

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 47^e bijeenkomst 24 september 2005**
Olav Petri
- 4 **Letland : in postwagons aangetekende brieven - 2**
Igor Irikov en Ruud van Wijnen
- 8 **Bladerend door albumbladen van Estland**
André de Bruin en Olav Petri
- 12 **Spoorpost in Litouwen 4**
Jan Kaptein, Eugenijus Uspuras
- 26 **Postwissels uit de Letse SSR : een aanvulling**
Olav Petri
- 27 **Uit Riga**
Igor Irikov
- 28 **Treinpost in Estland (1870-1918), deel 2**
Alexander Epstein
- 40 **Muravjevo, meer dan Michail Nikolajevitsj.....**
Ruud van Wijnen
- 54 **Estse vliegtuigen op postzegels**
F. Gerdessen
- 57 **Een bijzondere zegel uit de tsarentijd**
Jan Kaptein
- 58 **Prijsvraag**
Ruud van Wijnen
- 59 **Estland : postwaardestukken uit de Sovjet-periode 1**
Jan Kaptein
- 60 **Terugkomen op**
Ruud van Wijnen
- 65 **Voor u gelezen**
Joop van Heeswijk, Jan Kaptein, Olav Petri, Ruud van Wijnen

Bijeenkomsten 2006: 22 april 2006 en 23 september 2006 in Geldermalsen

Bij de voorplaat:

Een kaart met het station Muravjevo, dat in dit nummer uitgebreid aan de orde komt. De kaart is uit de collectie van Eugenijus Uspuras en gebruikt als veldpost, 24-6-1916. De kaart heeft het veldpoststempel nr. 223.

BESTE MENSEN...

Ruud van Wijnen

Papier..... ik heb iets met papier. Dat zal u niet verrassen: de postzegels en poststukken die ik verzamel zijn van papier. Oud papier, daar heb ik nog iets mee. Ik schrijf soms over oude brieven en kaarten, dat doe ik op papier.

Maar het gaat verder. Ik lees liever een boek dan dat ik t.v. kijk. Een boek kan ik vastpakken en soms ruiken. Ik kan het ook wegleggen. De televisie kan ik weliswaar aan en uit doen, maar aan vastpakken kom ik niet toe en een t.v. die ruikt vertrouw ik niet. Bij mij in huis zijn twee fotocamera's: mijn oude spiegelreflex met rolletjes die ik laat ontwikkelen en afdrukken op papier. Ik maak er foto's mee. Er is ook een digitale camera voor de plaatjes. Die kan ik opslaan op mijn computer. Het schijnt dat je ze ook kunt afdrukken, op papier. Daar kom ik niet aan toe, niet aan het bekijken en ook niet aan het afdrukken.

Mijn foto's plak ik in een album en dat bekijk ik zo af en toe. Al jaren koop ik in Riga een album, door een kunstenaar van leer gemaakt met geschept papier. Kun je ruiken.

Ik verzamel ook oude reisgidsen, landkaarten en atlassen. Papier kan niet beter gebruikt worden dan voor het drukken van wegwijzers in de tijd en ruimte. Het is nog beter te reizen zonder een landkaart, dan

met zo'n afschuwelijke damesstem voorin je auto die tegen je zegt dat je nu "rechtsaf" of "linksaf" moet. De reiziger zonder atlas kan met goed fatsoen de weg vragen, de falende "tomtom" wekt slechts hoongelach en schaamte.

Ook schrijf ik nog steeds liever een brief dan een e-mail. Het geluid van de klep van de brievenbus hoor ik duizend maal liever dan de computerpiep.

En toch.

Mijn postzegelvrienden bereik ik steeds vaker per e-mail en ze sturen me via het internet scans van mooie zegels en brieven. Ik schrijf dit stukje niet meer met de hand en zend het straks als bijlage naar onze redacteur. Die "plakt" het erin. Op het internet vind ik informatie voor artikelen en kan ik bieden op veilingen. (maar ik mis de papieren catalogi).

Postzegelverzamelaars zijn romantici. Wij zijn niet meer van onze tijd, zegt men. We houden ons met het verleden bezig en het leven is de toekomst, vindt men.

We kunnen wegmijmeren bij onze papertjes en we worden geacht altijd iets te doen.

Onze hobby heeft geen toekomst meer, wordt gezegd. We moeten "vernieuwen".

Ik vind dat laatste allemaal onzin. Onze wereld van papier is een geweldig tegenwicht tegen alle haasten, de televisieprogramma's, de computerdwang, de digitale camera en routepanner voorin de auto. We moeten ons vastbijten in onze hobby en er van genieten zoals wij dat al jaren doen. Niks vernieuwen en op het laatste moment zal de wereld erkennen dat we iets vreselijks waardevol overleefd hebben gehouden.

In deze papieren "Het Baltische Gebied" vindt u weer een keur aan bijdragen. Ze kwamen tot stand met behulp van scans, e-mail, het internet, diverse computers én verzamelaars die hun kennis aan het papier wilden toevertrouwen.

Op één bijdrage wil ik u speciaal wijzen: de Prijsvraag.

We verwachten, het liefst natuurlijk op papier per post en mooi gefrankeerd, een aantal hoogst originele oplossingen.

Verder wens ik u veel leesplezier en prettige feestdagen.

Ruud van Wijnen.

Olav Petri

Mededelingen

De voorzitter begon met opening en mededelingen.

Bericht van verhindering kwam van Ronald Reuderink, Peter Feustl, de heer Möhlman en de "andere Vogel". Mijn excuus voor fouten in de speling van namen. Er is door onze folder en het internet een lid in München bijgekomen. Unaniem werd Leo Schipper gekozen tot bankier van de dag, met daarbij een garantie van vrijstelling voor de komende tijd. Schrijver dezes was in de Baltische landen en liet bonbons rondgaan die aan Darius en Girenas gewijd waren; zo iets kon hij voor zijn laatste litas op het vliegveld kopen.

Er ontstond discussie over de (on)mogelijkheden van de huidige internetsite voor onderlinge contacten. Soms wil een lid iets weten, iets zoeken en de vraag is dan hoe hij het snelst zijn doel bereikt. Misschien via een simpele weg: een e-mail naar onze webmaster of zo? Ledenlijsten vallen onder de wet en mogen niet zomaar openbaar gemaakt worden. Het bestuur denkt na, mogelijk al in de auto naar Soest, waar Estland bijeenkomt in oktober. In januari (27-28-29) staan we in de Pandahallen in Loosdrecht, samen met Bernd Fels. Vrijwilligers welkom, enkele aanmeldingen zijn al binnen.

Rondvraag

In Duitsland bestaan verenigingen voor Rusland en Belarus.

Gerhard Hahne groet ons, is te oud om te komen. Martin Beckstedt groet ook en heeft zijn eerste boek gereed, zo meldde Bernd.

Thomas Löffbering vertelt over Mare Balticum, hoeveel, hoe mooi, hoe interessant en hoeveel medailles. Helemaal nieuw was de informatie dat deze na de Krimoorlog gedemilitariseerde eilanden tegen het einde van de eerste Wereldoorlog, in februari 1918 militair bezet zijn, dat daar Duitse en

Een achttiental verzamelaars was deze keer in Geldermalsen bijeen, waaronder vertegenwoordigers van België, Duitsland en Frankrijk!



Afb. 1 (70. %)

Brief, met rechtsboven geschreven 'Taruybinis', dienstpost dus en portvrij, met het briefstempel van de 'KYBARTŲ PTISOS DARBU KOLONIJA-GYVENVIETĖ', dus verzonden vanuit 'Kybartai Strafgedevangenis Kamp', en per koerierspost:.

KPP = Kurjerių pašto punkta (Koerierspostkantoor)

KPS = Kurjerių pašto Skyrius (koerierspostafdeling)

zelfs Zweedse troepen aan te pas zijn gekomen en dat er prompt ook veldpost te vinden is. Reizen naar Aland kan werkelijk voor een prikje, maar dat leerde Thomas helaas pas ter plekke. Sites komen en gaan, de heer Hamoen mist een leuke, Hans Pijpers zal hem opzoeken.

Lezing

Een power point presentatie van Bernd Fels vroeg aandacht voor 'Papierkorbfilatelie'. Leuke spullen worden weggegooid. Zo is hij o zoek naar koerierspost, EMS en dergelijke, modern spul, want het avontuur zit niet alleen in de XIX en XX eeuw. Bernd ontdekte ongefrankeerde enveloppen met stempels die letters dragen als KPP, KPS, poststempels zonder plaatsnaam maar weer wel met kenletters. Dankzij zoeken en vragen krijgt

hij langzaam een beeld van wie wat doet met welke poststukken en in het kader van welke verbindingen. Het valt te verwachten dat deze lezing zal leiden tot het bijeenbrengen van dergelijke stukken. Ik zag Jan Kaptein al met materiaal aankomen en ben heden, zondag, ook in mijn tassen gaan zoeken.

Applaus en lof voor Bernd!

Veiling en data 2006

Ruud van Wijnen zag kans vrijwel alle stukken bij de juiste persoon te laten eindigen en deed dat door onnavolgbaar alles van een praatje te voorzien. Een levendig gebeuren dus.

In 2006 komen we bijeen op 22 april en 23 september.

LETLAND : IN SPOORWAGONS AANGETEKENDE BRIEVEN - 2

Igor Irikov
Ruud van Wijnen

Tot eind 1927 werden aangetekende brieven in postwagons met de hand voorzien van geschreven of getekende aantekenmerken. Daarvan toonden we in ons vorige blad een aantal fraaie voorbeelden. In dit vervolgartikel beschrijven we de typen aantekenstrookjes die vanaf 1928 in postwagons werden gebruikt.

Blanco R-strookjes

Begin 1928 kwamen in Letland de eerste gedrukte aantekenstrookjes in gebruik. Ze waren van het universele type van de Wereldpostvereniging met rode kaderlijnen en de grote rode R van "Récommandée". Het waren blanco strookjes waarop de loketbeambte de plaats van verzending schreef of stempelde. Deze strookjes werden vooral gebruikt op kleine (hulp)postkantoren die niet beschikten over een aantekenstempel.

Bedrukte strookjes

We weten niet precies wanneer de eerste, speciaal voor gebruik in postwagons, bedrukte R-strookjes in gebruik kwamen. Mogelijk was dat kort na het verschijnen van de blanco strookjes. Op grond van het beschikbare materiaal onderscheiden we 3 typen bedrukte R-strookjes voor gebruik in postwagons.

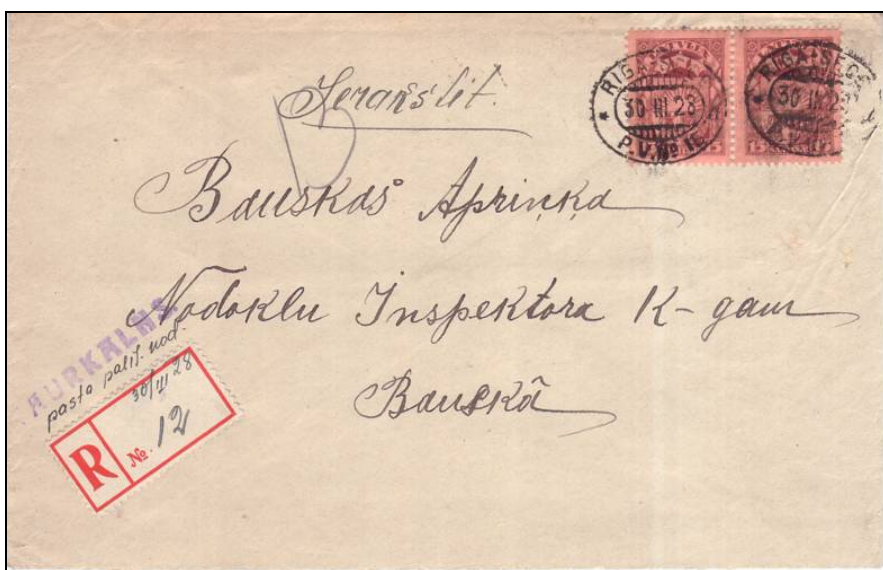
Type 1

R met spitse voet en zwarte tekst in het Frans "L'amb. No

Het gebruik van dit type strookje is slechts bekend op drie brieven uit 1929:

- 04.02.1929
P.V. No 15 RIGA – SECE
(afb.2).
- 01.04.1929
P.V. No 16 SECE – RIGA
- 15.08.1929
P.V. No 2 VALKA – RIGA

Dit type strookje was slechts korte tijd in gebruik, in 1930 verscheen een nieuw type.



Afb. 1

Vroeg gebruik van het eerste type R-strookje (R met spitse voet).

Het blanco strookje werd op 30 maart 1928 op het hulppostkantoor ("pasta palig. nod") van TAURKALNS op de brief geplakt. Daarna werd de brief op dezelfde dag afgegeven aan de postwagon RIGA – SECE (P.V. No. 15) voor vervoer naar Bauska.



Afb. 2

Type 2

R met spitse voet en zwarte tekst in het Frans "L'amb. No / (Lettonie)"

Dit type R-strookje is bekend uit de jaren 1930-1933.

- 30.03.1930 P.V. No. 8
- 17.06.1930 P.V. No. 3
- 10.05.1931 P.V. No. 9
- 30.11.1931 P.V. No. 15
- 05.01.1932 P.V. No. 7
- 01.08.1932 P.V. No. 4 (afb.3)
- 02.05.1933 P.V. No. 8
- 14.04.1933 P.V. No. 9
- 04.05.1933 P.V. No. 8

Type 3

Begin 1934 verscheen een nieuw type R-strookje voor gebruik in postwagons:

R met een opwaarts gebogen voet en de tekst in het Frans "L'amb. No / (Lettonie)"

Dit type strookje is vrij lang in gebruik gebleven, we kennen nog een voorbeeld uit begin 1940.

- 02.01.1934 P.V. No. 8 (afb. 4)
- 31.03.1934 P.V. No. 9
- 15.04.1934 P.V. No. 4
- 31.03.1935 P.V. No. 8
- 14.04.1935 P.V. No. 7
- 20.04.1935 P.V. No. 10
- 24.04.1935 P.V. No. 11
- 14.01.1936 P.V. No. 9
- 30.03.1936 P.V. No. 8
- 31.03.1936 P.V. No. 8
- 06.01.1937 P.V. No. 10
- 31.03.1937 P.V. No. 4
- 02.04.1937 P.V. No. 3
- 31.01.1938 P.V. No. 7
- 11.04.1938 P.V. No. 16
- 30.07.1938 P.V. No. 3
- 04.01.1940 P.V. No. 45

In bovenstaande overzichten, met in totaal 29 aangetekende brieven, vallen twee dingen op.

Verreweg de meeste brieven werden vervoerd in de maanden januari t/m april: 30 en 31 maart komen liefst zes maal voor. Daarnaast zijn het vooral postwagons met lage nummers, waarbij de postwagons 7-8 (Route Rīga – Rītupe v.v.) en 9-10 (Route Rīga – Zemgale v.v.) er uit springen.

Een verklaring voor het laatste ligt in het gegeven dat alle brieven stammen uit correspondentie aan de belastingkantoren in Bauska, Balvi en Ludzā.

En het lijkt er op dat de aangiftes voor 1 mei binnen moesten zijn.



Afb. 3



Afb. 4



Afb. 5

Aangetekende brief aan de handels- en industrie commissie van de belastingdienst in Ludzā, 31 juli 1935.

Geschreven aantekenmerk van postwagon nr. 4 op de route ZILUPE – RIGA.

Provisorische aantekening

Naast het gebruik van verschillende typen R-strookjes in de periode 1929-1940 treffen we af en toe nog provisorische aantekenmerken aan (**afb.5**) of brieven die werden aangetekend op (stations-)postkantoren en daarna afgegeven aan postwagons om daar te worden gedagtekend met het ovale treinstempel (**afb.6**).

In het derde, en laatste, deel van dit artikel zullen we in ons volgende blad aandacht besteden aan de resterende typen aantekenstrookjes die werden gebruikt in Letse postwagons.

◀



Afb. 6

Aangetekende brief aan de belastinginspecteur in Balvi, 31 dec. 1933.

De brief werd aangetekend op het postkantoor van Ritupe, de afzender vermeldt het station ("St. Rītupē") in zijn adres. Postwagonstempel RITUPE – RIGA, P.V. No. 8.

Afb. 7a en b (%)

Voor- en achterzijde van een aangetekende brief van Vecumi aan de belastinginspecteur in Balvi.

In Vecumi werd de brief op provisorische wijze aangetekend: met het kastjestempel VECUMI. L-DZ. (spoorwegstation) en een geschreven "R" en het nummer 32.

De postzegels op de achterzijde werden op 30 maart 1932 afgestempeld in postwagon nr. 8 van de route RITUPE – RIGA. Aankomst in BALVI een dag later.



André de Bruin en
Olav Petri

Bladerend door André's Estlandverzameling van 1918-1920 zag ik ooit allerlei stempeltjes die vragen opriepen. Die vragen kwamen niet zozeer bij de gebruikelijke kantoorstempels, al dan niet provisorisch, of welbekende of goed leesbare censuurstempels, maar bij wat er nog meer te zien was op zegels of poststukken. Samen met hem maakte ik de nu volgende beschrijving van vondsten, waarbij ik nu al kan melden dat we een hele leuke ontdekking deden.

De Tubenthal-brief

Toen in Estland de eerste zegels verschenen, kwamen ook verzamelaars in actie. Ze wilden graag de nieuwe zegels en brieven daarmee hebben. Sommigen maakten brieven, waaronder de heer Tubenthal uit Tallinn (*afb. 1*). Echt gelopen stukken zijn het met de juiste frankering. Tegenwoordig zeggen we: "een beetje maakwerk". De aankomststempels kloppen, alles is keurig door de post gegaan. Vaak zond men covers naar zichzelf, maar ook naar andere verzamelaars. Tubenthal reisde het hele land door en zond vanuit allerlei plaatsen post naar zichzelf en anderen, keurig voorzien van lokale provisorische stempels, aangebracht op de eerste serie zegels. Overfranken was niet zijn gewoonte, maar regelmatig maakte hij toch maar een complete seriebrief, gericht aan zichzelf

Freymannpost

Freymann, later naar Zuid Afrika verhuisd, was ook zo'n verzamelaar. Het stempeltje "Freyman" verwijst naar de heer Freyman uit Reval/Tallinn, een bekende filatelist uit de beginperiode van Estland, hij ontving en verzond veel post. Er bestaan enveloppen van Freymann uit Reval, gericht aan Herrn Wold-Schmidt in "Hier" (=alhier), gestempeld Revel', met de eerste zegels erop, in blok, al dan niet met OberOst er nog bij. Verzamelaarswerk, waarbij OberOst al niet meer geldig was.



Afb. 1

Wie is "I.W."? Dat is de grote Wiener!

Een heel klein stempel met de initialen I.W. in Gotisch schrift – aangebracht op poststuk of postzegel – is afkomstig van Isaak Weiner (*afb. 2*). Je moet het zien als een eigendomsbewijs. Hij schreef ook een Estland catalogus, tweetalig: Ests en Duits. Hij was een groot verzamelaar en vluchtte bij de Duitse inval in 1941 verder de USSR in, naar verluidt, nam hij wat van zijn verzameling mee, maar het meeste schijnt in Duitse handen gevallen te zijn. Zijn letterstempeltje schijnt trou-

wens ook nog vervalst te zijn. Immers, het stempeltje deed als het ware dienst als kwaliteitsmerk. Wiener noteerde vaak onderop de enveloppe in potlood een datum, mogelijk de verzendingsdag.



Afb. 2b

Andere namen

Otto Bickel was een handelaar die brieven verzond, ook zakelijk, naar klanten in binnen- en buitenland. Ulmann is ook een verzamelaar uit de ObOstperiode, werkzaam vanuit Goldingen/Kuldiga (Letland). Dahmann, woonachtig o.a. in Philipsthal aan de Werra, was filatelistisch erg actief in ons gebied met name in de OberOstperiode. Hij regelde via militairen aan zichzelf geadresseerde post.

Wie, oh wie?

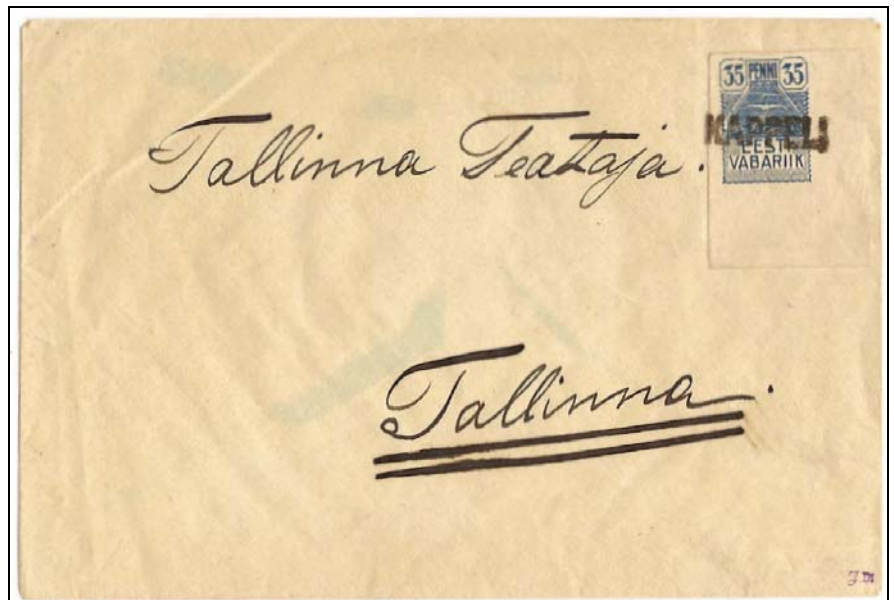
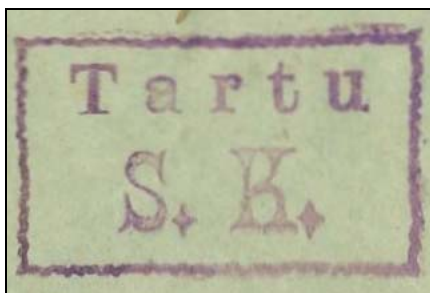
Een volgend stempeltje: "F.P." is waarschijnlijk een eigenaarsstempel. Maar welke naam erachter schuilt? Stempel "E.F.", biedt hetzelfde probleem, meestal komen ze voor op stukken van Dorpat. Ook dook een H.R. op.

Wie er meer van weet, welkom, zeg het ons!

Censuur

Op eerste uitgave Estland zien we vaak een kastjesstempel met tekst: "Tartu S.K.". Dat is een censuurstempel van Tartu, "Soja Kontrol" betekent "militaire censuur" (afb. 3).

Tallinn had "S.K." in een driehoek. Ook drieregelig met S.K. in kleine letters en toevoeging TI plus onderaan "5" komt voor, idem met onderaan toevoeging van cijfers of letters, bijvoorbeeld "62". S.K. met "Ra" is van Rakvere. Ook hele kleine driehoekjes zonder tekst, in lilapaars of rood zijn censuurstempeltjes. We zagen een klein driehoekje dat helemaal zwart was. Enfin, Hurt en Ojaste hebben dit netjes in kaart gebracht, maar laatstgenoemd driehoekje stond er niet bij.



Afb. 2a



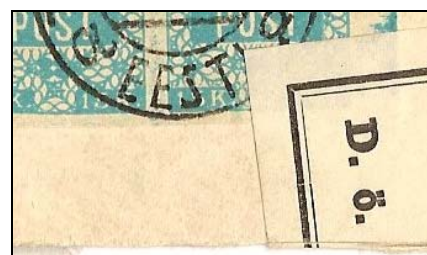
Afb. 3



Afb. 4a

Het Duitse stempel “Zollstück” betekent dat in Duitsland in 1919 het betreffende poststuk als geldwaarde werd aangemerkt en (meestal) teruggestuurd werd (afb. 4).

Het kostte enig nadenken, maar we kwamen eruit. Er is namelijk ook een poststuk in de verzameling van André met censurstrook “D. ö. Zensurstelle I”. Wat zouden die letters toch betekenen? Taalkennis hielp niet, daarom gingen we alles nog eens goed bekijken. De brief ging naar Wenen, en dat bleek de sleutel tot het raadsel te zijn, de letters staan voor “Deutschösterreich” (er bestaan twee spellingen voor deze naam).



Afb. 4b

Tijdelijk was dit de naam van “romp-Oostenrijk”, het gebied dat resteerde van het Habsburgse rijk nadat het was opgedeeld in nieuwe staten. Deze naam werd door de geallieerden in Versailles verboden.

Provisorische stempels

Provisorische stempels zijn in de periode 1918-1920 soms nog voorzien van een handtekening van de postbeambte en/of een datumaanduiding. In handschrift ter aanvulling genoteerd op of naast zegel en stempel.

Uiteraard is er volop ruimte voor de knutselaar die wat wil doen met stempels uit die tijd. Voorbeeld van gemiddeld met stempels: neem bijvoorbeeld het provisorisch stempel Кертель. De meeste provisorische stempels hebben inktkleur lilapaars, in ieder geval niet zwart. Er zijn ontzettend keurig gestempelde zegels in zwart gevonden met puntjes tussen de datacijfers. Zeer verdacht. Superzuivere Revel’ en Tallinnstempels zijn ook verdacht. Antedateringen van het Russisch stempel Revel’ komen voor, erg fraai van uitvoering. Kwestie van gevoel. Hurt en Ojaste melden de stempels die daarvoor gebruikt zijn.

Handgeschreven teksten

Zoals gemeld, noteerde de beampte naast een provisorisch stempel vaak met de hand de datum, soms een paraf, soms beide. Maar er zijn ook moeilijke, onbegrijpelijke Estse woorden te vinden. In november 1918 – zegels zijn nog niet aangekomen – betaalt men in bijvoorbeeld NÖMME via baarfranking: enveloppe plus stempel plus in handschrift het betaalde bedrag. Baarfranking schrijft men als “makstud”. Handgeschreven “Kin-nitadud” betekent “aantekenen”. Niet alles is censuur of anderszins interessant voor de verzamelaar. Soms tref je op post – niet speciaal voor deze tijd uiteraard – aantekeningen aan van de afzender of ontvanger, bijvoorbeeld volgordenummer of registratienummer, dus het hoeft geen handmatig aantekenstrookje met getal te zijn. Die komen overigens wel regelmatig voor.

En dan nu het klapstuk, een superbriefkaart OberOst

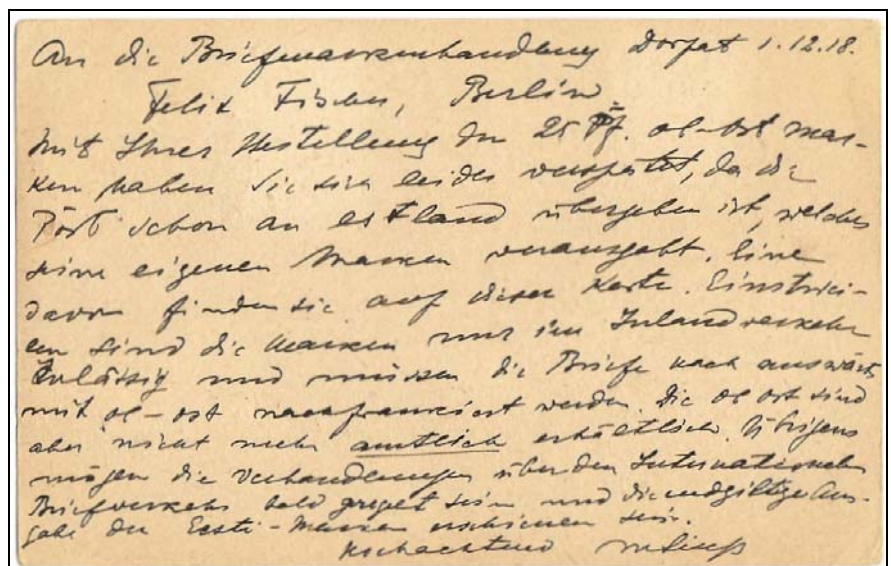
We keken uitvoerig naar een OberOstbriefkaart van 7,5 Pfennig, uit Riga, gestempeld 4-12-1918, verzonden naar Berlijn. Het stempel is OberOst, de frankering is aangevuld met een OberOst postzegel van 2,5 pfennig, plus een nieuwe Estse postzegel van 5 kopeken. De fantasie gaat werken, maakwerk is het natuurlijk, maar wellicht maakte de brief een vreemde reis of was afkomstig van iemand uit Estland en werd postaal afgehandeld in Letland. Maar nee, niets daarvan is waar.

Met vergrootglas en geduld ontcijferden we de tekst op de achterzijde. En die tekst was opzienbarend. André had nog nooit de betreffende informatie in die termen ergens aangetroffen. Hier volgt de inhoud:

De dierenarts Sieger uit Dorpat (afzenderstempel) meldt aan postzegelhandelaar Felix Fischer in Berlijn het volgende. De tekst is gedateerd 1-12-1918 “aan postzegelhandelaar Felix Fischer, Berlijn.



Afb. 5a



Afb. 5b

Met uw bestelling van 25 Pf. ObOstmarken bent u helaas te laat, aangezien de postreizen reeds aan Estland zijn overgedragen, dat zijn eigen zegels uitgegeven heeft. Een daarvan vindt u op deze kaart. Momenteel zijn deze zegels alleen voor binnenlands gebruik toegestaan en moeten brieven naar het buitenland met ObOstzegels nagefrankeerd worden. De ObOstzegels zijn echter ambtelijk (onderstreept!) niet meer te verkrijgen.

Overigens zullen de zaken betreffende internationaal postverkeer wel snel geregeld worden en zullen de definitieve zegels van Estland verschijnen. Hoogachtend. ...”

◀

SPOORPOST IN LITOUWEN 4 : ROUTE 1-2 EN 3-4

Jan Kaptein
Eugenijus Uspuras

Met deze aflevering zijn we aangekomen bij de spoorpost van het onafhankelijke Litouwen. Er is al eerder in HBG over geschreven: in het allereerste nummer gaven W.R. Muller en Ruud van Wijnen een overzicht van de Litouwse treinpost. Dit artikel is een aanvulling hierop, vooral door de illustraties uit de collectie van Eugenijus Uspuras.

Na de onafhankelijkheidsverklaring, 16 februari 1918, was het voor de Litouwse staat van groot belang om transport en communicatie weer op gang te brengen. Het kabinet Voldemaras was in functie op 11 november, de dag van de wapenstilstand. De Minister van Financien, Martinas Ycas, was ook tot Minister van Communicatie benoemd om dit Ministerie op te zetten. Hij benoemde op 14 november een Raad van het Ministerie van Communicatie, met hierin onder andere Benediktas Tamosevicius.

Het nieuwe ministerie was verantwoordelijk voor de spoorwegen, zeevaart, luchtvaart, wegtransport, post, telefoon en telegraaf. Benediktas Tamosevicius was benoemd voor het beheer van de Post- Telegraaf en Telefoonverbindingen en werd de eerst eerste Postmeester van Litouwen. Op 4 juli 1919 droeg het terugtrekkende Duitse leger het eerste stukje spoorweg, Kaišiadorys – Radviliškis, over aan het Ministerie van Communicatie. Op 6 juli werd ook het station Kaišiadorys overgedragen en dezelfde dag vertrok de eerste trein naar Radviliškis: het begin van de Litouwse Spoorwegen.

Spoorpost en typen stempels

In de traditie van de tsarentijd werden ook de spoorposttrajekten in het onafhankelijke Litouwen op een gelijksoortige manier genummerd: opeenvolgend in paren –oneven en even– voor heen en terug.



Afb. 1a (78 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Voorzijde van een brief, verzonden 26-10-1922 naar Hannover in Duitsland met spoorpostroute no. 1-2, Riga-Kibartai.

De typen stempels op een rij:

1. Groot-rond doorsnede 30 mm) met trajectnummer onderin
2. Klein-rond (doorsnede 25 mm) met drie sub-typen
 - a. trajectnummer onderin
 - b. trajectnummer bovenin en kenletter onderin
 - c. beide plaatsnamen
3. Ovaalstempel



Afb. 1b (100 %)

De eerste twee typen stempels –de ronde– zijn het oudste en in gebruik tussen 1921 en 1927. In 1927 komen pas de ovale stempels in gebruik. Aan de hand van de poststukken zullen de stempels nader bekeken worden.



Afb. 3b (100 %)

Trajekt 1-2

Lijn 1 was de aanduiding voor het trajekt Kybartai - Riga, en lijn 2 dus voor Riga – Kibartai. De route ging via Jelgava, Šiauliai en Kaunas. Bij stempeltype 1 –groot-rond - staan de onderin het stempel beide lijnen genoemd '1 – 2', en wordt in beide richtingen hetzelfde stempel gebruikt. Vanuit een bestemming als Baden-Baden in Duitsland kun je wel zeggen dat het om lijn 2 gaat (**afb. 1**). De brief gaat richting Kybartai, de grensplaats aan de Duitse grens.

Op deze brief naar Baden Baden zien we stempeltype 1: groot-rond (30 mm doorsnede), bovenin 'PASTO VAGONAS' en onderin:

* No. 1 – 2 *

Uit de datum van de brief, 20-2-1923, kunnen we opmaken dat type stempel het oudste is.

Het kleinere ronde stempel, type 2, met een doorsnede van 25 mm, zien we later verschijnen (**afb. 2 en 3**). Hier zien we subtype 2a, met de kenletter a. Kenletter c komt ook op de lijn voor, en is hier te zien op een 'Letse' kaart (**afb. 4**).

Afb. 4 (81 %) (ex. Jan Kaptein)
Prentbriefkaart naar Duitsland, met het Litouwse spoorstempel type 2a, trajekt 1 – 2, kenletter c, en de datum 2-XII-24. De postzegels is Lets, en uit de geschreven tekst is op te maken dat de kaart vanuit Riga is verzonden en geschreven op 30 november 1924. De kaart is uitgegeven door de 'Verein für das Deutschtum im Rusland'. De andere zijde is ook een mooi gekleurde kaart.



Afb. 4b (175 %)



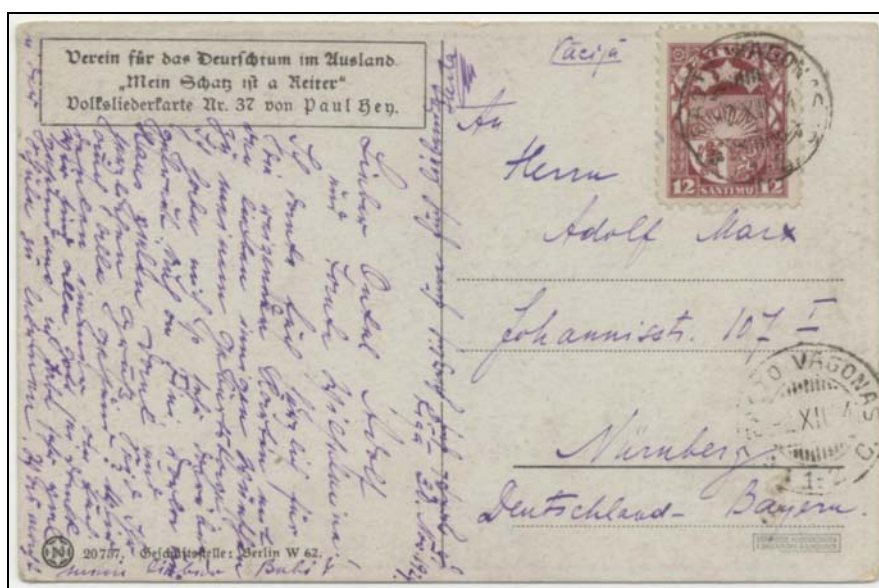
Afb. 2 (85 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Kaart, verzonden 28-10-1925, naar Moskou, USSR, met de spoorpostroure no. 1 – 2, kenletter a.



Afb. 3 (74 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

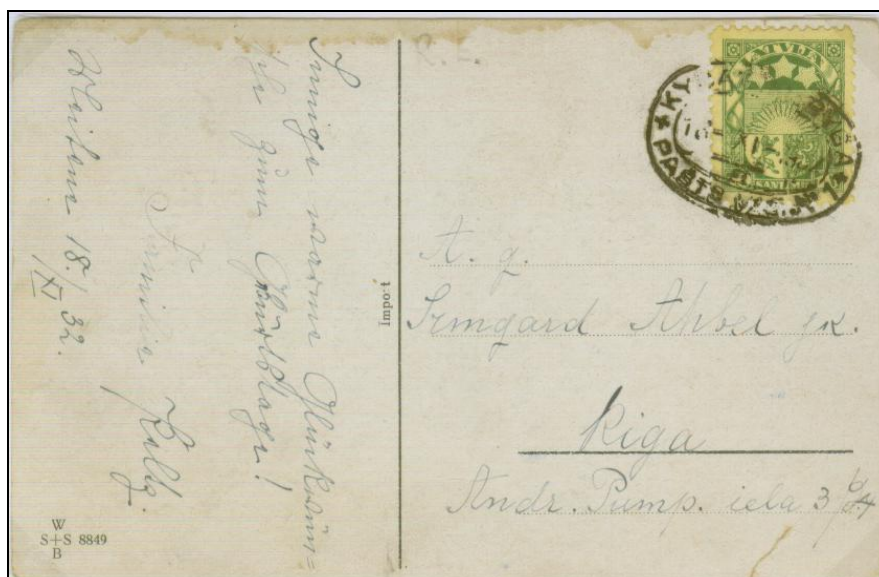
Deel van een firmabrief, verzonden 5-2-1927, vanuit Kaunas naar Berlijn, met spoorpostroure no. 1 – 2 Riga – Kybartai. Voor afstempeling is gebruikt het kleine ronde stempel (25 mm) met onderin de routeaanduiding en daarna kenletter a. We zien hier dus stempeltype 2, subtype a.



Afb. 4a (81 %) (ex. Jan Kaptein)

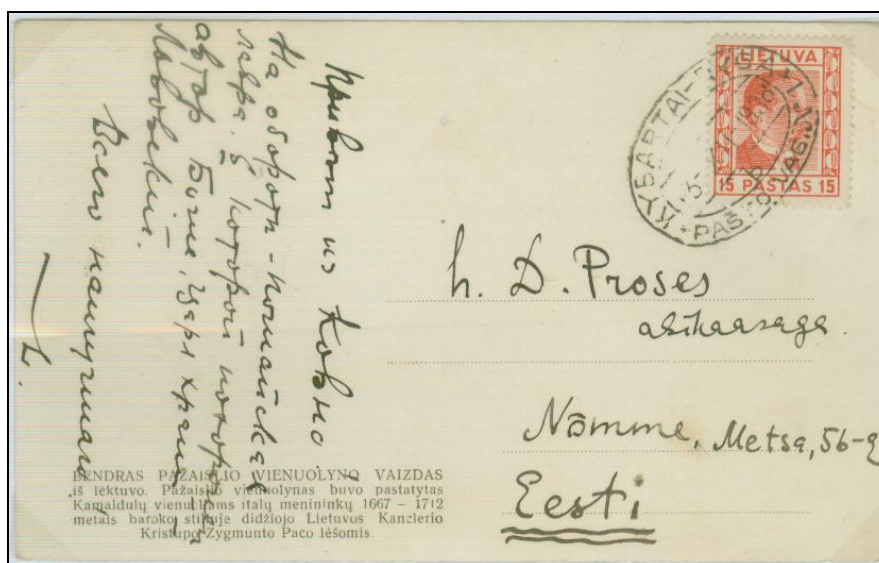


Afb. 5 (83 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Nog een Letse briefkaart naar Duitsland, traject 1-2, 15-11-1927, kenletter niet te onderscheiden. Er is wel een stempel met afzendervermelding: *blijkbaar in Riga op de post gedaan.*



Afb. 6b (100 %)

Afb. 6a (82 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Kaart, verzonden 18-11-1932, naar Riga met Litouwse spoorpostroute No. 1 KYBARTAI – RYGA, kenletter 'a'. De kaart werd in Letland op de post gedaan en werd alleen in Letland vervoerd, dus een Letse postzegel, met het Litouwse spoorpoststempel.



Afb. 7a (83 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Kaart, verzonden 3-12-1938 naar Nõmme in Estland via spoorpostroute no. 1 KYBARTAI – RYGA, kenletter 'b'.
Uit de tekst is op te maken dat de kaart verzonden is vanuit Kaunas.



Afb. 8a (73 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Brief, verzonden 14-12-1928 naar Berlijn, via spoorpostroute no. 2, Riga-Kybartai, met kenletter 'a'.



Afb. 9 (75 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Brief, verzonden door de Deense ambassade in Kaunas op 9-9-1930, naar Charlottenlund in Denemarken. De brief is afgestempeld met het ovale stempel van de spoorpostroute no. 2 RYGA – KYBARTAI, kenletter –a flink vergroten- 'a' (?).



In 1927 komen de ovale stempels – stempeltype 3- in gebruik.
Voor route 1 op het traject Kybartai – Riga, wordt kenletter 'a' gebruikt (**afb. 6**) en kenletter 'b' (**afb. 7**).
Het stempels hebben onderin de aanduiding PASTO VAG. N 1. en bovenin de routeaanduiding KYBARTAI – RYGA

Het stempel met kenletter 'b':



Afb. 7b (100 %)

In stempels van de andere richting, spoorpost traject 2, Riga – Kibartai, komen de kenletters 'a', 'b' en 'B' voor, onderin staat de aanduiding PASTO VAG. N 2 en bovenin de route-aanduiding RYGA-KYBARTAI.



Afb. 8b (100 %)



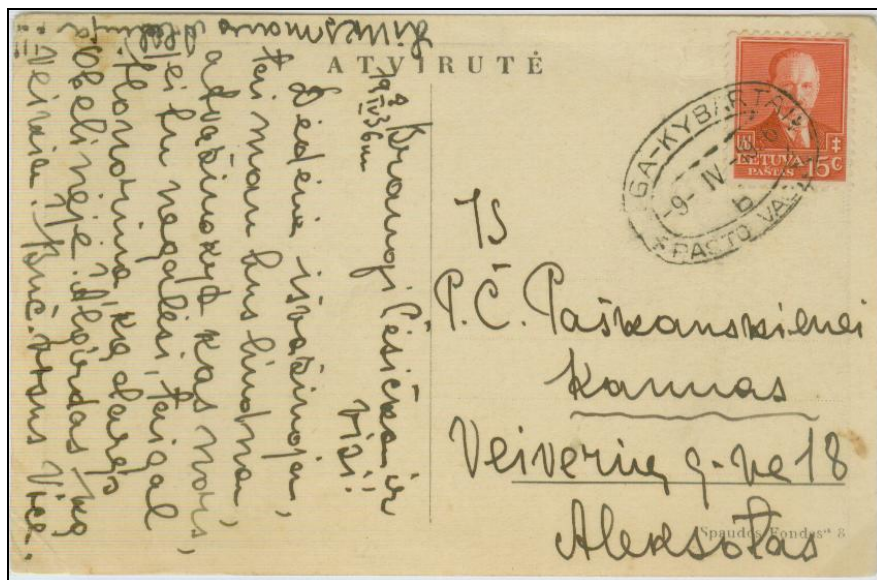
Afb. 10a 73 %) (ex. Jan Kaptein)
Firmabrief, uit Kaunas dus, verzonden
per spoorpostroute no. 2, Riga – ky-
bartai, 14-10-1931, kenletter is duide-
lijk 'a'.
Duidelijk is ook de Duitse invloed in
Litouwen: de firma-aanduiding is
tweetalig.



Afb. 10b (100 %)



Afb. 11 (83 % %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Kaart, 29-VI-1932, Riga – Kybartai,
kenletter 'b'.



Afb. 12 (81 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Briefkaartformulier, verzonden naar Kaunas op 9-4-1936, via route 2 Riga-Kybartai, kenletter 'b'.

Nog een later stempel met route 2 en kenletter 'a', op een kaart naar Kaunas, 5-8-1936:



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

Volgens het artikel van Ruud van Wijnen en W.R. Muller (in HBG 1) zou ook op route no. 2 de kenletter 'B' voorkomen. Dit heb ik verder alleen in het boek van Witold Fugalewitsch gezien:

De stempeltypes met data nog eens op een rij in de tabel hieronder:

1. Groot-rond doorsnede 30 mm) met trajectnummer onderin
2. Klein-rond (doorsnede 25 mm) met drie sub-typen
 - a. trajectnummer onderin
 - b. trajectnummer bovenin en kenletter onderin
 - c. beide plaatsnamen
3. Ovaalstempel

Als het om stempels gaat is natuurlijk het stempelboek van Witold Fugalewitsch het standaardwerk: Pašto antspaudai Lietuvoj = Poststempel in Litauen = P.O. cancels in Lithuania / V. Fugalevičius. – ed. 1990

De stempels in HBG zijn ook gebaseerd op gegevens van W. Fugalewitsch.



STEMPELTYPES ROUTE 1-2 MET DATA

U = collectie Uspuras F = stempelboek Fugalewitsch K = Kaptein H = artikel in HBG 1

Trajectnr	Trajekt	Stempeltype	Kenletter	vroegste		laatste
1-2	Kybartai-Riga v.v.	1	---	26-10-1922 (U)	20-2-1923 (U)	14-2-1924 (F) 30-12(?) -1924 (H)
		2a	a	23-1-1925 (F)	6-3-1925 (H) 28-10-1925 (U)	5-2-1927 (U)
		2a	c	2-7-1924 (H)	20-11-1924 (F)	2 (?) -12-1924 (K)
		2a	?			15-11-1927 (U)
1	Kybartai-Riga	3	a	-9-1928 (F)	-3-1929 (H)	18-11-1932 (U)
		3	b	14-5-1928 (F)	22-7-1938 (H)	3-12-1938 (U)
2	Riga-Kybartai	3	a	14-12-1928 (U)	4-7-1930 (H) 28-8-1930 (F) 9-9-1930 (U) 14-10-1931 (K)	5-8-1936 (U)
		3	b	9-5-1928 (F)	9-11-1929 (H) 29-6-1932 (U)	9-4-1936 (U)
		3	B	21-10-1937 (H)		5-2-1941 (F)



Afb. 13a (82 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Briefkaartformulier, verzonden 25-4-1920 naar Kaunas, vis spoorpostroute no. 3-4 Kybartai-Klaipėda. Het stempel PAŠTO VAGONAS No 3-4, met asterisken, is het vroegst bekende gebruikt van een Litouws spoorpoststempel.



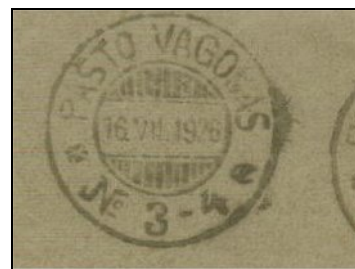
Afb. 13b (100 %)



Afb. 14 (100 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Deel van een kaart, verzonden 22-4-1924 naar Kaunas, met hetzelfde stempeltype afgestempeld.



Afb. 15a (73 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Een brief, verzonden 16-7-1926 naar Palanga, met een mooi duidelijk stempel van de spoorpostroute 3-4.



Afb. 15b (100 %)

Trajekt 3-4

Spoorpostroute 3-4 was het traject Kybartai-Klaipėda.

Ook op deze route zijn de grote ronde stempels het oudste (type 1).

Een briefkaartformulier met dit stempel is zelf het vroegst bekende gebruik van een Litouws spoorpoststempel, 25-4-1920 (*afb. 13*).

Ook deze route ging via Kaunas en Šiauliai.

Klaipėda heette vóór de Eerste Wereldoorlog Memel en was de belangrijkste plaats in het –toen Duitse – Memelgebied.

Het spoorposttraject moet – zeker in 1920- via het Letse Priekule gelopen hebben: de directe lijn vanuit Šiauliai is pas later aangelegd: naar Telšiai (1924-1925) en verder naar Kretinga (1930-1932). In Kretinga werd aangesloten op de in 1915 aangelegde lijn Priekule-Bajohren-Klaipėda.

Priekule ligt op de lijn Liepaja-Mažeikiai (Murajewo!) en tot 1915 was er geen verbinding met het Duitse Memel. Vanuit Memel stopte de lijn in Bajohren, vlak voor de grens. Om strategische redenen werd dus al snel, in 1915 de lijn Bajohren-Kretinga-Priekule aangelegd.

Nadat Memel Litouws was geworden werd Klaipėda de belangrijkste Litouwse haven, maar de verbinding liep via Mažeikiai en het Letse Priekule. Litouwen wilde uiteraard niet van de Letten afhankelijk blijven en er werd dus een nieuwe lijn vanuit Šiauliai aangelegd naar Kretinga, dat ligt op de lijn tussen Bajohren en Priekule.

De verbinding via Mažeikiai was door politieke strubbelingen met Letland niet altijd betrouwbaar, waarover meer elders in dit nummer.

Op deze route worden ook een ander type spoorwegstempel gebruikt: klein rond (doorsnede 25 mm), type 2, met de routenummers onderin het stempel (subtype a) (*afb. 15*). Het stempel komt wel later voor dan het grote ronde stempel, maar ook voor een deel ook naast het grote ronde stempel zonder kenletter.



Afb. 16 (81 %) (ex. *Eugenijus Uspuras*)

*Briefkaartformulier, verzonden 1-6-1921 naar Kaunas, via spoorpostroute no 3-4
Kybartai-Klaipėda, met kenletter 'a'.*

Deze kaart is –evenals de kaart links bovenaan (afb. 11) verzonden naar een Joodse instelling (ministerie?) In het adres herkennen we 'Zydu' (Joodse). Aan de rol van het Jodendom in het vooroorlogse Litouwen is eerder in HBG42 een artikel gewijd (Žydai Lietuvoje : Joden in Litouwen').



Afb. 17a (82 %) (ex. *Eugenijus Uspuras*)

Kaart, verzonden 31-12-1924 naar Kaunas via spoorpostroute 3-4. Het stempeltypen is klein rond met de routenummers onderin (type 2a). De kenletter is 'c'.



Afb. 17b (100 %)

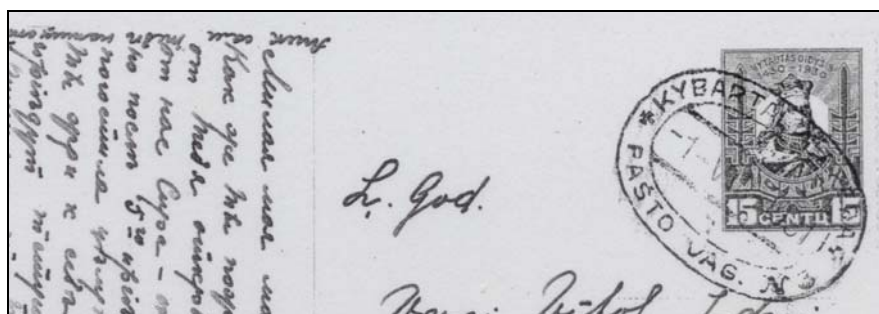
Het stempel, type 2s, met duidelijk kenletter 'c'. Hiernaast nog een gelijksoortig stempel, te vinden op een kaart naar Tallinn, verzonden 14-3-1926, maar hier is de kenletter wegge gevallen (waarschijnlijk 'c').



Afb. 18 (73 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Brief, verzonden 19-3-1931 naar Riga,
via spoorpostroute no. 3 Kybartai –
Klaipėda, kenletter 'a'.



Afb. 18b (100 %)



Afb. 19 (84 %) (ex. Eugenijus Uspuras)
Deel van een kaart, met een iets ander
stempel, spoorpostroute 3, kenletter
'a', datum 1-7-1931
Hier staan de asterisken ongeveer
midden tussen de datumbalken (ver-
gelijk afb. 18).



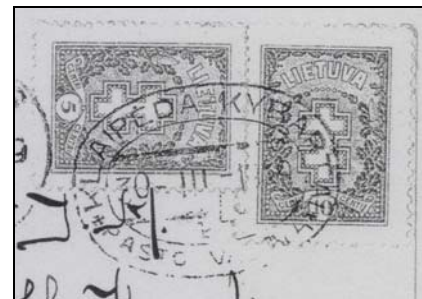
Afb. 20a (77 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Briefkaart, 23-7-1938, via spoorpost-
route no. 4 Klaipėda – Kybartai, kenlet-
ter 'a'.



Afb. 20b (100 %)



Afb. 21a (82 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Kaart, verzonden 31-3-1929, spoor-
postroute no. 4 Klaipėda – Kybartai,
kenletter 'b'.



Afb. 21b (100 %)



Afb. 22 (100 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Deel van een kaart, verzonden 6-9-
1932, letter 'b', van Klaipėda naar
Launas, dus met spoorroute no. 4.



Afb. 23 (77 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Briefkaart, verzonden 26-7-1938, naar
'Voketija' (Duitsland), via spoorpost-
route no. 4 Klaipėda – Kybartai, kenlet-
ter 'b'.

MEMEL-KLAIPĖDA

Op de kaart hiernaast ziet u dat de naam van spoorpostroute 3 in 1940 gewijzigd is: Kybartai – Kretinga en dit heeft natuurlijk met de roerige geschiedenis van dit gebied te maken.

Na de Eerste Wereldoorlog maakte Litouwen aanspraak op de stad Memel en het omliggende gebied, voor de nieuwe staat vooral van belang vanwege de haven. Met het Verdrag van Versailles, 28 juni 1919, moest Duitsland het Memelgebied opgeven (artikel 99), maar de situatie van Litouwen was nog erg onzeker, en het gebied kwam onder mandaat van de Volkenbond. Namens de Volkenbond ging Frankrijk het gebied besturen. Dit Franse bestuur laat ook z'n filatelistische sporen na: opdruk 'Memel' op Franse postzegels.

In de herfst van 1922 wordt er door lokale Litouwers een 'Comité voor de redding van 'Klein Litouwen' (Litouwen Minor) opgericht en op 9 januari 1923 kondigen de Litouwse leiders aan dat ze het bestuur zullen overnemen.

De Litouwse troepen trekken op 10 januari binnen en op 19 januari controleert Litouwen het hele gebied. De stad Memel krijgt de Litouwse naam Klaipėda.

Een Conferentie van Geallieerde Ambassadeurs, 16 februari, sanctioneert eigenlijk de gang van zaken. Op 8 maart 1924 komt het Memelgebied als autonoom district bij Litouwen.

Hiervoor hebben we gezien, dat een spoorpoststempel op route 3-4, het traject Kybartai – Klaipėda, ook het vroegst bekende Litouwse spoorpoststempel is. De datum is 25-4-1920 en het is uiteraard type 1, dus zonder de plaatsnamen. Als men dan kijkt naar de hierboven genoemde data, kan men zich afvragen tot hoever dit traject toen reed.

Op de spoorkaart hiernaast, waarschijnlijk uit eind jaren twintig, is het 'Memelgebied' Litouws en wordt Memel met de Litouwse naam Klaipėda aangeduid.

Ook hoort de lijn tussen Telsiai en Kretinga nog tot de 'Projektierte Eisenbahnlinien'. Voordat deze lijn werd aangelegd (1930-1932), moest



Afb. 24a (81 %) (ex. Eugenijus Uspuras)

Kaart, verzonden via spoorpostroute no. 3 Kybartai – Kretinga, 7-4-1940, naar Kaunas

dus naar Klaipėda via het Letse Priekulė gereden worden. Bij de 'Zeichenerklärung' wordt ook Vilnius als hoofdstad aangeduid en Kaunas als de 'Provisorische Hauptstadt'. Het Vilnius gebied is van Litouwen gescheiden door de 'Demarkationslinie zwischen dem unbesetzten und dem von Polen besetzten Litauen'. Verder is de 'Staatsgrenze' van Litouwen wel erg ruim getrokken: inclusief het gebied rond Gardinas, de Litouwse naam voor Grodno.

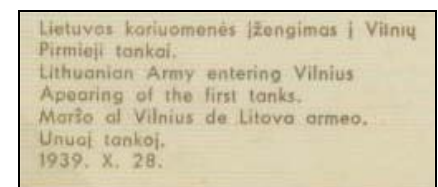
Voor Klaipėda/Memel komt voor de Tweede Wereldoorlog nog een wijziging: onder druk van Hitler-Duitsland trekken de Litouwse troepen zich op 22 maart 1939 terug uit deze regio. Op 23 maart tekent de Litouwse Minister van Buitenlandse Zaken, Urbsys, de overeenkomst waarmee Memel weer bij het Duitse Rijk wordt gevoegd met ingang van 22 maart (1 uur am). Litouwen kreeg wel een 'vrije zone' in het havengebied.

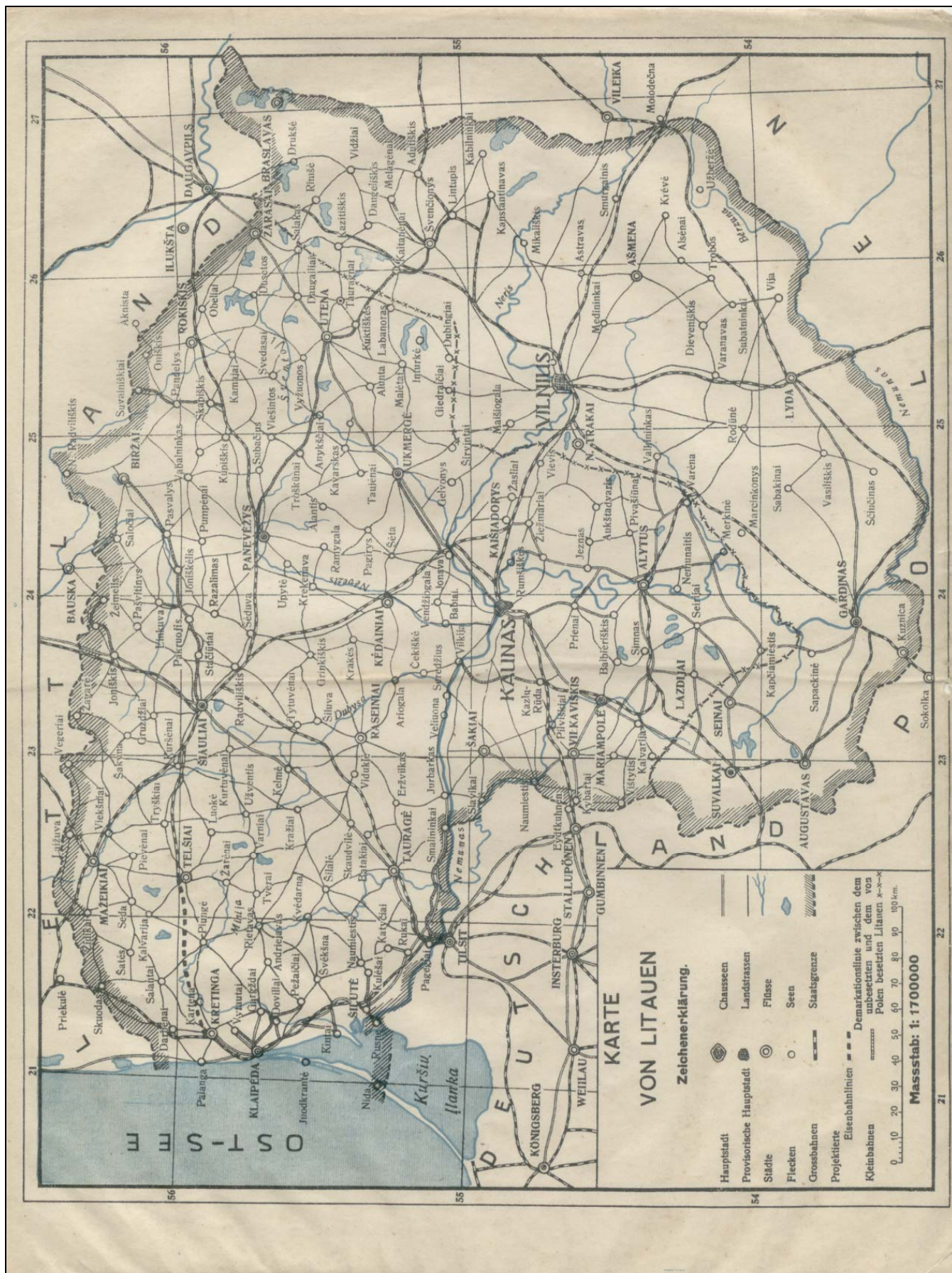
De ovale stempels, waarin dus de plaatsnamen verschijnen, vermelden Kybartai en Klaipėda (**afb. 18-23**). Na de overdracht van het Memelgebied aan Duitsland, wijzigt ook de plaatsaanduiding in de stempels van de spoorpostlijnen no. 3 en 4. Het traject gaat niet verder dan Kretinga, de laatste grotere Litouwse plaats voor de nieuwe grens (**afb. 24 t/m 27**).



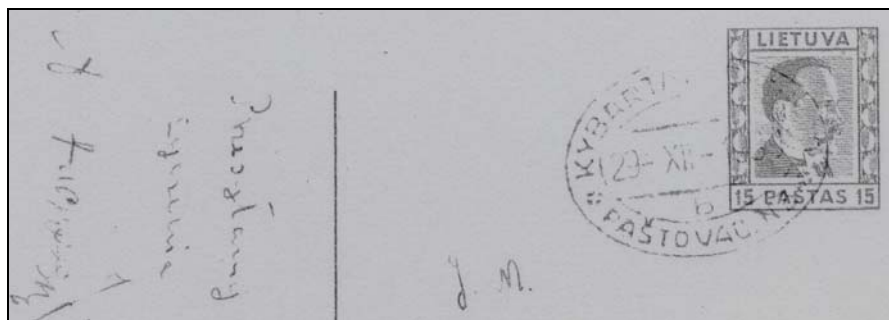
Afb. 24b (100 %), kenletter 'b'.

De beeldzijde van de kaart is ook wel een aardige aanduiding van de veranderingen in dit gebied: de eerste Litouwse tanks in Vilnius, 28 X 1939.





Afb. (82 %) (ex. Jan Kaptein)



Afb. 25 (100 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Deel van een kaart, verzonden 29-12-
1939, met spoorpostroute no. 3 Kybar-
tai – Kretinga, kenletter 'b'.



Afb. 26a (73 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Luchtpostbrief, verzonden 7-4-1940
naar New York via spoorpostroute no.
4 Kretinga -
Kybartai



Afb. 26b (100 %)
De plaats Kretinga is duidelijk lees-
baar, de kenletter is niet te onder-
scheiden.



Afb. 27a (79 %) (ex. Eugenijus Us-
puras)
Deel van een firmabrief, uit
Telšiai dus, verzonden 29-12-1940
naar Kaunas. Dus, -ook als we naar de
spoorkaart hiervoor kijken- via spoor-
postroute no. 4, Kretinga – Kybartai.



Afb. 27b (100 %)
Na vergroten en bewerken lijkt de ken-
letter op 'a' (?).

STEMPELTYPES ROUTE 3-4 MET DATA

U = collectie Uspuras F = stempelboek Fugalewitsch K = Kaptein H = artikel in HBG 1

Trajectnr	Trajekt	Stempeltype	Kenletter	vroegste		laatste
3-4	Kybartai-Klaipėda v.v.	1	---	25-4-1920 (U)	22-4-1924 (U) 28-6-1924 (F)	16-7-1926 (U)
		1	a	1-6-1921 (U)	11-9-1924 (F)	10-5-1926 (H)
		2a	c	29-8-1924 (F)	13-12-1924 (U)	14-3-1926(?) (U)
3	Kybartai-Klaipėda	3	a	25-2-1930 (H)	19-3-1931 (U)	19-10-1937 (F)
		3	a (variant)	1-7-1931 (U)		31-12-1931 (H)
		3	b	10-4-1927 (F)		
		3	c	-12-1936 (F)		
4	Klaipėda-Kybartai	3	a	15-1-1930 (F)	7-3-1937 (H)	23-7-1938 (U)
		3	b	31-3-1929 (U)	15-4-1929 (F) 6-9-1932 (U)	26-7-1938 (U)
3	Kybartai-Kretinga	3	a	21-1-1940 (F)		
		3	b	29-12-1939 (U)	23-3-1940 (F)	3-7-1940 (U)
4	Kretinga-Kybartai	3	a	7-2-1941 (F)		
		3	b	10-6-1940 (F)		
		3	?	7-4-1940 (U)		29-12-1940 (U)
3-4	Kretinga-Kybartai	2c	c	31-1-1941 (F)		

- Groot-rond doorsnede 30 mm met trajectnummer onderin
- Klein-rond (doorsnede 25 mm) met drie sub-typen
 - trajectnummer onderin
 - trajectnummer bovenin en kenletter onderin
 - beide plaatsnamen
- Ovaalstempel



Het stempel van lijn 3 na de naamswijziging, Kybartai-Kretinga, is met kenletter 'a' ook in hetzelfde boek afgebeeld:

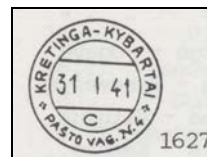


Ook type 2, subtype c, wordt –heel laat- op deze lijn gebruikt. Dit is het type klein-rond, met bovenin de plaatsnamen:

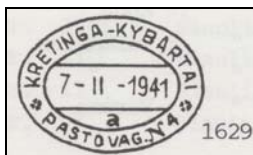
Bij lijn 3, Kybartai – Klaipėda, komt type 3, kenletter 'a', in twee vormen voor. De eerste vorm: de K van Kybartai en laatste A van Klaipėda komen bijna tot de onderste datumbalk (*afb. 18*). De tweede vorm heeft de asterisken ongeveer halverwege de datumbalken (*afb. 19*). Op deze lijn komen in het boek van Fugalewitsch met stempeltype 3 ook de kenletters 'b' en 'c' voor:



Voor lijn 4 na de naamswijziging zijn hiervoor wel stukken uit de collectie van Eugenijus Uspuras te zien, maar de kenletters zijn niet echt duidelijk. Duidelijke stempels zijn wel in het stempelboek te vinden met de kenletters 'a' en 'b':



Ook bij de lijnen 5-6, Šiauliai-Klaipėda, krijgen we met de veranderingen in het Memelgebied te maken. Hierover in de volgende aflevering.



Olav Petri

In HBG nummer 46 gaf ik een beschrijving van een stapel postwissels uit de jaren '60 en '70 die ik in handen kreeg. Alle stukken leken dezelfde procedure doorlopen te hebben: uitbetaling aan huis.

Jan Kaptein gaf me in Geldermalsen enkele artikelen van Janis Ozolins (Deutsche Zeitschrift Für Russland-Philatelie) over postwissels uit latere jaren die aanvullende informatie verschaffen over “mijn” postwissels. Ook vond ik in The Postal and Monetray History of Latvia, geschreven door Jakimovs en Marcilger, nog een passage van belang over de vooroorlogse periode.

Allereerst enkele punten uit het artikel van Ozolins.

Deze gaat in op het huisjesvormige controlestempel dat de voorzijde van de postwissels siert. Dat gaat, zoals ik eerder beschreef, vergezeld van het gewone poststempel en draagt de naam van het postkantoor waar de postwissel zijn weg begon. Het huisjesstempel heeft onderaan een code, bestaande uit drie cijfercombinaties, samen 7 cijfers. Ozolins kan melden dat deze verwijzen naar een gebied, waarbij het volgende getal telkens binnen zo'n gebied een nadere precisering betreft. Mijn kaarten hebben als eerste cijfercombinatie “140” en dat staat voor Letland. Ozolins meldt dat de Litouwse SSR 142 heeft en de Estse eveneens 142. Daar zou, vermoed ik, wel eens een tikfoutje kunnen spelen.

Het tweede getal zou verwijzen naar een rajon (provincie/district) en het derde naar een bepaald postkantoor. Dat laatste kan ik alleen nagaan bij stempels Riga. Daar heeft stempel Riga-50 inderdaad 50 als laatste getal in het huisjesstempel. Maar al snel bleek dat dit niet bij alle kantoornummers opgaat. Riga-39 heeft als laatste getal in het huisjesstempel 37!

De controlestempels zijn later vervangen door een soort kassastempel, dat net als het huisjesstempel behalve het staatswapen de naam draagt van het postkantoor en opnieuw de drie cijfercodes. Het stempel is vaak zwart of violet.

Voor de “brede filatelist” even een terzijde. Net zoals het huisjesstempel en het zeshoekige eindcontrolestempel is ook dit kassastempel in de inflatieperiode medio jaren '90 gebruikt als provisorische postzegel in bijvoorbeeld Oekraïne (Charkov) en Belarus.

Ten slotte iets over uitbetaling aan huis.

Bij Jakimovs en Marcilger staat op bladzijde 6-18 de achterzijde beschreven van een postwissel uit 1931. Uiteraard een andere tijd en een andere “staat”, maar toch... Zij schrijven “Voor de bezorging aanhuis moest de ontvanger aan de postbode 20 santimi

in contant geld betalen en postzegels ter waarde van dit bedrag werden bevestigd op de achterkant van het formulier en afgestempeld.” Dit lijkt op de weg die “mijn” formulieren doorliepen. Immers, een van mijn informanten vertelde dat haar moeder de postbode geld gaf bij de aflevering van het geld. Ik neem nu aan dat ook in de sovjetperiode de postbode het ontvangen geld via postzegels weer kon verantwoorden naar de instanties. De zegels konden –zoals ik al schreef– probleemloos over handmatige postale aantekeningen heen geplakt worden, aangezien die niet meer van belang waren.

Ik denk dat ik nu ook een verklaring heb voor het feit dat de zegels op mijn postwissels soms een of twee dagen later zijn afgestempeld dan de uitbetaaldatum. Dit kan te maken hebben met bijvoorbeeld het late uur van aflevering of een tussengelegen weekend. De postbode kon de laatste afrekening alleen op het kantoor verrichten. Om dit nader aan te tonen, zou ik een eeuwigdurende kalender moeten raadplegen, maar dat gaat me nu even te ver.

◀

Igor Irikov

De Letse sloganstempels vormen een rijk verzamelgebied. Het is al een hele toer om van alle bekende stempels één mooie afdruk te vinden, maar gespecialiseerde verzamelaars kunnen ook proberen te ontdekken waar een bepaald stempel werd gebruikt. Zij speuren dan naar lokale brieven of kaarten. Nog een stapje verder gaan de liefhebbers die speuren afwijkingen in de spelling.

In het Jubileumnummer “20 jaar Het Baltische Gebied” beschreef Juris Mors in een fraaie bijdrage de crème van de Letse sloganstempels: de acht “toeristische” die in de zomer van 1939 in gebruik werden genomen. Een aantal daarvan is zeer moeilijk te vinden. In zijn artikel geeft hij ook veel algemene informatie over de slogansstempels. De stempels met een algemene boodschap werden op de grotere postkantoren intensief gebruikt, waardoor in de loop van de tijd slijtage plaatsvond en beschadigingen ontstonden. Bij reparatie van een beschadigd stempel werd niet altijd de oorspronkelijke spelling aangehouden.....

Een aardig voorbeeld daarvan laat ik u hier zien.

Het gaat om het stempel “Gājēji un braucēji, ievērojiet satiksmes noteikumus”, “Voetgangers en chauffeurs houdt U aan de verkeersregels” Onlangs vond ik een stempel waarin het woord “braucēji” is geschreven met “ii” op het einde, dus “braucēii”. Kennelijk was de stempelmaker even niet bij de les.

Aan het aantekenstrookje valt te zien dat het stempel werd geplaatst op het stationspostkantoor van Riga. De dagtekening op de achterzijde luidt RĪGA DZ.ST., 26.11.38.

Wie meer wil weten (her)leze het artikel van Juris Mors in ons jubileumnummer 41 van 2002 of neme kennis van het boekje “Die Werbestempel von Lettland” van de hand van Harry von Hofmann, Hamburg 1995.

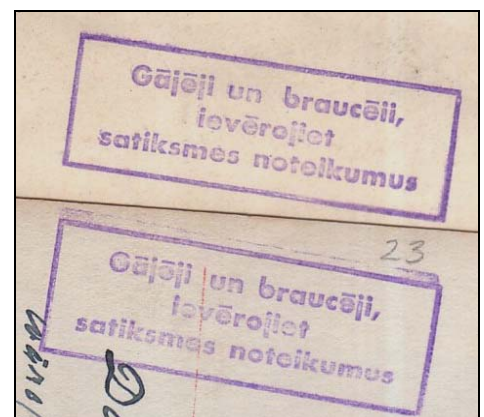


Afb. 1a



Afb. 1b

Deel van de achterzijde met postzegel.



TREINPOST IN ESTLAND (1870-1918), DEEL 2

Alexander Epstein

In het vorige nummer kwamen de postwagons 39-40, die tussen Derpt en Taps en de nummers 89-90 aan de orde. Ook was er aandacht voor de stationspostkantoren van Revel, Derpt en Taps.

De postwagons 125 en 126

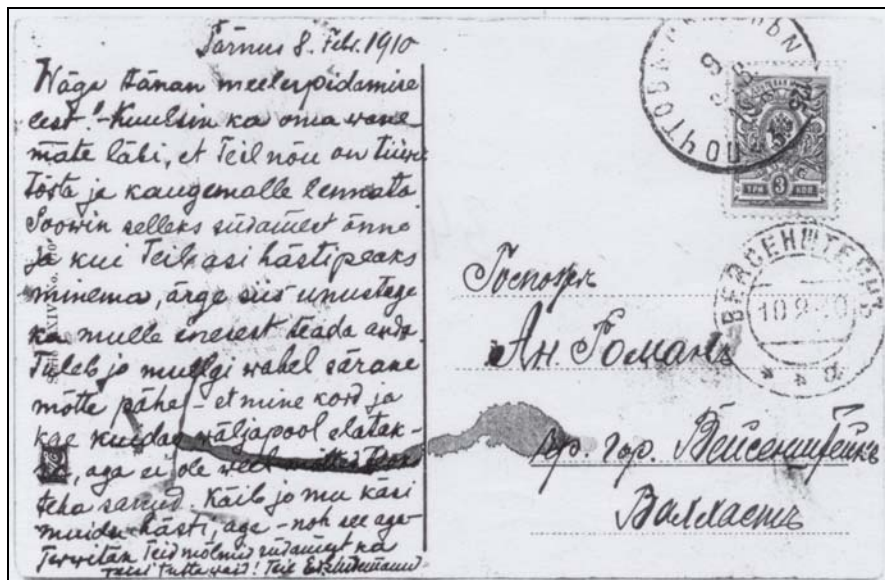
In 1889 verbond een nieuwe spoorlijn Valk met het provinciale centrum Pskov in Rusland.

Daardoor ontstond een alternatieve verbinding tussen St. Petersburg en Riga. De post tussen deze twee steden bleef echter als voorheen via Taps vervoerd worden.

Postwagons met de nummers 125-126 ПСКОВЪ – ВАЛКЪ (Pskov – Valk) en retour gingen over dit nieuwe traject rijden. Tien jaar later en vier na het gereedkomen van de smalspoorlijn tussen Valk en Pernov, werd deze route verlengd tot Pernov (Pärnu) en werd daardoor ПСКОВЪ – ПЕРНОВЪ en retour.

Waarschijnlijk was het de enige postwagon in het Russische tsarenrijk die zowel over breed- als smalspoor reed. Op het station van Valk moest de post als gevolg van de ene in de andere postwagon worden overgeladen. Gelukkig lagen de rails vlak bij elkaar. Rondstempels met de datum in drie regels (**afb.34 en 35**) waren gedurende een lange periode in gebruik en werden pas in 1911 vervangen door ovale stempels (**afb.36 en 37**).

Al deze stempels zijn opgenomen in **tabel 5**.



Afb. 34 (83 %)

Briefkaart van Pernov (Pernau) naar Weisenstein, gepost in de brievenbus van postwagon nr. 125. (9 febr. 1910, stempeltype I, volgnr. "3").



Afb. 35 (81 %)

Postwaardestuk naar Jurjev (Dorpat), vervoerd met postwagon nr. 126. (1 jan. 1899, stempeltype I, volgnr. "2").

Afb. 36 (83 %)

Briefkaart naar Gallik, gepost in de brievenbus van de postwagon PSKOV * 125 * PERNOV. (21 maart 1915, stempeltype II, volgletter "v").



Afb. 37 (84 %)

Briefkaart naar Jurjev, vervoerd met de postwagon PERNOV * 126 * PSKOV. (12 aug. 1912, stempeltype II, volgletter "a").



TABEL 5 Datumstempels van depostwagons no. 125-126

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1890-1909 1, 2 (2 varianten), 3, 4		1911-1916 a, б, в, г, д
	1890-1910 1 (2 varianten), 2, 3, 4		1912-1917 a, б, в, г, д

TABEL 6 Datumstempels van het stationspostkantoor van Valk

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1901-1910 1
	1912-1917 a

TABEL 7 Datumstempels van de postwagons Valk - Pernov en Pernov - Valk

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1897-1898 1
	1896-1898 1

De postwagons Valk – Pernov en retour.

Alle spoorlijnen die tot nu toe in dit artikel werden beschreven hadden de, in het Russische rijk gebruikelijke, spoorbreedte van 1056 mm. In het laatste decennium van de 19^{de} eeuw werd ook in Estland begonnen met aanleg van spoorlijnen met een spoorbreedte van 750 mm.

De eerste daarvan verbond Valk met Pernov via Mõisaküla en werd vanaf 1896 tot aan de verlenging van de route van de postwagons 125-126, bereiden door de ongenummerde postwagon ВАЛКЪ – ПЕРНОВЪ en retour (afb.41). Een deel van dit traject liep over het grondgebied van het huidige Letland. De stempels zijn opgenomen in tabel 7.



Afb. 41a (81 %)

Postwaardestuk naar Jurjev, vervoerd met de ongenummerde postwagon PERNOV-VALK. (2 jan. 1898, volgnr. "1").



Afb. 39b (100 %)



Afb. 40b (100 %)



Afb. 41b (100 %)

De postwagons 239 en 240.

Eveneens in 1896 werd Mõisaküla door een smalspoorlijn verbonden met Fellin (Viljandi).

Het vervoer van post begon op 3 december door een ongenummerde postwagon zonder datumstempels. Nadat deze lijn in 1900 was verlengd tot Revel werd post vervoerd door de postwagens 239 – 240 РЕВЕЛЬ – МОЙЗЕКЮЛЬ *en retour*. Deze postwagens gebruikten aanvankelijk de rondstempels met de datum in een kruisvorm en later de standaard ovaalstempels (*afb. 42-45*). Zie *tabel 8*.

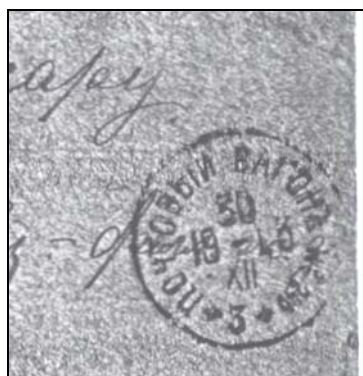


Afb. 42 (83%)

Postwaardestuk naar Oberpahlen, gepost in de brievenbus van postwagon nr. 239.
(10 okt. 1906, stempeltype 1, volgnr. "2").

Afb. 43a (80 %)

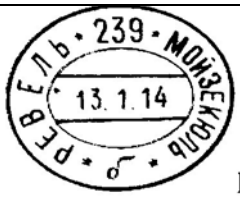
Brief naar Gallist, vervoerd door post-
wagon nr. 240. (30 dec. 1903, stem-
peltype I, volgnr. "3").



Afb. 43b (100 %)



Tabel 8 Datumstempels van de postwagons no. 239-240

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1901-1907 1, 2 (3 varianten), 3		1908-1918 a, б, в,
	1902-1907 1, 2, 3		1908-1918 a, б, в,

Afb. 44 (83 %)

Postwaardestuk naar Pernov (Pernau),
gepost in de brievenbus van de post-
wagon REVEL * 239 * MOIZEKJUL.
(22 jan. 1917, stempeltype II, volgletter
"b").



Afb. 45 (84 %)

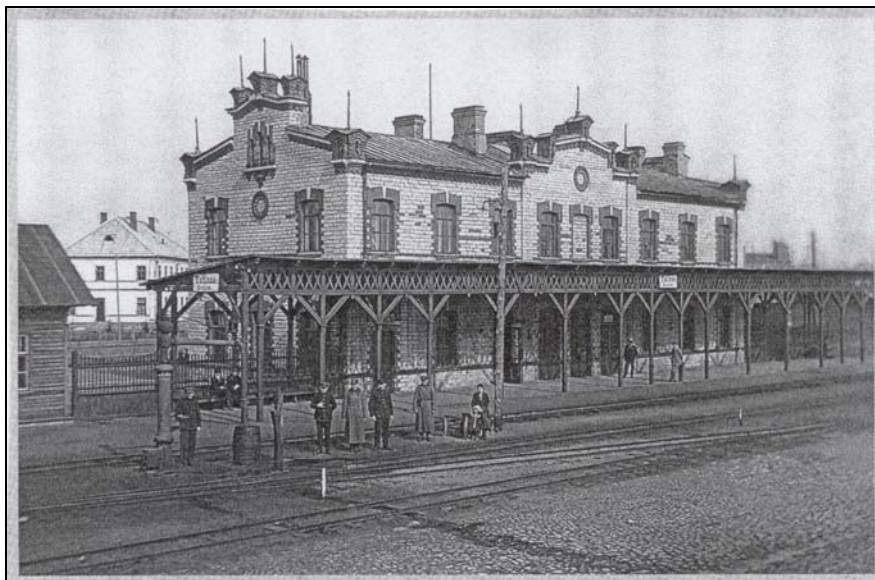
Ongefrankeerde briefkaart naar Am-
pel, gepost in de brievenbus van de
postwagon MOIZUKJUL * 240 * RE-
VEL. (23 febr. 1915, stempeltype II,
volgletter "v"). Strafortstempel van de
postwagon met er in geschreven "6 k".



Stationspostkantoor Revel Haven.

Het enige stationspostkantoor in verbinding met de postwagons 239 en 240 was gevestigd op het smalspoorstation bij de haven van Revel. Later kreeg het de benaming РЕВЕЛЬ – ГАБАНЫ (Revel Haven of Tallinn-Sadam in Estland. Nu bestaat het niet meer).

In feite was het niet meer dan een kantoorje voor de afgifte en ontvangst van post, een afdeling van het stationspostkantoor van Revel en behandelde alleen gewone post. Toch waren er, in afwijking van de algemene regels, eigen dagtekeningstempels in gebruik (afb. 46-48). Zie tabel 9.



Afb. 46 (%)

Station Revel-Haven waar het spoorwegpostkantoor van gevestigd.

Afb. 47 (%)

Ongefrankeerde briefkaart naar Fellin. Gepost op het stationspostkantoor Revel-Haven. (27 mei 1905, stempeltype I, volgnr. "1"). Strafportstempel van dit stationspostkantoor met geschreven "6 k".



Afb. 48 (%)

Briefkaart naar Gagers, gepost op het stationspostkantoor van Revel-Haven. (9 okt. 1911, stempeltype II, volgletter "a").



TABEL 9 Datumstempels van stationspostkantoor Revel – Haven

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
	1905 1		1913-1917 <i>a</i> ,

De postwagons 271 en 272

De laatste smalspoorlijn in de tsarentijd werd geopend in 1902. Valk werd erdoor verbonden met Stockmannshof (nu Plavinas in Letland). Het korte traject in Estland bereikte Mentsen (Mõniste). De lijn werd bereden door de postwagons 271 - 272 ВАЛКЪ – ШТОКМАНСГОФЪ *e retour* (**afb. 49 – 52**).

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de route in 1916 ingekort tot КАЛЫЦЕНАУ (Kaltsenau, nu Kalsnavas) en daarna tot АЛТЪ – ШВАНЕНБУРГЪ (Alt Schwanenburg, nu Gulbene) (*afb. 53*). De bekende datumstempels van deze postwagons zijn opgenomen in *tabel 10*.



Afb. 49 (81 %)

Postaardestuk van 3 kop., met een bijfrankering van 1 kopeke, naar Duitsland.
Gepost in de brievenbus van postwagon nr. 271. (14 okt. 1910, stempeltype I,
volgnummer "4").



Afb. 50 (82 %)

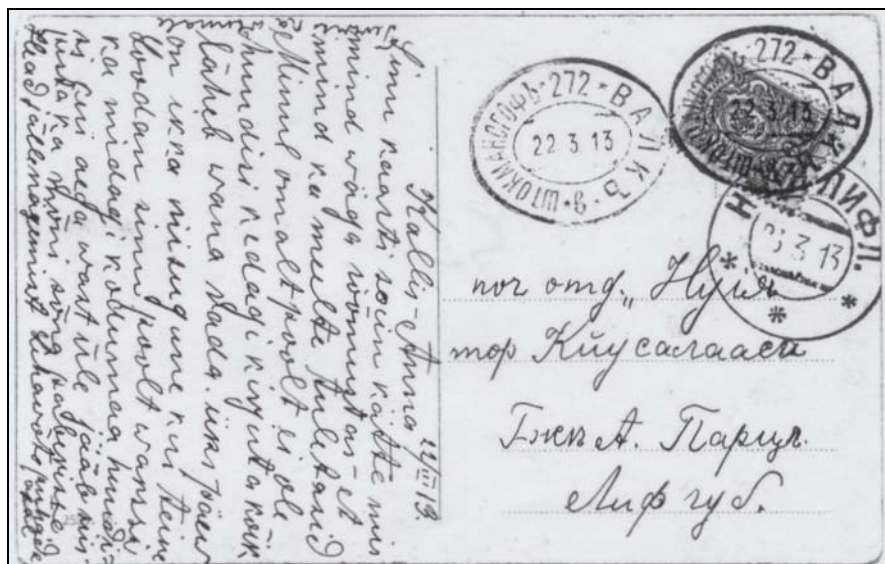
Briefkaart naar Oberpahlen en van daar doorgezonden naar Vechma. Vervoerd door postwagon nr. 272. (6 okt. 1909, stempeltype I, volgnummer "2").



Afb. 51 (83 %)

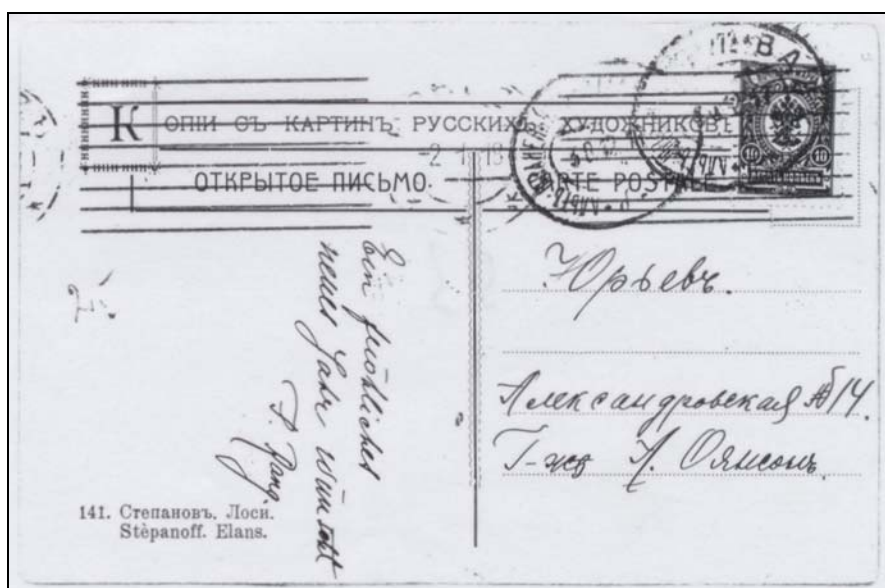
Briefkaart naar Petrograd, vervoerd met de postwagon Valk * 271 * Stockmannshof.

(15 dec, 1915, stempeltype II, volgletter "a").



Afb. 52 (83 %)

Briefkaart naar Nuia, gepost in de brievenbus van de postwagon Stockmannshof * 272 * Valk. (22 maart 1915, stempeltype II, volgletter "v").



Afb. 53 (82 %)

Briefkaart naar Jurjev, gepost in de brievenbus van de postwagon Alt-Schwanenburg * 272 * Valk. (30 dec. 1917, stempeltype III, volgletter "b").

TABEL 10 Datumstempels van de postwagons 271- 272

Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter	Type stempel	Gebruiksperiode en gerapporteerde serienummer/serieletter
 I	1901-1911 1, 2, 3, 4	 II	1912-1916 a, б, в, з,
 I	190-2-1912 1, 2, 3, 4	(ВАЛКЪ * 271 * АЛЪТЪ-ШВАНЕНБУРГЪ III	Zou bestaan, maar niet gerapporteerd
 II	1912-1915 a, б, в, з,	 III	1916-1918 a, б,

Tenslotte moet vermeld worden dat in de zomer van 1917 postwagons met de nummers 353 en 354 werden ingezet op de nieuwe spoorlijn tussen Narva en Pskov. Alleen het station van Narva echter lag op het grondgebied van het huidige Estland en uit 1917 en begin 1918 zijn geen stempels van deze route gevonden.

Langs de route van de postwagons 239 en 240 en langs het smalspoordeel van de route 125-126 werden zes postagentschappen gevestigd in stations en haltes, vijf daarvan op het grondgebied van het latere Estland. Het waren: Gallist (Halliste), Haggut (Hagudi), Kedenpe (Keava), Surri (Surju) en Vekhma (Võhma) (**Afb. 54-58**).



Afb. 54 (85 %)

Briefkaart naar Pernov, gepost op het postagentschap van Gallist-station aan de spoorlijn Pernov-Revel, 14 okt. 1907.



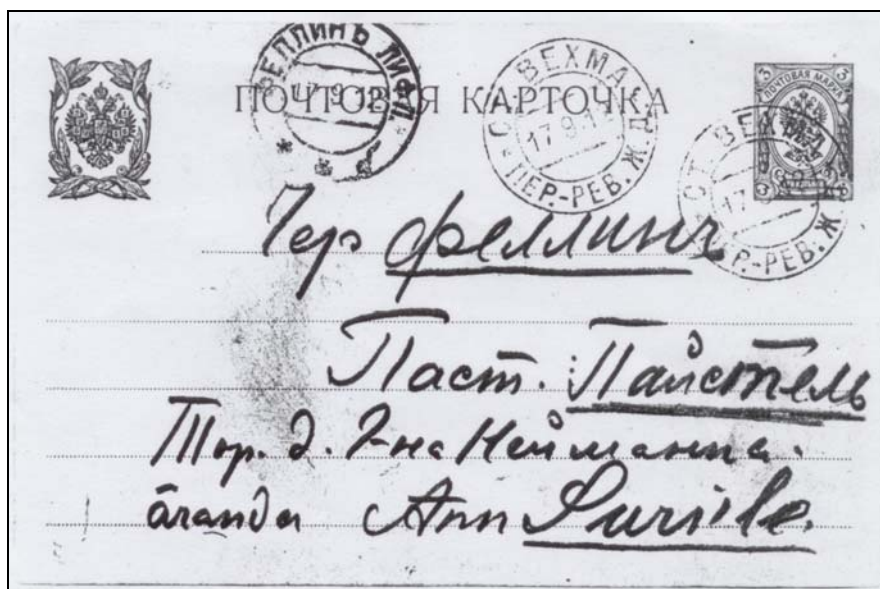
Tip:

Zeven juni 1909.

“Hij (de stationschef Huik) rolt stralend van dienstvlucht voor me uit naar het loket, schuift drie of vier mensen in de rij persoonlijk een stap opzij en bazuint tegen de lokettist, wiens pukkelige gezicht door het luikje te zien is: : Voor meneer de geheimraad – via Valga naar Petersburg – eenmaal eerste klas” .

De Est Friedrich Fromhold Martens, emeritus hoogleraar en gewiekst onderhandelaar in dienst van de tsaar, reist per trein van zijn tweede huis in het Estse Pärnu naar Sint-Petersburg.

Van harte aanbevolen (en niet alleen vanwege de sfeervolle beschrijving van de treinreis): “Het vertrek van professor Martens” van Jaan Kross, in 1993 uitgegeven bij Prometheus.



Afb. 58a (82 %)

Briefkaart naar Fellin, gepost op het postagentschap van Vechma aan de spoorlijn Pernov-Revel, 17 sep. 1912.



Afb. 58b (100 %)



Afb. 55b (100 %)



Afb. 56b (100 %)



Afb. 57b (100 %)

MURAVJEVO, MEER DAN MICHAÏL NIKOLAJEVITSJ....

Ruud van Wijnen

**Over Michail Nikolajevitsj schreef Sijtze Reurich in ons vorige nummer.
Gevreesd als “beul van Litouwen”, maar voor de Russische bureaucratie een standbeeld in Vilno waard (afb. 1).**

Maar er valt nog meer te vertellen....

In een artikel in “het Baltische Gebied” nummer 44 schreef Jan Kaptein over de “Spoorpost in Litouwen” tijdens het Russische tsarenrijk. Muravjevo wordt genoemd als een spoorwegknooppunt in het noorden van (het latere) Litouwen, ongeveer 17 km verwijderd van de grens met (het latere) Letland.

Over het spoorwegknooppunt valt meer te vertellen en omdat spoorlijnen blijven liggen als grenzen veranderen, kan ik ook over die lijnen en de postwagons die erop verkeerden, meer zeggen en laten zien. Bij Muravjevo lag een militair oefenterrein, een ЛАГЕРЬ. Handig bij de spoorlijn voor het vervoer van manschappen en materieel.

Leest u het eerste deel van mijn verhaal als een aanvulling op het artikel van Jan Kaptein.

In het tweede deel ga ik de grens tussen Letland en Litouwen nader bekijken. De twee landen kwamen er samen niet uit. Ze ruzieden wat: een haven, een spoorwegknooppunt en verstrooide enclaves laten zich immers niet verplaatsen. Een heuse grenscommissie moest er aan te pas komen.

Ter afronding laat ik nog iets moois zien.....niet uit Muravjevo, maar uit Mažeikiai.



Afb. 1 (83 %)

Uit de Baedeker “Russland” van 1912: “Residenz der Wilnaer Erzbischöfe, ist jetzt Sitz des Generalgouverneurs: hier auch das Murawjew-Museum, mit Erinnerungen an den Grafen M. Murawjew, der 1863-65 Generalgouverneur von Wilna war und den polnischen Aufstand unterdrückte. Davor ein 1898 nach Grjasnow’s Entwurf errichtetes Bronzestandbild Murawjew’s (coll. Jan Kaptein).



Afb. 2
(coll. Eugenijus Uspuras)

Muravjevo of Mažeikiai ?

Bij Mažeikiai hebben we het over het gehucht, het dorpje, het stadje.

Muravjevo is de naam van het nabijgelegen station en spoorwegknooppunt.

Het gehucht ontwikkelde zich pas tot een groter geheel nadat in 1873 de spoorlijn uit Riga iets ten noordwesten ervan werd aangesloten op de spoorlijn van Libava, via Vilno en Minsk, naar Romni.

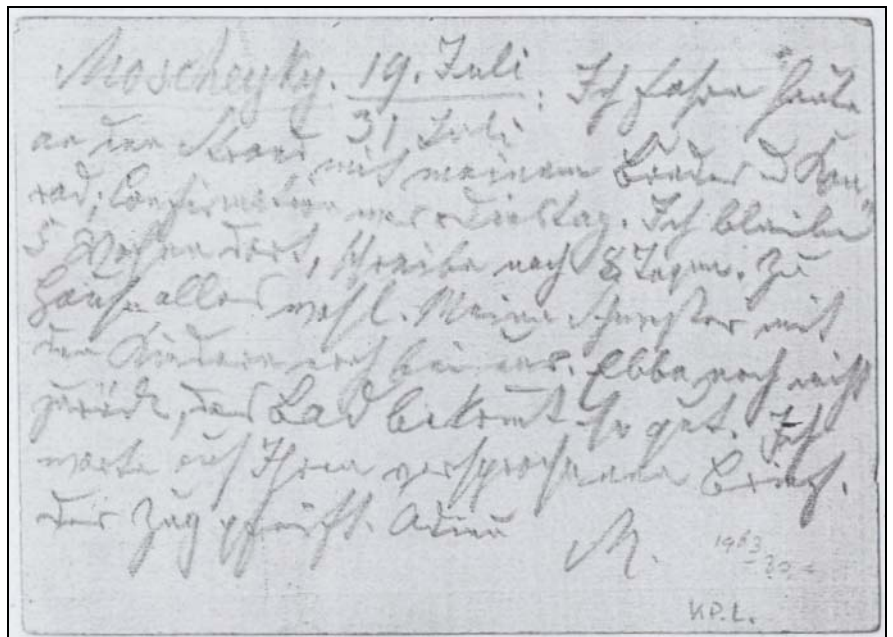
Door deze aansluiting werden de havensteden Riga en Libava per spoor met elkaar verbonden. Een niet zo handige verbinding.....naar ook later nog zou blijken.

In 1895 werden in het dorp de eerste straten verhard met keien en zeven jaar later, in 1902, krijgt de ontwikkeling een forse impuls door de bouw van een nieuw stenen station (**afb. 2**), onderhoudswerkplaatsen voor locomotieven en een school voor spoorwegpersoneel.

Tussen 1901 en 1918 heette het station officieel Muravjevo, МУРАВЕВО in het cyrillisch, ter ere van Michail Nikolajevitsj. Die kennen we al. Het Litouwse Mažeikiai blijft in andere talen wel ongeveer hetzelfde: in het Pools Możejki, in het Duits Moscheiki of Moscheiken, in het Nederlands Moshjeiki.



Afb. 3c



Afb. 3a (90 %)

"Moscheyky", 19. Juli.

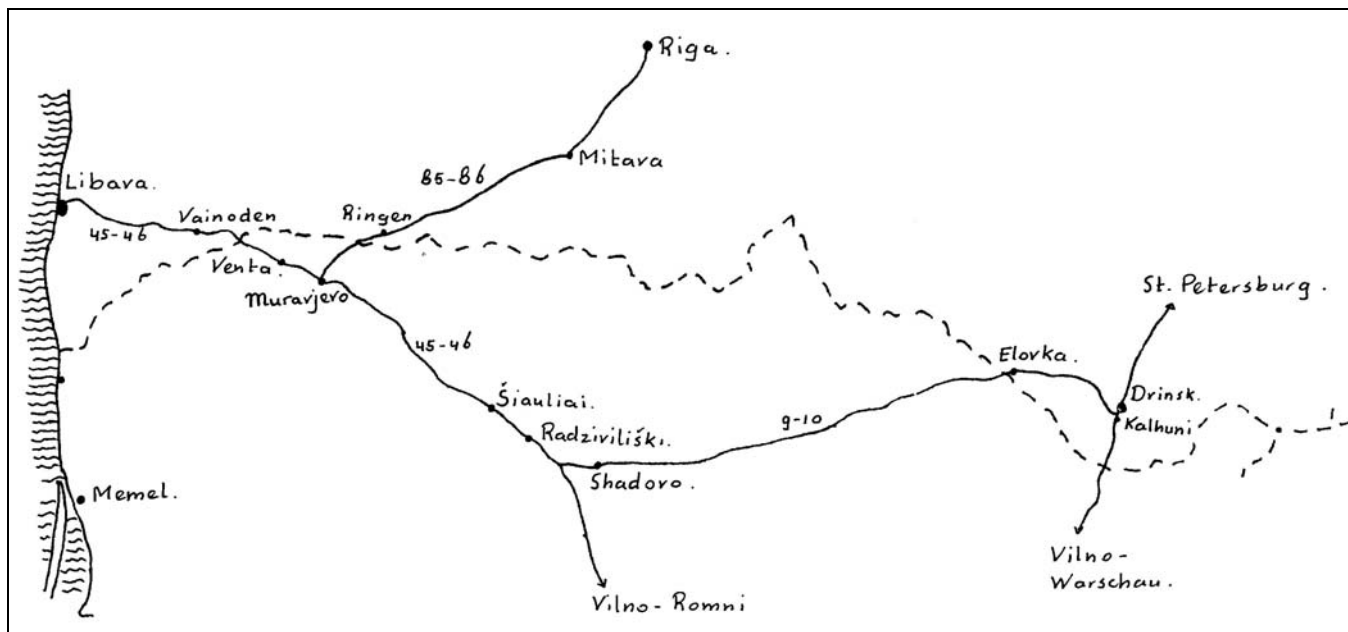
In het Duits geschreven boodschap op een briefkaart naar Danzig.



Afb. 3b

De kaart werd op 20 juli 1879 op het station afgegeven aan postwagon 46 van de lijn Libava – Vilno en verder naar Minsk en Romni.

Uit het stempel blijkt dat "Moscheyky" het 8^{ste} station op de lijn was.



Afb. 4a (79 %)

Drukwerk van Libava naar Hamburg,
21 nov. 1879.

Op de achterzijde het stempel van
postwagon 46, met stationsnummer 1
van Libava.



Afb. 4b (100 %)

De spoorlijn Libava – Vilno – Minsk – Romni.

De verbinding tussen de havenstad Libava en Vilno en de verdere route naar Minsk en Romni in het Russische achterland werd in de periode 1871-1874 in gebruik genomen door de Libava-Romni Spoorwegmaatschappij. Het stempel van het stationspostkantoor van Libava verwijst naar de spoorlijn: ЛИБАВО – РОМЕНСК. Ж.. Д.



Afb. 4c (145 %)

Door deze spoorlijn kreeg Libava drie belangrijke aansluitingen: met het Russische achterland voor het vervoer van goederen van en naar de haven, via Moshjeiki / Muravjevo met Riga en via Etkany / Koshedary en Verzbolovo naar Duitsland.

Van meet af aan werd deze route bedreden door de postwagons 45 en 46. In de beginjaren beschikten de postwagons over stempels met dubbele nummers.



Afb. 5b (150 %)

Ik ken ze uit de jaren 1875 (**afb. 5**) en 1876, in de literatuur (**lit. 1**) vinden we de periode 1873-1880.

De stempels met een enkele postwagonnummer (**afb. 4**) werden gebruikt in de jaren 1879 – 1894 (**lit. 1**).



Afb. 5a (87 %)

Briefkaart van ШАВЛИ / Shavji / Šiauliai naar Riga, 28 febr. 1875. Vervoerd met postwagon 45-46. Stationsnummer 10.



Afb. 6 (79 %)

Briefkaart van "Libau" naar "St. Wainoden" aan de "Л. Р. Ж. Д.," de "L. R. Spoorlijn", vervoerd met postwagon 46.

De nummers van de stations, die aangeven waar een poststuk werd afgegeven aan de postwagon, werden tot in 1881 in de stempels vermeld.

Aan een nummer in één bepaald stempel mag echter geen absolute waarde worden toegekend. Want, hoewel hij dat volgens de voorschriften werd geacht te doen, paste de postbeambte in de trein heus niet voor of bij ieder station het nummer aan. Zo kon hij bijvoorbeeld nog doende zijn met de post van het vorige station.....

Hoewel de hoeveelheid materiaal summier is, doe ik toch een poging om de eerste 10 stations vanaf Libava te nummeren:

- 1 = ЛИБАВА
Libava / Libau / Liepāja.
- 2 = ГАВЕЗЕНЪ
Gavesen / Gavieze
- 3 = ПЛЕЙКЕ
Pleike / Raplaka
- 4 = ПРЕКУЛЬНЪ
Preekuln / Priekule
- 5 = ВАЙНОДЕНЪ
Vainoden / Vaiņode (**afb. 6**).
- 6 = ЛУША
Luscha / Luša.
- 7 = ВЕНТА
Venta (**afb. 18**).
- 8 = МУРАВЕЕВО
Muravjevo / Mažeikiai.
- 9 = КУРШАНЫ
Kurschenen / Kuršēnai
- 10 = ШАВЛИ
Schaulen / Šiauliai.

De eerste zes stations lagen in het gouvernement Koerland; vanaf Luša in het gouvernement Kovno (**lit. 2**). Vanaf 1918 liep de grens tussen de onafhankelijke republieken Letland en Litouwen tussen de stations van Vaiņode en Luša. De gouvernementsgrens over de spoorlijn was landsgrens geworden.

De nummering van de stations was niet “voor eens en altijd” vastgesteld. Kwam er een station met postverwerking bij, dan moesten de nummers aangepast worden. En we kennen ook voorbeelden van spoorlijnen waarop de nummering van de stations geheel werd omgedraaid.

Dat gebeurde bijvoorbeeld in 1870 met de nummering op de lijn Riga – Dunaburg.



Afb. 7 (80 %)



Afb. 8 (84 %)

Aanvankelijk werd de route bereden door de postwagens 7 en 8 met de nummering van de stations vanaf Riga, met Riga = 1 en Dunaburg met 15. In 1870 gingen de postwagens 9 en 10 tussen Riga en Dunaburg rijden en werd nummering omgedraaid: Dunaburg 1 en Riga 15. Vanaf 1878 werd de postwagens 9 en 10 ingezet tussen Radziviliški en Kaluni. Maar daarover later...

Een omkering van de nummering lijkt ook te hebben plaatsgevonden op de route Libava – Vilno.

Een via Vilno vervoerde kaart uit 1876 toont onmiskenbaar een 1 voor Vilno.

Deze kaart is afgebeeld in de rubriek “Terug komen op...” op pagina ..

Ook de briefkaart van afbeelding 13 uit 1877 geeft daarvoor een aanwijzing.

Wellicht vond de omkering van de nummering plaats aan het einde van 1875 of het begin 1876.

Om het ingewikkelde verhaal over nummers en nummertjes af te sluiten, laat ik u nog een ovaalstempel zien. Duidelijk én informatief: postwagon 46 reed in 1909 tussen LIBAVA en MINSK (*afb. 7*).



Het spoorwegknooppunt Muravjevo.

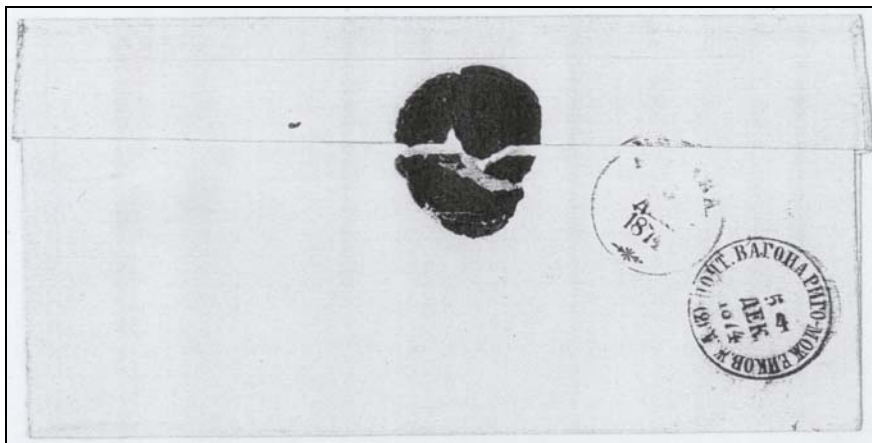
Muravjevo werd een belangrijk spoorwegknooppunt door de aansluiting van de lijn uit Riga op de Libava – Romni spoorlijn. “Aansluiting” is niet helemaal het juiste woord. De spoorlijnen werden namelijk aangelegd door twee verschillende maatschappijen die beide een eigen station bouwden.

Muravjevo II was het eindpunt van de Riga-Maravjevo lijn. Doorgaande rijtuigen konden, indien nodig, via een korte verbindingslijn naar de rails van de lijn Libava-Romni gereden worden. Voor het overige personenverkeer kwamen de treinen uit Riga aan op een kopperron van station Muravjevo I aan de lijn Libava – Romni.

Het doorgaande treinverkeer op deze lijn beschikte in Muravjevo over 3 perrons. Direct tegenover het station lag de locomotiefremise met plaats voor acht tot tien locomotieven. Voor het goederenverkeer waren acht sporen beschikbaar (*lit. 3*).

De spoorlijn Riga – Muravjevo.

De spoorverbinding tussen Riga (station Riga II, het Tukkmustation) werd in fasen aangelegd (*afb. 8*).



Afb. 9a (68 %)

1874. Portvrije dienstbrief van het kroondomein Clievenhof naar Grünhof, vervoerd via Mitava. In het postwagonstempel bevindt zich rechts naast de datum 5 december het nummer 4 van het station in Mitava.

Zo was het traject tussen Thorensberg (een voorstad van Riga op de westelijke Daugava-oever) en Mitava al in 1868 gereed gekomen. In 1873 kwam de verbinding met Muravjevo tot stand, maar het volledige traject kon pas bereden worden na het gereedkomen van de bouw van de brug over de Daugava in 1875.

Vanaf de opening tot aan de Duitse bezetting van de gouvernementen Kovno en Koerland in de zomer van 1915, werd de spoorlijn Riga – Muravjevo bereden door de postwagens 85 en 85.

In de vroegste stempels van deze postwagens vinden we de nummers van negen stations:

1. РИГА / Riga.
2. ТОРЕНСБЕРГЪ / Thorensberg / Torņakalns.
3. ОЛАЙ / Olai / Olaine.
4. МИТАВА / Mitava / Mitau / Jelgava.
5. ФАЛЦГРАФЕНЪ / Pfalzgrafen / Falcgrāve (Dorupe).
6. ФРИДРИХСГОФЪ / Friedrichshof / Krimūnas.
7. АУЦЪ / Autz / Auce.
8. РИНГЕНЪ / Ringen / Rēņģe.
9. МУРАВЬЕВО / Muravjevo / Mažeikiai.

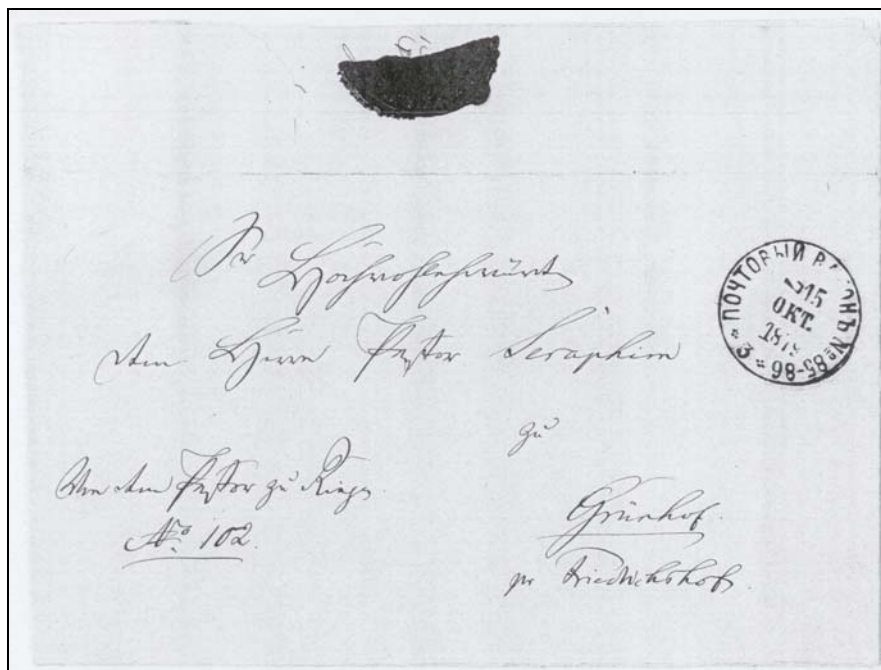
De eerste drie stations lagen in het gouvernement Lijfland, eindstation Muravjevo in het gouvernement Kovno en de tussenliggende stations behoorden tot het gouvernement Koerland.

Ook hier zou de latere grens tussen Litouwen en Letland gevormd worden door de gouvernementsgrens tussen Koerland en Kovno.

De eerste postwagonstempels droegen nog niet de nummers 85-86, maar vermeldden het traject. We kennen er twee verschillende schrijfwijzen van: ПОЧТ. ВАГОНА РИГО – МОЖЕЙКОВ. Ж. Д. (*afb. 9*) en in kleine letters ПОЧТОВАГО ВАГОНА РИГО – МОЖЕЙКОВ. Ж. Д.



Afb. 9b (100 %)



Afb. 10a (71 %)

1879. Portvrije dienstbrief van de dominee in Ringen, via Friedrichshof, naar Grünhof.

Het stationsnummer 7 hoort niet bij het station van Ringen, maar bij het daarop volgende station Autz.

Deze stempels zijn bekend uit de jaren 1874 – 1878. In dit laatste jaar begint ook het gebruik van de stempels met de dubbele nummers 85-86 (**afb.10**).



Afb. 10b (100 %)

Al eerder werd opgemerkt dat pas in 1901 het station van Moshjeiki werd omgedoopt in Muravjevo. De “oude” benaming vinden we dus terug in de stempels uit de beginjaren.

De ovaalstempels die in 1909 in gebruik kwamen gaven РИГА en МУРАВЕВО als eindstations aan (**afb.11**).



Afb. 11a (84 %)

Briefkaart naar Valk uit 1911 met het postwagonstempel RIGA 85 MURAVJEVO

In 1913 kwam er een einde aan het overladen van de post tussen Riga en Libava op het station van Muravjevo: de postwagens 85 en 86 onderhielden vanaf dat moment een directe verbinding. Deze verandering is terug te zien aan de plaatsnamen die in de stempels werden vermeld: РИГА en ЛИБАВА (**afb.12**).



Afb. 12b (100 %)

Mede door de ligging van Muravjevo in het latere grensgebied tussen Litouwen en Letland was het vaststellen van de definitieve grens tussen beide landen geen uitgemaakte zaak. Daar moest, zoals u al weet, een commissie aan te pas komen.



Afb. 11b (100 %)

De Kalkuni – Radziviliški spoorlijn

Een derde spoorlijn in dit grensgebied was die tussen Radziviliški aan de Libava – Romni spoorlijn en Kalkuni ten zuiden van Dunaburg aan de Sint Petersburg – Warschau spoorlijn. Deze lijn werd aangelegd door dezelfde maatschappij die ook de Libava – Romni spoorlijn had gebouwd. In tegenstelling tot de andere twee spoorlijnen was het een enkelspoor. De lengte bedroeg 197 km. en de ingebruikname vond plaats in de jaren 1872/1873 (*afb.13*).



Afb. 12a (82 %)

Briefkaart naar Hasenpoth uit 1913 met het stempel van postwagon 85 waarin nu ЛИБАВА wordt vermeld.



Afb. 13b (100 %)



Afb. 13c (100 %)



Afb. 13d (100 %)



Afb. 13a (88 %)

Briefkaart van Shjadovo aan de Kalkuni –Radziviliški spoorlijn naar Riga, 15-16 mei 1877.

De kaart toont vier fraaie stempels. Het postkantoor in Shjadovo (in het Litouws Šeduva) stempelde met het langstempel ШАДОВО en gaf de kaart op het station over aan de postwagón. In 1877 was deze nog ongenummerd, de tekst in het stempel luidt: ПОЧТОВ. ВАГОНЪ КАЛКУНО – РАДЗИВИЛИШСК. Ж. Д. en geeft voor Shjadovo het stationsnummer 10 aan.

Het stationp linksboven geeft aan dat de kaart in Radziviłski werd overgegeven aan postwagen 46-46 van de Libava – Raamni spoorlijn. Het stationsnummer kan een 6 of een 9 zijn. Dit lage nummer komt niet overeen met de lijst die ik eerder in dit artikel opstelde.

Mogelijk werd in 1877 genummerd vanuit Vilno.

In Muravjevo werd de kaart overgegeven aan de postwagon naar Riga (stempel linksonder).

Opvallend is natuurlijk dat deze hele tocht met drie verschillende postwagens slechts twee dagen in beslag nam.

Tussen Kalkuni en Radziviliški reden tussen 1874 en 1878 ongenummerde postwagons.

Daarna kregen ze de nummers 9 en 10. Zoals eerder verteld hadden de postwagons met deze nummers voordien het traject Riga – Dunaburg bereiden.

Als de ovaalstempels in 1911 in gebruik komen wordt daarin niet meer Kalkuni als eindstation genoemd maar ДВИНСКЪ, Dvinsk (**afb.14**).



Afb. 14b (100 %)

“Kalkuni” verdween echter niet uit de postwagonstempels.

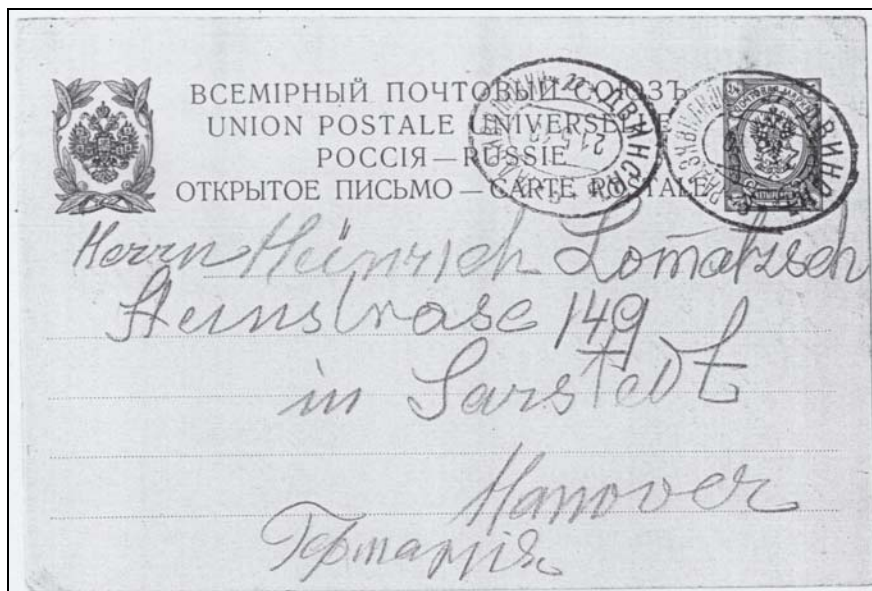
Het station werd tijdens de onafhankelijkheid van Letland en Polen grensstation tussen beide landen. Als gevolg vinden we Letse en Poolse stempels met “Kalkuni” erin vermeld.

De spoorlijn tussen Radziviliški en Kalkuni / Dvinsk liep voor het overgrote deel door gebied dat later tot Litouwen zou gaan behoren. In het oosten liep zo’n 35 kilometer over “Lets” gebied. Daar lag het station van ЕЛОВКА, Elovka. In het poststempel wordt duidelijk vermeld Л. Р. Ж. Д., de afkorting van de Libava Romni Spoorweg (**afb.15**).

Duidelijk? Nee. Voor alle duidelijkheid: Elovka lag niet aan de Libava-Romni spoorlijn, maar aan de lijn Radziviliški - Kalkuni, gebouwd door de Libava-Romni spoorwegmaatschappij.

МУРАВЬЕВСКИЙ ЛАГЕРЬ, Muravjevskij Kamp

Eind 19^{de}, begin 20^{ste} eeuw beschikte ieder militair district in Rusland over een aantal kampen met oefenterreinen en schietbanen. Deze kampen lagen over het algemeen in de nabijheid van spoorlijnen die uitermate geschikt waren voor de aan- en afvoer van manschappen en materieel.



Afb. 14a (80 %)



Afb. 15a (83 %)



Afb. 15b (100 %)

Tijdens de oefeningen, die over het algemeen gedurende de zomermaanden plaatsvonden, verzorgde een tijdelijk hulppostkantoor de post van en naar de aanwezige soldaten.

Tot op heden zijn 18 van deze tijdelijke postkantoren bekend (lit. 6).

Eén van de oefenterreinen lag in de buurt van Muravjevo. Van het hulp-postkantoor in het kamp zijn drie poststukken bekend uit de jaren 1900-1910 (afb.16).

De grens en de Simpson-commissie

In de tsarentijd voor de Eerste Wereldoorlog kruisten de beschreven spoorlijnen ongehinderd de grens tussen de gouvernementen Koerland en Kovno. Het onafhankelijke Letland en Litouwen namen deze grens niet voettoots over als hun landsgrens. Integendeel: wederzijds werden aanspraken gedaan op gebieden ten noorden en zuiden van de voormalige gouvernementsgrens. De twee landen kwamen er onderling niet uit en verzochten James Young Simpson, hoogleraar natuurwetenschap in Edinburgh en Glasgow en actief lid van de Royal Scottish Geographical Society, voorzitter te willen worden van een arbitrage commissie (lit. 4).

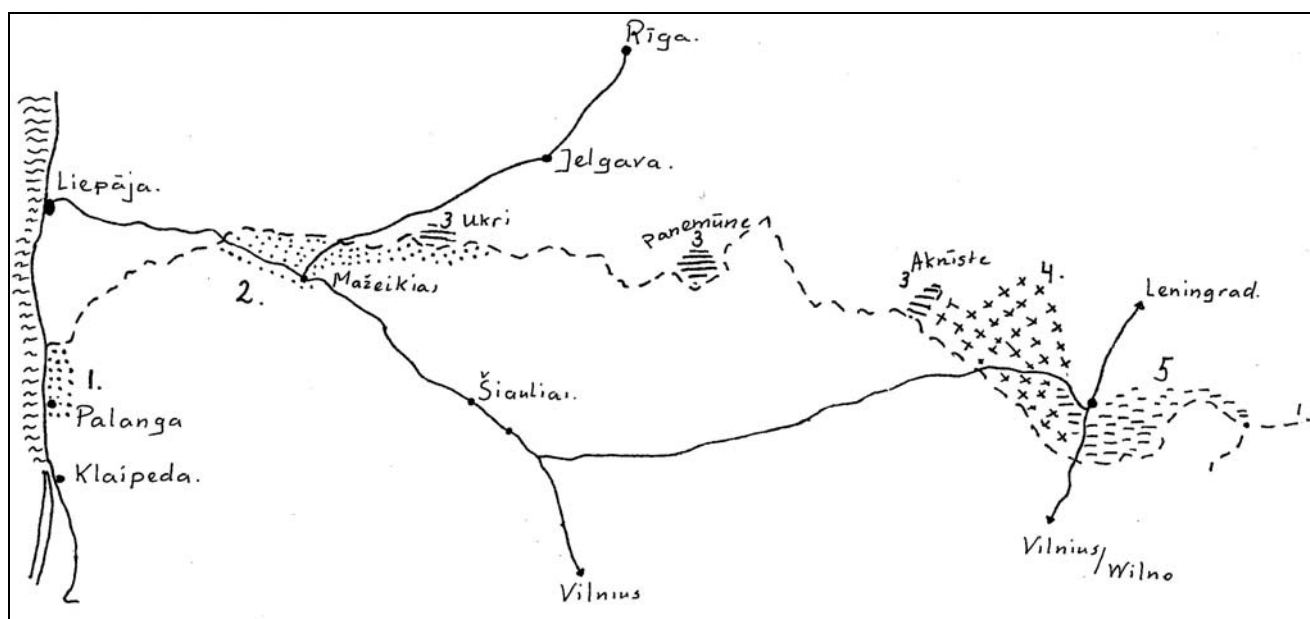
Beide landen verplichtten zich vooraf neer te zullen leggen bij de beslissingen van de commissie.



Afb. 16

Ansichtkaart van Maravjevskij Kamp naar Bialystok, 24-27 juli 1910.

Dagtekeningstempel МУРАВЬЕВСКИЙ ЛАГЕРЬ КОВЕН. Г. ПОЧТ. ТЕЛ. ОТД.
De status van het postkantoor wordt aangeduid als "Post. Tel. Afd." (coll. Sijtz Reurich).



Kaart 2

De grenscommissie deed een aantal uitspraken waardoor in 1921 de grens tussen Letland en Litouwen definitief vastgesteld kon worden. De nummers verwijzen naar de gebieden op kaart 2. (lit. 5).

1. Palanga en omgeving, inclusief het havenplaatsje Sventāja. Palanga behoorde voor de Eerste Wereldoorlog tot het gouvernement Koerland (afb.17) en maakte, wellicht daardoor, aanvankelijk deel uit van Letland. Er was zelf een Lets postkantoor. (afb.18). Het stadje Palanga werd overwegend bewoond door Litouwers, het omliggende gebied door Letten. Op economische gronden werd het gebied aan Litouwen toegewezen omdat het haventje van Sventāja op dat moment de enige uitweg van Litouwen naar zee vormde. Het gebied werd op 23 maart 1921 door Letland aan Litouwen overgedragen.
2. De stad Māzeikiai was voor Letland van grote betekenis vanwege het spoorwegknooppunt. De enige spoorverbinding tussen Riga en Liepāja liep nu immers over Litouws grondgebied. De Letse aanspraken werden door de commissie niet gehonoreerd. Māzeikiai werd Litouws, maar Letland kreeg het recht op doorgang via het spoorwegknooppunt (afb.19).
3. Enclaves rond de plaatsjes Ukri, Panemūne en Aknīste werden voor meer dan 70% bewoond door Letten en werden door de commissie toegewezen aan Letland.
4. Het gebied rond Ilūkste kende een gemengde bevolkingssamenstelling van Letten en Litouwers. Ook Litouwen maakte aanspraak op het gebied. Op voornamelijk economische gronden werd het gebied toegewezen aan Letland.



Afb. 17 (73 %)

Firmabrief van M. Gutman in ПОЛАНГЕНЪ, Polangen naar Coburg in Duitsland, 1911.

Onder zijn naam vermeldt de afzender "КУРЛЯНДСКОЙ ГУБ", Koerland gouv.



Afb. 18a (%)

Brief van PALANGA naar LONDON, 1 oktober 1919.

De brief was in Londen onbestelbaar en werd geretourneerd.

Het dagtekeningstempel werd vervaardigd uit een stempel uit de Ober.-Ost periode.

Het Letse postkantoor in Palanga was geopend van 19 juni 1919 tot 28 september 1920.

Afb. 18b (170 %)

5. Op het gebied ten zuiden en zuidoosten van Daugavpils met o.a. de plaatsen Grīva en Kalkuni maakten zowel Litouwen als Polen aanspraak. In het conflict tussen Litouwen en Letland koos Polen de zijde van Letland (Polen had zo zijn eigen problemen met Litouwen...). De commissie wees het gebied toe aan Letland, maar pas in 1938 werden de grensproblemen tussen de drie landen definitief geregeld.

De Letten hadden dus te accepteren, dat de treinen die reden tussen hun belangrijkste steden Riga en Liepāja, over Litouws grondgebied moesten. Die afhankelijkheid zat de Letten kennelijk niet lekker, want ze begonnen met de aanleg van een tweede verbinding door Kurzeme (Koerland). Die werd in 1933 in gebruik genomen. Maar ook de “oude” route bleef in gebruik.

Tot aan de opening van de nieuwe route door Kurzeme, reden via Mažeikiai postwagons met in het gebruikte ovaalstempel de aanduiding RIGA – LIEPAJA of LIEPAJA – RIGA. Vanaf 1933 kregen de postwagons op beide trajecten eigen nummers: 11 en 12 reden de zuidelijke route via Mažeikiai (**afb.20**), 55 en 56 reden noordelijk via Saldus in Kurzeme. Maar ook de oude stempels bleven, tot ver in de tweede wereldoorlog, in gebruik (**afb.21**).

Rijst natuurlijk de interessante vraag of op de Litouwse stations brieven en kaarten gepost konden worden in de brievenbussen van de Letse postwagons.

Uit de Letse spoorboekjes van 1939 en 1940 blijkt dat er een nachttrein met postwagon, via Mažeikiai reed tussen Liepāja en Riga. Deze trein had in Mažeikiai een stop van 15 minuten. Theoretisch bestaat de mogelijkheid dat Litouwse post kon worden afgegeven aan Letse postwagons. Echter, daar is geen enkel voorbeeld van bekend. En omdat gehaaide “filatelisten” zeker fraaie poststukken zouden hebben gefabriceerd met Litouwse zegels en Letse treinstempels, houd ik het er op dat de Letten hun brievenbussen aan de postwagons gesloten hielden op Litouws grondgebied.



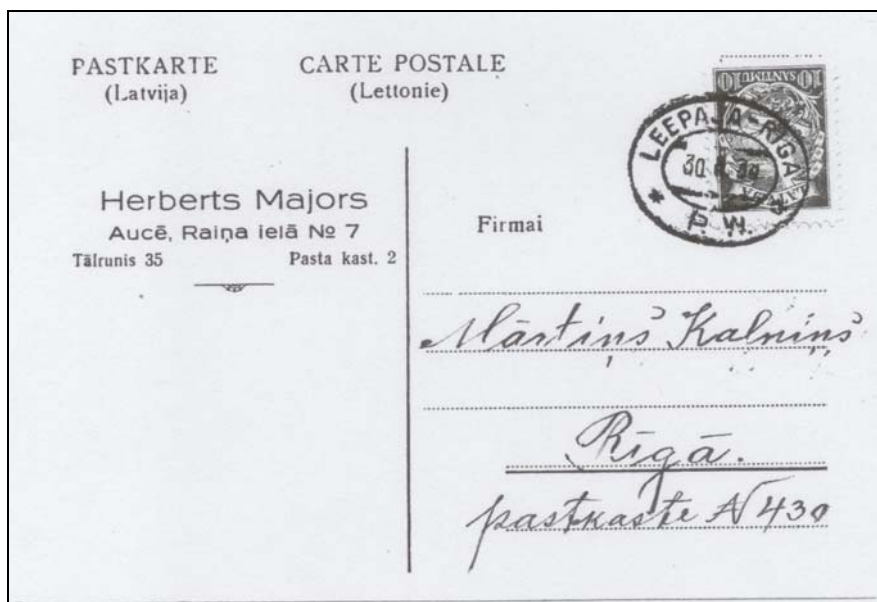
Afb. 19 (76 %)

Brief van RIGA, 2 dec. 1920, naar “Rusgu Divaras, Lietuva”. In de adressering wordt aangegeven dat verzending dient plaats te vinden via “station Wenta” aan de spoorlijn “Mosheiki – Preekuln”. Jammer genoeg werden op de brief geen doorgangs- of aankomststempels geplaatst.



Afb. 20 (76 %)

Briefkaart van Priekulē naar Riga, 9 sept. 1933.
Vervoerd met postwagon nummer 12 van de lijn LIEPAJA – RIGA.



Afb. 21 (78 %)

Briefkaart van Aucē naar Riga, 30 aug. 1938.

Vervoerd met postwagon LEEPĀJA – RĪGA. Dat de kaart in Aucē aan de postwagon werd afgegeven bewijst dat de trein via Mažaikiai reed.



Afb. 22 (82 %)

Ter afronding.... iets moois uit Mažeikiai

Natuurlijk verdween de naam van Muravjevo van de kaart op het moment dat het plaatsje in het noorden van Litouwen terecht kwam. Het plaatsje heette weer Mažeikiai. De twee kaarten van en naar Mažeikiai die ik laat zien, hebben eigenlijk niets te maken met de rest van mijn verhaal. Toch laat ik ze zien: ze zijn mooi en zo vaak zie je geen Litouwse strafportstemfels.

(O, ja....ze gingen allebei, op verschillende manier, de grens over).

In kaart uit 1922 (**afb.22**) werd van RIGA verzonden naar station "Moscheiki".

Al in Riga werd vastgesteld dat de kaart aanvullend beport diende te worden omdat de afzender had moeten frankeren met een postzegel van 9 rubli, het buitenlandtarief voor een kaart. Om dat duidelijk te maken aan de Litouwse collega's plaatste een postbeambte op het stationspostkantoor van Riga het grote, ronde T-stempel.

Het onduidelijke stempel onderaan maakt wel duidelijk dat de kaart niet de kortste weg/spoorlijn naar Mažeikiai volgde. Het is een transitstempel van KAUNAS, geplaatst op 17 april, 2 dagen na dagtekening in Riga.

Waarschijnlijk werd alle post tussen Letland en Litouwen verzonden via de beide hoofdsteden Riga en Kaunas.

Van Kaunas ging de kaart naar MAŽEIKIAI waar die, weer twee dagen later, op 21 april, aankwam.

Onder het Letse T-stempel werd een ovaal stempel met het woord "Damokėti" geplaatst.

Ik neem aan dat dat gebeurde in Kaunas.

Maar dat weet ik niet zeker..... wellicht kan een van onze Litouwse vrienden helpen.

De andere kaart (**afb.23**) uit 1929 moest juist de andere kant heen: van MAŽEIKIAI naar BOLDERAJA bij Riga. Op de ongefrankeerde kaart werd eerst het Litouwse standaard portstempel met het woord PRIMOKĖTI geplaatst. De postbeambte had direct door dat dat niet correct was en het zette er de T (in een subtiel driehoekig kastje) voor internationale post overheen.

Toen ging de kaart naar Riga, kreeg daar het ovale portstempel met als te betalen port "12".

12 santimu was gelijk aan twee maal het port voor een binnenlandse kaart. Een dag na vertrek uit Mažeikiai kwam de kaart al in Bolderaja aan: die moet dus wel via de kortste weg met de trein zijn gegaan. Meegegeven aan de Letse postwagon ?



Afb. 23 (79 %)

De twee kaarten tonen een aantal interessante dingen aan:

In 1922 ging onderlinge post tussen Letland en Litouwen tegen buitenlandstarief, in 1929 hanteerde de Letse post het binnenlandstarief.

De kaart uit 1922 werd via Kaunas vervoerd, de kaart uit 1929 via de kortste route.

We zien twee verschillende dagtekeningstempels van Mažeikiai, ook aardig.

Op twee vragen zou ik wel een antwoord willen hebben:

Waar werd het ovale "Damoketi" stempel geplaatst en wat betekent dat woord precies ?

En hoe was het mogelijk dat de kaart van Mažeikiai naar Bolderaja in één dag zijn bestemming bereikte, nota bene via de strafportafdeling in Riga ?

Met dank.

Gelukkig zijn een veel vrienden-filatelisten die meer weten dan ik.

Een aantal van hen hielp me: iets opzoeken of nakijken, iets vertalen of een kopie.

Dank daarvoor aan Harry von Hofmann (voor het eerste), Laimons Bočka (voor het tweede) en Jan Kaptein en Sijtze Reurich (voor het derde). Speciale dank aan dr. David Munro van de Royal Scottish Geographical Society. Hij bezorgde me het artikel van Charlotte Alston over de Simpson – commissie.

Daarover meer in ons volgende blad.



Geraadpleegde en aanbevolen literatuur.

1. A.V. Kiryushkin en P.E. Robinson: "Russian Railway Postmarks", 1994.
2. Generalkarte der Russischen Ostseeprovinzen Liv-, Est- und

Kurland von C.G. Rücker, Reval 1914.

En Harry von Hofmann: "Baltische Postorte 1632-1917/8", Hamburg 1996.

3. H.G. Hesselink en N. Tempel: "Eisenbahnen im Baltikum", 1996.
4. Charlotte Alston: "James Young Simpson and the Latvian-Lithuanian Border Settlement 1920-1921: the Papers in the Archive of the Royal Scottish Geographical Society. In de "Scottish Geographical Journal" v. 118 (2002) no.2 p. 87-100.
5. "Latvijas Vēstures Atlants", Riga 1998. Pagina 40.
6. Meer Kossov: "Temporary Post Offices in the Russian Army" in Rossica 144, voorjaar 2005.

ESTSE VLEGITUIGEN OP POSTZEGELS

F. Gerdessen

In 2002 verscheen in de serie "Estlandse techniek" een postzegel met een afbeelding van de PTO-4, een lesvliegtuig uit 1938 (Mi.433, 10 april, EEK 6,00. Het was niet voor het eerst dat vliegtuigen op Estse postzegels werden afgebeeld. Dat gebeurde al op de driehoekige luchtpostzegels in 1920-24.

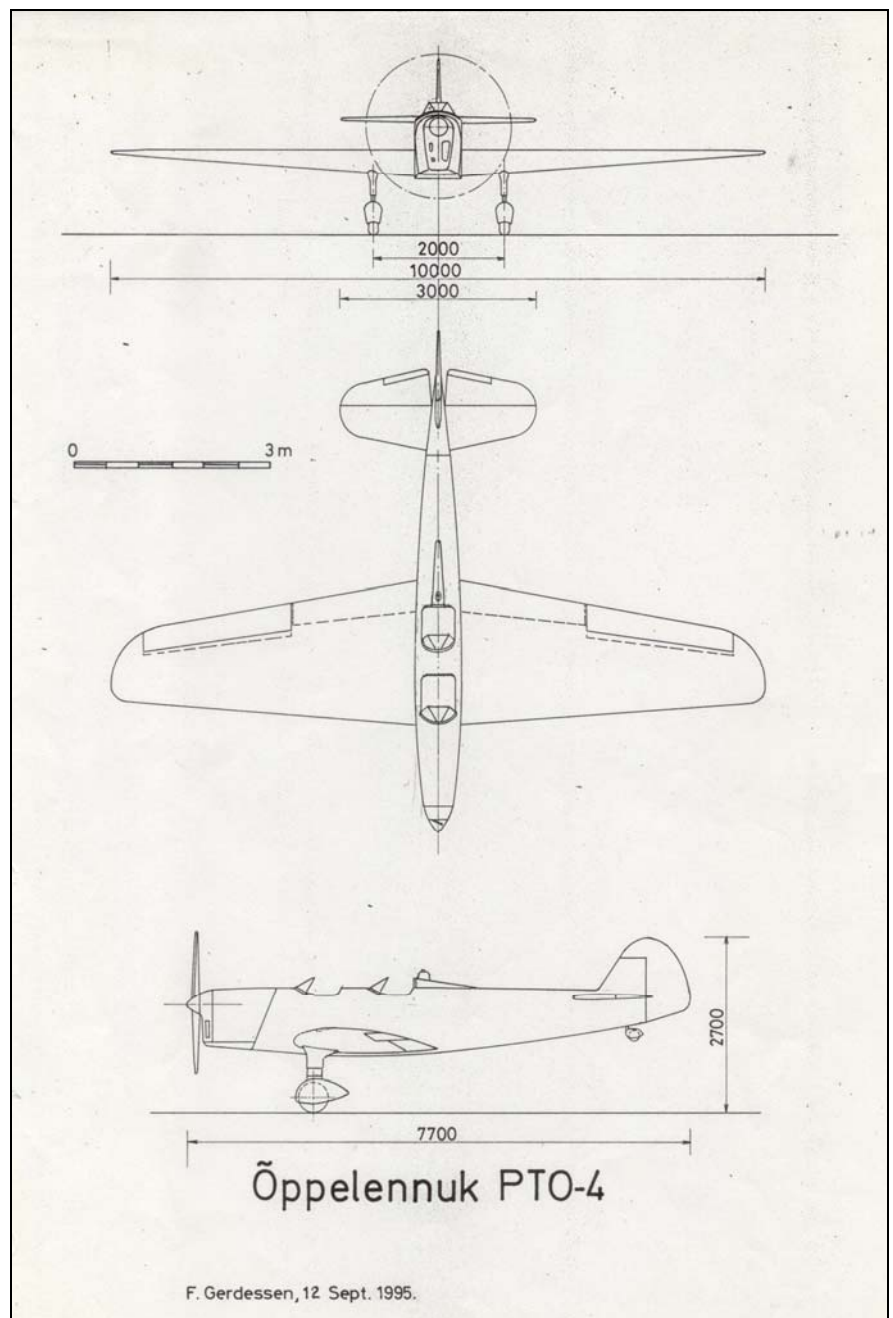
De eerste zegel met een vliegtuig was de driehoekige luchtpostzegel Mi.14 (13 maart 1920), waarop een L.V.G. tweedekker (vooroorlogs B-type) is afgebeeld. De Mi.14 verscheen nogmaals in 1923 met de nrs. Mi.41-45, dus met hetzelfde vliegtuig. L.V.G. staat voor Luft-Verkehrs Gesellschaft m.b.H. te Berlijn, destijds een van de grootste Duitse vliegtuigfabrieken.

De volgende serie luchtpostzegels (Mi.48-52, 1924), van hetzelfde model als Mi.14, toonde moderne vliegtuigen:

- 48 Sablatnig P.III op wielen
- 49 Sablatnig P.III op ski's
- 50 Junkers F.13 op drijvers
- 51 Junkers F.13 op wielen
- 52 Junkers F.13 op ski's

De afgebeelde vliegtuigtypen werden gebruikt door de Estse luchtvaartmaatschappij Aeronaut.

A/S Aeronaut werd in 1921 opgericht met hulp van Lloyd-Luftverkehr-Sablatnig en Dansk Luft Expres, en gevestigd op het militaire vliegveld Lasnamägi (tegenwoordig is daar een woonwijk). In september 1921 gaven de Estse Regering en het Ministerie van Oorlog hun goedkeuring. Lloyd-Luftverkehr-Sablatnig kwam voort uit de Sablatnig Flugzeugwerke G.m.b.H. te Berlijn, opgericht door Dr. Joseph Sablatnig (1886-1945). Sablatnig was vlieger bij de Duitse Marine-Luftwaffe en begon in 1915 een eigen fabriek, waar hij watervliegtuigen bouwde, deels van eigen ontwerp. Na de oorlog schakelde hij over op verkeersvliegtuigen. Zijn P.III, waarvan er zeker 40 zijn gebouwd, was het succesvolste type. Het verbod op vliegtuigbouw (Verdrag van Versailles) betekende vrijwel het eind van zijn luchtvaartactiviteiten.



Afb. 1

Directeur van Aeronaut werd Jüri Ots, voormalig commandant van de Estse Luchtvaartafdeling. Hij was de laan uit gestuurd omdat zijn vliegers drank smokkelden naar Finland.

In 24 april 1922 werd een overeenkomst gesloten tussen het Ministerie van Transport en Aeronaut, waarbij Aeronaut voor één jaar toestemming kreeg de volgende lijnen te vliegen

- 1 Tallinn-St.Petersburg vice versa.
- 2 Tallinn-Riga
- 3 Tallinn-Stockholm
- 4 Tallinn-Helsinki
- 5 Tallinn-Haapsalu-Kihelkonna, Kuressaare-Haapsalu-Tallinn
- 6 Tallinn-Pärnu, Viljandi, Tartu, Tallinn, vice versa.
- 7 Narva-Tartu-Valga, vice versa.

Met nadruk werd gesteld dat Aeronaut verplicht werd in ieder geval de lijn Tallinn-Riga te vliegen met tenminste 90 retourvluchten per jaar. Aeronaut werd ook belast met postvervoer.

Uit een overzicht over 1923 blijkt dat de lijn naar Helsinki het drukst bezet was: 121x heen, 116x terug, met resp. 224 en 197 passagiers en 819,09 resp. 763,555 kg post. Naar Riga was het veel minder: 52x heen en 41x terug, 34 resp. 25 passagiers en 20,845 resp. 1,56 kg post.

In totaal werden in 1923 841 vluchten genoteerd (561.18'), waarvan 362 pleziervluchten (1221 passagiers, 64.35') en 71 proefvluchten. Er waren maar weinig binnenlandse vluchten: 47 met 79 passagiers).

Aeronaut kocht één P.III en verwierf de licentierechten. In 1922 werden 6 P.III's gebouwd door de Dvigatelfabriek te Tallinn. Daarnaast kocht Aeronaut nog twee L.V.G. C.V verkeners voor het kleine werk.

Estse vliegtuigen op postzegels

Echter, de Junkers Flugzeugwerke A.G. te Dessau hadden in 1919 het zeer succesvolle metalen verkeersvliegtuig F.13 uitgebracht, en via allerlei maatschappijen en overeenkomsten een zeer dikke vinger in de pap van het Midden- en Oost-Europese luchtverkeer gekregen. Dat gold ook Aeronaut, waar de P.III's in 1923-24 door drie Junkers F.13 werden vervangen.

In 1924 werd de Nord-Europa-Union opgezet, die de dagelijkse dienst op de route Stockholm-Helsinki-Tallinn-Riga-Memel-Königsberg (1250 km) moest verzorgen. Naast Aeronaut namen hieraan deel: Aero OY (Finland), Latvijas Gaisa Satiksme A/S, Danziger Luftpost, Junkers Luftverkehr en AB Aerotransport (Zweden).

Tevens is duidelijk dat Aeronaut nauw samenwerkte met nog andere luchtvaartmaatschappijen, bv. Deruluft en Deutscher Aero Lloyd.

Volgens een document van 22 Juli 1924 beschikte Aeronaut over gebouwen (hangars, kantoor, werkplaatsen) met inventaris op Lasnamägi en in de haven van Tallinn, en over 11 vliegtuigen en 2 reservemotoren, en 2 autobussen. Totaal werd dit berekend op ruim 25 miljoen Mark.

In deze tijd had het bedrijf 8 (acht) betaalde personeelsleden: directeur Ots, een boekhoudster, 2 vliegers, 3 monteurs en één werkster. Daarnaast had de Nord-Europa-Union nog 17 personeelsleden in Tallinn: esten, Duitsers en een burger van Danzig. Dat betrof directieleden, havenmeester Nikolai Veelmann, administratief en technisch personeel en een chauffeur.

Gezegd moet worden dat de beschikbare gegevens niet recht duidelijk zijn over de activiteiten van Aeronaut, dus ook niet hoe de werkzaamheden over de samenwerkende maatschappijen werden verdeeld.

Helaas gingen de zaken bij Aeronaut niet goed, en in 1927 stopte de regering de subsidie. En dus werd Aeronaut in 1928 geliquideerd. De Junkers vonden elders emplooi en de rest van de inventaris (waaronder één L.V.G. C.V) werd door de luchtmacht overgenomen. Het luchtverkeer van en naar Estland was nu geheel in buitenlandse handen.

Op 2 mei 1934 werd het burgervliegveld Ülemiste geopend (tegenwoordig Tallinn Airport). Aan de oever van het naastgelegen Ülemiste meer werd een civiele watervliegbasis aangelegd. De burger- en sportluchtvaart en de ÖGL (waarover hieronder) hadden nu een nieuw onderkomen en Lasnamägi was nu geheel een militair vliegveld.

Jüri Ots kwam in 1939 weer terug in de burgerluchtvaart, in de directie van de nieuwe maatschappij AGO. Hij werd door directeur Kerem, die geen

ervaring in de luchtvaart had (behalve misschien als passagier) binnengehaald om het bedrijf te organiseren en personeel te werven. Ots ontliet deportatie en kon naar het Westen uitwijken. Hij werd, in Zweden, een bekend postzegelverzamelaar.

Vliegtuigbouw

De PTO-4 was het vierde ontwerp van een groepje constructeurs, waarvan ir. Voldemar Post, technisch officier en vlieger bij Õhukaitse (het Commando Luchtverdediging) de belangrijkste was. De anderen waren Otto Org en Rein Neudorf. De laatste wijzigde zijn naam in Tooma.

Deze drie man gingen aan het werk nadat bij de Kaitseliit (Nationale Garde) op 23 april 1932 een afdeling was opgericht voor lucht- en gasverdediging: Õhu- ja Gaasikaitse Liit (ÖGL). Deze ÖGL ging ook fungeren als luchtvaartclub, en had nauwe banden met Õhukaitse. De ÖGL leidde vliegers op en gaf reservisten de gelegenheid te oefenen.

In 1934 verschenen de eerste door hen ontworpen vliegtuigen, de ÖGL-1 en ÖGL-2, gebouwd in de werkplaats van de ÖGL. De eerste was een tweedekker tweepersoons lesvliegtuig, waarvan er twee zijn gebouwd (ES-PON en -LDM), de tweede een tweezijs laagdekker, waarvan er drie zijn gebouwd. De ÖGL-2 verscheen in mei 1934, de ÖGL-1 in juni. Al deze toestellen werden door de ÖGL gebruikt. De ÖGL-1 werd al spoedig aangeduid als PON-1. Tegelijkertijd bouwde de ÖGL een pools lesvliegtuig, type RWD-8 (ES-RWD).

In 1934 bouwde Dvigatel nog twee Raab Schwalbe lesvliegtuigen voor de ÖGL, de ES-AGU en -EHA. De ÖGL-1 was zonder meer een succes. De luchtmacht had in 1935 een tekort aan lesvliegtuigen, en bouwde 4 PON-1A in het eigen technisch bedrijf (Aviotehase op Lasnamägi). Deze had een andere motor. Een groter succes voor het type was nog de licentiebouw in Letland, door Liepajas Kara Ostas Darbnicas (LKOD), de Marine-werkplaatsen in Liepaja.

Bij LKOD werd in 1935 een afdeling vliegtuigbouw opgericht, speciaal om de PON-1 te bouwen. Tenminste 14 zijn er gebouwd, 6 voor de Latvijas

Aero Klubs (LAK) en tenminste 8 voor de Aiszargu Aviacija (Nationale Garde). Beide organisaties zaten met een allegaartje aan (oude) vliegtuigen, deels afgedankt door het Aviācijas Pulks (Luchtvaartregiment), en een vernieuwing van dat vliegtuigenpark was hard nodig. De PON-1 werd in Letland aangeduid als KOD-1. LKOD ontwierp nog een verzwaarde uitvoering, de KOD-2, als licht verkenning-vliegtuig voor de Aiszargu. Helaas zijn er van de 12 bestelde toestellen maar 7 afgeleverd. De Letse regering besloot namelijk in 1938 om de vliegtuigbouw te beperken tot één fabriek: Valtsts Electrotehniska Fabrika (VEF) te Rīga, waar ins. Kārlis Irbītis de leiding had gekregen van de nieuwe Afdeling Vliegtuigbouw. De productie bij LKOD werd abrupt afgebroken.

Evenals in Estland, waren er in Letland nauwe banden tussen de luchtvaartclub en de militairen.

De ÕGL werd op 1 juli 1936 opgeheven, en op 7 september 1937 werd de Eesti Aeroklubi (EAK) opgericht. De EAK nam de taken van de ÕGL over, en had dus ook weer nauwe banden met de luchtmacht.

Nu hadden de constructeurs twee nieuwe ontwerpen. De eerste (die echter later vloog) was de PN-3, een fraaie tweepersoons laagdekker, bruikbaar als lesvliegtuig voor jachtvliegers en ook als verkenner. Het toestel kreeg de naam "Isamaa päästja" (Redder van het vaderland). Er is er één van gebouwd, met reg. 160. Het andere toestel, de PTO-4, was een lesvliegtuig. Aviothase bouwde er twee, de 161 (op de postzegel) en de 162 (met gesloten cockpit). De EAK verwierf de licentie en bouwde er 6 in 1939-40: ES-EAK t/m ES-EAP. De PTO-4 had veel weg van het Britse lesvliegtuig Miles Magister, waarvan Estland er één had gekocht.

In de zomer van 1939 bezocht de Estlandse luchtmacht de Letse collega's op Spilve bij Rīga, met de beide PTO's en de Magister. Mogelijk wilde men reclame maken voor de PTO-4, maar op dit ogenblik had VEF de I-12 (ontwerp van Irbītis) in productie. De I-12 was in dezelfde klasse als de PTO-4, en ook heel goed, en werd geleverd aan het Aviācijas Pulks, de LAK en de Aiszargu.

De PTO-4 voldeed uitstekend, en op 10 februari 1940 werden er bij Aviothase 12 besteld, die de registraties 189-200 zouden krijgen. Na de bezetting in juni 1940 werden bijna alle Estse vliegtuigen, civiel en militair, verzameld op het vliegveldje van Jägala, oostelijk van Tallinn. De overige toestellen, waaronder de PN-3, verdwenen richting Moskou. De PTO's werden in een hangar opgeborgen, volgens foto's tenminste de ES-EAK, -L, -M, en -N en de 161 en 162. Tijdens de terugtocht van de Sovjets in de zomer van 1941 viel Jägala ten offer aan de destructiebataljons.

Het ziet er naar uit dat de EAK is doorgegaan met de bouw van de PTO-4. Na de bezetting door de Duitsers kwam een viertal voor den dag, dat door personeel van de EAK was verstoep. Die toestellen waren blijkbaar vrijwel compleet, want ze werden na korte tijd in gebruik genomen door de Sonderstaffel Buschmann, een Estse eenheid in de Luftwaffe, en ingezet voor zeeverkenning boven de Finse Golf. Later werden ze weer als lesvliegtuig gebruikt, tenslotte op een vliegschool bij Liepāja, en vermoedelijk zijn ze daar als gevolg van de Duitse terugtocht in oktober 1944 aan hun einde gekomen.

Tenslotte het Estse luchtvaartregister uit de periode, waarin Aeronaut actief was, en dat ook alleen maar vliegtuigen van Aeronaut bevat.

- | | |
|------|--|
| E- 1 | Sablatnig P.III
In 1921 gehuurd in Duitsland, reg. D-156. |
| 2 | Fokker F.III
Gehuurd |
| 3 | Fokker F.III
Gehuurd |
| 4 | L.V.G. C.V
1922 Afgeschreven na ongeval april 1924 |
| 5 | L.V.G. C.V
1922 |
| 6 | Sablatnig P.III
1922 |
| 7 | Sablatnig P.III
1922 Dvigatel, nr. 1 |
| 8 | Sablatnig P.III
1922 Dvigatel, nr. 2 |
| 9 | Sablatnig P.III
1922 Dvigatel, nr. 3 |
| 10 | Sablatnig P.III
1922 Dvigatel, nr. 4 |

- | | |
|----|---|
| 11 | Sablatnig P.III
1922 Dvigatel, nr. 5 |
| 12 | Sablatnig P.III
1922 Dvigatel, nr. 6 |
| 13 | Junkers F.13
1923 |
| 14 | Fokker D.VII
1923 In beslag genomen in Polen |
| 15 | Junkers F.13
1924 |
| 16 | Junkers F.13
1924 |

De P.III'en E-6, -7, -8, -10 en -11 gingen (terug) naar Duitsland, evenals de Junkers E-15 en E-16. De andere toestellen van deze typen werden afgeschreven. De LVG E-5 diende nog korte tijd bij de luchtmacht.

In 1931 begon een nieuw luchtvaartregister, met nationaliteitsletters ES.



Bronnen

F. Gerdessen, T. Kitvel, J. Tilk
AEG - MEHED -LENNUKID
De Estse luchtvaart tot 1940

T. Kitvel, J. Tilk
Eesti lennukroonika, tot 1940.

John Wegg
Finnair, the art of flying since 1923

Internet: www.ju-f13.de
Opgezet door Angelika Hofmann.
Uitgebreide gegevens over de Junkers F.13 en aanverwante onderwerpen.
Verzameling/archief van Sven Jakobson in Tallinn, specialist luchtverkeer rond de Oostzee tot 1940. Hij was ooit juniorlid van de EAK, en werkte na de oorlog bij British Airways.

EEN BIJZONDERE ZEGEL UIT DE TSARENTIJD

Jan Kaptein

Op het eerste gezicht leek de hieronder afgebeelde postzegel erg vreemd: stempel Riga, 20.4.1913, en een voor mij totaal onbekende firma-perforatie 'M.P. 24'.

Toevallig had ik net een oud nummer van Rossica in huis, waarin de oplossing te vinden was.

In de zegel is duidelijk een 'perfin', 'perforated initial', aangebracht (*afb. 1*). Deze perforatie is echter geen firmaperforatie –om diefstal tegen te gaan- maar een perforatie van de post om hergebruik tegen te gaan. Om hergebruik van postzegels tegen te gaan, heeft de tsaristische post stevige maatregelen verzonden. We kennen de bekende 'killer'-stempels. Deze werden 16 oktober 1908 (circulaire 75)

geïntroduceerd: stempels met pinnen, die door de zegels heengingen. Het lijkt op het schieten met een kanon op een mug, maar het ging om substantiele bedragen. De schade liep in de miljoenen roebels. Het ging de autoriteiten vooral om de hoge waarden, die op pakketten en geldoverschrijvingen gebruikt werden. In een eerder artikel (HBG 45) heb ik over deze geldoverschrijvingen geschreven en daarin staat ook een formulier afgebeeld. Op dit formulier is zo'n stempel met pinnen in Vilnius gebruikt (*afb. 2*).



(*afb. 2*) Deel van geldoverschrijving.



Afb. 1 (%) RIGA, 20.4.1913 met perforatie M.P.24

De hiervoor genoemde afstempeling vond plaats bij het postkantoor waar de zending vertrok en was voor brieven niet zo'n goed idee: de inhoud werd ook beschadigd. Op de achterzijde van de hiervoor genoemde geldoverschrijving zijn ter hoogte van de postzegel ook de afdruk van de pinnen te zien:



In de circulaire 22 van 9 april 1910 kwam men met een nieuwe maatregel, nu bij het kantoor van aflevering of uitbetaling. De zegels werden vernietigd, voordat het document werd verzonden naar het Controle Bureau: "... In overeenstemming met het Departement van Civic Accounting, moeten postale vestigingen, die geldoverschrijvingen uitvoeren en pakketten afleveren, de geldoverschrijvingen en pakketkaarten perforeren of doorsnijden voordat deze worden verzonden

ter inspectie door de Controle Bureau's. Dit is ook van toepassing op stukken, die gestempeld zijn op andere locaties en naar de vestiging zijn verzonden voor aflevering...". Men was niet verplicht om te perforeren met initialen, ieder mocht zelf iets verzinnen.

Omdat de perforatie plaats moest vinden in het postkantoor, waar het geld werd uitbetaald of het pakket werd ontvangen, komen we dus een zegel tegen met stempel van Riga en –in dit geval- een perforatie uit Moskou (*afb. 1*). In feite kunnen we de perforaties zien als een tweede afstempeling.

◀

Literatuur

De basisinformatie voor dit onderwerp is te vinden in:

The perforation marks of Moscow / by Gary Combs, Dick Schepers and Noel Warr. – In *Rossica* 2004 ; no. 142. – p. 30-39. In Moskou werden deze perfins ook nog voor een ander controledoel gebruikt, maar dan gaat het om gebruik binnen Moskou.

PRIJSVRAAG

Ruud van Wijnen

***Niet alles in de filatelie laat zich verklaren. Logisch denken, feitenkennis en handboeken schieten te kort. Gelukkig maar !
Duistere zaken dwingen de mens tot creatieve verklaringen en fantasieën.***

Kijk u eens naar deze Letse briefkaart. Op 17 augustus 1935 verzonden vanuit CESIS naar Duitsland. Het porto klopt: 20 santimu. Maar waarom plakt de afzender over het postwaardestuk van 20 santimu (juist bedoeld voor het buitenland) een postzegel van dezelfde waarde ? Er is geen enkele logische filatelistische verklaring.

Wie van u heeft een geheel eigen, onvermoede en onverwachte explicatie ?

Enige aanvullende informatie die daartoe kan leiden, vindt u wellicht in het bericht op de achterzijde van de kaart.

De kaart is gericht aan tante Liesel (de Frau Bürgermeister van de adressering?) en er is sprake van een amandeloperatie. Ook wordt een Eva genoemd die hoge koorts heeft gehad, maar zich nu weer wel voelt.

“En verder bevalt het ons goed, maar we hebben geen zin meer om te zwemmen omdat gisteren een schoolkameraad van Klaus is verdronken....”.

Kussen enz. van nicht Gutte (of zoiets).



Afb. 1 (78 %)

Stuur uw verrassende oplossing van dit filatelistische probleem per post of e-mail van Ruud van Wijnen.

Een niet-vakkundige jury belooft de origineelste inzender met de hoofdprijs: deze, niet te versmaden, kaart. Alle leden die hun contributie over 2005 hebben betaald kunnen meedoen en, zoals gebruikelijk, kan over de uitslag niet worden gecorrespondeerd.

De prijs werd ter beschikking gesteld door ons lid dhr. Karl-Rainer Lehr. Daarvoor onze oprechte dank.

ADVERTENTIE

Jānis Ozoliņš in Waldemarpils houdt zich bezig met de Letse frankeermachinestempels uit de jaren 1960-2005. Hij verzamelt ze, catalogiseert ze en verkoopt ze.

Wie interesse heeft kan gerust contact met hem opnemen:

Jānis Ozoliņš, Postfach 31,
LV – 3269 Waldemarpils, Letland.



ESTLAND : POSTWAARDESTUKKEN UIT DE SOVJET-PERIODE 1

Jan Kaptein.

Via de openbare bibliotheek kreeg een reisgids in handen over Estland, in het Nederlands, maar uitgegeven in 1987 door Persagentschap Novosti in Moskou. Een mooie aanleiding om weer eens in de verzameling postwaardestukken uit de Sovjet-periode te kijken.

Het postwaardestuk hiernaast heeft betrekking op Johannes Vares (Barbarus). In de reisgids komt hij voor in het hoofdstukje over de literatuur (p. 77-78):

“De grondleggers van de Sovjet-literatuur waren schrijvers en publicisten van wie het lot allang voor de Grote Oktoberrevolutie was verbonden met de strijd voor de zaak van het volk. Een analoge situatie nemen we waar in de periode van het herstel van de Sovjet-macht in Estland in 1940. Vooraan als vernieuwers van de Estische literatuur staan in de strijd geharde revolutionairen als J. Madarik, P. Keerdo, J. Vares-Barbarus en anderen. Velen van hen hebben niet alleen aan de opbouw van het socialistische Estland deelgenomen met de pen en het woord, maar hebben ook hun uitnemende organisatorische talent daaraan gegeven door hun werk op moeilijke en verantwoordelijke posten.”

Ook Johannes Vares speelde een politieke rol. Hij was de eerste premier-Minister van de volksregering en werd later gekozen tot voorzitter van het Presidium van de Opperste Sovjet van de Estische SSR.

Op internet vinden we het ‘Estonian Literature Information Centre’ met informatie over een boek van Jaan Kross. Dit boek uit 1998, ‘Paigallend : Ullo Paeranna roman’¹, gaat over een concrete historische persoon: de arts, dichter en publicist Dr. Johannes Vares-Barbarus (1890-1946). Na zijn medicijnenstudie in Kiev is hij van 1922 tot 1939 als arts werkzaam in Pärnu en heeft dan ook een



Afb. 1 (71 %)

Het postwaardestuk is verzonden vanuit Madona in Letland naar een bekende filatelist in Nederland.

belangrijke rol in het culturele leven van Estland. In 1939 vestigt hij zich in Tallinn. Op verzoek van Shdanows wordt hij na de Sovjet-bezetting Premier-minister van de marionettenregering en speelt zo een rol in de Sovjetisering van Estland. Hij is echter teleurgesteld in het Sovjet-systeem –en zijn rol daarin- en pleegt in 1946 daarom zelfmoord. Een ander verhaal dan in de hiervoor genoemde reisgids dus.

◀

Literatuur

Kaera, Ressi

Estland / Ressi Kaera. – Moskou : Persagentschap Novosti, 1987. – (Socialistische Sovjet-Republieken). – 108 p.

¹ Wel in het Duits vertaald: *Auf der Stelle Fliegen: Roman über Ullo Paerand*. Internetadres met informatie: www.estlit.ee

TERUGKOMEN OP

Ruud van Wijnen

In HBG 44.

In het artikel over de firmaperforaties van de United Baltic Corporation Ltd. werd vermeld dat de maatschappij in Letland over twee kantoren beschikte. Eén in Riga en één aan de Kurmājas Prospekts in Liepāja.

Tot nu toe kennen we één Letse brief van de United Baltic Corporation Ltd. met een UBC / L geperforeerde postzegel. Die werd in 1925 verzonden door het kantoor in Riga.

In de verzameling van Martin Bechstedt bevindt zich de hierbij afgebeelde briefkaart die op 9 oktober 1922 werd verzonden door het kantoor in Liepāja. Hiermee is vastgesteld dat ook het kantoor in Liepāja beschikte over geperforeerde zegels.

Beide zegels uit de permanente serie in rubli-waarden zijn UBC / L geperforeerd: de 2 rubli-zegel normaalstaand, de 5 rubli-zegel kopstaand. Op de adreszijde van de kaart is vermeld "Baltic America Line, 9, Broadway, New York" en de voorzijde toont de chique eetzaal van de "T.S.S. Estonia" (afb. 1 en 2).

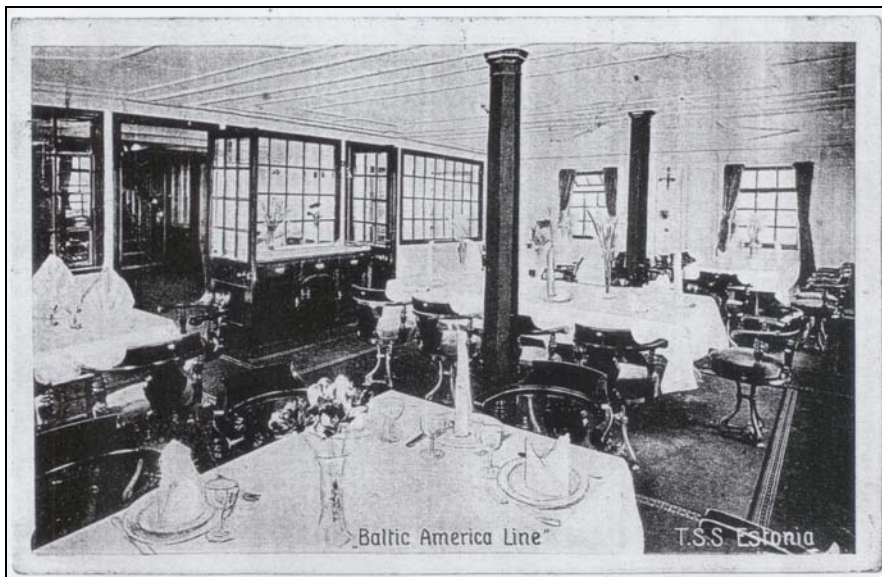
Inmiddels hebben 6 verzamelaars me laten weten welke geperforeerde zegels zij in de loop van de jaren bij elkaar hebben kunnen brengen.



In deze rubriek komen we terug op eerdere artikelen: aanvullingen, verbeteringen en nieuwe vondsten.



Afb. 1 (82 %)



Afb. 2 (82 %)

Firmaperforaties

De bijgewerkte overzichten zien er nu, oktober 2005, als volgt uit.

Aan de totstandkoming werkten mee: Martin Bechstedt, Igor Irikov, Karl-Rainer Lehr, Dick Scheper, Wolfgang Watzke en Ruud van Wijnen.

SHELL

Michelnr.	Op los zegel met leesbare vroegste / laatste da- tum	Bekende poststukken met datum
117 2 s.	X .39	
149 1 s.	X 30.03.39	
152 50 s.		
171 3 s.		
172 5 s.		
175 35 s.		
233 5 s.	X ??.06.38 / 26.08.38	Vensterenvelop RIGA, 21.06.1938
234 10 s.		
235 20 s.	X 28.04.38 / 12.07.38	
236 35 s.		Brief naar Londen RIGA, 06.05.1939
264 5 s.	X 08.03.39 / 11.08.39	
265 5 s.	X 27.02.39 / 24.04.39	Vensterenvelop RIGA, 19.08.1939
267 20 s.	X 18.02.39 / 16.01.40	
268 30 s		
269 35 s.	X 16.03.39	
271 3 s.		
272 5 s.	X	R-brief met blok van 8 zegels RIGA, 11.07.1939 Vensterenvelop RIGA, 14.07.1939
276 35 s.		
277 40 s.		
280 20 s.	X .39	
284 5 s.		Lokale R-brief RIGA, 19.09.1940
287 20 s.		Lokale R-brief RIGA, 19.09.1940
298 20 s. (LPSR)	X 14.01.41 De H mist linksboven een gaatje	

UBC United Baltic Corporation Limited
L

Michelnr.	Op los zegel met leesbare vroegste / laatste da- tum	Bekende poststukken met datum
49 50 k	Zegel ongestempeld.	
55 10 r.	X 08.06.21	
70 10 r.	X 09.07.21	
79 2 r.	X 08.03.23	Briefkaart naar Duitsland LEEPAJA, 09.10.1922
81 5 r.	X 04.02.23	Briefkaart naar Duitsland LEEPAJA, 09.10.1922
83 9 r.		
84 10 r.	X 10.08.22 / 21.??26	
85 15 r.		
87 50 r.		
90 2 s.		
91 4 s.		
92 5 s.		
93 10 s.	X ???.?.23	
94 12 s.		
95 20 s.	X 25.04.28	
103 6 s.		
104 15 s.		Brief naar Daugawpils RIGA, 12.12.1925
105 25 s.		
122 30 s.	X 01.11.29	
132 6 s.		
135 30 s.	X ???.?.28	
136 50 s.	X 02.05.29	

Michelnr.	Op los zegel met leesbare vroegste / laatste da- tum	Bekende poststukken met datum
89 1 s.		
92 5 s.		
104 15 s.	X 25.09.30	
118 6 s.		
120 15 s.	X 06.06.31	
121 20 s.	X 17.12.30 / 06.06.31	
122 30 s.	X 31.01.31	
149 1 s.		
174 10 s.		
175 35 s.	X 21.05.32 / 05.04.33	
208 20 s	X 16.03.33	
209 35 s.		
235 20 s.	X ??.??.38	
236 35 s.	X 09.01.35 / 26.05.37	
255 10 s.	X 18.10.37	
265 5 s.		
269 35 s.		
271 3 s.	X 05.09.39	
273 10 s.		

Eveneens in HBG 44

Jan Kaptein beschreef op de pagina's 40 en 41 de postwagons op de spoorlijn Libava-Wilno-Minsk. Van meet af aan droegen die de nummers 45 en 46 en tot in 1881 vermeldden de stempels stationsnummers. Afbeelding 15 in het artikel toont een postwagonstempel uit 1879 met stationsnummer 1 van, onmiskenbaar, Libava.

Ruud van Wijnen vond onlangs een kaart uit 1876 naar Libau/Libava/Liepāja (*afb. 3*) met “een andere 1”. De afzender schrijft op de achterzijde van hij in “Kowno” woont. Op het station gaf hij zijn kaart af aan de postwagon 3-4 en het stempel daarvan vermeldt het stationsnummer 38. De postwagons 3-4 reden van Sint Petersburg naar het grensstation Kibarty/Verzbolovo aan de grens met het Duitse Oost-Pruisen en nummerden de

stations vanuit de Russische hoofdstad. Sint Petersburg was dus nummer 1, van Dunaburg/Daugavpils kennen we 25 en nu dus 38 voor Kovno/Kaunas. In Vilno/Vilnius werd de kaart overgegeven aan de postwagon 45-46 van de trein naar Libava. Het stempel noemt 1 als stationsnummer.

Samenvattend: in 1879 was Libava nummer 1, in 1876 was dat Vilno
 Een ieder zoeken verder en lezen in dit blad ook het artikel over Muravjevo.....
 Overigens blijft het opmerkelijk dat de kaart binnen één dag, 13 september, in Libau/Libava aankwam. Het aankomststempel op de achterzijde bevestigt dat.

In HBG 36, 39, 40 en 44

Bedrukte Russische postwaardestukken vind je alleen maar door alle briefkaarten uit de tsarentijd ook aan de achterzijde te bekijken. Af en toe loont dat door de vondst van “een nieuwe”: ditmaal de “Actien-Gesellschaft Rigaer Papierfabriken” (afb.4) op een in 1902 verstuurd briefkaart (Mi. P13).
 Het overzicht toont de tot nu toe bekende bedrukte Russische postwaardestukken.



Afb. 3 (88 %)



Afb. 4 (79 %)

Bedrukte Russische postwaardestukken.

Michel	Firma	Datering
P5 3 k.	Miram & Smolian, Riga.	1883
P11 4 k.	Rigaer Commerzbank, Libauer Filiale.	1890
P14 4 k.	N. Kymmel in Riga. (in 2 typen).	1899, 1903
P14	Actien-Gesellschaft Rigaer Papierfabriken.	1902
P17 3 k.	Max Reincke, Windau	190.....
P21 3 k.	Moritz Feitelberg, Riga	ongebruikt
P21	A. КРИГСМАНЪ въ Ригѣ.	ongebruikt
8 ex		

Joop van Heeswijk
Jan Kaptein,
Olav Petri
Ruud van Wijnen

Post-Rider November 2004, nummer 55

Maar liefst 120 pagina's leesplezier levert dit nummer op. Het goud ligt niet alleen in het verleden. Zo trof ik naast de gebruikelijke zaken over Zemstvozegels ook een artikel over streepjescoderingen op moderne aange tekende Russische poststukken (Nathalie Krashennikoff). En daar valt veel aan te zien, een hele ontwikkeling. Ook is er een uitgebreid artikel over afstempelingen van Toeva (Alan Leighton) inclusief afbeeldingen van afstempelingen. Nee, het gaat niet over de mooie plaatjeszegels uit de jaren '30, maar over moderne stukken. Verder een artikel over luchtpost in de jaren '20-30 met "onze" Ivo Steijn als coauteur, rijkelijk geïllustreerd, maar voor ons is helemaal interessant een artikel van L. Ratner over zegels uit de tsarentijd, met o.a. gegevens over een soort geheime tekens in de wapenseries.

Kosoy en Berdichevskiy sluiten hun mooie serie over de republiek van de Wolga-Duitsers af, inclusief overzicht van plaatsnamen. Thematische aanpak: Epstein schreef een thematisch artikel over de Academie van Wetenschappen, terwijl Cronin stukken beschrijft die verwijzen naar wetenschappers die in de Stalinperiode opgesloten waren en geheim werk verrichtten. Aardig is ook dat The Post-Rider vaak nadere informatie ontvangt naar aanleiding van artikelen en deze dan ook plaatst. De artikelen nodigen dus uit tot zoeken en studie bij de lezers.

Post-Rider Juni 2005, nummer 56

The Post-Rider nummer 56 van juni 2005 biedt deze keer zaken die interessant zijn voor de Baltische specialist! Deze kan de 30 bladzijden

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

Russisch van Lev Ratner over de Ropit overslaan – overigens een zeer gedegen artikel - en bij Meer Kossoy eens kijken naar post die uit de USSR werd teruggestuurd onder verwijzing naar de reglementen van de UPU. Postzegels mocht men bijvoorbeeld niet zomaar verzenden en bepaalde afbeeldingen waren eveneens verboden op grond van een UPU artikel. Zulke poststukken zijn ongetwijfeld ook in onze verzamelingen te vinden.

Dezelfde auteur schrijft samen met Berdichevskiy over veldpost uit de 2-e Wereldoorlog, en wel post van de marine. Ja, de vloot was ook actief op onze kusten. Ik zag enkele veldpostnummers enz. Alexander Epstein schrijft over brieven die in het kader van de onderhandelingen in Brest-Litovsk het front overstaken. Dat front liep ook door Letland, dus er valt ook hier wat voor ons te lezen.

Er is meer, bijvoorbeeld een artikel over de grote Hongersnoodzegels (die primitieve stoomboot op een rivier in boerenland) en een stuk over de Gorki-autofabriek.

Rossica Najaar 2004, nummer 143

Hier is actie op ons gebied: Ray Ceresa kondigt aan dat hij een grote analyse begint van de Bermond-Avalov zegels, de herdrukken en de vervalsingen en zoekt contact met verzamelaars. E-mail: crayceresa@aol.com. David Skipton bespreekt websites die – al dan niet voor leden – goede informatie bieden. De beste is van Kiryushkin, <http://home.nestor.minsk.by/ph> (public page) en <http://www.wsrp.net> (voor leden), wel langzaam doordat de site van Belarus is, maar met name het discussieforum voor leden moet erg interessant zijn.

Verder las ik van Tann een artikel over opdrukken op postwaardestukken in 1917, van Pateman een boeiend artikel over de gang van zaken bij de Armeense opdrukken van 1920, de verklaring van een eigenaardig postaal stempel uit 1917, zemstvo, plaatfoutjes bij Sovjetzegels en Russische post in Perzië tijdens WO1.

Thematisch valt een artikel op over postzegeltaal, communicatie door zegels op een bepaalde manier op te plakken. Er zijn ansichten afgebeeld uit diverse landen. Rossica heeft ook publicaties in de aanbieding, o.a. een cumulatieve alfabetische plaatsnaamlijst van tsaristisch Rusland.

Rossica nummer 144 en 145

Op de valreep ontving ik twee nummers van Rossica ter recensering. Met spoed las ik beide nummers in bed en met een glas wijn naast de computer haast ik mij een en ander te noteren zodat Jan Kaptein er mogelijk nog een plaatsje voor kan vinden. Waarschuwing: de laatste spellingshervorming heb ik niet meer gevolgd, en evenmin heb ik een nieuw Groen Boekje gekocht.

Nummer 144 bevat – u krijgt van mij een selectieve keuze – een artikel over Armenië 1920. Hoe men vandaag met oude, echte kranten uit een archief interessante poststukken maakt, met stempel enz. maar enorm vals. Uiteraard aangeboden via eBay. De kranten zijn afkomstig uit en opgeheven museum in Jerevan. Trevor Pateman beschreef deze poststukken. Arnold Levin komt met veel aanvullingen over de stomme stempels uit de eerste wereldoorlog. Uiteraard zijn er Baltische zaken te melden. Voor mijzelf blijft interessant dat dergelijke stempels langs het gehele front gebruikt werden. Ik schreef er nooit over en doe het nu maar eens.

In elk nummer schrijven Mirsky en Waterman over plaatfoutjes op sovjet-zegels. Aardig voor wie veel materiaal heeft, er is veel te vinden.

Kossoy schrijft over stempels van legerkampen waar men tijdens de voorjaars- en zomermanoeuvres een veldpostkantoor opende. Doorgaans komt het woord “lager” in het stempel voor. Zo was er een tijdelijk kantoor bij Vilna en bij Dvinsk. Laatstgenoemde stempels toont hij met data uit 1913 en 1914.

Nummer 145 gaat op verschillende plaatsen in op de geschiedenis van Rossica en ook de voorgeschiedenis, want de vereniging startte na de eerste Wereldoorlog in Joegoslavië en werd via China en de VS geleidelijk Engeltalig. Het debat over de bedankkaarten en vergelijkbare “stationary” uit de Eerste Wereldoorlog gaat door. Epstein en Kossoy zorgen voor munitie.

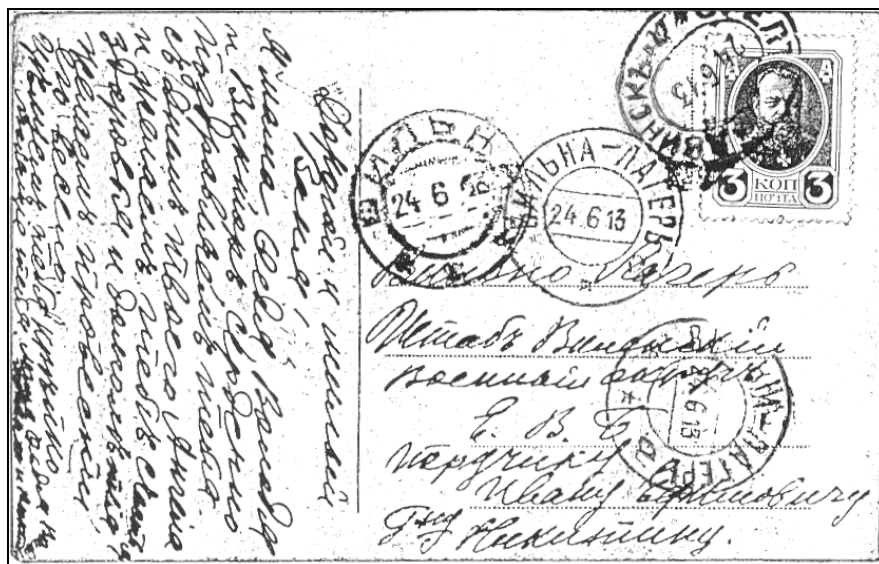
Ivo Steyn beschrijft aan de hand van moderne poststukke (1995) hoe uitzonderlijk gecompliceerd de berekening van porto werden voor de loketist in Oekraïne. Tot mijn vreugde zag ik een poststuk als illustratie dat me heel erg bekend voorkwam. Gezien Ivo's werk op het gebied van o.a. Siberische Burgeroorlogtarieven kan dit het begin zijn van iets moois.

Zemstvozegels meld ik nooit aangezien in onze gebieden geen zemstvozegels voorkwamen. Voor de volledigheid meld ik dat elk nummer uitgebreid op dergelijke zegels en poststukken ingaat (Werbitzky).

Gary Combs gaat thematisch aan de slag en toont ansichten uit de tsarentijd met een afbeelding van een postbode plus “groet uit ...”.

In een van beide nummers meldt de voorzitter dat het ledental – net als elders – terugloopt, maar dat dit geen invloed heeft op de activiteiten en deelname op exposities en landelijke bijeenkomsten. Ook wordt geschetst hoe duur kleurendruk is en hoe tevreden leden zijn die het blad als CD-rom ontvangen.

Olav Petri



Kaart met het stempel van het tijdelijke postkantoor bij Vilnius. Duidelijk herkenbaar in het stempel ЛАГЕР (LAGER). Uit: Meer Kossov: “Temporary Post Offices in the Russian Army” in Rossica 144, voorjaar 2005.

Lituania, Mitteilungsheft der Forschungsgemeinschaft Litauen im BDPH e.V.

Juni 2005, nummer 23

Onder de nieuwe redacteur, Bernhard Fels, heeft het blad een nieuw uiterlijk gekregen. Zoals gewoonlijk wordt er geopend met de nieuwe uitgaven op FDC en de gelegenhedenstempels.

Udo Klein vervolgt zijn verhaal over de Litouwse opdrukken uit 1941, met bijzondere aandacht voor de vervalsingen. De Ostland-periode van Litouwen, de ‘Zivilpost’, wordt uitgebreid beschreven door Vytautas Doniela. Aan de orde komen de achtergrond, de gebruikte postzegels, tarieven, postwaardestukken, pakketpost, geldoverschrijvingen, post naar buiten het Ostland, afstempelingen, ‘Tag der Briefmarke 1942’, het Rašėiniai-gebied en de instorting van het Oostfront. Kortom een goed overzicht om ook de eigen verzameling weer eens te bekijken.

Witold Fugalewitsch zet de éénringsstempels van Kowno (Kaunas) op een rij met een aanvulling.

“Lithuania” Philatelic Society Journal 2004 ; 1 & 2 (233)

Hier schrijft Vytautas Doniela in het Engels een tweede deel over de lucht-

postverbindingen van Litouwen – in het interbellum- met de wereld. Deze keer gaat het om de verbindingen met het Midden-Oosten, Azië en Australië. Verder is er ook aandacht besteed aan de nieuwe uitgaven, speciale stempels en enveloppen.

Een ander artikel van Vytautas Doniela is in het Litouws met een heel korte samenvatting in het Engels. Een bijzonder leuk onderwerp: de post in Vilnius 1918-19 en 1920. Ook de voorgeschiedenis krijgt aandacht: de lokalisering en periodes van de verschillende veldpoststations en de Duitse postkantoren voor de burgers. Van Vytautas Doniela is verder nog een flink artikel opgenomen –in het Litouws- over de eerste zegels van Litouwen en hun gebruik.

Phillit 2005/1 ; no. 37

In dit nummer worden –vooruitlopend op de nieuwe catalogus –nieuw uitgegeven zegels geïnventariseerd en ook de planning voor 2005 van de Litouwse post is opgenomen.

Ričardas Vainora besteedt aandacht aan overgedrukte postwaardestukken van de Sovjet-Unie. Na de tariefsverhoging van 7 oktober 1990 was er een groot tekort aan postzegels. De postautoriteiten van Kaunas besloten postwaardestukken van de Sovjet-Unie (5 kopeken) met de bestaande stempelmachines met een stempel van 15 kopeken op te waarderen naar het

juiste binnenlandtarief van 20 kopeken.

Verder wordt de inhoudsopgaves van tijdschriften gegeven –ook HBG- en een overzicht van tentoonstellingen, m.n. de exposanten uit Litouwen. Dit laatste geeft altijd weer ideeën voor artikelen voor HBG.

Antanas Jankauskas en Ričardas Vainora hebben weer een aantal plaatfouten ontdekt: Mi. 188, 397, 479 en 531.

Het overzicht van Litouwse stukken en zegels in veilingen gaat weliswaar over veilingen die al geweest zijn, maar de vele afbeeldingen maken dit onderdeel toch de moeite waard. Leonas Veržbolasuskas bespreekt het nieuwe handboek: 'Litauen : Handbuch der briefmarken des unabhängigen Staates 1918-1940', geschreven door Martin Bechstedt. In de HBG 46 heeft Ruud van Wijnen dit handboek ook aangekondigd en het is inderdaad hét handboek, informatief en ook heel mooi uitgegeven.

**Deutsche Zeitschrift für
Russland-Philatelie Zeit-
schrift der Philatelisti-
schen Arbeitsgemein-
schaft Russland / UdSSR
e.V. im BDPH e.V.
November 2004 ; nr. 81
Mei 2005 ; nr. 82**

Dit blad van de Duitse Rusland-verzamelaars besteedt niet alleen aandacht aan de tsarentijd, maar ook latere perioden komen aan bod. De laatste nummers (72 t/m 82) heb ik kunnen lenen en kopieën van hieronder genoemde artikelen zijn ook via de redactie verkrijgbaar. In nummer 81 staat een aardig artikel over de militaire censuur in de Sovjet-Unie tijdens de Tweede Wereldoorlog. Manfred Nolte en A. Winokurov zetten de typen stempels op een rij. De censurnummers met vijf cijfers – ook in HBG ter sprake geweest – zijn op een bepaalde manier samengesteld: de eerste drie cijfers voor de aanduiding van plaats of eenheid, de laatste twee cijfers voor het nummer van de censor.

Er waren ook wel eens wijzigingen, zo gingen de nummers 260 en 263 in maart 1945 van Leningrad naar Riga.

Verder in nummer 81 een artikel van Hans-Werner Reinboth over de 'Bildumschläge' 1953-1950 en dit is natuurlijk ook te btrekken op het Baltische gebied.

In nummer 82 schrijft dezelfde auteur over de postcode-velden, waarmee de postwaardestukken van de Sovjet-Unie werden overdrukt.

Bij de boekbesprekingen is nog aandacht besteed aan een Russische catalogus van de ansichtkaarten met ingedrukt zegel, postwaardestukken dus. Een eindeloos verzamelgebied (ca. 20.000 zijn er uitgegeven), ook voor het Baltische gebied. De catalogus is chronologisch, met een index per regio.

Ook de eerdere nummers besteden vrij veel aandacht aan de Sovjet-periode, die ook voor ons verzamelgebied interessant is, met name de postwaardestukken komen regelmatig aan de orde.

Jan Kaptein

**Philatelia Baltica, blad van
de Forschungsgemein-
schaft Lettland.
Mei 2005, nummer 119**

Een van de aantrekkelijkheden van ons verzamelgebied is dat er nog steeds onvermoede vondsten gedaan kunnen worden. Harry von Hofmann en Wolfgang Watzke berichten uitvoerig over een met port belaste brief met de bekende en geliefde foutdruk 1 + 2 santimi uit 1930 (Michel 161F) die de laatste ter keuring werd aangeboden. Zowel de afzender als de postbeambte die het strafport stempel plaatste realiseerden zich niet dat ze te maken hadden met een foutdruk, maar verder klopt alles aan de brief. Begin juni kwam het poststuk bij Köhler onder hamer: het bracht liefst 2900 euro op.

Ruud van Wijnen geeft een overzicht van de Letse stempels met een postale aanwijzing. Die werden op eigen initiatief van lokale postmeesters gemaakt en niet centraal geregistreerd. Tot nu toe zijn ongeveer 100 verschillende stempels bekend en het is eigenlijk wel zeker dat er in de toekomst nog meer gevonden zullen worden.

Bijzonder is de afbeelding van een in juli 1942 uit Riga naar Spanje verzonden veldpostkaart van een soldaat van de Spaanse Blauwe Divisie.

Treurig nieuws tot slot: na 228 nummers komt er een einde aan Krājējs. Dit filatelistische blad in de Letse taal verscheen sinds 1957 in Canada, maar de oude verzamelaars en auteurs overlijden of moeten stoppen met hun collecties.

Het wordt nu, des te meer, tijd dat in Letland zelf een vakblad in de Letse taal van de grond komt.

Ruud van Wijnen.

**Eesti Post, blad van de
ArGe Estland im BDPH e.V.
2005, nummer 41**

In deze aflevering o.a. een kort stukje over een interessant poststuk. Vervolgens een artikel van Thomas Löbbeling over gezamenlijk optreden van de Duitse strijdkrachten (landmacht en marine) tijdens de Eerste Wereldoorlog. Hubert Nemec schrijft een boeiend artikel over filatelie (van de Baltische staten) tussen de (groot)machten van 1918 tot aan het einde der Tweede Wereldoorlog, rijk gelardeerd met afbeeldingen van poststukken.

Heinz Lukaschewitz beschrijft de Duitse deviezencensuur na de Eerste Wereldoorlog tot diep in de jaren '30. Daarna een artikel van Udo Eberhard Klein over vervalsingen van de Otepää 1941 zegel. Vervolgens een stuk van Harald Vogt en Max Kromm over Duitse postwaardestukken in Estland gedurende de Duitse bezetting. Beiden schrijven ook iets over een dienstpostbrief uit dezelfde periode. Harald Vogt schrijft ook over de "Reichsmark" in het bezette Estland. In een artikel van Hans-Otto v. Lilienfeld-Toal wordt het slot Kiltsi (Aß) beschreven.

Osip Benenson geeft een filatelistisch overzicht (zegels, stempels en briefkaarten, e.d.) over de eerste helft van 2005. Een kort stukje van Klaus Wilsdorf over post van radioamateurs en een mededeling betreffende een nieuw formulier. Gerhard Hutzler meldt zijn ervaringen met een tentoonstellingsjurie; die waren niet zo positief [m.i. lijken dit soort juries nogal eens echte

miereneukers te zijn (Joop vH)]. Tors-
ten Berndt vertelt iets over het opna-
mebeleid van Michel, over digitale
frankeringen in Estland en over een
brievenbeurs. Verder een verslag van
Karl Lukas over de bijeenkomst in
Soest

Tot slot een adressenlijst van veiling-
huizen en handelaren, een boekbe-
spreking, resultaten van tentoonstel-
lingenliteratuurlijst, het voorlopige
uitgifteplan van de Estse post voor
2006 en tot slot een verslag van Tho-
mas Löbbbering over Mare Balicum
2005 en een literatuurlijst.

Joop van Heeswijk

Special Lithuanian Post- age Stamp Catalogue 1990 – 2005 / Antanas Jankauskas

Deze derde editie geeft niet alleen een
overzicht van de postzegels van Li-
touwen (1990-2005), maar besteed
ook aandacht aan de postwaardestuk-
ken, velletjes en maximumkaarten, en
nieuw ontdekte variëteiten.

Het is een gespecialiseerde catalogus:
veel papier-, kleur- en perforatievari-
eteiten, verschillende drukplaten en
plaatfouten.

De tekst is in het Litouws en Engels.
De prijs is 15 euro (inclusief porto) en
te bestellen via email:
ajank47@kaunas.omnitel.net

Internet en het Baltische gebied

Meyers Konversationslexikon, Eine
Encyklopädie des allgemeinen Wis-
sens, vierte Auflage, Leipzig, 1888-
1889

Dit is een complete encyclopedie op
internet. De informatie is uit 1888,
maar dat zoeken we soms juist. Zo
vinden we onder 'Murawjew':

ur – Riga.

sten hinzieht. Man unterscheidet Felsenriffe und
von Korallen gebildete Korallenriffe (s. d.).

Riffelmaschine, s. Flachsch, S. 329, und Hobel-
maschinen, S. 588.

Rifflein, die durch kohlensauren Kalk verkitteten,
oft sandartigen Trümmer der Korallenriffe, welche
der Wellenschlag auf der Oberfläche der Korallenriffe
gebildet hat.

Riflemen (engl., spr. reiß-), mit der Büchse (rifle)
bewaffnete Scharfschützen.

Riga, Hauptstadt des russ. Gouvernements Liv-
land, an beiden Ufern der Düna, über die eine 250 m
lange Schiffbrücke und eine Eisenbahnbrücke führen,
liegt 11 km von ihrer Mün-
dung in den Rigaer Busen
und steht durch Eisenbahnen
mit Dünaburg (hier Anschluß
an die Bahnen St. Peters-
burg = Warschau und Dün-
aburg = Witebsk), mit den Hä-
fen Bolderaa (Dünamünde)
und Mühlgraben, mit Mitau
und Tuckum in Verbindung.
R. ist nach Petersburg die
wichtigste Seehandelsstadt
der russischen Ostseeprovin-
zen. Die Stadt liegt in sandiger Gegend und hat
enge Straßen in ihren ältern Teilen, welche seit dem
Abbruch der Wälle mit Anlagen und Boulevards
umgeben sind; die Vorstädte und neuen Stadtteile



Wappen von Riga.

'**Murawjew**, alte russ. Bojarenfami-
lie, ...' Met informatie over de hele
familie, ook over 'Michail Nikolaje-
witsch' in dit nummer:

De informatie is elektronisch gemaakt,
zodat het goed doorzoekbaar is.

Er kan ook op afbeeldingen gezocht
worden en hiervoor zijn de betreffende
pagina's gescand. Bij het zoeken van
afbeeldingen met 'Riga' als zoekterm,
vinden we een pagina met het wapen

van Riga (**afb.**). Op die manier kan
ook via de zoekterm 'Russland' een
kaart van Europees Rusland uit deze
tijd te voorschijn gehaald worden

Adres (zonder www dus):
**http://susi.e-technik.uni-
ulm.de:8080/meyers/servlet/index**