

Filatelistengroep

Het Baltische Gebied

Opgericht 9 oktober 1982



Filatelistengroep 'Het Baltische Gebied'

Opgericht op 9 oktober 1982.

Lidmaatschap

Minimaal € 20,00 per jaar.
Als bijdrage voor de te maken
kosten wordt bij toetreding
€ 5,00 gevraagd.

Voorzitter

R.W. van Wijnen
Karthuizerstraat 31
6824 KA Arnhem
tel. (026) 351 34 84
marsruts@planet.nl

Lid

A.C. de Bruin
Ten Passeweg 10A
8084 AN 't Harde
tel. (0525) 65 31 24

Penningmeester/Secretaris ledenadministratie

H.W.A. Pijpers
Hermionegang 15
2719 AR Zoetermeer
tel. (079) 361 46 21
hans.pijpers@hccnet.nl

Opmaak/redactie 'Het Baltische Gebied'

J. Kaptein
Reigerskamp 705
3607 JP Maarssen
tel. (0346) 57 44 18
j.kaptein@hccnet.nl

Gironummer:
3243251 t.n.v.
"Het Baltische Gebied"
te Zoetermeer

HBG op Internet

<http://home.hccnet.nl/j.kaptein/hbg>
inlog ledenpagina: **mitau**
idem Engelse versie: **miteng**

INHOUDSOPGAVE

- 2 Beste mensen...**
Ruud van Wijnen
- 3 Verslag 46^e bijeenkomst april 2005**
Olav Petri
- 5 Rode Kruis : kaarten uitgegeven door de St. Eugeniya
Gemeenschap**
Jan Kaptein
- 6 Postwissels uit de Letse SSR**
Olav Petri
- 12 Spoorpost in Litouwen 3**
Jan Kaptein, Eugenijus Uspuras
- 28 Letland: in postwagons aangetekende brieven - 1**
Igor Irikov en Ruud van Wijnen
- 32 Een bierbestelling in St. Petersburg met een Letse
connectie**
Jan Kaptein
- 34 Portvrijdom in de tsarentijd: post uit het Baltische
gebied**
Jan Kaptein
- 42 De eerste LOT-vlucht van Riga naar Warschau, 1932**
Ruud van Wijnen
- 44 Michael Nikolajevitsj Muravjev : de beul van Litouwen**
Sijtze Reurich
- 46 Treinpost in Estland (1870-1918)**
Alexander Epstein
- 63 Uit Riga**
Igor Irikov
- 64 Overeenkomst**
Ruud van Wijnen en Laimons Bočka
- 66 Voor u gelezen**
Joop van Heeswijk, Jan Kaptein, Olav Petri, Ruud van Wijnen

Bijeenkomst 2005: 24 september 2005 in Geldermalsen

Bij de voorplaat:

Een kaart uit de verzameling van 'bildseitig frankierte Ansichtskarten', te vinden op internet: www.schloemp.de.
Meer over het 'Baltischer Bahnhof' in het artikel van Alexander Epstein.

BESTE MENSEN...

Ruud van Wijnen

U heeft weer een fraai nummer van ons blad in uw handen. Dat klinkt wellicht onbescheiden, maar de inhoud en de omvang van onze bladen mogen er zijn en dat vinden we niet alleen zelf. We horen het regelmatig van “buitenstaanders”.

Toch slaken Jan Kaptein, André de Bruin en ondergetekende steeds weer een zucht van verlichting als de artikelen er zijn, het blad opgemaakt is, de drukker zijn werk goed heeft gedaan en de laatste postzegels in “t Harde zijn geplakt. “Rest me u veel leesplezier te wensen”, de ene keer bij de kerstboom en de volgende keer onder de parasol.

Ik vroeg me laatst eens af hoe we er toch steeds weer in slagen het blad gevuld te krijgen met originele artikelen, want aan het overnemen van teksten die elders al eerder verschenen doen we niet. Soms maken we een planning: nu dit en dat, dan volgende keer dat en dit en als het allemaal lukt de keer daar op Deze aanpak veronderstelt bij een paar mensen een

aantal ideeën, daar wordt over van gedachten gewisseld en er wordt geschreven. De laatste jaren werkt een aantal leden echter anders aan de artikelen in ons blad. Die aanpak zou je de “van-het-één-komt-het-volgende” strategie kunnen noemen. Een artikel inspireert of noopt tot een volgend verhaal. En er zijn natuurlijk de spontane gelegenheden: een min of meer toevallige aanleiding leidt tot een bijdrage aan ons blad.

Een goed voorbeeld van “van het één komt het volgende” is de reeks artikelen die Jan Kaptein schreef en schrijft over de treinpost in Litouwen. In dit nummer verhaalt hij over de Poolse postwagons die tussen de beide wereldoorlogen in de oostelijke Litouwse gebieden reden.

Volgens mij een uniek artikel omdat er nog nooit in samenhang over geschreven is.

Postwagons blijven boeien, maar het is toch toevallig dat onze buitenlandse correspondenten Alexander Epstein uit Tallinn en Igor Irikov uit Riga, hun bijdragen er aan wijden. Van beide artikelen weten we nu al dat u rond de kerst het tweede deel zal kunnen lezen.

U zou kunnen denken dat de bijdrage van Sijtze Reurich over “de beul van Litouwen” op een toevalligheid berust. Maar nee. Deze Muravjev kreeg voor zijn bewezen diensten een station naar hem genoemd en daar gaan we het dan de volgende keer weer over hebben. Spontane ingevingen leidden tot zeer lezenswaardige artikelen van diverse pluimage: over postwissels uit de Letse sovjetrepubliek door Olav Petri, een bierbestelling door Jan Kaptein, de eerste vlucht van Riga naar Warschau door Ruud van Wijnen en een overeenkomst die Laimons Bočka ons bezorgde.

Alle schrijvers: planners, stap-voor-stappers en spontanen, dank ik hartelijk voor hun inzet.

Het is weer een mooi nummer.

Rest mij u veel leesplezier toe te wensen.

Ruud van Wijnen.

Olav Petri

Op 23 april, ja het was schitterend weer, bloesem en zo, gingen 20 Balticumverzamelaars toch het gebouw binnen waar onze bijeenkomst was. Het werd een levendige bijeenkomst.

Opening

Voorzitter Ruud van Wijnen kon melden dat er 2 nieuwe leden zijn, de heren Spoelman (uit Den Haag) en Berndt, de laatste woont in Irsee in Duitsland. Aan de andere kant verloren we enkele leden voornamelijk omdat zij wegens hun leeftijd moeten stoppen. Een extra welkom was er voor Thomas Löbbbering uit Duitsland, die vandaag een presentatie kwam houden. Jan-Paul Ipema kwam als gast een kijkje nemen. Gerrit Vogel werd unaniem tot bankier van de dag uitgeroepen en deed dat tussen de bedrijven “even erbij”.

Van het bestuur

Hans Pijpers lichtte de financiële situatie toe, die er gezond uitziet, had een begroting en zorgde ervoor dat later op de dag, ter plekke, het werk van de kascommissie uitgevoerd kon worden (Frits Gerdessen en schrijver dezes). Opvallende punten: toegenomen bankkosten, lage rente, leden betalen keurig, we ontvingen 250 euro als prijs voor ons jubileumnummer. Er wordt heel geleidelijk gereorganiseerd. André de Bruin moet om medische redenen een stapje terug doen. De buitenlandse bladen komen bij Olav Petri (030-6950735) te liggen, de “eigen” bladen liggen bij Hans Pijpers. HBG zoekt samenwerking met de drie Duitse zusterverenigingen. U kon erover lezen in ons blad.

Jan Kaptein deelt mee dat we goed van artikelen worden voorzien, maar dat Estland wat achterblijft. Ook moderne zaken zien we graag behandeld. Joop van Heeswijk zal iets aanpakken, ook thematisch is mogelijk. Ronald Reuderink is gepolst over een Van Peursenachtig iets.

TIP

Geldermalsen: wie met vervoersproblemen zit, kan het Bestuur bellen. Soms valt er wat te regelen of te coördineren.

Rondvraag

Theo van Mourik roet op tot applaus: alles loopt op rolletjes! Thomas Löbbbering, zoals bekend nu keurmeester, meldt dat Mare Balticum op de Ålandeilanden plaatsvindt en dat vanuit Duitsland zo’n 20-25 personen daarheen zullen reizen. Verder heeft hij een grote vervalsingencollectie ontvangen en beheert via een commissie ook nog een gigantische collectie. De Arge Estland komt bijeen op 8-9 Oktober in Soest (Duitsland), een week later dan anders wegens de 75e verjaardag van Sven Kraul.

Een superlezing

Thomas brengt een PowerPoint presentatie met echt en vals uit Estland. Stap voor stap leert hij ons een aantal – nee niet alle – kneepjes uit het vak. Bij Rakvere opdrukken op Ganzsachen zijn kenmerken o.a. verbonden met het drukprocédé, dus vaak Abklatsch, kraalrandjes, terwijl glanzend zwart altijd vals is. “Eesti post” als opdruk is voor 99% altijd vals, de meest “echte” vervalsingen zijn wel gemaakt met het echte stempel, thuiswerk van de betrokken ambtenaren. Helaas alleen goed te onderscheiden als je echte en valse tegelijk op tafel hebt liggen. Maar wie heeft de echte in aantallen? Een kopstaand vikingschip? Let eens op de centrering, het middenstuk is te groot. Met open mond volgde ik de beschrijvingen en vergat daardoor aantekeningen te maken. Veel is door het duister ook onleesbaar gekrabbeld geworden. Duidelijk werd dat men als vervalser

leuke fouten maakt: aan alles hadden deze mensen gedacht en met veel moeite oud Estisch papier bemachtigd uit randjes van luchtpostzegels. Maar laten de ongetande weefsterzegels nou net op Duits papier gemaakt zijn. Tja, dat wisten ze niet!

Boeiend verteld Thomas over stemfels die generaties lang nog gebruikt zijn door dezelfde familie bij het maken van leuke poststukken. Materiaal uit het postmuseum werd na een bombardement in WOII gered door het personeel. Maar sommige stempels en platen leken het veiligste te zijn onder het bed thuis, later in Finland of Canada. Vandaar fraai maakwerk. Politiewerk lijkt het wel: zo slim detecteert men wat er gebeurd is met zo’n fraai poststuk met alles erop en eraan. En dan gebruikt men de verkeerde stempelinkt, of men plakt een luchtpoststrookje erbij dat inderdaad echt is maar, helaas, pas 10 jaar later in omloop kwam. Kostbare zegels worden verknold in de jacht op geld, want “met een opdruk 10 jaar Estland waren ze nog zeldzamer”. Door de valse opdruk zijn ze nu niets meer waard.

Tot slot een schok: Thomas meldt dat keurmeesters vroeger keken naar de zegel, niet naar stempels, dus ze beoordeelden het stempel niet. Oude keurmerken, bijvoorbeeld Eichental, geven niet echt garantie voor echtheid. Ook deelde Thomas mee dat in Duitsland vervalste poststukken door keurmeesters krachtig en slim op voor- en achterzijde gemerkt zullen worden, ook op de afstempeling. Immers, een poststuk met stempel “falsch” op de achterzijde, kun je verknippen en dan stuur je de handel naar eBay als briefstukje.

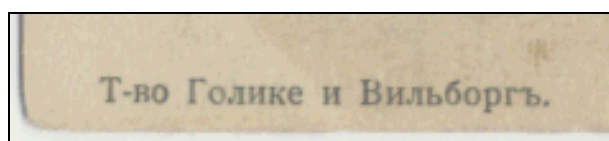
Veiling

2005:
24 september 2005
in Geldermalsen

BIJ HET ARTIKEL HIERNAAST: RODE KRUIS.....



Afb. 2 (100 %)



Afb. 3

Bronnen:

- *Red Cross charity postcards from the Sisters of Mercy / by J.G. Moyes. – In: Rossica 1991 ; no. 117. – p. 17-26.*
- *Een artikel over Marie-Feodorovna is op Internet te vinden: www.eurohistory.com/dagmar.html*
- *Sisters of mercy during World War I (1914-1918) / by A.V. Posternak. – In 'Newsletter, september 2002' op internet te vinden, maar alleen in het 'cache'-geheugen van Google, oorspronkelijk verschenen via: www.rondtb.msk.ru*

RODE KRUIS : KAARTEN UITGEGEVEN DOOR DE ST. EUGENIYA GEMEENSCHAP

Jan Kaptein

In mijn verzameling zit al een tijd een kaart (afb. 1) met een Rode Kruis embleem. In eerste instantie was het mij te doen om het stempel: verstuurd 31 januari 1904 uit МАРАМПОЛЬ (Mariampol), het Litouwse Marijampolė. In het 'cross-date' stempel staat verder nog het gouvernement vermeld: СУВАЛК.Г., de afkorting voor Suwalki Gouvernement..

Op de beeldzijde is een foto te zien van Groothertogin Tatiana, dochter van de tsaar Nicolaas II (afb. 2). Dit is niet zo vreemd, omdat er nauwe banden waren tussen de Romanovs en het Russische Rode Kruis.

De weduwe van tsaar Alexander III en moeder van tsaar Nicolaas II, Marie-Feodorovna, was hoofd van het Russische Rode Kruis. De tsarina Alexandra speelde met haar dochters Tatiana en Olga tijdens de Eerste Wereldoorlog een rol bij de verpleging van gewonde soldaten. De paleizen waren toen in gebruik als noodhospitalen.

De ziekenverpleging in de tsarentijd had niet veel structuur en eigenlijk was er weinig formele organisatie. De verpleegsters van de 19^e eeuw zijn de Zusters van Barmhartigheid, die binnen de gemeenschappen van de Orthoxe Kerk werkten.

Verder waren er nog semi-religieuze genootschappen, die werden gevormd voor verpleging van militairen. In 1915 vielen 115 gemeenschappen onder de jurisdictie van het Rode Kruis. In Petrograd was een van de grotere gemeenschappen gevestigd, de Gemeenschap van St. Eugenia met 465 leden.

De Zusters van Barmhartigheid en de St. Eugeniya Gemeenschap van de Zusters van Barmhartigheid hebben een groot aantal van deze weldadigheids-kaarten uitgegeven. De kaarten, uitgegeven vanaf het einde van de 19^e eeuw tot het einde van de Romanovs, zijn aan de adreszijde



Afb. 1 (80 %)

Verzonden 31 januari 1904, aankomst 15 februari in Nijmegen. Na 1900 moet er bij de Russische datum - de Juliaanse kalender- 13 dagen bijgeteld worden om op de datum volgens onze Gregoriaanse tijdrekening te komen. Op de zijrand links is nog als vermeld "Podbucha (?) Kalvaria Suvalki Rusujo".

in types in te delen. De adreszijde van deze kaart is niet in tweeën verdeeld. Kaarten met de adreszijde in tweeën verdeeld verschijnen pas in 1905. Daarvoor werd een prentbriefkaart alleen zonder boodschap tegen postkaart-tarief geaccepteerd. De inscriptie in het logo is: 'Voor het welzijn van de St. Eugeniya Gemeenschap'.

In het artikel van J.G. Moyes over deze kaarten valt deze kaart binnen zijn indeling onder type SE-11, het meest gewone type, en komt voor tot 1915. Bij dit type is het logo vrij groot, de adreszijde kan wel of niet in tweeën – met een dubbele lijn- verdeeld zijn, het kruis is altijd rood met de rest in

een enkele kleur (gewoonlijk groen). Bij de lijst van drukkers, die genoemd wordt bij dit type, is ook Golike & Vil'borg te vinden. Deze naam vinden we ook op de adreszijde langs de rand aan de rechtzijde (afb. 3). Op andere kaarten is ook het adres vermeld, Zvenigorodskaya 11 SPB (St. Petersburg).

POSTWISSELS UIT DE LETSE SSR

Olav Petri

In de jaren '60 gebruikte ik ze nog, postwissels. Ik stuurde dan iemand geld via het postkantoor. Er kwam een dun kartonnen kaart aan te pas, roze van kleur als ik me goed herinner, waarop zaken ingevuld werden als: adres begunstigde, afzender, bedrag e.d.

Ik moest als ik mij goed herinner een bedrag betalen voor de te verrichten postale handelingen, want de kaart werd per post verzonden, waarna de begunstigde op het postkantoor met de kaart en een identificatiebewijs zijn geld in ontvangst kon nemen. Er werd van het formulier een strookje afgescheurd dat ik met stempel meekreeg als bewijs van verzending. Ook meen ik me te herinneren dat er interessante postzegels op geplakt werden die ik helaas niet meer terugzag. Hoe het qua procedure ging bij de ontvanger, weet ik niet precies. Die kreeg het geld, dat is duidelijk, mogelijk ook een strookje als bevestiging van ontvangst. Ik neem aan dat de ontvanger geen onkosten betaalde maar het volledige bedrag ontving. De rest van het formulier hield de post zelf.

In Nederland werden stroken met postzegel erop later afgeknipt en in de handel gebracht voor verzamelaars. Dat gebeurde ook met de zegels op postpakketkaarten.

Vreemde poststukken!

Een tijdje geleden kreeg ik een stapeltje Sovjetrussische formulieren in handen. Het ging steeds om de onderkant van een staand formulier, van dun karton, waarvan de ene kant voorzien was van diverse stempels en de andere zijde van postzegels. De afgescheurde bovenstroken heb ik niet gezien.

Voor- en achterzijden waren telkens voorzien van allerlei aantekeningen in handschrift. Al snel werd duidelijk dat dit delen van postwissels waren. Ze dateren van eind jaren '60 begin jaren '70, getuige de data in de poststempels. En, - voor ons interessant - de kaarten waren allemaal afkomstig van Letse



Afb. 1 (77 %)

Postwissel Riga-50 op 14-7-68, ontvangen Buturlino (RSFSR prov. Gorkij) 18-7-68, uitbetaald 18-7-68, zegels gestempeld 18 of 19-7-68, zeshoekig stempel Gorkij – 768 Onderin het zeshoekige stempel: ГОРЬКИЙ (Gorki).

postkantoren, in die tijd de Letse Socialistische Sovjetrepubliek, met als geadresseerden meestal Baltische bestemmingen, waarvan de poststempels getuigen.

Waarschijnlijk zijn er postale restanten bij verzamelaars terechtgekomen en zijn ze nu in omloop tot in onze streken. Van mijn stapel van 100 stuks hield ik er 51 voor mijn verzameling i.v.m. de leuke frankering met "echt gelopen sovjetzegels", de rest verdween naar onze veiling.

De kaarten, aantrekkelijk door de vele stempels en aantekeningen, riepen vragen op die ik soms niet kan beantwoorden. Wie betaalde voor de zending, de zender of de ontvanger? Of betaalden ze beiden? En hoeveel dan? Hoe snel liep de verzending? En wat zijn dat voor stempels? In welke volgorde zijn ze geplaatst? En waar zijn de postzegels aangebracht? En bestaan er ook postwissels zonder zegels op de achterkant?

Ik wil de gegevens van de kaarten proberen te vertalen en daarbij aangeven wat volgens mij de procedure geweest kan zijn. De gegevens van mijn kaarten noteer ik op het einde. Op die manier kunnen lezers meedenken, mijn fouten verbeteren en mijn veronderstellingen steunen of aanvullen.

De grote lijn

Door slordig afscheuren is soms nog te zien dat de bovenkant voorzien was van stempels. Ik neem aan dat de bovenkant een strook was die de afzender kreeg als bewijs van afgifte en verzending. De formulieren zijn gelijk van opzet en verschillen alleen in details. Zo staan op de voorkant verschillende jaartallen voor de herdrukken van de kaarten, soms is de naam van de drukkerij, bijv. "Liesma", aangegeven in Cyrillisch schrift, soms in onze letters, het lettertype kan iets groter zijn. Soms staat de oplage erbij (een sovjetgewoonte bij vrijwel alle drukwerk), meestal 100.000 stuks. In een land waar geen goed girosysteem werkte, was de postwissel populair, zodat veel bijgedrukt moest worden. De postale handeling begint op de voorzijde (altijd zonder postzegels): daarop zijn het geldbedrag en de gegevens van de begunstigde te vinden. Verder een stempel van het



Afb. 2 (77 %)

Postwissel Ambeli 9-10-68, 11-10-68 uitbetaald, zegels gestempeld op 11-10-68, zeshoekig stempel Riga 101968.

postkantoor van verzending, bijv. "Riga 50" plus nog twee ongebruikelijke stempels, te weten:

- een controlestempel van het model "huisje" eveneens van het kantoor van verzending (inclusief bijvoorbeeld hetzelfde kantoornummer), maar zonder datum,
- een zeshoekig stempel dat echter werd aangebracht op het laatste kantoor van de procedure, voorzien van maand en jaar maar meestal streepjes in plaats van een dagaantekening; het lijkt erop dat de maand en het jaar belangrijk waren, de dag niet. De tekst bovenin het stempel luidt: "noramēno", hetgeen "afgestempeld" of "ongeldig gemaakt" betekent.

Beide stempeltypen kwam ik medio jaren '90 tegen op poststukken van Oekraïne en Belarus. Dat was een periode met een huiveringwekkende inflatie, postzegels hadden een te lage nominale waarde en brieven werden gefrankeerd met afstempelingen in cijfers, provisorische waarde aanduidingen. De genoemde stempels waren dus op postkantoren voorhanden. Interessant is het postale advies aan de afzender om te betalen voor de aflevering aan huis van het geldbedrag bij de geadresseerde. Dit gegeven is wellicht van cruciale betekenis voor het oplossen van een raadsel waar ik verderop aandacht voor vraag.

De handeling wordt voortgezet op de achterzijde, waar getekend wordt voor ontvangst (in een duidelijk ander handschrift) en waar postzegels afgestempeld werden met als datum meestal dezelfde datum als is aangegeven bij de handtekening voor ontvangst van het geld. De nominale waarde van de frankering loopt van 6 kopeken via 9, 12, 14, 15, 16, 18, 21, 24, 27 tot (in mijn stapeltje) 42 kopeken.

Er bestaat duidelijk een tarief, want de bedragen stijgen bij hogere overmakingen. De bedragen zijn meestal enkele tientallen roebels, een enkele maal over de 100, in die tijd een modaal maandloon. De betalingen kunnen privé zijn of overmakingen door een bedrijf betreffen.

Meer in detail, de voorzijde

De formulieren zijn tweetalig, Lets en Russisch. Vaak zie je bovenaan nog de aanduiding “afscheurlijn”, op postkantoren scheurde men in de Sovjetunie meestal langs een metalen liniaal bij het ontbreken van een afscheurperforatie. Midden boven staat het staatswapen van de Sovjetunie met de tekst “Ministerie van verbindingen van de USSR”. Links en rechts daarvan moeten nummers opgeschreven worden, waarbij onder de lijntjes verwezen wordt naar (van links naar rechts) boek paragraaf 7, schrift nummer 5 en register nummer 10. Rechtsboven is ook ruimte voor een “kalenderstempel van de plaats van afgifte”. De kleur van de inkt, het handschrift of het gebruikte nummerstempel zijn verschillend, zodat het lijkt of deze drie administratieve handelingen door verschillende personen zijn uitgevoerd.

Links staat verticaal de tekst: “Correcties zijn niet toegestaan”, alsmede het reeds genoemde advies om te betalen voor aflevering van het geld aan huis.

De plaats van het huisjesstempel heeft de aanduiding: “controlestempel”, “sjifr en ondertekening” plus nog eens “ondertekening van de ontvanger”, in dit geval de beampte. “Sjifr” betekent nummer, code, een term in gebruik bij bibliotheken. Bij de laatste positie staat inderdaad steeds een paraaf, de eerstgenoemde positie bleef leeg. Wellicht zijn de daar gevraagde gegevens in het huisjesstempel opgenomen.

Het zeshoekig stempel op overmakingen binnen de Letse SSR is steeds dat van Riga, op overmakingen naar de Litouwse SSR of Armeense SSR zijn het die van Vilnius resp. Jerevan, terwijl zendingen naar de RSFSR steeds de naam van een grote stad dragen.

Resteren de “gewone” gegevens die in een kader geplaatst zijn: Bovenin is in cijfers en letters (het “zegge en schrijve” van vroeger) het uit te betalen bedrag aangegeven; roebels voluit, kopeken mochten in cijfers. Vervolgens komt de adressering: “waarheen”, “aan wie”. Tot slot volgt de afzender, “van wie”, “adres”. Op die plek staat soms een firmastempel.

Meer in detail, de achterzijde

De achterzijde met postzegels begint met van links naar rechts ruimte om aan te geven dat het stuk voor de tweede keer wordt aangeboden. In een kader tekent de begunstigde voor uitbetaling, het bedrag is gelijk aan dat op de voorzijde, de datum één, soms enkele dagen later. “De som van (volgt bedrag) is ontvangen op (volgt datum)” gevolgd door een handtekening.

Daaronder staan ambtelijke aanwijzingen en gegevens, te beginnen met een lange regel “de postwissel is uitbetaald door (handtekening)”, daaronder “overgebracht in het verrekeningregister” met rechts een kadertje voor een kalenderstempel voor de datum van overschrijving.

Daaronder staan – meestal half leesbaar door de opgeplakte postzegels en poststempel nog wat gegevens. De ambtenaar kan hier noteren: “opmerkingen over de aflevering, over het terugzenden”.

Rechtsonder staat meestal het stempel van het kantoor van ontvangst, inclusief datum. Interessanter wordt het verderop, waar staat “bedrag ontvangen voor de aflevering”, plus handmatig een bedrag dat gelijk is aan het bedrag in postzegels. De onderste regel tekst luidt: “gecontroleerd, podlezjit oplate” = “kan uitbetaald worden”, plus een “paraaf van de controleur”. De datum van het poststempel op de

postzegels is dezelfde of één dag, soms zelfs enkele dagen later dan de dag waarop getekend is voor uitbetaling aan de geadresseerde. De plaatsnaam is die van de plaats van uitbetaling. Een enkele keer zitten zegels en stempel boven op een eerder stempel dat dan onleesbaar is. Het gaat dan om een postwissel die lijkt te zijn doorgezonden, in ieder geval waren de gegevens onder de zegels en het stempel blijkbaar niet meer van belang.

Rechtsonder een datumstempel van de plaats van ontvangst, vaak een dag vroeger dan de datum van uitbetaling, dus een stempel dat onmiddellijk werd geplaatst zodra de postwissel op een kantoor arriveerde. Dit stempel staat soms – slordigheid? – een positie hoger. De kenletter van het stempel rechts is vaak anders dan van het stempel waarmee, zoals gezegd, op dezelfde dag of later de zegels afgestempeld zijn.

Een raadsel

Wie plakte de zegels op de achterzijde?

De verzender betaalde voor aflevering aan huis. Maar het is vreemd dat zegels conform het tarief ongestempeld bij verzending zouden worden opgeplakt. Dat brengt risico's mee onderweg. De zegels zijn soms geplakt OVER ingevulde gegevens heen, dus het gebeurd in een eindstadium. De afstempelingdatum bevestigt dit. Op de achterzijde staat de handtekening op de regel “bedrag ontvangen voor de aflevering” in dezelfde kleur en soort inkt als door de beampte is gebruikt op de voorzijde bij het invullen van sommige administratieve getallen. Dus er is betaald bij verzending, maar bij of na de ontvangst zijn alsnog zegels geplakt en gestempeld om iets te verrekenen. Bij kennissen die uit de Sovjetunie komen, informeerde ik naar de gang van zaken. Ook voor hen zijn postwissels iets van lang geleden. Zij herinnerden zich dat je op het postkantoor je geld kon afhalen, maar ook dat er wel aan de deur werd uitbetaald. Kaarten waren niet altijd gefrankeerd met postzegels.

Niemand kan mij vertellen hoe het met de postzegels ging op de achterzijde. “Moeder gaf de beambte wat kleingeld”, tja, dat kan een footijtje zijn geweest.

Voorlopige balans:

- Misschien hebben de beschreven “halve” kaarten allemaal de procedure van “uitbetalen aan huis” doorlopen en bestaan er ook “halve” kaarten die uitbetaald zijn op het postkantoor.
- Er gold een oplopend tarief, gekoppeld aan de uit te betalen bedragen
- De verzender moest betalen voor het laten uitbetalen aan huis.
- De post liep binnen Letland snel.
- Postwissels werden niet alleen door particulieren, maar ook door bedrijven gebruikt. Dit blijkt uit het voorkomen van bedrijfsstempels op de positie voor “afzender”.

Zwervend op het internet vond ik oudere Nederlandse postwissels en zag dat voor de postwissel “recht” betaald werd, soms simpelweg direct voor het gebruik van de kaart, soms ook zie je een “plaats voor een frankerzegel”, dan weer een hokje “recht door middel van frankering”. Van een postwissel uit de jaren '30, kon men links en rechts een strook afscheuren, bijv. een te stempelen strook voor de verzender. Een complete Servische postwissel uit eind XIX-e eeuw toont een strook die de zender als bewijs ontving.

Deze postwissel heeft een voorgedrukt zegel voor verzending van een geldbedrag in het laagste tarief, er is ruimte voor bijplakken. Op het internet zijn voorbeelden te vinden waaruit blijkt dat ook in Nederland soms een postzegel was voorgedrukt (Wilhelmina “bontkraag”).

Opsomming

Ter informatie noteerde ik van alle kaarten de gegevens. De huisjesstempels hebben soms een streepje in de vaak onvolledige datum, dat streepje stond dan zo in het stempel. Het lijkt erop dat de maand en het jaar belangrijk waren voor de administratie, niet de dag.



Afb. 3 (77 %)

Postwissel van Riga-9 op 7-8-68, ontvangen Riga-17 op 8-8-68, uitbetaald op 12-8-68 zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel op –81968.

Bij bestemmingen buiten de Letse SSR is de naam van de republiek of de provincie genoteerd, met uitzondering van Moskou en Leningrad.

1. Aglona 19-10-68, ontvangen Leningrad 24-10-68, uitbetaald en zegels afgestempeld idem, zeshoekig stempel Leningrad –1068.
2. Alaukste 22-11-1971, ontvangen Vecpiebalga 26-11-71, Kaudzisi 29-11-71, uitbetaald 30-1-71, zegels echter gestempeld 29-11-71 in Kaudzisi. Zou 30 januari hier een fout bij het invullen zijn?
3. Ambeli 9-10-68, 11-10-68 uitbetaald, zegels gestempeld op 11-10-68, zeshoekig stempel Riga 101968 (afb. 2).

4. Bauska-1 op 2-3-1971, uitbetaald Bauska 3-3-71, zegel gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 31971.
5. Bauska-1 op 23-9-68, ontvangen Ziles op 24-9-68, uitbetaald op 24-9-68, zegels gestempeld op 25-9-68, zeshoekig stempel - 91968..
6. Daugavpils-1 op 10-9-68, ontvangen in Bauska-1 op 12-9-68, op 13 sept ontvangen en gestempeld op 14-9-68, zeshoekig stempel 91968 Riga.
7. Daugavpils-17 op 9-3-71, Smolensk (RSFSR) 13-3-71, uitbetaald 13-3-71, zegels afgestempeld idem, zeshoekig stempel Smolensk –3 19971

8. Emburga 8-7-68, ontvangen Zjemoslavo (Witruussische SSR) 9-7-68, uitbetaald 10-7-68, zegels gestempeld 12-7-68, zeshoekig stempel Minsk 000968
9. Emburga 8-7-68, ontvangen Moslavl' (prov. Grodno, Witruuss. SSR) 9-7-68, uitbetaald 10-7-68, zegels gestempeld 12-7-68, zeshoekig stempel Minsk 0000668.
10. Jaunkalsnava 11-10-68, ontvangen Bauska-1 op 14-10-68, uitbetaald idem, zegels gestempeld 15-10-68, zeshoekig stempel Riga 101968.
11. Jekabpils-1 op 5-8-71, ontvangen Jekabpils-2 op 6-8-71, uitbetaald 6-8-71, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga -81971.
12. Jelgava-1 9-9-68, ontvangen Mal. Visjera (RSFSR prov. Novgorod) 13-9-68, uitbetaald idem, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Leningrad -968.
13. Jelgava-1 op 9-9-69, ontvangen Vilnius (Litouwse SSR) 10-9-69, uitbetaald 10-9-69, stempel op zegels 11-9-69, zeshoekig stempel Vilnius 9-69
14. Kraslava 18-2-71, uitbetaald en zegels afgestempeld Kraslava 19-2-71 (één stempel), zeshoekig stempel -21971.
15. Liepaja-1 7-1-69, ontvangen Riga-54 op 8-1-69, uitbetaald 9-1-69, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga -11969.
16. Liepaja-1 op 19-2-71, ontvangen Perkone 20-2-71 daarna op 23-2-71 gestempeld Bernaty, uitbetaald 23-2-71, zegels gestempeld Bernati 23-2-71, maar onder de zegels staat nog een stempel Perkone op de positie waar de beambte iets kon noteren over de aflevering, in dit geval waarschijnlijk over verhuizing, zie ook wijziging in adressering, zeshoekig stempel Riga 021971.
17. Liepaja-2 op 19-9-68, 24-9-68 ontvangen Kulebaki (RSFSR, prov. Gorkij) uitbetaald 24-9-68, zegels gestempeld 25-9-68, zeshoekig stempel Gorkij --968.
18. Liepaja-2 op 5-6-70, ontvangen Solominka (RSFSR prov. Penza) 9-6-70, uitbetaald 9-6-70, zegels gestempeld 12-(sic!) 6-70, zeshoekig stempel zeshoekig stempel Voronezj 98670.
19. Madona-1 op 10-1-69, ontvangen Archangelskoe (RSFSR Stavropolregio) 15-1-69, uitbetaald 16-1-69, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Rostov a/d Don -169.
20. Riga-1 op 15-8-68, ontvangen Riga-16 16-8-68, uitbetaald 19-8-69, zegel gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 8 968.
21. Riga-2 op 13-6-68, ontvangen Jurmala 14-6-68, uitbetaald idem, zegels afgestempeld onleesbaar, zeshoekig stempel -6968 in Riga.
22. Riga-7 op 2-12-67, ontvangen Riga-16 op 3-12-67, uitbetaald 6-12-68, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 121967.
23. Riga-9 op 7-8-68, ontvangen Riga-17 op 8-8-68, uitbetaald op 12-8-68 zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel op -81968 **(afb. 3)**.
24. Riga-10 op 3-7-68, ontvangen 7-7-68 Krutinka (RSFSR prov. Omsk), uitbetaald 10-7-68, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Omsk, datum onleesbaar **(afb. 4)**.
25. Riga-10 op 30-9-68, ontvangen Klaipeda (Lit.SSR) 1-10-68, uitbetaald 3-10-68, zegels afgestempeld idem, zeshoekig stempel Vilnius 1068.
26. Riga-11 op 5-6-70, 13 6-70 ontvangen Oktembrija (Armeense SSR), uitbetaald 16-6-70, zeshoekig stempel Jerevan (Arm.)06970
27. Riga-11 op 19-7-68, ontvangen Moskou 22-7-68, uitbetaald 23-7-68, zegels gestempeld 23-7-68, zeshoekig stempel Moskou (kleiner model stempel dan elders in gebruik) datum onleesbaar.
28. Riga-15 op 21-7-69, ontvangen 23-7-69 Riga-54, uitbetaald 28-6-69 in Urozzajnoe (RSFSR Stavropol regio) met ontvangststempel 28-7-69. Op 29-7-69 is nog de postzegel afgestempeld als laatste handeling. Het zeshoekig stempel is van Rostov, --769.
29. Riga-18 op 7-6-68, ontvangen Krasnyj Cholm (RSFSR prov. Kaliningrad) op 11-6-68, uitbetaald op 11-6-68, zegel gestempeld idem, zeshoekig stempel 6-68.
30. Riga-22 op 22-2-71, ontvangen Riga-57 op 23-2-71, uitbetaald en zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 21971.
31. Riga-39 op 7-8-69, ontvangen Antropovo (RSFSR prov. Kostroma) 11-8-69, uitbetaald en zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Ivanovo datum onleesbaar.
32. Riga-39 op 29-12-67, ontvangen Riga-17 op 30-12-67, uitbetaald 2 januari 68, postzegel gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga "-11968".
33. Riga-42 op 18-9-68, ontvangen Kraslava 19-9-68, uitbetaald 19-9-68, zegels afgestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 91968
34. Riga-50 op 11-2-67, ontvangen Jelgava 12-2-67, uitbetaald idem, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga-21967.
35. Riga-50 op 16-3-66, ontvangen Nov. Petusjinski (prov. Vladimir) 19-3-66, uitbetaald idem, zegels gestempeld 201-3-66, zeshoekig stempel Ivanovo -366.
36. Riga-50 op 11-4-68, ontvangen Jelgava 12-4-68, uitbetaald en zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 41968.
37. Riga-50 op 2-6-66, ontvangen Nazimovo (RSFSR prov. Pskov) 4-6-66, uitbetaald 5-6-66, zegels gestempeld 7-6-66, zeshoekig stempel Leningrad datum onleesbaar.
38. Riga-50 op 11-7-69, ontvangen Libagi 12-7-69, uitbetaald 15-7-69, zegels gestempeld 14(sic!)-7-69, zeshoekig stempel Riga -71969. Mogelijk vergiste men zich bij het handmatig invullen bij de uitbetaling.
39. Riga-50 op 14-7-68, ontvangen Buturlino (RSFSR prov. Gorkij) 18-7-68, uitbetaald 18-7-68, zegels gestempeld 18 of 19-7-68, zeshoekig stempel Gorkij -768 **(afb. 1)**.
40. Riga-50 op 21-9-68, ontvangen Sjaranga (RSFSR prov. Gorkij) 24-9-68, uitbetaald 25-9-68, zegels afgestempeld op 26-9-68, zeshoekig stempel Gorkij -9-68.
41. Riga-51 op 10-7-68, ontvangen Riga-58 op 11-7-68, uitbetaald idem, gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga -71968.

42. Riga-51 op 6-12-71, ontvangen Riga-57 op 7-12-71, uitbetaald idem, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Riga 121971.
43. Roja 29-7-69, ontvangen (Kaltene) plaats en datum onleesbaar, uitbetaald 31-7-69, zegels gestempeld 1-8-69, zeshoekig stempel Riga – 81969.
44. Rugai 11-8-69, ontvangen Staki 13-8-69, uitbetaald 13-8-69, zegels gestempeld 14-8-69, zeshoekig stempel Riga 00 869.
45. Valle 19-1-71, ontvangen Etulia (Moldavische SSR) 26-1-71, uitbetaald 27-1-71, zegels gestempeld 31-1-71, zeshoekig stempel Kisjijnov datum onleesbaar.
46. Valmiera-2 op 7-1-71, ontvangen Solontsy (RSFSR prov. Voronezj) 12-1-71, uitbetaald 13-1-71, zegels gestempeld 16 (sic!) –1-71, zeshoekig stempel Voronezj 7-171.
47. Ventspils 21-10-68, ontvangen en uitbetaald Orlovka (RSFSR prov. Voronezj) 25-10-68, stempel 26-10-68, zeshoekig stempel Voronezj 71068).
48. Ventspils-6 op 15-4-70, ontvangen Antse 16-4-70, uitbetaald idem, zegels gestempeld op 17-4-70, zeshoekig stempel Riga –41970.
49. Ventspils-1 op 12-2-71, ontvangen Kotosji (RSFSR prov. Pskov) 16-2-71, uitbetaald idem, zegels gestempeld 17-2-71, zeshoekig stempel Leningrad –271.
50. Ventspils-1 op 17-2-71, ontvangen Leningrad 22-2-71, uitbetaald idem, zegels gestempeld 23-2-71, achterzijde is voorzien van verticaal machinestempel met o.a.de datum 22 feb. 71 erin plus het bedrag “000 roebel 00 kop.”, zeshoekig stempel Leningrad 0271.
51. Vidriži 20-8-68, ontvangen Svite- ne 23-8-68, uitbetaald 23-8-68, zegels gestempeld 24-8-68, zeshoekig stempel Riga –81968.



Afb. 4 (77 %)

Postwissel van Riga-10 op 3-7-68, ontvangen 7-7-68 Krutinka (RSFSR prov. Omsk), uitbetaald 10-7-68, zegels gestempeld idem, zeshoekig stempel Omsk, datum onleesbaar.

SPOORPOST IN LITOUWEN 3

Jan Kaptein
Eugenijus Uspuras
Gerhard Hahne

Dit artikel over de spoorpost van Litouwen gaat in op de spoorpost binnen het Vilnius (Wilno)-gebied tijdens de Poolse periode (1920-1939). Ook nu hebben meerdere mensen bijgedragen aan het resultaat door het verstrekken van informatie en het beschikbaar stellen van de illustraties. De meeste afbeeldingen komen uit de collecties van Eugenijus Uspuras en Gerhard Hahne.

Het Vilnius-gebied

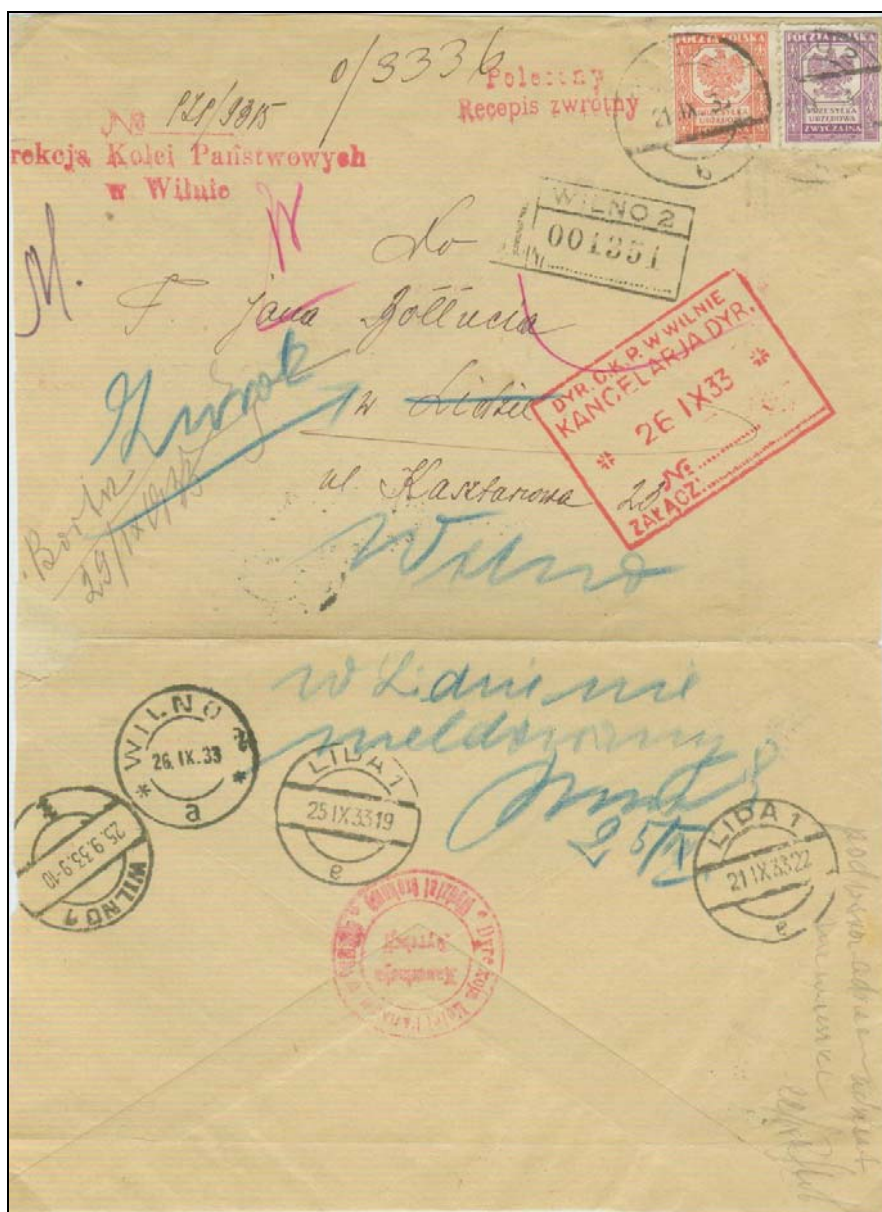
De roerige geschiedenis van het Vilnius-gebied is in een eerder nummer van HBG (36) al beschreven. Vilnius, in het Pools Wilno, werd na de Duitse capitulatie, 11 november 1918, de hoofdstad van het onafhankelijke Litouwen, maar zou al snel onder Pools bestuur komen. Na de eerste bezetting van Vilnius door Poolse opstandelingen, 3-4 januari 1919, wordt de zetel van de Litouwse regering op 5 januari verplaatst naar Kaunas. Op deze dag wordt Vilnius ook voor het eerst bezet door de Bolsjewieken. Op 19 april 1919 komt het tot een tweede Poolse bezetting van Vilnius, maar op 26 augustus 1920 begint een tweede Litouwse regeringsperiode.

Op 9 oktober 1920 bezet de Poolse generaal Zeligowski Vilnius en de volgende dag is de proclamatie van de nieuwe staat 'Srodkowa Litwa' (Midden-Litouwen), . Deze staat omvat Vilnius en het omliggende gebied.

Deze staat krijgt eigen postzegels, maar ook de Poolse postzegels worden gebruikt. Op 16 april 1922 wordt het hele gebied Pools.

Deze periode zou duren tot 19-22 september 1939, toen Vilnius door de Sovjet-troepen werd bezet. Op 10 oktober werd het gebied weer aan Litouwen afgestaan en vanaf 28 oktober is het gebied weer Litouws.

Afb. 1 (67 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Dienstbrief, verzonden op 21-9-1933 door het Directoraat van de Poolse Spoorwegen in Wilno naar Lida en terug naar Wilno 25-9-1933.



Spoorwegen

Nadat Polen (opnieuw) onafhankelijk was geworden, 11 november 1918, werd ook een Spoorweg-departement binnen het Ministerie van Communicatie opgericht. De naam in het Pools: PKP, Polskie (Poolse) Koleje (Spoorwegen) Państwowe (Staats-).

Deze woorden zijn ook in het stempel op de brief hiernaast te herkennen (**afb. 1**). Dit rode stempel – linksboven – is de afzendervermelding: de brief is verzonden door het Directoraat van de Poolse Staatsspoorwegen in Wilno.

De brief naar dit Directoraat (**afb. 2**) is verzonden per spoorpost en heeft een spoorpoststempel.

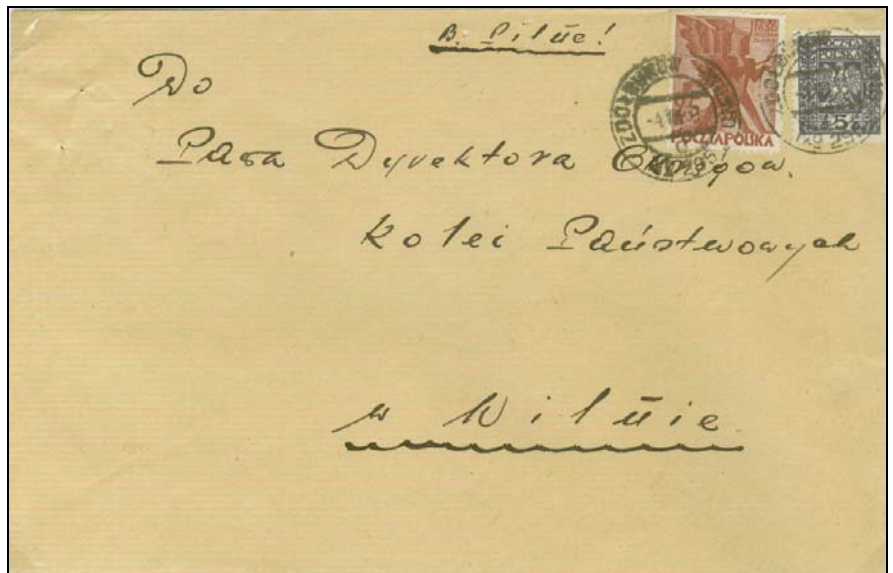
Afb. 2b (100 %)



Het district Wilno van de Poolse Spoorwegdirectie (**afb. 1 en 2**) omvatte in het oosten en noorden de lijnen Grajewo-Białystok-Brest-Luniniec-Mokaszewice tot de grens. Verder hoorden bij dit district nog delen van Wit-Rusland, het eigenlijke Vilnius-gebied met de streek rond Suwalki. De hoofdlijn was uiteraard de lijn Warschau – Wilno. Omdat delen van de lijn in de oorlog verwoest waren, werd niet de oude route van de lijn St-Petersburg – Warschau gevolgd. De doorgaande treinen gingen nu via Siedlce – Lida. Pas vanaf 1923 zou er treinverkeer zijn met Letland, Rusland en Duitsland¹.

De regionale lijnen werden ook vanuit Wilno gecontroleerd en verder de lijn van Turmont (Pools – Letse grens bij

¹ Zie: *Eisenbahnen im Baltikum / Herman Gijsbert Hesselink, Norbert Tempel. – cop. 1996. – p. 51-52: Das Wilna-Gebiet (1918-1940)*



Afb. 2a (60 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Brief, verzonden 4-8-1933 aan het Directoraat van de Poolse Spoorwegen in Wilno. De brief is verzonden via route no. 295, Zdobunow – Wilno.

Dunaburg) via Wilno naar Warschau, en de lijn van Wilno – Lida – Luniniec

De annexatie van het Vilnius-gebied werd uiteraard nooit door Litouwen erkent, en er waren ook geen spoorverbindingen tussen het Poolse Vilnius-gebied en het onafhankelijke Litouwen. Ook de overige verbindingen waren verbroken: auto, post en telefoon. Pas na een Pools ultimatum, 17 maart 1938, werden de diplomatie betrekkingen op 19 maart hersteld. Daarna werden de vernietigde wegverbindingen en de spoorlijn Wilno-Kaunas hersteld. Van de vier spoorlijnen naar de grens met Litouwen, was dit de enige die hersteld werd (11 april 1938). Polen werd nu pas via westeuropese standaardspoorbreedte (1.435 mm.) met Riga verbonden. De route via Daugavpils naar Riga was na de Eerste Wereldoorlog op de Russische breedspoorbreedte gebleven (1.524 mm.). Op 10 mei 1938 werden ook de post, telefoon en telegraafverbindingen hersteld.

Spoorpost

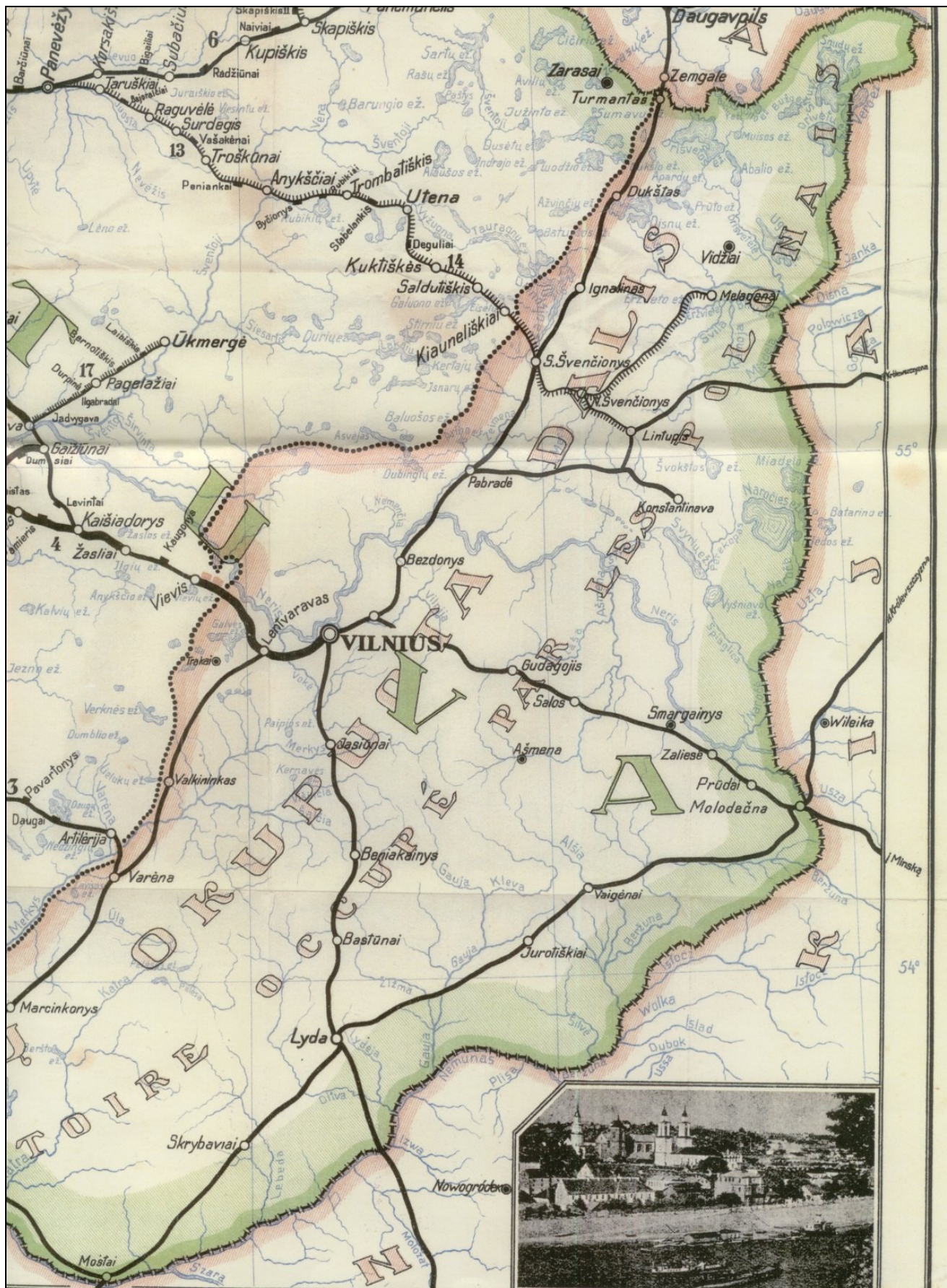
Ook in de postgeschiedenis is de roerige geschiedenis van dit gebied te herkennen. De eerste postzegels van Litouwen zijn in Vilnius uitgegeven, daarna vinden we de zegels van Mid-Litouwen op poststukken en tot de inval van de Sovjet-Unie in 1939 worden Poolse postzegels gebruikt.

Een deel van een Litouwse spoorkaart uit de jaren dertig (**afb. 3**), geeft ook het 'Territoire occupé par les Polonais' aan. Het hele gebied wordt tot Litouwen gerekend, ook delen die in 1939 niet Litouws zouden worden, maar Russisch.

Hier houden we ons vooral bezig met de Poolse spoorpost. In de tsarentijd was de spoorpost al een belangrijke dienst met vele rijdende postkantoren en de Poolse post begint dan ook snel weer met spoorpost.

Zoals in de tsarentijd hadden spoorpostroutes nummers, maar nu voorheen en terug hetzelfde nummer. Bepaalde groepen nummers werden door de Poolse post toegewezen aan een bepaalde regio en de lijnen stonden onder controle van een postkantoor in die regio, meestal bij een spoorstation. Niet alle nummers werden daadwerkelijk gebruikt: een lijst uit 1938-9 geeft als hoogste nummer 705, maar er waren 243 verschillende nummers in gebruik. Zo werden de nummers 281 tot 301 toegewezen aan het Noordoostelijke deel van Polen, het Vilnius-gebied dus.

De laagste nummers gingen naar het gebied rond de hoofdstad Warschau, maar vanuit Warschau werden ook een paar hoofdlijnen gecontroleerd, die de stad met het Vilniusgebied verbonden.



Afb. 3 (85 %) (ex. Eugenijis Uspuras)

Als we naar de plaatsnamen kijken zien we dat Litouwen wat groot uitgevallen is.

De hoofdlijn Kalkuny Wilno - Warschau

De hoofdlijn bleef de lijn vanuit Wilno naar Warschau. Op dit traject vinden we meerdere rijdende postkantoren.

Lijn 7 reed tussen Wilno en het hoofdstation van Warschau. Deze lijn stond onder controle van het Postkantoor Warszawa 2. Routenummer 7 was eerst (1922) in gebruik voor het traject Warschau – Kalkuny (**afb. 4**).

Kalkuny ligt op de hoofdlijn naar Petrograd/Leningrad, in Letland iets voor Daugavpils.

Het artikel van Berrisford en Bojarkowski (**lit. 1**) geeft ook de typen stempels en de stempeldatum, die door hen gesignaleerd is. Voor lijn 7 is dit: KALKUNY – WARZAWA

kenletter a: 28-8-1922

kenletter b: 29-8-1922

kenletter c: -----1925

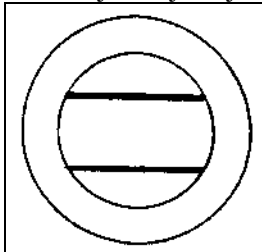
In de Poolse stempels worden veel verschillende frames gebruikt. Ook de plaats van de kenletter, het trajectnummer en de decoratie kunnen verschillen. Verder waren er nog verschillende decoraties in gebruik. Alles bij elkaar heel wat mogelijkheden. In het Vilnius gebied komen niet alle mogelijke combinaties voor, maar we kunnen wel een aantal typen stempels onderscheiden in dit gebied.

Het stempel, in gebruik voor de hierboven genoemde stempels van traject 7 met kenletter a en b:

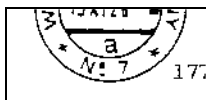
Stempeltype 1

In dit stempel wordt het hieronder staande frame gebruikt. De twee

horizontale lijnen zijn vrij dik.



De plaatsing van nummer, kenletter en decoratie:



(Uit: Pašto antspaudai / Fugalevičius)



Afb. 4 (75 %) (ex. Gerhard Hahne)

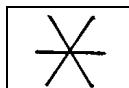
Deel van brief met het stempel WARZAWA – KALKUNY No 7, met kenletter a, 1 maart 1926 (1 III 26 –6). Het aankomststempel van Wilno is gedateerd 2 maart 1926.



Afb. 5a (81 %) (ex. Gerhard Hahne)

Brief naar Wilno met een redelijk duidelijk spoorstempel WARZAWA – KALKUNY No 7, met kenletter a.

Ook in de decoratie kunnen verschillen zitten. De hier gebruikte decoratie in het stempel:



Tot zover stempeltype 1.

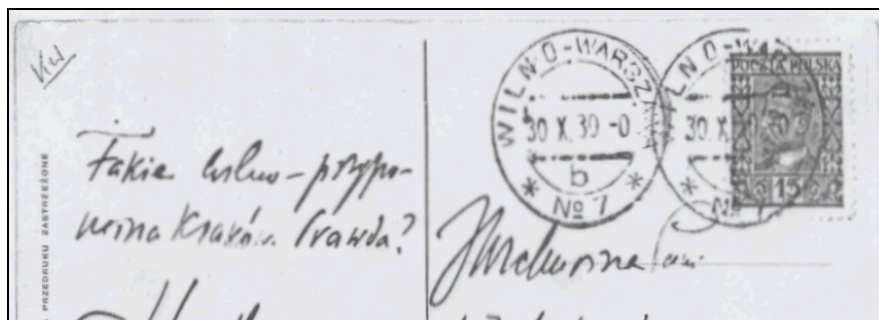
De diameters van de binnenste en buitenste cirkel zijn bij de bovengenoemde stempels van traject 7, resp. 19 en 28 mm.

De andere richting: van lijn 7 WARZAWA - KALKUNY kenletter a: 6-3-1925 (Berrisford), en er zijn latere data: 1-3-1926 (**afb. 4**) kenletter c: 15-1-1926

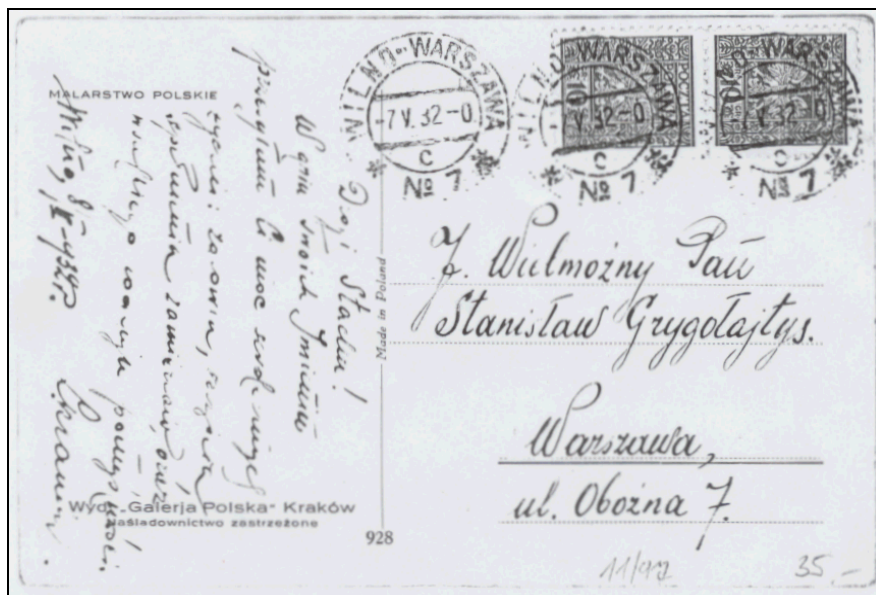
Beide kenletters: frametype is hetzelfde, maar nu met de maten 18 en 29 mm. Ook de nummer- en kenletterplaatsing en decoratietype is hetzelfde (**afb. 4 en 5**).



Afb. 5b (120 %)



Afb. 6 (80 %) (ex. Gerhard Hahne)
Kaart, verzonden via traject 7 met kenletter b, 30-10-1930



Afb. 7a (81 %) (ex. Gerhard Hahne)
Kaart naar Warschau, 7-5-1932, stempel van postroute no. 7, kenletter c



Afb. 8a (78 %) (ex. Gerhard Hahne)
Kaart verzonden 23-8-1939, via spoorpost traject 7, kenletter c. Op de linkerkant lijkt de tekst op een afzendervermelding: Wilno

Lijn 7 wordt genoemd op officiële lijsten uit 1931 en 1938-9. Het traject was niet altijd hetzelfde. Van 1926 tot 1939 zien we in stempels van route 7 Wilno – Warschau aangegeven.

WILNO – WARSZAWA

Gebruiksdata kenletters:

kenletter a: 6-9-1927-1928

kenletter b: 30-10-1930 (**afb. 6**)

kenletter c: 16-10-1926-1927 (Berrisford) en 7-5-1932 (**afb. 7**)

Alle kenletters: frame, nummer- en kenletterplaatsing en decoratietype blijven hetzelfde. De diameters van de binnenste en buitenste cirkel zijn weer resp. 19 en 28 mm.



Afb. 7b (100 %)

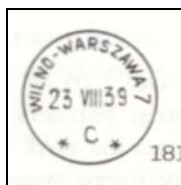
Stempeltype 2

Veel later komt er op dit traject een heel ander stempeltype in gebruik (**afb. 8**). Dit type (**afb. 8b**) met een enkele ring en het nummer halverwege rechts, kenletter c, en de al eerder genoemde decoratie, komt in het Vilnius-gebied op één andere route –nr. 296- voor.



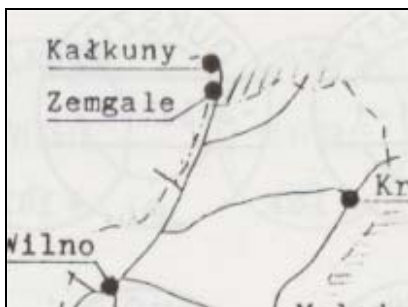
Afb. 8b (100 %)

Witold Fugalewitsch laat in zijn stempeboek uiteraard ook dit type zien:



Lijn 7 zorgde dus voor het traject Wilno-Warschau, en daarvoor werd doorgereden tot Kalkuny in Letland. Zoals uit de tabel hieronder is op te maken werd voor het stuk van deze lijn tussen Wilno en Letland vanaf 1923 een andere postwagon ingezet: traject 291 Wilno-Zemgale.

Zemgale lag ook op deze lijn, vlak bij de grens. Op de kaart van Witold Fugalewitsch:



Een overzicht van de lijnen geeft de tabel.

Hierbij zijn de aangegeven periodes gebaseerd op het gedetailleerde overzicht van Jankowski (*lit. 3*). Hij baseert zich voor de meeste jaren op de officiële dienstbladen van het ministerie van post en telegrafie. Verder gebruikte hij dienstregelingen en een handboek voor het versturen van poststukken.

In de tabel wordt ook –voor zover mogelijk- het type stempel aangegeven:

Type 1:

met dikke horizontale lijnen in het frame en decoratie (zie hiervoor)

Type 2:

met het enkelringsframe (zie hiervoor)

Type 3:

Gelijksoortig frame als type 1, maar met dünnere horizontale lijnen en zonder decoratie

Type 4:

hetzelfde frame als type 1, dikke lijnen dus, maar zonder decoratie.

Ook de data van gesignaleerde stempeis zijn in de tabel opgenomen: de door Berrisford gesignaleerde datum (B) of/en data uit de collectie van Eugenijus Uspuras (U) of Gerhard Hahne (H).

Traject-nr.	Traject	Periode volgens spoorboekje	Type	Ken-letter	Datum Data	Diаметers ringen In mm	Controle vanuit
7	KALKUNY - WARZAWA	1922-1923	1	a	28-8-1922 (B)	19 en 28	Warszawa-2
			1	b	29-8-1922 (B)	19 en 28	
				c	1925 (B)		
	WARZAWA - KALKUNY		1	a	6-3-1925 (B)	18 en 29	
				a	Datum? (H) afb. 5		
				a	24-10-1925 (H)		
				a	1-3-1926 (H) afb. 4		
			1	c	15-1-1926 (B))	18 en 29	
	WILNO - WARZAWA	1923-1939	1	a	6-9-1927-1928 (B)	19 en 28	
			1	b	30-10-1930(B,H) afb.6	19 en 28	
			1	c	16-10-1926-1927 (B)	19 en 28	
			1	c	21-6-1930 (H)		
				c	7-5-1932 (H) afb. 7		
	Ander type!		2	c	23-8-1939 (H)		
	WARZAWA - WILNO		1?	c	30-12-1929 (U) afb. 9		
			1?	d	27-3-1936 (U) afb. 10		
17	WILNO – WARZAWA v.v.	1937-1939	?				Wilno-2
95	WILNO - LWOW	1937-1939	4	b	1939 (H) afb. 16		Wilno-2
	LWOW – WILNO		4	a	15-3-1938 (H)		
					20-3-1938 (U) afb. 17		
117	WARZAWA - WILNO	1923-1934	3	b	31-1-1936 (B)	17 en 28	Warszawa-2
		+1934-1939	1	c	24-5-1929 (U) afb. 11		
			1	c	24-8-1931 (U) afb. 12		
				c	19-2-1935 (H)		
	WILNO - WARZAWA		4	a	2-12-1936 (B)	17 en 28	
			3	b	1-7-1923-1936 (B)	17 en 28	
			3	d	30-10-1934 (B)	17 en 28	
127	WILNO - BIALYSTOK	1933-1934					

282	WILNO - WOLKOWYSK	1922-1938	1	a	14-11-1922-1935 (B)	20 en 27	
			1	b	30-3-1926 (B)	19 en 28	
	WOLKOWYSK - WILNO						
	LIDA - WILNO	1938-1939					Lida-2
	WILNO - LIDA						
287	WILNO – LUNINIEC v.v.	1922-1923					
	WILNO – BARANOWICZE v.v.	1923-1924					
289	WILNO - OLECHNOWICZE	1922-1924					
	OLECHNOWICZ - WILNO	+1936-1938	1	a	16-12-1929 (B)	19 en 29	
	WILNO - MOŁODECZNO	1924-1936					
	MOŁODECZNO - WILNO						
	WILNO - KROLEWSZCZYNA	1938-1939					
	KROLEWSZCZYNA - WILNO						
290	WILNO - KROLEWSZCZYNA	1922-1928	1	a	18-10-1922 (B)	19 en 28	Wilno-2
	KROLEWSZCZYNA - WILNO	+1936-1938		a	4-9-1927 (U) afb. 19		
			1	a	3-9-1922 (B)	19 en 28	
	WILNO - ZAHACIE	1928-1936					Wilno-2
	ZAHACIE - WILNO	+1938-1939		a	18-4-1933 (U) afb. 20		
			4	a	2-9-1934 (H)		
					9-4-1935 (H)		
			4	a	17-11-1937 (H)		
			4	c	25-4-1932 (B)	19 en 29	
291	WILNO - KALKUNY	Niet in spoorboekje					Wilno-2
	KALKUNY - WILNO		1	a	28-12-1927 (B)	18 en 28	
				b	(H) afb. 14		
			1	b	5-9-1922 (B)	18 en 28	
	WILNO – ZEMGALE	1923-1939					
	ZEMGALE - WILNO		1	b	3-7-1929 (B)	18 en 28	
			1	b	30-5-1932 (H)		
				b	12-1-1935 (H)		
293	WILNO - KALKUNY	1922-1923	4	b	20-5-1928 (B)	19 en 28	
	KALKUNY - WILNO						
	WILNO – ZEMGALE	1923-1927			Datum? (H)		Wilno-2
	ZEMGALE - WILNO	+1928-1934	1	a	29-3-1934 (H) afb. 15	19 en 28	
		+1935-1939	4	b	24-7-1932 (B)		
				?	14-4-1938 (H)		
	WILNO – TURMONT v.v.	1927-1928					
	WILNO – ZEMGALE(Grodno)v.v	1934-1935					
295	ZDOLBUNOWO - WILNO	1924-1932	1	a	30-6-1928 (B)	18 en 28	Wilno-2
			1	a	Datum? (U) afb. 22		
			4	c	22-12-1928 (U) afb. 23		
	WILNO - ZDOLBUNOWO		1	a	24-12-1925 (B)	18 en 28	
			4	b	19-2-1926 (B)	18 en 28	
			4	c	14-8-1930 (B)	18 en 28	
	LUNINIEC - WILNO	1932-1933	4	a	23-7=1932 (B)	20 en 28	
			4	a	20-8-1932 (U) afb. 24		
	WILNO - LUNINIEC						
	ZDOLBUNOW - WILNO	1933-1939	4	a	10-12-1933 (H)		
			4	a	1937(H)		
			4	c	4-8-1933 (U) afb. 2		
	WILNO - ZDOLBUNOW		4	c	8-1-1931 (U) afb. 25		
296	WILNO - ZAHACIE	1939					
	ZAHACIE - WILNO						

De door Jankowski gebruikte tabellen lopen van:

15.02.1921-31.03.1922
01.04.1922-27.05.1923
28.05.1923-31.05.1924
01.06.1924-04.06.1925
05.06.1925-14.05.1926
15.05.1926-14.05.1927
15.05.1927-14.05.1928
15.05.1928-14.05.1929
15.05.1929-14.05.1930
15.05.1930-14.05.1931
15.05.1931-14.05.1932
15.05.1932-14.05.1933
15.05.1933-19.05.1934
20.05.1934-14.05.1935
15.05.1935-14.05.1936
15.05.1936-21.05.1937
22.05.1937-14.05.1938
15.05.1938-14.05.1939
15.05.1939- ?

Voor 1922/1923 en 1923/1924 gebruikte Jankowski het 'Urządowy (ambtelijk) rozkład jazdy (spoorboekje) pociągów (trein)', en uit deze gegevens is duidelijk dat lijn 7 in 1923 al niet meer doorreed naar Kalkuny. Zo staat het ook in de tabel hierboven, maar het stempel is nog tot in 1926 gebruikt. Daarna verschijnen pas de stempels Warszawa-Wilno en v.v.

In de tabel is ook aangegeven dat voor het traject vanaf Wilno naar de Letse grens (Zemgale/Kalkuny) vanaf 1923 route 291 en 293 in gebruik was en dat is in overeenstemming met de wijziging in 1923. Deze lijnen komen verder in dit artikel nog uitgebreider aan de orde.

Lijn 7: de andere richting:

WARZAWA- WILNO

Uit de collectie van Eugenijus Uspuras:

kenletter c: 30-12-1929 (**afb. 9**)

kenletter d: 27-3-1936 (**afb. 10**)

Lijn 17 tussen Wilno en Warschau hoofdstation (1937-1939) werd vanuit Wilno 2 gecontroleerd, maar verder zijn er geen gegevens. Wel laat Witold Fugalewitsch in zijn stempelboek een stempel zien van deze lijn met kenletter a: stempeltipe 4 met hetzelfde frame als type 1, maar zonder decoratie onderin.



Afb. 9a (83 % (ex. Eugenijus Uspuras)

Kaart naar Wilno, 30-12-1929 via traject 7, kenletter c.



Afb. 10a (80 %)

(ex. Eugenijus Uspuras)

Kaart naar Wilno, 27-3-1936, ook via traject 7, nu kenletter d.



Afb. 9b (100 %)



Afb. 10b (100 %)

Lijn 117 is op officiële lijsten uit 1931 en 1938-9 genoemd en werd weer door Warszawa 2 gecontroleerd. Dit rijdende postkantoor reed tussen Wilno en het Wilno-station in Warschau (1923-1939). Met dit laatste station is waarschijnlijk het oude Praag-station bedoeld.

In de dienstregeling 1933/1934 werd 117 alleen voor de heenweg naar Wilno gebruikt. Dat jaar werd 117 ook voor de terugweg vanuit Bialystok naar Warschau gebruikt.

Lijn 117

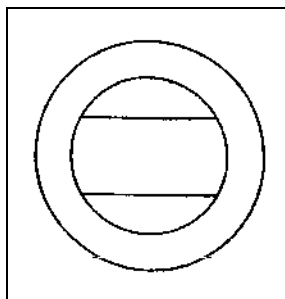
WARSZAWA - WILNO

kenletter b: 31-1-1936

Hier wordt een ander type stempel gebruikt:

Stempeltype 3

Het frame heeft dunne horizontale lijnen:



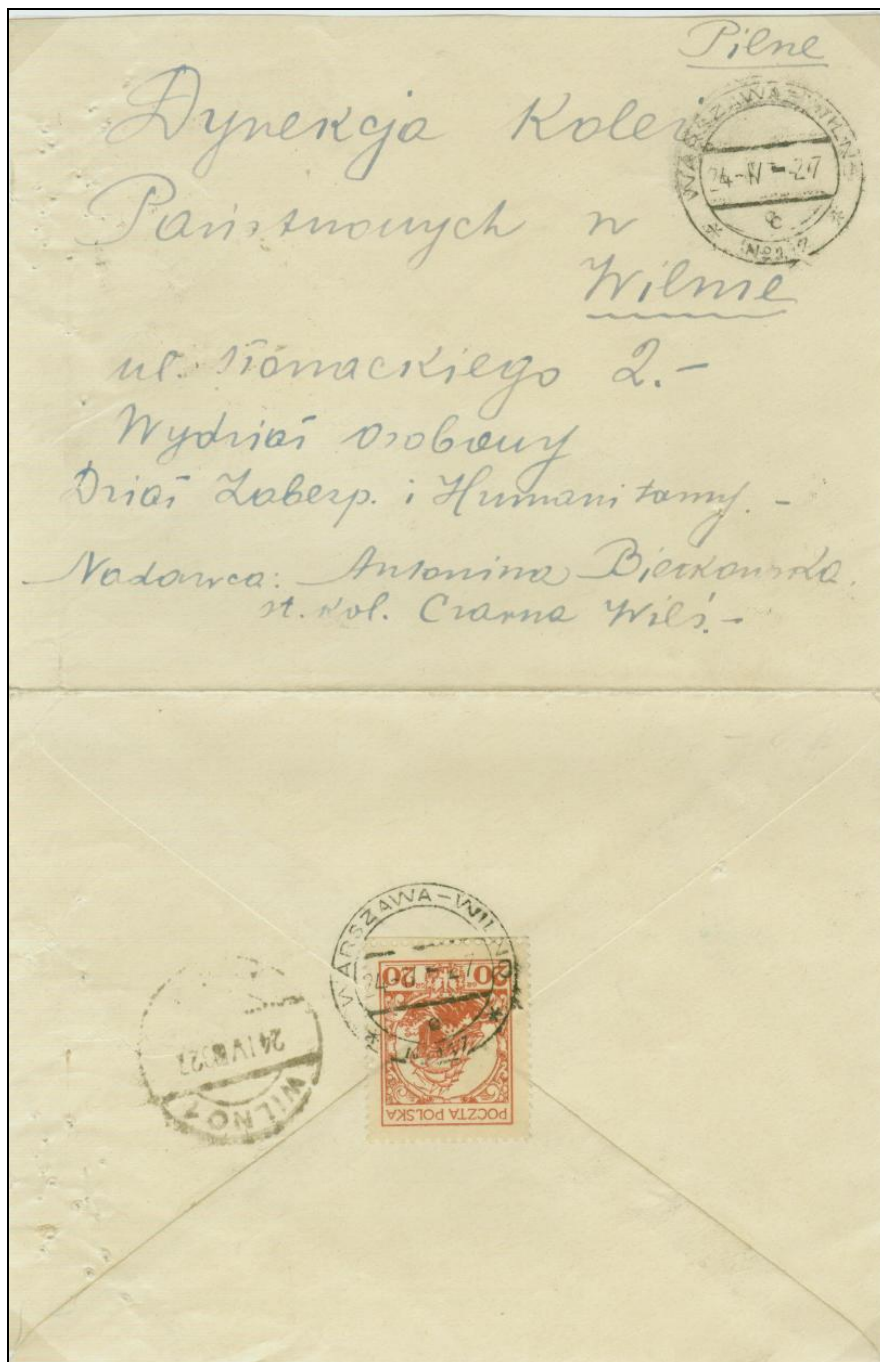
Verder is er geen decoratie, zodat het er wat anders uit gaat zien. De diameters van de ringen zijn 17 en 28 mm.

Het stempel in de twee andere in de tabel genoemde brieven (**afb. 11 en 12**) lijkt me type 1: dikkere lijnen, met decoratie:



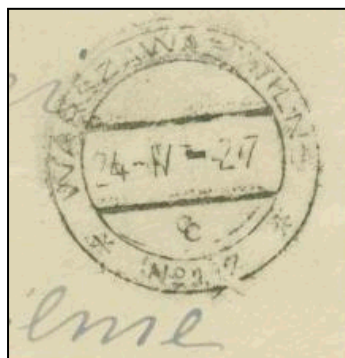
Afb 12b

Kenletter c lijkt me.



Afb. 11a (84 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Brief, verzonden 24-5-1929 naar het Directoraat van de Poolse spoorwegen in Wilno via traject no. 117 Warszawa – Wilno.



Afb. 11b

Ook dit stempel lijkt me stempeltype 1, met dikkere lijnen en met decoratie, ook kenletter c.

Een wat duidelijker stempel op een kaart uit de collectie van Gerhard Hahne:



(100 %)

De andere richting:

WILNO - WARSZAWA

kenletter a: 2-12-1936

kenletter b: 1-7-1923-1936

kenletter d: 30-10-1934

Alle stempel hebben als diameters voor de ringen 17 en 28 mm.

De stempels met kenletter b en d zijn van het hiervoor genoemde stempeltipe 3.

Het stempel met kenletter a is weer van een ander type:

Stempeltipe 4

Dit stempeltipe heeft hetzelfde frame als stempeltipe 1 – dus met wat dikker horizontale lijnen -, maar zonder decoratie., dus het ziet er wat anders uit.

Lijn 291

Zoals in de tabel was lijn 291 -volgens de officiële bronnen- in gebruik voor de route Wilno-Zemgale (1923-1939) (*afb. 13*) en wordt Kalkuny hier niet genoemd.



Afb. 13b (143 %)

Toch is er een stempel in gebruik geweest met de aanduiding Kalkuny-Wilno (*afb. 14*). Als we op de kaart kijken is dit niet zo heel vreemd. Beide plaatsen liggen in Letland vlak bij elkaar, dicht bij de grens.



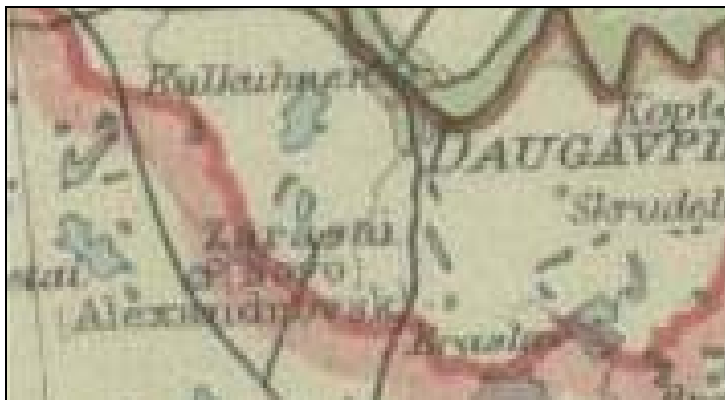
Afb. 12a (100 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Drukwerk, verzonden 24-8-1931 naar Wilno met traject no. 117 Warszawa – Wilno.



Afb. 13a (78 %) (ex. Gerhard Hahne)

Spoorpost-route 291, Zemgale – Wilno, kenletter b



Kalkuni (Kalkuhnen in het Duits) op een kaart uit de Times Atlas 1922, een knooppunt vlakbij het Letse Daugavpils.

Kalkuni ligt vlak bij Daugavpils.



Afb. 14b (150 %)

Zemgale is een van de drie delen van Letland, maar ook een klein plaatsje vlak na de grens, aan de Letse kant dus. Het volgende station richting Litouwen, Turmantas (in het Pools Turmont) ligt al in (Pools) Litouwen. De laatste plaats was volgens het Handboek voor het versturen van post in 1927-1928 het eindpunt van spoorpostroute 293, Wilno-Turmont. Hier van zijn geen stempels bekend, waarschijnlijk gebruikte men gewoon hetzelfde stempel als daarvoor, Wilno-Zemgale.

Op de tabel hiervoor is te zien dat de stempels Kalkuni-Wilno, met kenletters a en b, vrij lang –1927-gebruikt. Vanaf 1929 worden de stempels Zemgale-Wilno gebruikt, ook met kenletters a en b.

Lijn 291 stond onder controle van het postkantoor Wilno-2, evenals de andere lijn op dezelfde route, lijn 293

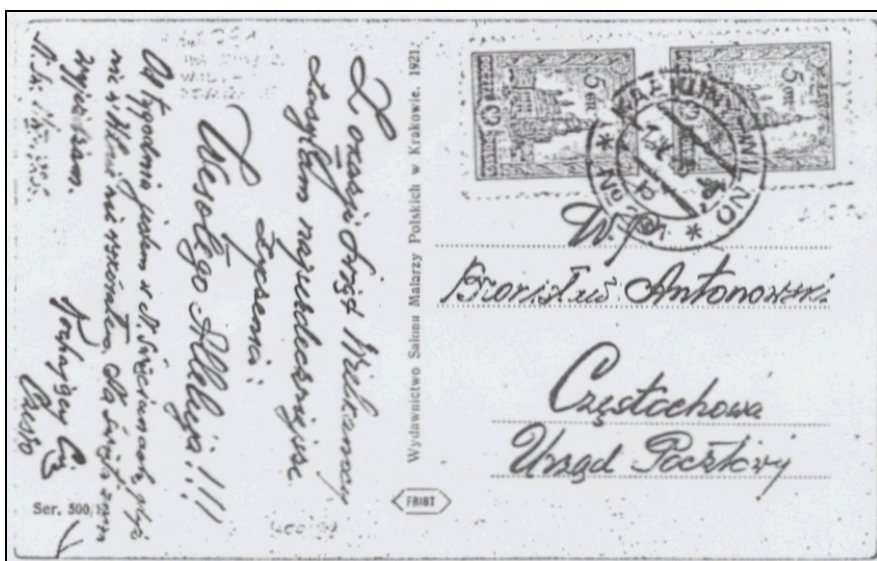
Lijn 293

Deze spoorpostroute (**afb. 15**) werd op dezelfde lijn, vanuit Wilno richting Letland, gebruikt. Volgens de dienstregeling in het begin, 1922-1923, naar Kalkuni, en daarna naar Zemgale. In het seizoen 1927-1928 naar Turmont, nog in Litouwen, vlak voor de Letse grens.

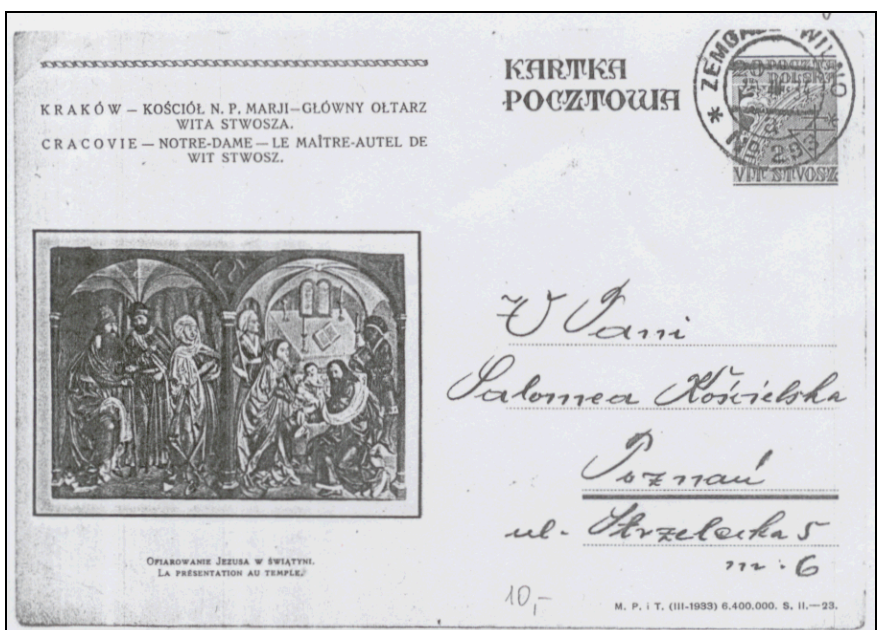
Voor het seizoen 1934-1935 staat in de stukken als eindpunt Zemgale (Grodno), maar wat hiermee bedoeld wordt is me niet geheel duidelijk. Ook hier zien we in de gebruikte stempels vrij lang Kalkuni aangegeven (1928), en later Zemgale (1932).



Een fragment van de spoorkaart van afb. 3: Zemgale staat pal aan de Letse grens aangegeven. Aan de Litouwse kant: Turmantas.



Afb. 14a (82 %) (ex. Gerhard Hahne)



Afb. 15 (75 %) (ex. Gerhard Hahne)
Post uit Ignolino, afgeleverd bij de spoorpostroute Zemgale-Wilno, 29-3-1934, een duidelijk stempel van route 293, kenletter a.

Overige lijnen vanuit Wilno

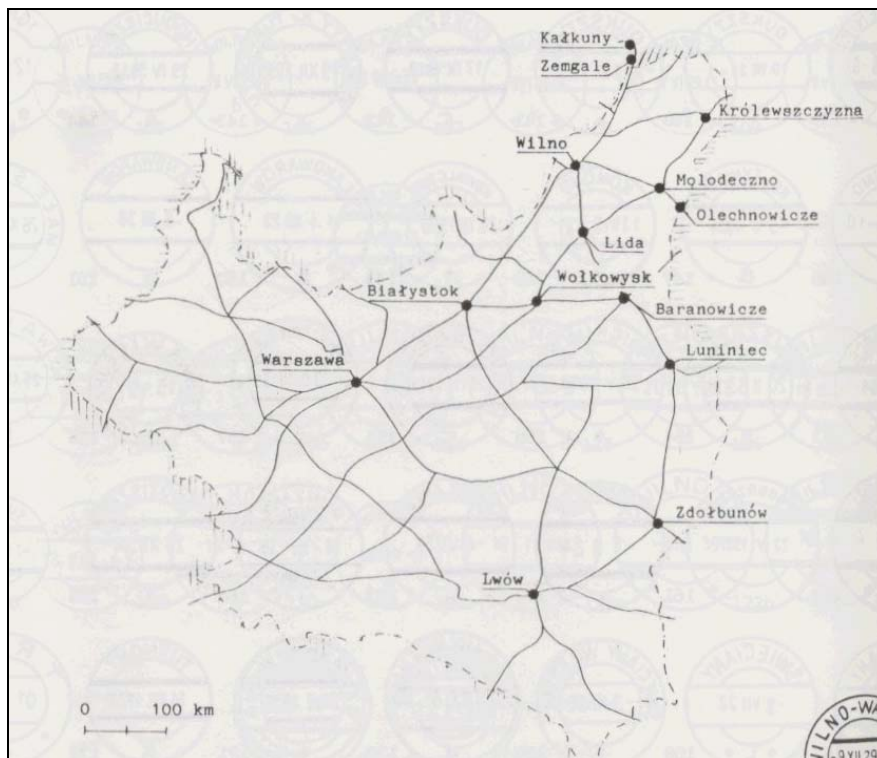
Voor het Vilnius-gebied was Wilno/Vilnius uiteraard een belangrijk knooppunt, vanwaar meerdere spoorpostroutes vertrokken. De plaatsen, die in de overige spoorpostlijnen voorkomen zijn op de kaart hiernaast aangegeven.

Lijn 95

Een ander belangrijke lijn vanuit Wilno ging naar Lwów, in het zuiden. Op deze lijn reed tussen 1937 en 1939 het rijdende postkantoor met no. 95, onder controle van het postkantoor Wilno-2 (afb. 16 en 17).

Er werd gereden via Baranowicz, Równe.

Het stempel van Wilno-Lwów, kenletter b, is het hiervoor besproken stempeltype 4: met dikke lijnen en zonder decoratie naast het nummer.



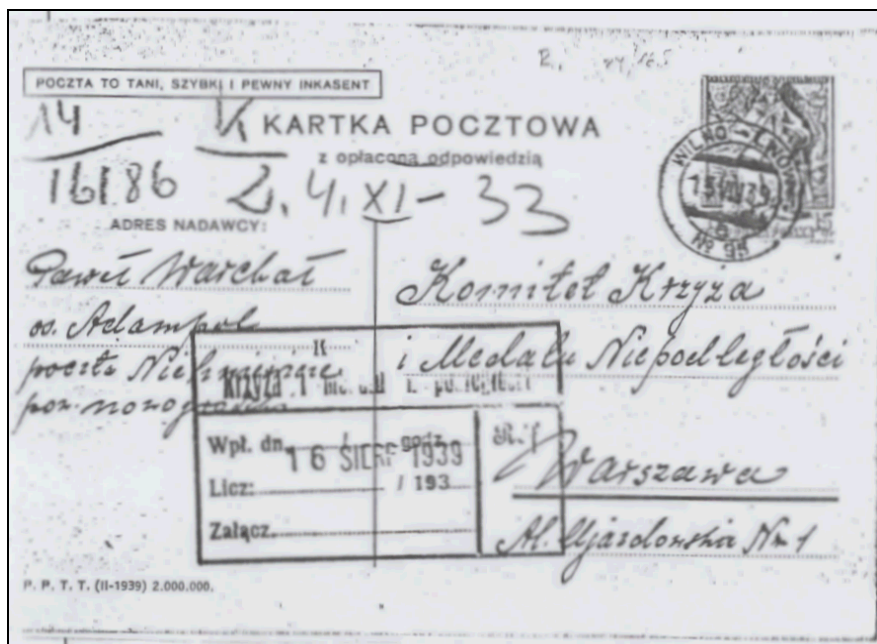
Uit: *Pašto antspaudau Lietuvoj = Poststempel in Litauen = P.O. cancels in Lithuania* / [V. Fugalevičius]. – [2^e ed.]. 1990



Afb. 16b (100 %)
Kenletter b (?)



Afb. 17b (100 %)
Stempeltype 4, kenletter onduidelijk



Afb. 16a (76 %) (ex. Gerhard Hahne)
Kaart, verzonden 1939 via de route nr. 95, Wilno-Lwów.

Op een kaart uit de collectie van Gerhard Hahne is wel duidelijk route 95 en kenletter a te onderscheiden:

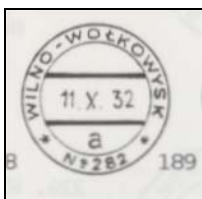


Afb. 18 (120 %) (ex. Gerhard Hahne)
15-3-1938, route 95, kenletter a en ook stempeltype 4.

Lijn 127

Deze spoorpostroute was alleen 1933-1934 in gebruik voor het traject Wilno-Białystok, en ook alleen voor deze richting. Niet verwonderlijk dat er verder niets over te vinden is.

Lijn 282 werd in de periode 1922-1938 ingezet op het traject Wilno-Wolkowysk v.v.. Halverwege dit traject ligt Lida en nr. 282 werd nog een jaar, 1938-1939, gebruikt op het traject Wilno-Lida v.v., gecontroleerd vanuit het postkantoor Lida-2. Berrisford signaleert de kenletters a en b, beide met stempeltype 1. Bij kenletter a staan de ringen iets dichters op elkaar (20 en 27 diameter) en dit stempel is ook bij Witold Fugalewitsch te vinden:

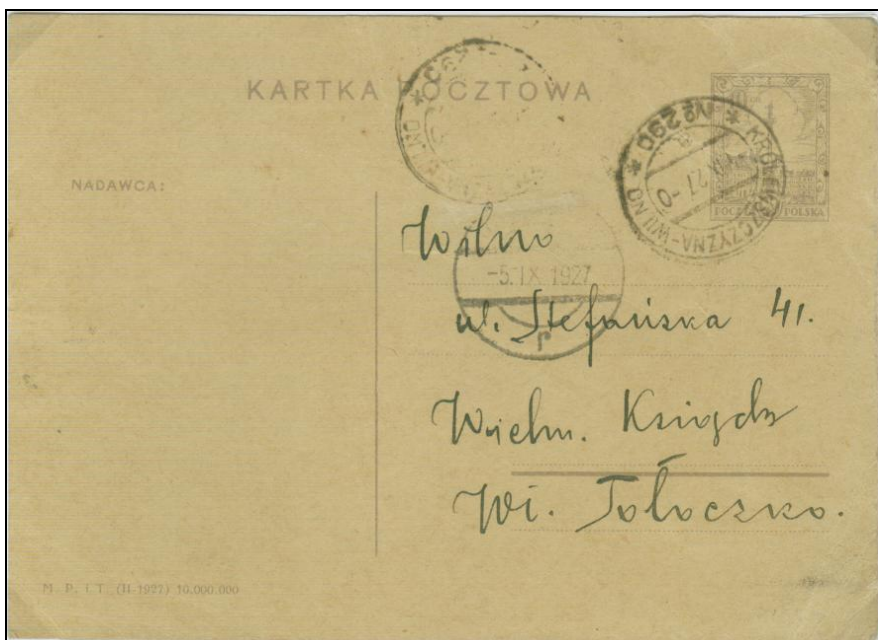


Stempel 282-b heeft als diameters 19 en 28, dus meer ruimte tussen de ringen.

Lijn 287 reed eerst een jaar op het traject Wilno-Luniniec v.v. (1922-1923), en daarna een jaar op het traject Wilno-Baranowicz v.v. (1923-1924). Hier zijn geen stempels van bekend. Beide plaatsen liggen op de route naar Zdobunowo en dit traject werd vanaf 1924 door nr. 295 overgenomen.



Afb. 17a (64 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Brief, verzonden 20-3-1938 naar Wilno vis traject no. 95 Lwów-Wilno.



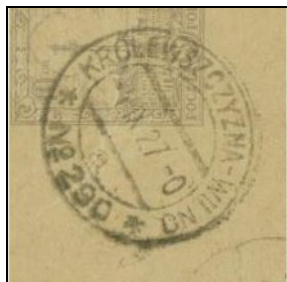
Afb. 19a (77 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Briefkaart, verzonden 4-9-1927 naar Wilno via route nr. 290 Krolewszczyna-Wilno,

Lijn 289 was eerst toegekend aan de route Wilno-Olechnowicz v.v. (1922-1924), daarna Wilno-Molodeczno v.v. (1924-1936). Daarna werd het weer opnieuw even gebruikt voor de route Wilno-Olechnowicz v.v. (1936-1938). Eigenlijk hebben we het hier over dezelfde route: Olechnowicz ligt in het oosten aan de Russische grens, en Molodeczno ligt op dezelfde lijn iets vóór de grens. Alleen het stempel met Olechnowicz is gesignaleerd (Berris-

ford) en ook alleen dit stempel van route 289 is door Fugalewitsch in zijn boek opgenomen. Tenslotte is nr. 289 de aanduiding voor de route Wilno-Krolewszczyna v.v. (1938-1939), in het noordoosten van het Vilnius-gebied.

Lijn 290

Een beetje aansluitend op het voorgaande: nr. 290 reed vanuit Wilno naar Krolewszczyna tussen 1922 en 1938 (**afb. 19**), daarna reed nr. 289 dus deze route.



Afb. 19b (100 %)

Tussen 1928 en 1936 is nr 290 de aanduiding voor de route Wilno-Zahacie (**afb. 20**). Maar waar ligt Zahacie?

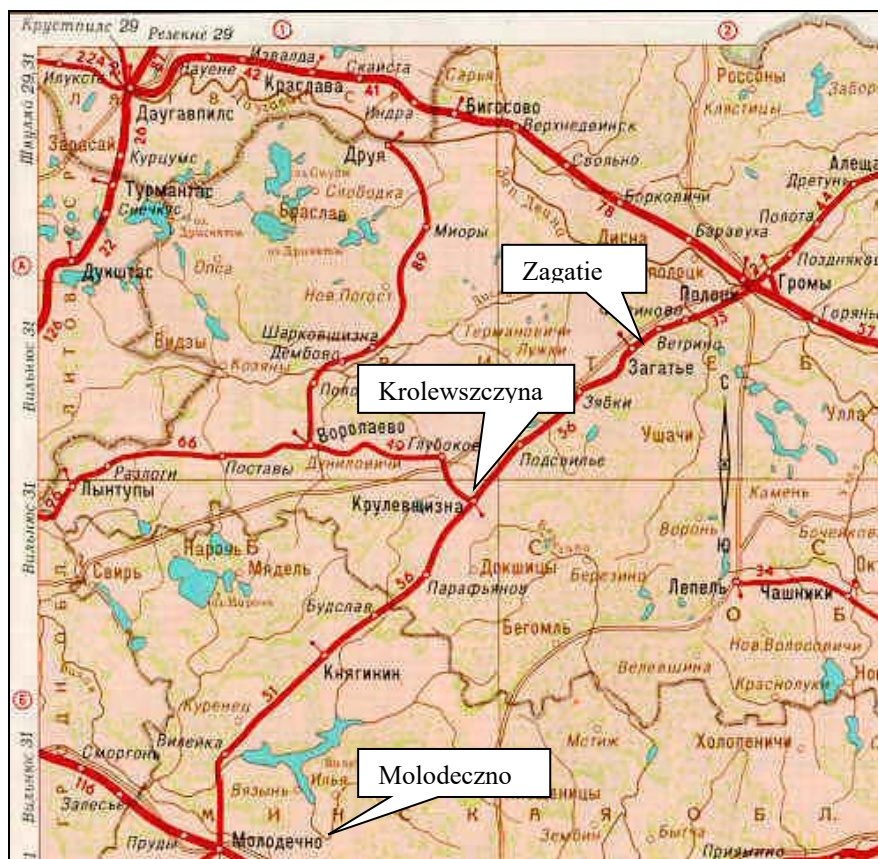
Op zoek naar Zahacie, kwam ik –via internet- bij de complete tekst van ‘Treaty of peace between Poland, Russia and the Ukraine, signed at Riga, March 18th, 1921’². Vrij in het begin, in artikel 2, wordt een gedetailleerde beschrijving gegeven van de oostgrens van Polen: ‘...the railway line near the town of Orzechowno, and turning towards the South West, shall run along the railway line, leaving the station of Sahacie (Zagatie) to Poland, the village of Zahacie to Russia and the village....’. Zahacie was niet veel meer dan een paar huizen. We hebben het hier over het noord-oosten en vermoedelijk liep de lijn naar Krolewszczyna verder door richting grens, naar Zahacie (nu in Belarus/Wit-Rusland) (**afb. 21**).

In 1939 wordt de route Wilno-Zahacie nog toegewezen aan **lijn 296**, maar hier zijn verder geen gegevens over.



Afb. 20 (82 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Kaart, verzonden 18-4-1933 naar Wilno via route nr. 290 Zahacie-Wilno, kenletter a.



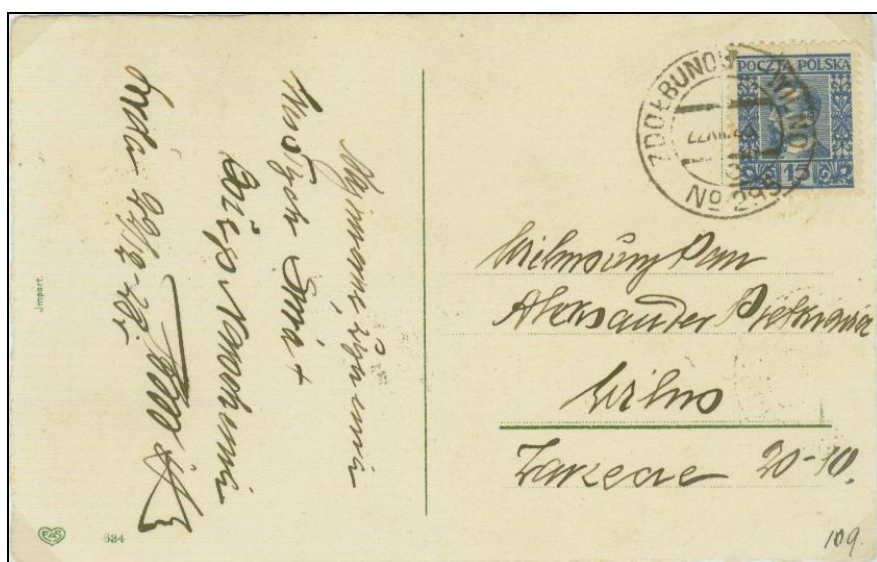
Afb. 21

Spoorkaart van het noorden van Belarus (op internet: www.belarusguide.com/nature1/Maps.html) Op deze site staan nog meer aardige kaarten, o.a. een kaart van West-Belarus tijdens de Poolse bezetting. Hierop staat de verdeling van het Poolse Vilnius-gebied van 1939 aangegeven. Een deel ging naar Litouwen en een deel naar Rusland (nu Belarus). Daugavpils staat linksboven in de kaart aangegeven.

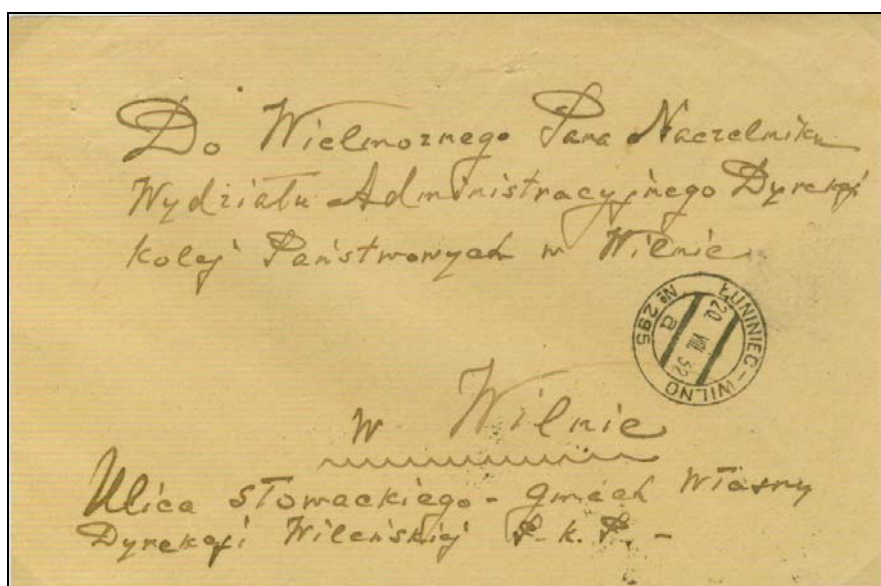
² www.forost.ungarisches-institut.de/pdf/19210318-1.pdf



Afb. 22 (75 %)
(ex. Eugenijus Uspuras)
Drukwerk, verzonden naar Wilno met
route no. 295 Zdobunowo-Wilno, ken-
letter a



Afb. 23 (81 %)
(ex. Eugenijus Uspuras)
Kaart, verzonden 22-12-1928 naar
Wilno, ook met route 295 Zdobunowo-
Wilno, kenletter c.



Afb. 24 (61 %)
(ex. Eugenijus Uspuras)
Brief, verzonden 20-8-1932 naar Wilno
met route 295 Luniniec-Wilno, kenletter
a. De postzegel is eraf.

Lijn 295 reed tussen 1924 en 1939 tussen Wilno en Zdolbunow. Alleen in 1932-1933 ging de route niet verder dan Luniniec (*afb. 24*), ook op deze lijn (zie kaart op p. 23). De schrijfwijze in de stempels verschilde: de eerste periode –tot 1930 (?)– zien we Zdolbunowo, en de tweede periode –vanaf 1931 (?)– wordt de schrijfwijze Zdolbunow. In de dienstregeling dringt de nieuwe schrijfwijze –zie tabel– in 1933 door.

In de tabel –en de illustraties– zien we ook dat verschillende stempeltypen gebruikt zijn:

Stempeltype 1:

Zdolbunowo-Wilno v.v., 295 a, (*afb. 22*) en

Stempeltype 4:

Zdolbunowo-Wilno, 295 c (*afb. 23*)

Wilno-Zdolbunowo, 295 b en 295 c

Luniniec-Wilno, 295 a (*afb. 24*)

Zdolbunowow-Wilno, 295 a, 295 c (*afb. 2*)

Wilno-Zdolbunowow, 295 c (*afb. 25*).

De laatste brief (*afb. 25*) is verzonden 8-1-1931. In de dienstregeling van 1930-1931 is nog Zdolbunowo aangegeven, maar het stempel is al over op Zdolbunow.

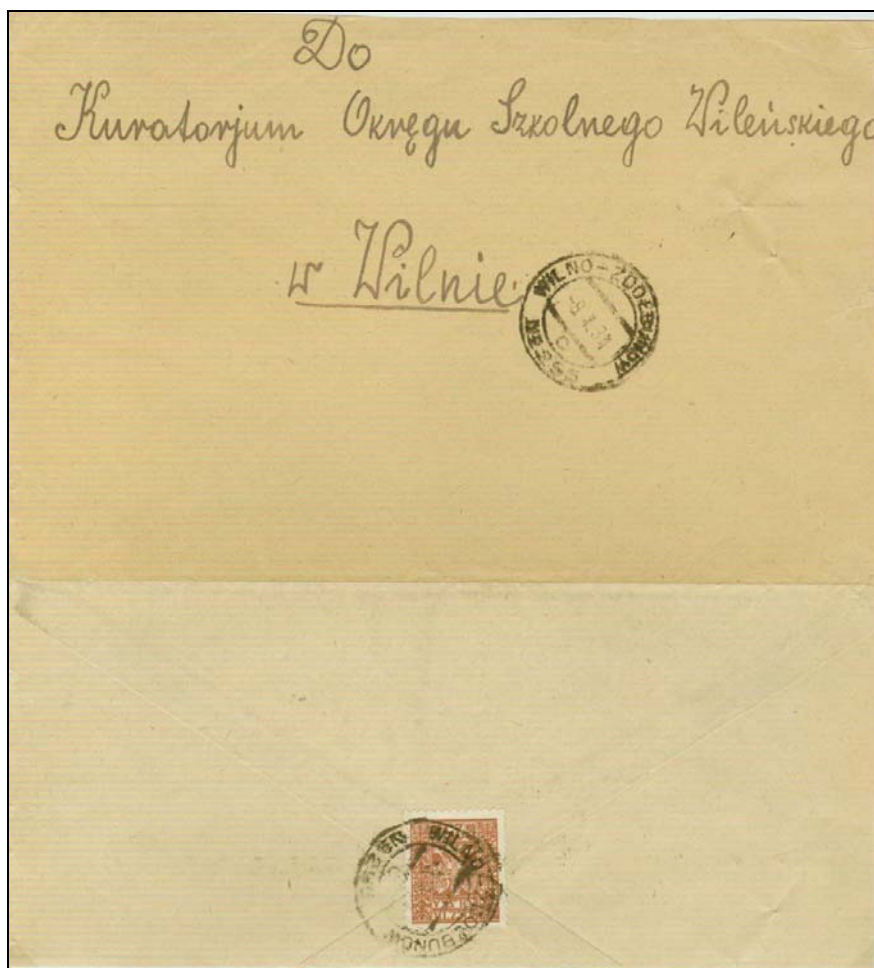
Perronpost

Een bijzondere dienstverlening was de ‘perronpost’ op een aantal grotere stations (*lit. 5*). Een beambte verkocht op het perron postzegels en briefkaarten. Stempels van deze ‘POCZTA PERONOWA’ zijn ook op treinpost te vinden.

In het Vilnius-gebied kende het station Wilno tijdens de proefperiode (vanaf 15 juni 1934) ook perronpost en van Wilno is een éénregelig kaststempel ‘Poczta peronowa Wilno’ (69 x 11 mm) bekend. Later kwam er ook perronpost in Turmont (bij de Letse grens) en op het busstation in Wilno (Plac Oreszkowej).

Tot slot

De Poolse spoorwegen zijn in 1918 gevormd uit ex-Duitse, Oostenrijkse en Russische lijnen van verschillende spoorwijdte. In 1919 kende Polen vier valuta naast elkaar, de Duitse en Poolse Mark, de Oostenrijkse Kroon en de Russische Roebel. Stempels uit al deze gebieden werden in Polen



Afb. 25 (63 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Brief, verzonden 8-1-1931 naar het Directoraat van de Poolse spoorwegen in Wilno met route 295 Wilno-Zdolbunow.

verder gebruikt. Dit alles met de bijzondere politieke geschiedenis van het Vilnius-gebied, zorgt voor een –ook filatelistisch– boeiend gebied.



Literatuur, die niet in de voetnoten genoemd is

1. Berrisford, A.A.

Polish railway travelling post offices 1919 – 1939 / by A.A. Berrisford and R.Z. Bojakowski. – Enige jaren geleden verschijnen in het tijdschrift van de SPP (Society for Polish Philately)

2. Fugalewitsch, Witold

Pašto antspaudau Lietuvoj = Poststempel in Litauen = P.O. cancels in Lithuania / [V. Fugalevičius]. – [2^e ed.]. – 1990. – p. 324-325: kaart en stempels Poolse spoorwegpost in het Vilnius-gebied

3. Jankowski, Krzysztof P.

Spis pocztowych ambulansów kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej 1921- - 1939 / autor: Krzysztof P. Jankowski. – [1999?]

4. Vaumund, Ardo

Die Bahnpoststempel der Republik Polen / Ardo Vaumund. – 1990 (?)

5. Welvaart, A.

Perronpost in Polen. – In: Op het spoor van Oost-Europa. – 1992. – p. 9-18.

6. Wydra, Andtzej

Das vergessene Datum – der 10. Mai 1938 / Andrzej Wydra. – In: Lituania 2000 ; nr. 13. – p. 836-846.

LETLAND: IN POSTWAGONS AANGETEKENDE BRIEVEN - 1

Igor Irikov
Ruud van Wijnen

In dit artikel laten we Letse brieven zien die in postwagons werden aangetekend.

Het eerste deel omvat de periode tot 1928. Poststukken werden in die jaren, bij gebrek aan stempels of strookjes, voorzien van geschreven aantekeningen.

Het tweede deel laat zien welke typen aantekenstrookjes vanaf 1928 in postwagons werden gebruikt.

Inleiding

Postwagons vervoerden niet alleen gesloten postzaken van de ene stad naar de andere. Zeker zo belangrijk was hun functie als rijdend postkantoor dat onderweg op de stations post opnam én afgaf. Afgegeven post werd in de trein op bestemming gesorteerd en afgestempeld met een ovaal dagtekeningstempel. Dit stempel vermeldde niet alleen het begin- en eindpunt van de route, maar vaak ook het nummer van de postwagon.

Op stations konden mensen hun brieven en kaarten afgeven aan de postwagon of hun post deponeren in de brievenbus van de wagon. Men was dan, zeker op het platteland, verzekerd van een snelle verzending. Verder leegde de postbeambte van de postwagon de brievenbussen die onderweg op de stations waren geplaatst.

Indien gewenst kon de afzender zijn brief in de postwagon laten aantekenen. Dat moet in de praktijk een haastige handeling zijn geweest: de postbeambte had immers meer te doen en de trein moest op tijd zijn reis vervolgen.

In postwagons aangetekende post komt, wellicht daardoor, niet zo veel voor. Daarom laten we met plezier een aantal mooie voorbeelden zien.



Afb. 1

In de postwagon RIGA-EERIKI-WEZGULBENE aangetekende brief naar Ludza, 1924.

De postbeambte in de trein beperkte zich tot de simpele aantekening "N 1".



Afb. 2

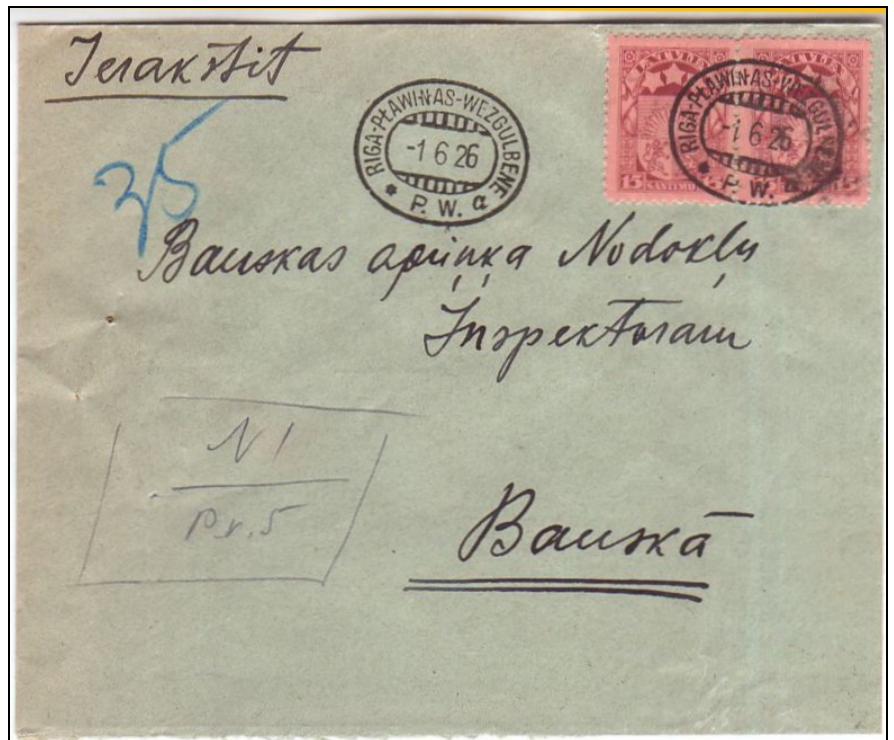
Onvolledig geadresseerde, in de postwagon RIGA-RITUPE no. 7 aangetekende, brief aan de belastinginspecteur van het district Jaunlatgale. De brief werd teruggezonden "t. Ludzi", 30-31 mei 1925. Geschreven aantekening: "No 2 / P.v. 7".

De periode tot 1928

In deze eerste periode schreef de postbeamte in de postwagon het aantekensmerk met de hand op de brief of kaart. De variatie die daarvan het gevolg was, maakt de aangetekende poststukken er alleen maar interessanter op.

De illustraties spreken wat dat betreft voor zich en het valt natuurlijk op dat de volgnummers allemaal erg laag zijn: 1, 2, 1, 1 en 7. We gaan er daarom van uit dat aangetekende post per rit werd geregistreerd.

Meestal vermeldde de postbeamte in zijn aantekening ook het nummer van de postwagon of het traject. Dit toont aan dat de postwagons al van nummers waren voorzien voor die in de stempels werden vermeld (**afb.3**). Tevens kunnen we vaststellen dat de geschreven routeaanduiding niet altijd overeenkomt met de tekst van het ovaalstempel (**afb. 4 en 5**).



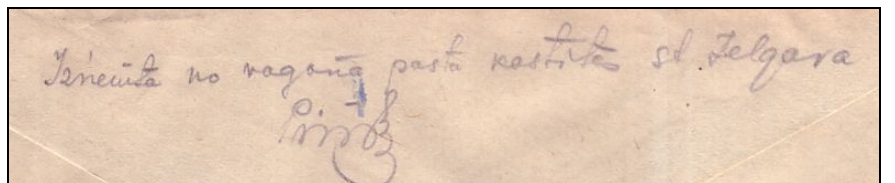
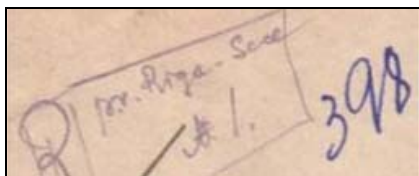
Afb. 3

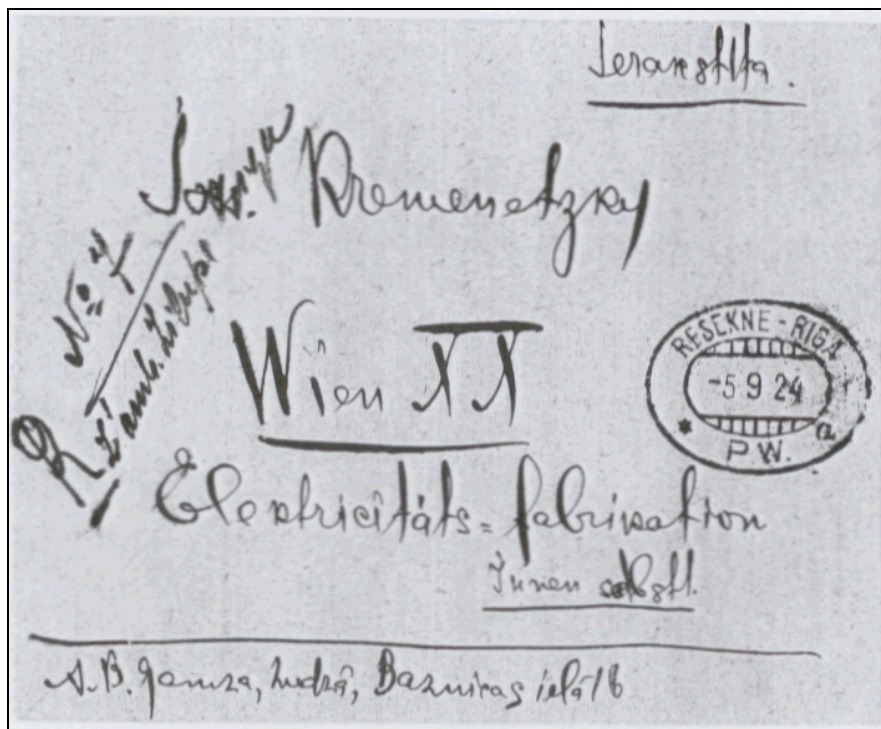
In de postwagon RIGA-PLAVINĀS-WEZGULBENE aangetekende brief naar Bauska, 1926.

Geschreven aantekening "N 1 / P.v. 5". Hier vermeldde de postbeamte het postwagonnummer terwijl dat nog niet in het stempel was opgenomen.

Afb. 4

In de postwagon JELGAVA-DAUDZEVA aangetekende brief naar Bauska. De postbeamte vermeldde als route in het aantekensmerk "Riga-Sece". Daarmee gaf hij de in 1924 actuele situatie aan. Op de achterzijde van de brief schreef de, kennelijk nauwkeurige, postbeamte nog dat hij de brief had aangetroffen in de brievenbus van zijn postwagon op het station van Jelgava: "Izņemta no vagona pasta kastītes st. Jelgava". Het ovaalstempel RIGA-SECE werd voor het eerst in 1925 gebruikt.





We kennen ook brieven die werden afgegeven aan een postwagon, nadat ze daarvoor al waren aangetekend op het dichtstbijzijnde postkantoor. Kennelijk wilde de afzender er zeker van zijn dat zijn brief zo snel mogelijk zou worden verzonden en leverde hij die persoonlijk af aan de postwagon (afb. 6 en 7).

Afb. 5

In Ludza aan de postwagon RESEKNE-RIGA afgegeven, aan te tekenen brief naar Wenen.

De postbeambte in de trein vermeldde in het aantekenmerk als route "Zilupe-Riga". Daarmee wordt aangetoond dat de trein in 1924 van Rēzekne al doorreed naar het grensstation Zilupe.

En de man kende de regels. Omdat de brief naar het buitenland ging schreef hij in het Frans "L'amb.". Het ovaal-stempel ZILUPE-RIGA kwam in 1925 in gebruik.



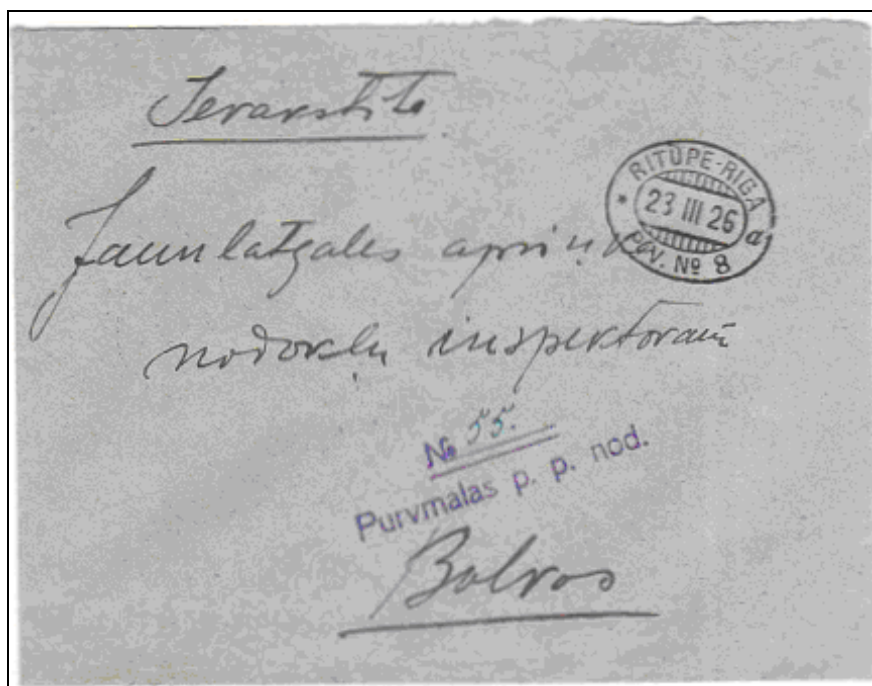
Afb. 6

Op het postkantoor van Ritupe aange-tekende brief naar Ludza, 1924.

De brief werd door de afzender afgegeven aan de postwagon WEZGUL-BENE-EERIKI-RIGA.

Afb. 7

Op het postagentschap van Purvmala
aangetekende brief naar Balvi, 1926.
Vervoerd met postwagon No. 8
RITUPE-RIGA.



EEN BIERBESTELLING IN ST. PETERSBURG MET EEN LETSE CONNECTIE

Jan Kaptein

Briefkaarten zijn bij uitstek geschikt voor korte, zakelijke mededelingen. Tussen 1879 en 1891 werden in St. Petersburg en Moskou voorbedrukte briefkaarten gebruikt door bierbrouwerijen en bierdistributeurs voor de bierbestellingen.

In het begin werden kaarten gewoon geschreven door degene die bestelde, maar in St. Petersburg en Moskou maakten de brouwerijen kaarten waar op de klant alleen nog z'n bestelling en adres hoefde in de vullen. In eerste instantie werd hiervoor een groot stempel gebruikt en daarna werden de briefkaarten ook professioneel bedrukt. Op de adreszijde van de kaarten staan uiteraard het adres van de brouwerij of distributeur en onderaan de standaardmededelingen: "1. Aan deze zijde behalve het adres niets anders schrijven." en "2. De post is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de brief." De kaarten hebben het tarief van 3 kopeken, toen het tarief voor briefkaart binnenland. Op de andere zijde van de kaart kon de bestelling opgegeven worden.

Dit soort kaarten werd alleen in de periode 1879-1891 gebruikt in St. Petersburg en Moskou, maar de hier getoonde kaart heeft toch Letse connectie (**afb. 1**). De bestelling kwam uit St. Petersburg, en ze schrijven aan het kantoor van de hoofdgroothandel van de Riga bierbrouwerij Waldschlösschen of Waldschlossen.



Dit bedrijf, opgericht in 1865 door de Beierse brouwer Johannes Dauder, werd de voorloper van Aldaris, nu de grootste bierbrouwerij van Letland. In HBG 39 is nog een firmabrief



Afb. 1 (81 %)

van Aldaris uit 1939 te zien en een uit 1999.

Aldaris werd opgericht in 1937 met het weer in gebruik stellen van de voormalige brouwerij Waldschlösschen. Sinds het begin van de Eerste Wereldoorlog was deze brouwerij niet meer actief. Er is uiteraard ook via deze kaart bier besteld (**afb. 2**).

Bij het bekijken van zo'n kaart wil je natuurlijk weten wat er zoal besteld kon worden in die tijd. Het lijstje begint met **БАВАРСКОЕ ПИВО** (BAVARSKOE PIVO), Beiers bier. Daarna volgen donker bier (tafel) en licht bier (tafel) Tenslotte **РУССКО-АНГАЙСКИЙ ПОРТЕРЪ** (RUSSKO-ANGAISKI PORTER), Russisch-Engels porter of stout. In het Russische 'Portera' herkennen we natuurlijk het Engelse 'Porter', genoemd naar de 'porters, kruiers/dragers, die goederen –

inclusief- bier door Londen vervoerden. In 1722 werden biersoorten gemengd, een hoog gehopt en niet zo zwaar, en een licht gehopt, zoet en zwaar. De brouwer Ralph Harwood slaagde erin beide soorten te combineren in een nieuw soort bier: porter. In 1775 kwamen porters via de Baltische havens Rusland binnen. De sterkste porters, in verband met het vervoer wat sterk gebrouwen, werden populair aan het Hof van de tsaren. Catharina II, die regeerde van 1762-1796, verleende het de naam Imperial Russisch Stout. Ook nu wordt nog 'Imperial Stout' gebrouwen, en soms zelf nog wat sterker dan vroeger: 8-10 % alcohol. Op dit moment zijn Aldaris en de brouwerij Cēsu Alus de enigen die nog Letse porters brouwen.

In de eerste kolom wordt per fust (БОЧКИ, Bochki) in verschillende maten, in de tweede kolom wordt het aantal flessen (БУТЫЛКА, Butylka) ingevuld.

Rusland had eigen maten voor vloeistof:

1 ВЕДРО (Vedro, emmer)=10

КРУЖКА (Kruzhka, kroes/kan) =

100 ЧАРКА (Charka, kop/gin-glazen) = 12.3 liter

De verhouding tussen fust (БОЧКИ, Bochki) en ВЕДРО (Vedro, emmer) hen ik (nog) niet kunnen achterhalen.

De besteller had dorst: in handschrift staat nog 'spoed'. Verder geeft de kaart een prijzenoverzicht en onderaan staat nog dat bij levering aan huis minimaal 30 flessen besteld moesten worden.

НА ЗДОРОВЬЕ!

Literatuur

Combs, Gary A.

99 Bottles of beer / by Gary A.

Combs. – In: Rossica 1993 ; no. 120. – p. 26-32.

Wijnen, Ruud van

Afzender: de firma.... / Ruud van

Wijnen. – In: HBG 2002 ; 39. – p. 26-50: Zie p. 48-49.

18230 С.-Петербург, 1891 г.

ТРЕБОВАНИЕ

Прошу прислать

Вс-чек.	Бут.	1/2 б.	Кол-ашик
Баварское пиво.			
Темное столовое	30		
Светлое столовое (б.л. бут.)			
Русско-Английский Портеръ			

Адресъ: Господину Голубеву

Улица: Садовая при мосту Садовая

Домъ № 57, квар. № Телугов

Цѣны:	за 30 1/2 б.	за 30 1/2 б.
Баварское пиво.	1.35	2.50
Темное столовое	2.00	3.30
Светлое		2.85
Русско-Английский портеръ		11.00

Бутылки зеленныя по 4 коп.

бѣлыя 8

ПРИМѢЧАНІЕ: Менѣе 30 бутылокъ на домъ не доставляется.

Тип. Э. Аригольда, Лѣт. 59.

Afb. 3 (100 %)



Afb. 4

Foto, toegestuurd door Igor Irikov, die een beeld geeft van de aflevering van bier in de tsarentijd. Op de biertonnen is de naam van de Letse brouwerij in Russisch en Duits vermeld: H. HICHSTEIN, Jakobstadt (nu Jekabpils).

PORTVRIJDOM IN DE TSARENTIJD : POST UIT HET BALTISCHE GEBIED

Jan Kaptein

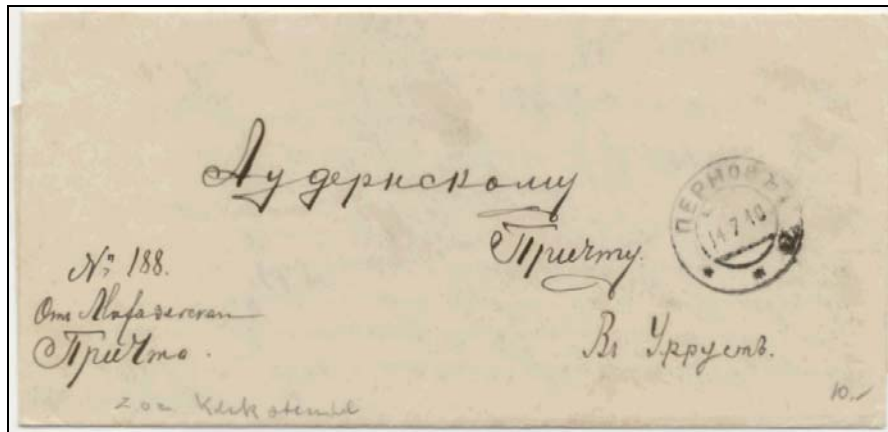
In de tsarentijd genoten –buiten het leger- ook veel andere instellingen en instanties portvrijdom. Ook in het Baltische gebied vinden we dus ongefrankeerde post die duidelijk niet militair is en toch zonder kosten bezorgd is.

Regels m.b.t. portvrijdom

Instellingen en instanties, die het privilege van portvrijdom hadden, worden in een aantal documenten op een rij gezet¹. George G. Werbizky beschrijft onder andere de ‘Regels m.b.t. de Post Dienst’, St. Petersburg 1909, waarin in hoofdstuk IX de portvrije postzendingen binnen het rijk aan de orde komen. Er wordt ook een lijst geven met instellingen die portvrijdom genoten. Hieronder natuurlijk de regerings kantoren en officieren, officiële gerechts correspondentie. Ook post van het militaire hoofdkwartier, civiele regeringsinstellingen en personen die hieraan verbonden waren, en instanties met een zemstvo organisatie waren verbonden, hoefden geen postzegels te kopen. Ook het versturen van pakketten postzegels en belastingzegels was portvrij.

Religieuze instituties, welzijnsinstellingen en wetenschappers of wetenschappelijke instellingen, die geld van de overheid ontvingen, vielen ook binnen de regels voor portvrijdom. In het artikel van Werbizky worden nog wat minder voor de hand liggende instellingen genoemd zoals de private spoorwegen, Imperiale Russische Geografische Bureau, de Academie van Wetenschappen en een bureau om veteranen uit de Russisch-Japanse oorlog aan het werk te helpen.

De brieven moesten wel een sluitzegel –van papier- of een stempel hebben,



Afb. 1 (64 %)



Het stempel **ПЕРНОВЪ** (Pernov), in het Duits Pernau en in het Ests Pärnu, 14-7-1910.

In de (latere) dubbelrings-stempels van **ПЕРНОВЪ** (Pernov) staat het gouvernement niet meer aangegeven. Dit is ook in overeenstemming met de circulaire no. 9 van 3 februari 1903. Alleen als er verwar- ring mogelijk was, dezelfde naam, en bij kleine plaatsen en dorpen, moest de naam van de regio als afkorting worden toegevoegd. Als dezelfde naam

binnen een regio/gouverneent voorkwam werd het district toegevoegd.

Baedeker 1912 over Pernau (Ests: Pärnu):

”aufblühende Kreisstadt mit 25 000 Einw., an der Pernauschen Bucht und der Mündung der Perau, wurde um die Mitte der XIII. Jahrh. Gegründet und war in älterer Zeit Festung (das Revalsche Tor und Teile der Umwallung erhalten). Die Nikolauskirche stammt von 1529. Gutes Seebad, Sandstrand; Kurbadeanstalt.”



Afb. 2

Het Kerkstempel op de achterzijde.

¹ Zie hiervoor: *Free-frank mail in Imperial Russia* / by George G. Werbizky. – In: *Rossica* 1994 ; no. 122. – p. 76-84.

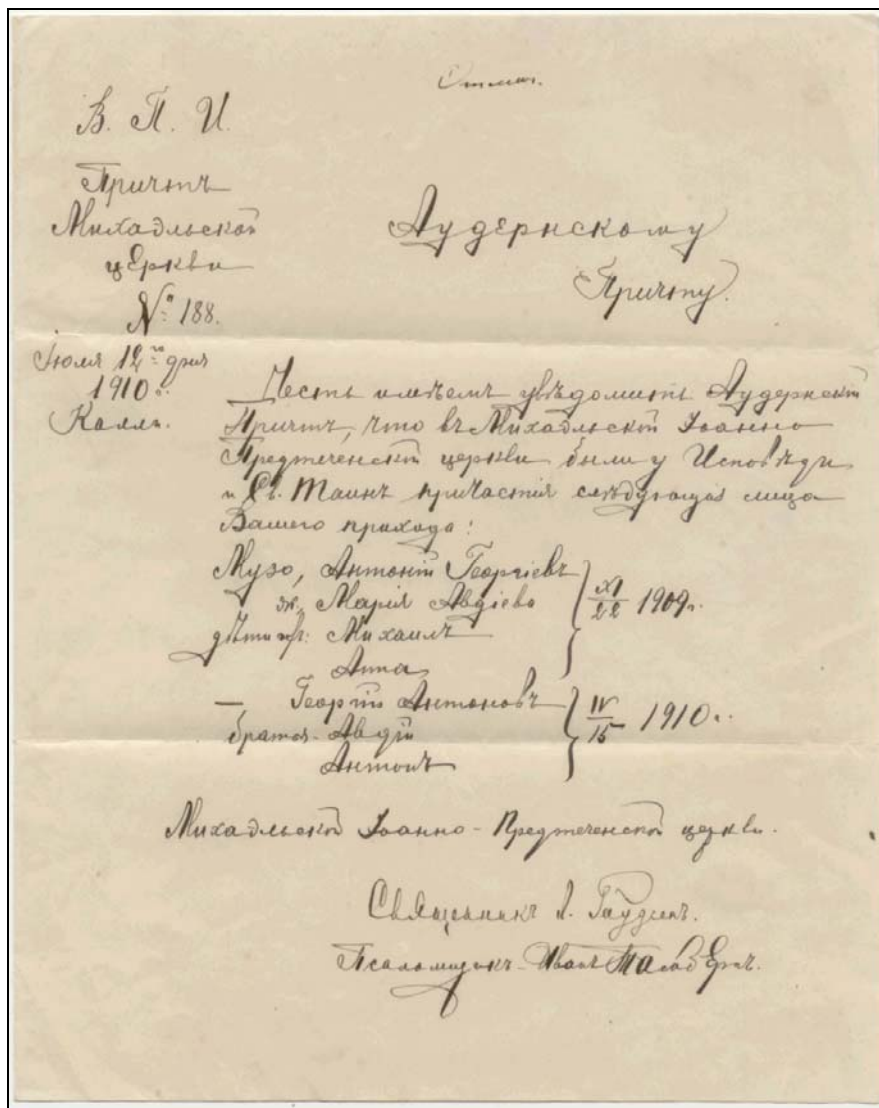
waaruit bleek dat ze portvrijdom hadden. Soms is het direct duidelijk uit de afzendervermelding voorop de brief, dat de brief gratis bezorgd kon worden.

Religieuze organisaties: brieven uit Estland en Lijf- touden

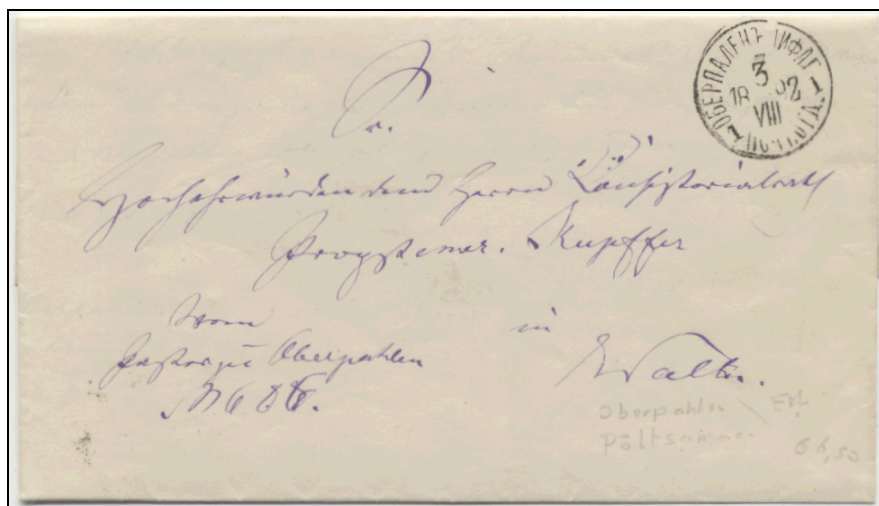
Ook religieuze organisaties hadden portvrijdom. Deze brieven zijn goed te herkennen aan het 'kerkstempel'.

Deze ongefrankeerde brief (**afb. 1**) is verzonden binnen **ПЕРНОВЪ** (Pernov), in het Duits Pernau en in het Ests Pärnu. De plaats lag in het noordelijke deel van het gouvernement Lijf-land, dat later het zuiden van Estland zou vormen. Op de achterzijde staat een duidelijk kerkstempel en het heeft –door de koepels- wel iets weg van een orthodoxe (?) kerk (**afb. 2**). Met dit soort in elkaar gevouwen brieven, is ook de inhoud bewaard gebleven en de brief is ondertekend door een priester (**afb. 3**). In de tekst staat vermeld: "Ik heb de eer te berichten.....in de Johannes de Doperkerk de volgende personen uit uw parochie belijdenis van de heilige geheimen hebben gedaan" en daarna dus de gegevens over deze twee personen.

Deze kerkbrief (**afb. 4**) uit het gebied van het latere Estland is gericht aan Kupffer in Walk. Het stempel op de adreszijde geeft als vertrekkdatum 3-8-1892 vanuit **ОБЕРПАЛЕНЪ** (Oberpalen), in het Ests Põltsamaa. Deze plaats lag in het noordelijke deel van het gouvernement Lijf-land, dat later het zuidelijke deel van Estland zou vormen. Ook het gouvernement staat afgekort in dit stempel vermeld: **ЛИФЛЯНДСКАЯ ГУБ.** (LIFLY-ANDSKAYA GUB.).



Afb. 3 (63 %)



Afb. 4 (71 %)

Het enkelrings-stempel van **ОБЕРПАЛЕНЪ** (Oberpalen, in het Ests Põltsamaa). Het is een zgn. 'cross-date-stempel', met de maand in romeinse cijfers. Op het Lisabon-congres van de UPA werd aangeraden de maand in romeinse cijfers te vermelden. Met circulaire nr. 13 van 5 april 1890 werden de nieuwe stempels ingevoerd.



Afb. 5 (100 %)
Deel achterzijde
met kerkstempel
en aankomst-
stempel.

Op de achterzijde (**afb. 5**) is een duidelijk kerkstempel te vinden, waarin ook de Duitse naam Oberpalen te lezen is: "SIGILLUM... ECCLESIAE OBERPALENSIS". Verder is op de achterzijde het aankomststempel van **БАЛКЪ** (Walk of Valk) ook met de gouden aanduiding van Lijf-land. De stad werd in 1918 verdeeld tussen Estland – met de naam Valga – en Letland – met de naam Valka. De Konnabach vormde de grens. De inhoud is in het Duits en gaat over een aantal liturgische zaken, m.n. het Avondmaal.



Afb. 6 (100 %)
Deel achterzijde
met kerkstempel
en aankomst-
stempel.

De brief uit Kowno (Kaunas) heeft op de achterzijde een kerkstempel (**afb. 6**). De brief is aan de adreszijde gedeeltelijk voorbedrukt (**afb. 7**): 'Aan Zijne Eerwaarde Hr. Pastoor' met daaronder geschreven de naam T. Kupfer.

Linksonder staat nog gedrukt: 'Proost (of Proosdij) Vilensk. Distrikt' en is een nummer voor de administratie ingevuld. Blijkens het stempel 18-5-1910, en ook het briefhoofd aan de binnenzijde, is de brief duidelijk uit **КОВНА** (KOVNA), het Litouwse Kaunas, verzonden.²

Ook deze brief is als een geheel gevouwen, dus we hebben ook de binnenzijde met de eigenlijke tekst nog (**afb. 8**). Hier is een afzendervermelding gedrukt: M.D.J. Wilnascher Propst Kowna.

De brief is gericht 'An Seine Hochwohllehrwürden den Hernn Pastor Kupffer in Sawnary. In de plaats Savnary was waarschijnlijk geen postkantoor. Op de adreszijde van de brief staan onderaan nog de plaatsen Okmjany, nu Akmenė, en Shavelsky (Shavli), nu Siauliai. Met deze kennis is ook in het aankomststempel **ОКМЯНЫ КОВ.** (OKMJANY KOV), 19-5-1910) te lezen.



Afb. 7 (65 %)

² Voor de vertalingen uit het Russisch had ik hulp van Olav Petri en een collega, Erik Schoenmaker. Duits kan ik wel wat lezen, maar met handschrift wordt het toch wel moeilijk. Hiervoor dank aan Gijs Hamoen.

Zoals bij veel brieven uit ons gebied is de tekst in het Duits. Uiteraard was ik benieuwd wat de heren geestelijken elkaar te melden hebben:

“Von Karoline Witschke kann ich nur sagen, dasz sie einer Familie (Sack) entstammt, die hier stets die Unterstufe der “Herrschaften” in Anspruch genommen hat, das gehört also zum Familiencharakter, den sie wohl bis an ihr Lebensende treu bleiben wird.

Es käme nun darauf an zu ermitteln was sie denn etwa, da der Hauptberuf Betteln ist, in Nebenberuf selbst erwirbt und darauf hinzuwirken, dasz wenn irgend möglich, eine Umordnung dieser verschiedenen Berufsarten eintrete.

Mit bestem Grusz

L.Dobbert (?)

“

Het is wat privé, maar dan meer dan 100 jaar geleden en de vertaling luidt:

“Van Karoline Witschke kan ik alleen zeggen, dat ze uit een familie (Sack) stamt, die hier steeds de onderste laag van de “Herrschaften” (ironisch voor een bepaald soort heren) heeft aangesproken, dat hoort dus bij het familie-karakter, dat zij wel tot haar levens-einde trouw zal blijven.

Het zou zaak zijn uit te zoeken wat voor neveninkomsten (daar haar hoofdberoep bedelen is) zij zelf heeft en er op aan te sturen dat, indien enigszins mogelijk, een omvorming van deze verschillende beroepssoorten in gang gezet wordt.

Met hartelijke groet

L.Dobbert (?)

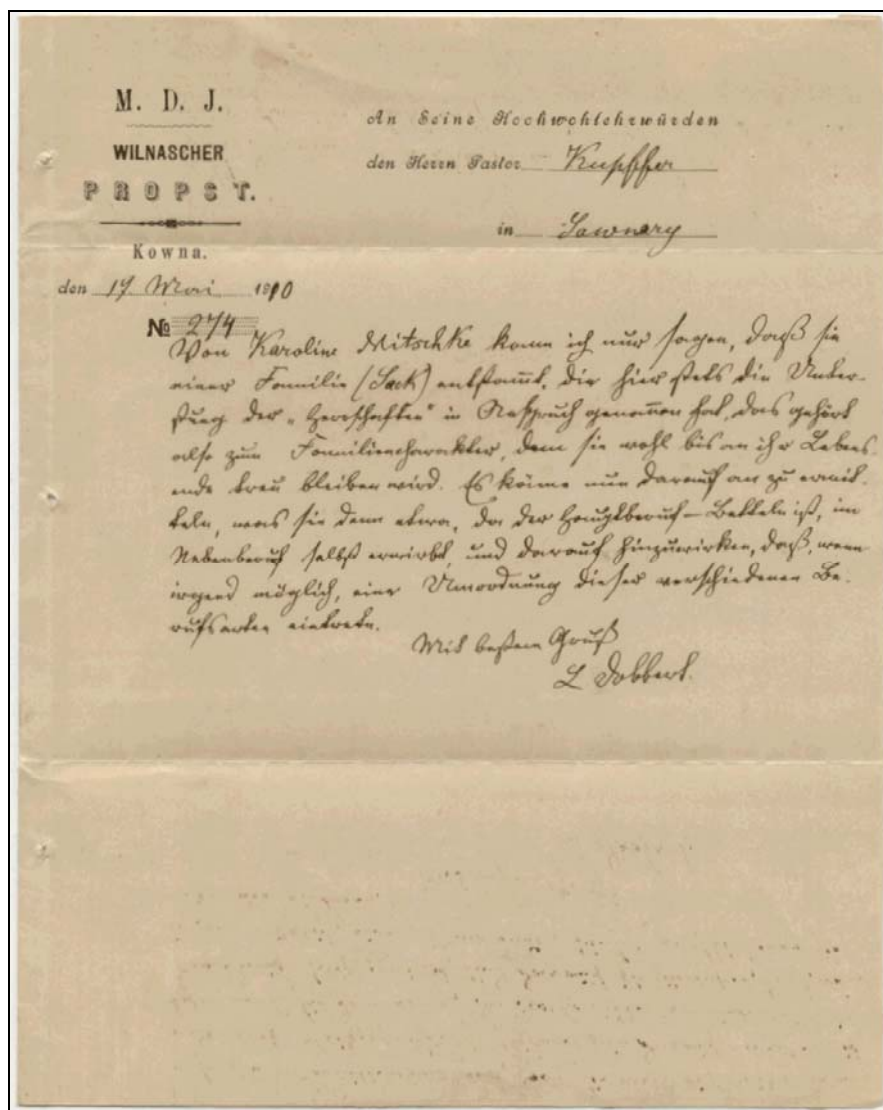
“

Een eerdere brief van deze Probst Dobbert, ook aan Pastor Kupffner in Sawnary is aan de achterzijde niet helemaal compleet – heeft geen kerkstempel meer (afb. 9). Wel kunnen we uit tekst aan de binnenzijde wat meer bijzonderheden vinden: het gaat om post van de Koerlandse Evangelisch-Lutherse Kerk (afb. 10).

Een lijst van parochies van deze kerk is gepubliceerd in de “Rigascher kalender” 1863, en te vinden op internet³. Onder de Kurländischer Consistorial Bezirk, valt onder andere: IX. Wilnasche Präpositur. De **Wilnasche Präpositur** is weer onderverdeeld en in deze lijst vinden we Sawnari:

³ www.roots-saknes.lv/

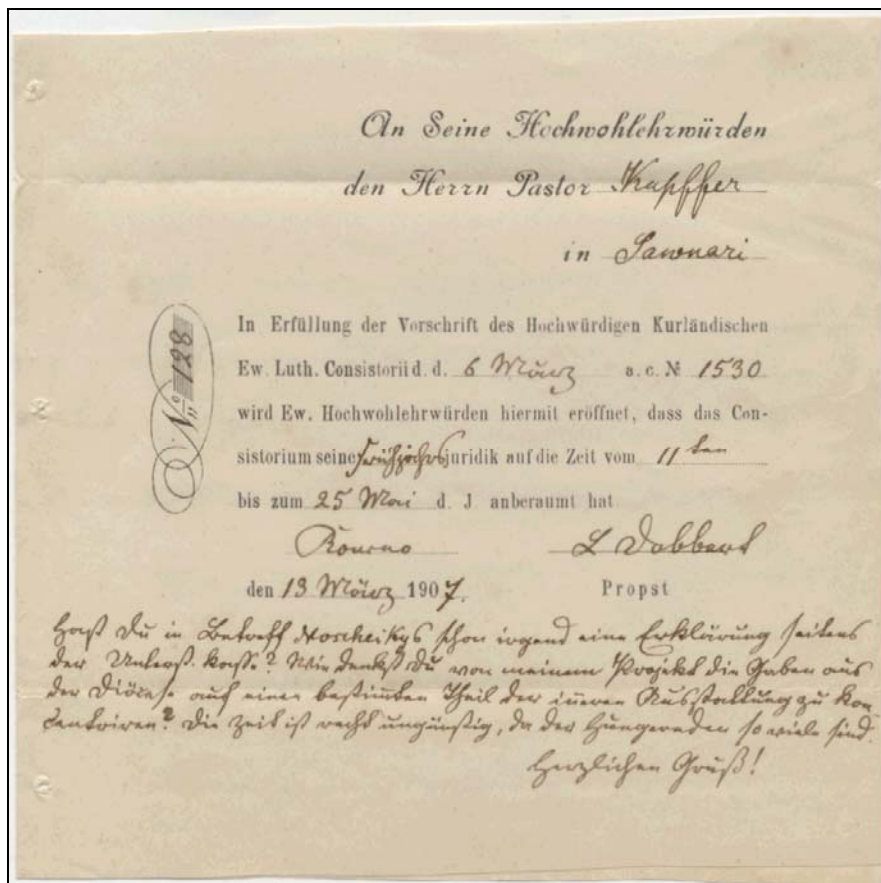
Religi-
ons/Lutherans/LutheransBasic.htm



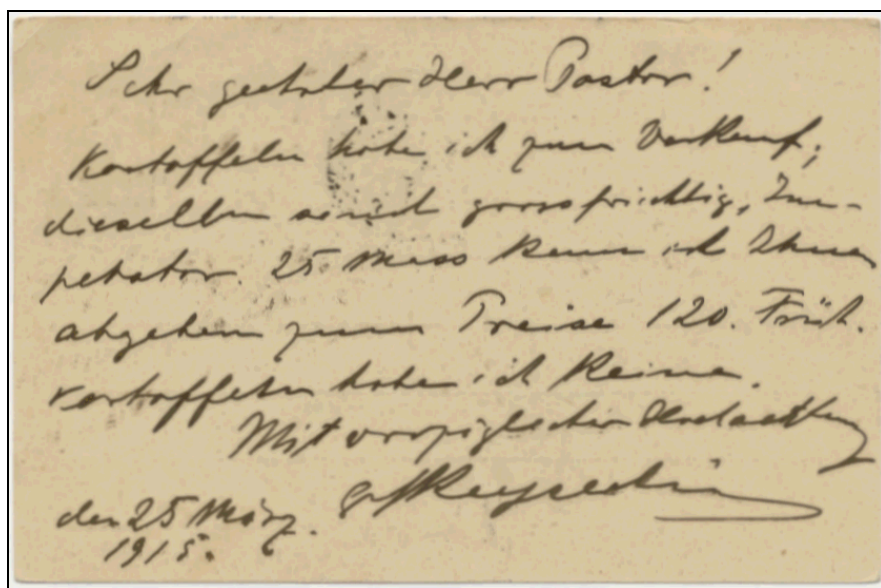
Afb. 8 (65 %)



Afb. 9 (64 %)



Afb. 10 (65 %)



Afb. 11a (82 %)

"105 Szawel, Kronsikirche im Kownoschen Gouv. Alexander Emanuel **Diston**, P. [=naam van de pastor in 1863] (Adr.: Ueber Schaulen, Pastorat Sawnary.) "

De brief is een uitnodiging: "Ingevolge het besluit van het Kurl. Luth. Ev. Consistorie (Hoogkerkelijk lichaam, ongeveer synode) van 6 maart a.c. (lopend jaar) wordt U Ed. hierbij meegedeeld dat het Cons. zijn voorjaarszitting heeft vastgesteld van 11 tot 25 mei van dit jaar."

Interessant is wat er met de hand is bijgeschreven. De afzender en de geadresseerde moeten op zeer vriendschappelijke voet gestaan hebben, omdat men het zeer informele Du (jij) gebruikt, hoogst ongebruikelijk!

Eerst de Duitse tekst:

"Hast Du in Betreff Noscheikys schon irgend eine Erklärung seitens der Anlaufskoste? Wann denkst Du von meinem Projekt die Gaben aus der Diöcese einer bestimmten Theil der eueren Ausstellung zu konzentriren. Die Zeit ist noch ungünstig, da der Hungerenden so viele sind. Herzlichen Gruss".

Vertaling:

"Heb je met betrekking tot Noscheikys (wie of wat, weet ik niet, wellicht een project om arme, hongerende mensen te helpen, zoals uit het vervolg blijkt) al ergens een verklaring wat betreft de aanloopkosten? Wanneer denk je de giften voor mijn project uit jullie diocese (een soort ring van gemeenten) voor een bepaald deel te kunnen overmaken. De tijd is nog ongunstig, er zijn zoveel hongerenden. Hartelijke groet."

Blijkbaar worden er giften ingezameld ten bate van de armen.

De Evangelisch-Lutherse Kerk is ook nu nog de belangrijkste in Letland. Litouwen is grotendeels Rooms-Katholiek gebleven, maar de plaats **ОКМЯНЫ КОВ.** (OKMJANY KOV) in de adressering, nu het Litouwse Akmenė, ligt dicht bij de Letse grens, en heeft ook nu nog voor een deel een Letstalige bevolking. Deze groep is nog steeds Lutheraans zoals hun voorouders.

Nu hield men zich niet altijd met geestelijke zaken bezig. Hiernaast een kaart uit 1915 aan een pastoor (**afb. 11a**): in **ПИЛТЕНЬ** (Piltene), het Letse Piltene:

“Sehr geehrter Herr Pastor! Kartoffeln habe ich zum Verkauf, dieselben sind grossfrüchtig, Imperator (een aardappelras), 25 Mass kann ich Ihnen abgeben zum Preise 120. Frükartoffeln habe ich keinen. Mit vorzüglicher Hochachtung,
Den 25. Maerz 1915.”

Vertaling:

”Zeer geeerde Heer Pastor (Predikant), Aardappels heb ik voor de verkoop, ze zijn van van grote kwaliteit, Imperator, 25 mud kan ik u bezorgen voor de prijs van 120. Vroege aardappelen heb ik niet een. Met verschuldigde hoogachting,
25 maart 1915.-“

Wel doet het vreemd aan dat deze tekst ook nog is gecensureerd. De kaart is verzonden vanuit **ВИНДАВА** (Vindava), het Letse Ventspils en aan de adreszijde vinden we ook het stempel censor nr. 2 van Vindava (**afb. 11b**).

Officiële instanties

Op dit gebied een leuke brief naar Riga. (**afb. 12**). Ongefrankeerd en geen kerkstempel, maar een officiële brief.

Op de voorzijde van de brief is het stempel te zien van **КРЕЙЦБУРГЪ**, in het Duits Kreuzburg, het Letse Krustpils.

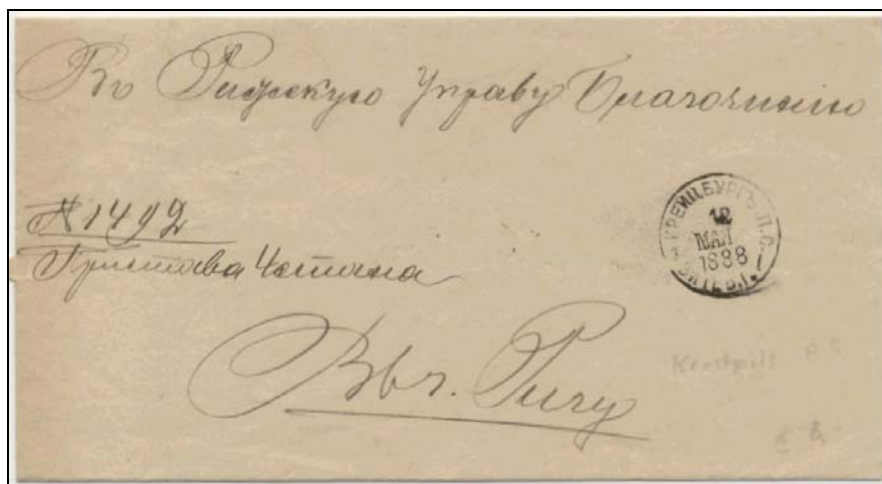


Afb. 12b (150 %)

Deze plaats ligt op de spoorlijn naar Riga.



Afb. 11b (82 %)



Afb. 12 (65 %)



Afb. 13a

Deel achterzijde met het postwagonstempel, aankomststempel Riga en een onleesbaar afdelingsstempel (?).



Afb. 13b (140 %)

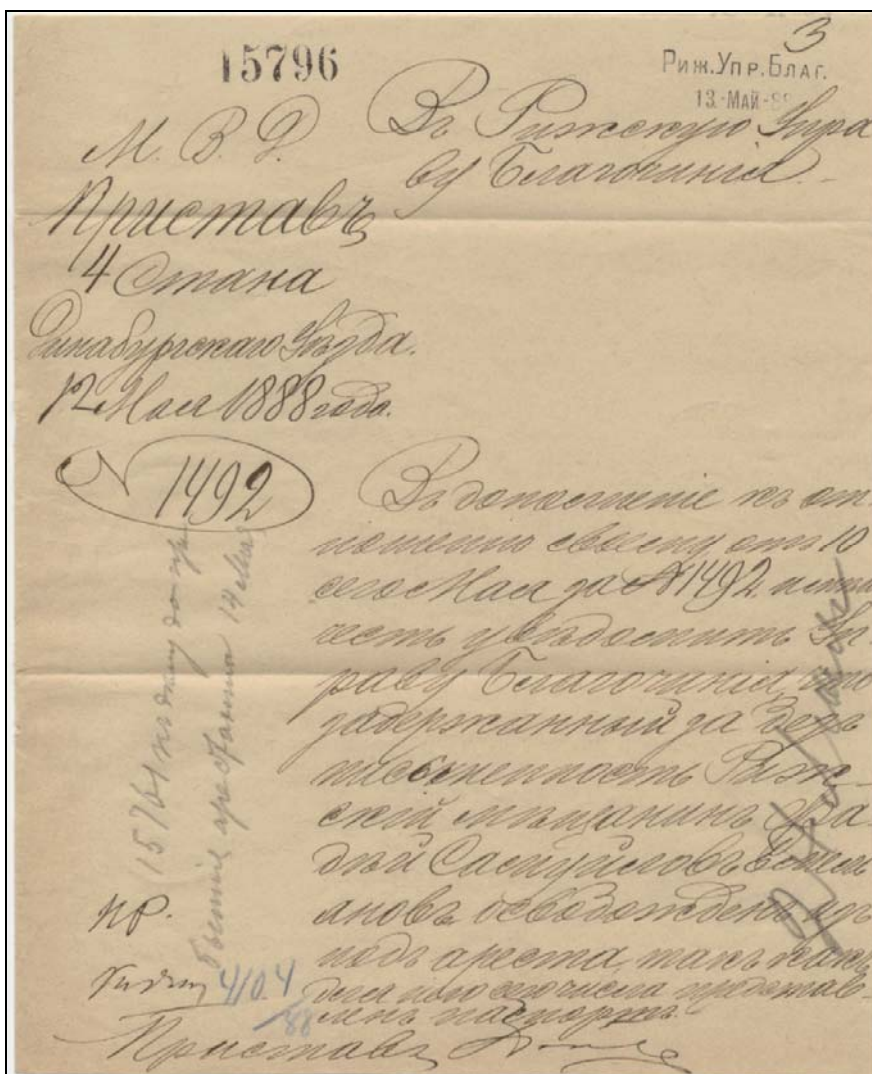
Op de achterzijde ziet u het postwaggon-stempel no. 105, tussen juni 1884 en april 1891 in gebruik voor de lijn **ВИТЕБСКЪ – РИГА** (VITEBSK – RIGA) (afb. 13). De datum van dit stempel is 12 МАЯ (mei) 1888.

De binnenzijde van de brief (afb. 14) geeft links bovenaan de afzender aan: **ПРИСТАВЪ**, Hoofd van Politie, 4 afd. Dunaburg distr.

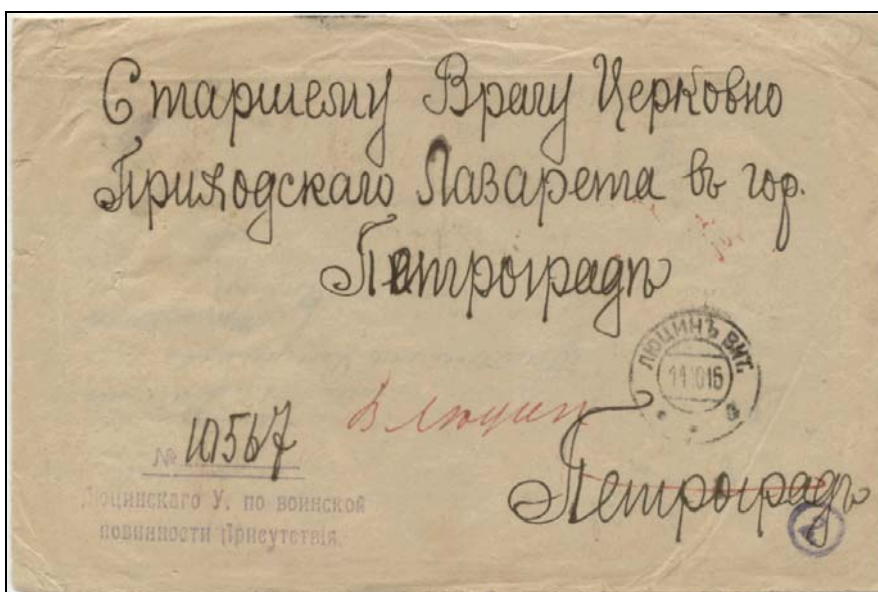
“In reactie op 12 mei 1888 heb ik de eer te informeren het bestuur van de Aangehouden Rigase koopman Taddeus vrijgelaten is uit onderarrest, aangezien voor hem op deze dag een paspoort ter beschikking is gesteld. “

Militaire instanties, officieren

De portvrije brief hiernaast (afb. 15) is gericht aan de senior arts van het parochielazaret in Petrograd. De afzender is een instelling, districts bureau, op het gebied van militaire diensplicht. De brief vertrekt in ЛЮЦИНЪ (Lyutsin, in het Lets Ludze) op 11.10.1915 en ook het gouvernement is in het stempel vermeld: ВИТ (VIT), Vitebsk dus. Lyutsin ligt in Letland, maar dicht bij de grens. Op de achterzijde staat een regelmatig stempel: het adres is onduidelijk. Er is een stempel van Petrograd, 14-10-1915, maar de brief is weer in Lyutsin teruggekomen (stempel Lyutsin 16-10-1915. Daarna toch weer naar Petrograd: een slecht leesbaar stempel van Petrograd, 18-10-1915. Het eerste velletje in de envelop heeft op de voorkant linkboven (afb. 15c) een gedrukte aanduiding ‘M.V.D.’, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, en ‘van het districts bureau voor dienstplicht’.



Afb. 14 (64 %)



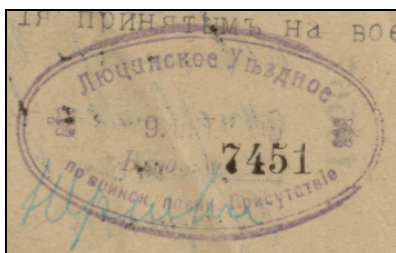
Afb. 15a (60 %)

In rood staat aangegeven ‘retour Lyutsin’. In 1802 werd Vitebsk Gouvernement verdeeld in 12 uyezds (districten), waaronder Lyutsin. Bij het vredesverdrag tussen de RSFSR en Letland (11 aug. 1920) kwamen Dvinsk, Lyutsin, en Rezhitsk uyezds naar Letland.



Afb. 15c (100 %)

De achterzijde van dit vel heeft nog een ovaal stempel van de plattelands-politie, de veldwachterij. Het stempel betreft het Lyutsin-district. Bij de brief zijn nog twee kleine velle-tje als bijlage aangehecht, ook met de nodige stempels. In het laatste – getypte briefje vraagt het bureau voor dienstplicht aan de senior arts van het kerkelijk ziekenhuis in Petrograd of Tadeusz Smoesjkov in dat ziekenhuis heeft gelegen en indien dit positief be-antwoord wordt, bij welk onderdeel hij bij de mobilisatie was opgeroepen. In het stempel herkennen we weer de plaats Lyutsin (afb. 15d).



Afb. 15d (87 %)

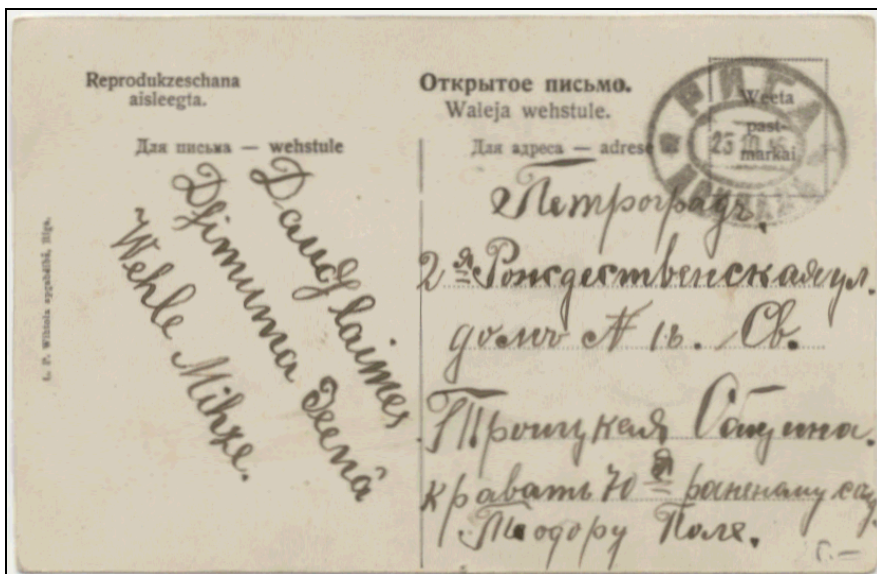
Het adres op de kaart uit Riga, **ВОКЗАЛЬ** (VOKSAL), stati-onspostkantoor dus, lijkt iets militairs, en dat is het ook: naar de Drievuldig-heidsparochie, naar een gewonde sol-daat in Petrograd (afb. 16).

De brief vanuit **РЕВЕЛЬ** (Revel), nu Tallinn, is verzonden via het spoor-postkantoor, in het stempel staat **ВОКЗАЛЬ** (VOKSAL), station (afb. 17). Portvrij blijktbaar en als we naar het adres kijken is al snel duidelijk waarom: bovenin staat onderstreept de nieuwe naam voor St. Petersburg: Pe-trograd, en dan 3^e School voorberei-dend bij cadetten korps adjudanten Imp. Alexander II, Daarna volgt nog een onderdeel of rang aanduiding 'Junker- I-peloton E. Schultz.

Afb. 17 (99 %)



Afb. 15b (60 %)
Deel achterzijde.



Afb. 16 (83 %)



DE EERSTE LOT-VLUCHT VAN RIGA NAAR WARSCHAU, 1932

Ruud van Wijnen

Op woensdag 17 augustus 1932 opende de Poolse luchtvaartmaatschappij LOT vanuit Warschau de verbinding met Riga. De eerste terugvlucht vanuit Riga vond een dag later, op 18 augustus, plaats (afb.1 en 2). In, het toen Poolse, Wilno werd een tussenlanding gemaakt.

Per week vonden drie retourvluchten plaats: vertrek vanuit Warschau op maandag, woensdag en vrijdag, vanuit Riga op dinsdag, donderdag en zaterdag.

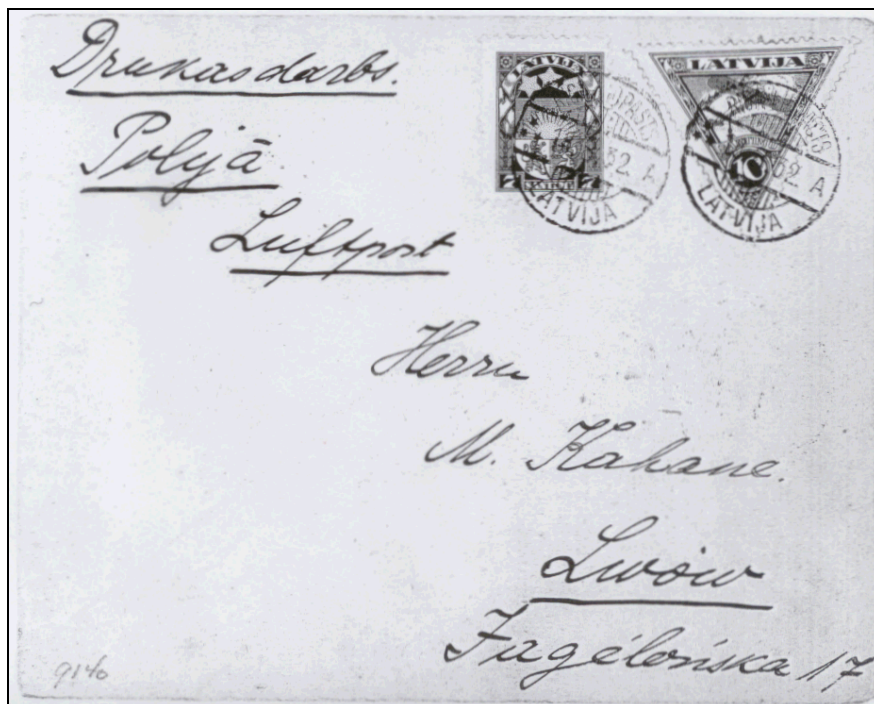
Het is niet bekend wanneer er vanwege de weersomstandigheden aan het einde van de herfst of in het begin van de winter een einde kwam aan de vluchten.

LOT was een nieuwkomer in Riga. In de jaren 20 was de Letse hoofdstad via Berlijn aangesloten op het Duitse (en daarmee Europese) luchtvaartnet. Diverse Duitse luchtvaartmaatschappijen onderhielden in de opeenvolgende jaren de verbinding. Vaak als verlenging van de vlucht naar Königsberg of met aansluiting in die stad.

Sinds 1927 verzorgde de "DERU-LUFT" (Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft) de route Berlijn – Riga. Deze maatschappij exploiteerde ook de routes van Riga naar Tallinn – Leningrad en naar Moskou.

Tot ongenoegen van de DERULUFT wilde LOT de vlucht Warschau-Wilno-Riga verlengen naar Tallinn. Protesten van Duitse zijde zetten geen zoden aan de dijk en LOT slaagde er zelfs in met de Letse regering gunstige voorwaarden af te spreken.

In 1933, 1934 en 1935 onderhield LOT geen directe vluchten tussen Warschau en Riga. In die jaren vloog de Poolse maatschappij vanuit Wilno naar Riga: post vanuit Riga met bestemming Warschau diende in Wilno in een ander toestel te worden overgeladen. In het voorjaar van 1936 trachtte LOT weer een directe verbinding Warschau-Wilno-Riga op te zetten. Het was de bedoeling dat niet alleen post uit Letland naar Polen via deze



Afb. 1 (74 %)

Drukwerk van RIGA naar LWOW in Polen. Dagtekeningstempel RIGA-LIDPASTS, 18 aug. 1932. Dit is de datum van de eerste terugvlucht van Riga naar Warschau.

lijn worden vervoerd, maar ook de post met bestemmingen in Oostenrijk (afb.3), Bulgarije, Tsjecho-Slowakije, Roemenië, Hongarije en Palestina. De luchtpost naar deze landen werd tot dan over Königsberg en Berlijn geleid.

Reeds in de herfst kwam een einde aan deze directe verbinding en werd de route Riga-Wilno weer in ere hersteld. Deze onderbreking bleek tijdelijk: de route Warschau-Riga werd in 1937 weer direct gevlogen en een jaar later, na opening van de grens tussen Polen en Litouwen, werd ook Kaunas in de route opgenomen. In 1939 bleef de situatie ongewijzigd.

Uit de beschikbare documenten wordt niet geheel duidelijk of in 1938 en 1939 permanent via Wilno én Kaunas

werd gevlogen of dat in bepaalde periodes slechts een van de twee steden werd aangedaan.

Het afgebeelde poststuk (afb.1) is gefrankeerd met een zegel van 7 santimi voor het drukwerk en een luchtpostzegel van 10 santimu voor het luchtrecht.

Tien santimu is een verlaagd luchtposttarief voor drukwerk tot 20 gram dat in 1932 alleen gold voor Estland en Polen. Hoewel de directe luchtpostverbinding tussen Polen en Letland van start ging met de vlucht vanuit Warschau op 17 augustus, werd dit gereduceerde porto al op 15 juli 1932 van kracht. In Polen was geen

verlaagd tarief voor luchtpost naar Letland van kracht.

◀

Verantwoording en dank.

De gegevens voor dit artikel zijn ontleend aan "Lettland – die Luftpost 1920-1940", hét handboek over de Letse luchtpost verzorgd door Harry v. Hofmann.

Het boek (zeer aanbevolen !) kan besteld worden bij: Harry v. Hofmann Verlag,

Postfach 56 01 56, 22551 Hamburg, Duitsland.

Anton Welvaart ging na of er voor luchtpost vanuit Polen naar Letland een verlaagd tarief van kracht was. Dat bleek niet het geval. Dank voor het speuren.



Afb. 2 (74 %)

Achterzijde met het transitstempel van WARSZAWA PORT LOTNICZY, 18 aug. 1932 en het aankomststempel van LWOW een dag later.

In beide steden werd het stempel "Nadeszła pocztą lotniczą" (ontvangen per luchtpost) geplaatst.



Afb. 3b (100 %)



Afb. 3a (72 %)

Achterzijde van een via Warschau vervoerde luchtpostbrief van MAJORI naar Wenen, 5-7 juli 1937.

Op 6 juli was de brief in Warschau, transitstempel WARSZAWA 2 "LOT" en een dag later vond 's middags de bestelling plaats via het postkantoor WIEN 40.

MICHAIL NICOLAJEVITSJ MURAVJEV : DE BEUL VAN LITOUWEN



Sijtze Reurich

***Laatst wist ik niet zeker
meer of Muravjevo
inderdaad de oude naam is
voor de Litouwse plaats Mažeikiai. Wat doe je dan
als je een computer bij de hand hebt? Precies,
even Googelen. Toen stuitte ik op deze man: Mi-
chail Nikolajevitsj Muravjev. Nooit van gehoord,
maar mijn nieuwsgierigheid was gewekt. Wie was
hij en wat had hij met Mažeikiai te maken?***

Muravjev werd op 1 oktober 1796 geboren in Sint-Petersburg. In zijn jeugd was hij betrokken bij de liberale oppositie tegen de tsaar. In 1825 werd hij zelfs even gevangengezet. Na dat incident bekeerde hij zich tot het conservatieve kamp.

Belangstelling voor Litouwen

Muravjevs jeugdzonden vormden geen beletsel voor een schitterende carrière in de Russische bureaucratie. In 1828 werd hij benoemd tot gouverneur van Mogilev in Wit-Rusland. In die functie ontwikkelde hij belangstelling voor het nabijgelegen Litouwen. Diverse malen verzocht hij tsaar Nicolaas I om het Litouwse Statuut af te schaffen en de russificatie van Litouwen ter hand te nemen. Het Litouwse Statuut was een document van eerbiedwaardige ouderdom (de eerste versie was opgesteld in 1529), waarin het hele Litouwse rechtssysteem was vastgelegd. Het had in Rusland wel eens ter discussie gestaan en onder Catharina de Grote was het zelfs even afgeschaft, maar haar opvolger Paul I maakte dat weer ongedaan.

Een Pools-Litouwse opstand in 1831 gaf Muravjev de kans zich met Litouwen te bemoeien. Hij werd belast met het dempen van de opstand in Wit-Rusland en Zuidoost-Litouwen. Op 25 juni 1840 kreeg Muravjev zijn zin en werd het Litouwse Statuut afgeschaft. De twee toenmalige

Litouwse gouvernementen Vilnius en Gardinas werden ook niet langer 'Litouwen' genoemd, maar kregen de naam 'Noordwestelijk Gebied'. De universiteit van Vilnius, die (trouwens niet ten onrechte) werd beschouwd als een broeinest van Litouws en Pools nationalisme, werd ontmanteld. Tot de onafhankelijkheid had Litouwen geen instelling van hoger onderwijs meer. Muravjevs volgende carrièrestap (1857) was minister van de staatslandereien. In die functie verzette hij zich heftig tegen de afschaffing van de lijfeigenschap. Toen die in 1861 toch werd afgeschaft, zei hij gedesillusioneerd de staatsdienst vaarwel.

Muravjevs glorie tijd

Het duurde echter niet lang of hij was terug. Op 1 mei 1863 werd hij benoemd tot gouverneur-generaal van het 'Noordwestelijk Gebied' met speciale volmachten om de nieuwe Pools-Litouwse opstand te dempen, die net was uitgebroken.

Hij pakte de opstand zeker energiek aan. Hij liet complete dorpen platbranden en de bevolking deporteren naar Centraal-Rusland en Siberië. Naar zijn eigen schatting werden 1427 mensen naar Siberië gedeporteerd. Meer dan 1500 mensen werden verbannen naar andere delen van Rusland en minstens 4000 mensen gedwongen zich buiten Litouwen te vestigen. Meer dan 2000 mensen werden gevangengezet, gedwongen ingelijfd bij het leger, of veroordeeld tot dwangarbeid. Meer dan 200 Litouwers werden

geëxecuteerd. In het 'Noordwestelijk Gebied' woonden toen zo'n 2,4 miljoen mensen.

Al even energiek nam Muravjev de russificatie ter hand. De Pools sprekende adel verloor zijn privileges. Poolse en Litouwse landeigenaren kregen een inkomstenbelasting van tien procent opgelegd, terwijl Duitse landeigenaren drie procent en Russische één procent betaalden. Veel Pools- en Litouwstalige ambtenaren werden ontslagen. Onderwijs in het Pools werd verboden. Onderwijs in het Litouws was hier en daar nog wel toegestaan. Zo'n dertig kloosters die Muravjev ervan verdacht dat ze hadden gesympathiseerd met de opstand, werden gesloten. Ook alle katholieke scholen gingen dicht. In plaats daarvan introduceerde Muravjev Russisch-talige staatsscholen. De Russisch-orthodoxe kerk kreeg alle ruimte om in Litouwen missie te bedrijven. Muravjev haalde Russische ambtenaren naar Litouwen en verdeelde het land van verbannen en gevangengezette eigenaren onder Russische boeren. In 1864 verbood Muravjev ook het gebruik van het Latijnse alfabet in Litouwse boeken. Het Litouws diende voortaan het cyrillische alfabet te gebruiken.

Al deze maatregelen leverden Muravjev de bijnaam *Korikas* ('de beul') op. Op 1 mei 1865 werd Muravjev

eervol ontslagen. In april 1866 werd hij Graaf Muravjev. Op 31 augustus van hetzelfde jaar overleed hij.

De gevolgen

Een direct gevolg van Muravjevs maatregelen was een toename van de emigratie. Rond 1915 leefde eenderde van de Litouwers in het buitenland; vooral de VS en Canada kenden grote contingenten Litouwers. Een ander gevolg was dat het gebruik van het Litouws als voertaal toenam ten koste van het Pools.

Het gebruik van het cyrillische alfabet werd een complete mislukking. De Litouwers gingen hun boeken simpelweg drukken in het nabijgelegen Oost-Pruisen, van waaruit de boeken Litouwen werden binnengesmokkeld. Ook de krant *Aušra*, de spreekbuis van het Litouwse nationalisme, werd gedrukt in de Oost-Pruisische stad Tilsit (het huidige Sovjetsk in het Kaliningrad Oblast). Vanaf 1 mei 1904 mocht in Litouwen het Latijnse alfabet weer worden gebruikt. Het lukte de Russen ook niet de Litouwers los te weken van de katholieke kerk.

Muravjevo

We mogen wel concluderen dat Muravjevs optreden van de Litouwers geen ordentelijke Russen heeft gemaakt. Hij heeft veeleer het tegendeel bereikt van wat hij wilde.

Voor de Russen bleef Muravjev echter een groot man. Op 1 mei 1901 werd de stad Mažeikiai, die tot dan toe bekend had gestaan onder zijn Poolse naam Możejki, herdoopt in Muravjevo als eerbetoon aan Muravjev. Uiteraard werd ook die maatregel onmiddellijk ongedaan gemaakt zodra Litouwen onafhankelijk was geworden.

◀



Afb. 1

Drie poststempels van Mažeikiai: Możejki, Muravjevo en Mažeikiai

Bronnen:

- <http://www.spaudos.lt/Istorija/Muraviev.en.htm>
- <http://www.spaudos.lt/LietKalba/Rusifikavimas.en.htm>
- http://www.mazeikiaishtetl.com/Mazeikiai%20General_History%202020-10-03_files/brief_history_of_mazeikiai.htm
- Georg von Rauch, *The Baltic States: The Years of Independence 1917-1940* (University of California Press, Berkeley/Los Angeles, 1974)
- De stempels komen uit: Vytautas Fugalevičius, *Pašto Antspaudai Lietuvoj* (eigen beheer, 1990).

TREINPOST IN ESTLAND (1870 – 1918)

Alexander Epstein

De geschiedenis van het postvervoer per trein in Estland begint in 1870. In dat jaar werd de eerste spoorlijn tussen Estland en St. Petersburg geopend en begonnen de postwagons 39 en 40 op 24 oktober te rijden tussen ГАТЧИНА (Gatchina) en БАЛТИЙСКИЙ ПОРТЪ (Baltiski Port, Paldiski) en vice versa via Narva, Taps, Revel en Kegel.

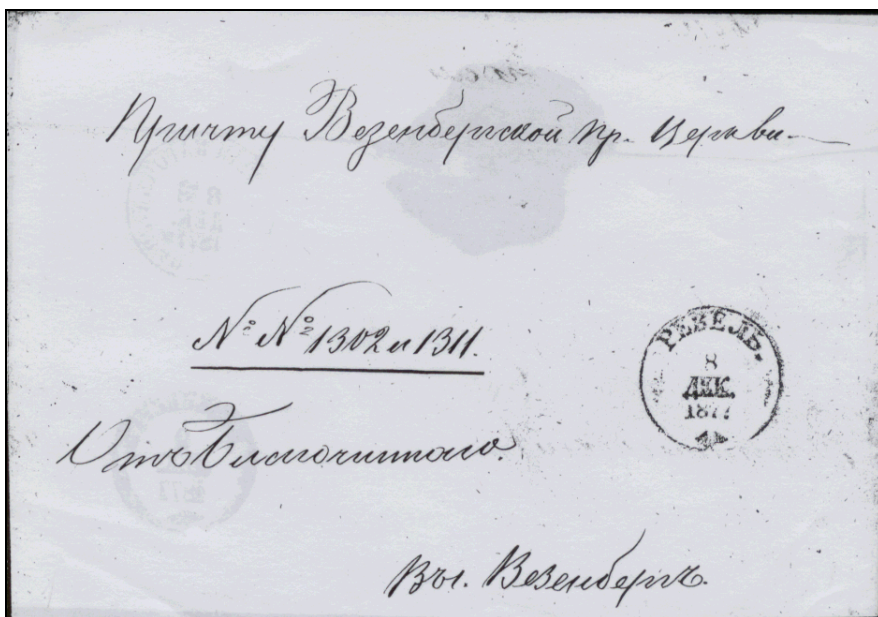
De postwagon 39-40

In de beginperiode werden voor beide richtingen dezelfde dagtekeningstempels met dubbele nummers gebruikt. De datum was drieregelig met naast de dagaanduiding een stationsnummer (*afb. 1*).



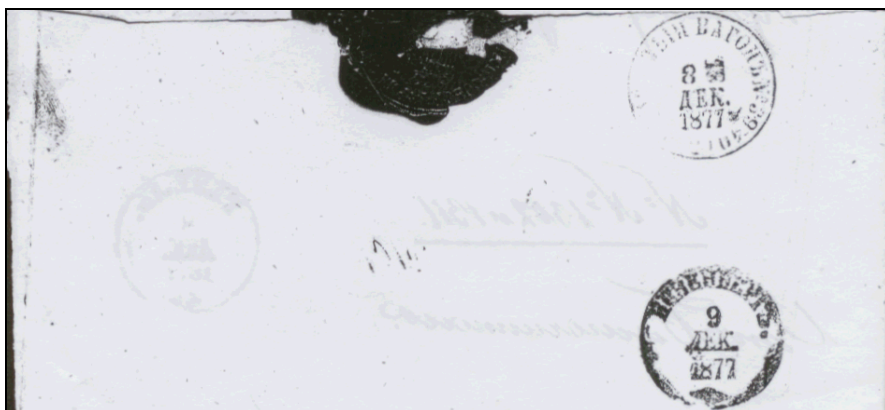
Afb. 1c (150 %)

Vervolgens kwam voor iedere rijrichting van de trein een eigen stempel in gebruik en kort daarop verdwenen de stationsnummers uit de stempels. Het volgnummer (later volgletter) behoorde bij een bepaalde postwagon. Deze postwagons en alle andere postwagons die op het grondgebied van de latere republiek Estland werden ingezet (behalve twee ongenummerde postwagons), vielen onder de Iste sectie van de Keizerlijke Posterijen in Sint Petersburg (Petrograd vanaf augustus 1914). Vanaf 1881 reden deze postwagons tussen С.-ПЕТЕРБУРГЪ (St. Petersburg) en РЕВЕЛЬ (Revel, Tallinn).



Afb. 1a (73 %)

Portvrije kerkbrief, van Revel (8 dec. 1877) naar Vesenberg (9 dec. 1877), vervoerd met postwagon no. 39 (8 dec. 1877; stempel type I, serienummer "2" voor beide richtingen; het nummer "18" naast "8" – *afb. 1c* – is de aanduiding voor het station van Revel).



Afb. 1b
Deel achterzijde

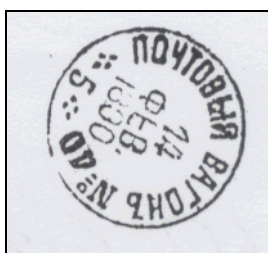
Aanvankelijk bleven de dagtekeningstempels met de drieregelige datum (afb. 2 en 3) in gebruik en daarna stempels met de datum in kruisvorm (afb. 4 en 5).



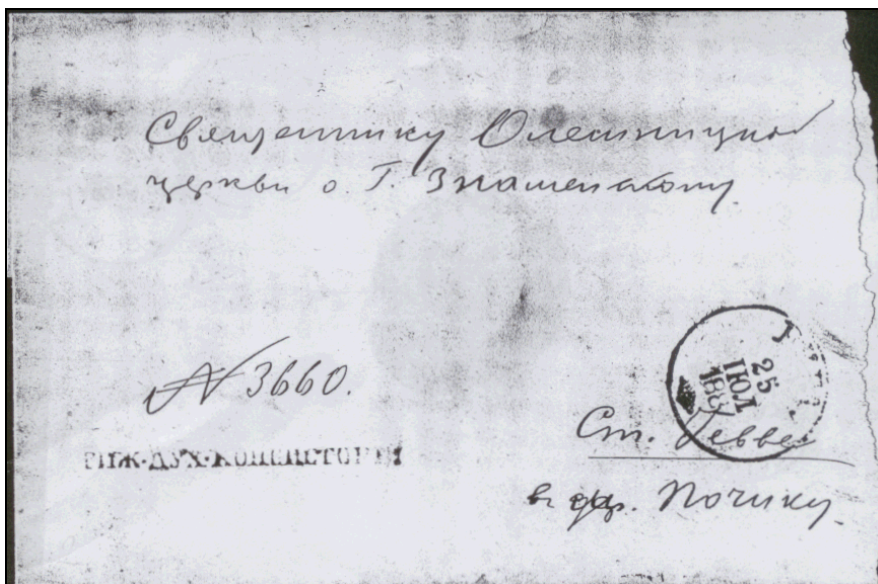
Afb. 2b (100 %)
Stempel postwagon 39 op de achterzijde.



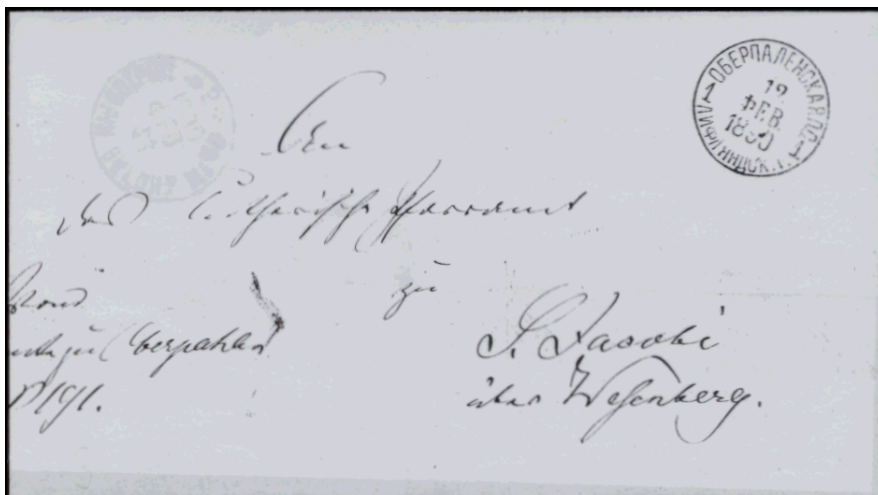
Afb. 2c (100 %)
Vertrekstempel Riga, 26 juli, en aankomststempel levve, 28 juli.



Afb. 3b (100 %)
Het postwagonstempel.



Afb. 2a (79 %)
Portvrije kerkbrief van Riga (25/26 juli 1887 naar levve (28 juli), vervoerd met postwagon no. 39 (27 juli 1887; dagtekeningstempel type III, serienummer "3" (afb. 2b)



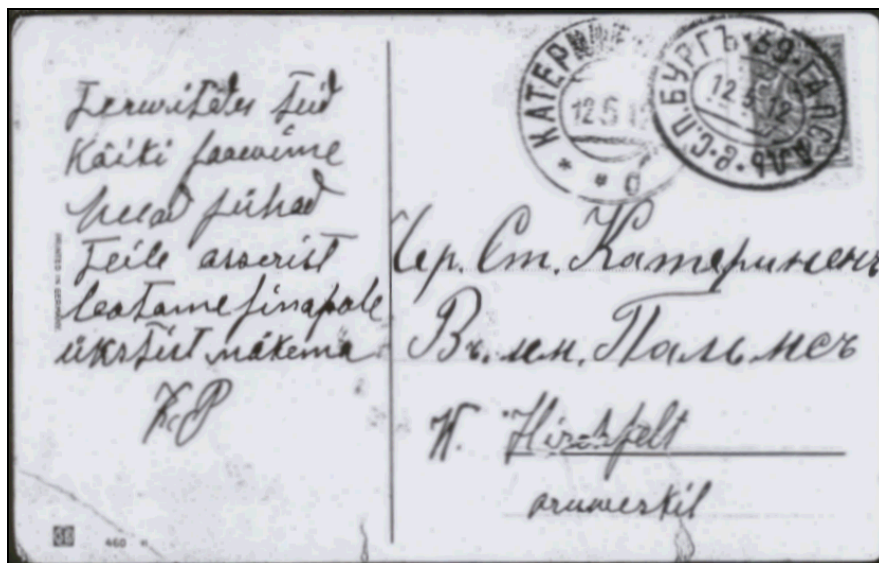
Afb. 3a (73 %)
Portvrije kerkbrief, van Oberpalen(12 februari 1890) naar Yakobi (Jakobi) via Vesenberg, vervoerd met postwagon no. 40 (14 februari 1890 ; stempel type III, serienummer "5").



Afb. 4 (84 %)
Kaart naar Hapsal, gefrankeerd met een zegel van 3 k. en gepost op de postwagon no. 39 (11.VI.1908 ; stempel type IV, serienummer "4".



Afb. 5 (83 %)
Kaart naar Oberpalen (2.5.07), gepost op postwagon no. 40 (29.IV.1907 ; stempel type IV, serienummer "4"). Zonder postzegel en daarom het portstempel. Dit portstempel is nog van het oude type (nog steeds gebruikt in het eerste decennium van de 20^e eeuw). Het tarief van 6 kopeken (dubbel postkaart tarief) is erin geschreven.



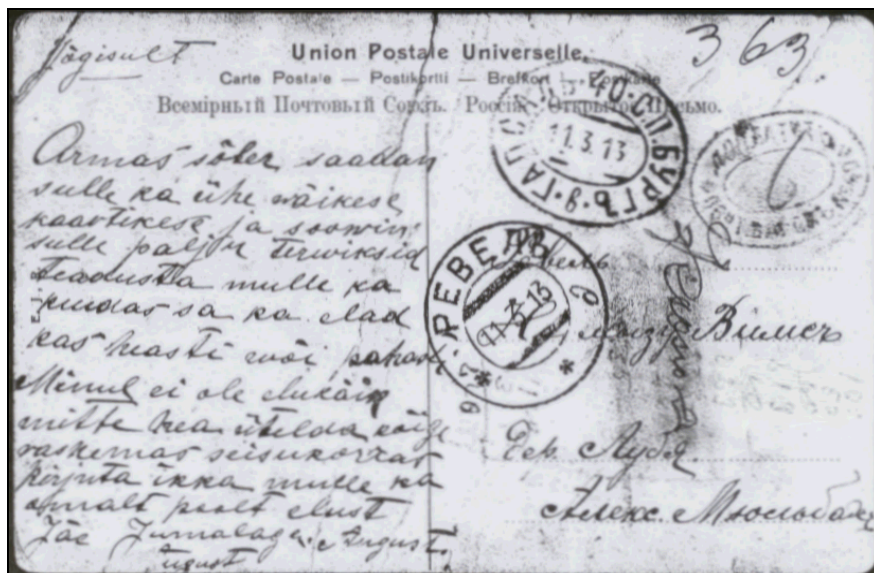
Afb. 6 (83 %)
Kaart naar het landgoed Palmse via Katerinen (12.5.12), gefrankeerd met 3 k. en gepost op de postwagon ST. PETERSBURG * 39 * HAPSAL (12.5.12) ; stempel type V, serieletter "d".

Nadat in 1906 de spoorlijn vanaf het station Kegel (Keila) was verlengd naar het vakantieoord Hapsal (Haapsalu), gingen de postwagons 39 en 40 rijden tussen С.-ПЕТЕРБУРГЪ en ГАПСАЛЪ en vice versa. In deze periode werden de rondstempels vervangen door de ovale (afb. 6 en 7).

In 1913 werden de postwagons 39-40 ingezet tussen Taps en Riga waardoor ze het traject С.-ПЕТЕРБУРГЪ - РИГА (St. Petersburg – Riga) en vice versa gingen berijden (afb. 8 en 9).

Afb. 7 (84 %)

Kaart naar Revel (11.3.13), gepost op postwagon
HAPSAL * 40 * ST. PETERSBURG
(11.3.13 ; stempel type V, serieletter "b."), zonder postzegel en vandaan het portstempel van deze postwagon met het bedrag van 3 k. erin geschreven.



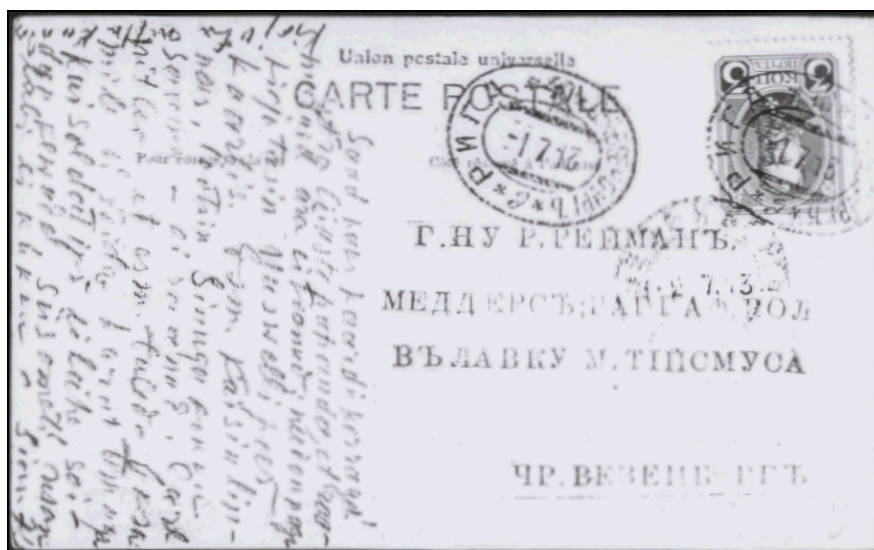
Afb. 8 (84 %)

Gewone brief naar Ervakant via Rappel, gepost op de postwagon
ST. PETERSBURG * 39 * RIGA
(15.10.14 ; stempel type VI, serieletter "b.").
De brief is gefrankeerd met 3 k., terwijl het juiste tarief 7 k. was. Het porttarief zou daarom 8 k. moeten zijn, het dubbele van het ontbrekende bedrag. In het portstempel van deze postwagon is echter –foutief- 14 k. (dubbel tarief) geschreven.



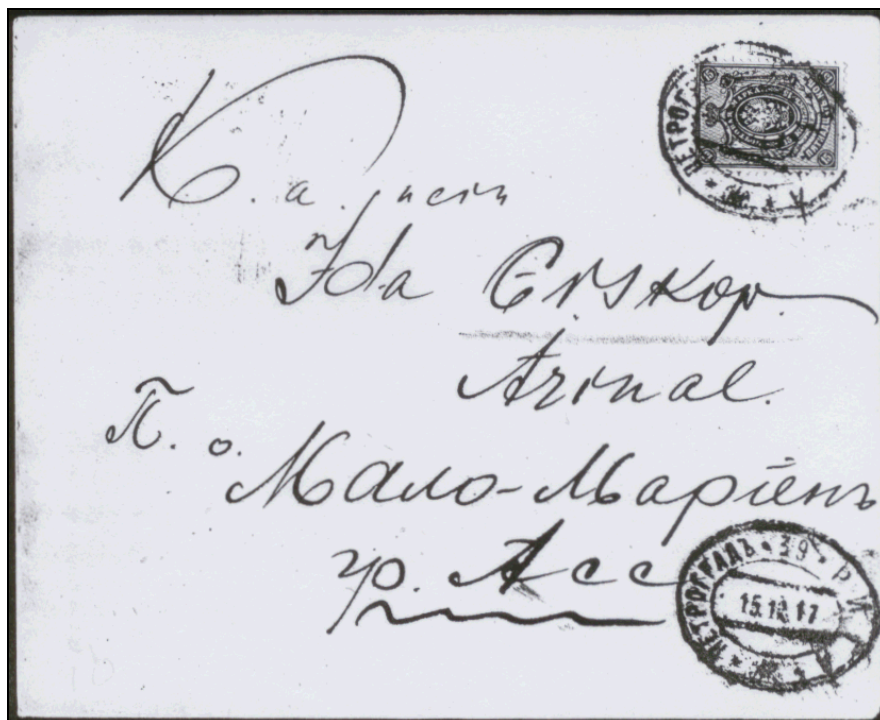
Afb. 9 (84 %)

Kaart naar Vesenberg, gefrankeerd met 3 k. en gepost op de postwagon
RIGA * 40 * ST. PETERSBURG
(1.7.13 ; stempel type VI, serieletter "d").



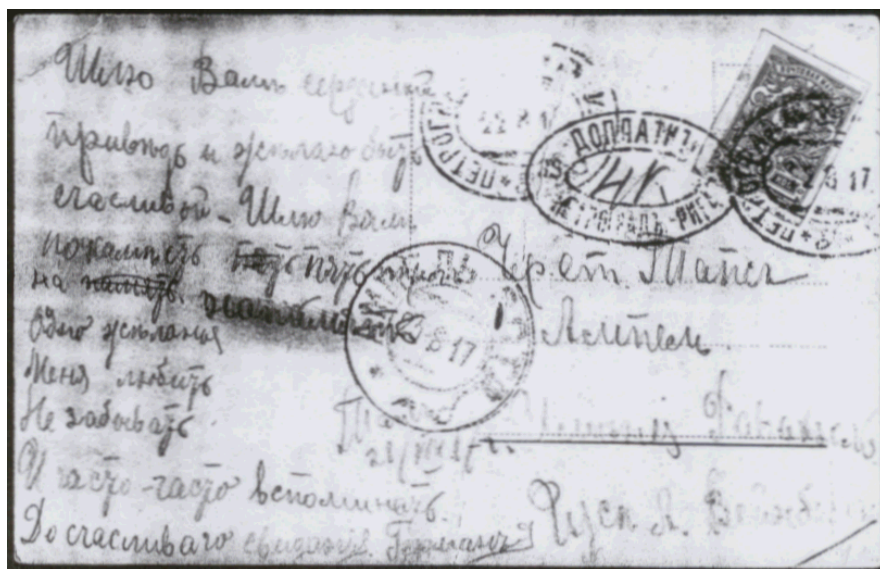
Na het begin van de Eerste Wereldoorlog kreeg St. Petersburg een andere naam: Petrograd. De routeaanduiding veranderde in ПЕТРОГРАДЪ - РИГА en vice versa (*afb. 10-12*). Na de verovering van Riga door de Duitsers op 21 augustus 1917 werd de lijn eerst ingekort tot Ramotskoje (Ramkava) en later tot Saulensk (Saule), beide in Letland. De oude stempels bleven in gebruik, (zeker nog tot in 1921), toen deze route nog slechts tot Jamburg in Rusland bereiden kon worden, nadat geheel Estland eind februari 1918 door Duitse troepen was bezet.

Tabel 1 toont de stempels die in de postwagons 39-40 werden gebruikt. De typen gelden alleen voor deze postwagons.



Afb. 10 (83 %)

Gewone brief naar Malo-Marien via Ass, gefrankeerd met 15 k., volgens het toen geldende tarief en gepost op de postwagon PETROGRAD * 39 * RIGA (15.12.17; stempel type VII, serieletter "ж").

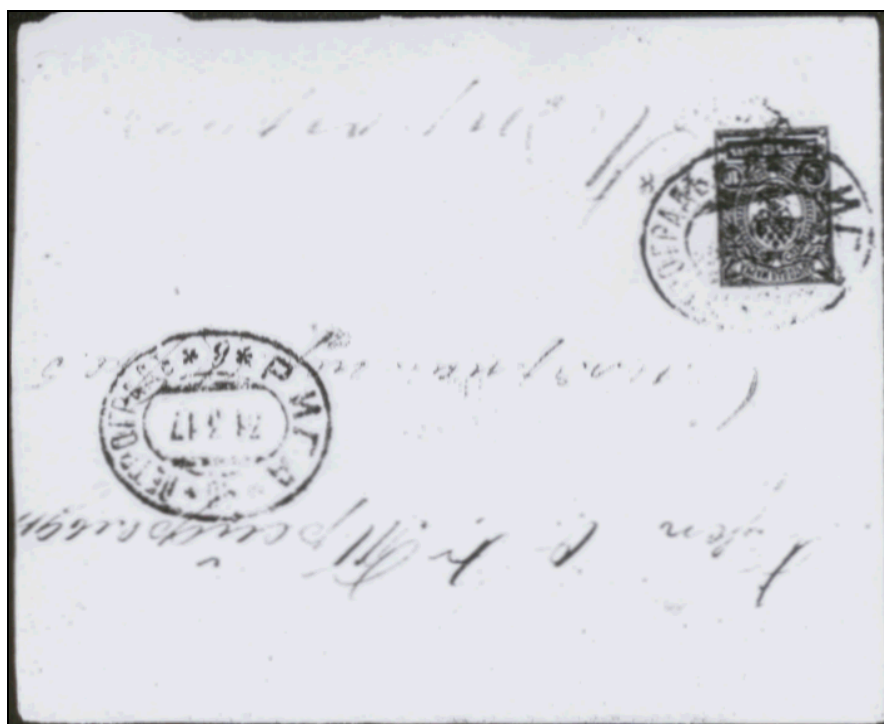


Afb. 11 (85 %)

Kaart naar Ampel (23.8.17), gepost op de postwagon PETROGRAD * 39 * RIGA (22.8.17; stempel met serieletter "д."). De kaart was gefrankeerd met 3 k. Het betreffende tarief was echter een week eerder verhoogd naar 5 k., vandaar het portstempel van deze postwagon met daarin 4 k. geschreven (dubbele van het ontbrekende bedrag).

Afb. 12 (99 %)

Gewone brief naar Petrograd, gefrankeerd met 10 k. en gepost op de postwagon RIGA * 40 * PETROGRAD (31.3.17 ; stempel type VII, serieletter 'e.').



TABEL 1 Datumstempels van postwagon no. 39-40

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1871-1879 1 (2 versies), 2 (2 versies), 3, 4, 5, 6		1881-1897 1 (2 versies), 2 (2 versies), 3 (2 versies), 4 (2 versies), 5 (3 versies), 6 (3 versies)
	1879-1881 1 (2 versies), 2 (2 versies), 3 (2 versies), 5, 6		1894-1910 1, 2 (3 versies), 3, 4, 5, 6
	1879-1881 1, 4, 6		1899-1910 1, 2 (2 versies), 3, 4 (2 versies), 5 (2 versies), 6 (2 versies)
	1881-1897 1 (4 versies), 2 (2 versies), 3 (3 versies), 4 (3 versies), 5 (2 versies), 6 (2 versies)		1911-1913 <i>a, б, в, г, д.</i> serieletter <i>e</i> kan ook bestaan.

TABEL 1 (vervolg)

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
 V	1911-1913 <i>a, б, в, г, д,</i> serieletter <i>e</i> kan ook bestaan.	 VII	1915-1918 (1919) <i>a, б, в, г, д, e, ж</i>
 VI	1913-1915 <i>a, б, в, г, д, e</i>	 VII	1915-1918 (1921) <i>a, б, в, г, д, e, ж</i>
 VI	1913-1915 <i>a, б, в, г, д, e</i>		

TABEL 2 Datumstempels van het stationspostkantoor van Revel

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
 I	1871-1878 -	 IV	1898-1911 1, 2 (2 versies)
 II	1873-1892 1 (2 versies)	 V	1911-1918 <i>a, б</i>
 III	1901-1908 1		

Revel stationspostkantoor

Tot 1913 stonden de postwagons 39 en 40 in verbinding met twee stationspostkantoren: het Baltische Station in St. Petersburg en het hoofdstation in РЕВЕЛЬ (Revel, Tallinn), **afb. 13-18**. In 1913 ging dit laatste postkantoor de postwagons 89-90 bedienen.

Tabel 2 toont de stempels gebruikt op het stationspostkantoor van Revel.

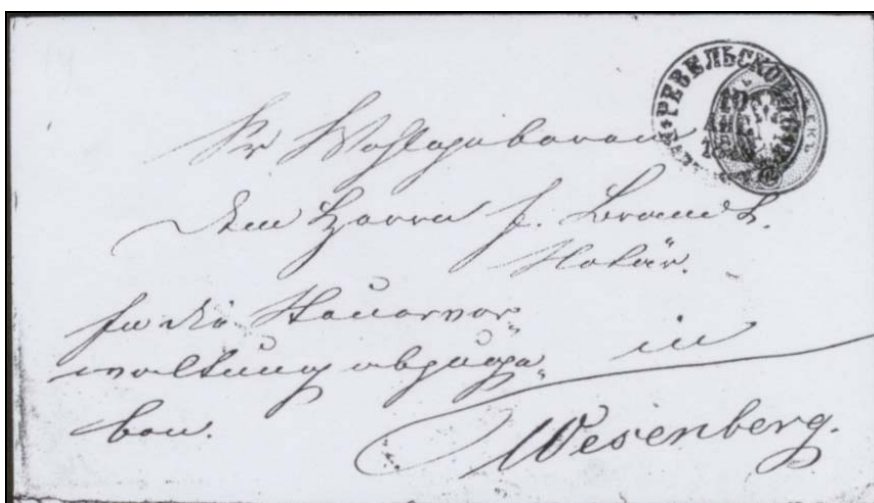
Afb. 13 (73 %)

Baltische Spoorstation in Revel, waar het stationspostkantoor was gevestigd.



Afb. 14a (80 %)

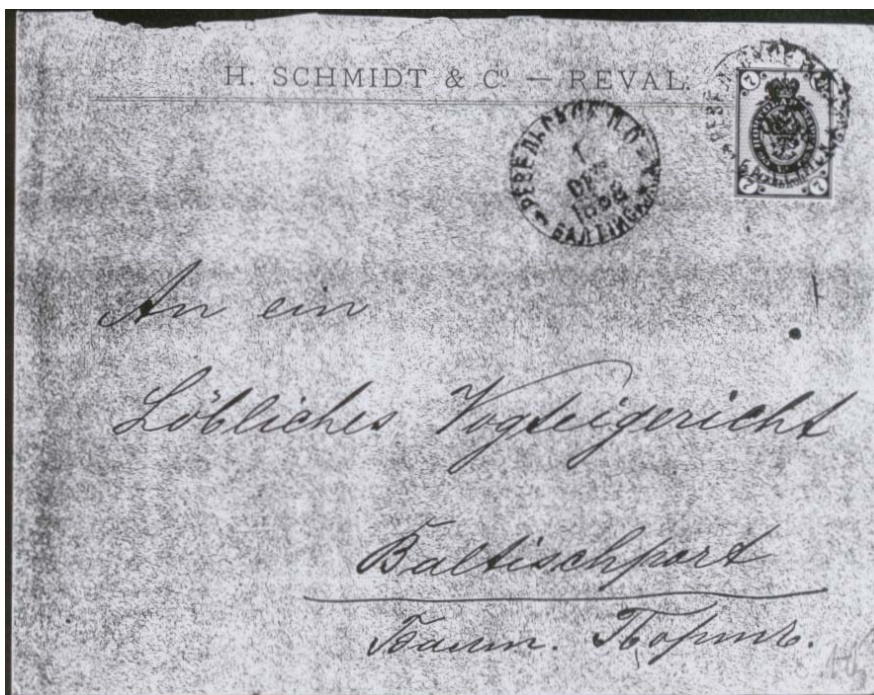
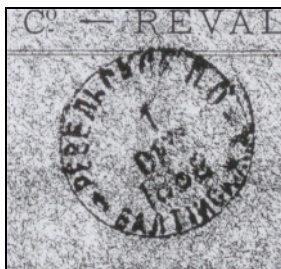
Envelop, postwaardestuk 8 k., gebruikt voor een gewone brief naar Vesenberg, gepost op het stationspostkantoor van Revel (10 aug. 1879, stempel type I).



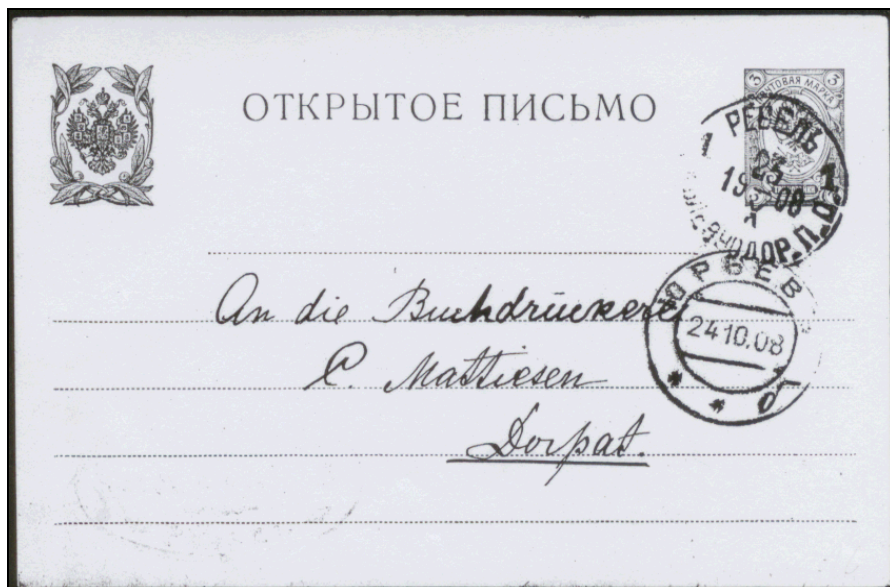
Afb. 14b (100 %)

Afb. 15a (77 %)

Gewone brief naar Baltiiski Port, gefrankeerd met 7 k. en gepost op het stationspostkantoor van Revel (1 okt. 1888, stempel type II).

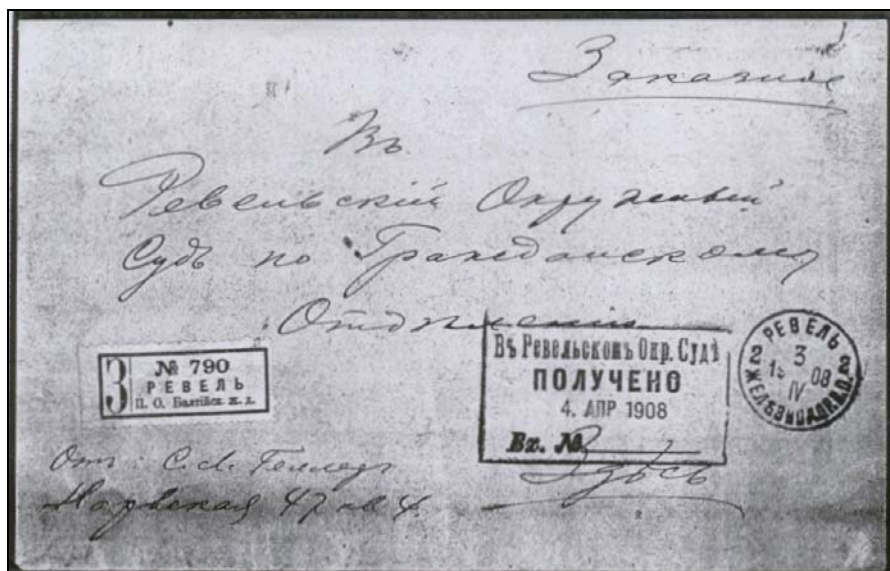


Afb. 15b (100 %)



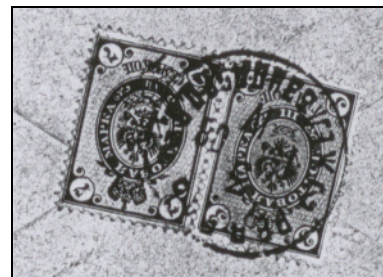
Afb. 16a (82 %)

Kaart, postwaardestuk 3 k., naar Jurjev (24.10.08), gepost op het stationspostkantoor van Revel (23.X.1908 ; stempel type III, serienummer "1").

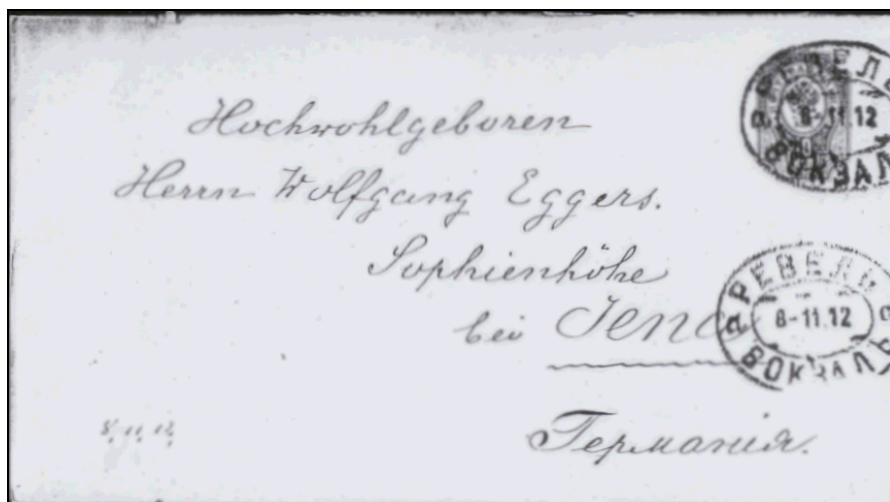


Afb. 17a (60 %)

Lokale brief, gefrankeerd met 10 k. overeenkomstig het geldende tarief en aangetekend op het stationspostkantoor van Revel (3.IV.1908 ; stempel type IV, serienummer "2").



Afb. 17b (100 %)



Afb. 17c (100 %)



Afb. 18 (82 %)

Envelop, postwaardestuk 10 k., gebruikt voor een gewone brief naar Duitsland en gepost op het stationspostkantoor van Revel (8.11.12 ; stempel type V, serieletter "a").

De postwagons Derpt – Taps en vice versa, de stationspostkantoren van Derpt en Taps

Het spoorwegnet in Estland werd in 1877 verder uitgebreid door de aanleg van de lijn van Taps naar Derpt (Tartu). In beide richtingen reden op deze verbinding ongenummerde postwagons (**afb. 19 en 20**). Als gevolg werden er postkantoren geopend op de beide eindstations ДЕРПТЪ (Derpt, later Jurjev, Tartu, **afb. 20**) en ТАПСЪ (Taps, Tapa, **afb. 21**). **Tabel 3** geeft een overzicht van de postwagonstempels en stationsstempels van de lijn Derpt – Taps.



Afb. 19b (100 %)
Postwagonstempel



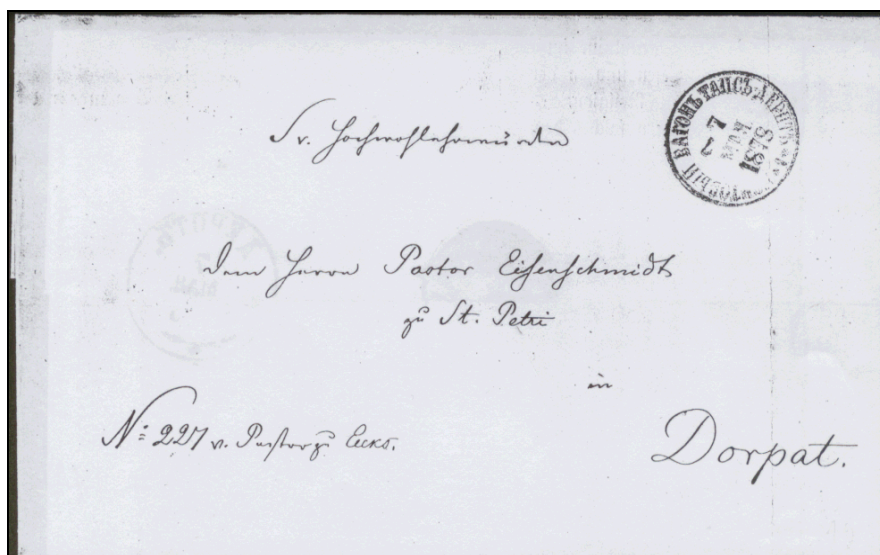
Afb. 19c (100 %)
Aankomststempel



Afb. 20b (100 %)



Afb. 20d (100%)



Afb. 19a (70 %)

Portvrije kerkbrief naar Derpt (7 mei 1878), gepost op de ongenummerde postwagen Taps-Derpt (7 mei 1878 ; stempel serienummer "1" ; het getal "7" naast de dagaanduiding toont dat de brief is aangenomen op het station van Laisholm (Jõgeva) (afb. 19b).



Afb. 20a (82 %)

Gewone brief gefrankeerd met 8 k., gepost op het stationspostkantoor van Derpt (7 nov. 1878) en eerst vervoerd met de ongenummerde postwagon Derpt-Taps (7 nov. 1878 ; stempel serienummer "2" ; het cijfer "1" naast de dagaanduiding (**afb. 20d**) toont dat de brief is aangenomen op het station van Derpt). Daarna ging de brief met postwagon no. 39 (8 nov.) naar levve (8 nov.).



Afb. 20b
Deel achterzijde.

TABEL 3 Datumstempels van de postwagon Taps-Derpt en de stationspostkantoren Derpt en Taps

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1878-1879 2, 3 serienummer "1" kan ook bestaan		1880-1889 1
	1877-1878 1, 2, 3		1878-1893 1



Afb. 21a (77 %)
Portvrije kerkbrief naar Yakobi (Jakobi) via Vesenberg (5 jan. 1882), gepost op het stationspostkantoor van Taps (4/5 jan. 1882) en vervoerd met postwagon no. 39 – **afb. 21c** – (5 jan., stempel met serienummer "5").



Afb. 21c (100 %)



Afb. 21d (100 %)
Het kerkstempel

Afb. 21b

De postwagons 89 en 90

In 1891 werd de lijn Taps – Derpt verlengd naar Riga. De ongenummerde postwagons werden vervangen door de postwagons 89-90 РИГА – ТАПСЪ (Riga – Taps) en vice versa via Valk (*afb. 22*).

De stationspostkantoren in Derpt en Taps werden in 1893 gesloten, maar al eerder in 1889 was een stationspostkantoor geopend in БАЛКЪ (Valk, Valga in Estland en Valka in Letland). Dit postkantoor moest eigenlijk een andere postwagon gaan bedienen (zie later).

In gebruik waren dagtekeningstempels met de datum in kruisvorm en daarna ovaalstempels (*afb. 23-26*).



Afb. 22a (72 %)

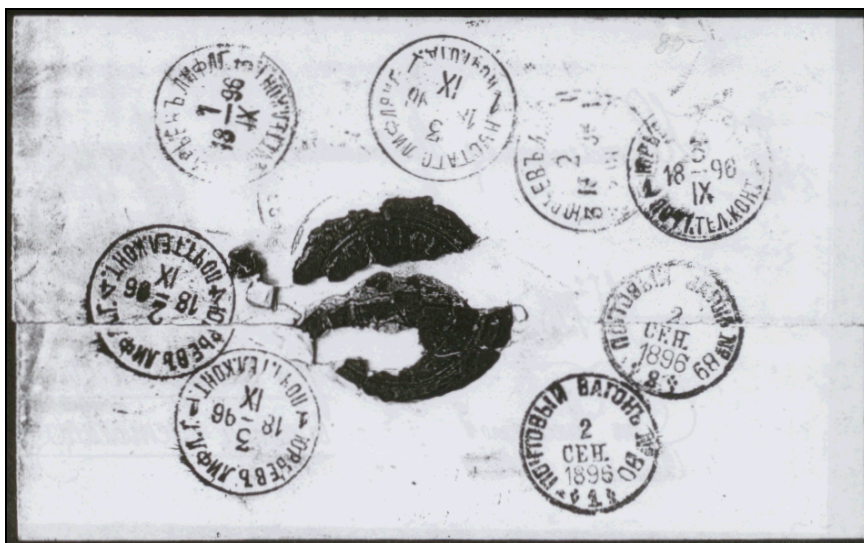
Portvrije kerkbrief, geadresseerd aan het landgoed Kastolitsa via het station van Elva en Nustago. De brief is gepost op postwagon no. 89 (1 sept. 1896 ; stempel type I, serienummer "1") ergens ten zuiden van Jurjev. Door een onbekende oorzaak is de brief niet in Elva, maar eerst in Jurjev afgeleverd (1.IX) en de volgende dag in de andere richting vervoerd met postwagon no. 90 (*afb. 22c*) (2 sept. 1896 ; stempel type I, serienummer "1"). Dezelfde dag echter werd de brief weer om een onverklaarbare reden weer meegenomen met postwagon no. 89 (*afb. 22d*) (2 sept. ; stempel type I, serienummer "2") naar Jurjev. Uiteindelijk is de brief de volgende dag direct afgeleverd in Nustago. (3.IX).



Afb. 22c (100 %)



Afb. 22a (72 %)

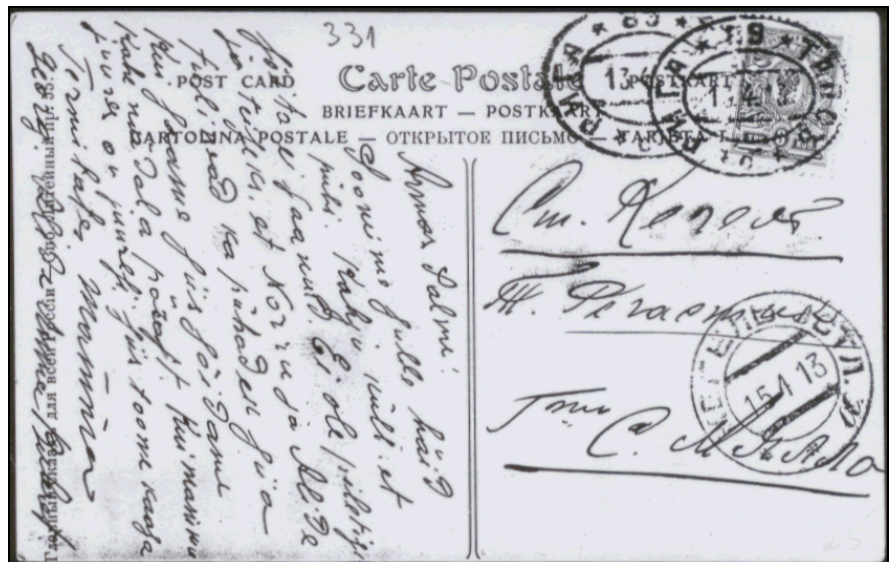


Afb. 22b (72 %)

De achterzijde, met veel stempels

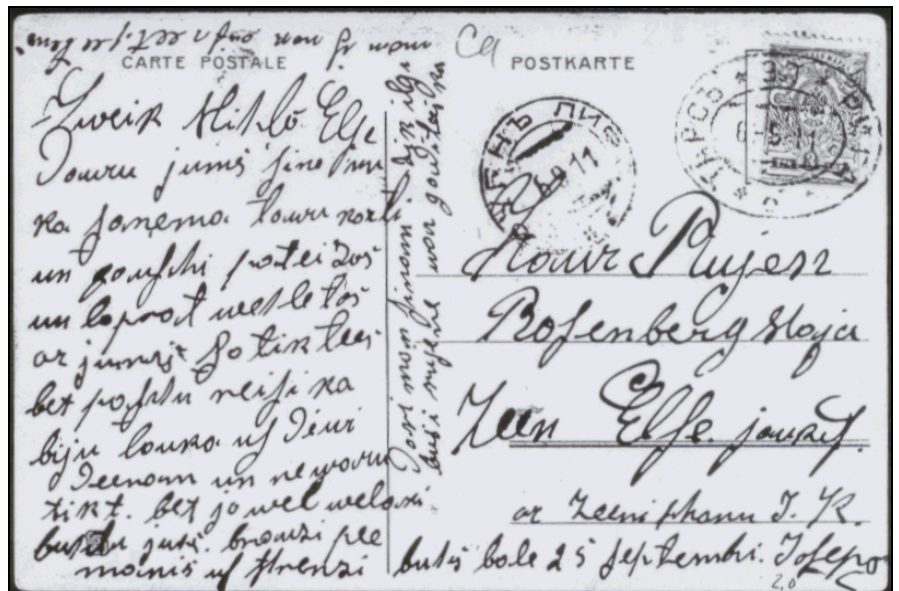
Afb. 25 (82 %)

Kaart naar Kegel (15.4.13), gefrankeerd met 3 k. en gepost op postwagon RIGA * 89 * TAPS (13.4.13 ; stempel type III, serieletter "6.").



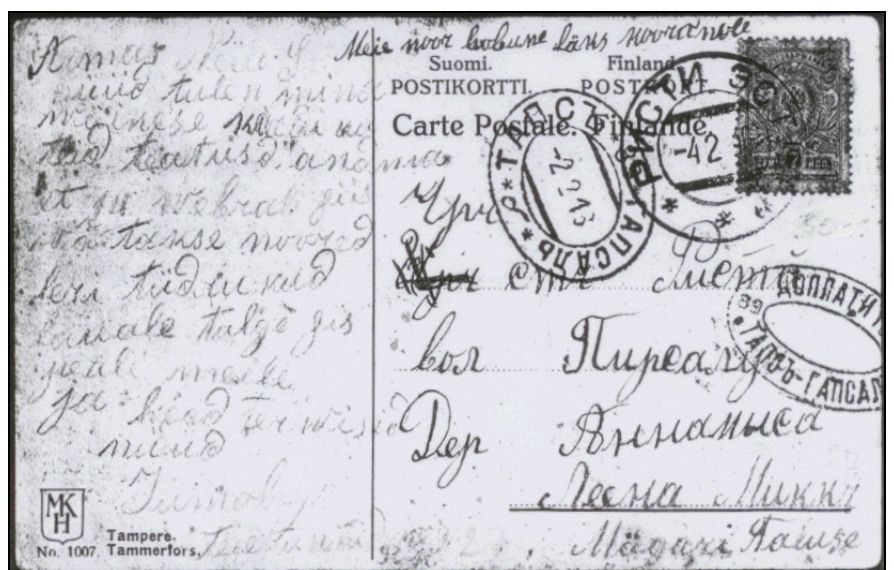
Afb. 26 (86 %)Kaart naar Rujen

(6.9.11), gefrankeerd met 3 k. en gepost op de postwagon RIGA * 90 * TAPS (6.9.11 ; stempel type III, serieletter "6.," ; let op de fout in het woord TARS i.p.v. TAPS).



Afb. 27 (84 %)

Kaart naar Risti (4.2.13), gepost op postwagon TAPS * 89 * HAPSAL (2.2.13 ; stempel type IV, serieletter "6.,"). De kaart is gefrankeerd met een postzegel van 7 k., en daarom overgefrankeerd. Echter, het is een eerder gebruikte zegel, de afstempling is chemisch verwijderd. Vandaar het portstempel van deze postwagon.





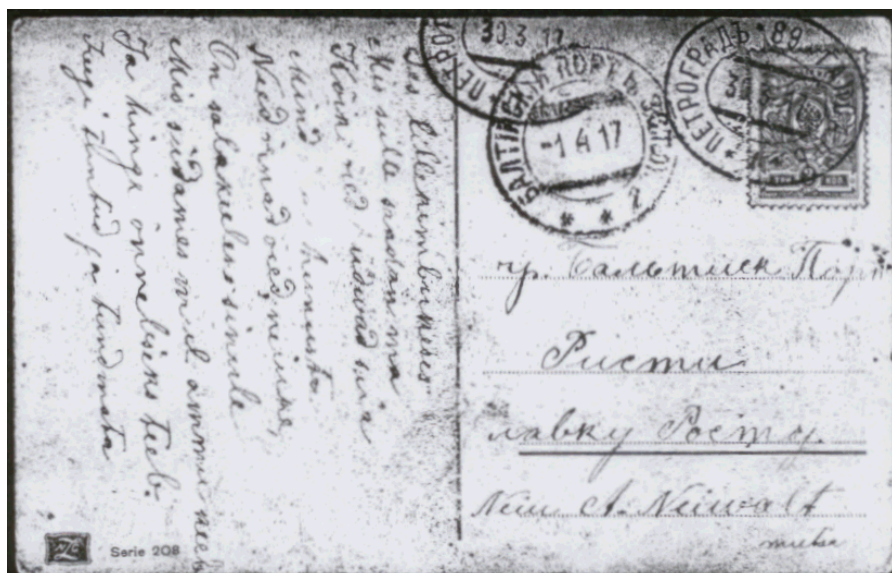
Literatuur:

1. Alexander Epstein: "Enige opmerkelijke Estse briefkaarten uit de tsaristische tijd", in Het Baltische Gebied, nr. 39 (2001).
2. Vambola Hurt en Elmar Ojaste: "Eesti/Estonia – Philately/Postal History Handbook/Catalogue. 1986.

Wordt vervolgd.

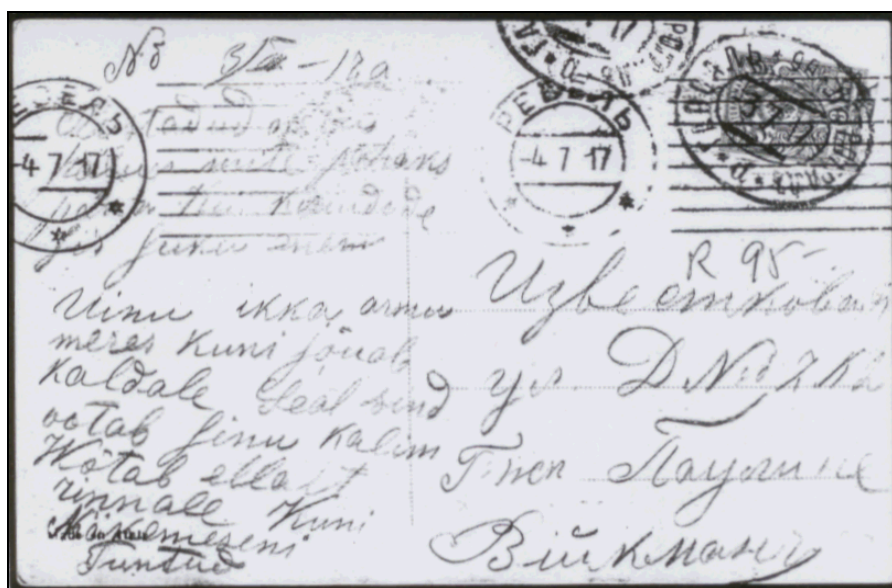
Afb. 28 (85 %)

Kaart naar Kegel, gepost op postwagon HAPSAL * 90 * TAPS (5.3.14; stempel type IV, serieletter "6."). De frankering met 1 k. komt overeen met het lokaal tarief voor drukwerk, dat ook gold voor wenskaarten. Deze is zonder boodschap, maar de voorzijde is een verjaardagsgroet-afbeelding. De kaart wordt kennelijk vervoerd en besteld binnen het gebied waarvoor het lokaal tarief gold.



Afb. 29 (85 %)

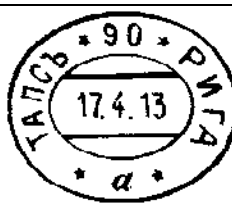
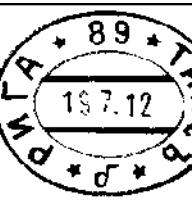
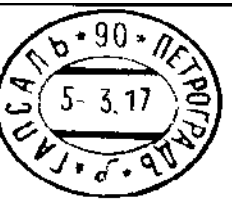
Kaart naar Baltiski Port (1.4.17), gefrankeerd met 3 k. en gepost op de postwagon PETROGRAD * 89 * HAPSAL (30.3.17; stempel type V, serieletter "a.").



Afb. 30 (86 %)

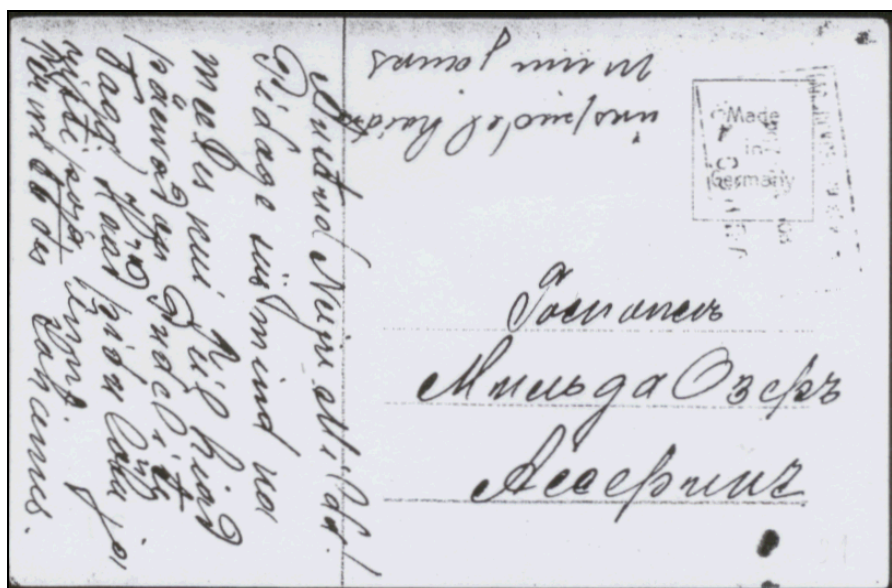
Kaart naar Revel (4.7.17), gefrankeerd met 3 k. en gepost op de postwagon HAPSAL * 90 * PETROGRAD (3.7.17; stempel type V, serieletter "a.").

TABEL 4 Datumstempels van postwagon no. 89-90

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1880-1897 1 (2 versies), 2, 3, 5, 6 serienummer "4" zou ook bestaan		1909-1913 <i>a</i> , (twee versies), <i>б</i> , <i>в</i> , stempel met serieletter " <i>в</i> ," heeft een onjuiste inscriptie van het station: ТАПСЬ i.p.v. ТАПСЬ. Serieletters <i>з</i> , <i>д</i> , <i>е</i> , zouden ook bestaan
	1879-1899 1, 2, (2 versies), 3 serienummers "4", "5" en "6" zouden ook bestaan		1913-1916 <i>a</i> , <i>б</i> , <i>в</i> ,
	1900-1909 1 (2 versies), 2, 3, 4 serienummers "5" en "6" zouden ook bestaan		1913-1916 <i>a</i> , <i>б</i> , <i>в</i> ,
	1901-1910 1, 2, 3 (2 versies), 4, 5, 6		1916-1918 <i>a</i> , <i>б</i> , en <i>з</i> , <i>д</i> , serieletter " <i>в</i> ," zou ook be- staan
	1909-1913 <i>a</i> , <i>б</i> , <i>в</i> , en <i>е</i> , serieletters <i>з</i> , <i>д</i> , zouden ook bestaan		1916-1917 <i>a</i> , <i>б</i> , <i>в</i> , <i>з</i> , <i>д</i> ,

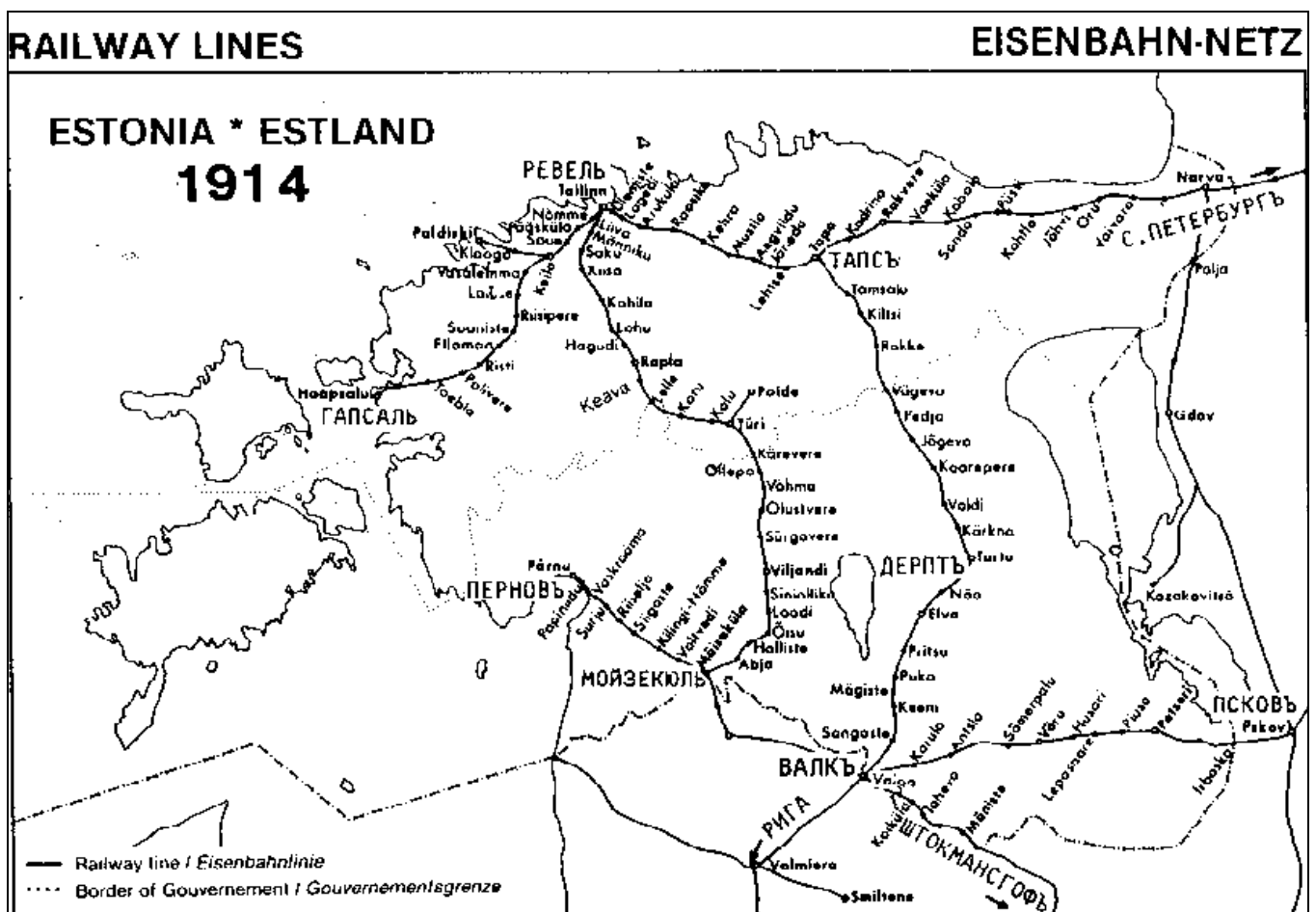
Afb. 31 (86%)

Ongefrankeerde kaart, vervoerd door een of andere private postdienst, vanaf het station van Sonda naar Asserinen. Het rechthoekige stempel van het Sonda stationspost-agentschap is gedateerd 7 dec. 1908.





Afb. 32 (85%)
Kaart naar Moskou, gefrankeerd met
3 k. en gepost op postagentschap van
het perron van Nemme (6.11.12).



Afb. 33

UIT RIGA

Igor Irikov

Al in 1985 verscheen van de hand van Ruud van Wijnen een uitgebreid artikel over de aanleg van de spoorlijn Riga-Dünaburg en de inzet van postwagons op deze route.

De verbinding tussen de haven- en industriestad Riga en Dünaburg/Dvinsk aan de spoorlijn St.-Petersburg-Warschau werd in 1861 geopend. Hierdoor kreeg Riga een goede spoorwegverbinding met zowel het Russische achterland als met Midden- en West-Europa. Uit de eerste jaren kennen we provisorische postwagon- en stationsstempels in de Russische taal.

Onlangs trof ik op een brief uit 1862 een tot nu toe onbekend Duitstalig ovaalstempel aan. De tekst er van luidt: RIGA – DÜNABURGER EISENBAHN / STATION RINGMUNDSHOF. De datum werd er in inkt bijgeschreven: “17 / 7 62”.

Ringmundshof (Rembate in het Lets) ligt op ca. 50 km van Riga. Tot in het jaar 1878 werden de stationsnummers vermeld in de postwagonstempels. Voor Ringmundshof / Rembate waren dat “5” in de stempels van postwagon 7-8, genummerd vanaf Riga (1868-1869) en “11” in de stempels van postwagon 9-10, genummerd vanaf Dünaburg (1870-1878).

Ook in de archieven vinden we soms documenten die meer licht werpen op posthistorische onderwerpen waarmee we ons al eerder bezighielden.

Een voorbeeld daarvan is de tekst van een verdrag tussen het Postministerie en de Riga – Dünaburg Spoorweg Maatschappij uit over de voorwaarden voor het vervoer van post op de spoorlijn in de periode 1867 – 1871. U treft het elders in dit nummer aan.

◀



Afb. 1 (87 %)



Afb. 2 (100 %)

OVEREENKOMST

tussen het Ministerie van Posterijen en de Riga-Dünaburg Spoorweg Maatschappij over de voorwaarden betreffende het vervoer van post op deze spoorlijn.

§ 1

De post wordt op de spoorlijn Riga – Dünaburg vervoerd in wagons die toebehoren aan de Posterijen.

§ 2

Het onderhoud van de inrichting, de verwarming en de verlichting van de postwagons, alsmede het schoonhouden van het interieur, worden verzorgd door en komen ten laste van de Posterijen. Het onderhoud van de wagons, het smeren en de buitenkant blijven de verantwoordelijkheid van de Maatschappij.

§ 3

De posterijen hebben het recht om uit de beschikbare treinen de, naar haar mening, voor het postvervoer geschiktste te kiezen. De Posterijen dienen tijdig aan de Maatschappij mede te delen in welke trein de postwagon zal worden opgenomen.

§ 4

Het totale gewicht aan post dat per postwagon vervoerd kan worden, mag niet meer dan 250 poed bedragen. De plaatselijke spoorwegbeambten hebben het recht om dit gewicht, waar dat gemakkelijk en mogelijk is, te controleren. Het treinverkeer mag daarbij niet gehinderd worden.

§ 5

De betaling aan de Maatschappij voor het inzetten van een postwagon hangt af van het gewicht en de hoeveelheid post: 9 kopeken per werst als één bagageruimte wordt gebruikt en 10 ½ kopeken per werst indien beide bagageruimten worden gebruikt.

§ 6

In de trein wordt de postwagon vóór alle personenwagons geplaatst.

§ 7

Als de postwagon tijdens de reis beschadigd wordt, is de Maatschappij verplicht een afgescheiden compartiment in een tweede klasse personenwagon ter beschikking te stellen voor zowel de post als voor de beampten die de post begeleiden en andere dienstdoende postbeambten die mee-reizen. Als er zoveel post is dat het ter beschikking gestelde compartiment te klein is, dan wordt daarin alleen de post vervoer die onderweg dient te worden afgegeven. Voor de overige post dient een aparte ruimte ter beschikking te worden gesteld waartoe niemand, de postbegeleider uitgesloten, toegang heeft. Deze ruimte moet door de postbeambte gesloten en verzegeld worden.

§ 8

Postbeambten, die op dienstreis in postwagons reizen, worden kosteloos vervoerd. Bedoelde beampten ontvangen van de postrijen speciale kaartjes. Deze worden ondertekend door de reizende en een leidinggevende van de Posterijen. Op verzoek van de stationschef of de hoofdconducteur zijn de postbeambten verplicht hun kaartjes te tonen en hun handtekening te laten verifiëren.

§ 9

Beambten van de Posterijen die geen biljet, zoals aangegeven in § 8, kunnen tonen, zijn verplicht de reiskosten 2^{de} klasse te betalen over de afstand die ze in de postwagon meerijden.

§ 10

Tijdens de treinreis dienen de postbeambten zich te houden aan de door de politie vastgestelde regels van de Maatschappij te houden. De agenten van de Maatschappij mogen zich niet mengen in aangelegenheden van de

post. De agenten echter die bevoegd zijn om personentreinen te controleren, alsook de hoofdconducteur, mogen de postwagons betreden om reizende personen te controleren en om documenten van de postbeambten in te zien.

Een en ander echter niet tijdens de aanname of afgifte van post.

§ 11

De Maatschappij moet op de stations van Riga en Dünaburg gratis een kamer aan de Posterijen ter beschikking stellen.

§ 12

De Posterijen hebben het recht om kosteloos diensttelegrammen via de maatschappij telegraaf te verzenden. De inhoud van deze telegrammen mag alleen over postale aangelegenheden gaan, zoals o.a. de inzet van postpaarden, de correctie van fouten in registers en het onderzoek naar verdwenen pakketten.

§ 13

De Posterijen mogen op ieder station een bus voor het posten van brieven plaatsen. De stationschefs houden daar toezicht op. Op de stations waar geen postbeambten werkzaam zijn, legen agenten van de Maatschappij de brievenbussen en dragen de post over aan de postbeambten of aan de functionarissen die de post begeleiden. De Maatschappij zorgt er voor dat de brievenbussen in orde zijn, maar draagt geen verantwoordelijkheid voor de inhoud ervan.

§ 14

Op stations waar geen postagent-schappen gevestigd zijn, nemen agenten van de Maatschappij alle brieven en kranten die aan betreffende stations zijn geadresseerd, over van de postbeambten of van de functionarissen

die de post begeleiden.

Op verzoek van de ontvangers verzorgen ze ook de uitreiking van de post.

§ 15

Naast het dagelijkse vervoer van post in de postwagons, hebben de Posterijen ook het recht om voor het vervoer van postbagage en diverse correspondentie andere treinen te gebruiken.

Dit dient echter minstens 12 uur voor het vertrek van de trein door de Posterijen te worden medegedeeld.

De Maatschappij wordt voor dit vervoer betaald volgens het goederentarium: d.w.z. 1/18 kopeke voor iedere poed en werst met een minimum van 3 poed. Daar komt nog 3 kopeken per transport bij voor het inschrijven in het register.

De postbeambte die het vervoer (zoals bedoeld in § 15) begeleidt, reist kosteloos. Hij moet echter een speciaal vervoersbewijs (zoals reeds vermeld in § 8) kunnen tonen.

§ 16

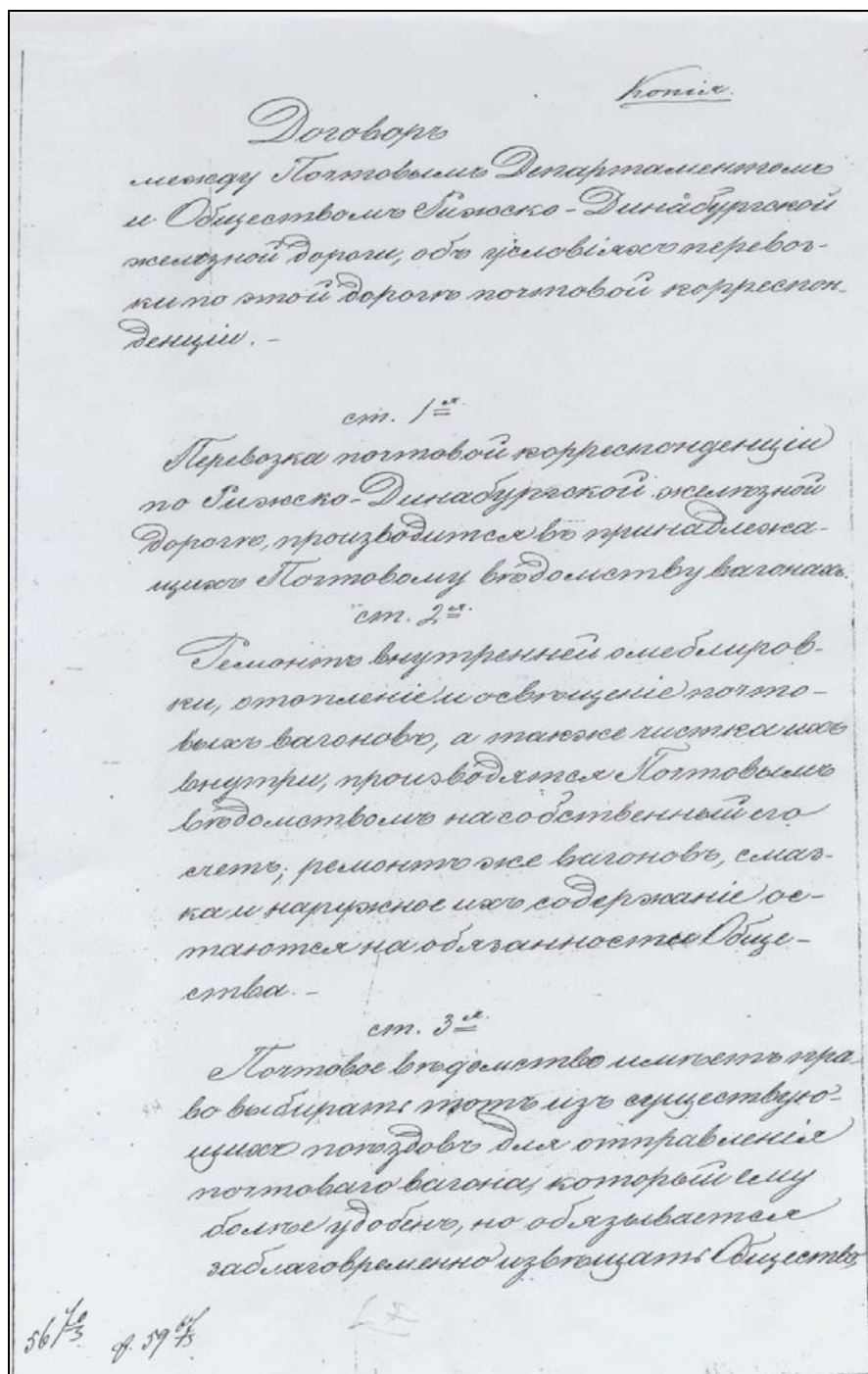
Het in § 15 genoemde recht betreft niet het vervoer van zakken met normale post in de treinen zonder postwagon. Dit vervoer geschiedt kosteloos.

§ 17

Per maand stuurt de Maatschappij een rekening voor de vervoerde postbagage aan de Posterijen. Deze rekening wordt door de Posterijen binnen twee maanden betaald aan de centrale kas van de Maatschappij.

§ 18

Deze overeenkomst is van kracht sinds het begin van het postvervoer in de wagons van de Posterijen, d.w.z. op 16 november 1867 en loopt af op 1 januari 1871.



Afb. 1

Een deel van de overeenkomst.

Deze overeenkomst, die een aardig inzicht biedt in de verhouding tussen de Posterijen en de Spoorwegmaatschappij, werd ons bezorgd door de heer Laimons Bočka uit Madona in Letland.

Hij vertaalde de geschreven kopie van de oorspronkelijke overeenkomst voor ons vanuit het Russisch in het Duits. Daarvoor onze dank, "paldies".

Joop van Heeswijk
Jan Kaptein,
Olav Petri
Ruud van Wijnen

The British Journal of Russian Philately Februari 2003, nummer 89 Oktober 2003, nummer 90 Augustus 2004, nummer 91

Drie nummers kwamen tegelijk binnen, samen goed voor 204 bladzijden leesplezier. Bij mijn beschrijvingen moet ik helaas keuzes maken.

Nummer 89

Tussen al het moois kwam ik af en toe ook Baltische zaken tegen. Ik werd helemaal warm van een uitgebreid artikel (Raymond Casey) waarin in detail het gebied rond Port Arthur beschreven wordt, waar de havens Dalny en Ta Lien Wan precies liggen, hoe de spoorlijn liep. Poststukken illustreren de gang van zaken tijdens de Russisch-Japanse oorlog. In een tweede artikel over Mansjoerije onderstreept hij nog eens dat veldpost gefrankeerd diende te worden als het ging om aange tekende stukken, post naar het buitenland e.d.

Lev Ratner schrijft over de procedures rond een soort “onder rembours” zendingen uit de XIX-e eeuw, stempels, formulieren.

Meer Kossoy beschrijft portostempels van treinpostwagens, met ook enkele Baltische voorbeelden.

Tony Speeckaert e.a. schrijven in “letters to the editor” over aangetekende post van 1807-1872.

Op de laatste bladzijden blijkt ons blad ook in het UK gelezen te worden, terwijl daar ook opeens een bekende naam opduikt: Ivo Steijn.

Nummer 90

Raymond Casey schrijft in “China Shop 1” uitgebreid over Russische kantoren in China, Mansjoerije, Mongolië, de kantoren aan de Oost Chinese spoorlijn met o.a. een stuk naar Majorenhof als illustratie, kortom adembenemend.

Gerecenseerde tijdschriften of artikelen daaruit kunt u tegen porto- en/of kopieerkosten opvragen via de redactie.

Lev Ratner schrijft over het gebruik van firmastempels bij het afstempelen van zegels op zakenpost, de functie daarvan, met Baltisch voorbeeld. Meer Kossoy bespreekt onbestelbare post uit de tsarentijd, de “справка”-formuliertjes die daarbij hoorden en legt en passant uit dat “ПАКЕТЪ” “officieel” betekent en dat een poststuk met zo’n status niet gefrankeerd hoefde te worden. Raymond Casey schrijft in “The Captain’s Log. 1” over scheepsverbindingen in het oude Rusland, kantoren op rivierschepen en bij de РОПТ. Ook hier weer schitterende poststukken en foto’s.

P. Ashford legt uit hoe het komt dat van veel poststukken uit Georgië van 1920 alleen de gefrankeerde achterzijde te vinden is: een vorm van privacy-bescherming.

Nummer 91

In dit nummer vervolgt Raymond Casey zijn verhaal over scheepskantoren. Op veel rivieren voeren schepen die post behandelden, stempels, foto’s, poststukken illustreren een vervolgen tijdperk met bijv. Nizjnij Novgorod en Astrachan als belangrijke handelscentra.

A. Epstein vertelt in een uitvoerig artikel over de tarieven voor het buitenland, die vanaf 1889 28 jaar lang gelijk bleven. De bolsjewieken namen het nieuwe tarief van 1 september 1917 over en Epstein illustreert met mooie poststukken, ook met Baltische plaatsen, de routes ervan, de problemen van de reis, de wisselende tarieven, de gevolgen van de oorlog, de wapenstilstand, de burgeroorlog. Dit alles ook nog in een schema ondergebracht. Verderop geeft hij nog een extra overzicht.

Raymond Casey vervolgt zijn “China Shop”, waarbij hij ook met vreugde reageert op de brieven die hij ontving n.a.v. deel 1. In de voorliggende aflevering legt hij uit wat schuilgaat achter de censuraanduiding

“РАЗРЕШЕНО ПОЛКОВНИКЪ”, inclusief foto!

Bij zoveel moois kan een eenvoudig verzamelaar alleen maar diep zuchten.

Olav Petri

**Lietuvos Respublikos
pašto specialūs antspaudai : katalogas 1922-1940
1990-2003 / Albinas Abromaitis. – Vilnius, 2004. – 60 p.**

Zoals de titel al zegt: dit is een catalogus van de gelegenheidsstempels van Litouwen. Het is een jaarlijkse uitgave en kan bij Bernhard Fels besteld worden (tussen de 3 en 5 euro). De oudere stempels zijn natuurlijk ook elders te vinden, maar vooral voor de nieuwe stempels (sinds 1990) is het een handig overzicht. Van alle stempels worden de gegevens vermeld en ze worden ook afgebeeld. De catalogus besluit met een aantal registers, o.a. op thema, plaats en personen.

Jan Kaptein

Phillit 2004 ; no. 34, 35, 36

Plaatfouten, variaties krijgen –zoals gewoonlijk in Phillit- ook in nummer 34 de nodige aandacht. Ter sprake komen de eerste luchtpostzegels (mi. 102-104), de 30 sk waarde van de serie bij twee jaar onafhankelijkheid (Mi. 68) en de 20 sk waarde van de Kaunas-versie (Mi. 62) van de Berlijnse drukken.

In nummer 35 wordt de geschiedenis van de post en filatelie in Litouwen in de overgangperiode (1989-1993) op een rij gezet.

Twee langere artikelen zijn van de hand van Antanas Jankauskas. In het eerste artikel wordt het slogan-stempel 'Tauta be aviacijos....' nader bekeken: er zijn twee verschillende. In mijn eigen verzameling bleek maar een van de twee aanwezig. Opletten dus. Het tweede artikel van Antanas Jankauskas gaat –zoals vaker– over plaatfouten/varianten, deze keer van de Smetona-serie (Mi. 410-412). Op zich een heel gewone serie, gebruikt heel goedkoop, waar blijkbaar toch nog wat te ontdekken valt.

De kunstenaar V.K. Jonynas krijgt bijzondere aandacht in nr. 36. Hij heeft de postzegels ter gelegenheid van de 20^e verjaardag van de Litouwse Republiek ontworpen (1940). Na de oorlog werkte hij in Duitsland en de Verenigde Staten.

Jan Kaptein

Lituania, Mitteilungsheft der Forschungs-gemeinschaft Litauen im BDPH e.V. Dezember 2004, nr. 22

Bij de 'Neuheiten auf FDC' is ook een bijzondere zegel 'Chiune Sugihara' opgenomen. Deze Japanse consul in Kaunas (1939-1940), waarover Witold Fugalewitsch verderop nog schrijft, Nederlandse consul duizenden Joden. De Nederlandse consul Jan Zwartendijk gaf Joden stempels in hun paspoort, dat ze toegang hadden tot het Nederlandse Curacao. De Sovjet-Unie wilde alleen transit-visa geven, als men ook een visum voor Japan had, op de route naar Curacao. Chiune Sugihara leverde –zonder toestemming van hogerhand– de Japanse visa. De meeste Joden kwamen nooit naar Curacao, maar gingen zo naar de Verenigde Staten, of overleefden de oorlog in China.

Martin Bechstedt geeft een voorproefje uit het eerste deel van het nieuwe Handboek Litouwen (pas verschenen). Hij geeft een samenvatting hieruit over de vier 'Berlijnse drukken'. De lezingen tijdens de bijeenkomst in Ehlershausen worden samengevat, o.a. met een beschrijving, door Witold Fugalewitsch, van de

postwaardestukken van Litouwen (1919-1940).

Vervalsingen worden weer door U.E. Klein besproken. Opdrukken zijn altijd gevaarlijk en deze keer gaat het over 'NEPRIKLAUSOMA LIETUVA 1941-VI-23' en 'TELSIAI' met de bijbehorende stempels.

Jan Kaptein

Eesti Post, blad van de ArGe Estland im BDPH e.V. 2004, nummer 39 2005, nummer 40

2004, nummer 39

In deze aflevering een verslag van de reis van een aantal leden naar Estland. Voornamelijk een toeristische reis met ook een filatelistisch aspect. Mededeling over de samenwerking van de drie ArGe's (waaraan ook HBG deelneemt). Een artikel van de heer Hubert Nemec over de geschiedenis van Estland weerspiegeld in postgeschiedenis en filatelie. In deze eerste aflevering de Zweedse en Russische periode, geïllustreerd met oude brieven, tot aan het begin van de 20^e eeuw.

Gerhard Hutzler beschrijft een aantal zaken, n.l. het opruimingsgebruik van de briefkaarten nr 1 en 2 in 1925 na de tariefsverhoging, over Michelnr 73, en over de zeppelinpost van de Oostzeevlucht 1930.

Harald Vogt schrijft over de vluchtingenkamp Geislingen/Steige voor Esten gedurende 1947-1950. De heer Vogt beschrijft ook Estse motieven op Duitse zegels en over Esten van Duitsbaltische origine op Sovjetzegels en –briefkaarten. Osip Benenson uit Tallinn geeft een overzicht van de nieuwe uitgaven van de eerste helft van 2004. Tevens een uitgafteprogramma voor 2005.

Verder diverse kortere berichten en als klap op de vuurpijl een mooi overzicht van de (op dat moment nog actuele) wapenserie "Geluipaardiseerde Leeuwen". Dit artikel toont goed aan dat ook in de hedendaagse filatelie gespecialiseerd kan worden. Vergelijk dit met bijvoorbeeld de Britse Machinzegels, onze Beatrixen inversie, of de nu reeds "beruchte" Ierse vogeltjes. Tot slot de aankondiging dat per 1 mei

2004 Thomas Löbbbering benoemd is tot officiële Bondskeurmeester voor Estland (periode 1918-1940).

Nummer 40

Aankondiging van boek *Estland Eesti 3cmonuA Estonia Wiederherstellung der Selbständigkeit (1989) 1991 1992 Post und Philatelie* door Max Kromm & Harald Vogt, Paul von Sengbusch Verlag, Postfach 2107, D-25.740 Heide, prijs € 40,-.

Vervolgens verslagen van diverse bijeenkomsten, tentoonstellingen, enz. De heer Friedhelm Doell geeft een korte cursus Ests begeleid door enige omgangs- en gedragswenken [leerzaam]. Carsten Witzke-Irrgang kondigt het verschijnen van Eesti Filatelist nr 39 aan [die heb ik zelf thans, 6-5-2005, nog niet ontvangen]. vervolgens een kort artikel van Jaan Otsason over Narva-Jõesuu, dat vroeger (1897) tot St Petersburg behoorde.

Verder een tweetal korte artikelen van Harald Vogt en Heinz Lukaschewitz. Dan het tweede deel van het artikel van Hubert Nemec over filatelie tussen de grootmachten (v.a. WO I tot ca 1920), dit wordt vervolgd.

Mart Aru heeft een nieuwe editie van zijn katalogus Estland postzegels en poststukken samengesteld. Te bestellen bij Mart Aru, Oru 3, 75.501 Saku, Estland. Prijs € 10,- (bij bestelling bijsluiten, dit is met inbegrip van verzendkosten). Het wordt dan aangetekend toegestuurd. [opm.: dit is een heel aardige katalogus, met zowel het oude Estland als het Estland sinds 1991].

Daarna wat korte artikelen. Osip Benenson geeft een filatelistisch overzicht over de tweede helft van 2004. Dezelfde auteur laat zijn licht schijnen over de opeenvolgende loopseries, en vermeld ook het uitgekozen ontwerp voor de Estse Euromunten (kaart van Estland omringd door 12 sterren).

Vervolgens het verhaal van Torsten Berndt, die als gevolg van zijn peetvaderschap van twee Estse kinderen er toe kwam om Estse postzegels te verzamelen en wat Ests te leren.

Nils Ehrich geeft een overzicht van de zegels van 2004 met EDU-stempels en EDU-enveloppen, idem voor briefkaarten, maximumkaarten, gelegenheidsstempels, wervingsstempels en toegevoegde stempels. Tot slot een tweetal korte reacties op eerdere artikelen, een aankondiging en een literatuurlijst.

Joop van Heeswijk

Philatelia Baltica, blad van de Forschungsgemeinschaft Lettland. November 2004, nummer 118

Met trots wordt de tekening van de "Roll of Distinguished Philatelists" door Harry von Hofmann gemeld. Enige bijdragen in het blad laten zien dat deze eer terecht is. Zo is het door zijn archiefonderzoek dat de Michelcatalogus nu wel vermelden moet dat het bij de "LATVIJA / 1941 / 1. VII" opdrukken gaat om uitgaven van de Letse post en niet om een Duitse uitgave. Ook meldt hij weer "fraaie" voorbeelden van vervalsingen: van de proefdrukken van de Drakendoderuitgave van 1919 en twee "Eerste Dag" brieven uit 1941 met de opdrukzegels van de Letse post. Die laatste gingen via eBay van de hand..... Gelukkig in deze aflevering ook aardig nieuws, bijvoorbeeld over de speurtocht van Rainer Lehr naar het gebruik van de stempelmachines A en B in Riga in 1939 en 1940. Tot slot een overzicht van de nieuwe gelegenheidsstempels en de laatste "nieuwjes".

Ruud van Wijnen

AANKONDIGING

De Litouwen verzamelaars kunnen zich verheugen in het verschijnen van een nieuw handboek over de postzegels die in de jaren 1918-1922 verschenen.

Het werd geschreven door Martin Bechstedt en ik weet van nabij dat Martin er met hart en ziel aangewerkt heeft.

Na een kort historisch overzicht wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op ondermeer de watermerken en de tandingen, op essays, proeven en archiefstukken en variëteiten, afwijkingen en toevalligheden.

In opeenvolgende hoofdstukken komen na de Vilnius-, Kaunas- en Berlijnse-uitgaven de overige zegels in de Auksinas waarden aan de orde. De "De Jure"-uitgave van september 1920 sluit de rij.

De uitvoerige informatie is gebaseerd op de meest recente onderzoeksresultaten en zoals het een goed handboek betaamt ontbreken ook de literatuur, de kaarten en de posttarieven niet.

Hulde aan Martin.... en het gaat nu "slechts" om deel I.

Het boek heeft een A4 formaat en omvat 200 pagina's met vele afbeeldingen.

Het kan besteld worden bij de redactie van het tijdschrift "Lituania", Weizenwinkel 4, D-59494 in Soest, Duitsland of via e-mail bij de auteur "m.bech@t-online.de"

Het kost 22,50 euro + verzendkosten.

Ruud van Wijnen

Internet en het Baltische gebied

Sijtze Reurich

Op de eigen site van Sijtze Reurich zijn nu een aantal artikelen van zijn hand te vinden, ook de filatelistische artikelen.

De meeste van onze vereniging zullen de artikelenreeks van Sijtze Reurich over ons verzamelgebied wel eens gelezen hebben. De artikelen over Estland, Letland en Litouwen zijn nu ook internet te vinden. Extra aantrekkelijk natuurlijk door de afbeeldingen in kleur.

Bij het artikel over Estland zijn ook uitgebreid tabellen met de tarieven toegevoegd.

Adres:

www.sijtzereurich.nl

Lettonica

De site Lettonica is al eerder in HBG vermeld, maar ik wil er toch op terugkomen. De site is totaal vernieuwd en het is de moeite waard om vaker te bezoeken.

Adres:

www.lettonica.info

USMA

De United States Military Academy West-Point heeft een mooie collectie kaarten op Internet, maar af en toe wijzigt de site zodanig dat het niet meer terug te vinden is. Nu weer te vinden via het adres:

www.dean.usma.edu

Op deze -interne- pagina ziet u links de 'Quick links' en hier staat onder 'For history buffs' de link naar 'Dept. of history maps'. Hier klikt u op en dan komt u op een nieuwe pagina: hier klikt u op 'Go to atlases'. Dan kan men o.a. kiezen voor 'The Great War' met een groot aantal gedetailleerde kaarten m.b.t. de Eerste Wereldoorlog, ook over de operaties in het Baltische gebied.