dan ook verboden iets in te sluiten bij het luchtpostblad. Gebeurt dat wel, dan moet de zending volgens het normale tarief voor een luchtpostbrief worden verstuurd. Doorgaans moet de afzender dan een postzegel bijplakken. Sluit hij iets in zonder een postzegel bij te plakken, dan kan het luchtpostblad met strafport worden belast. Het luchtpostblad is dus een postblad dat door de lucht wordt vervoerd.

De meeste luchtpostbladen hebben een ingedrukte postzegel. In een paar landen, zoals Nieuw-Zeeland, Zimbabwe en Ierland, zijn luchtpostbladen zonder ingedrukt zegel te koop, waar de afzender dan zelf een postzegel op moet plakken.

Luchtpostbladen zonder ingedrukt zegel worden ook vaak verstrekt aan militairen op een overzeese missie. Die kunnen daarmee corresponderen met familie en kennissen. Meestal worden deze luchtpostbladen als veldpost gratis vervoerd.



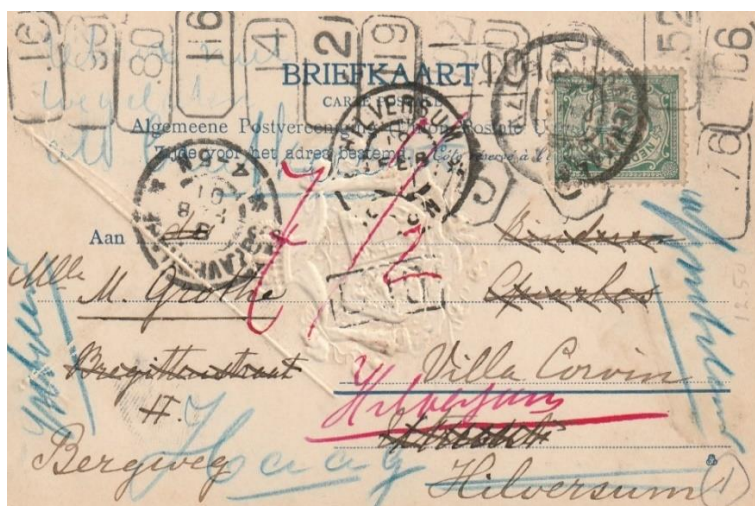
Veldpost via een Luchtpostblad

Ook briefkaarten zijn de moeite waard om te verzamelen. Een mooi voorbeeld hiervan is deze briefkaart, gedateerd 2 december 1889 en verstuurd vanuit Nijmegen naar het plaatsje Wald in Rheinland naar de Herren Gebroeders Dültgen. Het bijzondere hieraan is, is dat het dorp waar ze wonen naar hun vernoemd is. Het dorp heet Dültgenstal en ligt in de wijk Wald van de Bergische stad Solingen. De voormalige fabriek van de gebroeders Dültgen bevindt zich tussen de Lehner en Brucknerstraße in de Lochbachvallei. De gebroeders begonnen in de jaren 1820 en verder met de productie van paraplu-armaturen. Later werden hier tassenhangers (d.w.z. het vastklikken van geldzakken of handtassen) aan toegevoegd. Eind 19^e, begin 20^e eeuw werden er op het terrein ook 35 woonhuizen gebouwd. Daar ze geen oorlogsschade hebben geleden, zijn de vakwerkhuisen nog altijd in goede staat. De huizen liggen tegenwoordig aan de Dültgenstaler Straße en staan sinds 1984/1985 vermeld als historische monumenten.



Briefkaart 02-12-1889

Af en toe krijg je iets in handen wat direct uitnodigt om er in te duiken en op die manier te proberen om wat informatie boven water te krijgen. Dat gold zeker voor onderstaande briefkaart.



Briefkaart 7-2-1901

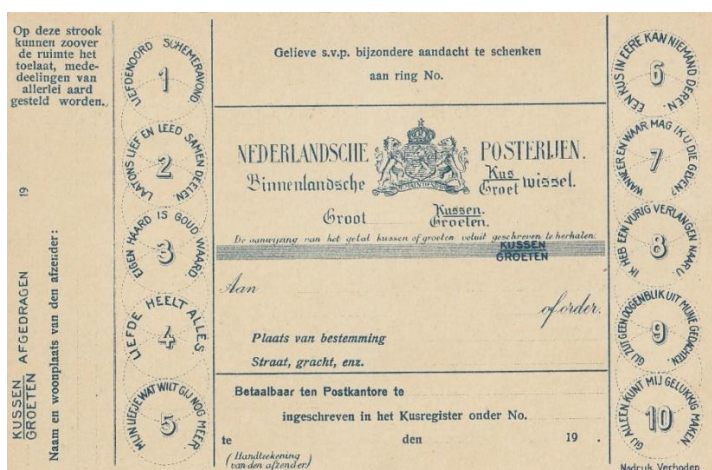
Op 7 februari 1901 trouwde Koningin Wilhelmina met Hendrik van Mecklenburg-Schwerin. De briefkaart, gedateerd 10 februari 1901, werd verzonden naar de kinderen van Amy (Henriette Amelie Jeannette) Grothe-Twiss (1860-1947) op de Brigittenstraat 17 in Utrecht. Zij was publiciste en geldt als stichtster van het openluchttheater in Nederland. Zij woonde in villa Corvin aan de Bergweg in Hilversum. De villa werd in 1986 gesloopt. Getuige de stempels van 14 (!) postbodes en de vele doorhalingen was het een groot probleem om deze kaart op de juiste plek te krijgen.... Op meerdere plekken is met blauw iets geschreven, helaas kan ik er niet uithalen wat er allemaal staat.



De andere kant is al even boeiend, al zullen er ook verzamelaars zijn die het "maakwerk" vinden.

Er staat geschreven: " 's Gravenhage 7 februari 1901. Trouwdag van H.M. de Koningin en Hertog Hendrik van Mecklenburg-Schwerin".

Onderstaande briefkaart valt onder de categorie 'Prentbriefkaarten'. Ook hier is sprake van maakwerk, maar zeg nu zelf, het is wel erg leuk om zo'n kaart te ontvangen. Benjamin Jacobs (1856-1933) begon in 1874 een Boek- en Papierhandel in Groningen. Hij was ook uitgever van de Jacobsskalender, prentboeken en prentbriefkaarten. De hier getoonde prentbriefkaart dateert uit ca 1900.



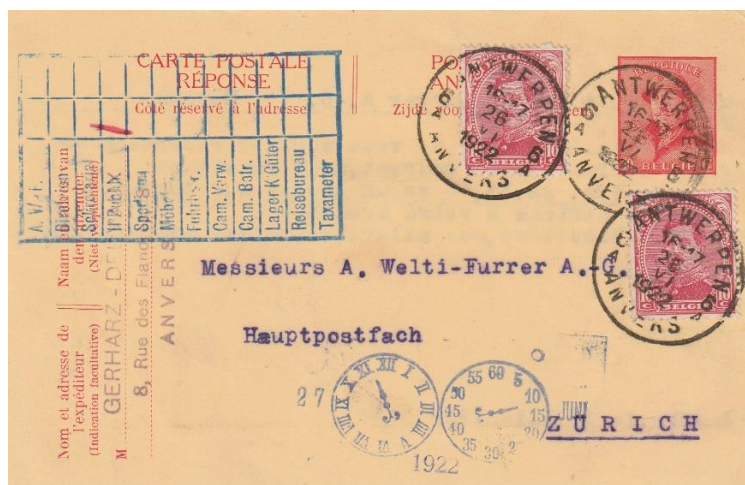
Kuswissel

Tot slot wil ik u een Antwoord Briefkaart laten zien. Wat opvalt is dat deze kaart bijna drie maanden onderweg is geweest en nooit in Den Haag is aangekomen. Verder zijn er zowel Nederlandse als Belgische postzegels gebruikt. De kaart is verstuurd naar de Belgische Koning Boudewijnbasis op Antarctica, gebouwd in het kader van het Internationaal Geofysisch Jaar. Het was in bedrijf van 1 juli 1957 tot 31 januari 1961. Het werd gesloten wegens gebrek aan budget.



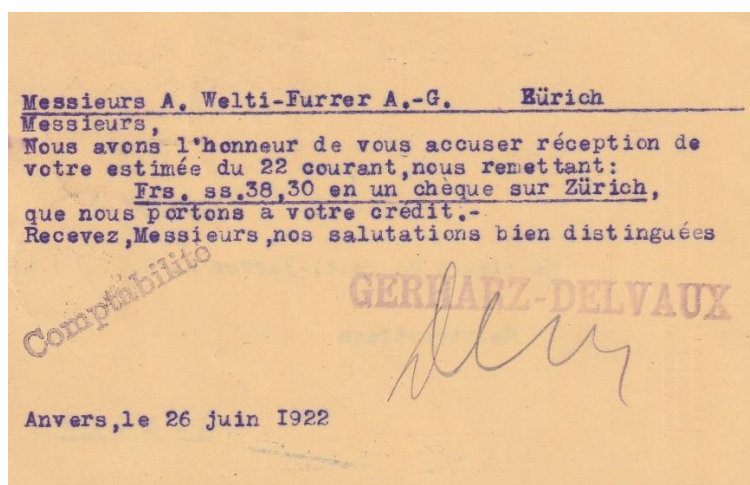
Antwoord Briefkaart

Ook in het buitenland zijn er leuke poststukken te zien. Zo viel mijn oog op een kaart uit België. Er staan nogal wat stempels op. Linksboven staat een blokstempel met een aantal rubrieken. Helaas kan ik niet ontcijferen onder welke rubriek dit bericht valt. Wellicht kan één van de lezers me hier meer over vertellen. Duidelijk te zien is dat de kaart is verstuurd vanuit Antwerpen op 26 juni 1922. De aankomststempel, op ludieke wijze weergegeven, laat ons zien dat de kaart in Zürich is Aangekomen op 27 juni 1922 om 11.10 uur.



Antwoord briefkaart 26 juni 1922

Op de achterkant staan ook twee stempels; allereerst het woord 'Comptabilité' (Boekhouding) en daarnaast de naam Gerharz-Delvaux. De kaart is verstuurd naar de Heren A. Welti-Furrer AG in Zürich. Op zich is de tekst niet zo belangrijk, wat wel interessant is, zijn de beide partijen die het betreft. De afzender blijkt een gerenommeerd bedrijf te zijn. Het is het oudste lederwarenhuis ter wereld. Delvaux is opgericht in 1829 en het bestaat dus al langer dan het Koninkrijk België zelf, dat in 1830 uitgeroepen werd. De geadresseerde blijkt in en buiten Zwitserland al net zo bekend te zijn. Welti-Furrer AG is één van de oudste transportbedrijven van het land. Het bedrijf werd opgericht in 1838. Het begon als een klein paardenbedrijf midden in de stad Zürich. Het groeide al snel uit tot een transportbedrijf dat tot ver buiten de landsgrenzen bekend werd.

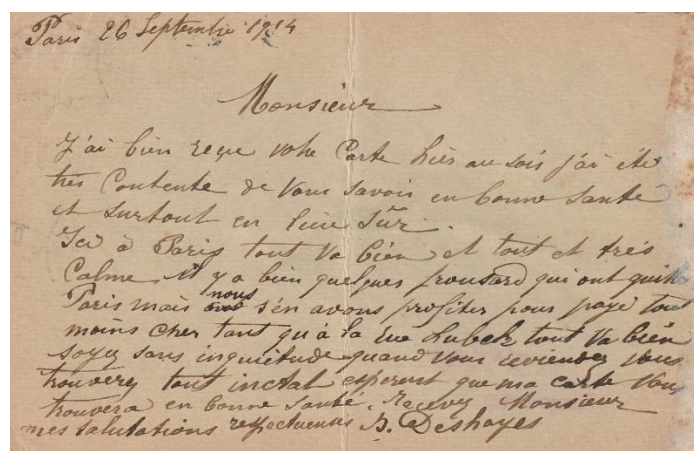


Op het eerste gezicht is de tweede kaart 'gewoon' een leuke kaart met stempels en op- en aanmerkingen. Zo is het duidelijk dat deze kaart nooit op zijn bestemming is gekomen en retour is gestuurd naar Parijs. De kaart werd geschreven op 26 september 1914 in Parijs door ene mevrouw Deshayes aan de Rue de Longchamps 25.



Postkaart 28 september 1914

De kaart werd verstuurd op 28 september 1914 naar de heer J. Hollman, die op dat moment verbleef bij de heer Ernest Hollman. Maar waar woonde hij? Gelukkig is de naam Hollman geen vaak voorkomende naam en dat in combinatie met de "Witmakersstraat" leverde al snel resultaat op. De Witmakersstraat is te vinden in de binnenstad van Maastricht. De vader van Ernest Toussaint Hubert Hollman bleek Karel Lodewijk Hubert Hollman te heten, een koopman uit Maastricht. Deze koopman bleek nog een zoon te hebben, namelijk Joseph Corneille Hubert Hollman. Over Joseph Hollman valt veel te vertellen. Volgens Wikipedia is zijn loopbaan behoorlijk indrukwekkend geweest. Hij werd door Koning Willem III benoemd tot hofmusicus met als eretitel "koninklijk violoncellist". Hij gaf ook les aan de zoon van de Japanse keizer. Hij overleed in Parijs, maar werd, met groot eerbetoon, begraven op de Algemene Begraafplaats aan de Tongerenseweg. Er kwam een gedenkplaat op zijn geboortehuis aan de Spilstraat 4 en er is ook een straat naar hem vernoemd. En zo werd deze leuke kaart een hele interessante kaart...

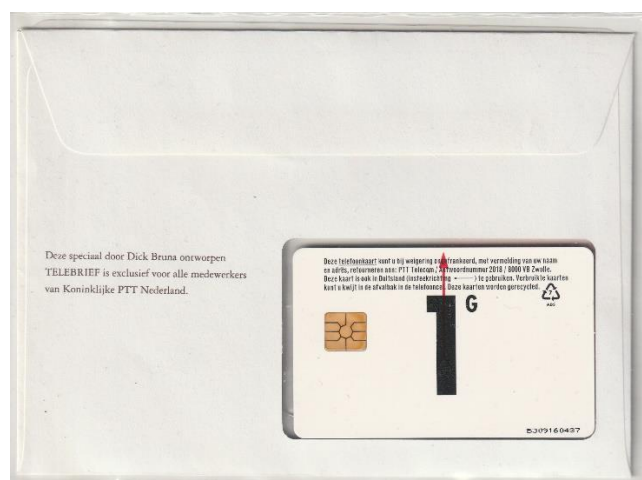


Als verzamelaar kom je soms hele leuke poststukken tegen. Een voorbeeld daarvan is deze telebrief uit 1995, gemaakt door Dick Bruna. Nu is Dick Bruna niet bepaald een onbekende, samen met mijn vrouw heb ik eens een tentoonstelling van hem mogen bewonderen. De eerste telebrief is ook gemaakt in 1995 en wel ter gelegenheid van Sail Amsterdam. De telebrief die ik hier laat zien is nummer 4a en is uitgegeven voor Kerstmis 1995. Deze brief was niet los te koop, maar was alleen bestemd voor de medewerkers van de Koninklijke PTT Nederland.



Telebrief Kerstmis 1995

De telebrief is een gezamenlijk product van PTT Post en PTT Telecom. Een telebrief is een poststuk, voorzien van een postzegel en een eerstedag afstempeling. Ingesloten is een telefoonkaart met een belwaarde van één gulden.

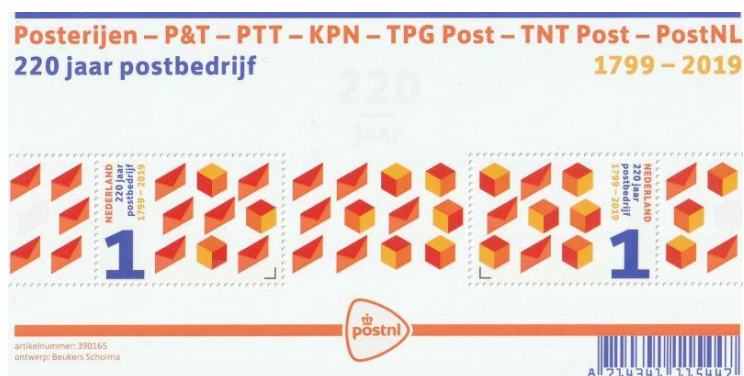


Dick Bruna was ook verantwoordelijk voor de omslagen van de Zwarte Beertjes-pockets, die sinds 1955 zijn uitgegeven. Voorbeelden hiervan zijn Havank, Mairgret en De Saint. Hij heeft ook verschillende postzegels ontworpen.

Een mooi voorbeeld hiervan zijn de postzegels van Japan uit het jaar 2000.



Sinds 5 jaar weet ik ook wat het beroep van postbezorger inhoudt. Op mijn elektrische postbike bezorg ik, door weer en wind, de brieven en poststukken bij de mensen en dat doe ik met veel plezier. Ik heb geen sportschool meer nodig en ik heb al veel mensen leren kennen. Eén van de voordelen is ook dat ik nogal eens aan mooie uitbreidingen van mijn verzameling kom. Onder het motto "nooit geschoten is altijd mis" stap ik met een potentiële aanwinst naar binnen en vervolgens met de lege envelop weer naar buiten. Onderstaand blok viel bij mij thuis op de deurmat, omdat ik nu eenmaal bij PostNL werk. In 2019 bestond PostNL al weer 220 jaar. De bijgaande tekst luidde "Al 220 jaar bezorgen wij onze klanten bijzondere momenten. Generaties lang zijn wij de bezorgers van iedereen en maken wij mensen blij. Daar mogen we trots op zijn."



Natuurlijk is het niet altijd een feest om de post te mogen bezorgen, zeker niet als het regent of als het glad is. Toch valt het, over het algemeen, best mee met het Hollandse weer. Bovendien weet ik mij gesteund door mijn vele, met name zakelijke klanten, door het aanbieden van een warm kopje thee door het jaar heen of een, al dan niet gekoeld, flesje water in de zomer. Wie weet wat voor verrassing er vandaag weer tussen zit. Tot de volgende keer.

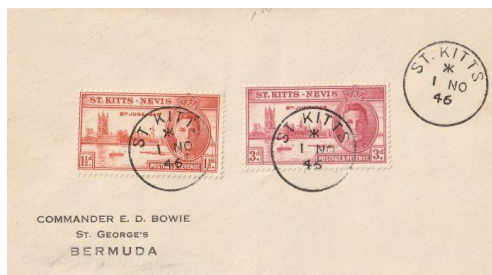
Lang geleden mocht ik de aanwinsten van mijn vader opzoeken in o.a. de Yvert catalogi. Ik was toen een jaar of 12 en ik vond het allemaal heel interessant. Een paar jaar later begon ik met mijn eigen verzameling en kwam ik weer in de Yvert catalogus terecht. Mijn oog viel toen op een paar bladzijden bij Engeland. Ik zag een indrukwekkend overzicht van een aantal omnibussen, uitgiffen die voor alle Engelse dominions (vrijwel) dezelfde afbeeldingen hadden. Ik vond het een mooi afgerond geheel om te gaan verzamelen. In 1935 werden er zegels uitgegeven ter gelegenheid van het Zilveren jubileum van Koning George V, gehuwd met Victoria Mary van Teck. Maar liefst 62 landen volgden het voorbeeld van Engeland.



Twee jaar later, op 12 mei 1937, werd George VI gekroond. Dit was de aanleiding voor 59 landen om speciale zegels uit te geven. Hieronder ziet u een envelop met zegels van Fiji, een eilandengroep in Oceanië, voorzien van een eerste dag afstempeling.



In het 1946 werden er wederom zegels uitgegeven, deze keer ter gelegenheid van het tot stand komen van het vredesverdrag. Op 8 juni van dit jaar brachten 62 landen zegels op de markt met een zelfde afbeelding. Opvallend hierbij was wel dat deze afbeeldingen totaal anders waren dan die van Engeland. Saint Kitts-Nevis zijn twee eilanden, gelegen in de Caraïbische Zee. Ze behoren tot de kleine Antillen.



In 1948 was het Zilveren jubileum van Koning George VI, gehuwd met Elisabeth Bowes, aanleiding voor 68 landen om nieuwe zegels uit te brengen.



1949 was het jaar dat het 75-jarig bestaan van de U.P.U. (Universal Postal Union) werd opgeluisterd met een nieuwe serie postzegels. Liefst 76 landen volgden het goede voorbeeld. De U.P.U. is een overkoepelende organisatie ter verbetering van het internationale postverkeer per schip, vliegtuig of trein.



Tot slot kwam een recordaantal landen met een serie postzegels ter gelegenheid van de Koningin van Koningin Elisabeth II op 2 juni 1953. Elisabeth was getrouwd met Philips Mountbatten, Hertog van Edinburgh. De Seychellen is een eilandengroep, gelegen in de Indische Oceaan, ten noorden van Madagascari.



Nadat ik jarenlang bezig was geweest met de landenverzamelingen en de Engelse omnibussen werd het tijd voor een nieuwe uitdaging. Dat mondde uit in een themaverzameling over "Post op zegels". Met dit thema ging ik echt de diepte in, maar ik liep al snel tegen het eerste probleem aan, er bestond geen catalogus voor dit thema. Een geluk bij een ongeluk was wel dat ik Bestuurslid was van de plaatselijke postzegelvereniging en de beschikking had over alle Michel catalogi van de vereniging. Ik besloot ze allemaal te doorlopen op zoek naar postzegels over dit onderwerp. Dat was echt monnikenwerk, ik ben maandenlang bezig geweest om mijn eigen catalogus aan te leggen in Excel. Daarna begon de zoektocht naar postzegels en poststukken.

Ruim 3000 jaar vóór Christus besloot de farao in Egypte om een koeriersdienst op te richten. Deze koeriers moesten hun berichten van buiten leren en doorvertellen aan andere beambten. De schrijftaal en de uitvinding van het papyrus zorgden ervoor dat rond 2200 vóór Christus het eerste poststelsel werd opgericht. Overigens gebruikten de Perzen, sinds 5000 vóór Christus, al postduiven die de berichten snel ergens naartoe brachten. Kort na de geboorte van Jezus Christus besloot keizer Augustus om gebruik te gaan maken van koeriers. Al snel telde het Romeinse rijk zo'n 2000 poststations met om de 20 km een wisselplaats. De koeriers kregen hier nieuwe paarden en konden zo een afstand van 150 km per dag afleggen. Het Romeinse postwezen, de *Cursus Publicus*, bestelde ook als allereerste de post van gewone burgers.



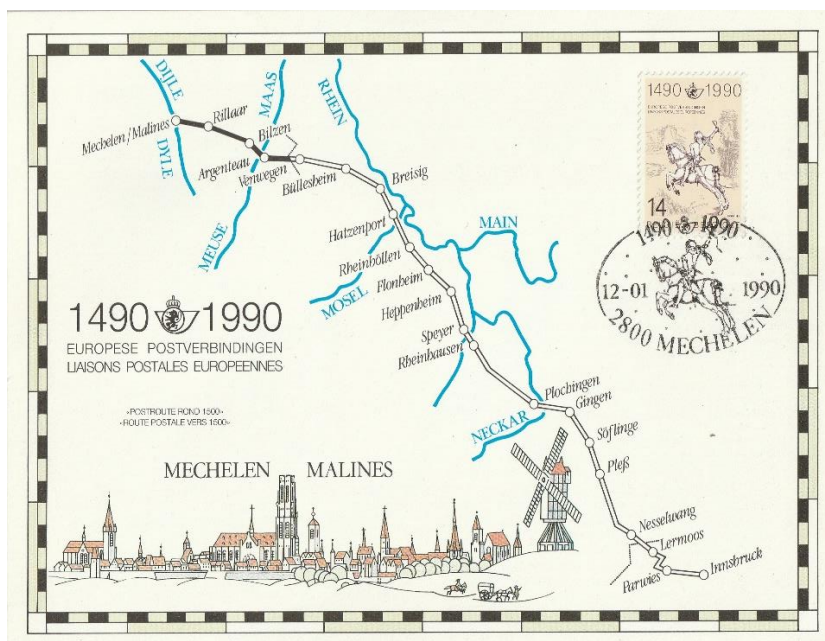
Postruiter Romeinse Rijk

In India werd de post op een geheel andere manier bezorgd. De berichten werden overgebracht door middel van een estafette van hardlopers. Een loper rende van de ene estafettepost naar de andere. Deze tocht was niet zonder gevaar, ze werkten dag en nacht en waren kwetsbaar voor aanvallen van bandieten en wilde dieren. De postlopers werden door de heersers gebruikt om informatie en oorlogsnieuws te verzamelen.



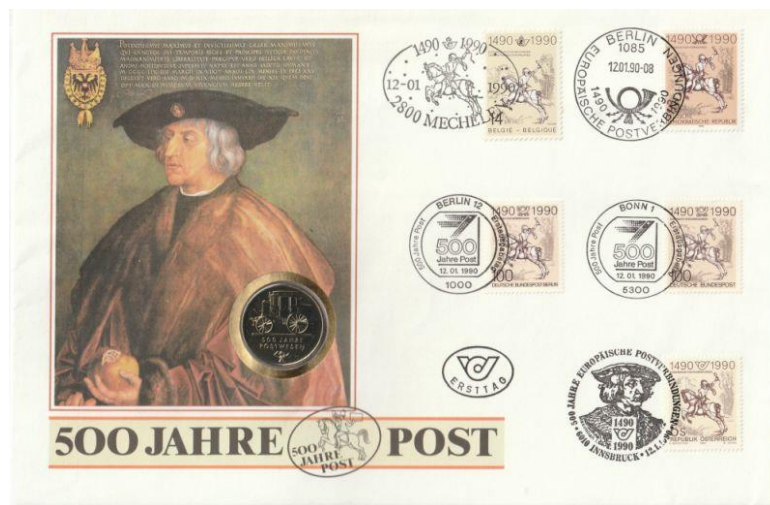
Postloper India

Na de val van het Romeinse Rijk lag het postwezen in Europa een eeuw lang plat. De koning had zwaar bewapende mannen in dienst om zijn berichten te vervoeren, De gewone burger bracht zijn bericht mondeling over via reizigers en handelaars. In de Middeleeuwen kreeg de overheid steeds meer invloed en daarmee groeide ook de behoefte aan georganiseerde postverbindingen. Rond 1480 kreeg de Duitse familie Thurn und Taxis de taak om een postbedrijf op te zetten. Zo'n 10 jaar later werd Jeannetto Thurn und Taxis uitgeroepen tot postmeester van het Rooms-Duitse Rijk. De postdienst strekte zich uit over een gebied dat nu Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Tsjechië, België en Nederland omvat.



Postroute Mechelen-Innsbruck

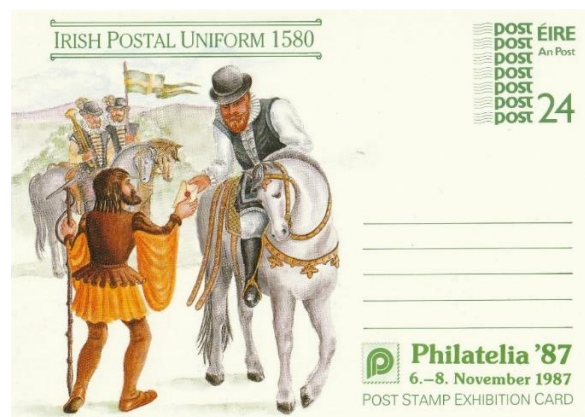
Postmeester Jeannetto Thurn und Taxis trad in dienst van de toenmalige Oostenrijkse koning Maximiliaan I. Hij was de enige overlevende zoon van keizer Frederik III. Toen zijn vader in 1493 overleed, nam hij diens bestuurlijke taken als keizer over. Pas in 1508 werd hij door Paus Julius II gekroond tot keizer van het Heilige Roomse Rijk. Onderstaande numisbrief uit 1990 toont een afbeelding van keizer Maxamiliaan I (gemaakt door Albrecht Dürer in 1519) met daarop de gezamenlijk uitgegeven postzegel van België, DDR, Berlijn, Duitsland en Oostenrijk, alsmede een herdenkingsmunt van 5 mark van de DDR.



De postbezorgers in de 15^e eeuw waren zwaar bewapende mannen, hun berichten waren vaak van groot belang. Voorbeelden hiervan zijn onderstaande postlopers uit Zürich en Schaffhausen.



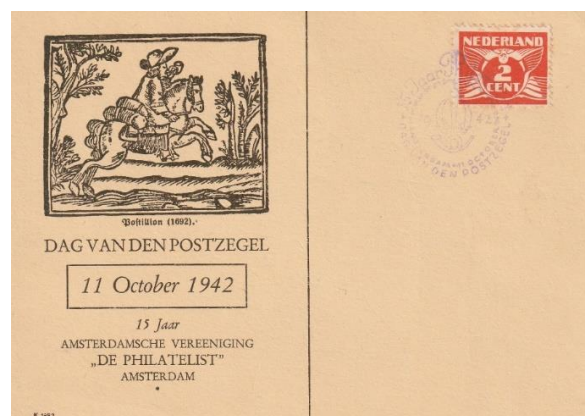
Een eeuw later zag het er al heel anders uit. Met niet meer dan een speer, die gebruikt werd als wandelstok trok de postbezorger door het land om de berichten te bezorgen.



Postruiters overbrugden grote afstanden met hun paard, ze kondigden hun aankomst ruim van tevoren aan zoals te zien is op onderstaande Engelse postzegel.



Ook in Nederland waren deze postruiters te bewonderen.



In de tijd van keizerin Maria Theresa (1717 tot 1780) was het geen probleem om een poststuk naar verre steden te sturen, terwijl de bezorging van brieven in Wenen voor aanzienlijke problemen zorgde. Tegen het einde van haar regeringstijd zou dat fundamenteel veranderen. Het initiatief hiervoor kwam tot stand door een particulier, de in Frankrijk geboren Josef Hardy. In juni 1771 presenteerde Hardy een actieplan voor de postbevoorrading van Wenen en omgeving. Samen met twee partners ontving hij op 8 februari 1772 een privilege van 10 jaar om een klein postkantoor te exploiteren.

Op 1 maart 1772 ging de Kleine Post van start. Het transport van de brieven en pakjes gebeurde te voet door koeriers. Deze koeriers droegen een geel uniform en het om de schouder gedragen gele koord. Een blikken doos, om de brieven in te bewaren, hing aan dit koord. De boden van de Kleine Post kondigden hun komst aan met een rammelaar, waardoor ze al snel "Klapperer" werden genoemd. De Kleine Post kreeg de bijnaam "Klapperpost".



De rammelaar bestond uit een plank met een handvat aan de bovenkant. Aan het bord zelf was een metalen plaat bevestigd, met in het midden een scharnierende staaf. De postbode maakte het gekletter door zijn pols te draaien.

Tot zes keer per dag werden brieven aangenomen en besteld. De postbodes ontvingen geen echt salaris, alleen de vergoedingen die waren vastgesteld voor het ophalen van de brieven. Ze verdienden ook fooien voor speciale diensten die ze ernaast verleenden.

Omdat de Kleine Post met verlies opereerde, moest Hardy het op 3 juli 1773 overlaten aan zijn compagnon, de Belg Johann B. Schouten. In 1780 werd de rammelpost overgenomen en verbeterd. Eind 1785 ging de Kleine Post failliet. De "Hofpostverwaltung" nam de post over en het kantoor werd voortaan het Small City Post Office genoemd.



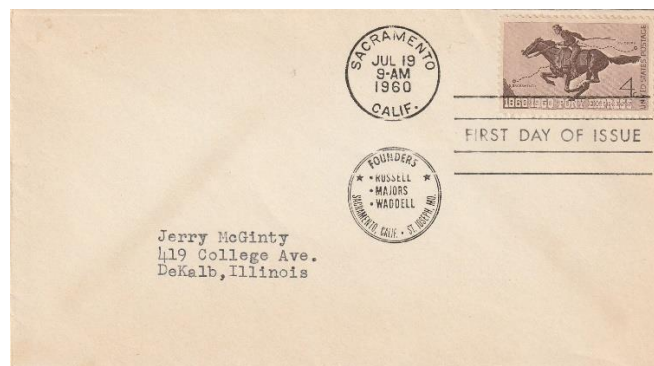
In Amerika was de Pony Express een koeriersdienst van ruiters die post en kleine goederen vervoerden van Missouri tot Californië. Deze staten waren nog niet per telegraafdienst verbonden en doordat de ruiters van de Pony Express elkaar in estafettevorm afwisselden, was het mogelijk om een bericht tussen de Atlantische en de Grote Oceaan te versturen in ongeveer tien dagen. De dienst bestond slechts van 1860 tot 1861 en bleek in die tijd van groot belang. De route ging over vlakten, woestijnen en bergpassen. Hij begon in St. Joseph, Missouri en eindigde in Sacramento, Californië. Na aflevering werd de post verder per boot vervoerd naar San Francisco. Wanneer de boot gemist werd, reden de ruiters weleens door naar Oakland. Om deze route van circa 3100 km zo snel mogelijk af te kunnen leggen, werden langs de route 184 wisselpunten opgezet, zodanig dat een paard de afstand tussen deze punten in constante galop kon overbruggen. Op elk wisselpunt nam de ruiter een nieuw paard en reed door naar het volgende station. Na zo'n 120 km werd ook de ruiter afgewisseld.



De koerier maakte gebruik van een speciale posttas (een 'Mochila'), die speciaal voor de Pony Express was ontworpen. Hij moest geschikt zijn om snel naar een ander paard te worden overgebracht. Hij werd over het zadel gegooid en op de plaats gehouden door erop te gaan zitten. De posttas kon ongeveer tien kilo post bevatten. Verder had de ruiter proviand en een revolver bij zich. Bij de nadering van een wisselstation blies de ruiter op een hoorn om zijn komst aan te kondigen.

Toen in oktober 1861 de oost- en westkust van de Verenigde Staten met elkaar verbonden werden door de eerste transcontinentale telegraafdienst, werd de dienst opgeheven.

De bekendste ruiter van de Pony Express was ongetwijfeld William Cody, beter bekend als Buffalo Bill.



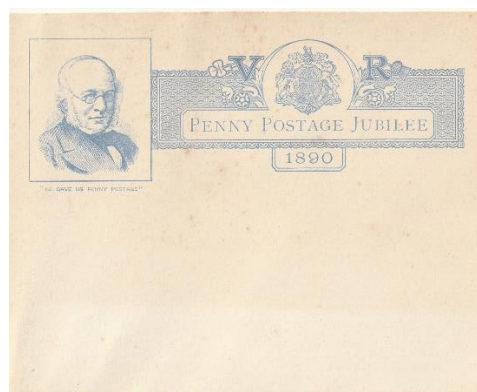
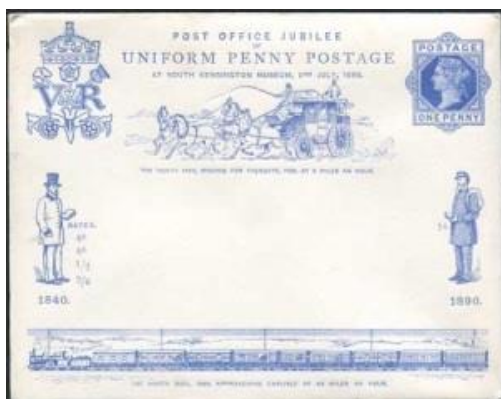
Eeuwen lang werd de post rondgebracht door lopende bodes of postruiters. Daar kwam meer en meer verandering in.

In 1890 werden in Groot-Brittannië de eerste postwaardestukken geïntroduceerd ter gelegenheid van de introductie van de Uniform Penny Postage (uniforme verzendkosten) vijftig jaar eerder. De Guildhall-briefkaart, die werd voorbereid voor de jubileumtentoonstelling van 16 tot 19 mei van dat jaar, was zeer succesvol, de 5.000 voorbeelden waren op de eerste dag uitverkocht.



De Guildhall-briefkaart

Dit inspireerde het postkantoor om een eigen souvenir te maken voor de tentoonstelling in het South Kensington museum. Deze enveloppen en bijbehorende insteekkaart werden niet alleen verkocht op de tentoonstelling, maar in heel Londen en vele andere postkantoren in het Verenigd Koninkrijk. Er werden in totaal 148.830 enveloppen verkocht.



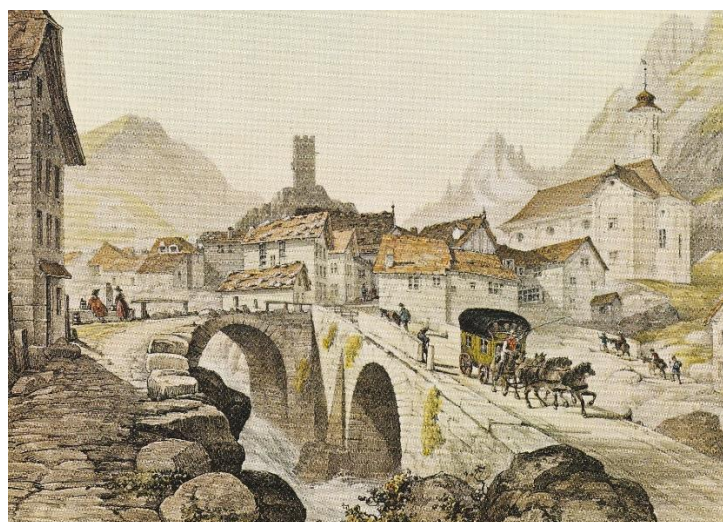
Op de enveloppe ziet u de 'North Mail' onderweg naar Highgate (nu een wijk in Londen), met een snelheid van 8 mijl per uur. Daaronder links staat een postbode uit 1840 met een viertal frankeerwaardes. Rechts ziet u een postbode uit 1890. Onderaan ziet u de 'North Mail'-trein, onderweg naar Carlisle, met een snelheid van 48 mijl per uur.

De Royal Mail zorgde in 1984 voor een mooie serie postkoetsen. Achtereenvolgens is te zien de postkoets van Bath 1784, een aanval op de Exeter post in 1816, een postkoets van de Norwich post tijdens een onweersbui, de Holyhead & Liverpool post in 1828 en tenslotte de Edinburgh post, vastzittend in de sneeuw, in 1831.



Uitsnede F.D.C. Royal Mail

Ook in Zwitserland geschiedde het postvervoer in de 19^e eeuw met postkoetsen. Op onderstaande kaart ziet u het dorpje Hospenthal, met toentertijd zo'n 400 inwoners, gelegen nabij de Sint-Gotthardpas. Dit dorpje was een belangrijke schakel in het postvervoer tussen Andermatt en Airolo. De grote tijd van de Gotthardpost begon in 1842, toen er dagelijks een postkoets, met ruimte voor 10 personen, in beide richtingen reed. Dit traject maakte onderdeel uit van het postvervoer tussen Luzern en Milaan.



Hospenthal anno 1843

Het hebben van veel materiaal is één ding, maar om er ook iets over te kunnen vertellen is al een stuk lastiger. Het is dan wellicht een optie om je poststukken het verhaal te laten vertellen. Zo heb ik een aantal brieven en kaarten met afbeeldingen van een auto-postkantoor. Deze rijdende postkantoren werden in Nederland vaak ingezet bij speciale evenementen. In 1939 werd tijdens de T.T. in Assen voor de eerste keer een auto-postkantoor ingezet.

In 1945 ging DAF, in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen, opleggers voor personenvervoer bouwen, de zogenaamde 'noodbussen'. In 1948 werd door de NS een noodbus ter beschikking gesteld aan de Stichting "Voor het kind". De PTT benoemde de bus tot tijdelijk postkantoor.



In de jaren daarna werd de noodbus veelvuldig gebruikt, o.a. voor het stimuleren van de verkoop van de zomerzegels in Amsterdam van 7 tot en met 12 mei 1962.

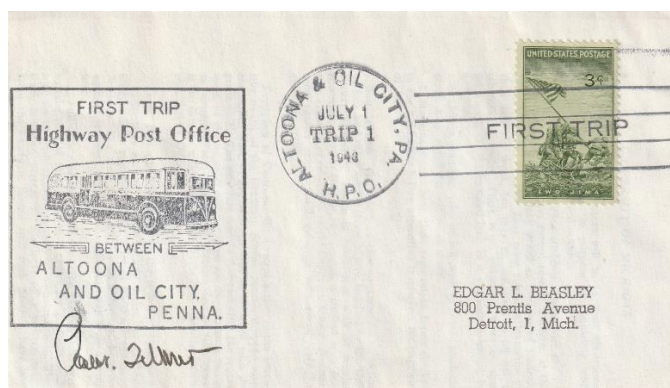


Ook in 1966 werd hier weer gebruik van gemaakt in Den Haag op 14 en 15 december ter promotie van 40x kinderzegels.

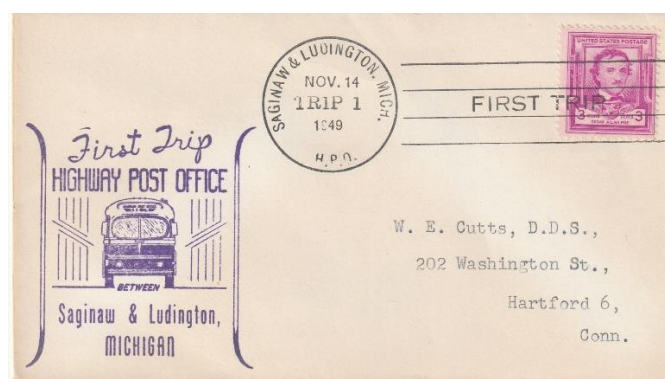


Ook in Amerika werd gebruik gemaakt van speciale 'Highway Post Office' bussen. De eerste bus werd gebouwd door de White Motor Company uit Cleveland, Ohio. Op 10 februari 1941 startte dit voertuig de dienst tussen Washington DC en Harrisonburg in Virginia. Tijdens de rit waren de griffiers hard aan het werk om de post te sorteren. De uitbreiding van het Highway Post Office systeem werd tijdens de 2^e Wereldoorlog uitgesteld. Pas in 1946 werd een tweede route aangelegd.

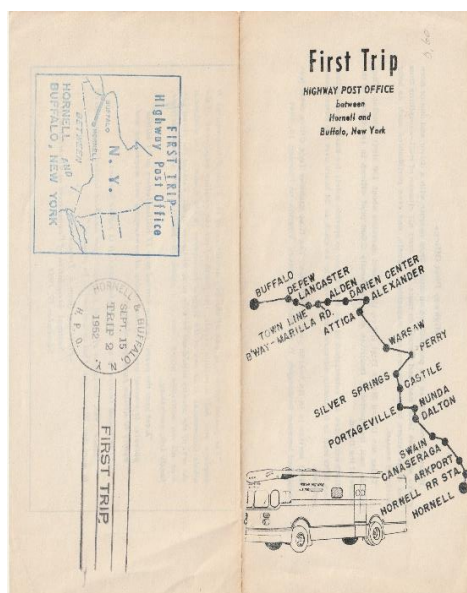
Op 1 juli 1948 startte er een nieuwe route van Altoona naar Oil City in Pennsylvania, een afstand van zo'n 120 mijl.



Ruim een jaar later, op 14 november 1949, gebeurde dat tussen Saginaw en Ludington in Michigan over een afstand van ca 150 mijl.



In de vijftiger jaren reden er al zo'n 150 voertuigen, zij verzorgden de post naar bijna 2000 postkantoren. Op 15 september 1952 kwam er een nieuwe route tussen Buffalo en Hornell in New York.



Hèt postkantoor met Kerstmis is een kerstpostkantoor in het Oostenrijkse Christkindl in de gemeente Steyr.

Het is, sinds 1950, elk jaar geopend van de vrijdag voor de eerste zondag van de Advent (eind november) tot 6 januari en stempelt de brieven met een speciaal Kerststempel.

Dat wijkt af van de stempel die op onderstaand brief is gebruikt. Op de Christkindl, Himmelthür en Himmelpforten kom ik graag nog een andere keer terug.

Vanuit Steyr reed een oldtimerbus, omgebouwd tot mobiel postkantoor, naar Christkindl, een afstand van zo'n 5,5 km. Onderstaande brief werd aangetekend verstuurd.

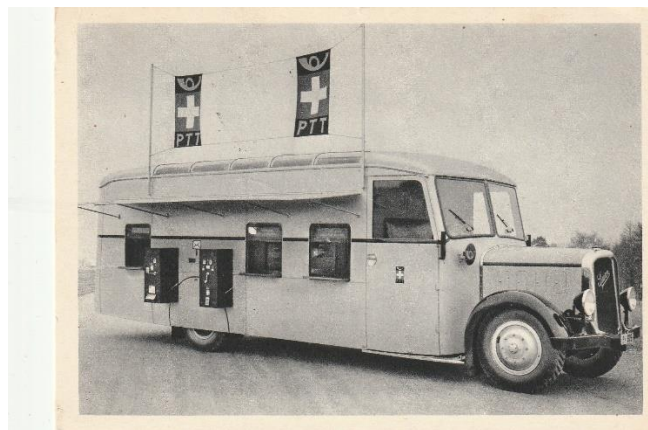


De Zwitserse postbus evolueerde als een gemotoriseerde opvolger van de postkoetsen die voorheen passagiers en post vervoerden in Zwitserland. Hoewel deze combinatie in het verleden vanzelfsprekend was, liepen de behoeften van elk uiteen tegen het einde van de twintigste eeuw, toen het vervoer van brieven en pakketten geleidelijk werd gescheiden van het openbaar vervoer.

De bussen van de postbus zijn een Zwitsers icoon, met een opvallende gele kleur en een driekleurige hoorn.



In de loop der jaren werd het routenetwerk geleidelijk uitgebreid tot heel Zwitserland. De postbus werd meer dan alleen een vervoermiddel of een openbare dienst: het werd een sociale instelling die plattelandsbewoners in contact brachten met het stadsleven. De postbus vervoerde toen niet alleen schoolkinderen, dorpingen en toeristen, maar ook brieven, pakjes, melkbussen, koelkasten en zelfs kippen. Talrijke verbeteringen hebben er voor gezorgd dat er tegenwoordig meer dan 100 miljoen passagiers vervoerd worden.



Ook over het geluid van de driekleurige hoorn valt wat te zeggen, de beroemde "Dü-da-do" zijn drie noten uit de ouverture van Rossini's opera Wilhelm Tell. Omdat er vaak ongelukken gebeurden op de kronkelige wegen en de handbediende hoorns te weinig bereik hadden, werd besloten om een drietonige hoorn met elektrische compressor te gebruiken, die in 1923 voor het eerst op bergwegen te horen was.

Ballonpost is vooral bekend geworden van het Duitse beleg van Parijs. Tussen 23 september 1870 en 28 januari 1871 maakte het Frans postbedrijf gebruik van de bemande en onbemande postballonnen. Dit was de enige manier om brieven uit de belegerde stad te krijgen. In totaal zijn er toen zo'n 2,5 miljoen brieven verstuurd.

Later werden er ongeleide ballonnen gebruikt met brieven of kaarten, met een onbekende bestemming. Vanwege hun afhankelijkheid van windomstandigheden waren nooit ballonnen een optie voor reguliere postbezorging, hoewel onderstaande briefkaart anders doet vermoeden.



In 1971 werd in Hongarije 100 jaar ballonpostvaart gevierd. Op 5 september 1971 ging er een ballon de lucht in, voorzien van de nodige postzakken. Vertrekplaats was Csömör, vlakbij Boedapest.



Hans Zoet (1939-2012) was een bekende Nederlandse radiopresentator, die ook af en toe op tv te zien was. Een grote liefhebberij was de ballonvaart waar hij in binnen- en buitenland aan deelnam. Hij was ook de eerste man die van het Rode Plein in Moskou met een luchtballon opsteeg, met officiële toestemming van de Russische autoriteiten. In 1979 was hij ballonvaarder tijdens de eerste vlucht met een hete luchtballon over Nepal. Vertrekplaats was het Tribhubana International Airport, landing in Maiti-Fant.



Op 19 september 1980 was hij ook te bewonderen in New Mexico (Albuquerque).



Mijn vader, toentertijd woonachtig in Wijk bij Duurstede, verzuurde onderstaande envelop, met de bekende molen van Ruysdael, naar Albuquerque. Dit was omdat de balloonvaart aldaar samenviel met de viering van 680 jaar Stadsrechten in Wijk bij Duurstede. Hij had in die tijd ook contact met Hans Zoet, aan wie hij vervolgens de zak met post meegaf.



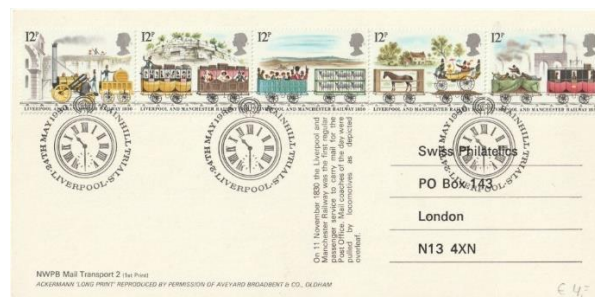
De komst van de trein in de 19^e eeuw zorgde voor een nieuw hoofdstuk in het postvervoer. Vervoer per trein was snel en efficiënt, dat gold niet alleen voor reizigers en goederen, maar zeker ook voor de post. In het begin ging de post mee met de reizigerstreinen, later werden er speciale posttreinen gebouwd die vanaf de jaren 30 van de vorige eeuw ook vaak 's nachts reden. De post werd tijdens de rit gestempeld en gesorteerd. Deze treinen zijn nog te bewonderen in het Spoorwegmuseum in Utrecht.

Op onderstaande foto werd ik op de 'gevoelige plaat' vastgelegd door mijn vrouw. Het geeft een goed beeld hoe zo'n coupé er in die tijd uitzag.



Eén van de mooiste postkaarten vind ik nog altijd die van het postvervoer tussen Liverpool en Manchester.

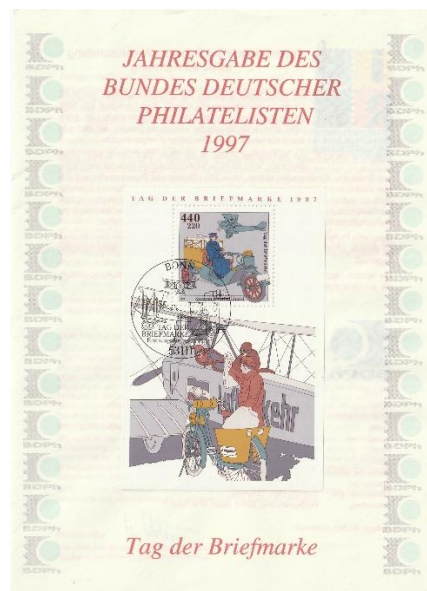
Hierop valt te lezen dat op 11 november 1830 op de Liverpool-Manchester spoorweg de eerste passagiersdienst werd aangeboden voor het vervoeren van post voor het postkantoor.



Luchtballonnen bleken geen goed vervoermiddel te zijn voor de post. De wind dreef hen vaak in totaal verkeerde richtingen. Jaren later slaagde Ferdinand von Zeppelin erin het naar hem genoemde luchtschip te ontwikkelen. Deze “vliegende sigaren” transporteerden ook af en toe postzakken. Op de zakken, die naar beneden gegooid werden, stond in verschillende talen de oproep om ze naar het dichtstbijzijnde postkantoor te brengen.



De eerste geslaagde vlucht waarbij post werd gedropt werd gedaan op 18 februari 1911 met vertrek uit Allahabad en aankomst in Naini in India. In ongeveer 13 minuten vervoerde de Franse piloot Henri Pequet met zijn dubbeldekker “Sommer” 6.500 brieven. In Duitsland gebeurde dat exact een jaar later, toen piloot Hermann Pentz met zijn legendarische Grade-eendekker “Libelle” een zak met post vervoerde tussen Bork en Brück.



In Nederland werd o.a. het vliegtuig De Snip gebruikt voor het postvervoer. De Snip is in 1932 door de K.L.M. in bedrijf genomen. In de vleugel van het toestel waren drie brandstoftanks aangebracht met een capaciteit van 2010 liter. Dat was voldoende voor acht uren vliegen oftewel 1750 km. De eerste Kerstpost was op 15 december 1934. Na een periode van 16 jaar het werd toestel, na brandweeroefeningen op het vliegveld Hato, gesloopt.



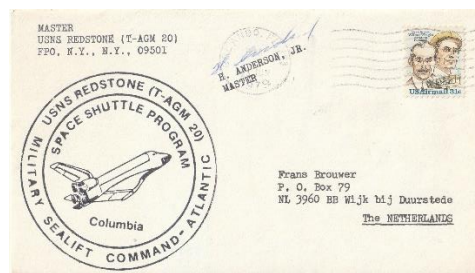
In 1979 kreeg mijn vader de kans om post mee te sturen met de Space Shuttle Columbia. Master H. Anderson Jr was gezagvoerder op het volgschip USNS Redstone.



Military Sealift Command (MSC) is een organisatie die de bevoorradings- en militaire transpostschepen van de Amerikaanse marine controleert. De schepen van de MSC zijn eigendom van de marine, ze dragen blauwe en gouden stapelkleuren en zijn in gebruik met het voorvoegsel USNS (United States Naval Ship), aangevuld met T-.

Het schip met de code T-AGM-20 was bekend onder de naam USNS Redstone.

Het werd als volgschip toegewezen aan de Apollo ruimtemissieondersteuning en werd op 6 augustus 1993 uit de vaart genomen.



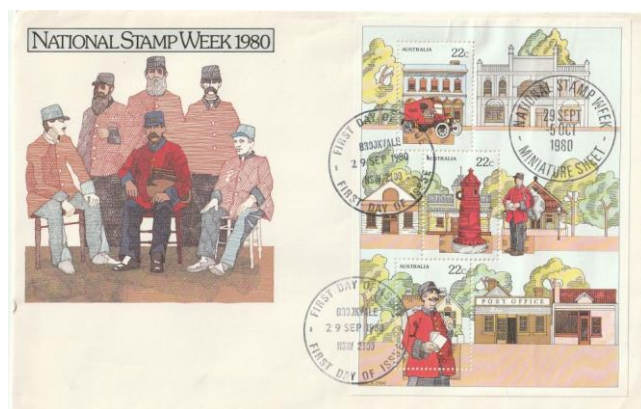
De post is in de loop der jaar op verschillende wijzen vervoerd, ook op minder voor de handliggende manieren. Op onderstaande envelop uit Groenland zijn daar een aantal voorbeelden van te zien.



In Vorarlberg (Oostenrijk) werd in 1985 de post 's winters ook vervoerd met poolsledehonden. In februari van dat jaar ging er een Nederlands sleehondenteam van Schattwald naar Nesselwängle. Hiervoor werden speciale kaarten gebruikt. De opbrengst hiervan was bestemd voor de SOS Kinderdorpen van oprichter Hermann Gmeiner.



Het postvervoer vindt tegenwoordig op allerlei manieren plaats. Daarvan heb ik een aantal poststukken in mijn bezit. Tot nu toe heb ik me beperkt tot één enkele vorm per poststuk. Er zijn echter ook vele voorbeelden van gecombineerde poststukken. Een heel mooi voorbeeld is de envelop van Australië voor de National Stamp Week 1980. De postbode is prominent in beeld, maar er staat ook een postauto op één van de zegels. Ook staat er een prachtige brievenbus te pronken, heel wat mooier dan degen die we nu hebben.



De postkaart van de Duitse Bundespost uit 1989 is ook al een fraai exemplaar, met mooie afbeeldingen van de postruiter, de postbodes en de postkoetsen.



Ook het velletje van 350 jaar post van Noorwegen laat een aantal mooie postzegels zien van de verschillende vormen van postbezorging.



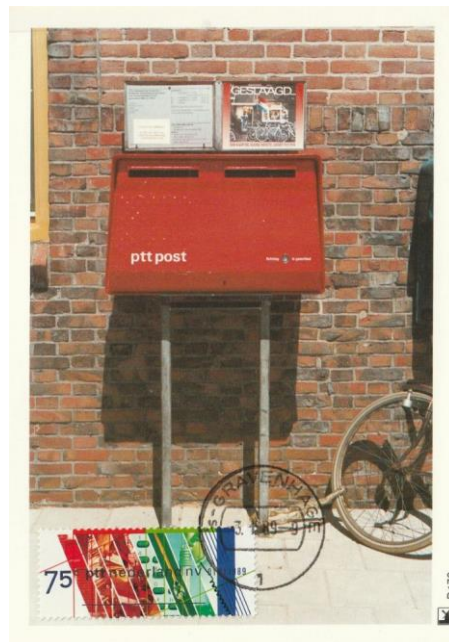
De envelop van Oostenrijk, uitgegeven voor het 15^e Wereld Postcongres van de U.P.U. (Universal Post Union) in Wenen 1964 laat maar liefst acht postzegels zien met postvervoer.



Tenslotte laat Zweden zich ook niet onbetuigd middels deze op 7 oktober 1972 uitgegeven envelop.



Genoeg over het postvervoer, deze keer laat ik u enkele prachtige voorbeelden zien van brievenbussen door de jaren heen. Waar we het nu moeten doen met de moderne rode brievenbussen, is het (wat mij betreft) toch een verademing om enkele andere fraaie voorbeelden te laten zien.



Waar zijn toch die mooie bussen gebleven uit 1799, die getoond worden op een 1^e dag envelop exact 200 jaar later?



Of die prachtige vormen op de postzegels van de Nederlandse Antillen in 1998?



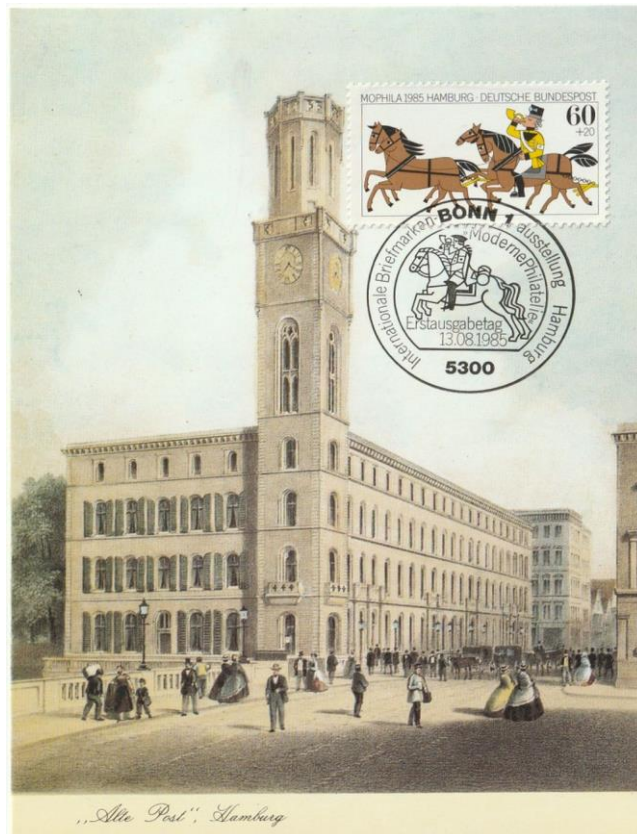
Ook de brievenbus uit 1900 op onderstaande envelop van de Duitse Bundespost is een lust voor het oog.



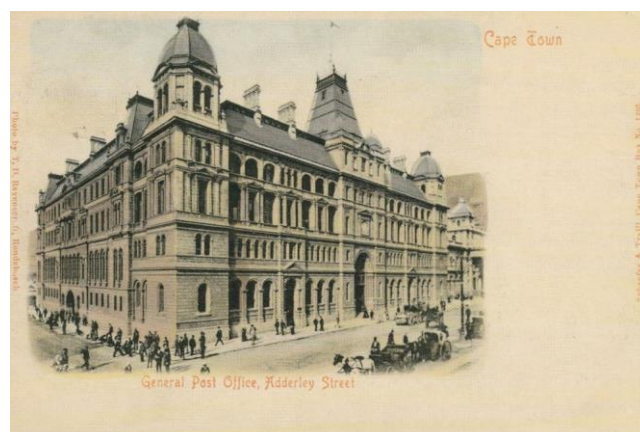
Met de gietijzeren brievenbus uit 1900 op de ansichtkaart van de DDR is ook niets mis.



Postkantoren, je hebt ze in allerlei soorten en maten en ik heb legio voorbeelden in mijn verzameling. Een aantal van deze bouwwerken heb ik uitgezocht om aan u te laten zien. Ik begin met een afbeelding van de “Alte Post” uit 1850 in Hamburg. Gewoon omdat het een mooi gebouw is om te laten zien...



Een ander mooi voorbeeld is de General Post Office in Cape Town uit 1896.



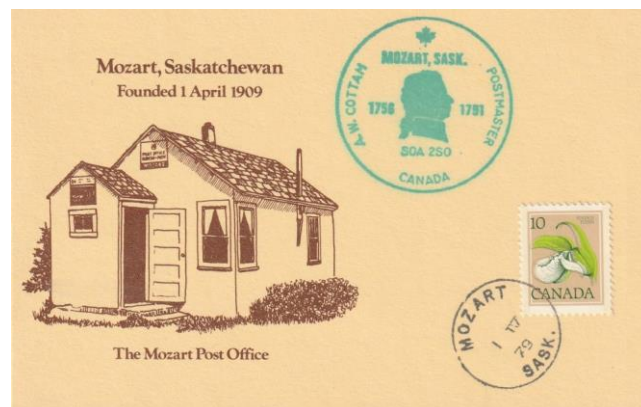
En wat dacht u van de Sydney Post Office uit 1850...



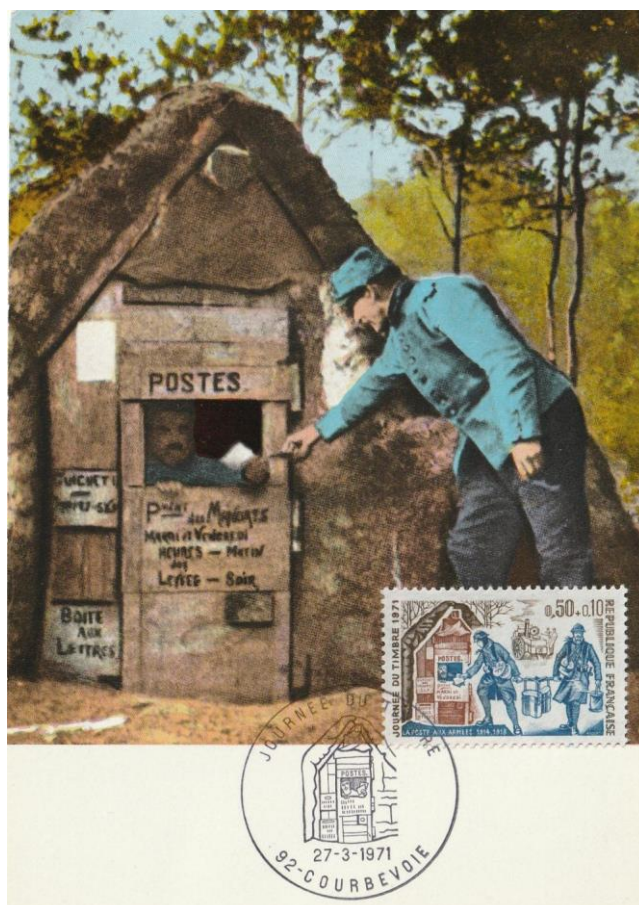
Australië heeft een envelop gewijd aan enkele historische postkantoren. Te zien zijn de kantoren van Forbes (New South Wales) uit 1881, Flemington (Victoria) uit 1889-90, Rockhampton (Queensland) uit 1892, Kingston S.E. (South Australia) uit 1869-70, York (Western Australia) uit 1893, Launceston (Tasmania) uit 1889 en The Old Post and Telegraph Station (Alice Springs) uit 1872. Alle zeven kantoren bestaan nog steeds en voeren nog altijd postale activiteiten uit.



Postkantoren kunnen ook eenvoudige gebouwen zijn, zoals het hier onderstaande gebouw met de welklinkende naam Mozart Post Office uit 1909. Mozart is een gehucht in de provincie Saskatchewan in het zuiden van Canada. Het werd vernoemd naar de beroemde Oostenrijkse componist Wolfgang Amadeus Mozart. De straten zijn ook vernoemd naar andere bekende klassieke componisten.



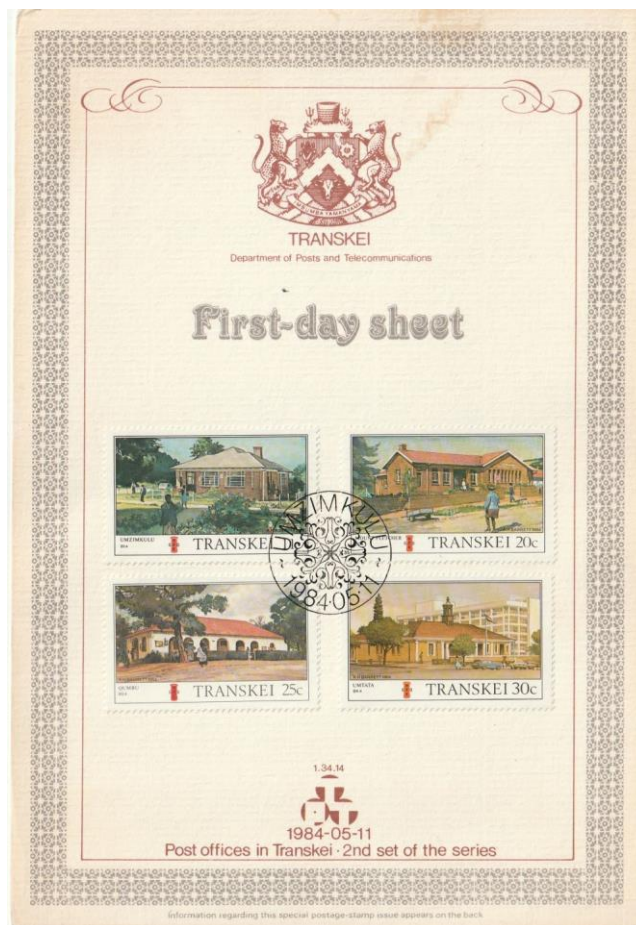
Soms is het postkantoor nauwelijks meer dan een plaggenhut met wat hout. Een voorbeeld hiervan is het veldpostkantoor wat gebruikt werd tijdens de 1^e wereldoorlog van 1914 tot 1918.



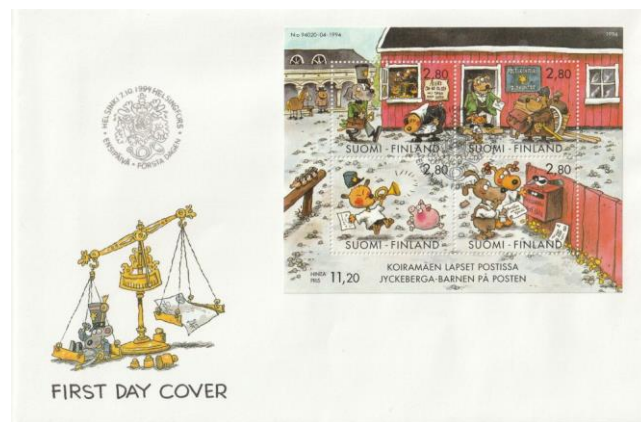
Een veldpostkantoor kan er ook wat degelijker uitzien, zoals dit sinds 1974 gebruikte kantoor wat zowel in oorlogstijden als vreedstijden gebruikt wort om de soldaten van post te voorzien.



Ik sluit deze serie af met enkele voorbeelden van postkantoren in Transkei. Het postkantoor van Umtata dateert van 1877, die van Qumbu is van 1879, Mount Fletcher is gebouwd in 1882 en tenslotte stamt het gebouw in Umzimkulu ook uit 1877.



Er bestaan ook hele grappige afbeeldingen van het thema Post op zegels. In dit geval ziet u een afbeelding van de dierentuin Koiramäki, gelegen midden in de stad Tampere (Finland). Hier vermaken de kinderen zich tussen de dieren en kunnen ze hun post versturen via een speciale brievenbus.



Ook Suske en Wiske kunnen hun post kwijt, zoals te zien is op deze Belgische postzegel.



De in Oostenrijk bekende stripfiguur Sisco is met zijn trouwe viervoeter Mauritius onderweg naar de brievenbus.



Op de envelop van Pro Juventute (voor het kind) 1984 uit Zwitserland zien we o.a. afbeeldingen van Pippi Langkous en Pinokkio.



Ook op ansichtkaarten kun je mooie postkantoren tegenkomen, zoals u kunt zien op onderstaande foto van het postkantoor van Kinshasa, de grootste stad van Afrika met zijn 16 miljoen inwoners, in de Democratische Republiek Congo.

Op afstempelingen kun je ook mooie postkantoren vinden. Hieronder ziet u het postkantoor van Lulea, wat gelegen is in het noordoosten van Zweden aan de Botnische Golf. Het postkantoor werd in 1953 gebouwd en opengesteld in 1954.

Het gebouw is in verschillende opzichten interessant. Het weerspiegelt de tamelijk drastische verandering die de postdienst de afgelopen tijd heeft ondergaan. Het gebouw werd gebouwd met een open hal voor postzaken en een groot kantoorgebouw voor overige activiteiten zoals postsortering en administratie. In de loop der tijd werden de activiteiten meer en meer geconcentreerd in grote postterminals en zijn de kleinere postkantoren verdwenen. De behoefte aan het grote kantoorgebouw in Lulea nam geleidelijk af en stond eind 2002 leeg. In de posthal en de kleine ruimtes eromheen vonden tot 2009 postoperaties plaats. Daarna werd het kantoorgebouw gebruikt voor open evenementen en vandaag de dag herbergt het zelfs een restaurant.

