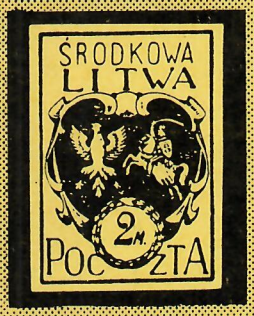
13

filatelistengroep

Het Baltische Gebied



philatelistengroep

'Het Baltische Gebied'

Nummer I3. I jan. I989.

Beste mensen,

Twee artikelen in dit nummer van ons blad staan in verband met eerdere publicaties. Behandelde Nikolajs Jakimovs eerder de Letse posttarieven voor gewone post, ditmaal gaat hij in op de luchtposttarieven en geeft hij achtergrond informatie. Luchtpostzegels op echt gevlogen brieven uit private- of zakencorrespondentie is niet gemakkelijk te vinden en daarom des te interessanter. Ook wordt duidelijk dat vele zgn. Letse luchtpostseries niets van doen hebben met luchtpost.
Wim Mullers artikel over de Afrika-vlucht sluit bij dit alles mooi aan en belicht tevens een voor velen onbekend stukje geschiedenis.
Historie uit een recenter verleden komt aan de orde in André de Bruins artikel over de Nederlandse Oostcompagnie N.V.
André zet (voorlopig ?) ook een punt achter de artikelen die we wijdden aan de eerste uitgaven van Litouwen: ditmaal schrijft hij over de Derde Kaunas uitgave.
De verzamelaars van Letse zegels kunnen nu beschikken over een prima handboek. De recensie vindt u ook in dit blad.

Al dit moois zal u ongetwijfeld stimuleren direct de contributie voor I989 te gireren: I5 gulden op gironr. 32 432 5I, Filatelistengroep "Het Baltische Gebied" te Pijnacker.

Aan het begin van dit nieuwe jaar dank ik allen die hebben bijgedragen aan het functioneren van onze groep in I988.

Iedereen een goed I989 gewenst,

Ruud van Wijnen.

Bijvoegsel behorende bij "Het Baltische Gebied" no. 13, januari 1989

Adressen en andere gegevens:

Alg. leiding: R.W. van Wijnen, Bolhaarslaan 86, 7522 CZ Enschede, tel 053- 352920.

secretariaat: W.R. Muller, Einsteinlaan 23, 2641 ZL Pijnacker, tel. 01736- 5512.

lay-out : W. Bachman, Klingendaal 25, 2641 MA Pijnacker, tel. 01736- 4755.

lidmaatschap: Als bijdrage voor de te maken kosten wordt van ieder lid bij toetreding ƒ 10,00 gevraagd naast het lidmaatschap van ƒ 15,00 per jaar. Voor leden buiten de Benelux bedraagt het lidmaatschap ƒ 25,00 per jaar. Dit in verband met de hoge portokosten.

losse nummers: Losse nummers van het blad zijn bij het secretari aat verkrijgbaar voor ƒ 7,50 per stuk, verhoogd met portokosten.

betalingen op: postgiro 324 32 51 tnv Filatelistengroep Het Baltische Gebied te Pijnacker.

Volgende bijeenkomst: 15 april 1989 in De Gentel te Geldermalsen.

Advertentierubriek van en voor de leden
(ieder lid heeft het recht gratis advertenties te plaatsen, opgeven van de tekst bij het secretariaat)

deze keer zijn er geen advertenties opgegeven. Wel wijs ik u erop dat er bij het secretariaat nog diverse publikaties verkrijgbaar zijn.

BOEKBESPREKING - BOEKBESPREKING - BOEKBESPREKING - BOEKBESPREKING.

LETTLAND-Handbuch "Die Briefmarken", Teil I en Teil II/III.

Tot stand gekomen door de inzet van talrijke filatelisten, leden en vrienden van de Forschungsgemeinschaft Lettland.

Uitgegeven door de Harry von Hofmann Verlag, 2000 Hamburg 52, Postfach 520518. Prijzen: DM. 48, resp. DM. 68.

In de inleiding wordt door Harry von Hofmann de lange weg beschreven die gegaan moest worden voordat het huidige handboek over de Letse postzegels kon verschijnen.
Al jaren geleden werd in Philatelia Baltica, het blad van de studiegroep Letland, de komst van het handboek aangekondigd.
Filatelisten van naam zetten zich in en steeds opnieuw dook nieuw materiaal op.
Maar nu het handboek er is, mogen degenen die eraan gewerkt hebben met recht trots zijn.

Deel I (192 blz., 357 afb.) behandelt de zegels tot en met de Rode Kruis uitgaven van 1920, het gecombineerde deel II/III (260 blz., 654 afb.) gaat tot en met de zegels uitgegeven tijdens de sovjet-republiek 1940-1941 en beschrijft ook de lokale uitgaven, de proeven, postzegelboekjes en de spoorwegkranten-zegels.
Het waarom van deze indeling is me niet duidelijk.

Vooral naar het vervolg op deel I heb ik met belangstelling uitgekeken. Veel in deel I opgenomen kennis was immers via diverse verspreide publicaties bekend geworden (bv. door Jan Poulie's artikelen in het Maandblad). De zegels vanaf 1923 waren echter nog nauwelijks beschreven.
Deel II/III geeft veel nieuwe informatie, m.n. aangaande tandingvariëteiten en plaatfouten.
Iedereen kan zijn collectie en doubletten weer opnieuw nakijken.

Per uitgave wordt ingegaan op een veelheid aan philatelistische bijzonderheden: drukken, velindeling, oplagen, papier, velranden, plaatfouten, archiefstukken, motieven, tandingen, etc.
Bekende vervalsingen worden met duidelijke afbeeldingen bij de betreffende zegels vermeld.
Alle informatie is overzichtelijk gerangschikt, waar nodig samengevat in tabellen.
De vele illustraties zijn van uitstekende kwaliteit.

Moeite heb ik met de opgenomen puntenwaardering. Die hoort volgens mij niet in een handboek thuis: voor de gewone zegels zijn er catalogi, voor echte specialiteiten geldt "wat de gek er voor vraagt/geeft" en veel variëteiten kun je met eindeloos zoeken gewoon vinden.

Beide delen vormen samen een uitstekend handboek: als naslagwerk, als inspiratiebron bij de opbouw van je verzameling, maar zeker ook vanwege het besef dat nog steeds nieuwe ontdekkingen gedaan kunnen worden..... Aanbevolen !

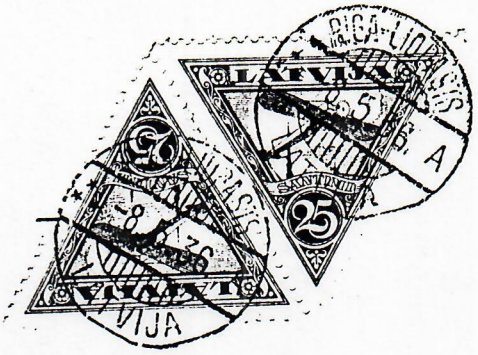
U kunt beide delen bestellen via Wim Muller, tel: 01736-5512.
Kosten: ca. 140 gulden.

RWvW.

Verzending per LUCHTPOST

door NIKOLAJS JAKIMOVS.

(Copyright 1988 by V.Marcilger).



De informatie in dit artikel is voornamelijk gebaseerd op in de staatscourant ("Valdības Vēstneša") gepubliceerde gegevens.
Per vliegtuig verzonden post omvat vanaf het begin brieven, briefkaarten en banderollen (drukwerk, monsters en handelspapieren), alsmede geldoverschrijvingen.

1. V.V. nr.164 van 28.07.1921.

De toeslag voor verzending per luchtpost bedraagt:

Brieven, per 20 gr.	20 rub.
Briefkaarten	20 rub.
Banderollen, drukwerk per 50 gr. of deel daarvan	10 rub.

Opm: deze tarieven vormden de vergoeding voor verzending per luchtpost, los van alle andere kosten die verschuldigd waren volgens de geldende posttarieven.

V.V. nr.170 van 2.08.1921.
Tussen Riga en Tallinn wordt een luchtpostverbinding geopend, met vanuit Tallinn postverkeer naar Stockholm.
Per luchtpost kunnen gewone en aangetekende brieven verzonden worden naar Estland, Zweden en Noorwegen.

V.V. nr.171 van 3.08.1921.
Verzending per luchtpost is mogelijk op de volgende dagen:
- van Riga naar Memel/Klaipeda, Königsberg en Danzig op dinsdag, donderdag en zaterdag.
- van Riga naar Tallinn op dinsdag en vrijdag, in september op woensdag en donderdag.
- van Riga naar Kaunas op maandag, woensdag, vrijdag en zondag.

V.V. nr.234 van 15.10.1921.
Het vliegverkeer is vanaf 15 oktober gestremd.

2. V.V. nr.97 van 3.05.1922.

In mei begint het vliegverkeer weer:
- tussen Riga en Kaunas
- tussen Riga en Memel.

Van Kaunas en Memel, via Königsberg en de Vrije Stad Danzig, vliegverkeer naar Duitsland en verder.
Per luchtpost kunnen gewone en aangetekende poststukken verzonden worden (brieven, briefkaarten, banderollen en tijdschriften). Boven het normale porto bedraagt de luchtposttoeslag:

Brieven, tot 20 gr.	20 rub.
per volgende 20 gr.	5 rub.
Briefkaarten	20 rub.
Banderollen met drukwerk, monsters, per 50 gr.	10 rub.
Tijdschriften, per kg.	10 rub.
Aantekenrecht	10 rub.

Alle luchtpostzendingen moeten met gewone of luchtpostzegels gefrankeerd worden. Onvolledig, of niet gefrankeerde poststukken zijn niet toegestaan. Op de adreszijde van ieder poststuk moet vermeld worden: "gaisa pasts" of "par avion".

De aangekondigde vlucht en beginnen vermoedelijk op 8 mei.

V.V. nr.219 van 29.09.1922.

De luchtpostverbinding Riga-Tallinn wordt per 29 september opgeheven. De lijn Riga-Kaunas-Danzig daarentegen start per 1 oktober.

3. V.V. nr.89 van 28.04.1923.

Met ingang van 1 mei van dit jaar wordt het normale luchtpostverkeer geregeld.
Voorlopig is alleen luchtpost naar Duitsland en Estland mogelijk. Poststukken moeten volledig volgens de luchtposttarieven gefrankeerd zijn:
- gewicht en aantekenrecht zoals bij gewone zendingen.
- toeslag voor luchtpost:

brieven tot 20 gr.	40 sant.
pet volgende 20 gr.	10 sant.
briefkaarten	40 sant.
banderollen per 50 gr.	20 sant.
aantekenrecht	20 sant.

Poststukken waarvan de luchtposttoeslag niet, of onvolledig, is voldaan, worden als normale post behandeld.
Op de adreszijde moet de vermelding "par avion" - "expres" staan.
Vanuit het buitenland komende post wordt nog op dezelfde dag door de postbode bezorgd.

4. V.V. nr.126 van 5.06.1924.

Vanaf 10 juli zal luchtpostverkeer tussen Riga en Memel mogelijk zijn. Verzonden kunnen worden brieven en banderollen naar het Memelgebied.

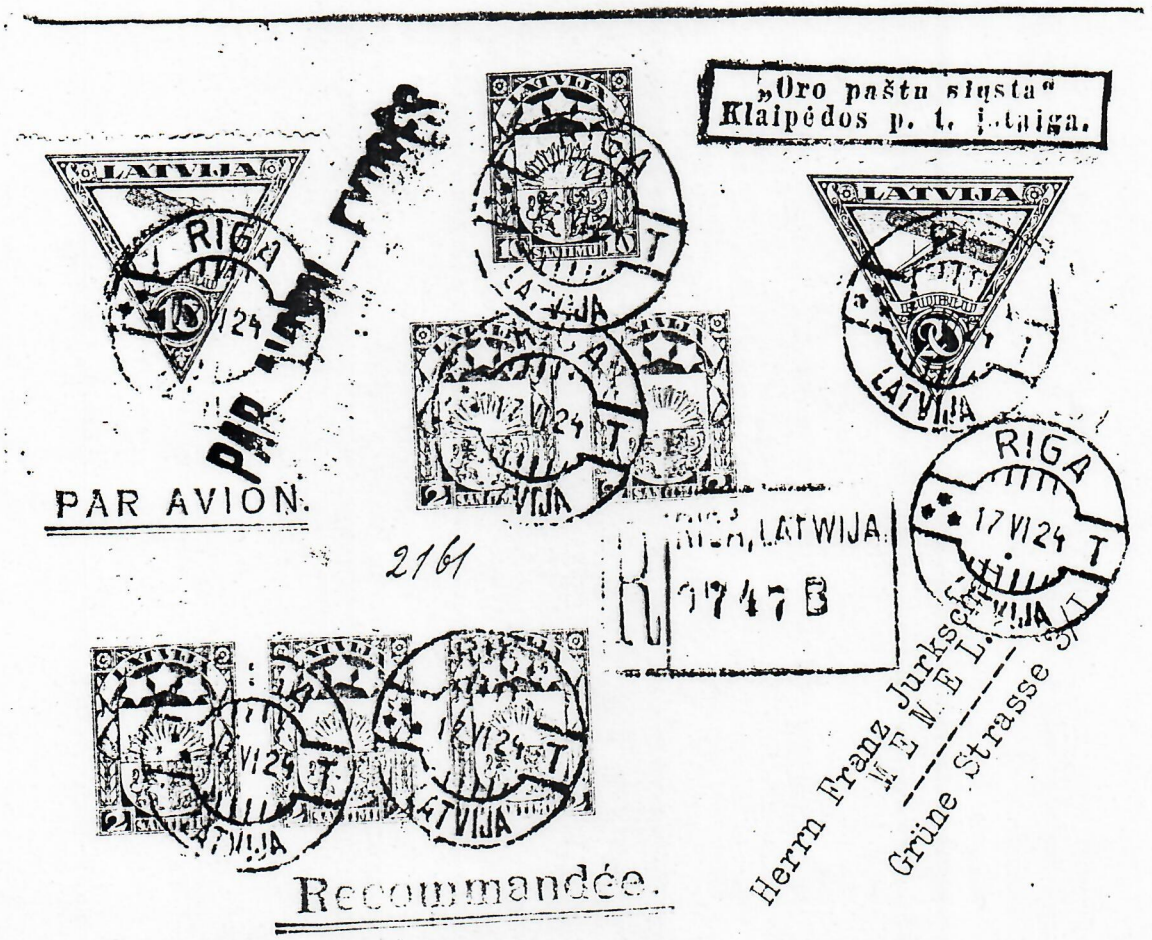
- gewichts- en aantekentarieven volgens het normale tarief.
- luchtposttoeslagen:

brieven tot 20 gr.	40 sant.
per volgende 20 gr.	20 sant.
briefkaarten	40 sant.
banderollen, per 50 gr.	40 sant.

Op de adreszijde moet vermeld worden "par avion" en "expres".

V.V. nr.229 van 8.10.1924.

Met ingang van 6 oktober wordt het luchtpostverkeer tussen Königsberg-Klaipeda-Riga-Tallinn-Helsinki beeindigd.



Aangetekende brief van RIGA naar Memel/KLAIPEDA, 17 juni 1924.

Porto:	buitenlandse brief	10 rub. =	20 sant.
	aantekenrecht	10 rub. =	20 sant.
	luchtposttoeslag	=	40 sant.
			80 sant.

5. V.V. nr.173 van 8.08.1927.

Vanaf 1 augustus nemen de postkantoren luchtpostzendingen (brieven, briefkaarten, banderollen) aan naar alle Europese landen; Estland, Finland en Litouwen voorlopig uitgezonderd, banderollen echter alleen naar Duitsland en de Sovjet Unie.

Aantekenrecht 25 sant., voor "express" 50 sant. per zending.

Tarieven naar Estland en Litouwen:

		normale tarief	toeslag
Brieven tot 20 gr.		15 s.	40 s.
per volg. 20 gr.		15 s.	40 s.
Briefkaarten		6 s.	20 s.
Banderollen, per 50 gr.		2 s.	50 s.
Handelspapieren	minstens:	15 s.	50 s.
Monsters, per 50 gr.		6 s.	50 s.
naar alle overige Europese landen:			
Brieven tot 20 gr.		25 s.	40 s.
per volg. 20 gr.		15 s.	40 s.
Briefkaarten		15 s.	20 s.
Banderollen, per 50 gr.		5 s.	75 s.
Handelspapieren	minstens:	25 s.	75 s.
Monsters, per 59 gr.		10 s.	75 s.

V.V. nr.196 van 3.09.1927.

Vanaf 25 augustus is ook luchtpostverkeer naar Finland, tegen het hoogste tarief, mogelijk.

6. V.V. nr.95 van 28.04.1928.

Vanaf 5 maart gelden nieuwe tarieven voor luchtpostzendingen.

Het basistarief wordt gevormd door het van kracht zijnde porto voor de diverse poststukken.

Maximale prijs voor verzending per luchtpost:

Brieven en banderollen, per 20 gr.:	
naar Estland en Litouwen	10 sant.
naar Duitsland, Danzig en de Sovjet Unie	25 sant.
naar alle andere landen	35 sant.
Briefkaarten en geldoverschrijvingen:	
naar Estland en Litouwen	10 sant.
naar alle andere landen	15 sant.
Aantekenrecht volgens geldende tarief.	
Expresse-recht	60 sant.

7. V.V. nr. 53 van 7.03.1932.

Per luchtschip Graf Zeppelin zullen verschillende tochten naar Zuid Amerika plaatsvinden:

a) naar Rio de Janeiro met landing in Bahia.

b) van Rio de Janeiro naar Buenos Aires met tussenlandingen in Santos, Panagua, Florianopolis, Porto-Alegre, Rio Grande do Sul en Montevideo.

c) van Rio de Janeiro naar Arica (Chili) met landingen in Corumba, Puerto Suarez, Cochamba en La Paz.

De eerste vier tochten beginnen in Friedrichshafen (Bodensee) op 20 maart, 3 en 17 april en 1 mei. De overige tochten worden later bekendgemaakt.

Voor deze tochten gelden de volgende tarieven:

a) naar Brazilië:

brieven, per 5 gr.	1.60 lati
briefkaarten	1.60 lati
drukwerk, per 25 gr.	1.85 lati

b) naar Argentinië, Bolivia, Chili, Paraguay, Peru en Uruguay:

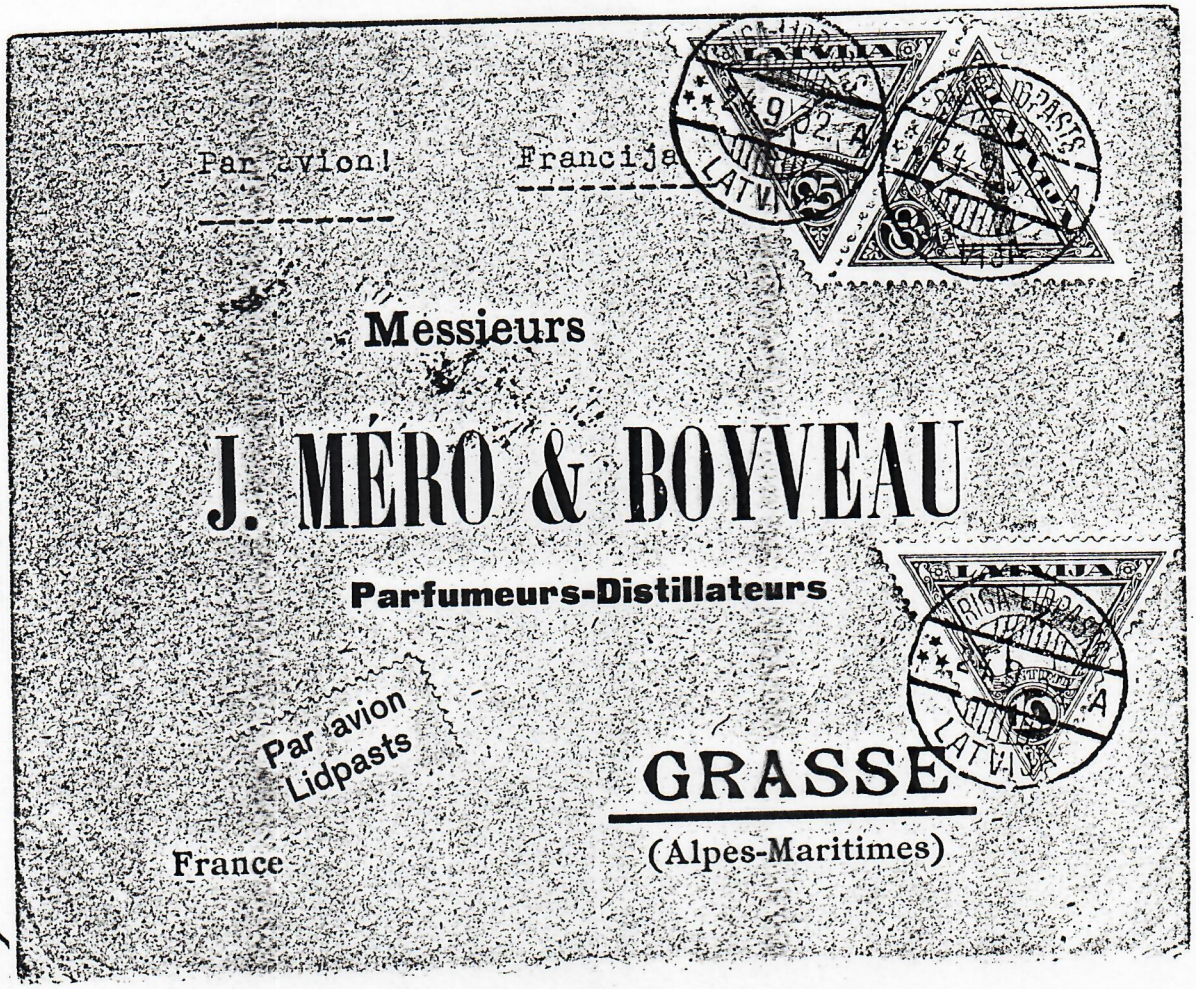
brieven, per 5 gr.	2.-- lati
briefkaarten	2.-- lati
drukwerk, per 25 gr.	2.10 lati

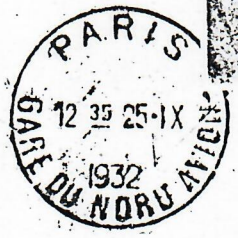
Voor deze luchtschipzendingen worden speciale stempels gebruikt. Naast de normale adressering moet vermeld worden "Mit Luftschiff Graf Zeppelin" en moet een blauw luchtpoststrookje worden geplakt.

8. V.V. nr.83 van 15.04.1932.

Met ingang van 1 mei gelden nieuwe luchtposttarieven.
Luchtposttoeslag:

- naar Estland: brieven en andere zendingen, per 20 gr. 10 sant.
  briefkaarten en geldoverschrijvingen 10 sant.
- naar Danzig, Duitsland en de Sovjet Unie:
  brieven en andere zendingen, per 20 gr. 15 sant.
  briefkaarten en geldoverschrijvingen 10 sant.
- naar de overige Europese landen:
  brieven en andere zendingen, per 20 gr. 25 sant.
  briefkaarten en geldoverschrijvingen 10 sant.
- naar Argentinië, Bolivia, Chili, Paraguay, Peru en Uruguay:
  brieven, per 5 gr. 200 sant.
  briefkaarten 200 s.
  drukwerk, per 25 gr. 210 s.
- naar Brazilië, Ecuador, Columbia en Venezuela:
  brieven, per 5 gr. 160 s.
  briefkaarten 160 s.
  drukwerk, per 25 gr. 185 s.
- naar andere niet-Europese landen:
  brieven en andere zendingen, per 20 gr. 200 s.
  briefkaarten 120 s.





Brief van RIGA naar Grasse in Frankrijk, -
luchtpost RIGA-PARIS, 24-25 sept. 1932.

Porto: brief buitenland 35 sant.
luchtposttoeslag 25 sant.
60 sant.

13.

9. V.V. nr.155 van 15.07.1932.

Voor de Zuid-Amerikavlucht van het luchtschip "Graf Zeppelin" zal een rondvlucht plaatsvinden. Op 30 juli van Friedrichshafen (Bodensee) naar Danzig, op 31 juli van Danzig naar Bornholm, postopname in Rönne en op dezelfde dag terugvlucht naar Danzig en van daar naar Friedrichshafen.

Toegelaten zijn, ongeacht de bestemming, brieven tot 20 gram en briefkaarten. Poststukken moeten gefrankeerd zijn met de luchtposttoeslag, plus een extra toeslag voor verzending naar de vertrekplaats van het luchtschip.

Extra toeslag:	kaarten	1.15 lati.
	brieven	2.20 lati.

Alleen normale (d.w.z. niet-aangetekende) zendingen toegestaan, waarop een of twee van onderstaande vermeldingen moet voorkomen:
a) mit Luftschiff Graf Zeppelin Danziger Fahrt ab Friedrichshafen
b) mit Luftschiff Graf Zeppelin ab Danzig Rundfahrt.
c) mit Luftschiff Graf Zeppelin ab Danzig Rundfahrt-Postabwurf.
d) mit Luftschiff Graf Zeppelin ab Danzig Rückfahrt.

Luchtpoststrookjes niet voorgeschreven.

V.V. nr.178 van 11.08.1932.

Op 15 augustus is een vlucht van het luchtschip "Graf Zeppelin" gepland naar Recife (Pernambuco) in Brazilië.

V.V. nr.189 van 24 augustus bericht dat de vluchten van het luchtschip zullen plaatsvinden op 29 augustus, 12 en 26 september en 10 oktober.

10. V.V. nr.178 van 11.08.1932.

Op 17 augustus begint luchtvaartverkeer met Polen op de lijn Warschau-Wilna-Riga-Tallinn v.v.

Luchtposttoeslag:

Brieven en banderollen, per 20 gr:	
- naar Polen en Estland	10 sant.
- naar de overige Europese landen	25 sant.
Briefkaarten en geldoverschrijvingen:	
- naar alle Europese landen	10 sant.
Postpakketten naar Polen (m.u.v. Wilna en het Wilnagebied) en via Polen naar andere landen, maximaal 1 kg (of deel daarvan)	1,60 lati
Pakketten naar Wilna of het Wilnagebied	1,-- lati.

11. V.V. nr.138 van 27.06.1933.

Op 15 juni 1933 worden nieuwe luchtposttarieven van kracht. Het luchtschip Graf Zeppelin zal op zijn vlucht naar Zuid Amerika een tussenlanding maken in Barcelona. Poststukken met bestemming Barcelona moeten de vermelding "Mit Luftschiff Graf Zeppelin nach Barcelona" hebben.

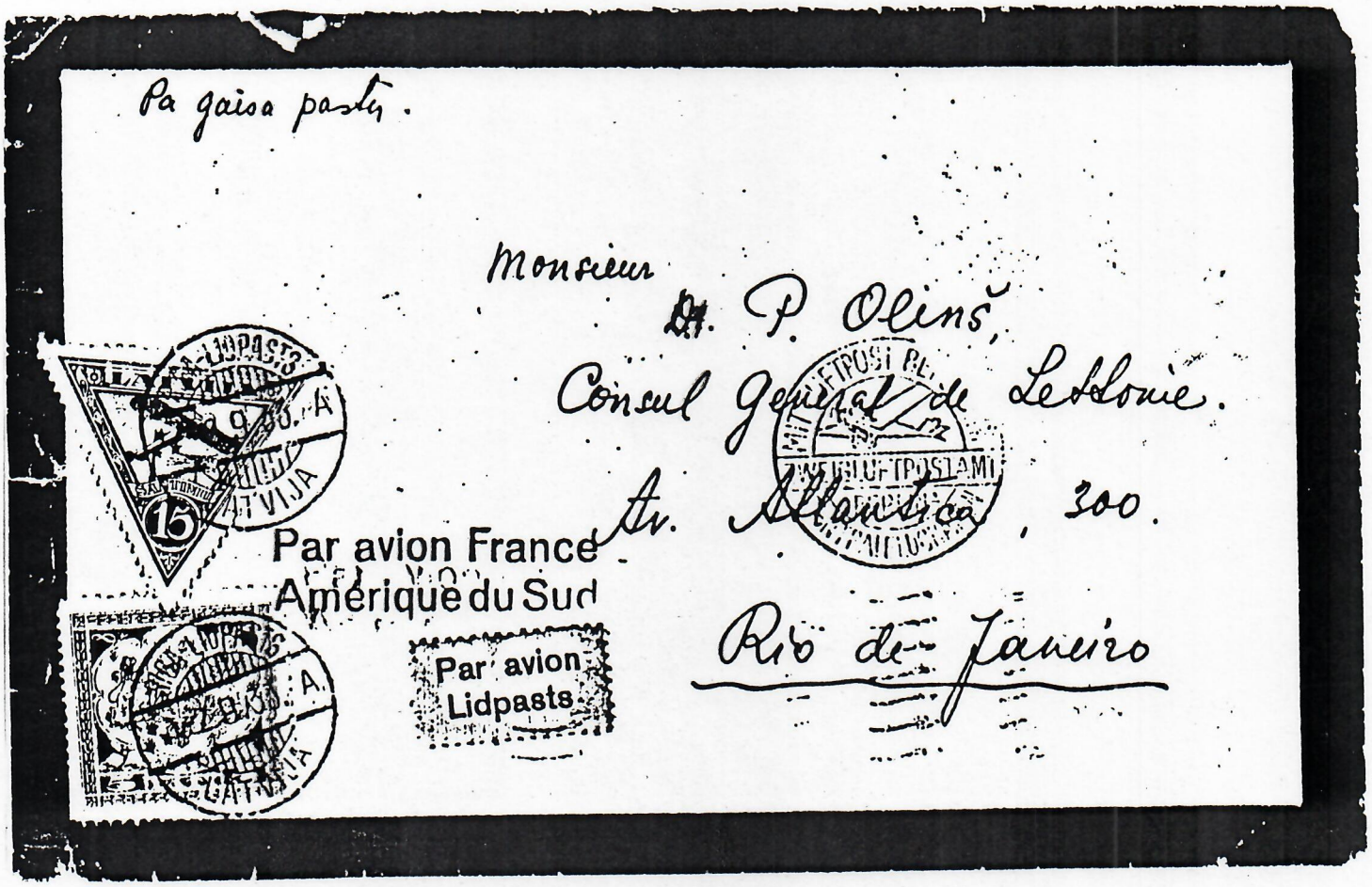
Luchtposttoeslag:	briefkaarten	75 sant.
	overige poststukken, per 20 gr.	155 sant.

Luchtpost naar de Sovjet-Unie - Leningrad en Moskou:

	briefkaarten	10 sant.
	overige poststukken, per 20 gr.	15 sant.

Post naar de overige Europese delen van de Sovjet-Unie, incl. de Kaukasus, moet voorzien zijn van de vermelding: "Par avion au de la Moscou".

Toeslag:	brieven en overige post, per 5 gr.,	35 sant.
	minimaal echter	50 sant.
	briefkaarten	50 sant.



Brief van RIGA naar RIO de JANEIRO, 2-16 sept. 1933.

Verzonden via BERLIN, STRASBURG en MARSEILLE (2-5 sept.)
Vanuit Dakar per schip naar Natal in Brazilië.

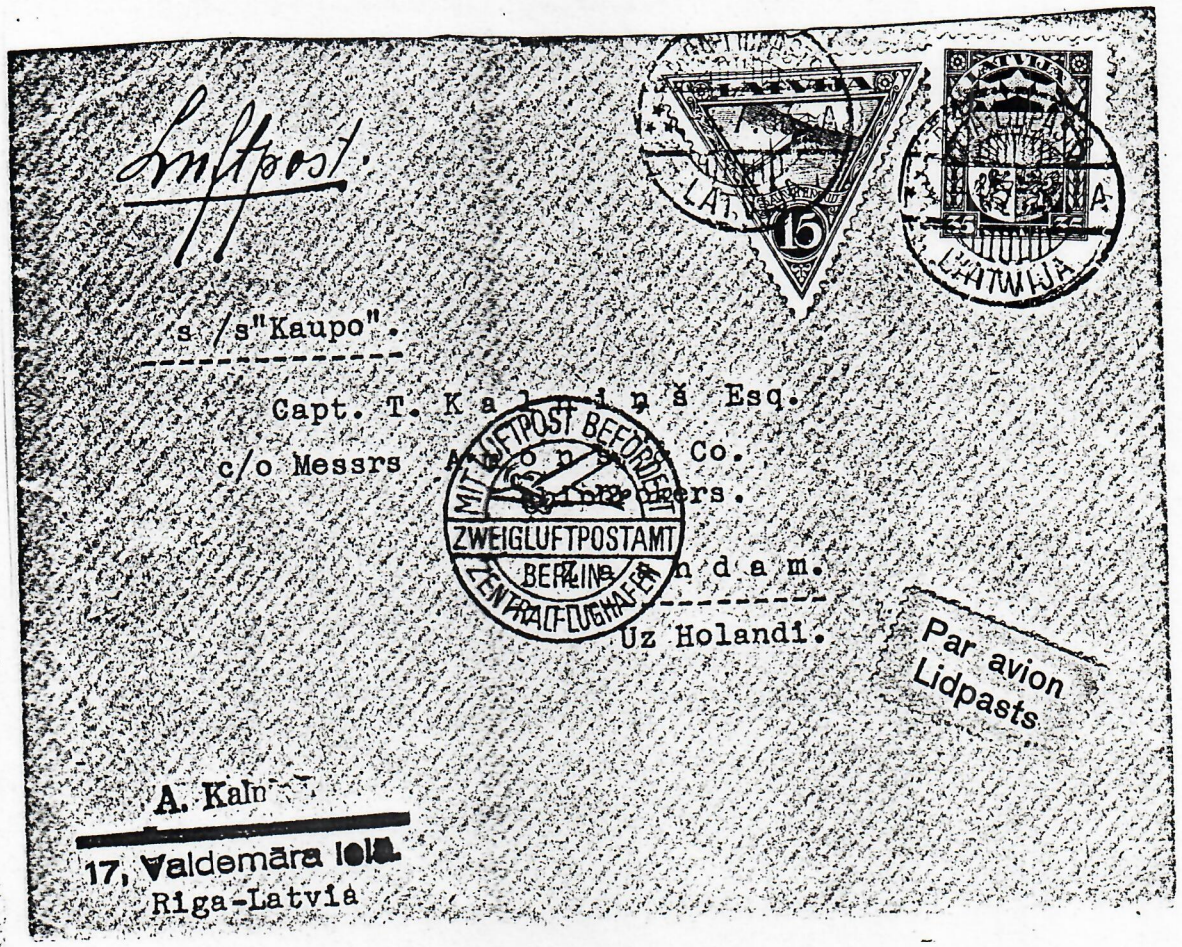
Porto:	brief buitenland	L -,35
	luchtposttoeslag	L 4.80
		L 5.15

12. V.V. nr.61 van 16.03.1934.

Met ingang van 1 april 1934 worden nieuwe tarieven voor luchtpost van kracht.
Normale porto en aantekenrecht volgens de geldende tarieven.

Luchtposttarieven:

- naar Estland en Polen:	
brieven en overige post, per 20 gr.	10 sant.
briefkaarten en geldoverschrijvingen	10 sant.
- naar Danzig, de Sovjet Unie en Duitsland:	
brieven en overige post, per 20 gr.	15 sant.
- naar de overige Europese landen:	
brieven en overige post, per 20 gr.	25 sant.
briefkaarten en geldoverschrijvingen	10 sant.
- naar Argentinië, Bolivia, Chili, Praguay, Peru en Uruguay:	
brieven, per 5 gr.	200 sant.
briefkaarten	200 sant.
banderollen, per 25 gr.	210 sant.
- naar Brazilië, Ecuador, Columbia, Venezuela:	
brieven, per 5 gr.	160 sant.
briefkaarten	160 sant.
banderollen, per 25 gr.	185 sant.
- naar de overige niet-Europese landen:	
brieven en overige post, per 20 gr.	200 sant.
briefkaarten	120 sant.



Brief van RIGA naar Zaandam. Luchtpost RIGA-BERLIN, 5.7.1933.

Porto: brief buitenland 35 sant.
luchtposttoeslag 15 sant.
50 sant.

13.

13. V.V. nr.78 van 10.04.1934.

Voor post naar Zuid Amerika per luchtschip gelden vermoedelijk de volgende tarieven:

- naar Brazilië:
  - brieven, per 5 gr. 1.60 lati.
  - kaarten 1.60 lati.
  - banderollen, per 25 gr. 1.85 lati.
- naar Argentinie, Bolivia, Chili, Paraguay, Peru en Uruguay:
  - brieven, per 5 gr. 2.00 lati.
  - kaarten 2.00 lati.
  - banderollen, per 25 gr. 2.10 lati.

De luchtpostzendingen krijgen het speciale stempel "Deutsche Luftpost Europa-Südamerika"
Behalve het blauwe luchtpoststrookje moet post de vermelding "Par poste aerienne Allemande" dragen

14. V.V. nr.283 van 13.12.1934.

Op 1 januari 1935 worden nieuwe luchtposttarieven van kracht.
Porto en aantekenrecht volgens de geldende tarieven.

- naar de Europese landen, m.u.v. de Sovjet Unie:
  - brieven en banderollen, per 20 gr. 15 sant.
  - briefkaarten en geldoverschrijvingen 15 sant.
- naar de Sovjet Unie - Leningrad en Moskou:
  - brieven en banderollen, per 20 gr. 15 sant.
  - briefkaarten 15 sant.
- naar de overige Europese delen van de Sovjet-Unie met vermelding "Par avion au de la Moscou":
  - brieven en banderollen, per 20 gr. 50 sant.
  - briefkaarten 50 sant.
- naar de Aziatische delen van de Sovjet-Unie met vermelding "Par avion au de la Moscou":
  - brieven en banderollen, per 5 gr. 35 sant.
    minimaal echter 50 sant.
  - briefkaarten 50 sant.
- naar niet-Europese landen:
  - Verenigde Staten en Canada:
    brieven, briefkaarten en banderollen, per 5 gr. 25 sant.
  - Mexico:
    brieven, briefkaarten en banderollen, per 5 gr. 45 sant.
  - Midden Amerika:
    brieven, briefkaarten en banderollen, per 5 gr. 55 sant.

  Iedere zending moet voorzien zijn van de vermelding "Mit Luftpost ab New York".
- naar Zuid Amerika:
  - Argentinië, Bolivia, Chili, Paraguay, Uruguay met vermelding "Par avion France - Amerique du Sud"
    - brieven, per 5 gr. 2.05 lati.
    - briefkaarten 2.05 lati.
    - banderollen, per 25 gr. 2.15 lati.
  - Brazilië (Par avion France - Amerique du Sud)
    - brieven, per 5 gr. 1.65 lati.
    - briefkaarten 1.65 lati.
    - banderollen, per 25 gr. 1.80 lati.

15. V.V. nr.98 van 2.05.1935.

Duitsland heeft met het luchtschip Graf Zeppelin een luchtpostverbinding geopend tussen Friedrichshafen (Bodensee) en Recife (Pernambuco). Vluchten vinden iedere 2de zaterdag vanaf 20 april plaats.
De vluchtduur bedraagt 3 dagen.
Tarieven voor deze luchtpost:

- naar Brazilië:

brieven, per 5 gr.	Ls 1.65
briefkaarten	Ls 1.65
banderollen, per 25 gr.	Ls 1.80

- naar Argentinië, Bolivia, Chili, Paraguay en Uruguay:

brieven, per 5 gr.	Ls 2.05
kaarten	Ls 2.05
banderollen, per 25 gr.	Ls 2.15

Naast de normale adressering moeten poststukken voorzien zijn van de vermelding "Mit Deutsche Luftpost" en het blauwe luchtpoststrookje.
Ook pakketten kunnen, tegen de geldende tarieven plus luchtposttoeslag, worden verzonden.

16. V.V. nr.178 van 9.08.1935.

Verandering in de luchtposttarieven naar niet-Europese landen.

a) naar Zuid-Amerika: Argentinië, Bolivia, Chili, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Colombia en Ecuador. Vermeld moet worden "Par Avion".

brieven, per 5 gr.	Ls 2.00
briefkaarten	Ls 2.00
banderollen, per 25 gr.	Ls 2.15

b) naar Brazilië:

brieven, per 5 gr.	Ls 1.65
briefkaarten	Ls 1.65
banderollen	Ls 1.80

c) naar Guyana (met vermelding "Mit Luftpost ab New York"):

brieven, briefkaarten, banderollen tot 5 gr.	Ls o.80

d) naar Peru (met vermelding "Par Avion"):

brieven en briefkaarten tot 5 gr.	Ls 2.05
banderollen, per 25 gr.	Ls 2.20

Deze verandering treedt in werking met deze publicatie, Riga, 1935, 6 augustus.

17. V.V. nr.215 van 26.09.1935.

Op 1 oktober wordt een nieuw posttarief van kracht: luchtposttoeslag voor verzending van poststukken naar de Verenigde Staten van Amerika. Het gaat om een extra toeslag bovenop het geldende normale porto plus luchtposttoeslag, per 20 gr:

1) Voor het vervoer van Keulen naar het schip in Cherbourg	20 sant.
2) Voor de vooruitvlucht vanaf het schip naar New York	35 sant.
3) Voor vervoer van Keulen en vooruitvlucht vanaf het schip naar New York	50 sant.
4) Voor vervoer per luchtpost vanaf New York, per 5 gr.	15 sant.
maar minimaal	20 sant.

18. V.V. nr.98 van 1.05.1936.

Extra toeslag bovenop het normale porto en aantekenrecht voor verzending per luchtschip van Duitsland naar de Verenigde Staten, Canada, Mexico, Midden-Amerika, West Indië, Columbia en Venezuela:

1) voor verzending per luchtschip tot het vliegveld Lakehurst bij New York:
   brieven en briefkaarten, per 5 gr. 100 sant.
   banderollen, per 25 gr. 100 sant.
2) voor verdere verzending per luchtpost vanaf Lakehurst moet aanvullend betaald worden.

Deze publicatie treedt in werking op de dag van verschijnen, Riga, 23 april 1936.

V.V. nr.128 van 11.06.1937.
Vanaf vandaag is luchtpostverkeer tussen Riga en Liepaja mogelijk. Op binnenlandse zendingen wordt geen toeslag geheven.

V.V. nr.139 van 26.06.1937.
Brieven en Briefkaarten naar Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland worden niet meer met luchtposttoeslag belast.

Brief van RIGA naar BUENOS AIRES, 27 nov.-7 dec. 1936.
Per trein MARIENBURG-EYDTKUHNEN, 28 nov. 1936.
Luchtpost over de Atlantische Oceaan.

Porto: brief buitenland L -,35
luchtposttoeslag L 2,--
L 2.35

19. V.V. nr.69 van 25.03.1938.

Met ingang van 1 april 1938 worden de luchtposttoeslagen gewijzigd. De volgende toeslagen komen bovenop de geldende posttarieven:

- naar alle Europese landen, m.u.v. Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland:
  brieven en banderollen, per 20 gr. 15 sant.
  briefkaarten en geldoverschrijvingen 15 s.
- naar Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland geen toeslag op brieven en briefkaarten.
  geldoverschrijvingen 15 sant.
  banderollen, per 20 gr. 15 s.
- naar de niet-Europese landen:
  - Afrikaanse landen, afhankelijk van bestemming:
    brieven en briefkaarten, per 5 gr. 35-95 s.
  - Verenigde Staten per schip tot New York en verder per luchtpost:
    brieven, briefkaarten en banderollen, per 5 gr. 35 s.
    maar minimaal 45 s.
    Op post moet vermeld staan "By air mail from New York".
  - naar Argentinië:
    brieven en briefkaarten, per 5 gr. 315 s.
    banderollen, per 25 gr. 315 s.
  - naar Brazilië:
    brieven en briefkaarten, per 5 gr. 265 s.
    banderollen, per 25 gr. 265 s.
  - naar Chili, "mit Luftpost Europa-Südamerika"
    brieven en briefkaarten, per 5 gr. 315 s.
    banderollen, per 25 gr. 315 s.
  - naar Canada: per schip tot New York en verder per luchtpost:
    brieven, briefkaarten, banderollen, per 5 gr. 45 s.
    Met vermelding "By air mail from New York".

Drukwerk van RIGA naar HELSINKI, 22 nov. 1938.

13. Porto: drukwerk buitenl. 7 sant.
luchtposttoeslag 15 sant. ten onrechte.
22 sant.

13.

Het blad van de Post- en Telegraafdienst meldt dat in de herfst van 1936, van 5 augustus t/m 5 oktober, het luchtschip LZ 129 - "Hindenburg" vluchten van Frankfurt/Main naar Lakehurst in de Verenigde Staten zal uitvoeren.

Vertrek Frankfurt	Aankomst Lakehurst	Vertrek Lakehurst	Aankomst Frankfurt
5 aug.	8 aug.	9 aug.	12 aug.
15 aug.	18 aug.	19 aug.	22 aug.
17 sep.	20 sep.	21 sep.	24 sep.
26 sep.	29 sep.	30 sep.	3 okt.
5 okt.	8 okt.	9 okt.	12 okt.

In de uitgave van 23 april 1937 bericht het blad van de Post- en telegraafdienst dat de zeppelin-rederij GMbH een groot aantal vluchten met het luchtschip "Hindenburg" wil uitvoeren tussen Frankfurt/Main en Lakehurst. In totaal zijn 18 vluchten gepland. Op post moet vermeld worden "Mit Luftschiff nach Nordamerika".

3 mei.	6 mei.	6 mei.	8 mei.
11 mei.	16 mei.	14 mei.	17 mei.
22 mei.	25 mei.	25 mei.	28 mei.
....	....	....	....
....	....	....	....
30 okt.	2 nov.	2 nov.	5 nov.

Op 6 mei verongelukte het luchtschip "Hindenburg" op Lakehurst waardoor verdere vluchten onmogelijk zijn.

In deze aankondiging waren de toeslagen niet opgenomen; deze stonden echter wel vermeld in de V.V. nr.98:

brieven en briefkaarten, per 5 gr.	100 sant.
banderollen, per 25 gr.	100 sant.

- - - - - -

Vanaf 1 mei 1937 werd de luchtpostverbinding Berlijn - Königsberg - Kaunas - Riga - Tallinn - Helsinki opnieuw uitgevoerd.

Hetzelfde gebeurde op 1 juli met de lijn Stockholm - Riga - Weliki Luki - Moskou.

Vliegtuigen van de Poolse luchtvaartmaatschappij LOT zullen in de periode 3 okt. 1937-26 maart 1938 het luchtpostvervoer op de lijn Warschau - Wilna - Riga - Tallinn - Helsinki verzorgen.

Gedurende deze tijd zal de Duitse maatschappij "Deutsche Lufthansa" 3 maal per week vliegen op de lijn Berlijn - Riga - Helsinki.

- - - - - -

Begin mei 1938 wordt een nieuw strookje voor luchtpost ingevoerd met het opschrift "Par Avion - Gaisa Pasts". Oude strookjes met de tekst "Par Avion - Lidpasts" mochten echter in gebruik blijven.

Vanaf 18 juli 1938 verstuurde en ontving het hoofdpostkantoor in Riga post via de luchtvaartmaatschappijen "Aerotransport" en "Aeroflot" die luchtpost vervoerden op de lijn Stockholm - Riga - Moskou.
Op brieven en briefkaarten naar Denemarken, Noorwegen en Zweden via deze verbinding verzonden, werd geen toeslag geheven.

Het luchtpostverkeer met Zuid Amerika werd onderhouden door de Duitse maatschappij "Deutsche Lufthansa" en de Franse "Air France" Tot 7 oktober 1939 vlogen ze op twee lijnen: Berlijn - Rio de Janeiro - Montevideo - Buenos Aires - Santiago de Chili en Parijs - Rio de Janeiro - Montevideo - Buenos Aires - Santiago de Chili.
Via deze lijnen kan post naar alle Zuid- en Midden-Amerikaanse landen en de Westindische eilanden verstuurd worden. Betreffende post wordt op woensdag en donderdag om 11.55 uur door het hoofdpostkantoor in Riga verzonden.

Tot 7 oktober onderhoudt de Engelse maatschappij "Imperial Airways" luchtpostverkeer met Zuid Afrika op de lijn Londen - Athene - Alexandria - Cairo - Wadi Halfa - Khartum - Malakal - Port Bell (Oeganda) - Kisumu (Kenia) - Mombasa - Dar es Salaam - Lindi - Mozambique - Brira - Lorenzo Marques - Durban (Zuid Afrika) - East London - Port Elisabeth - Kaapstad.
Post wordt op dinsdag en vrijdag door het hoofdpostkantoor in Riga verzonden.

De tarieven voor luchtpostzendingen op de lijn Marseille - Lissabon - Azoren - New York bedroegen:

per 5 gr. (of deel daarvan)	75 sant.
naar Guatemala, Honduras, Nicaragua, Salvador	105 sant.
Brits Honduras, Hawai	125 sant.
Equador, Guyana, Columbia, Peru	155 sant.

Op alle post moet vermeld worden "Via service aerien France - Etats Unis".
De tarieven traden in werking op 22.05.1939.

Het luchtpostverkeer met Noord Amerika werd onderhouden door Pan American Airways op de route Southampton - Marseille - Lissabon - Azoren - New York. Betreffende post wordt op dinsdag door het hoofdpostkantoor in Riga verzonden. Vermeld moest zijn "Par service aerien France - Etats Unis".

V.V. nr. 47 van 27.02.1940.
Reeds begin 1940 vonden in de Oostzee militaire oorlogsvoorbereidingen plaats. Deze stoorden het normale postvervoer per schip tussen Riga en Stockholm, maar ook naar andere landen. Post naar Zweden, Engeland, Frankrijk en andere landen kon slechts per luchtpost verzonden worden.
Voor brieven per luchtpost gold per 20 gr. een toeslag van 15 s. Post, zonder deze toeslag gefrankeerd, werd teruggestuurd aan de afzender met het verzoek de luchtposttoeslag alsnog te betalen. Werd daaraan niet voldaan dan werd het poststuk in Riga opgehouden tot aan de heropening van het scheepvaartverkeer.
Al deze zendingen kregen de vermelding "nosutams pa parasto celu", verzending via de normale weg.

Het posttarief op het gebied van de Letse sovjetrepubliek bleef gelijk aan dat uit de tijd van de onafhankelijkheid. Zendingen naar de andere sovjetrepublieken moesten echter gefrankeerd worden volgens de sovjetrussische tarieven.

Luchtpost:

briefkaarten	60 kap.
brieven en banderollen tot 20 gr.	100 kap.
per volgende 20 gr.	45 kap.

Met ingang van 20 jan. 1941 werden de posttarieven in de sovjetrepubliek Letland gelijk aan die in de overige republieken.

Luchtpost:

	binnenl.	buitenl
briefkaarten	60 k.	130 k.
brieven en banderollen tot 20 gr.	100 k.	
per volgende 20 gr.	45 k.	
brieven tot 20 gr.		150 k.
per volg. 20 gr.		130 k.

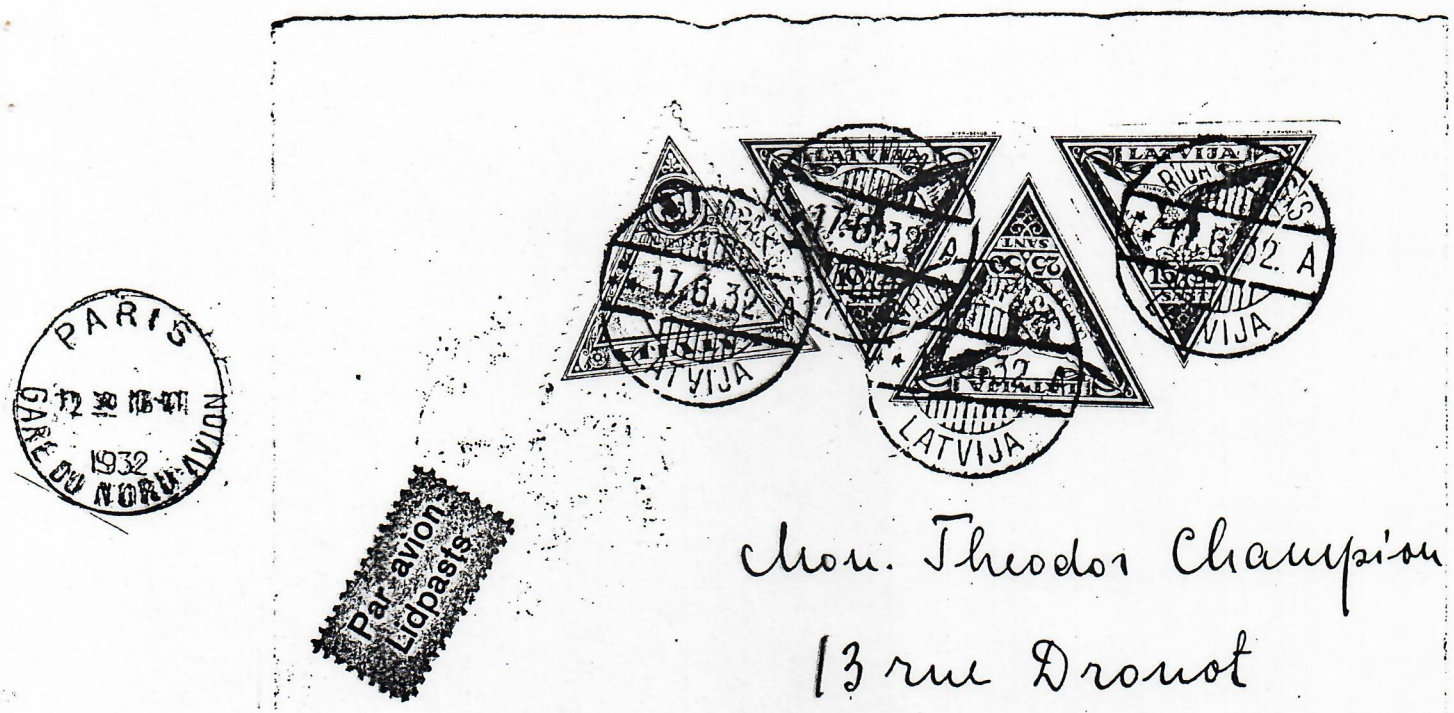
- - - - - - -

In dit artikel zijn <u>alleen de toeslagen</u> voor luchtpost op de verschillende vluchten vermeld. Het totale porto voor een per luchtpost verzonden poststuk bestond uit het geldende tarief voor dat poststuk, plus het eventuele aantekenrecht, plus de toeslag voor luchtpost.

Briefkaart van RIGA naar WIEN, 30 jun.-1 jul. 1935.

Porto:	briefkaart buitenl.	20 sant.
	luchtpost toeslag	15 sant.
		35 sant.

Twee filatelistische brieven, gefrankeerd met series luchtpost-zegels met toeslag.
Door de extreem hoge toeslagen op de zegels is niet-filatelistisch gebruik ervan minimaal.
Beide brieven zijn volgens het juiste tarief gefrankeerd en per luchtpost vervoerd.



Brief van RIGA naar PARIS,
17- 18 juni 1932.

Porto:	brief buitenl.	35 s.
	luchtpost	25 s.
		60 s.

Aangetekende brief van RIGA naar LORCH, 12-13 juni 1933.

Porto:	brief buitenland	35 s.
	aantekenrecht	40 s.
	luchtposttoeslag	15 s.
		90 s.

DE NEDERLANDSE OOST-COMPAGNIE N.V.

INLEIDING

Al eerder heb ik, in een opmerking m.b.t. brieven uit de Baltische Staten ten tijde van de Tweede Wereldoorlog, gewag gemaakt van het bestaan van de Nederlandse Oost Compagnie N.V. (NOC).
In dit artikel wil ik hierop wat nader ingaan. Als voornaamste documentatiebron heeft gediend het in 1947 verschenen boekwerk getiteld: "Status en werkzaamheid van organisaties en instellingen uit de tijd der Duitse Bezetting van Nederland". Ik zal mij voornamelijk richten op de relatie van deze "Compagnie" met de Baltische Staten. "Compagnie" moet worden gelezen als handelsvereniging, zoals V.O.C. = Verenigde Oostindische Compagnie/Handelsvereniging. Namen van personen of instellingen worden veelal achterwege gelaten; niet om deze te verhullen, maar meer omdat deze in dit verhaal niet van wezenlijk belang zijn.

OPRICHTING EN DOELSTELLING

Begin 1942 werden op "Clingendaal" te Wassenaar, waar de toenmalige Rijkscommissaris zetelde, voorbereidende besprekingen gevoerd met vertegenwoordigers van de Duitse "Rijksminister en Rijkscommissaris voor de Oostgebieden". Tijdens deze besprekingen werd overeenstemming bereikt betreffende de economische inzet van de "Germaanse Randstaten".
Onder economische inzet werd bedoeld de opbouw van de "bevrijde" Oostgebieden (ondermeer de Baltische Staten).Deze gebieden moesten ingeschakeld worden in de toekomstige Europese economie. Met een fraai vlaams woord zou men dit een "uitbaat-regeling" kunnen noemen.
Ten einde zoveel als mogelijk Nederlands nadeel te vermijden werd een risicoregeling overeengekomen. Deze risicoregeling werd vastgelegd in een verordening , gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 8 juni 1942, no. 108.

ORGANISATIE

Het hoofdkantoor van het NOC was gevestigd te Den Haag, aan de Amaliastraat 1-3, terwijl de afdeling "Assurantie" gevestigd was in de Anna Paulownastraat 35, eveneens in Den Haag. De NOC bezat verder nog een aantal bijkantoren en wel ondermeer te KAUNAS, WILNA, RIGA en DORPAT.
In deze laatste plaats was de N.V. Oostvisserij gevestigd. Het toezicht van Duitse zijde op de NOC werd uitgeoefend door de "Gevollmächtigter des Ostministeriums für die Niederlande".

UNIFORMERING, BEWAPENING EN RANGEN

Praktisch iedereen die door de NOC naar het Oosten werd gezonden was gekleed in het uniform van de NOC, dat lichtbronskleurig was. Officiële distinctieven of rangaanduidingen bestonden niet. Directeuren en Referenten droegen als uitmonstering wel eikenbladeren resp. een gedeelte daarvan. Hoofddoel voor het dragen van een uniform was een vorm van indruk maken, hetgeen vooral noodzakelijk leek in de plaats van tewerkstelling.

Bewapening was niet toegestaan maar werd in het Oosten wel getolereerd. Betrokkenen bleven in Nederlandse dienst.
Het kwam echter voor dat sommigen op eigen initiatief, of noodgedwongen, in Duitse dienst overgingen. Dit was het geval bij hen die een zelfstandige functie ambieerden als "Verwalter" van ondernemingen die in Duitse handen waren overgegaan. Ook werden sommigen aangesteld als "Stützpunktleiter" van vroegere "Kolchosen", bestaande uit een aantal dorpen met circa 3000 arbeidskrachten en een oppervlakte van 10 tot 15 duizend hectare. Somtijds kwam het voor dat zogenaamde "Verbindungsmänner" in dienst van "Oost Bouw" gedwongen(??) werden in SS-uniformen te lopen. Zij bleven ook dan echter in betaalde dienst van tot de NOC behorende Nederlandse Oostbouw.

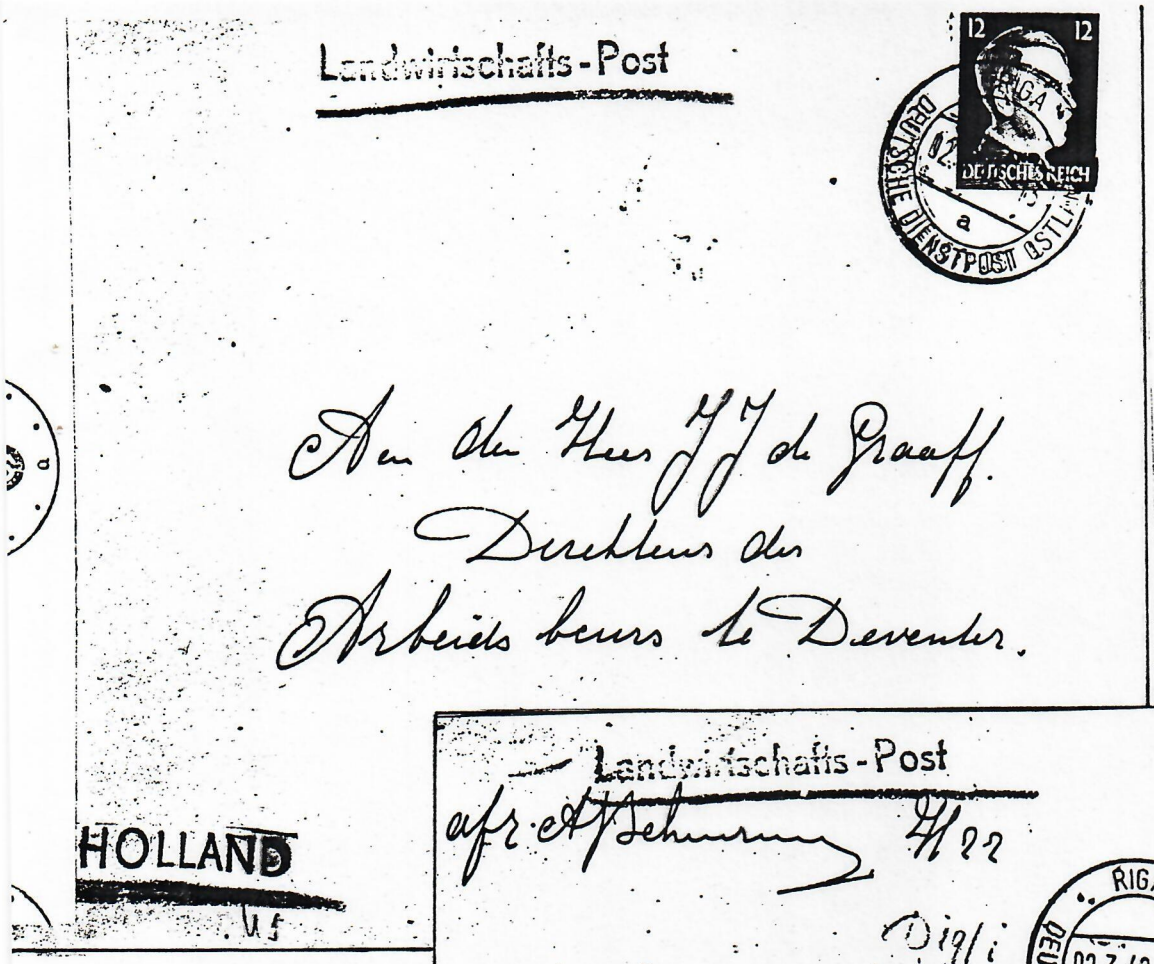
HANDEL MET DE OOSTGEBIEDEN

De opzet van de NOC was een compensatie voor de economische inzet in de Oostgebieden te verkrijgen door aankoop van levensmiddelen voor Nederland en aanschaf in Nederland van bijvoorbeeld zaai- en pootgoed. Eerst toen bemiddeld werd door de "Generalbevollmächtigten für die Niederländische Reichsbüros" werden de grote bureaucratische moeilijkheden, verbonden met de toepassing van de desbetreffende voorschriften, overwonnen.
Bepaald werd dat alleen de NOC alle aankopen voor en uit de Oostgebieden zou verzorgen. Zolang het niet mogelijk bleek om Nederland op een normale economische wijze in het handelsverkeer met het Oosten in de schakelen, was het onmogelijk om leidende personen uit het economisch leven hiervoor te interesseren. Verwoede pogingen van instanties en personen ter werving van vooraanstaande Nederlanders voor het NOC, hebben eigenlijk nooit het beoogde succes gehad.
Een eerste verkennende reis, ter voorbereiding van de beoogde contacten in het Oosten, werd in juni 1942 ondernomen. Tijdens deze reis werden besprekingen gevoerd met Duitse instanties te RIGA, REVAL, DORPAT en LIBAU. Daarbij werden de te verwachten moeilijkheden tussen Hollandse kolonisten en plaatselijke Duitse autoriteiten besproken. Vooral bij de Esten en Letten bleek het nationaal bewustzijn sterk ontwikkeld, waardoor deze een zeer gereserveerde houding aannamen tegenover de kolonisatiepogingen.

INZET VóóR DE OPRICHTING VAN HET NOC

Toen de NOC met haar werkzaamheden begon was de inzet van Nederlanders in de Oostgebieden reeds door verschillende Duitse instanties op gang gebracht. Het betrof hier voornamelijk vier arbeidsterreinen, te weten:

a. **de inzet van boeren**
   Reeds in 1941 werden door het "Landwirtschaftungs-gesellschaft Ostland" 400 Nederlandse (slechts voor een deel uit boeren bestaande) voor de landbouw ingezet en wel voornamelijk in het "Generalkommissariat" Litauen. E.e.a. geschiedde door bemiddeling van de Gewestelijke arbeidsbureaus. Op de correspondentie is veelal het bureau van Deventer terug te vinden, **zie afbeelding**.
   Bij de oprichting van de NOC waren nog slechts 170 Nederlanders aldaar werkzaam; hiervan is een aantal door partisanen gedood (tenminste 23 man).



Brief van RIGA naar DEVENTER. Verstuurd per Duitse Dienstpost op 02.03.42 Let ook op het stempel "Landwirtschafts-Post"

Achterzijde van de brief. Interessant is ook het stempel Riga/Ostland met het Postfachstempel 2562

b. de inzet van tuinders
Begonnen was met de vestiging van een modeltuinderij bij RIGA, "Malpils" geheten. Dit bedrijf werd tevens gebruikt voor opleidingsdoeleinden. Een tweede proefneming werd gedaan met het op 5 km van WILNA gelegen landgoed "Puschkarnia".

c. de inzet van handarbeiders
Over de inzet van handarbeiders in de Baltische Staten is mij niets bekend.

c. SS-Frontarbeiders
Uitzending van SS-Frontarbeiders vond plaats door het "SS-Wirtschaftshauptamt". Zij waren voornamelijk werkzaam bij de bouw van barakken, wegen en bedrijven. In augustus 1942 werd getracht hen onder te brengen in de NOC. Eerst in maart 1943 werd echter overgegaan tot oprichting van een dochteronderneming van de NOC, namelijk de "Nederlandse Oost Bouw N.V.", waarin de SS-Frontarbeiders werden ondergebracht. SS-Frontarbeiders waren van Noord-Rusland tot in de Kaukasus werkzaam en vaak wekenlang onbereikbaar voor familieleden.

DE TWEEDE REIS

Teneinde verbetering te brengen in de verslechterende omstandigheden van de werknemers van de NOC werd door de leiding een tweede bezoek aan de Oostgebieden gebracht. Het "gunstige" resultaat van deze reis was het sluiten van een overeenkomst waarbij ten gunste van de NOC een tweetal landbouwbedrijven

werd verkregen. Deze bedrijven lagen in de nabijheid van WILNA en waren "WATKA T" en "Landwarow" genaamd. De overeenkomst werd 10 september 1942 te KAUNAS gesloten. De gezamenlijke oppervlakte bedroeg 1035 hectare. De bedoeling was dat de inzet van Nederlandse boeren zich rond bepaalde steunpunten zou groeperen. Hierdoor zouden de Nederlanders elkaar moreel en organisatorisch kunnen ondersteunen.
Noodzakelijke gereedschappen en materialen ontbraken. Aankoop in Nederland was bijna onmogelijk, waarbij tot overmaat van ramp een schip met benodigdheden van de inmiddels door de NOC opgerichte Nederlandse Oost Rederij N.V. schipbreuk leed. Slechts met grote moeite konden de bedrijven zodanig worden verbeterd dat op 1 juni 1943 met een twintigtal boeren het eigenlijke boerenbedrijf kon worden gestart.

BEGIN VAN DE NOC

Eerst na terugkeer van de tweede reis konden de werkzaamheden van de NOC goed ter hand worden genomen. Deze activiteiten waren:

a. de inzet van handarbeiders
Zoals reeds gezegd vóór de oprichting van de NOC, zijn mij ook nà de oprichting geen gevallen bekend waarbij Nederlandse handarbeiders werden ingezet in de Baltische Staten.

b. de boereninzet
Na de oprichting van de NOC concentreerde de inzet van boeren zich voornamelijk op de Ukraïne (omgeving KIEW).

c. de inzet van Nederlandse ondernemingen
De inzet van Nederlandse ondernemingen in de Oostgebieden is nooit goed van de grond gekomen. Het was kennelijk goedkoper voor de Duitse bezetter de fabrieksinventaris van stilgelegde Nederlandse fabrieken naar Duitsland te brengen.
Enige voorbeelden van Nederlandse ondernemingen aldaar zijn mij echter wel bekend; deze zijn:

turfproductie in LITAUEN
In het turfgebied "Baltoje Voke" bij WILNA was de NOC betrokken bij de turfwinning voor de stad WILNA. Meer dan vergaande plannen is er echter nauwelijks uitgekomen.

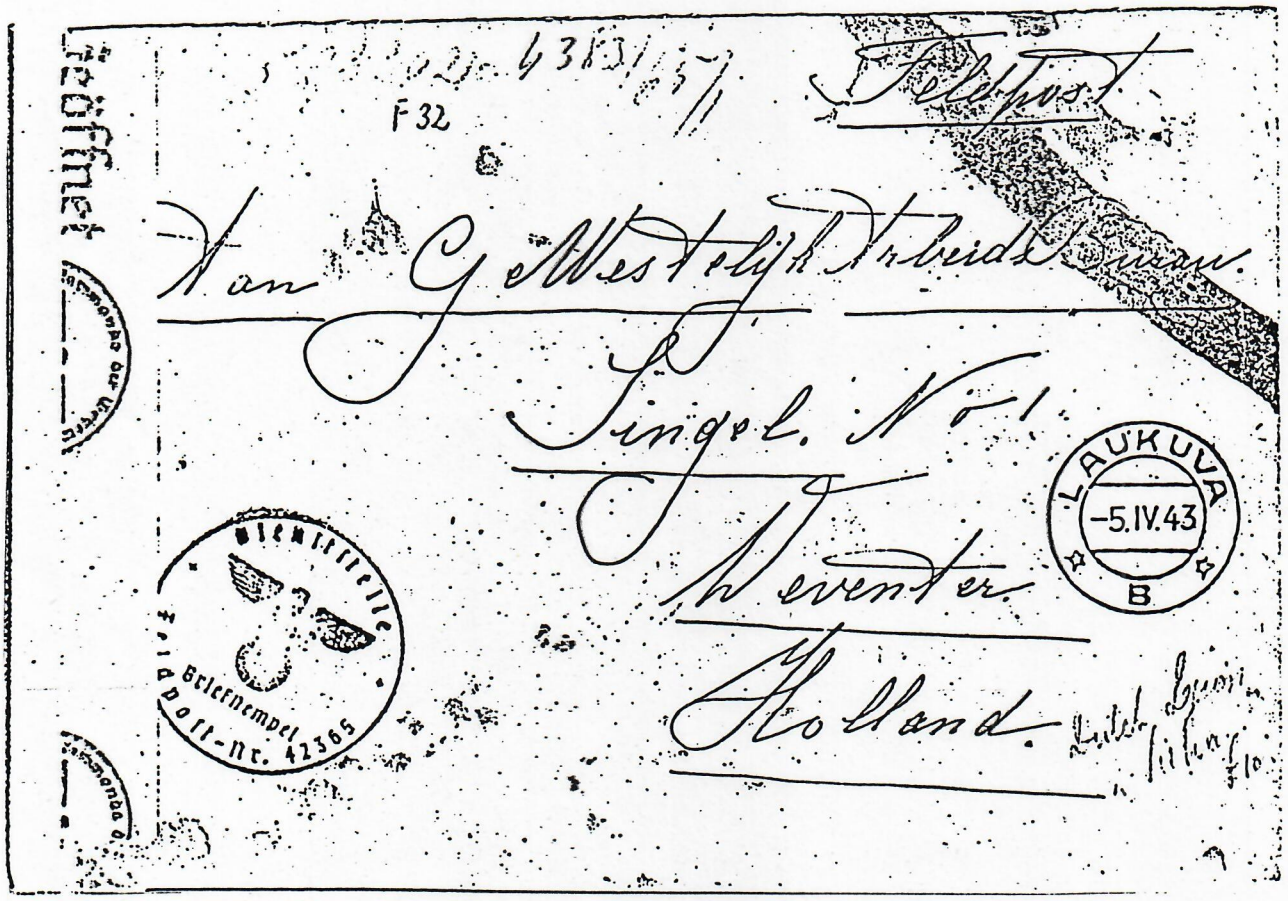
houtverwerking
In het voorjaar van 1943 werden een tweetal houtzagerijen in de omgeving van WILNA onder Nederlandse leiding geplaatst.

stoomwasserij
Te KAUNAS werd een vroegere gummifabriek door de NOC overgenomen en met wasserijmachines uit Nederland omgebouwd tot een stoomwasserij.

limonadefabriek
Een Amsterdamse firma nam de limonade- en spuitwaterfabrieken van WILNA over met steun van de NOC. Het was de bedoeling alle spuitwaterfabrieken van WILNA daaraan in pacht te geven.

Nederlandse Oost-Visserij N.V.
Op 5 mei 1943 reisden 57 vissers en 7 handarbeiders naar Estland. Met de op 28 april 1943 per trein verzonden vissersvaartuigen was het de bedoeling de visserij op het Peipusmeer ter hand te nemen. De resultaten waren onbevredigend.

NASCHRIFT
Sommigen van U zullen zich afvragen wat dit verhaal, uit een vreselijke tijd, handelend over dubieuze Nederlanders, met onze hobby heeft te maken. Maar ook deze Nederlanders correspondeerden en met deze kennis zult U die correspondentie, die overigens niet veelvuldig wordt aangetroffen, kunnen herkennen en kunnen plaatsen in het geschiedkundige raamwerk dat daarbij behoort.
Ter illustratie heb ik een tweetal copiën opgenomen, die denkelijk voor zichzelf spreken.



Voorbeeld van een brief uit LAUKUVA-Litouwen

Ook heb ik post gezien van de NOC uit de Ukraïne maar verstuurd met Duitse Veldpost door OT (Organisation Todt) eenheden. Verder kenden de Duitsers specifieke Wirtschaftseinheiten, ook hiervan is post van Nederlanders bekend, (zie afbeelding hierboven).
Wellicht was dit voor U een onbekend gebied, dat Nederland en de Baltische Staten, op een voor Nederland weinig grootse wijze, met elkaar verbindt.

dBr/AdB
14-12-88.

DE DERDE KAUNASUITGAVE

1. ALGEMEEN

Eindelijk het beloofde artikel over de derde KAUNAS uitgave! Evenals bij de vorige uitgaven, onderscheidt de derde Kaunas uitgave zich door een gewijzigde lay-out v.w.b. de tekst. Deze geringe verandering heeft betrekking op de duiding van de munteenheid die nu. afgekort, zowel vóór als ná de waarde-aanduiding voorkomt.

De cliché volgorde is gelijk aan de Tweede Kaunas uitgave (zie Het Baltisch Gebied, nr. 8), waarbij wederom een aantal foutjes op het cliché werden verbeterd. Ook werden onbruikbaar geworden "parels" door nieuwe, grotere vervangen (zie bijvoorbeeld positie 18).

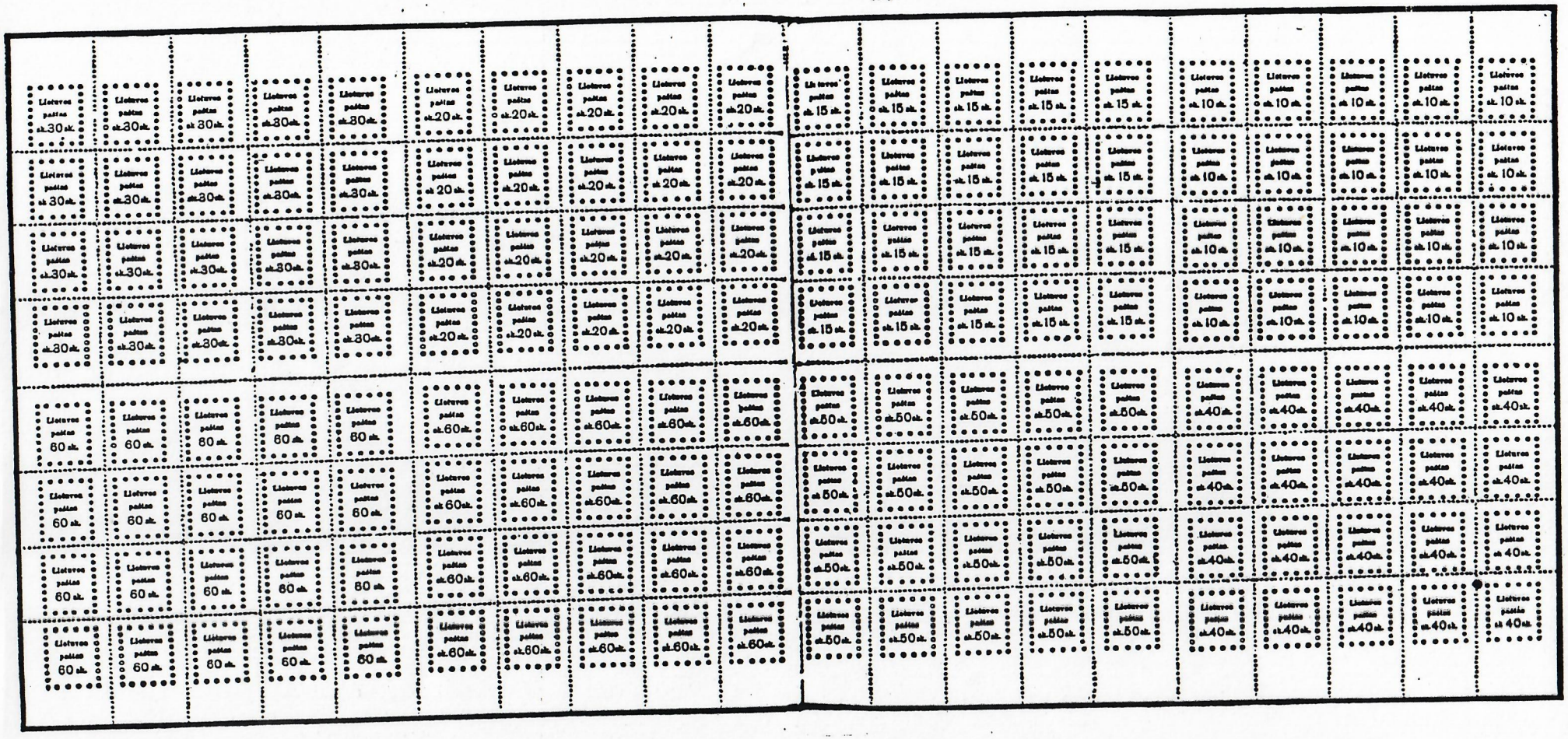
2. DRUK

Van de derde Kaunus-uitgave bestaan een tweetal drukken:
1 ste druk 1 maart 1919 10, 15 en 20 skatiku
2 de druk 3 maart 1919 10, 15, 20, 30, 40, 50 en 60 skatiku

N.B. In tegenstelling tot het gestelde in "Het Baltisch Gebied" nr. 8 m.b.t. de 4de druk van de Tweede Kaunas Uitgave geeft zowel Het Handboek als ook Hermann Logsch 3 maart 1919 als uitgifte datum. Zoals verderop blijkt is de 4de druk 2de Kaunus en de 2de druk 3de Kaunus één zelfde uitgave.

De 1ste druk bleef beperkt tot de waarden 10, 15 en 20 skatiku. Deze werden gedrukt in velletjes van 20 en als zodanig aan de loketten verstrekt. Grootte van het vel 130/135 mm bij 110/112 mm, derhalve iets kleiner van de velletjes van de eerste en tweede Kaunus uitgaven. Gebruikt werden de platen 25, 26 en 27 waarvoor de platen 15, 16 en 24 als basis dienden.
Over het algemeen zijn de plaatskenmerken identiek aan die van de tweede Kaunus uitgave.
Het drukken vond plaats in de drukkerij Dabartis die eind februari 1919 door de Litausche regering was overgenomen van de duitse legerleiding (Ober Ost).

De tweede druk werd gedrukt op een inmiddels verworven krantendrukpers. Gelijk met deze drukpers waren ook de voor het kranten-druk-procedé benodigde attributen beschikbaar gekomen. Kranten werden vervaardigd volgens de zogenaamde stereotypie. Stereotypie is een procédé voor het vervaardigen van een vaste drukvorm. Deze drukvorm (stereotyp genaamd) bestaat uit een zetsel dat wordt samengesteld uit losse lettertypen en cliché's.



Verkleinde copy van een geheel vel van de tweede druk van de derde KAUNAS uitgave. Werkelijke afmeting circa 550 bij 240 mm.

Het zetsel wordt afgedrukt in een soort papier-maché, waarvan men een afgietsel in lood maakt.
De hier gebezigde druktechniek had voor de tweede druk tot gevolg dat:
- grotere vellen bedrukt konden worden;
- de totale drukplaat, gemeten naar de afmetingen van het gebruikte cliché (d.w.z. eerste druk), kleiner werd (het geheel kromp).

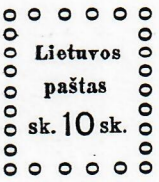
Besloten werd in één vel de 7 waarden van de 2de druk van de 3de Kaunas uitgave samen te voegen met de 4de druk van de 2de Kaunas uitgave (60 sk.) en wel in de volgende samenstelling:

sk. 30 sk.	sk. 20 sk.	sk. 15 sk.	sk. 10 sk.
60 sk.	sk. 60 sk.	sk. 50 sk.	sk. 40 sk.

Het formaat van dit vel is ongeveer 550 x 240 mm, totaal 8 x 20= 160 zegels, tanding 11 1/4, de randen bleven ongetand.
Door de samenstelling van het vel komen de volgende combinaties voor;

Horizontale paren

sk. 15 sk. + sk. 10 sk.
sk. 20 sk. + sk. 15 sk.
sk. 30 sk. + sk. 20 sk.
sk. 50 sk. + sk. 40 sk.
60 sk. + sk. 60 sk.

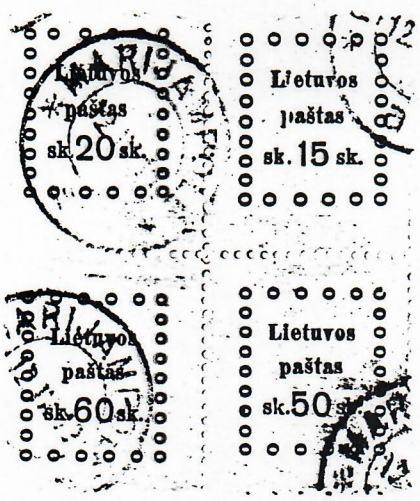


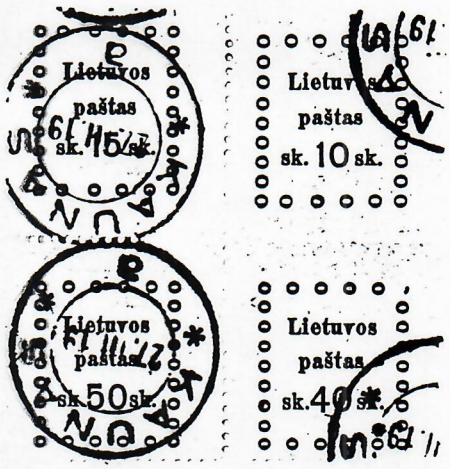
Verticale paren

sk. 10 sk. + sk. 40 sk.
sk. 15 sk. + sk. 50 sk.
sk. 20 sk. + sk. 60 sk.
sk. 30 sk. + 60 sk.

Blokken van vier

sk. 15 sk. + sk. 10 sk./sk. 50 sk. + sk. 40 sk.
sk. 20 sk. + sk. 15 sk./sk. 60 sk. + sk. 50 sk.
sk. 30 sk. + sk. 20 sk./ 60 sk. + sk. 60 sk.





Door het toegepaste drukprocedé is de 1ste en 2de druk redelijk eenvoudig van elkaar te onderscheiden.
Het "krimpen" van de drukplaat heeft tot gevolg dat per vergelijkbaar (zelfde veldnummers) zegel, de 2de druk ca. 0,2 mm horizontaal en ca. 0.4 mm verticaal kleiner is. Eén en ander gemeten over horizontale resp. verticale "parels".
Van de 30 skatiku is een plaatreconstructie bekend, waaruit blijkt dat deze ook als enkel vel gedrukt moet zijn. Nauwkeurige meting wijst echter uit dat dit de tweede druk is, derhalve van het grote vel dat kennelijk (later??) "versneden" is.

3. PAPIER

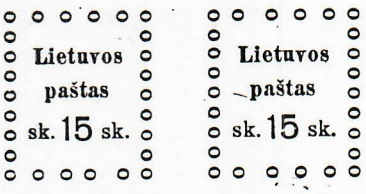
Het gebruikte papier is gelijk aan het papier van de eerdere Kaunas-emissies. Kennelijk was dit het enig beschikbare papier dat in een voldoende hoeveelheid aanwezig was. Alhoewel verschillende kleurvarianten bestaan is roomkleur de basis.
De dikte van het papier varieert van circa 0,1 - 0,15 mm, maar ook structuurpapier komt voor.

4. PLAATFOUTEN

Zoals reeds gezegd werden de oorspronkelijke platen van de tweede emissies als basis gebruikt, waarbij slechts de waarde- en muntduiding opnieuw werd gezet. De plaatfouten van de tweede druk komen derhalve ook in de derde druk voor.
Door de stereotypie is de 2de druk wat grover uitgevallen dan de 1ste druk. Hierdoor zijn nog een aantal algemene alsook specifieke plaatfouten ontstaan die hierna verder verbijzonderd zullen worden in het overzicht per positie.

5. VARIETEITEN EN BIJZONDERHEDEN

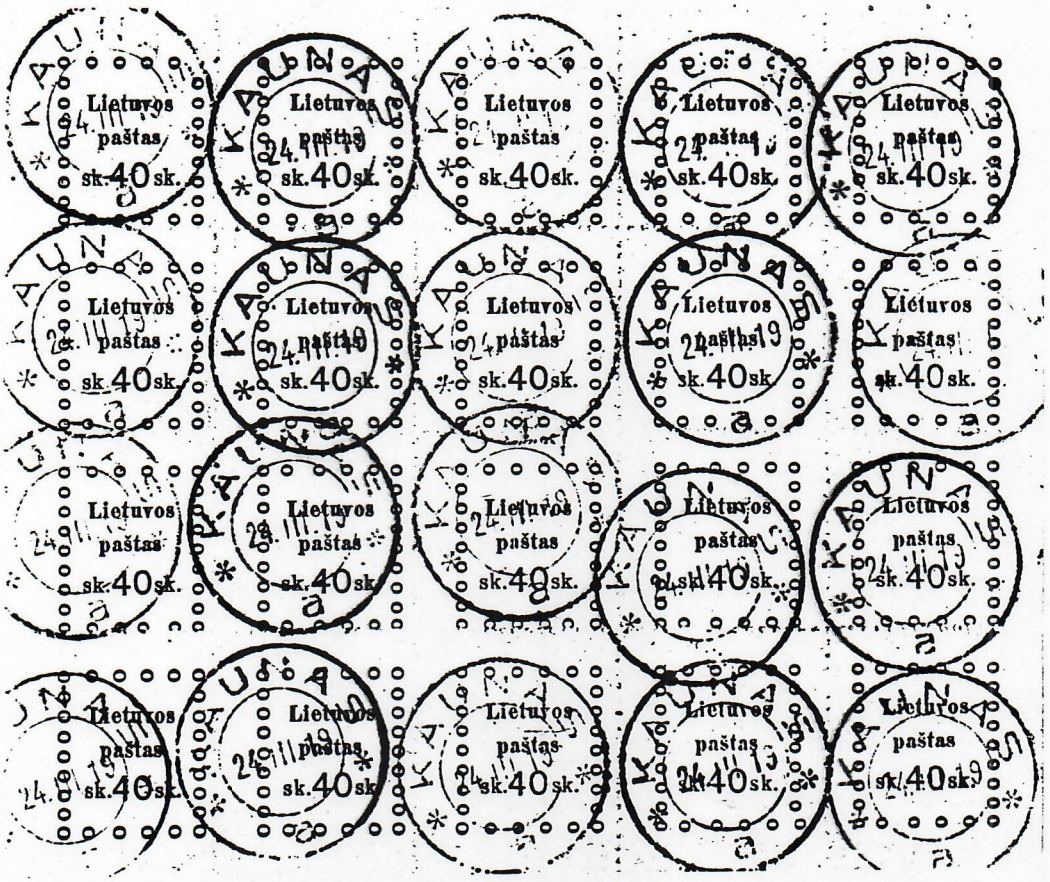
Bij alle waarden komen vertandingen, dubbele tandingen en ontbrekende tanding voor. Dubbeldruk is zeldzaam en komt, voorzover bekend slechts voor bij de 10 sk.
De belangrijkste bijzonderheden zijn:
a. Horizontaal of verticaal ongetand;
b. Spiegeldruk achterkant (15 en 20 sk.);
c. Spiegeldruk voorzijde (60 sk.).



paartje verticaal ongetand

6. OPLAGE

1ste druk: 10.000 stuks van elke waarde
2de druk: 48.540 stuks van elke waarde



1/8 veldeel van de tweede druk, derde Kaunas-uitgave waarde 40 sktiku

7. VERNIETIGING

Zowel afstempelingen als ook penvernietigingen komen voor. Stempels zowel rond als lang en penvernietinging zowel in kruisvorm als geschreven plaatsnaam al of niet in combinatie met een stempel.
Reguliere rondstempels zijn mij bekend van Kaunas, Kybartai, Marijampole, Raseiniai, Siauliai en Vilkaviskis. Naumistis, Seinai en Telsiai kunnen voorkomen maar zijn mij onbekend.
Provisorische rondstempels komen voor van Grodno, Kybartai, Raseiniai, Sestakavas, Taurage en Telsiai.
Provisorische langstempels zijn mij bekend van Gardzai en Retowo; penvernietigingen bezit ik van Kedainiai en Seda.

8. POSITIES

Positie 1
B-rij : n. n. n. n. s.
O-rij : n. n. n. n. s.
L(ietuvos) beschadigde grondlijn
(Li)e(tuvos) beschadigd (2e druk 15 skatiku)
B6 rechts boven open
O2 rechts onder open (2e druk 50 skatiku)
B5 met zwarte punt (4e druk 60 skatiku)
extra parel bovenste rij rechts (2e druk 10 skatiku)
R7 weggevallen (1e druk 10 skatiku)

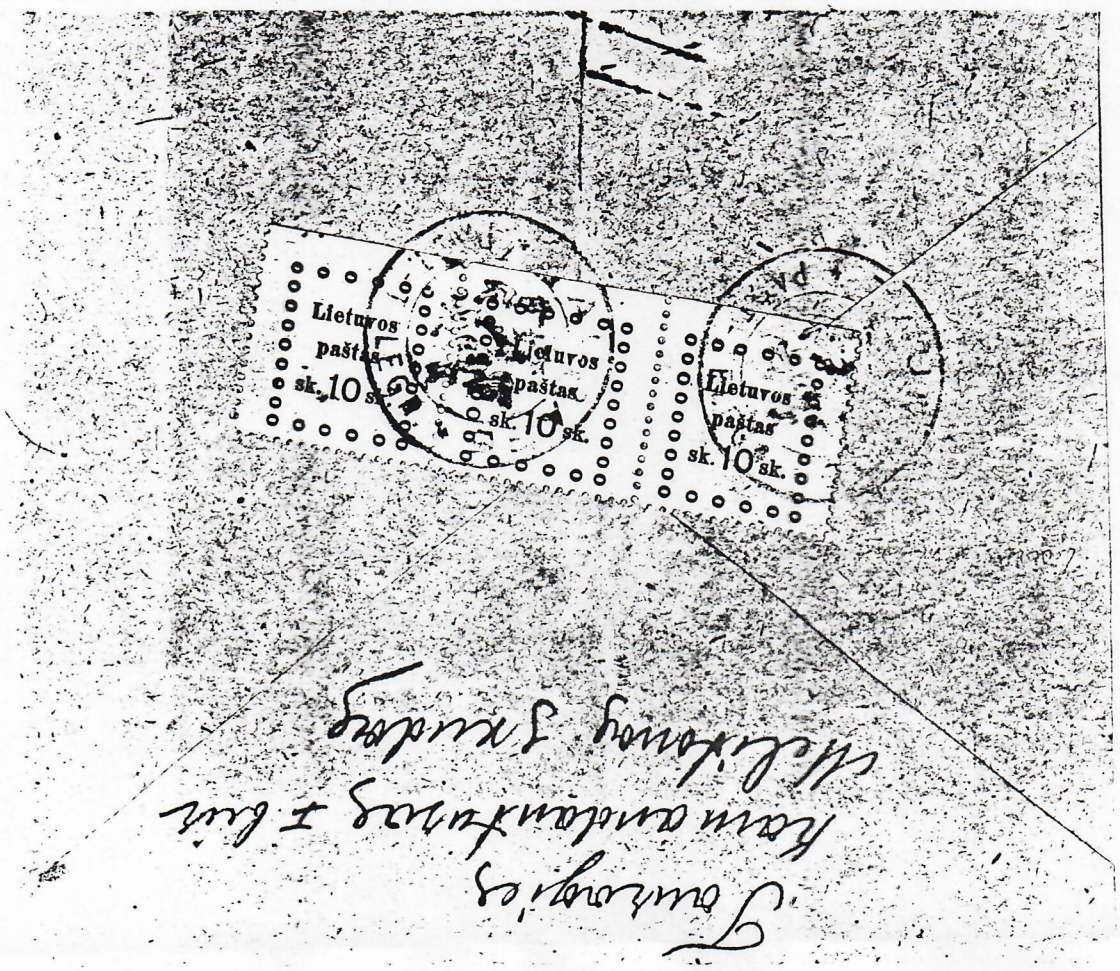
Positie 2
B-rij : n. n. n. n. s.
O-rij : n. n. n. n. s.
(Lietuv)o(s) met witte stip links boven (2e druk 10 skatiku)
extra parel bovenste rij links (2e druk 10 skatiku)

Positie 3
B-rij : n. s. n. n. n.
O-rij : n. n. n. n. s.
(Lietuv)o(s) rechts boven beschadigd (1/2 druk 10 skatiku)
L(ietuvos) beschadigd (1/2 druk 10 skatiku)
punt achter linker sk zeer zwak of ontbreekt geheel
(pa)s(tas) onderzijde beschadigd

Positie 4
B-rij : n. n. n. n. n.
O-rij : n. n. n. n. s.
B rechter helft ontbreekt (1/2 druk 10, 40 en 50 skatiku)

Positie 5
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. n. s.
L8 open aan de linker kant

Positie 6
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : s. n. n. n. s.
Zwakke of geheel ontbrekende punt achter linker sk
voorzover aanwezig staat de punt hoger.
O^2 beschadigd (50 skatiku)
(P)a(stas) beschadigd (2e druk 15 skatiku)



Brief van TAURAGE naar GARDZAI verstuurd. Provisorisch rondstempel (telegraaf) van TAURAGE

Positie 7
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. n. s.
Gebroken 0 van 10 skatiku (2e druk) en 60 skatiku

Positie 8
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. n. s.
4 van 40 skatiku d.m.v. een kerf beschadigd.

Positie 9
B rij : s. W. n. n. n.
O rij : s. n. W. n. n.
3 van 30 skatiku met "platte kop"
streepje naast B1 - zwakke punt achter linker sk

Positie 10
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. n. s.
(pas)t(as) beschadigd (scheve spits)
zwakke 0 in waarde-aanduiding (2e druk 15, 20, 30, 40 en 50 sk)

Positie 11
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. W. s.
L5 boven beschadigd
p(astas) beschadigd (2e druk 15 skatiku)0
O1 links onder ingedeukt (2e druk 50, skatiku)

Positie 12
B rij : s. w. n. n. s.
O rij : s. w. n. n. s.
geen specifieke bijzonderheden bekend.

Positie 13
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. s. n.
L6 rechts boven beschadigd.

Positie 14
B rij : s. w. n. n. s.
O rij : s. w. n. n. s.
(Liet)u(vos) zonder schreef

Positie 15
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. n. s.
(pa)s(tas) onder beschadigd
O6 gehalveerd
O in waarde-aanduiding gebroken (1e druk, 50 skatiku)

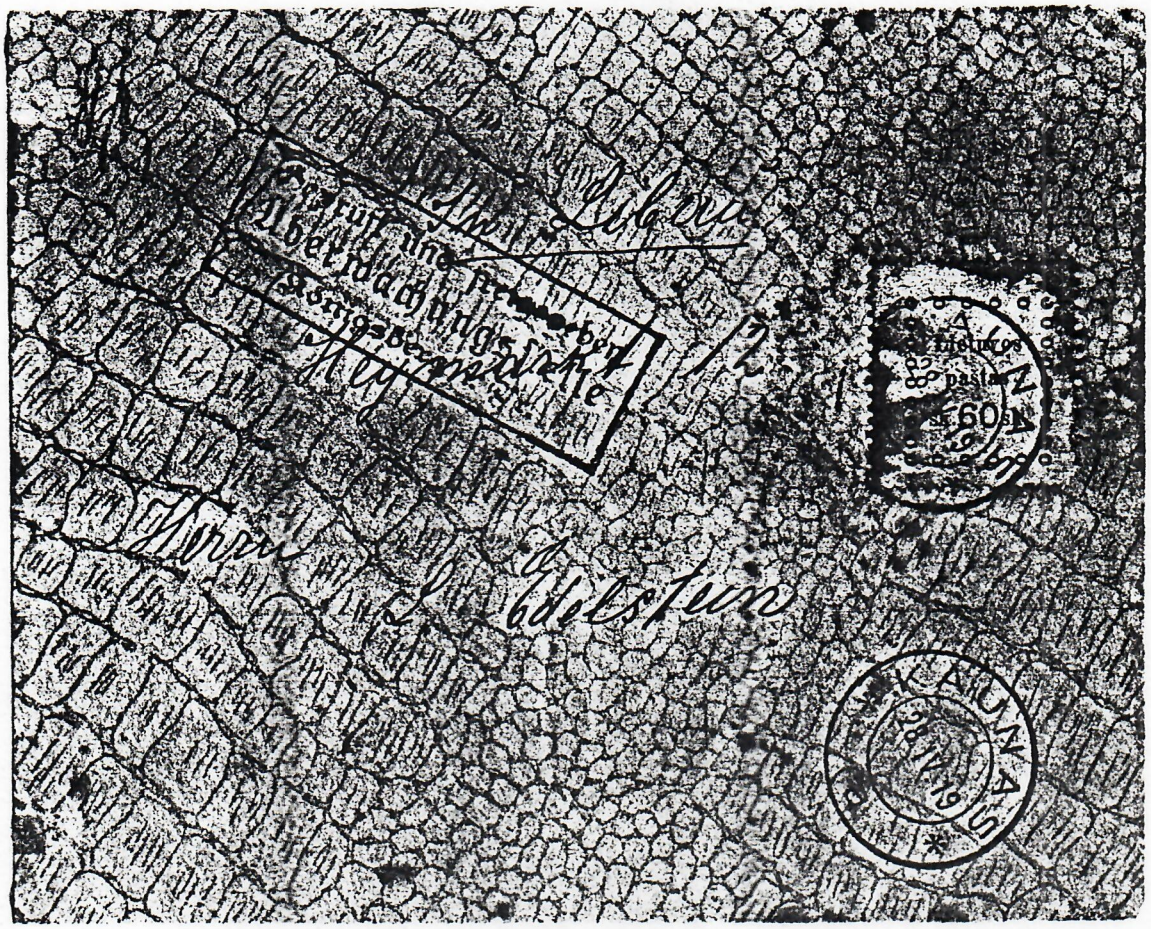
Positie 16
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : s. n. n. n. s.
(L)i(etuvos) de onderste helft ontbreekt (2e druk, 15 skatiku)
p(astas) in het midden beschadigd (2e druk, 15 skatiku)
"afgeslepen parels" (2e druk, 50 skatiku)

Positie 17
B rij : s. w. n. n. s.
O rij : s. w. n. n. s.
Geen verdere bijzonderheden bekend

Positie 18
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : n. n. n. n. s.
O1,O6 en R2 grote parels

Positie 19
B rij : n. n. n. n. s.
O rij : s. w. n. n. n.
O6 "uit lijn"

Positie 20
B rij : s. w. n. n. s.
O rij : s. w. n. n. s.
O1 links open (2e druk, 30 skatiku)
"punt" na linker sk ontbreekt
O2 vet en witte punt rechts boven



Een brief. verzonden op 28 april 1919 van KAUNAS naar LIBAU.
De brief is naar mij bekend op de juiste manier gefrankeerd en werd in Königsberg in Pruisen gecensureerd.
Het geplakte zegel heeft plaatsnummer 1 en is van de 2de druk.

"LETLAND- AFRIKA" LUCHTPOSTZEGELS dooor W.R. Muller.

Wij allemaal hebben wel eens gehoord van deze zegels met opdruk, door ons meestal aangeduidt als de Afrika-zegels. Maar hoe dat nou precies in elkaar zat, en waar men dan wel naar toe zou gaan in Afrika, dat is de meeste van ons niet bekend. In 1965 is er in het blad "The Russian Philatelist" een artikel over deze zegels verschenen, geschreven door Mr. A. Rosselevitch. Een gedeeltelijke vertaling van dat artikel (met enkele aanvullingen) treft U hier aan.

Tegen het eind van de 16e eeuw werd het kleine Hertogdom Kurland gevormd. Het lag langs de zuidoost kust van de Baltische zee, en bestond gedurende ongeveer 100 jaar. Het lag op het gebied van de provincie Kurland en de inwoners bestonden uit Letten. In 1918 werd het een deel van de Letse republiek.

Van 1642 tot 1682 werd Kurland geregeerd door een doortastend en, voor die tijd, humaan goeverneur: Hertog Jan van Kurland. Het kleine onafhankelijke hertogdom verkeerde in een periode van grote bloei. De landbouw werd verbeterd, nieuwe ondernemingen werden gevormd en de handel met andere landen floreerde. Kurland had een eigen vloot en deze schepen kwamen over de gehele Atlantische Oceaan. Kurland had ook kolonies, verschillende kleine gebieden langs de Noorse kust, op Tobago Island in de buurt van de Amerika en in Gambia aan de Westafrikaanse kust. Schepen en kolonisten gingen daar naar toe. Zelfs nu nog kan men in Tobago en in Gambia sporen vinden van de Kurlanders en zijn er plaatsen met oude Kurlandse namen.

Om de herinnering aan de eerste Kurlandse zeelieden weer op te halen- de avonturiers die de Afrikaanse kusten bereikten- besloten twee jonge Letse vliegers, Nikolai Pulins en Rudolph Celms, wederom naar Gambia te gaan. Deze maal dus niet per schip, maar uiteraard per vliegtuig. Speciale postzegels werden uitgegeven ter herdenking van deze vlucht en om deze te financieren. Er werd bekend gemaakt dat brieven die met deze speciale zegels waren gefrankeerd afgegeven konden worden bij de postkantoren en met deze vlucht zouden worden vervoerd.
De vlucht startte in Riga op 28 mei 1933, de datum van de feestdag van de luchtmacht. Het vliegtuig, genaamd "Gambia" ging zuidwaarts. Diverse zakken post waren aan boord. Voor de vlucht waren speciale enveloppen gemaakt met een frame rondom en overdrukt met de tekst "Latvija- Afrika". Deze brieven waren meest philatelistisch en geadresseerd aan handelaren, verzamelaars etc. Over de hoeveelheid brieven zijn geen aantallen bekend, er zouden er niet meer dan duizend zijn meegegaan. Behalve deze speciale enveloppen zijn er ook andere meegegaan. (Zie afbeelding) Deze brieven en kaarten zijn bij de tussenlanding in Dantzig uitgeladen. Ze danken hun bestaan aan een aldaar gevestigde handelaar, die niet over de speciale uitgifte kon beschikken. Deze brieven en kaarten zijn overigens veel zeldzamer dan de oorspronkelijke uitgifte. Twee maal werd er gestopt, in Kaunas en Danzig waar eerdergenoemde post werd afgeleverd.
De volgende dag stortte het vliegtuig neer bij Neustettin op een afstand van 120 km van Berlijn. Beide piloten raakten, niet ernstig, gewond.

De postzakken konden worden gered, werden per trein naar Berlijn vervoerd en werden vandaar naar de plaats van bestemming gebracht. Zo eindigde deze vlucht, waarvan de voorbereiding zoveel tijd in beslag had genomen. Gedurende hetzelfde jaar, enige maanden na deze poging, werd dezelfde tocht ondernomen door een andere piloot, Herbert Cukurs. Hij bereikte Bathurst in Gambia en keerde veilig in Letland terug. Veel mensen verwarren deze twee vluchten met elkaar, en sommige catalogi vermelden dat de Afrika-zegels waren uitgegeven voor de H. Curkus-vlucht. Dat is dus niet juist. Cucur's vlucht had niets van doen met de uitgifte van deze zegels, maar daar hij de vlucht wel had volbracht had hij het volste recht samen met de andere piloten te worden genoemd.
Dan nu iets over de zegels. De eerste gedachte was speciale zegels uit te geven, maar in verband met de kosten werd dat idee verworpen. Men besloot de gewone luchtpostzegels te gebruiken en te voorzien van een opdruk. Deze zegels hadden als zegelbeeld een vliegtuig boven Riga. Het papier was voorzien van het watermerk swastika. (hakenkruis) Voor de druk van deze zegels werd speciaal gemaakt, nieuw ontvangen papier gebruikt. Het papier was iets anders dan dat van de normale zegels en een duidelijker watermerk. De zegels waren niet getand. Op de dag van uitgifte ging het gerucht dat een deel van de zegels wel was getand. Maar tot nu toe is er nooit enig bewijs voor gevonden.

De zegels werden alleen verkocht op het hoofdpostkantoor te Riga op 26 en 27 mei 1933. De oplage was klein, maar het juiste aantal is niet bekend. Volgens de catalogus uit 1940 van The Latvian Philatelic Society te Riga is de oplage:

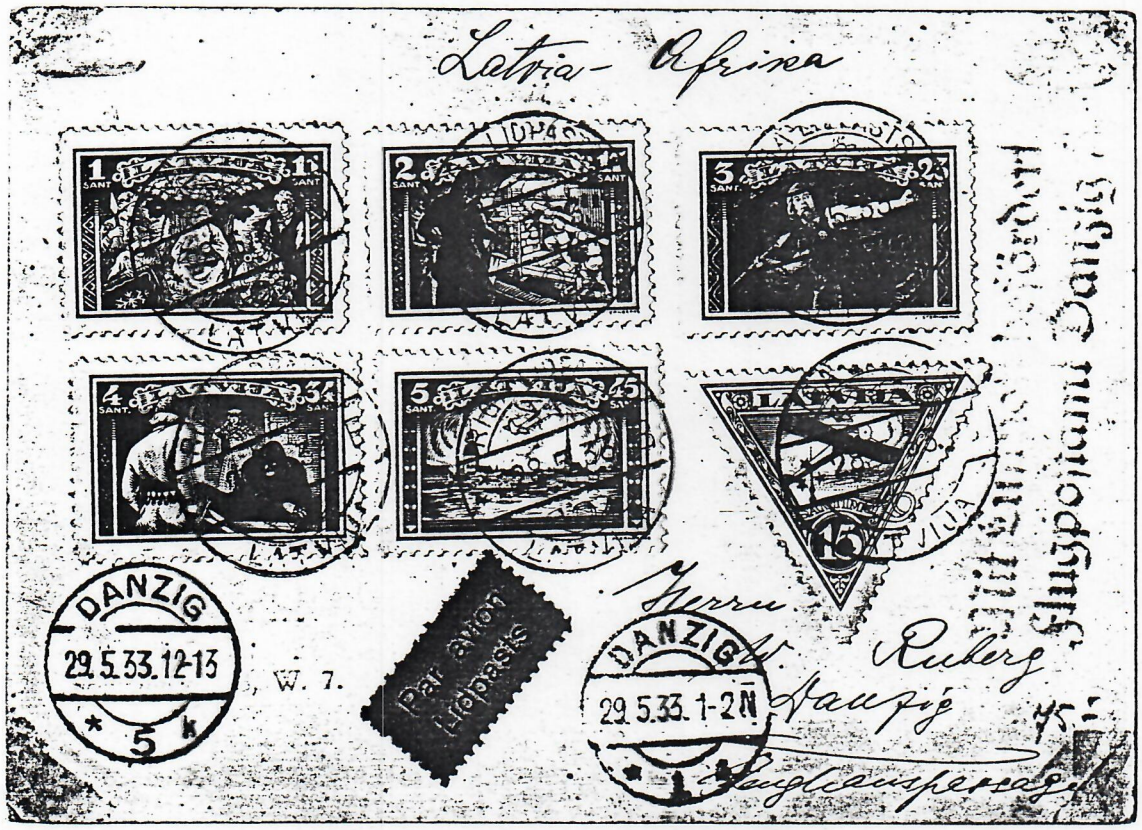
10 sant.	groen	5430 stuks
15 sant.	rood	5430 stuks
25 sant.	blauw	5430 stuks
50 sant.	op 15	2930 stuks
100 sant.	op 25	2930 stuks

Deze aantallen zijn inclusief de kopstaande watermerken waarvan er waren:
200 stuks van de 10 sant.
100 stuks van de 15 sant. en
100 stuks van de 25 sant.

Van de 50 sant. en de 100 sant. zouden er geen zegels bestaan met het watermerk kopstaand. (kort geleden is er echter wel zo'n zegel, als zijnde zeer zeldzaam, aangeboden op een veiling. Die zou dus vals moeten zijn.)

Wat betreft de verkoop van de zegels nog het volgende: officieel was bekend gemaakt dat er per koper __n serie werd geleverd, maar volgens getuigen waren er slechts zeer weinig gelukkigen. Binnen 2 a 3 uur waren de series, die men alleen op het hoofdpostkantoor van Riga kon krijgen, uitverkocht. Volgens de ene bron zijn er slechts 2 series via het loket verkocht, volgens andere bronnen zo'n 1000 series. Later is echter bekend geworden dat de de meeste zegels al van te voren waren verkocht aan een grote handelaar. Het schijnt dat er geen zegels op de markt zijn met gewone afstempeling, doch alleen met het stempel van het vliegveld Riga:
"RIGA-LIDPASTS- 28.5.33 -LATVIA"

Overigens zijn ook deze moeilijk te vinden. Wel worden er min of meer regelmatig postfrisse/ ongebruikte exemplaren aangeboden. (Overigens veel valse, opletten dus!) Zoals al eerder gezegd, komen alleen de drie laagste waarden voor met kopstaand watermerk.
Dan nu een afbeelding een brief die met gewone zegels is gefrankeerd, doch wel is meegevlogen tot Danzig.



geraadpleegde literatuur:
Die Briefmarken Lettlands, Riga 1940
Lettland Handbuch Philatelie und Postgeschichte
Michel catalogus
The Russian Philatelist

Financieel verslag over de periode 1 december 1987 t/m 1 december 1989.

Saldo per 1 december 1987	ƒ 1.216,70
deze periode ontvangen	ƒ 4.102.23
deze periode uitgegeven	ƒ 4.389.14
saldo per 1 december 1988	ƒ 929,79

Overzicht lasten en baten over deze periode:

lasten:

kosten blad incl. porto	ƒ 536,90
1000 x omslag blad	ƒ 240,00
verzending uitnodigingen	ƒ 88.33
overige porto	ƒ 175,62
bijeenkomsten	ƒ 788,00
kantoormateriaal	ƒ 165,31
overige kosten	ƒ 30,50
aanschaf literatuur	ƒ 2.364,48
totaal	ƒ 4.389,14

baten:

contributie	ƒ 828,23
giften	ƒ 10,00
interest girorekening	ƒ 9,73
verkoop losse nummers	ƒ 142,16
verkoop literatuur	ƒ 2.315,61
in rekening gebrachte porto	ƒ 36,50
bijeenkomsten	ƒ 760,00
totaal	ƒ 4.102,23