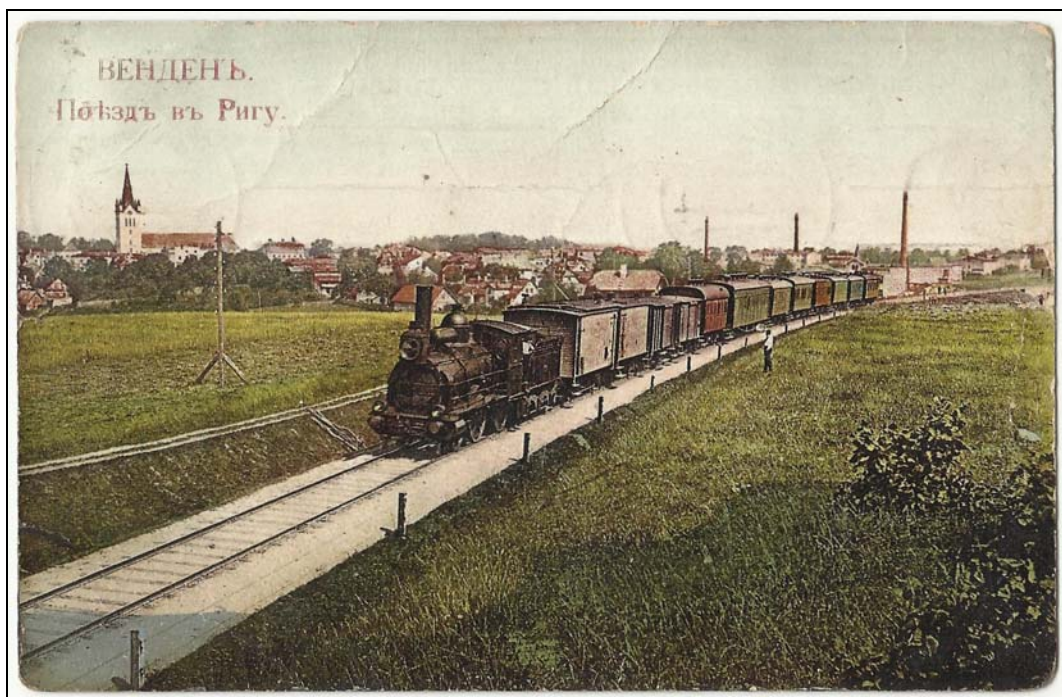


Filatelistengroep
HET BALTISCHE GEBIED



Filatelistengroep 'Het Baltische Gebied'

Lidmaatschap

Digitaal € 20,00 per jaar.
Nederland € 30,00 per jaar.
Buitenland € 35,00 per jaar.

Voorzitter

R.W. van Wijnen
Karthuizerstraat 31
6824 KA Arnhem
tel. 026 3513484
voorzitter@hetbaltischegebied.nl

Penningmeester/Secretaris ledenadministratie

H.W.A. Pijpers
Nederlandlaan 42
2711 JA Zoetermeer
tel. 06 53171208
secretaris@hetbaltischegebied.nl
penningmeester@hetbaltischegebied.nl

Opmaak/redactie 'Het Baltische Gebied'

J. Kaptein
Reigerskamp 705
3607 JP Maarssen
tel. 0346 574418
redactie@hetbaltischegebied.nl

Beheerder bibliotheek

O. Petri
Brugakker 3640
3704 LP Zeist
Tel. 030 6950735
bibliotheek@hetbaltischegebied.nl

Erelid

A.C. de Bruin (1940-2015)

Bankgegevens

IBAN: NL95INGB0003243251
BIC: INGBNL2A
"Het Baltische Gebied"
te Zoetermeer

HBG op Internet

www.hetbaltischegebied.nl

INHOUDSOPGAVE

- 2 Beste mensen...**
Ruud van Wijnen
- 3 Verslag 70^e bijeenkomst 25 maart 2017**
Olav Petri
- 4 Postvervoer per trein in Letland in de tsarentijd, deel 1**
Jan Kaptein, Ruud van Wijnen
- 27 Schrijfwedstrijd 5**
Ruud van Wijnen
- 28 Post uit Sovjet Liepāja, mezjdoenarodnoje, paranoia of niet? Een opsomming voor later gebruik**
Olav Petri
- 33 Bladeren 3**
Keimpe Leenstra, Jan Kaptein
- 34 Schrijfwedstrijd 4**
Olav Petri
- 35 Schrijfwedstrijd 4 : De stoere fietser**
V. L. Rheinwein
- 36 Plaatsen spelen verstoppertje : Viljandi**
Sijtze Reurich
- 39 Lietuva Specializuotas pašto ženklų katalogas 1918-2012 papildymai, 2012-2017 / Antanas Jankauskas**
Jan Kaptein
- 40 Aan "Laikrasta Tēvija": onder nummer en zonder opdruk**
Ruud van Wijnen
- 43 Estlands eigen "Gscheidle"-zegel**
Thomas Löbbbering
- 48 Voor u gelezen**
Joop van Heeswijk, Jan Kaptein, Olav Petri, Ruud van Wijnen

Bij de voorplaat:

"De trein naar Riga" op een in 1911 vanuit Wenden naar Riga verzonden Ansichtkaart.

In dit blad de eerste aflevering van een reeks artikelen over het postvervoer per trein in Letland in de tsarentijd.

BESTE MENSEN...

Ruud van Wijnen

Filatelie, of minder deftig gezegd, postzegels verzamelen is een mannelijke hobby. Beter gezegd, een liefhebberij van mannen. Kijkt u maar rond op beurzen en tentoonstellingen, kijkt u maar om u heen bij onze bijeenkomsten. Slechts mannen, meest grijze. Innemende, rustige mannen bezig met een boeiende hobby. In de beginjaren van onze vereniging werden onze bijeenkomsten in Geldermalsen opgefleurd door de aanwezigheid van een vrouw, de echtgenote van Cor Dekkers. Haar voornaam weet ik niet meer, misschien ook wel omdat we haar “mevrouw” Dekkers noemden. Ze kwam niet met Cor mee voor de sier of voor het uitje alleen. Nee, ze verzamelde zelf en bouwde een mooie collectie Polen op. Cor was van de handel, “mevrouw” Dekkers beheerde de kas. Misschien dat ik vanwege haar dit stukje van begin af aan ben begonnen met “Beste mensen” en niet met “Beste mannen” of “Geachte heren”. Gelukkig heeft “Beste mensen” de afgelopen jaren goed doorstaan en past de aanhef nu meer dan ooit. Gender-neutraal, zeg maar. De afgelopen maanden nam ik deel aan de tentoonstellingen in Lichtenvoorde en ’s Hertogenbosch, niets gender-neutraal. Alleen maar mannen, vooral grijzende of kalende mannen. In het weekeinde dat ik dit schrijf worden de voetballende oranjeleuwinnen Europees kampioen, wint wielrenster Marianne Vos de Europese titel op de weg en verrassen Dafne Schippers en Anouk Vetter met bronzen medailles bij de wereldkampioenschappen atletiek. De mannen waren op geen

velden, wegen en banen te zien. Ik vrees dat we “onze” vrouwen niet meer aan het postzegelen krijgen. Daarvoor is het te laat, we hebben onze kansen verprutst.

Tot zo ver deze actuele maatschappelijke beschouwing. Nu ons blad, volgeschreven door louter mannen. In 2010 schreven Jan Kaptein en Eugenijus Uspuras “Railway post in Lithuania”, uitgebracht als “Het Baltische Gebied” 56. Jan speelde al langer met het idee om zoiets ook voor Letland te doen. Of dat er helemaal van komt weten ze nog niet, maar hij en Ruud van Wijnen maken nu in iedere geval een begin met het eerste deel van een aantal artikelen over de spoorpost in Letland in de tsarentijd.

Jan was ook in de weer met Keimpe Leenstra, ze bladerden verder in zijn albums en vonden “De Jure”-plaatfouten. Olav Petri en Ruud van Wijnen kregen allebei een stapeltje brieven uit geheel verschillende tijden in handen, bekeken en inventariseerden dat en beschreven wat ze zagen in hun bijdragen over “Mezjdoenarodnoje” in Liepāja en “Laikrasta Tēvija” in Riga. Ze stellen vragen en opperen mogelijkheden. Wie het echt of beter weet mag altijd reageren, graag zelfs.

Thomas Löbbbering begint zijn verhaal met Elisabeth Gscheidle, ontdekt een familiearchief van drukkerij Bergmann in Tartu en reconstrueert op basis daarvan Mi. 7 U van Estland. Mooi speurwerk. Sijtze Reurich neemt ons tot twee keer toe mee naar Феллинъ / Fellin / Viljandi en wenst ons een, nogal dreigend uitziende, “plezierige verjaardag”.

Twee leden deden mee aan de vierde schrijfwedstrijd. Hun gedachten over een Letse fietsvergunning lopen flink uiteen, maar zijn beide zeer de moeite waard. Ook nu weer een harde dobber voor de jury. Leest u zeker ook de nieuwe opdracht, want waar gehakt wordt vallen spaanders!

Ik wens u allen veel leesplezier en een kleurrijke herfst.

◀

Ruud van Wijnen.

Olav Petri

14 leden konden aanwezig zijn, er waren 6 afzeggingen, waarbij ook een "meerijsder": Sijtze Reurich, Nico Bader, Gerrit Vogel met Mart Schenkelaars, Jan Bisschops en Ronald Reudering.

Voorzitter Ruud van Wijnen opende, er was appeltaart, Jan Kaptein had een mini-expositie op een tafel gelegd van Pools Wilno poststukken.

Keimpe Leenstra meldde zich spontaan als bankier van de dag en later in de middag controleerden "achter het gordijn" Hans van Elzelingen en Wim Hoeijenbos de financiële boekhouding. Die bleek in orde, waarop de aanwezige leden onder applaus de penningmeester dechargeerden.

De nummers 70 van ons blad werden ter plekke uitgedeeld, wat veel portokosten scheelt. Jan Kaptein wordt geprezen voor het enorme werk dat hij steeds weer verzet en dat een prachtig blad oplevert. Veel leden hebben een bijdrage geleverd en het 70-e nummer ziet er puik uit.

Penningmeester Hans Pijpers kon melden dat we door verkoop van overbodig materiaal uit onze bibliotheek - en ook van oude bladen - het financieel prima redden. Het is voor de penningmeester heerlijk te kunnen constateren dat de contributie door iedereen tijdig betaald wordt, dat maakt het werk een stuk lichter. Een andere bank is niet aan de orde, het is overal hetzelfde, linksom of rechtsom stijgen de kosten.

Jan kaptein kon melden dat de digitale uitwisseling met de Arge Baltikum loopt. Thomas Löbbering daarentegen moest melden dat de juridische ellende van de bureaucratie in Duitsland nog niet voorbij is, maar dat het einde wel in zicht is. Een voor ons Nederlanders onbegrijpelijke en kostbare zaak overigens. In Hennef (leuke bijeenkomsten trouwens) moeten de aanwezigen eind mei 2017 een rituele dans

Stralend weer in Geldermalsen, nieuwe stoelen, de zaal opgeknapt. Het was geen straf om binnen te zitten!



Afb. 1

Firmakaart van de Handelsmaatschappij "Gumijas" n.v. in Riga.

Met als wervende tekst: "2314 VIGO - Elegant en toch goedkoop - ook als stoffen zomerschoen met rubberzool".

uitvoeren van de notarissen en 6 (zes!!!) rechters uit verschillende districten.

De schrijfwedstrijd leverde twee inzendingen op die beoordeeld zijn door een jury van drie. Beide inzendingen zijn bekroond en omdat in beide een wisent voorkwam, kregen de winnaars elk een blokje Litouwen met ... wisenten er op. De teksten zijn ter plekke voorgedragen en er is meteen weer een nieuwe wedstrijd uitgeschreven. Geneer u niet, het is makkelijker dan u denkt om iets te fantaseren!

Thomas meldde naast beurzen in Essen en Tartu die al voorbij zijn wanneer u dit leest, ook dat in 2018 in de tweede week van juli in Tallinn een expositie georganiseerd wordt.

Ruud vervolgde zijn presentatie van de vorige keer over firmabrieven en wat daar aan leuks op te zien is. Nou,

dat was leuk en ook breed als thema, stempels die anders geplaatst zijn dan je verwacht, naamsveranderingen, de achtergrond van bedrijven, Treuhand, nationalisering, de terugkeer van bedrijven heden ten dage.

De aanwezigen reageerden spontaan op van alles zodat het een levendig geheel was. Er is nog meer op komst!

Na een uitstekende lunch werd er een tijdje gezegd. Daarop volgde de veiling, waarbij vrijwel alles verkocht werd. Ook de meegebrachte spullen uit de bibliotheek zijn bijna allemaal verkocht. Lectuur brengt je op het spoor van leuke dingen, dus je kunt niet genoeg gelezen hebben of in de kast hebben.

◀

POSTVERVOER PER TREIN IN LETLAND IN DE TSARENTIJD, DEEL 1

Jan Kaptein
Ruud van Wijnen

Twee jaar na de ingebruikname van de spoorlijn tussen de Russische hoofdstad St. Petersburg en de voormalige hoofdstad Moskou in 1851 werd begonnen met de aanleg van de verbinding tussen St. Petersburg en Warschau.

De bouw van deze strategische spoorlijn duurde van 1853 tot 1862. Over een afstand van iets meer dan 200 kilometer liep de lijn door de landstreek Latgale in het westen van het gouvernement Vitebsk. Dit gebied zou na de Eerste Wereldoorlog deel gaan uitmaken van het onafhankelijke Letland. Via spoorwegknooppunten aan de St. Petersburg-Warschau lijn werden in latere jaren de Letse havensteden Riga, Libava / Liepāja en Vindava / Ventspils met het Russische achterland verbonden. Daarmee kan deze spoorlijn met recht de ruggengraat van het Letse spoorwegnet genoemd worden. **(kaart 1).**

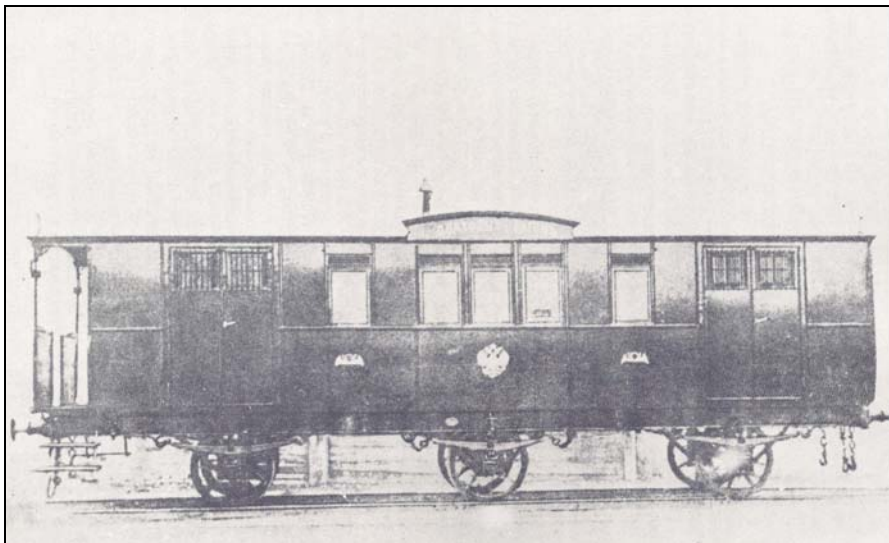
In een aantal artikelen willen we ingaan op de ontwikkeling van zowel het spoorwegnet als het postvervoer per trein in de Russische gebieden die in 1918 deel zouden gaan uitmaken van Letland.

Na aandacht te hebben besteed aan de organisatie van het postvervoer per trein in Rusland en de in postwagens gebruikte stempels, beschrijven we in dit nummer van ons blad de spoorlijnen St. Petersburg-Warschau en Riga-Dünaburg-Orel.

We ronden af met het spoorwegknooppunt Dünaburg (Dvinsk) / Daugavpils.

De organisatie van het postvervoer per trein in Rusland

Al in 1851, bij de opening van de spoorlijn tussen St. Petersburg en Moskou, werd tussen de particuliere spoorwegmaatschappij en het Ministerie van Posterijen een overeenkomst gesloten voor het vervoer van post per trein.



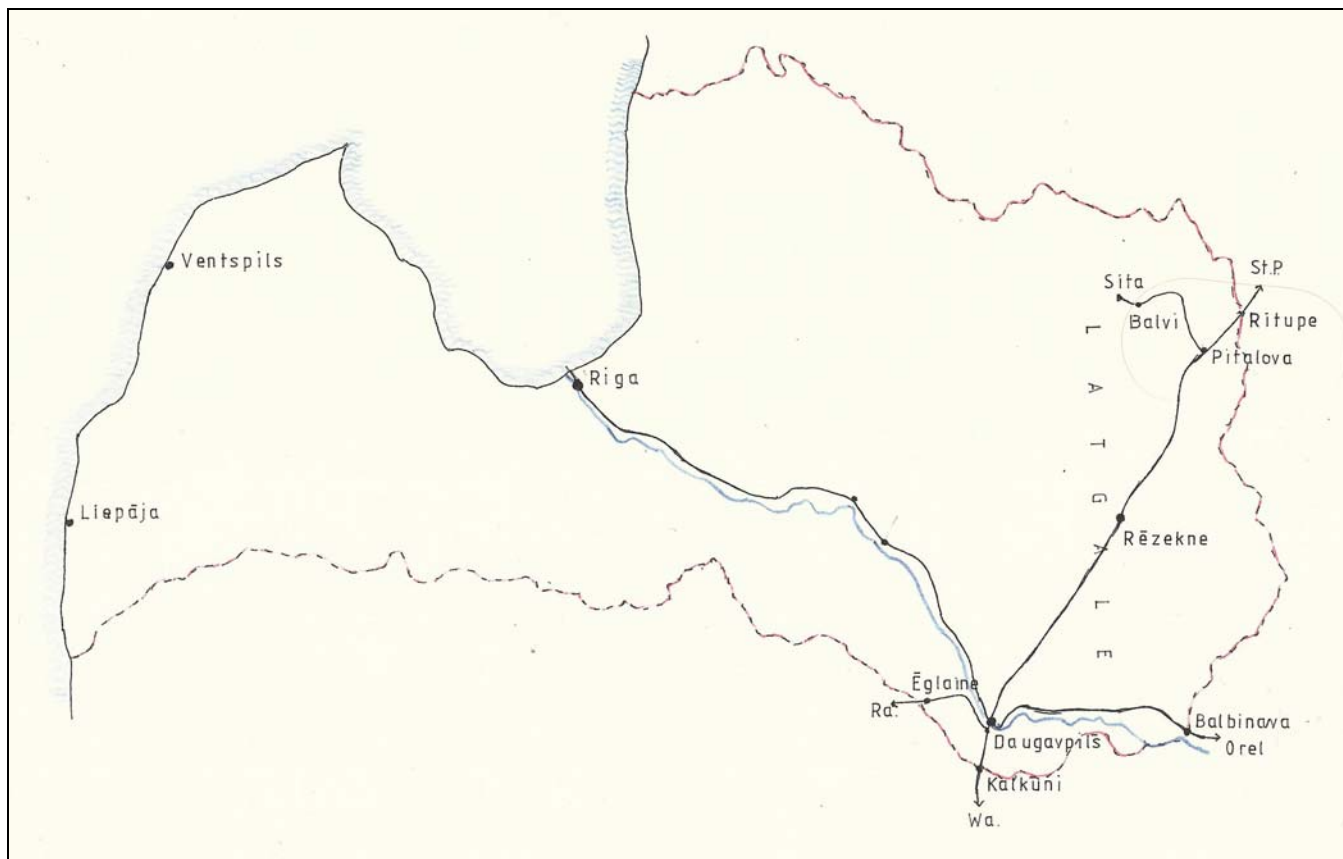
Afb. 1

Vroeg model spoorpostwagon van de zgn. Nikolajevsk spoorlijn tussen Moskou en St. Petersburg. . Illustratie in: "The Russian post in the Empire, Turkey, China, and the post in the kingdom of Poland" door S.V. Prigara. Overgenomen met toestemming van de Rossica Society.



Afb. 2

Het sorteren van de post in een spoorpostwagon, 1905.



Kaart 1

Het ministerie moest daartoe speciale postwagons laten bouwen (**afb. 1**).

Elke passagierstrein waarmee post werd vervoerd had minstens één postwagon (indien echt nodig waren er twee toegestaan). Er moest een vaste prijs per reis betaald worden en daarnaast waren er tarieven voor het vervoer van postzakken en personeel. In de postwagons aangeleverde post werd door de postbeambten ook afgestempeld, gesorteerd, gebundeld en afgeleverd op de stations langs de route (**afb. 2**).

Met de bouw van nieuwe spoorlijnen door private ondernemingen werden, telkens opnieuw, verschillende overeenkomsten gesloten. Daarom kwamen er in 1857 nieuwe regels, waarin bepaald werd dat de private spoorwegmaatschappijen de post gratis moesten vervoeren met wagons die over een speciaal postcompartiment beschikten. Als een echte postwagon nodig was, dan waren de kosten voor het Ministerie van Posterijen. Op de stations mochten postbussen geplaatst worden.

Voor het vervoer van post per trein werd in 1869 een speciale organisatie opgezet, die zowel de rijdende postkantoren als de stationspostkantoren beheerde. Deze organisatie was wel nauw verbonden met de Rijkspost, maar bleef een aparte organisatie. Bij deze reorganisatie werden bestaande postkantoren aan de hoofdspoorlijnen, de begin- en eindstations, overgeheveld van het Ministerie van Posterijen naar de nieuwe Spoorpost Administratie. Ook werden nieuwe stationspostkantoren gebouwd. Hier werd de post van de algemene postkantoren verzameld, gesorteerd en verder per trein vervoerd.

Als er geen ander gewoon postkantoor in de buurt gevestigd was, waren deze stationspostkantoren vaak voor publiek geopend. Vanaf 1895 werden langs de Trans-siberische spoorlijn “semi-postale” kantoren geopend. Hoewel de medewerkers werden geleverd door de Spoorpost Administratie, vielen deze kantoren onder de Rijkspost. Ze vormden een overdrachtpunt naar de rijdende postkantoren en

beschikten aanvankelijk niet over stempels.

Lokale post werd via deze kantoren verzameld en afgeleverd. Omdat deze werkwijze goed functioneerde werden dit soort vestigingen ook elders ingevoerd. In 1900 kregen deze kantoren niet alleen eigen stempels, maar ook meer mogelijkheden zoals het aantekenen van post. We zien het verschil heel duidelijk bij de invoering van de ovale stationsstempels (1903): de postkantoren van de Spoorpost kregen ovale stempels, de stationspostkantoren onder beheer van de Rijkspost rondstempels.

Traject- en stationsnummers

Vlak voor de reorganisatie van 1869 was men begonnen met het nummeren van de trajecten van de spoorpost. De stationspostkantoren aan het begin van een bepaalde route controleerden de rijdende postkantoren en het personeel op de betreffende route. Ook kwamen er districten die meerdere routes beheerden: 8 tot 11 districten in de periode 1869-1917.

Een traject kreeg een oneven nummer voor de route vanaf het controlerende stationspostkantoor en een even nummer voor de omgekeerde richting. Om met een hoofdlijn door Letland te beginnen: vanaf 1872-1881 was no. 3 voor de route van St. Petersburg, via ДВИНСКЪ (Dvinsk / Daugavpils), naar Verzbolovo en no. 4 werd gebruikt voor Verzbolovo-St. Petersburg.

De trajectnummers van de spoorpost zien we ook in de stempels terug. De routes konden ook wijzigen. Zo ging spoorpostroute 3-4 aanvankelijk via Daugavpils en Vilnius naar Warschau, maar vanaf oktober 1871 via Daugavpils en Vilnius naar Verzbolovo / Kibarti

Behalve de aanduiding van het spoorposttraject zien we in de oudste stempels ook een nummer naast de dagaanduiding in de datum: het stationsnummer. Elk station kreeg een nummer, waarbij men telde vanaf het controlerende station. St. Petersburg kreeg op de route 3-4 dus nummer 1. Bij elk station op de route werd het nummer in het dagtekeningstempel door de postbeambte in de postwagon aangepast. Uiteraard ging dat wel eens fout als er veel post gestempeld moest worden of als men de tel kwijt was. Ook kwam het voor dat de nummering werd gewijzigd. Dat gebeurde tussen Riga en Dünaburg: in 1870 en 1879. Dit hing samen met de wijziging van de spoorpostroute en het controlerende station. De codenummers van de stations werden in 1881 afgeschaft.

Typen van in postwagons gebruikte stempels

De eerste enkelrondstempels voor gebruik in postwagons (ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ) werden in april 1860 ingevoerd.

Op de lijn St.Petersburg-Warschau verwees het nummer van de postwagon aanvankelijk nog niet naar het traject, maar naar de postwagon zelf (type 1).

Met het aangeven van een trajectnummer, bv. 3-4, werd in 1868 begonnen (type 2).

De verdere typering geven we in het overzicht weer (**tabel 1**).

	Type 1. С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж. Д. S.P.B. Warschau Spoorlijn Met vermelding van het postwagonnummer. ПОЧТ. ВАГ. № 1, 2, 3, 4, 5 of 6	Bekend gebruik: 1861 - 1866
	Type 2. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4. Postwagon № 3-4 Met vermelding van dubbel trajectnummer. Komen voor met en zonder stationsnummer.	1868 - 1881
	Type 3 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7 Postwagon № 7 Met vermelding van een enkel trajectnummer Komen voor met en zonder stationsnummer	1879 - 1907
	Type 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 46 Postwagon № 46 Datum in de vorm van een kruis, de maand aangegeven in Romeinse cijfers.	1897 - 1910
	Type 5 Ovaalstempels ДВИНСКЪ *8* ОРЕЛЬ Dvinsk *8* Orel Komen ook voor zonder trajectnummer	1906 - 1917
	Type 6 Achthoekige stempels ПОЧТОВЫИ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА № 3 Postwagon met de status van een hulppostkantoor	1882 - 1898

Tabel 1

Voor de datering van de bekende postwagonstempels baseerden we ons op de overzichten van P.E. Robinson (**lit. 1**) en H. v. Hofmann (**lit. 2**). Indien de data niet met elkaar overeen kwamen, namen we de vroegste en laatste data uit beide lijsten. Desondanks sluiten de gebruiksdata

in de overzichten in dit artikel niet naadloos aan: er ontbreken jaren en er zijn overlappingen.

De St. Petersburg – Warschau spoorlijn (С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж. Д.)

De tussen 1853 en 1862 aangelegde, ruim 1100 kilometer lange spoorlijn tussen de Russische hoofdstad en Warschau, liep via de steden Pskov, Dünaburg (Dvinsk) / Daugavpils, Vilna / Vilnius en Grodno. Welgeteld 203 kilometer daarvan liep door Latgale, de landstreek die na de Eerste Wereldoorlog deel uit zou gaan maken van het onafhankelijke Letland. De lijn is ook bekend als Noord-West Spoorlijn (СЪВЕРО ЗАПАДНИЯ Ж. Д.). Vanaf Landvarovo, ten westen van Vilna / Vilnius, kwam in 1861 via Kovno / Kaunas een verbinding tot stand het grensstation Wirballen / Verzbolovo. Daar werd aangesloten op de Preussische Ostbahn met verbinding naar de Duitse havenstad Königsberg. In Warschau werd aangesloten op de spoorlijn naar Wenen.

De stations en de stationsnummers

Inclusief de latere grensstations Rītupe in de noorden en Zemgale in het zuiden lagen op Lets grondgebied twaalf stations (tabel 2). Het traject tussen Zogovo / Rītupe en Dünaburg (Dvinsk) / Daugavpils werd op 8 november 1860 in gebruik genomen. In 1862, na de bouw van de brug over de Duna (afb. 3) kon via Kalkūni en Turmont / Zemgale verder in zuidelijke richting worden gereden. Vanuit St. Petersburg is Dünaburg / Dvinsk het 25^{te} station. Dit nummer vinden we terug in de eerste stempels van de postwagon 3-4 (afb. 4).

Afb. 4a

Op 17 november 1873 in postwagon 3-4 van de lijn Warschau-St. Petersburg afgestempelde briefkaart naar het station JUKSOV in het gouvernement Olonets. Vervoerd via St. PETERSBURG, 18-19 nov. Voor de datum in het stempel van de postwagon staat het nummer "25". Dit duidt erop dat de kaart in Dünaburg aan de postwagon werd afgegeven. Jammer genoeg vermeldde de afzender die plaatsnaam niet.



Afb. 3

Ansichtkaart van Dvinsk naar Berlijn, juli 1899. Afgebeeld is de Жельно-дорожный мостъ, de spoorwegbrug over de Dvina / Daugava. De afzender schrijft dat hij "blij en in goeden doen in Dünaburg is aangekomen.... De aansluiting is zeer goed, reis direct verder en zal uit Riga direct een brief schrijven".

Letse naam	Russische naam
Rītupe	Жогово / Zogovo
Pitalova / Abrene	Пыталово / Pitalovo, later Jaunlatgale en Abrene
Punduri	Пондеры / Ponderi
Kārsava	Корсовка / Korsovka
Mežvidi	Кульнево / Kulnevo, ook Межвиды
Rēzekne	Ръжица I Duits: Rositten
Antonopol / Malta	Антонополь / Antonopol
Rušūna	Рушоны Duits: Ruschon
Višķi	Вышки Duits: Wyschki
Daugavpils	Двинскъ / Dvinsk Duits: Dünaburg
Kalkūni	Калкуны Duits: Kalkuhnen
Zemgale	Турмонтъ / Turmont

Tabel 2





Afb. 4b

Over de lijn St. Petersburg-Warschau werd veel post vervoerd, maar het is lastig om daarvan de “Letse” te herkennen.

Als de afzenders van brieven en kaarten de plaats van verzending vermelden kunnen we vaststellen of dat tussen Ritupe / Zogovo en Zemgale / Turmont was.

Daarnaast liep de lijn door een dun bevolkt, bebost gebied. Veel post zal er vanaf de kleine stationnetjes niet verzonden zijn. Dünaburg / Dvinsk daarentegen ontwikkelde zich tot een industriestad met een belangrijk spoorwegknooppunt. Post vanuit Riga naar bv. Sint Petersburg of Midden- en West-Europa werd daar overgegeven aan de postwagons 3-4 en werd daarin (meestal) opnieuw gestempeld, met stationsnummer 25 (afb. 5).



Afb. 5

Brief van RIGA naar BORDEAUX, 2/14 – 18 sept. 1878.

Per trein van Riga naar Dünaburg vervoerd en daar op 3/15 sep. overgegeven aan postwagon 3-4 van de lijn St. Petersburg-Warschau.

Voor de datum stationsnummer 25 van Dünaburg.



Afb. 5b

Vanuit Pitalova werd in 1902 een 67 kilometer lange zijlijn naar Сита / Sita aangelegd. Het dagtekenstempel van het postkantoor in het station van Bolovsk / Balvi (Ст. Боловскъ) geeft aan dat ook de zijlijn werd aangelegd en geëxploiteerd door de St-Petersburg-Warschau spoorwegmaatschappij (afb. 6).



Afb. 6a

Waardebrief van СТ. БОЛОВСКЪ / St(ation) Bolovsk naar Ludza, 22-25 dec.

1908. De aanduiding С.ПЕТ-ВАРШ.Ж.Д. onderin het stempel geeft aan dat de zijlijn naar Sita was aangelegd en werd geëxploiteerd door de spoorwegmaatschappij die ook het vervoer op de hoofdlijn St. Petersburg-Warschau verzorgde.



Afb. 6b

In Rēzekne / Рѣжца kruiste vanaf 1904 de Vindava-Novo Sokolniki-Moskou spoorlijn en vanaf Kalkūni (Grīva) liep sinds 1873 de spoorlijn naar РАДЗИВИЛИШКИ / Radviliškis aan de ЛИБАВА - РОМНЫ / Libava-Romni spoorlijn. Na vertrek uit Kalkūni lag aan deze lijn op Lets grondgebied nog slechts een station: ЕЛОВКА / Jelovka / Eglaine (afb. 7).



Afb. 7b

De postkantoren van de spoorpost gebruikten sinds 1903 de ovale stemfels. De stemfels van de stations Bolovsk / Balvi en ЕЛОВКА / Jelovka zijn rondstemfels en staan dus onder beheer van de Rijkspost. Het handboek van P.E. Robinson (lit 1) geeft in de lijst van stations het verschil ook aan.

De postwagonstempels

Voor de ontwaarding van postzegels kwamen in 1861 in de postwagons op de lijn St. Petersburg-Warschau de zeshoekige puntnummerstempels 12 t/m 16 in gebruik (afb. 8). Nummer 11 werd de aanduiding voor het station in St. Petersburg.

Afb. 8a (86 %)

Brief, verzonden vanuit St. Petersburg naar Pernaу, het Estse Pärnu.

De afzender, de heer Pongis, geeft als datum aan 3 mei 1863.

Op 4 mei 1863 vertrok de brief uit St. Petersburg, dagtekeningstempel van wagon 2, stationsnummer 1 (St. Petersburg). De postzegel werd ontwaard met het zeshoekige stempel, nummer 11. Via Daugavpils ging de brief naar Riga en kreeg daar een aankomststempel 6 mei. Vandaar, vertrekstempel 7 mei, per postkoets naar Pernaу.

Een andere route was ook mogelijk: per postkoets via Tallinn naar Pernaу.

Afb. 8b (100 %)



Afb. 7a

Briefkaart van СТ. ЕЛОВКА / St(ation) Elovka naar Salisburg / Mazsalaza, 25 dec. 1912.

De letters Л.Р.= L.R. in de afkorting Л.Р.Ж.Д verwijzen naar de Libava-Romni spoorwegmaatschappij die de spoorlijn Kalkūni-Radviliškis had aangelegd en exploiteerde.



Van de ovaalstempels van de postwagons 3 en 4 kennen we de volgende trajecten:

С.П.БУРГЪ .3. ВАРШАВА
1912-1916

ПЕТРОГРАДЪ .3. ВАРШАВА
1919

ВАРШАВА .4. С.П.БУРГЪ
1911-1915

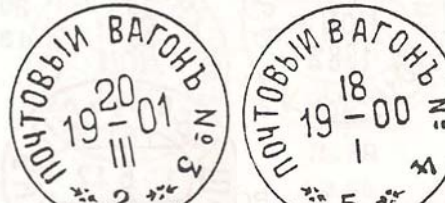
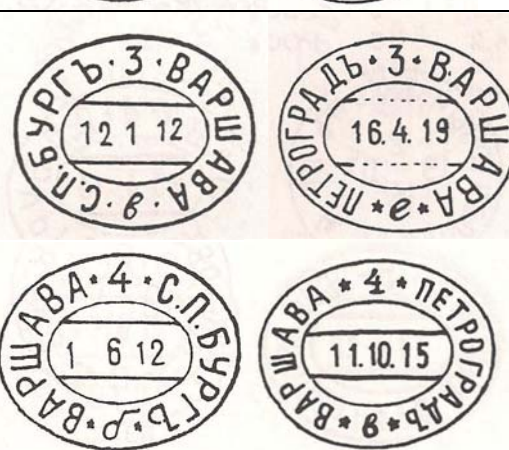
ВАРШАВА .4. ПЕТРОГРАДЪ
1915

С.П.БУРГЪ .3. ВИЛЬНО ОТД.
1911-1915

ВИЛЬНО .4. С.П.БУРГЪ ОТД.
1911-1915

Uit jaren 1911-1914 kennen we nog enkele ovaalstempels van de postwagons 5 en 6 die reden op het traject St. Petersburg – Verzhbolovo / Wirballen.
С.П.БУРГЪ .5. ВЕРЖБОЛОВО
ВЕРЖБОЛОВО .6. С.П.БУРГЪ

Stempeloverzichten

Postwagon 3 - 4		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4 Wagonnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6) Dünaburg / Dvinsk: stationsnummer 25	Type 1 1861 - 1866
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3-4 Volgnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6), en (8). (7) niet waargenomen Dünaburg / Dvinsk: stationsnummer 25	Type 2 1867 - 1878
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3 Volgnummers 1, 2, 5, 6, 7 en 8 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 4 Volgnummers A, 1 en 5	Type 3 1879-1895 1879-1895
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 3 Volgnummer 2 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 4 Volgnummer 5, 6 en 7	Type 4 1895-1903 1895-1903
	С.П.БУРГЪ .3. ВАРШАВА Volgletters B, Д en E ПЕТРОГРАДЪ .3. ВАРШАВА Volgletter E ВАРШАВА .4. С.П.БУРГЪ Volgletters A, Б, В, Г, Д, Е, Ж ВАРШАВА .4. ПЕТРОГРАДЪ Volgletter B	Type 5 1912-1916 1919 1911-1915 1915

Tabel 3

Postwagon 3 – 4 ОТД.			
		ПОЧТОВОЕ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА № 3 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ПОЧТОВОЕ ОТДѢЛЕНИЕ ВАГОНА № 4 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7	Type 6 1883-1892 1882-1898
		ОТДѢЛ. ПОЧТОВ. ВАГОНА № 3 Volgnummers 3, 5, 6 en 7 ОТДѢЛ. ПОЧТОВ. ВАГОНА № 4 Volgnummers 3, 5, 6 en 7	Type 4 1899-1910 1899-1910
		С.П.БУРГЪ .3. ВИЛЬНО ОТД. Volgletters A, Б, В, Г, Д, Е, Ж Vanaf juli 1914: Vilnius-Warschau ВИЛЬНО .4. С.П.БУРГЪ ОТД. Volgletters A, Б, В, Г en Д Vanaf juli 1914: Warschau-Vilnius	Type 5 1911-1915 1911-1915

Tabel 4

Postwagon 5 – 6 en 5-6 ОТД.		
	С.П.БУРГЪ .5. ВЕРЖБОЛОВО Volgletters B en Д	Type 5 1911-1914
	ВЕРЖБОЛОВО .6. С.П.БУРГЪ Volgletters A, Б, В, Г, Д, Е, Ж Vanaf 1914: ПЕТРОГРАДЪ i.p.v. С.П.БУРГЪ, maar stempels met ПЕТРОГРАДЪ waargenomen Ook ПЕТРОГРАДЪ 5 ВЕРЖБОЛОВО ОТД. vanaf oktober 1915, maar geen stempels gesignaleerd.	1911-1914

Tabel 5

De Riga - Dünaburg - Orel spoorlijn (РИГО-ДИНАБУРГСКО-ОРЛОВСКАЯ ЖЕЛ. ДОРОГА)

De aanleg van de 218 km lange spoorlijn van Riga naar Dünaburg begon op 8 mei 1858. Het initiatief hiertoe was genomen door de Kamer van Koophandel van Riga die gebruik maakte van de mogelijkheid om spoorlijnen als private onderneming te exploiteren. De Russische regering erkende het belang van de lijn en stelde zich garant voor 4½ % rente op het geïnvesteerde kapitaal.

De haven van Riga kreeg hierdoor een snelle en goedkope verbinding met het achterland die met name van belang was voor de export van landbouwproducten (m.n. graan) en hout. Ook kwam er een relatief snelle verbinding tot stand met St. Petersburg en Duitsland.

De lijn werd in gebruik genomen op 12 september 1861 (zie *Fahr-Plan*, p. 14-15, geldig vanaf 7 november 1862, verschenen als bijlage bij de Rigasche Zeitung).

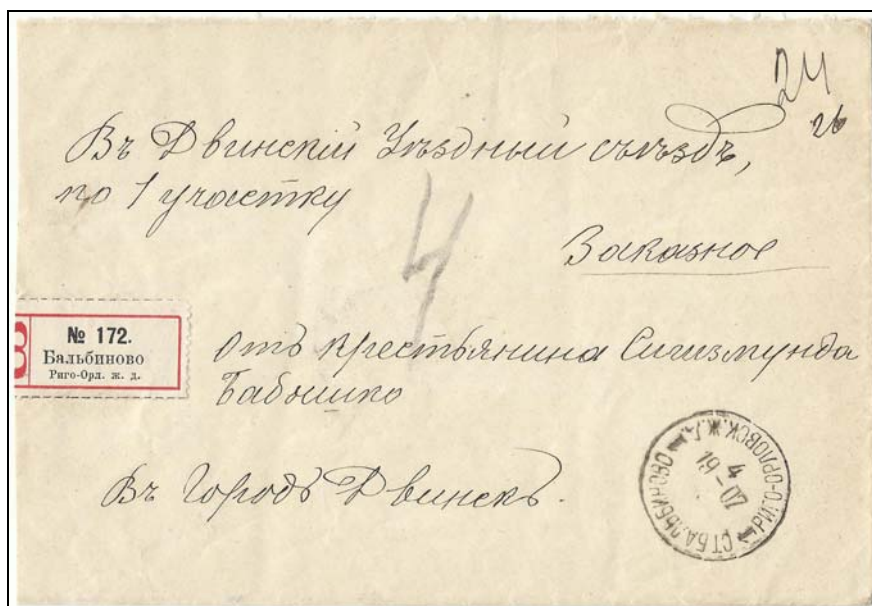
Een Engelse maatschappij kreeg in 1863 de concessie voor de aansluitende verbinding naar Vitebsk en twee jaar daarna werd de concessie verleend voor de verlenging naar Orel. Op 10 oktober 1866 kwam de Dünaburg-Vitebsk lijn in gebruik, Orel werd in 1868 bereikt en al in 1871 was de verbinding met Tsaritsin / Volgograd aan de Volga een feit. De totale lengte van de spoorlijn Riga-Orel bedroeg 995 km, waarvan 294 op Lets grondgebied.

In 1904, na de bouw van de brug over de Daugava bij Kreuzburg / Krustpils, kruiste bij deze plaats de spoorlijn Vidava-Novo Sokolniki-Moskou de Riga-Orel lijn.

Vanaf Stockmannshof / Pļaviņas liep vanaf 1903 in noordoostelijke richting een smalspoorverbinding naar Hoppenhof / Ape en verder naar Valka.

De stations en de stationsnummers

Inclusief Balbinovo (afb. 10), het



Afb. 10

Aangetekende brief van БАЛЪБИНОВО / BALBINOVO naar DVINSK, 4-5 okt. 1907.

Zowel in het dagtekenstempel (met kopstaande datum) als op het aantekenstrookje wordt vermeld dat Balbinovo aan de Riga-Orel spoorlijn ligt: РИГО-ОРЛОВСК. Ж.Д.

Letse naam	Russische naam	Duits	Stationsnummers	
Postwagon			7-8	9-10
Riga	Рига	Riga	1	15
Salaspils	Куртенгофъ	Kurtenhof	2	14
Ikšķile	Икскюль	Uxküll	3	13
Ogre	Огеръ	Oger	4	12
Rembate	Рингмундсгофъ	Ringmundshof	5	11
Skrīveri	Ремерсгофъ	Römmershof	6	10
Koknese	Кокенгузень	Kokenhusen	7	9
Pļaviņas	Штокмансгофъ	Stockmannshof	8	8
Krustpils	Крейцбургъ	Kreuzburg	9	7
Trepe	Треппенгофъ	Trennenhof	10	6
Līvāni	Ливенгфъ	Lievenhof	11	5
Jersika	Царьградъ	Zargrad	12	4
Nīcgale	Ницгалъ	Nitzgal	13	3
Liksna	Ликсна	Lixna	14	2
Daugavpils	Динабургъ/Двинскъ	Dünaburg / Dvinsk	15	1
Naujene	Иозефово	Josefovo		
Lzvalda	Малиновка	Malinovka		
Krāslava	Креслава	Kreslau		
Skaista	Бальтинъ	Baltin		
Bakbinava/Indra	Бальбиново	Baltinovo		

Tabel 6

latere station Indra aan de grens met de Sovjet-Unie, lagen op Lets grondgebied twintig stations (tabel 6).

Riga-Dünaburger Eisenbahn.

FAHR-PLAN.

Giltig vom 7. November 1862 ab.

Von Riga nach Dünaburg.

Von Dünaburg nach Riga.

Entfernung in Werst.	Stationen.	Perso-nenzug.		Ge-mischter Zug.	Tarif für Reisende von Riga nach Dünaburg.						Entfernung in Werst.	Stationen.	Perso-nenzug.		Ge-mischter Zug.	Tarif für Reisende von Dünaburg nach Riga.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		Nr. 1.	Nr. 5.		Classe								Nr. 6.	Nr. 2.		Classe																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
					Stationszeit.											Stationszeit.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
					Morgens.	Nachmittags.	Uhr.	Min.	I.	II.						III.	Morgens.	Nachmittags.	Uhr.	Min.	I.	II.	III.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	Abgang											Abgang																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									

Die Nachtfahrt von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens ist durch schwarze Linien eingezeichnet. — Es ist vorstehend überall die Localzeit angenommen.

Ausserdem geht täglich um 8 Uhr Morgens ein Güterzug von Riga nach Dünaburg und um 8 Uhr 30 Minuten Morgens von Dünaburg nach Riga. Der Billet-Verkauf beginnt eine Stunde vor Abgang des Zuges und wird 5 Minuten vor der Abgangszeit geschlossen. Das Gepäck muss mit der Angabe des Namens des Eigentümers und des Bestimmungsortes deutlich versehen sein und mindestens 15 Minuten vor der Abfahrtszeit abgeliefert werden.

Jeder Reisende hat 1 Pud (40 Pfund) seines Gepäcks frei. Für Gepäck-Ueberfracht wird 1 Kop. S. pro Pud und pro Werst erhoben, jeder Theil eines Puds für voll gerechnet. Ausserdem wird für jeden Gepäckschein eine Expeditionsgebühr von 3 Kop. S. erhoben.

In Riga und Dünaburg sind für den Transport des Gepäcks von den Fuhrwerken vor dem Empfangsgebäude bis in die Expedition, einschliesslich der Besorgung der Gepäck-Einschreibung, und von der Ausgabe-Expedition nach den vor dem Empfangsgebäude haltenden Fuhrwerken pro Stück 5 Kop. S. den Gepäckträgern zu zahlen.

Preise der Plätze im directen Verkehr:

		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
Von Riga nach Ostrow	(398 Werst)	11 Rbl. 94 Kop.	8 Rbl. 94 Kop.	4 Rbl. 96 Kop.
" " " Pakow	(447 ")	13 " 41 "	10 " 5 "	5 " 58 "
" " " St. Petersburg	(704 ")	21 " 12 "	15 " 83 "	8 " 79 "
" " " Wilna	(871 ")	11 " 13 "	8 " 34 "	4 " 63 "
" " " Eydkuhnen	(550 ")	16 " 50 "	12 " 36 "	6 " 86 "

Direct auf den Bestimmungsort lautende Fahrbillets werden nur ertheilt zwischen Riga, Ostrow, Pakow, St. Petersburg, Wilna und Eydkuhnen. Reisende, welche sich von Riga aus nach diesen Orten begeben wollen, werden ersucht direct auf den Bestimmungsort lautende Fahrbillets bereits in Riga zu lösen, um jeden Aufenthalt in Dünaburg möglichst zu vermeiden.

РИЖСКО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ТАБЛИЦА ПОѢЗДОВЪ.

На время отъ 7^{го} Ноября 1862 года.

Отъ Риги до Динабурга.										Отъ Динабурга до Риги.									
Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Риги въ Динабургъ.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 6.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 2.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Динабурга въ Ригу.					
				КЛАССЪ										КЛАССЪ					
				Время по станцион- нымъ часамъ.										Время по станцион- нымъ часамъ.					
				I.		II.		III.						I.		II.		III.	
		Отъѣздъ		Утра		Вечера				Отъѣздъ		Утра		Вечера					
вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.				
—		Рига	6 20	4 —	—	—	—	—	—	—	Динабургъ	—	4 36	—	—				
17		Куртеновъ	6 51	4 38	—	51	38	—	21	14	Ликсна	—	5 —	—	42	32	—	18	
32		Огеръ	7 20	5 13	—	96	72	—	40	30	Нидгаль	—	5 27	—	90	68	—	38	
48		Рингмундсговъ	7 51	5 49	1 44	1 8	—	60	45	45	Нарьградъ	—	5 56	1 38	1 4	—	58	—	
68		Ремерсговъ	8 24	6 30	2 4	1 53	—	85	56	56	Ливенговъ	—	6 14	1 68	1 26	—	70	—	
88		Кокенгузенъ	8 34	6 40	—	—	—	—	—	67	Тренненговъ	—	6 34	2 1	1 51	—	84	—	
105		Штокмансговъ	9 8	7 24	2 64	1 98	—	1 10	83	83	Крейцбургъ	—	6 59	2 49	1 87	—	1 4	—	
121		Крейцбургъ	9 39	8 3	3 15	2 36	—	1 31	99	99	Штокмансговъ	—	7 39	2 97	2 23	—	1 24	—	
137		Тренненговъ	10 5	8 35	3 63	2 72	—	1 51	116	116	Кокенгузенъ	—	8 16	3 48	2 61	—	1 45	—	
148		Ливенговъ	10 25	—	4 11	3 8	—	1 71	136	136	Ремерсговъ	—	8 56	4 8	3 6	—	1 70	—	
158		Нарьградъ	11 15	—	4 44	3 33	—	1 85	156	156	Рингмундсговъ	—	9 6	4 68	3 54	—	1 95	—	
174		Нидгаль	11 37	—	4 77	3 58	—	1 99	172	172	Огеръ	—	9 49	5 16	3 87	—	2 15	—	
190		Ликсна	12 4	—	5 22	3 92	—	2 18	187	187	Куртеновъ	—	10 25	5 61	4 21	—	2 34	—	
204		Динабургъ	12 33	—	5 70	4 28	—	2 38	204	204	Рига	—	10 58	10 32	6 12	4 59	2 55	—	
		Вечера	12 56	—	6 12	4 59	—	2 55			Утра	11 —	—	—	—	—	—	—	

Отъ Риги до С. Петербурга.										Отъ Риги до Берлина.										Отъ С. Петербурга до Риги.										Отъ Берлина до Риги.									
Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Риги въ С. Петербургъ.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Риги въ Берлинъ.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ С. Петербурга до Риги.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Берлина до Риги.					
				КЛАССЪ										КЛАССЪ										КЛАССЪ										КЛАССЪ					
				Время по станцион- нымъ часамъ.										Время по станцион- нымъ часамъ.										Время по станцион- нымъ часамъ.										Время по станцион- нымъ часамъ.					
				I.		II.		III.						I.		II.		III.						I.		II.		III.						I.		II.		III.	
		Отъѣздъ		Утра		Вечера				Отъѣздъ		Утра		Вечера				Отъѣздъ		Утра		Вечера				Отъѣздъ		Утра		Вечера				Отъѣздъ		Утра		Вечера	
вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.		
—		Рига	6 20	—	—	—	—	—	—	—			Рига	6 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
17		Куртеновъ	6 51	—	—	—	—	—	—	—	17		Куртеновъ	6 51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
32		Огеръ	7 20	—	—	—	—	—	—	—	32		Огеръ	7 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
48		Рингмундсговъ	7 51	—	—	—	—	—	—	—	48		Рингмундсговъ	7 51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
68		Ремерсговъ	8 24	—	—	—	—	—	—	—	68		Ремерсговъ	8 24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
88		Кокенгузенъ	8 34	—	—	—	—	—	—	—	88		Кокенгузенъ	8 34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
105		Штокмансговъ	9 8	—	—	—	—	—	—	—	105		Штокмансговъ	9 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
121		Крейцбургъ	9 39	—	—	—	—	—	—	—	121		Крейцбургъ	9 39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
137		Тренненговъ	10 5	—	—	—	—	—	—	—	137		Тренненговъ	10 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
148		Ливенговъ	10 25	—	—	—	—	—	—	—	148		Ливенговъ	10 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
158		Нарьградъ	11 15	—	—	—	—	—	—	—	158		Нарьградъ	11 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
174		Нидгаль	11 37	—	—	—	—	—	—	—	174		Нидгаль	11 37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
190		Ликсна	12 4	—	—	—	—	—	—	—	190		Ликсна	12 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
204		Динабургъ	12 33	—	—	—	—	—	—	—	204		Динабургъ	12 33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		Вечера	12 56	—	—	—	—	—	—	—			Вечера	12 56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Отъ Риги до Варшавы.										Отъ Варшавы до Риги.																										
Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Риги въ Варшаву.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Варшавы до Риги.																						
				КЛАССЪ										КЛАССЪ																						
				Время по станцион- нымъ часамъ.										Время по станцион- нымъ часамъ.																						
				I.		II.		III.						I.		II.		III.																		
		Отъѣздъ		Утра		Вечера				Отъѣздъ		Утра		Вечера																						
вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.	вер.	мин.																					
—		Рига	6 20	—	—	—	—	—	—	—			Варшава	6 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17		Куртеновъ	6 51	—	—	—	—	—	—	—	17		Куртеновъ	6 51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32		Огеръ	7 20	—	—	—	—	—	—	—	32		Огеръ	7 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48		Рингмундсговъ	7 51	—	—	—	—	—	—	—	48		Рингмундсговъ	7 51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68		Ремерсговъ	8 24	—	—	—	—	—	—	—	68		Ремерсговъ	8 24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88		Кокенгузенъ	8 34	—	—	—	—	—	—	—	88		Кокенгузенъ	8 34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
105		Штокмансговъ	9 8	—	—	—	—	—	—	—	105		Штокмансговъ	9 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
121		Крейцбургъ	9 39	—	—	—	—	—	—	—	121		Крейцбургъ	9 39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
137		Тренненговъ	10 5	—	—	—	—	—	—	—	137		Тренненговъ	10 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
148		Ливенговъ	10 25	—	—	—	—	—	—	—	148		Ливенговъ	10 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
158		Нарьградъ	11 15	—	—	—	—	—	—	—	158		Нарьградъ	11 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
174		Нидгаль	11 37	—	—	—	—	—	—	—	174		Нидгаль	11 37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
190		Ликсна	12 4	—	—	—	—	—	—	—	190		Ликсна	12 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
204		Динабургъ	12 33	—	—	—	—	—	—	—	204		Динабургъ	12 33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Вечера	12 56	—	—	—	—	—	—	—			Вечера	12 56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Отъ Риги до Варшавы.										Отъ Варшавы до Риги.									
Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Риги въ Варшаву.						Расстояние по верстамъ.	Станция.	Пасса- жирскій поѣздъ. № 1.	Сѣ- шаннѣй поѣздъ. № 5.	Тарифъ для пассажировъ отпра- вляющихся отъ Варшавы до Риги.					
				КЛАССЪ										КЛАССЪ					

Часы между 6 ч. вечера и 6 ч. утра обозначены черными линиями. — Часы отправления поездовъ со всѣхъ станцій определены по местному времени.

Сверхъ того ежедневно отправляется товарный поѣздъ изъ Риги въ Динабургъ въ 8 часовъ утра а изъ Динабурга въ Ригу въ 8 часовъ 30 минутъ утра.

Продажа билетовъ начинается за часъ до отправления поезда и прекращается за 5 минутъ до отправления поезда.

Багажъ долженъ быть представленъ по крайней мѣрѣ за 15 минутъ до отправления поезда и при томъ съ яснымъ на ономъ обозначеніемъ фамилии и мѣста назначенія.

За багажъ, не превышающій одного пуда, особой платы не взымается; за излишекъ веса багажа сверхъ одного пуда платится по одной пятой копейки съ пуда и версты, при чемъ всякая часть пуда считается за полный пудъ. Сверхъ того за каждый багажный ящикъ платится по 3 коп.

За переноску багажа въ Ригѣ и Динабургѣ изъ оставающихся у станцій экипажей въ экспедицію и изъ экспедиціи въ экипажи платится носильщикамъ по 5 коп. съ каждаго мѣста.

Цѣна мѣстъ въ прямомъ сношеніи.

	I. классъ.	II. классъ.	III. классъ.
Отъ Риги до Острова . . . (398 верстъ)	11 руб. 94 коп. с.	8 руб. 94 коп. с.	4 руб. 96 коп. с.
„ „ „ Пскова . . . (447 „)	13 „ 41 „	10 „ 5 „	5 „ 58 „
„ „ „ С.Петербурга (704 „)	21 „ 12 „	15 „ 83 „	8 „ 79 „
„ „ „ Вильно . . . (371 „)	11 „ 13 „	8 „ 34 „	4 „ 63 „
„ „ „ Эйдунена . . . (550 „)	16 „ 50 „	12 „ 36 „	6 „ 86 „

Отправляющіеся изъ Риги въ Островъ, Псковъ, Петербургъ, Вильно и Эйдуненъ благоволятъ во избежаніе останаовокъ, брать въ Ригѣ билеты на прямой поѣздъ въ означенные города.

вагонъ р д ж дор	вагонъ рйж ж д
5 юнь 1865 года	26 юнь 1866 год

Afb. 11

Voordat in de postwagons op de lijn Riga-Dünaburg de standaardstempels in gebruik werden genomen kennen we uit de jaren 1865 en 1866 twee-regelige lijnstempels (**afb. 11**).



Afb. 12

Portvrije dienstbrief van Kokenhusen, via RIGA, naar WENDEN, 17-18 mei 1869. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 met stationsnummer 7 van Kokenhusen.

Daarna, gedurende de jaren dat op de lijn Riga-Dünaburg-Orel postwagonstempels met stationsnummers in gebruik waren, reden op dit traject de postwagons 7-8 en 9-10.

Postwagon 7-8 nummerde in 1868 en 1869 de stations tussen Riga en Dünaburg van 1 t/m 15 (**afb. 12**), postwagon 9-10 in de periode daarna van 1870 tot 1878 echter precies andersom (**afb. 13**).

Op het moment dat postwagon 9-10 ging rijden tussen Dünaburg en Riga, werd postwagon 7-8 ingezet op het nieuw geopende traject Dünaburg-Orel met Dünaburg als station nummer 1 en eindstation Orel met nummer 31 (**afb. 14 en 15**).



Afb. 13

Portvrije dienstbrief van Kokenhusen naar WENDEN, 12-14 juni 1870. Verzonden met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9-10 met het onjuiste stationsnummer 7. Door de veranderde nummering vanuit Dünaburg werd Kokenhusen het 9^{de} station.



Afb. 15b

In 1879 ging postwagon 7-8 de gehele lijn Riga-Orel berijden. Riga werd toen weer station nummer 1, Dünaburg weer 15 en Orel kreeg het nieuwe nummer 46 (**afb. 16**).



Afb. 16b

In een overzichtje ziet dat er zo uit: **tabel 7**

Afb. 14

Portvrij briefje van RIAZAN naar RIGA, vervoerd via Moskou, Smolensk en Dünaburg, 5-9 juni 1876. Tussen Moskou en Smolensk vervoerd met postwagon 41. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 met stationsnummer 17 van Smolensk.



Afb. 15a

Briefkaart van ДИСНА / DISNA naar RIGA, 25-26 aug. 1874. Van Disna naar Dünaburg vervoerd met postwagon 7-8 van de lijn Dünaburg – Orel. In Dünaburg overgegeven aan postwagon 9-10 voor verder vervoer naar Riga. Stationsnummer 9 van Disna en stationsnummer 1 van Dünaburg.



Afb. 16a

Portvrije brief van SIMFEROPOL, via Orel, naar RIGA, 5-9 dec. 1879. ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 met stationsnummer 46 van Orel.



Tabel 7

Postwagons:	Riga – Dünaburg – Orel	Stationsnummers: Riga – Dünaburg - Orel
1868-1869	7-8 D	1 - 15
1870-1878	9-10 D 7-8	15 - 1 1 - 31
1879-1884')	7 ----- 8	1 - ----- 46

*) De stationsnummers werden tot 1881 gebruikt.

De postwagonstempels

We beschrijven hier de postwagons die reden tussen Riga, via Dünaburg, naar het latere Letse grensstation Balinava op de route van Vitebsk en Orel.

De postwagons 7-8 speelde een centrale rol in het postvervoer op de lijn Riga-Dünaburg-Vitebsk-Orel. Na in 1868 en 1869 te zijn ingezet tussen Riga en Dünaburg, reden ze vanaf 1870 van Dünaburg heen en weer naar Vitebsk en Orel. Negen jaar later in 1879 werd zelfs het gehele traject Riga-Orel hun werkterrein (afb. 17).

In de tussentijd, van 1870 tot 1878, werd de lijn Dünaburg-Riga bediend door de postwagons 9-10 (afb.18).



Afb. 18b

Deze gingen daarna rijden op de verbinding Kalkūni (Grīva) – Radviliškis. In 1884 kreeg de lijn Riga-Dünaburg/Dvinsk weer haar eigen postwagons: 105 en 106 (afb. 19 en 20).



Afb. 19b



Afb. 20b

Riga – Dünaburg	postwagons	Dünaburg – Balbinava (Vitebsk-Orel).	
1868-1869	7-8		
1870-1878	9-10	1870	7-8
1879-1884	7-8	-1884	7-8
1884-1915	105-106	1884-1891	7-8 en 105-106
1915	7-8	1892-1916	7-8

Tabel 8



Afb. 17

Briefkaart van ODESSA naar Riga, vervoerd met postwagon 8 van de lijn Riga – Orel, 13-16 maart 1883. Stempeltype 3.



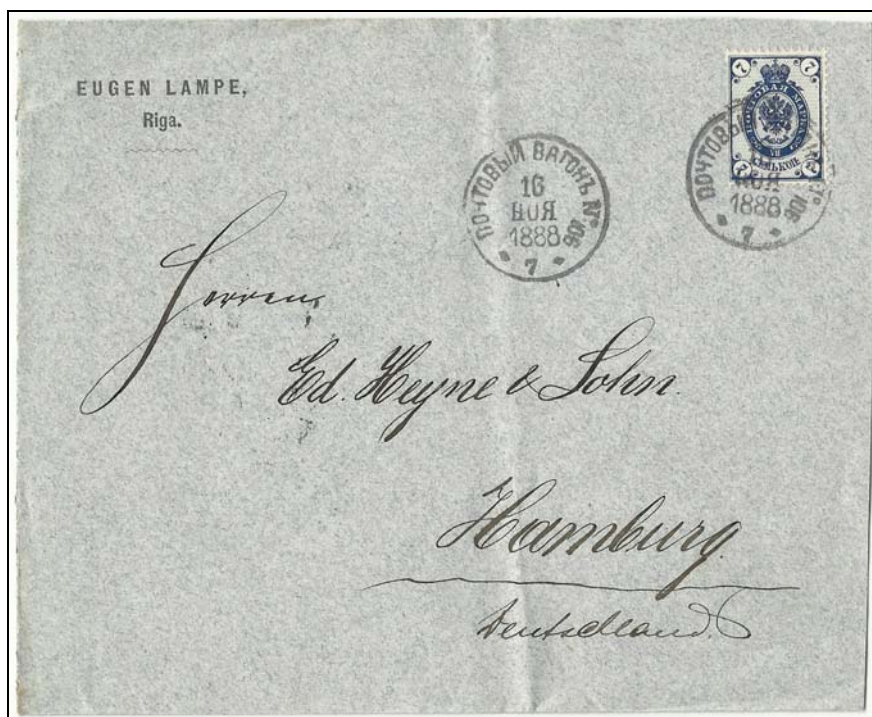
Afb. 18

Briefkaart van het hulppostkantoor DÜNABURG aan de VITEBSK-RIGA spoorlijn naar Riga, 21-22 feb. 1877. Vervoerd met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9-10, stationsnummer 1 van Dünaburg.

Hun route werd in 1913 verlengd tot aan Verzbolovo / Wirballen aan de Duitse grens. Daaraan kwam door de Eerste Wereldoorlog in 1915 een einde.

De postwagons 7-8 keerden in 1915 en 1916 terug op de gehele verbinding Orel-Riga.

Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op de overzichten bij H. von Hofmann, P.E. Robinson en N. Luchnik (lit. 3).



Afb. 19a

Brief van Riga naar Hamburg, 16/28 nov.- 1 dec. 1888. Vervoerd met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106. Stempeltype 3.



Afb. 20a

Ansichtkaart van Riga naar ELSHORN bij Hamburg, 21 aug./3sep. - 5 sep. 1900. Vervoerd met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106. Stempeltype 4.

Stempeloverzichten

Postwagon 7 - 8		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7-8 Volgnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7) en (8).	Type 2 1868 - 1881
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 8 Volgnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6	Type 3 1882-1888 1881-1882
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 7 Volgnummer 5 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 8 Stempel nog niet gevonden.	Type 4 1882-1903
 	ОРЕЛЬ * 7 * ДВИНСКЪ (afb. 21). Volgletters A, Б, В, Г, Д en Е ДВИНСКЪ * 8 * ОРЕЛЬ Volgletters A, Б, Г, Д en Е	Type 5 1906-1917 1908-1916

Tabel 9



Afb. 21
Briefkaart, via Dvinsk, naar St. Petersburg. Vervoerd met postwagon 7 van de lijn OREL – DVINSK, 1-2 maart 1913.

Postwagon 9 - 10		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9-10 Volgnummers (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7) en (8). Op de lijn Riga - Dünaburg Op de lijn Kalkūni (Grīva) – Radviliškis	Type 2 1869-1878 1878-1891
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9 Volgnummers 2, 3 en 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 10 Volgnummer 1 en 2	Type 3 1885-1889 1885-1890
	ДВИНСКЪ *9* РАДЗИВИЛИШКИ Volgletters a en б РАДЗИВИЛИШКИ *10* ДВИНСКЪ Volgletter a en б	Type 5 1910-1915 1912-1915

Tabel 10

Postwagon 105 - 106		
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 105 Volgnummer 1, 2, 3, 4 en 7 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106 Volgnummer 1, 2, 3, 4 en 7	Type 3 1884-1893 1884-1890
 	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 105 Volgnummer 2, 3 en 4 ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 106 Volgnummers 1, 2 en 3	Type 4 1891-1906 1896-1912
   	ДВИНСКЪ * 105 * РИГА Volgletter a РИГА * 106 * ДВИНСКЪ (afb. 22). Volgletters a, б, в, г, д en e РИГА * 105 * ВЕРЖБОЛОВО Volgletters a, г en e ВЕРЖБОЛОВО * 106 * РИГА Volgletters a, б, в, г, д en e	Type 5 1910-1914 1909-1913 1913-1915 1913-1914

Tabel 11



Afb. 22

Briefkaart van Lievenhof /Līvāni naar St. Petersburg. Vervoerd met postwagon 106 van de lijn RIGA-DVINSK, 28 maart 1910.



Afb. 23

In 1908 verzonden ansichtkaart van het Riga-station in Dünaburg.



Het spoorwegknooppunt Dünaburg / Dvinsk

De stad Daugavpils, in het zuid-oosten van het huidige Letland, had in het Russische Keizerrijk tot 1893 de naam Динабургъ (Dinaburg), een transscriptie van de Duitse aanduiding Dünaburg. Omdat de naam te Duits klonk werd die in 1893 gewijzigd in Двинскъ (Dvinsk). Deze namen komen we ook in stationsstempels tegen. Met 110.900 inwoners was het voor die tijd een flinke stad (Baedeker, 1914) met een belangrijk spoorwegknooppunt.

De hoofdlijn St.Petersburg-Warschau liep via Dünaburg en de stad was eigenlijk de enige plaats van belang op dit Letse deel van de lijn. In 1861 werd het station geopend als "Dünaburg-station". Op ansichtkaarten zien we ook de aanduiding 'Petersburger-station'. In dit nieuwe station waren 7 kamers gereserveerd voor Tsaar Nicolaas II, die soms in Dvinsk overnachtte wanneer hij op weg was van St-Petersburg naar Warschau. (lit. 7). In Dünaburg kruiste de belangrijke spoorlijn Riga-Orel de lijn St. Petersburg-Warschau. Deze lijn was gebouwd door een private spoorwegmaatschappij en had daarom een eigen station in Dünaburg, het Riga-station (afb. 23). Het St. Petersburg-station (afb. 24) lag iets buiten de stad en was via een spoorlijn van ruim 3 kilometer verbonden met het Riga-station.

Er was zelfs nog een derde station: het Libava-station, waar Mark Rothko aan zijn lange reis naar de westkust van de Verenigde Staten begon.

Afb. 24

Petersburger station

Dünaburg / Dvinsk. Petersburg station aan de lijn St. Petersburg – Warschau.		
	С.П.Б. ВАРШАВСК. Ж. Д. S.P.B. Warschau Spoorlijn ДИНАБУРГЪ Dinaburg	Type 1 20.7.64
	ДИНАБУРГСК. ПО. С.П.БУРГО-ВАРШАВ. Ж. Д. Dinaburgsk.P.O. S.P.Burgo-Var(shavsk.) Zh.D.	Type 1 1881-1891
	ДВИНСКЪ ПОЧТ.Ж.Д.ОТАБЛЕНИЕ Volgnummers 1 en 2 Dvinsk Pocht. Zh.D.Otdelenie	Type 4 1)1894-1901 2)1897-1907
	ДВИНСКЪ ЖЕЛЪЗНОДОР. ПО. Volgnummer 2 Dvinsk Spoorweghulppostkantoor	Type 4 1903-1907
	ДВИНСКЪ СЪВ. ЗАП. ВОКЗ. Volgletter a Dvinsk Noord-West station (afb. 26)	Type 5 1909-1916

Tabel 12



De stempels

Ook bij de stations zien we enkelrondstempels met de datum op drie lijnen, stempels met de datum in kruisvorm en ovale stempels.



Afb. 26

Kaart, verzonden 9 maart 1915 via stationspostkantoor ДВИНСКЪ [DVINSK], Daugavpils. Op deze kaart het stempel van het Petersburg Station: СЪВ. ЗАП. ВОКЗ

Dünaburg / Dvinsk		Station aan de lijn Riga – Vitebsk – Orel.
	ДИНАБУРГБ РИГ. ВИТ. Ж. Д. Dinaburg Rig(a) – Vit(ebsk) spoorlijn	Type 1 1868
	ДИНАБУРГСК. ПОЧТ. ОТД. ОРЛ. ДИН. Ж. Д. Dinaburg hulppostkantoor. Or(el) – Din(aburg) spoorlijn.	Type 1 1871-1875
	ДИНАБУРГСК. П.О. ВИТЕБ – РИЖСК Ж. Д. Dinaburg hulppostkantoor Viteb(sk) – Riga spoorlijn	Type 1 1877-1894 Afb. 27.
Geen afbeelding	ДИНАБУРГСК. П.О. ДИНАБУРГСК. Ж. Д. Dinaburg hulppostkantoor Dinaburger spoorlijn.	Type 1 1883
 	ДВИНСКЪ / РИГ. ОР. ВОКЗ. Dvinsk / Rig(a) – Or(el) station. Volgletters a en б (afb. 28).	Type 5 a) 1907-1917 б) 1912-1917

Tabel 13

Afb. 27

Briefkaart van Dünaburg naar Riga, 3-4 okt. 1877.

In Dünaburg afgestempeld op het postkantoor van de lijn Vitebsk-Riga, vervoerd met postwagon 9-10 met stationsnummer 1 van Dünaburg.



Literatuur

Lit. 1

A.V. Kiryushkin en P.E. Robinson: "Russian Railway Postmarks", 1994.
En de aanvulling:

Russian railway postmarks : some recent discoveries / Philip Robinson
In: BJRP 2011 ; 101. - p. 85-102

Lit. 2

Harry v. Hofmann: "Letland Handbuch, Postwesen 1625-1918, Band I", 2014

Lit. 3

N. Luchnik: "Zheleznodorozhnaja Pochta Rossii" in Sovjetski Kollektioner, nr 11, 1974.

Lit. 4

Harry v. Hofmann: "Baltische Postorte 1632 – 1917/8", 1996.

Lit. 5

H.G. Hesselink en N. Tempel: "Eisenbahnen im Baltikum", 1996.

Lit. 6

"Russland", Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, 1912 en 1914.

Lit. 7

Google books: "Mark Rothko : a biography", James E.B. Breslin.)

Voor de echte liefhebbers:

Leonid Dobytsjin (1894-1936) "De stad N", 2013.

Van de kapttekst: "In *De stad N* beschrijft hij het Russische Letland van zijn stad Dvinsk (nu Daugavpils), een Oost-Europese mengelmoes van allerhande rang en stand, etniciteit en geloof, van zijn tienertijd van even voor de oorlog met Japan (1904-1905), tot even na de door van Tolstoj (1910)" (afb. 29).

Jan Brokken: "Baltische Zielen", 2010. Hoofdstuk 11 "Het begin van een onbekend avontuur, in het licht van Mark Rothko".



Afb. 28

Aangetekende brief van DVINSK naar Resekne, 19 feb. 1914.

Dagtekening- en aantekenstempel van het postkantoor van het station van de Riga-Orel spoorlijn.



Afb. 29

Ruud van Wijnen

Waar de heer L.V. Rheinwein verhaalde van unieke snaren uit Latgale wijdde de andere deelnemer, de heer O. Petri, zijn epistel aan kleine fossiele deeltjes. Om verschillende redenen werden die per aangetekend monster naar Duitsland verzonden.

In beide verhalen speelden, in meer of meerdere mate, de wisent en muziek een rol. Ook ditmaal stond de jury voor de gewetensvolle taak de winnaar van de schrijfwedstrijd te bepalen, ook ditmaal kon zij niet tot een unaniem besluit komen, waardoor ook ditmaal beide inzenders de eerste prijs deelden.

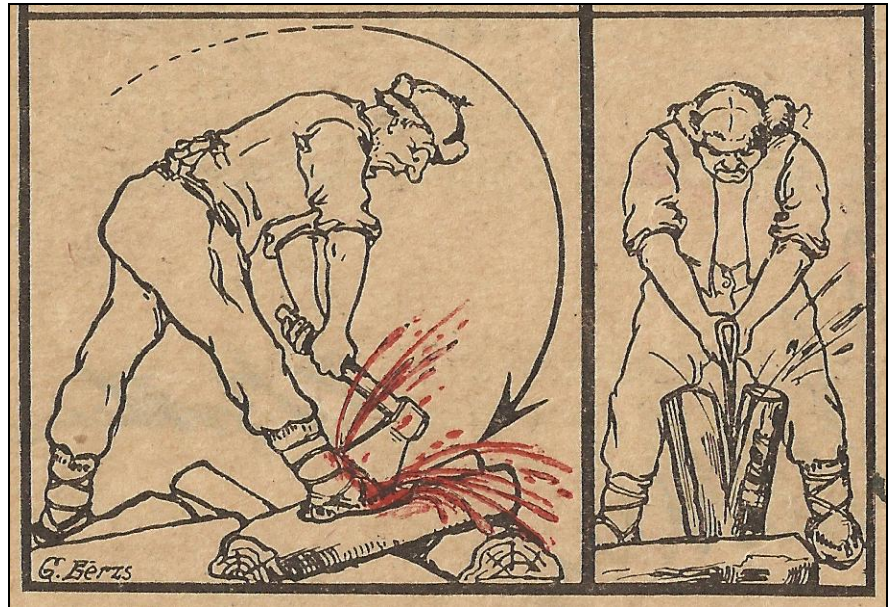
Een fraai Litouws blokje van vier zegels met wisenten viel hen, onder een warm applaus van de aanwezigen, ten deel.



Wie de verhalen van onze, inmiddels vaste, inzenders regelmatig leest voelt op zijn klompen aan dat het bij hen eigenlijk altijd gaat om een geraffineerde mengeling van waarheid en fantasie en dat het aan de lezers is om zich daarover te verbazen, te ergeren of te verblijden.

Eventueel "nepnieuws" wordt daarbij voor lief genomen, soms zelf gewaardeerd.

Beide deelnemers aan de derde schrijfwedstrijd kwamen in hun verhaal tot de conclusie dat het afgebeelde "monster zonder waarde", om heel verschillende redenen, wel degelijk waardevol was.



Afb. 5

Afb. (100 %)
Blokje met de wisenten.

Het onderwerp van de 5^{de} schrijfwedstrijd ziet u in **afbeelding 5**. Op een briefkaart uit 1938 wordt de afzender voornamelijk aangeduid door dit plaatjesduo. Wie zou de afzender van de kaart kunnen zijn en wat wilde hij de geadresseerde mogelijk mededelen?

De jury verwacht weer vele inzendingen met boeiende en onverwachte verhalen en roept alle leden op hun fantasie te laten werken en de pen ter hand te nemen.

Deze 5^{de} schrijfwedstrijd zou wel eens de laatste kunnen zijn: we zoeken namelijk een nieuwe rubrieksredacteur voor dit boeiende onderdeel van ons blad. Voor informatie over deze functie kunt u zich wenden tot de voorzitter. Al wel duidelijk is dat u alle ruimte krijgt om uw eigen invulling aan de rubriek te geven en zelfs een nieuwe jury kunt samenstellen.



POST UIT SOVJET LIEPĀJA, MEZJDOENARODNOJE, PARANOĪA OF NIET? EEN OPSOMMING VOOR LATER GEBRUIK

Olav Petri

Het begon 20 jaar geleden toen een van onze leden mij een stapeltje sovjet enveloppen liet zien. Allemaal in 1961 in zeer korte tijd naar één adres gestuurd vanuit sovjet Liepāja.

Correspondentie

Het vreemde was dat van de achterkant telkens de flap, de driehoek met naam en adres van de afzender afgescheurd was. Zoiets maakt nieuwsgierig naar die afzender. Daar moet je wat onderzoek naar doen, zei ik tegen de eigenaar, en er over publiceren, ook al vind je weinig, anderen weten soms weer wel iets, maar je moet het opschrijven! Het is er niet van gekomen, druk, druk, druk.

De publicatie van David Skipton's werk over clandestiene sovjet censuur maakte me opnieuw nieuwsgierig. Immers, het gaat niet om zomaar een enkele losse brief maar om een bij elkaar horende correspondentie binnen een kort tijdsbestek. Inmiddels zijn de poststukken via ruiling in mijn bezit en kan ik ermee aan de slag. Ik beschrijf wat ik zie en leg het daarmee vast. Wie weet wat er ooit boven water komt.

Wie stuurde ze?

Liepāja was in 1961, tijdens de zogenaamde "Dooi" in de Sovjet-Unie van Stalins opvolger Chroesjtsjov, een drukke, verarmde havenstad, maar juist door die haven wel in contact met het buitenland. In materieel opzicht had men er een iets beter leven dan elders. Omstreeks 1959, zo werd mij verteld door een hoogbejaarde verzamelaar uit Duitsland, verscheen in het blad Briefmarkenkunde een advertentie van iemand uit Liepāja, de heer Ridnik, die graag postzegels wilde ruilen. Ruilen was destijds centraal geregeld, via een filatelistische bureau in Moskou en wel onder strikte voorwaarden en strenge controle, postzegels waren "valuta", waren geld. De wisselkoers van geld was vastgelegd op voor buitenlanders ongunstige



Afb. 1
26 februari 1961

wisselkoers. Blijkbaar kon de adverteerder buiten die kaders om iets ondernemen.

De beoogde ruil kwam inderdaad tot stand, later volgden ook andere verzamelaars in de Baltische landen. Via het ruilen van postzegels kwam het tot ruilen via pakjes met andere zaken, grammofoonplaten, oogdruppels, Duitse Burda knippatronen en zo. Dit alles kon alleen mogelijk zijn met medeweten van of onder bescherming van autoriteiten of mensen op belangrijke posten. Alle post naar en van het buitenland stond onder controle van de KGB. In dit geval werd een en ander blijkbaar oogluikend toegestaan. Mogelijk was verzenden ook makkelijker door als afzender de naam van een politiek belangrijk persoon op te schrijven. Dat verklaart dan mogelijk het wegscheuren van de afzender van

alle enveloppen. Even zo goed kon de Nederlander zijn contact geheim willen houden en verwijderde daarom het adres.

Over de heer Ridnik werd overigens verteld dat hij later door een van zijn connecties in sovjet Liepāja werd aangeklaagd toen deze oogdruppels uit het Westen gebruikte die bij een ander hielpen maar bij hem niet. Van je vrienden moet je het hebben!

Wie kreeg ze?

De 34 enveloppen van mijn collectie zijn allemaal gefrankeerd met een mengfrankering van zegels van voor en van na de geldhervorming van 1 januari 1961. Oude zegels konden opge maakt worden tot 30 april 1961, waarbij de nominale waarde nog 10% bedroeg. De afzender moet over leuke

voorraden beschikt hebben, hij plakt zelfs zegels uit 1941 en ongetande zegels die je normaal gesproken nooit postaal gebruikt tegenkomt. Aantrekkelijk materiaal voor de filatelist en de geadresseerde. Deze lijkt de stukken als ruil- of handelswaar te hebben gebruikt. Op de achterkant staan in potlood prijzen, mogelijk van zijn hand. Navraag in het Groningse leverde geen “match” op.

De poststukken, hoeveel waren er?

De vroegste datum in de stempels is 26 februari 1961 (afb. 1), de laatste is 27 maart 1961. Er moeten veel meer dan de genoemde 34 enveloppen verzonden zijn, want de poststukken zijn allemaal aangetekend verzonden, de aantekenstrookjes hebben uiteraard een volgordenummer. Bij stukken van een en dezelfde dag volgen sommige volgordenummers direct op elkaar, dan weer zijn er missende nummers. Hetzelfde geldt voor de volgordenummers die in Nederland zijn aangebracht als poststukken in een kantoor moesten “overnachten” en van een bewaarstempel werden voorzien. De nu ontbrekende nummers verwacht ik dan op enveloppen die in verzamelingen zitten of op stukken die verdwenen zijn toen verzamelaars de postzegels er af haalden.

Wat heb ik in handen en van welke data?

26 februari 1961, een exemplaar met R-nummer 149 en bewaarnummer 3007

19 maart 1961 drie exemplaren met R-nummers van 980, 982 en 996

20 maart zes exemplaren met R-nummers 903, 905, 909, 914 en 916-917

21 maart twee exemplaren met R-nummers van 525 en 527

22 maart twee exemplaren met R-nummers 84 en 85

24 maart twee exemplaren met R-nummers 176-a (sic!) en 177



Afb. 2
19 maart



Afb. 3
20 maart

27 maart 18 exemplaren in twee series: elf exemplaren met R-nummers 297, 299-302, 305, 308, 310-312, 314, plus later op die dag nog eens zeven met R-nummers 469, 471, 476-477, 479, 481-482.

In Groningen is de tweede zending van 27 maart op het postkantoor bewaard met volgordenummers 985-

1000, dus die stapel telde 15 enveloppen.

Op grond van ontbrekende nummers zouden in de 7 genoemde dagen circa 70 brieven verzonden kunnen zijn. Dat is zeer ongebruikelijk en dus opvallend in de Sovjettijd.

Was de eenzame enveloppe van 26 februari 1961 een proefzending?

Zouden de latere poststukken steeds als één stapel zijn aangeleverd? Of in twee zendingen? Op 27 maart in ieder geval tweemaal die dag. Het is ook mogelijk, maar niet zo waarschijnlijk, dat de loketbeambte een ingeleverd stapeltje op rustige momenten separaat afhandelde.

Wat staat er op de enveloppen aan postale aantekeningen?

Op de enveloppen staan standaard dezelfde stempels en aantekeningen: dagstempels, aantekenstempels, “internationaal”-stempels en numerator stempels. Op 24 maart werd ingevuld: 176-a en 177. Ik weet niet in welk geval een kenletter aan een getal werd toegevoegd.

Dagtekenstempels

Aangezien de sovjet censuur in bepaalde kantoren gebruik maakte van eigen dagtekenstempels noteer ik welke gebruikt zijn. Op 26 februari en bij de tweede zending van 27 maart is het tweetalige sovjetstempel Liepaja met Cyrillische kenletter “III” gebruikt met tijdsaanduiding. Op alle overige zendingen staat een Franstalig stempel voor internationaal gebruik met de tekst RSS de LETTONIE, kenletter B (wat ook een Cyrillische “w” kan zijn), zonder tijdsaanduiding. Altijd in zwart. Bij de twee data met het “III” stempel is te zien op welk uur de stukken gestempeld zijn. Op 26 februari om 18 uur namiddag, de tweede, latere, zending van 27 maart eveneens om 18.00 uur.

Voor de fijnproever nog dit: ik heb de eeuwigdurende kalender erbij gehaald om te zien of het gewone dagtekenstempel wellicht voor de zondag was. 26 februari was een zondag, 27 maart niet, maar 19 maart weer wel en die dag kreeg gewoon het internationale dagtekenstempel, zonder tijd. Daar kunnen we dus niets mee.

Waar zal de afzender zijn post hebben afgegeven? Ik vermoed dat de internationale Franstalige stempels gebruikt zijn op het hoofdpstkantoor.

De twee zendingen met een gewoon stempel? Op grond van het handschrift



Afb. 4
21 maart



Afb. 5
24 maart

in aantekenstrookjes en het internationaal-stempel volgens mij op hetzelfde kantoor.

Aantekenen

De enveloppen hebben “Recommandé” stempels in het Frans en in rode inkt. De volgordenummers op de aantekenstrookjes zijn in handschrift. Over de R-strookjes valt te zeggen dat ze van het internationale type zijn, ge-

steld in het Frans en met een R in plaats van de Cyrillische 3. Te oordelen naar het handschrift door drie verschillende beampten. Apart is het gebruik op 24 maart van volgordenummer 176a en 177. Een aanvullende letter bij een volgordenummer? Ik kan me niet herinneren eerder zoiets gezien te hebben. Misschien herstel van een gemaakte fout bij afscheuren of zo, ik bedenk maar wat.

Internationaal

De met zwarte inkt aangebrachte “MEZJDUNARODNOJE” stempels komen voor op de zendingen van alle data. Er zijn rubberen stempels gebruikt. Eén stuk lijkt per ongeluk overgeslagen. Voor de postsorteerders betekent dit stempel dat een brief naar het buitenland moet. Altijd handig in een land waar voor velen het Latijnse schrift onbekend is. Ze konden aan het loket aangebracht worden, maar ook elders tijdens de postale verwerking. Bij verschillende onderzoekers bestaat de indruk dat deze stempels ook een rol speelden bij de aansturing van het censuurproces. Hoe, dat is nog onbekend. Soms hebben deze stempels een opvallend kenmerk, iets dat ook bekend is van bewezen postcensuur in andere landen, bijvoorbeeld Taiwan. Dergelijke “beschadigingen” komen niet voor op luchtpoststempels (par avion) of “aangetekend” stempels uit die periode, hetgeen de verdenking versterkt dat de beschadigingen met opzet zijn aangebracht en een rol speelden bij de postcensuur.

Beschrijving

Rubriceren is de eerste stap die nu of later kan helpen iets te vinden. Ik geef per datum aan wat er te zien valt aan de stempels

26 februari, R-nummer 149, onbeschadigd kader, maar de cyrillische letter Ж heeft haarscherp ingekorte pootjes aan de onderkant. Dit is geen vuiltje of beschadiging.

19 maart, R-nummer 980 is per ongeluk overgeslagen, 982 en 996 hebben vuile stempels met links afgeronde hoeken, wel vaag een opening in het onderkader iets links van de cyrillische Y.

20 maart, R-nummers 903, 905, 909, 914 en 916-917 hebben een vuil stempel met allemaal een opening in het onderkader iets links van de Cyrillische Y.

21 maart, R-nummers 525 en 527. Stempel met opening precies onder de cyrillische Ж.

Vanaf 22 maart zijn de enveloppen



Afb. 6
27 maart



Afb. 7
27 maart, 2^e zending

niet meer met krachtige lijm dichtgeplakt! Zouden ze aanvankelijk open aangeleverd zijn aan het loket of zouden ze gewoon door de afzender stevig zijn dichtgeplakt? Na deze datum is van lijm geen sprake meer.

22 maart, R-nummers 84 en 85 moeten na elkaar zijn afgeslagen en hebben dezelfde kenmerken van slijtage maar geen opvallend kenmerk.

24 maart twee exemplaren met R-

nummers 176-a (sic!) en 177, Stempel met opening onder de precies onder de cyrillische Ж.

27 maart, elf exemplaren met R-nummers 297, 299-302, 305, 308, 310-312, 314. Stempel met opening precies onder de cyrillische Ж. Later op de dag nog eens zeven met R-nummers 469, 471, 476-477, 479, 481-482. Eveneens stempel met opening precies onder de cyrillische Ж.

De beambten

Afgaande op het handschrift in de aantekenstrookjes zijn er drie mensen aan het werk geweest. Bij de “internationaal”-stempels ging ik na HOE en WAAR ze geplaatst zijn, wellicht kon dit nog iets opleveren.

De internationaal stempels met een beschadigd kader onderaan, gebruikt op 21, 24 en 27 maart, zijn geplaatst op covers met een aantekenstrookje met steeds hetzelfde handschrift, ook de tweede zending met het “gewone” poststempel. Ze staan bovenaan, naast de postzegels. Hier lijkt steeds dezelfde beambte aan het werk te zijn geweest.

Het kopstaande internationaal stempel van 26 februari, met wel erg vreemd beschadigde letter Ж (zj), heeft een R-strookje dat door een andere beambte is ingevuld en met dunnere inkt. De rest, 19, 20 en 22 maart is van een derde beambte.

Openingstijden postkantoor

Het valt op dat op twee data post is afgestempeld op een zondag. Aangekende stukken worden aan het loket afgestempeld. Was er een loket open op zondag? Het gaat om een afstempling met internationaal stempel en met een gewoon stempel. Het gewone stempel is geplaatst om 18.00 uur. Ik kan sluizen van fantasie openen, maar doe dat niet

Waar zijn de MEZJDUNARODNOE stempels geplaatst?

Zijn dit typische Liepāja stempels of zijn ze ook gesignaleerd in Riga of



Afb. 8
15 september 1961

elders? David Skipton en Steve Volis hadden naar eigen zeggen slechts beperkt materiaal uit de Baltische gebieden. In het overzicht dat David Skipton stuurde uit Amerika komen ze niet voor bij Riga. Hun enige Liepāja stempel is ouder, van november 1958, en is anders. Het vertoont grote overeenkomst met een van de stempels die in Riga gebruikt is! De in dit artikel beschreven stempels moeten stempels uit Liepāja zelf geweest zijn. De letter Ж: hierbij moet ik vermelden dat Skipton en Volis een vergelijkbaar beschadigd stempel aantreffen in Moskou, de letter Ж waar twee pootjes aan ontbraken op een manier die niet aan slijtage geweten kan worden. Dit roept vraagtekens op.

Wordt vervolgd

Voor de volledigheid een nagekomen stuk. Op 15 september 1961, hetzelfde jaar, stuurt een andere verzamelaar,

Seibe, (afzender op achterzijde), een aangetekend stuk, eveneens uit Liepāja, hetzelfde Lettonie Franstalige stempel, de mezjdoenarodnoje heeft een scherp gekapte rechter poot in de letter M. Skipton, Volis en ik kwamen elders zes duidelijk verminkte letters tegen in dit type stempel (ook de cyrilische L, N en D) en richten onze aandacht nu op het gebruik hiervan.

Kortom, paranoïa of niet? Meedenken mag...

Bronnen

Skipton D. en Volis S., Soviet Clan-destine Mail Surveillance 1917-1991, waarin verwerkt zijn de gegevens van vele eerdere publicaties van deze auteurs en van anderen.

Keimpe Leenstra
Jan Kaptein

In 'Bladeren 2' (HBG 70) was bijzonder materiaal van Keimpe Leenstra te zien. Hierbij ook een zegel uit de 'De Jure'-serie: een duidelijke variant (afb. 1).



Afb. 1

Behalve deze variant zijn er ook vele kleinere plaatfouten.

De "De Jure"-serie (Mi. 126-137) werd uitgegeven ter gelegenheid van de volkenrechtelijke –De Jure-erkenning van Litouwen als onafhankelijke staat. Op 22 september 1921 werden de Baltische staten opgenomen in de Volkenbond. De erkenning door Frankrijk en Groot-Brittannië volgde pas op 20 december 1922. De zegels waren nog ontworpen in de oude muntenheid en moesten wel voor de invoering van de nieuwe muntenheid –de Litas- gereed zijn. Op 1 oktober 1922 werd de nieuwe muntenheid ingevoerd en de zegels kwamen uit op 27 september 1922. Waarschijnlijk zorgde de tijdsdruk voor de grote fouten. Ook de druk in twee fasen maakte het er niet beter op. Ook de drukmethode –steendruk- maakt dat er veel plaatfouten voorkomen. Hieronder ziet u een aantal duidelijke plaatfouten.



Afb. 2a
(100 %)
Mi. 127



Afb. 2b
(250 %)

Op dit exemplaar van Mi. 127 is

duidelijk een witte stip te zien, die er niet hoort.



Afb. 3a (100 %)
Mi. 129



Afb. 3b (250 %)

Op dit exemplaar van Mi. 129 (afb. 2) is duidelijk een witte vlek te zien in SKATIKU.



Afb. 4a (100 %)
Mi. 130



Afb. 4b (250 %)

Bij deze zegel, Mi. 130, zit er op het voorhoofd een haar die er niet hoort. Door de druk in twee fasen –en twee kleuren- is deze zegel is ook op een bijzondere manier vervalst: het mid-

denstuk met het portret in het raam van Mi. 127.



Afb. 5a (100 %)
Mi. 132



Afb. 5b (250 %)

Ook op deze zegel, Mi. 132, een plaatfout: een stip, die er niet thuis hoort.



Literatuur

Lit.1

Lietuva specializuotas pašto ženklų katalogas 1918-2012 = Special Lithuanian postage stamp catalogue 1918-2012 / Antanas Jankauskas. – 496 p. : ill. ; A4

Lit. 2

LITAUEN : Handbuch der Briefmarken des unabhängigen Staates Teil 1 : Die Briefmarken der Aukštinės-Vährung 1918-1922 / Martin Bechstedt . – Hamburg : Martin Bechstedt ; Reinbeck : Bahruth-Verlag, 2005. – 217 p. – ISBN 3-00-016432-4

Olav Petri

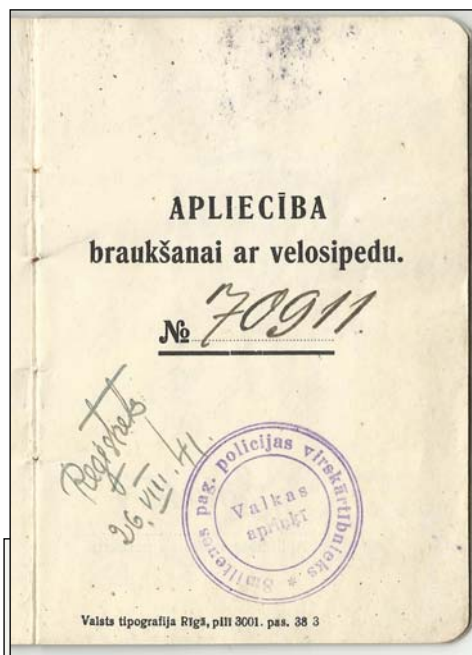
Correct meldt de opdracht dat uitgangspunt van dit artikel een fietsvergunning is uit 1938, voorzien van een Letse fiscale zegel. Enige kennis van het onderwijs maakt het mogelijk dit document in een breder kader te plaatsen.

U zult zich wellicht herinneren dat op de lagere school veel aandacht werd besteed aan lezen, schrijven en rekenen. Op het gebied van didaktiek volgen in het onderwijs de ontwikkelingen elkaar regelmatig op. Alles wordt anders. Bij het rekenen was in de jaren 70 de verzamelingenleer populair. Nu hoor je er niets meer over. Andere dingen blijven, maar anders. Ouderwets klassikaal tafels opzeggen verdwijnt, maar de kinderen moeten ze toch nog steeds goed kunnen opzeggen.

De getoonde fietsvergunning is een voorloper van wat tegenwoordig een zinvolle context voor een rekenopdracht genoemd wordt. Lof voor het Letse onderwijs, ze waren er al vroeg bij! Helaas ontbreekt bij de vergunning de uitgewerkte opdracht, maar daar kon ik gelukkig wat aan doen. In de duistere jaren van onze jeugd was deze rekenopdracht overigens bekend als de redactiesom, een opdracht die van alle smaak en kleur was ontdaan, het probleem was teruggebracht tot de kern en ik heb zulke sommen nooit goed kunnen maken. Voorbeeld: Waar botsen twee treinen die op een afstand van 100 kilometer elk met een snelheid van 40 kilometer per uur naar elkaar toe komen?

De oude Letse variant luidde als volgt:

Janis Silvestris heeft een nieuwe fiets. Die wil hij graag uitproberen, hij wil zijn vaderland bezoeken per fiets zoals president Ulmanis zo graag zag gebeuren. Janis rijdt met een gemiddelde snelheid van 26 kilometer per uur en doet dat VIII dagen lang. Op zijn landkaart staat 66.055, dat is het aantal halve minuten dat hij maximaal mag rijden. Zijn tocht wordt belemmerd door lekke banden en wind tegen, maar ook



Afb. 4



vergemakkelijkt door versnelde ritten naar warme zakjes patat. 70.911 maal moet hij de trappers laten draaien. Een soepele pedaalslag en goede benen hebben helpen hem daarbij. Wanneer Janis op 22 juni 1939 thuis komt heeft hij zijn opdracht voltooid.

Vraag:
Bereken de doorsnede van zijn voorwiel.

SCHRIJFWEDSTRIJD 4 : DE STOERE FIETSER

V.L. Rheinwein

Op de achtergrond stoemt Bauke Mollema tegen de wind in door het beeld, geruis van applaudiserend publiek en schel getoeter van volgauto's begeleiden zijn solo van 30 kilometer naar etappewinst in de Tour de France. "We" doen het goed in de wielrennerij, "we" wonnen dit jaar zowel de Giro d'Italia als de Giro Rosa. Tom en Anna zijn de namen, krachtige namen.

Wie kent nog Romāns Vainšteins uit Talsi? In 2000 sprintte hij, een jongen met een paardenstaart, in Plouay in Noord-Frankrijk volkomen onverwacht naar de wereldtitel op de weg. Hij kreeg daarna te maken met de "vloek van de regenboogtrui" en omdat in 2004 geen enkele ploeg meer in hem geïnteresseerd was hing hij zijn fiets aan de wilgen. Eén keer per jaar fietst hij nog een Letse tourtocht. Misschien trokken ook zijn vader en opa op hun stalen rossen door het Letse heuvelland en zet hij een familietraditie voort.

Letland is een prachtig fietsland, de schrijver spreekt uit eigen ervaring. Licht glooiend heuvelland bebost met dennen, berken en eiken, afgewisseld door vlakke wegen, tussendoor weiden en moeraslanden, dagen de sportieve fietser uit. Tussen de beide wereldoorlogen werd er in Letland veel gefietst: in 1939 telde Letland 262.000 houders van een fietsvergunning en waren er in Riga 35.249 fietsen en dat betekent dat 1 : 11 inwoners van de hoofdstad een fiets bezat.

Ook Jānis Zilvestres uit Smiltene bezat een "vergunning om een fiets te berijden" en wel nummer 70.911. Maar veel belangrijker natuurlijk was zijn fiets en die mocht er zijn, namelijk een gloednieuwe, heuse "Erenpreis". (afb. 1). Een gerenommeerd Lets merk, een bezit om trots op te zijn. In de zomer van 1938 wilde Jānis aan vrienden en bekenden, maar vooral aan zijn geliefde Ilga, laten zien waartoe hij op zijn nieuwe fiets in staat was.

Midden augustus van dat jaar ontving

Jānis van Ilga een brief waarin ze hem uitnodigde om voor een paar genoeglijke dagen aan het strand naar haar woonplaats Liepāja te komen. Natuurlijk wilde hij wel genieten van zon, zee en de bekoorlijke Ilga en door van Smiltene naar Liepāja te fietsen zou hij zeker indruk op haar maken. Zijn gespierde en gebruinde benen zouden goed afsteken tegen zijn helgele zwembroek.

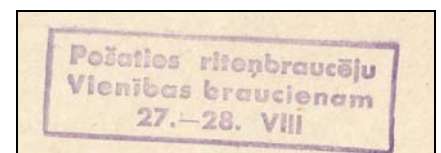
Net voordat hij de enveloppe van Ilga's brief wilde verfrommelen las Jānis er een intrigerend sloganstempel op. De tekst ervan luidde "Bereid U voor op de Eenheidstocht voor fietsers op 27 en 28 VIII" (afb. 2). Dat bleek niet aan Jānis' dovemans benen gericht: fietsen naar Liepāja voor eigen en Ilga's plezier én deelname aan de nationale Eenheidstocht de week erna. Een dubbelslag, zoiets zoals een etap-pezege én de eerste bolletjestrui op dezelfde dag.

Jānis' jeugdige overmoed en verliefde gemoed moesten hem wel bezuren en zijn benen doen verzuren. Hemelsbreed liggen Smiltene en Liepāja ongeveer 300 km van elkaar, op zich al een hele tocht richting de zee met een gereede kans op veel tegenwind.

Maar Jānis wilde ook wel iets van zijn mooie land zien en koos ervoor om via binnenwegen door de heuvelachtige gebieden rond Cēsis en Kuldīga te trekken en onderlangs Riga. Het moet gezegd: Jānis was een doorzetter, toonde veel moraal en had goede benen. Uitgeput en met ingevallen wangen bereikte hij Liepāja waar Ilga hem als een ware rondemiss kuste.



Afb. 1
Frameplaatje van Jānis' "Erenpreis".



Afb. 2

Drie dagen lag Jānis voor pampus op het strand, zijn stramme benen liefdevol gemasseerd door Ilga. Daardoor en daarna bloeide hun liefde verder op. Aan de Eenheidstocht kwam Jānis niet meer toe, hij had voorlopig genoeg gefietst.

◀

PLAATSEN SPELEN VERSTOPPERTJE : VILJANDI

Sijtze Reurich

Viljandi is een stad in Zuid-Estland en hoofdstad van de provincie Viljandimaa. Op 1 januari 2017 had de stad 17.711 inwoners. Voor Nederlandse begrippen is dat een groot dorp (Naaldwijk heeft bijvoorbeeld 19.000 inwoners), maar voor Estse begrippen is dat een grote stad. Het is de zesde stad van het land.

Viljandi kreeg stadsrechten in 1283. Het stadje bestaat vooral uit houten huizen en heeft een klein, rustig centrum (**afb. 1**).

De Duitse naam voor Viljandi was *Fellin*. De beide namen hebben waarschijnlijk wel een gemeenschappelijke oorsprong, maar het verband is niet direct zichtbaar. In de tijd van het tsarenrijk gebruikten de Russen meestal een cyrillische transcriptie van de Duitse naam in hun stempels. Zo werd Fellin ФЕЛЛИНЬ (**afb. 2**).

Tijdens de Eerste Wereldoorlog, gedurende de korte tijd dat Estland door de Duitsers was bezet (februari-november 1918) was een stempel FELLIN in Latijnse letters in gebruik (**afb. 3**).

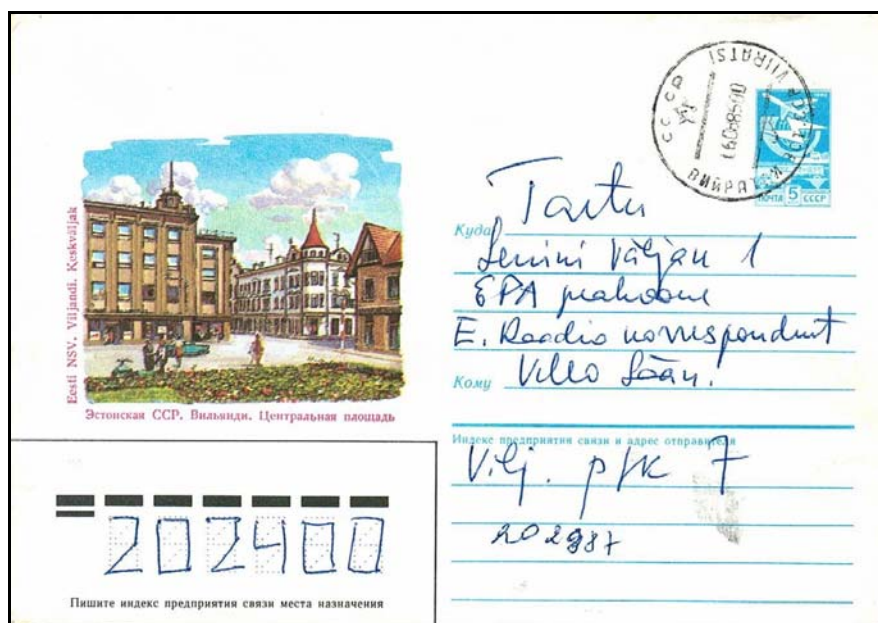
Toen Estland na het vertrek van de Duitsers onafhankelijk was geworden, kreeg Viljandi eindelijk een stempel met de Estse naam Viljandi (**afb. 4**).

Tijdens de Duitse bezetting in de Tweede Wereldoorlog (1941-1944) maakten de Duitsers weer een stempel met de naam Fellin aan, en wel voor de *Deutsche Dienstpost Ostland*, die in Estland, Letland, Litouwen en Wit-Rusland opereerde en vooral de post naar Duitsland verzorgde (**afb. 5**).

Afb. 2

Lokale paaskaart (in die tijd stuurden mensen nog kaarten om elkaar gelukkige paasdagen te wensen) binnen Fellin, 10 april 1911, met het Russische stempel ФЕЛЛИНЪ.

Een lokale kaart waarop minder dan zes woorden waren geschreven kostte één kopeke.



Afb. 1

Het centrum van Viljandi op een envelop met ingedrukt zegel uit de Sovjet-Unie, uitgegeven in 1985. Dit exemplaar is op 6 augustus 1985 verstuurd van Viiratsi naar Tartu.



Afb. 3

Briefkaart van het Postgebiet des Oberbefehlshabers Ost, de postdienst in het deel van Rusland dat door de Duitsers was bezet. De kaart is afkomstig van de dominee van Hallist (Ests: Halliste). We zien dan ook het stempeltje van zijn kerk op de kaart: 'Siegel der Kirche zu Hallist'.

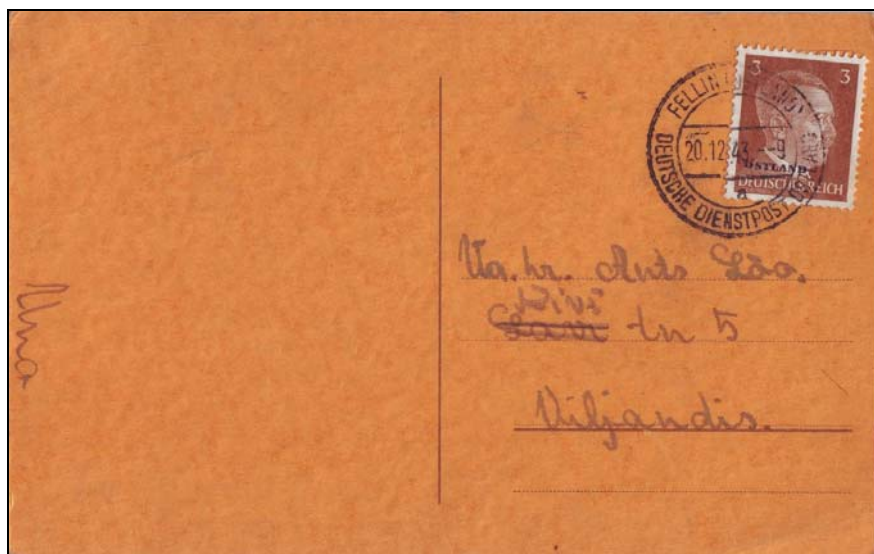
De kaart ging naar een collega in Fellin. Hallist had geen postkantoor, maar vermoedelijk wel een distributiecentrum waar de post kon worden ingeleverd. De post ging naar de dichtstbijzijnde plaats die wel een postkantoor had, en dat was toevallig Fellin. Daar werd de kaart gecensureerd (de F in een cirkeltje is van de censuur in Fellin) en op 14 augustus 1918 ook afgestempeld.

**Afb. 4**

Ansichtkaart van Viljandi naar Riga, 5 april 1928. Voor de liefhebbers van posttarieven: voor post naar Letland gold het binnenlandse tarief, 5 senti. Een soortgelijke kaart naar bijvoorbeeld Nederland zou 12 senti hebben gekost.

**Afb. 5**

Lokale ansichtkaart binnen Fellin met het stempel FELLIN (OSTLAND) van de Deutsche Dienstpost Ostland. Het is trouwens een verjaarskaart (afb. 6). Het was niet zo gebruikelijk dat de Dienstpost post aannam die niet voor Duitsland was bestemd, maar zoals we zien: het gebeurde wel. Het tarief van 3 Pfennig was het lokale drukwerkstarief.



Estland kwam uit de Tweede Wereldoorlog als Sovjetrepubliek Estland. Die gebruikte tweetalige stempels met de naam in het Ests en Russisch. De Russische naam was echter niet de naam die in de tsarentijd was gebruikt, maar een cyrillische transcriptie van de Estse naam. De stempels grepen dus niet terug op Феллинъ, maar gaven de naam als Вильянди (afb. 7). **Afbeelding 8** ten slotte geeft een redelijk recent stempel van Viljandi met de plaatsnaam weer alleen in Latijnse letters.

◀

Afb. 6

De voorkant van de kaart van afbeelding 5. Onne sünnipäevaks = plezierige verjaardag.



Afb. 7

Luchtpostbrief van Viljandi naar Boekarest in Roemenië, 27 januari 1966, met tweetalig stempel

ВИЛЬЯНДИ ЭСТ. ССР VILJANDI (ЭСТ. ССР is de afkorting van Estse Sovjetrepubliek).

Met het stempeltje Международное ('internationaal') werd tussen 1950 en 1968 alle post van en naar het buitenland gemerkt.



Afb. 8

Brief van Viljandi naar Postbus 126 in de provincie Järvamaa, 5 december 2005. Die postbus staat in Paide, de hoofdstad van Järvamaa, is eigendom van uitgeverij Kuma en wordt gebruikt om oplossingen van kruiswoordraadsels in te sturen.



LIETUVA SPECIALIZUOTAS PAŠTO ŽENKLIŲ KATALOGAS 1918-2012 PAPILDYMAI, 2012-2017 / ANTANAS JANKAUSKAS

Jan Kaptein

De catalogus is indertijd al in HBG 60 door Olav Petri besproken.:

‘De catalogus bevat alle zegels van welke aard ook, beschrijft een aantal van de displaced persons, neemt Memel op, ObOst, Centraal Litouwen, Ostland, vaak globaal, met verwijzing naar bijvoorbeeld Michel. De proviso-rische opdrukken van 1941 komen uitgebreid aan bod, maar ook de nulle-tjeszegels van 1919.....Litouwen zelf is uitgebreid beschreven tot 2012! Enorm veel aandacht voor plaatfouten, waarbij geen onderscheid gemaakt is tussen fouten en toevalligheden. Ook bij het moderne Litouwen staan heel veel variëteiten genoemd, Alles overigens prachtig in kleur geïl-lustreerd.’

De nu verschenen aanvulling begint met aanvullende informatie voor de periode 1918-2012. De catalogus uit 2012 inventariseerde al heel veel plaatfouten: met deze aanvulling dus nog meer nieuw ontdekte plaatfouten (met afbeelding).

Verder bevat dit boek uiteraard infor-matie over de sindsdien verschenen zegels (2012-2017). Ook briefkaarten en persoonlijke zegels komen aan de orde.

Nieuw is de inventarisatie van de Sovjet-zegels en een briefkaart met een Litouws thema.

Daarna wordt er een lijst gegeven met de verschillende catalogusnummers (zegels 2012-2017) naast elkaar : Jankauskas-Scott-Michel-Yvert-Stanley Gibbons.

Tenslotte komen nog aan de orde: de posttarieven 2012-2017 en een lijst van kleine aanvullingen en correcties op de catalogus van 2012.

Om een idee te krijgen:

In het artikel hiernaast wordt een aan-tal plaatfouten uit de ‘De Jure’-serie

De tweetalige catalogus van Antanas Jankauskas verscheen in 2012. Nu is de aanvulling versche-nen 2012-2017.

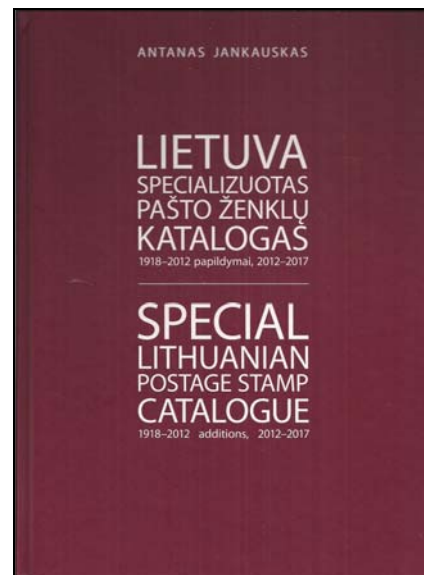


Lietuva specializuotas pašto ženklų katalogas 1918-2012 = Special Lithu-anian postage stamp cata-logue 1918-2012 / Antanas Jankauskas. – 496 p. : ill. ; A4

getoond. De catalogus 2012 + de aan-vulling geven van elke plaatfout ook een illustratie:

Mi. 126: 32 + 4 = 36 plaatfouten
Mi. 127: 24 + 5 = 29 plaatfouten
Mi. 128: 30 + 4 = 34 plaatfouten
Mi. 129: 37 + 9 = 46 plaatfouten
Mi. 130: 53 + 8 = 61 plaatfouten
Mi. 131: 23 + 4 = 27 plaatfouten
Mi. 132: 38 plaatfouten
Mi. 133: 35 + 3 = 38 plaatfouten
Mi. 134: 15 + 3 = 18 plaatfouten
Mi. 135: 26 + 1 = 27 plaatfouten
Mi. 136: 17 + 2 = 19 plaatfouten
Mi. 136 I: 4 plaatfouten
Mi. 137: 22 plaatfouten.

Het handboek laat verder ook nog proeven van deze serie zien.



Lietuva Specializuotas pašto ženklų katalogas 1918-2012 papildymai, 2012-2017 = Special Lithu-anian postage stamp cata-logue 1918-2012 additions, 2012-2017 / Antanas Jankauskas. – 156 p. : ill. ; A4

Bestelgegevens:

www.lituanica.eu/catalogue.htm

AAN “LAIKRASTA TĒVIJA”: ONDER NUMMER EN ZONDER OPDRUK

Ruud van Wijnen

Zeven brieven, verloren in een plastic hoesje op de punt van Rainers bureau, daarnaast lijsten en aantekeningen over Letse postkantoren. Toch maar even kijken, je weet maar nooit.

De Hitler-zegels en de stempels maken meteen duidelijk dat het gaat om enveloppen uit de tijd van de Duitse bezetting van Letland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dat lijkt niets bijzonders, tot me opvalt dat op bijna alle zegels de opdruk “Ostland” ontbreekt.

Dat roept vragen op, want die zie je maar zelden op post binnen het bezette Letland.

Het zijn, natuurlijk, lege enveloppen. Maar gaande mijn onderzoek wordt wel duidelijk wat de afzenders verstuurd. Daarover later. Opvallend is dat geen van de zeven afzenders op de achterkant van de enveloppe zijn naam vermeldde. Daar is wel een verklaring voor, ook later. Door de dagtekeningstempels weten we wel waar en wanneer de afzenders hun brieven postten. Dat deden ze tussen 24 november 1941 en 19 maart 1942 in Kalnamuiza (**afb. 1**), Ventspils (2x), Upesgrīva, Palsmane en Jelgava. Eén afzender leverde zijn brief af bij de postwagon Rīga-Rītupe. Terwijl de periode beperkt is, liggen de plaatsen niet bij elkaar in de buurt.

Op de zeven enveloppen plakten de afzenders bij elkaar elf postzegels. Slechts twee daarvan zijn niet ongevoerd: een Hindenburg-zegel en een Hitler-zegel met opdruk “Ostland” (**afb. 2 en 3**). De negen andere Hitler-zegels zijn zonder “Ostland” opdruk. En dat is merkwaardig. De afzenders die de zegels van 6 Pfennig gebruikten waren waarschijnlijk onervaren plakkers, of sloddevossen (**afb.4**).



Afb. 1



Afb. 2

Alle brieven zijn gericht aan “Laikrasta Tēvija” (“Dagblad Vaderland”) in Riga (**afb. 5 en 6**), soms met vermelding van het adres Blaumaņa ielā 38-40.

“Tēvija” verscheen in de Letse taal en was, onder verantwoordelijkheid van het Reichskommissariat Ostland en als enige krant in het Generalbezirk Lettland, de nationaal-socialistische spreekbuis van de Duitse bezetter. Het eerste nummer, met op de voorpagina een foto van Adolf Hitler, verscheen in Riga op 1 juli 1941. Onder druk van de opmars van het Rode Leger verhuisde de redactie midden oktober 1944 naar Liepāja. Daar werd op 29 april 1945 de laatste krant uitgegeven (**afb. 7**).

De eerste krant telde vier pagina's, later werden dat er zes. Op zaterdagen en bij speciale gelegenheden telde de krant meer pagina's, soms wel 16. Vanaf midden 1944 restten er nog slechts 2.



Afb. 3

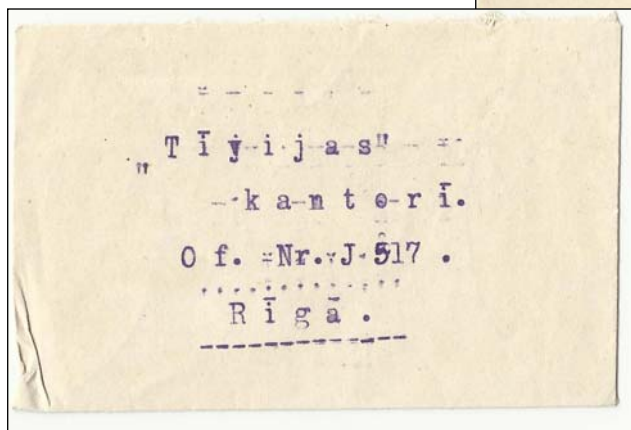


Afb. 4

Afb. 5



Afb. 6



Afb. 7

De krant bevatte naast veel “positief” oorlogsnieuws en andere Duitse succesverhalen, ook een pagina met kleine advertenties in de categorie “te koop en te huur” (afb.8). Op veel van die persoonlijke advertenties konden belangstellenden onder nummer reageren, “ofertes” en die nummers zien we terug in de adresseringen van de brieven. Hier lijkt een balans tussen ontvanger en afzender: beiden vooralsnog naamloos.

Tegenwoordig zien we in onze kranten geen advertenties onder nummer meer. We gebruiken internetsites om onze spullen van de hand te doen, kamers te verhuren of om een partner te vinden. Maar we herinneren ons van vroeger nog wel de vele “contactadvertenties” in de zaterdagse dagbladen, onder nummer.

Ik ga er vanuit dat de zeven brieven aan “Tēvija” niet door een verzamelbaar stuk voor stuk bij elkaar gebracht zijn, maar dat ze in een veel groter aantal in een keer op de markt terecht gekomen zijn. Als dat zo is betekent het dat de enveloppen op de krant werden geopend waarna de adverteerders na een aantal dagen alleen de briefjes ontvingen. Werd er daarbij ook gecontroleerd wie wat had geschreven?

Nu nog die 9 Hitler-zegels zonder “Ostland”-opdruk. Hoe kan dat? Welke postzegels mochten tijdens de Duitse bezetting van Letland gebruikt worden?

Op 1 juli 1941 bereikten Duitse troepen Riga. Voorlopig bleven de Russische zegels uit de voorafgaande Sovjetperiode geldig, mochten Letse zegels van voor de Sovjetbezetting weer gebruikt worden en gaf de Letse post zes Russische zegels met de opdruk “LATVIJA / 1941 / I.VII.” uit. Vanaf 20 september 1941 waren alleen die laatste nog geldig voor frankering. Per 1 oktober kwam ook daaraan een einde.

Naast de Letse postdienst voor de lokale bevolking functioneerde voor Duitse overheidsinstellingen en bedrijven vanaf 16 augustus 1941 de Deutsche Dienstpost Ostland. Deze postdienst beschikte voor de frankering van brieven en kaarten over Hindenburg-zegels en Duitse dienstpostzegels. Vanaf 1 oktober 1941

vielen beide postdiensten onder het gezag van de Generalpostkommissar Ostland en daarmee onder de Deutsche Reichspost.

4 november 1941 geldt als officiële dag van uitgifte van de Hitler-zegels met opdruk “Ostland”.

Tussen 1 oktober en 4 november werden op de Letse postkantoren de Hindenburg-zegels gebruikt. Deze waren in Duitsland zelf overbodig geworden door de invoering van de Hitler-zegels.

Tot zo ver de informatie in het door Harry von Hofmann samengestelde handboek “Lettland vor dem und als Teil vom Generalpostkommissariat Ostland”. Op bladzijde 75 zegt hij iets over het gebruik in Letland van Hitler-zegels zonder opdruk. Die zouden incidenteel en alleen voor interne post ook wel zijn gebruikt door de Duitse Dienstpost Ostland. Over het gebruik van de Hitler-zegels zonder “Ostland”-opdruk op de Letse postkantoren geen woord.

Maar de zeven brieven aan “Tēvija” (en niet alleen die) tonen aan dat meerdere Letse postkantoren beschikten over Hitler-zegels zonder “Ostland”-opdruk. Het zou kunnen zijn dat de verspreiding van de Hitler-zegels met opdruk over de Letse postkantoren moeizaam verliep, dat er aanvankelijk mogelijk niet genoeg van beschikbaar waren en dat via de kantoren van de Deutsche Dienstpost ter overbrugging Hitler-zegels zonder opdruk werden geleverd.

In dit artikeltje doe ik een aantal aannames en poneer ik een mogelijke verklaring voor het gebruik van de Hitler-zegels zonder “Ostland”-opdruk op de Letse postkantoren. De mij bekende gebruiksdata staan die verklaring in ieder geval niet in de weg.

Twee verzoeken:

- als u een andere verklaring heeft, hoor ik die graag.
- heeft u in uw collectie ook Hitler-zegels zonder “Ostland”-opdruk, laat het me weten.

Istabu

mēbelētu, ar ērtīb.,
centrā meklē tirgo-
tāja. Of. Nr. A 874.

1—2 mēbel. istabas
ar labierīcībām mek-
lē centra tuvumā. Of.
Nr. A 867.

2 mēbelētas istabas,
eleg., labākā rajonā,
ar vannu, telefonu,
ieskaitot apkārpošanu,
meklē valsts ierēdnis.
Piedāvājum., uzrādot
cenu ar of. A 881.

Mēbel. istaba, eleg.,
centrā, meklē jkds.
Of. Nr. A 948.

Mēbelētu istabu
meklē kunga. Ofertes
Nr. A 888.

Mēbelētu istabu,
eleg., centrā, meklē
kgs. Of. Nr. A 888.

MEZAPARKĀ
vai tā apkārtnē steldz.
meklē 1—2 mēb. istab.
jauns prec. pāris. Of.
Nr. A 858.

Afb. 8

ESTLANDS EIGEN “GSCHIEDLE”-ZEGEL

Thomas Löbbbering

De zegel dankt zijn naam aan Elisabeth, echtgenote van Kurt Gscheidle, de toenmalige minister van postzaken in de Bondsrepubliek. Zij vond drie voorbeeldvellen van de niet uitgegeven zegels in een bureau van haar echtgenoot en samen met haar zoon gebruikte ze daarvan in 1982 en 1983 minstens 24 zegels ter frankering van haar privépost (**afb. 1**).

De ontdekking van een familiearchief in Frankrijk doet ons nu niet alleen denken aan mevrouw Gscheidle, maar aan voor een deel overeenkomstige gebeurtenissen bijna 100 jaar geleden in Estland. Bij het gevonden archief gaat het om delen van de zowel zakelijke als private correspondentie van de voormalige drukkerij Eduard Bergmann in Tartu, Estland. Daar werden in 1919 en 1920 talrijke postzegels van de jonge republiek gedrukt, overwegend in steendruk en aanvankelijk allemaal ongetand.

Op verzoek van de postdirectie verscheen op 17 mei 1919 de eerste getande Estse postzegel: de 10 penni groen, Michel nummer 7 met lijntanding $11\frac{1}{2}$ (**afb. 2**).

Het resultaat bevredigde in geen deelen. Hoewel de gehele, in één drukgang gedrukte oplage van 1.061.200 zegels in de drukkerij getand werd, waardeerden zowel de postdirectie als de klanten het resultaat als onbevredigend. De talrijke voorbeelden van gedeeltelijke en dubbele tandingen, vertandingen en ontbrekende tandingsgaten spreken voor zich. Ze zijn eerder regel dan uitzondering (**afb. 3 en 4**).

Afb. 4
Gemengde frankering met Mi. 6 en 7.

Wellicht herinnert u zich als filatelist nog wel de Olympische Spelen van Moskou in 1980. Mogelijk vanwege de politieke problemen en boycotacties of anders misschien door een ongewenst filatelisch gevolg in de Duitse Bondsrepubliek: de “Gescheidle”-postzegel (Mi. XIII).



Afb. 1
De Duitse “Gscheidle”-zegel (bron: Wikipedia).



Afb. 2
Proefdruk
Mi. 6, 7
en 8.

Afb. 3
Mi. 7 met gebrekkige lijntanding
 $11\frac{1}{2}$.



Als gevolg gaf de Estse postdirectie al na een paar weken opdracht het tanden van verdere uitgaven te stoppen en maar weer over te gaan tot het uitgeven van ongetande postzegels. Dit gebeurde in oktober 1919 met de uitgave van de 10 penni zegel in dezelfde kleur en van hetzelfde ontwerp (Mi. 8). Deze zegel werd gedrukt in twee oplagen van in totaal 3.034.800 exemplaren en uitsluitend ongetand uitgegeven (**afb. 5**).

Al in 1927 en 1962 vermelden het Kohl-Briefmarken-Handbuch en Wilhelm Eichenthal in zijn Eichenthal speciaalcatalogus het bestaan van een ongetande Michel nummer 7. Ook latere gespecialiseerde catalogi en handboeken noemen de ongetande zegel, waarbij steeds in het vage blijft of deze zegels via het loket verkocht werden of onbevoegd in de handel terecht kwamen. Ook de vermelde oplage aantallen zijn niet eenduidig en bewegen zich tussen een en vier vellen. Daarbij is het ook niet duidelijk of het gaat om drukvellen van 2 x 100 zegels met een verticale tussenstrook of dat er sprake is van loketvellen van 100 zegels. Daar komt nog bij dat het voor verzamelaars verwarrend is van doen te hebben met twee zegels (Mi. 7 en 8) die, afgezien van hun tanding, voor wat betreft hun kleur, ontwerp en druk niet of nauwelijks van elkaar te onderscheiden zijn (**afb. 6**).

Daarom worden de wezenlijke verschillen tussen Mi. 7 en 8 hier kort samengevat: **tabel 1**.

Afgezien van enkele ongebruikte of gestempelde exemplaren kwamen in de afgelopen decennia praktisch geen zegels Mi. 7 U op de markt. Het was stil geworden rondom de zegel, maar dat veranderde met de vondst van het familiearchief van drukkerij Eduard Bergmann. Na bijna 100 jaar kwamen aanzienlijke hoeveelheden van Mi. 7 U, van archiefvellen tot echt gelopen poststukken, te voorschijn. Daardoor is het mogelijk om met recht van spreken een aantal meningen uit het verleden tegen het licht te houden (**afb. 7**).

Zo bevond zich in het archief de linker helft (loketvel A) van het ongetande



Afb. 5
Mi. 8 in blok van vier.



Afb. 6
Mi. 7 en 7 U in gestempelde blokken van vier.

Mi.	Datum	Kleur	Papier	Gom
7	17.5.19	(licht)groen	0,05-0,055 mm zacht, wit, wolkig. verticaal gevamd.	glad, glanzend, wit.
7 U	va 25.6.19 tot 24.9.19	lichtgroen	zoals hierboven	zoals hierboven.
8	va 04.10.19 vanaf januari 1920	donkergroen (1 ^{ste} oplage) (licht)groen (2 ^{de} oplage)	0,06-0,05(0,08) mm bros, grijsbruin. horizontaal ge- vamd. Idem	streperig, mat, bruin Idem

Tabel 1

drukvel van 2 x 100 zegels. De beide veldelen van 100 zegels (de loketvellen A en B) waren oorspronkelijk door een verticale tussenstrook van elkaar gescheiden. Aan de rechterzijde van dit loketvel A is duidelijk zichtbaar dat het met een schaar losgeknipt is en dit rechtvaardigt de conclusie dat zich in het archief oorspronkelijk ook een loketvel B bevond. Het aangetroffen archiefvel komt in alle opzichten (afmetingen, drukkleur, velrand, papier, gom, enz.) overeen met de bekende loketvellen A en B van de op 17 mei 1919 uitgegeven getande zegel Mi. 7 die ter vergelijking beschikbaar zijn.

In het archief bevond zich ook een ongetand vel van 100 zegels met op ieder zegelpaar de in boekdruk uitgevoerde opdruk "Proowi äratõme", vertaald

zoiets als "proefafdruk". Dit ongetande loketvel was op dezelfde wijze van het drukvel gescheiden zoals hierboven beschreven. Verder was er nog het afgebeelde paar met dezelfde opdruk (**afb. 8**), echter zonder de "omgevende" andere 98 zegels van het loketvel. Het lijkt er dus op dat ook hiervan een ongetand drukvel van 2 x 100 zegels in het archief aanwezig is geweest.

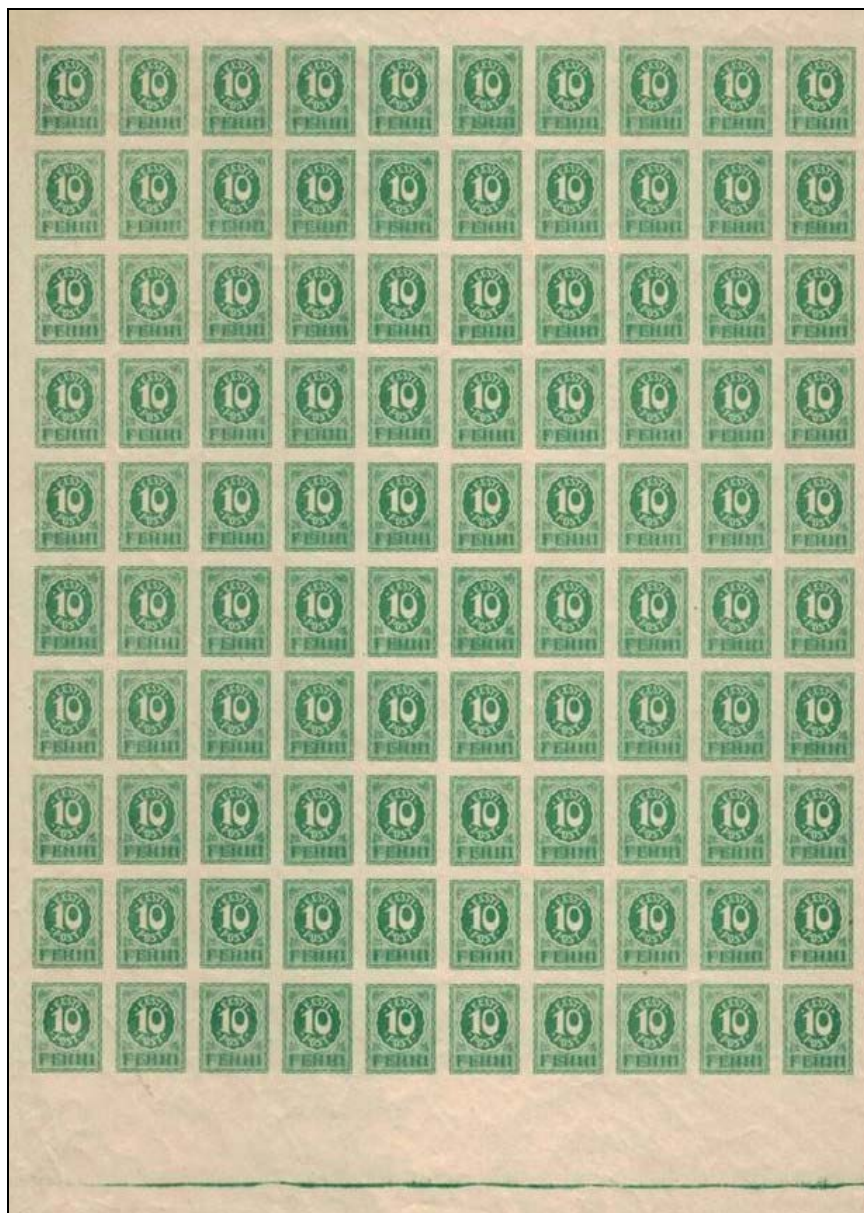
Samengevat is hiermee wel aange-toond dat zich oorspronkelijk 400 ongetande zegels Michel nr. 7 in het archief van de drukkerij bevonden, waarvan 200 stuks in 2 postfrisse vellen van elk 100 exemplaren de decennia overleefd hebben. Dan komt natuurlijke de vraag: wat is er met de overgebleven 200 zegels gebeurd? Is hier van toepassing wat Hurt en Ojaste in 1986 in hun Estland-Handboek

schreven: “twee gedeeltelijk ongetande vellen kwamen aan het loket” en wat ook het Kohl-Briefmarken-Handbuch al in 1927 meldde: “boven- dien zijn.... ongeveer twee per abuis onget. (ongetande, red.) vellen aan het loket gekomen”?

Het antwoord wordt voor een deel gegeven door de op 25 juni 1919 uit Tartu verzonden brief aan Philip Kosack in Berlijn (afb. 9). Het is een filatelistische brief, toentertijd niet geheel ongewoon als “bewijsbrief” verzonden aan grote handelaren en catalogusuitgevers om die te attenderen op bijzonderheden en nieuwe uitgaven. Hier is speciaal belangrijk dat de brief ondermeer gefrankeerd is met zowel een Mi. 7 als een Mi. 7 U.



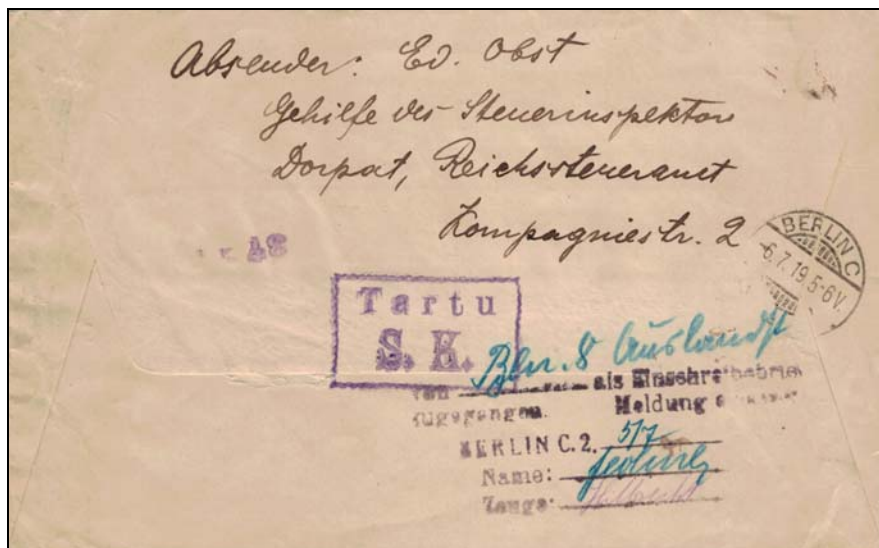
Afb. 8
Ongetand paar uit het archief Mi. 7 met opdruk “Proowi äratõme”.



Afb. 7
Ongetand archiefvel Mi. 7.

Afb. 9
Voorkant aangetekende brief van Tartu naar Berlijn, juni 1919.





Afb. 10
Achterzijde van dezelfde brief.

De afzender blijkt Eduard Obst, “assistent van de belastinginspecteur, Dorpat, Rijksbelastingkantoor, Kompagniestr. 2” (**afb.10**): een beambte van het belastingkantoor in Tartu. De brief werd gecensureerd in Tartu en Berlijn en daarna op 6 juli 1919 besteld. Dit is de mij vroegst bekende brief met een ongetande zegel van 10 penni Mi. 7 U. Hij komt uit Tartu en dus niet uit het hierboven beschreven archief in Frankrijk en ondersteunt daarmee de eerder aangehaalde opmerking in het handboek van Hurt/Ojaste over verkoop van de zegel aan het loket in het postkantoor van Tartu. Het blijft echter onduidelijk of de zegel “uit deels onget. vellen” stamde (wat zeker mogelijk is) of uit archiefvoorraden.

Maar terug naar de vondst van het archief van drukkerij Bergmann in Tartu. Daarin bevonden zich enige honderden poststukken, zowel zakelijke correspondentie (brieven, drukwerken, briefkaarten, drukproeven, enz.) als private familiecorrespondentie (wens- en ansichtkaarten, brieven, briefkaarten, veldpost, enz) van 1919 tot aan het vertrek van de familie uit Estland en het sluiten van de drukkerij in Tartu in de jaren 1939-'40 (**afb. 11**).

Onder de ongeveer 100 zakelijke en private poststukken uit de jaren 1919 en 1920 bevonden zich meerdere die tussen juni en september 1919 door familieleden met Mi. 7 U werden gefrankeerd en door de post verzonden. Zonder twijfel gaat het om echt gelopen poststukken. (**afb. 12**).

Tot nu toe konden de volgende familieleden als “gebruikers” van Mi. 7 U vastgesteld worden: Armin, Auguste, Eduard, Gert, Meta, Vera en Vadim Bergmann. De omstandigheden waaronder Mi. 7 U gedurende de zomer van 1919 in huize Bergmann werd gebruikt tonen aan dat familieleden konden beschikken over ongetande zegels van 10 penni (Mi. 7 U) uit het archief van de drukkerij en dat ze die gebruikten voor zowel privé doeleinden als zakelijke correspondentie van de drukkerij en zo Estlands eigen “Gescheidle”-zegel ten doop hielden.



Afb. 11
Lokale brief, juiste tarief van 15 penni. Gemengde frankering met o.a. Mi. 7 U.

Samenvattend zien we het volgende:

1. Er bestonden minstens 400 ongetande zegels van 10 penni Mi. 7. Tweehonderd daarvan bleven in 2 vellen van elk 100 zegels in het archief bewaard.
2. Ongetande zegels Mi. 7 werden via het loket in het postkantoor van Tartu verkocht.
Het blijft onduidelijk of deze uit gedeeltelijk getande loketvellen stammen of uit de hierboven genoemde archiefvellen.
3. Uit archiefvellen van drukkerij Bergmann in Tartu afkomstige ongetande zegels Mi. 7 werden in 1919 door familieleden voor frankering gebruikt.

P.S.

Estland nummer 7 U zal worden opgenomen in de Michel Catalogus "Nordeuropa" 2017-2018 van de Uitgeverij Schwaneberg.

◀



Afb. 12

Binnenlandse brief, juiste tarief van 35 penni. Gemengde frankering met o.a. twee zegels Mi. 7 & 7U.

Aanbevolen literatuur:

1. Dr. Herbert Munk: "Kohl-Briefmarkenhandbuch", Berlin 1927 e.v., 11^{de} oplage. Afleveringen 11 (blz. 384), 12 (blz. 387) en 16 (blz. 989).
2. Villem Eichenthal: "EESTI, Illustrierter Spezial-Katalog ESTLAND", Philatelic Specialists Society of Canada, Toronto, 1962. Blz. 6.
3. Vambola Hurt en Elmar Ojaste: "ESTLAND, Philatelie & Postgeschichte, Handbuch & Katalog", Göteborg 1986. Blz. 38 e.v.
4. Uitgebreide informatie over Estland, Letland en Litouwen, dus over de filatelie van het gehele Baltische gebied, vindt u op de website van de Arbeitsgemeinschaft Baltikum: www.arbeitsgemeinschaft-baltikum.de

Jan Kaptein,
Olav Petri
Ruud van Wijnen

Deutsche Zeitschrift für Russland-Philatelie Juli 2016 ; Heft Nr. 104

Deze keer een wat dunner nummer. Er zijn geen Baltische connecties. Het eerste artikel –van Wilhelm Grundmann- gaat over een verre uithoek van het Russische Rijk: een kaart uit Kalgan, 1897. Dit is een Russisch postkantoor in China en gaat via Mongolië en Siberië naar Zweden: 10.000 kilometer in 39 dagen. Manfred Nolte schrijft deze keer over de censuur van Russische veldpost in de Tweede Wereldoorlog. In de artikelenserie ‘Als Kaliningrad noch Königsberg war’ publiceert Alexey Babochkin het vierde deel: de periode 1946-1949. In het derde deel over de provisorische postwaardestukken van St. Petersburg 1991-1995 geeft Hans-Werner Reinboth informatie over de tarieven. Verder geeft hij een tabel met de data van het gebruik van deze opdrukken met de bijzonderheden.

Jan Kaptein

Baltikum : Zeitschrift für Philatelie und Postge- schichte 2017 ; Nr. 3

In de derde uitgave krijgt ditmaal Litouwen wat meer aandacht. Daarbij neemt de bijdrage van “onze” Olav over de vesting Kaunas een prominente plaats in en kunnen nu ook de leden van de Arge Baltikum via Thomas Löbbeling kennismaken met de heer Chan-Ser-Ja. Thomas vervolgt en besluit zijn driedelige artikelenreeks over de postuitwisseling in Valk in de jaren 1919-1920. Het accent ligt ditmaal op de militaire ontwikkelingen rond Valk en de betekenis van de plaats als spoorwegknooppunt. Dat levert behalve afbeeldingen van pantsertreinen en geschut, ook een keur aan veldpostkaarten op. Niet

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

alleen van Estse soldaten, maar ook van Finse en Zweedse vrijwilligers. Twee smalspoorlijnen in het grensgebied leggen de filatelistische link naar Letland. Dat land komt aan de orde door het eerste deel van het bewerkte artikel dat “onze” Ruud schreef over de drie verschillende firmaperforaties die er gebruikt werden, eerder gepubliceerd in 2009, HBG 55. “Goed kijken en handboeken bestuderen”, goede raad van Thomas aan het einde van zijn vondsten in “Nieuws over oude stempels”.

Ruud van Wijnen

Rossica Fall 2016 ; No 167

Alweer 126 pagina's vol moois. Dit keer iets thematisch Baltisch: Lapas schrijft aan de hand van één poststuk bijna een Litouwse spionageroman. Weinert beschrijft mooie poststukken uit Centraal Azië, Zemstvozegels komen aan de orde, Weinert toont wat Transkaukasië, Levandovsky neemt de Transsiberische spoorlijn onder de loep, o.a. expressepost. Verderop de aandoenlijke post van kinderen aan soldaten vice versa tijdens WO2.

Skipton en Volis hebben opnieuw verdachte stempels te pakken van de censuur in Moskou, minuscule zaken met diepe wateren.

Babochkin schreef een uitvoerig stuk over Oost Pruisen na 1945, om te waternaden, waarbij hij verdachte poststempels tegenkwam op de vele stukken waar hij de hand op wist te leggen.

Birobidzjan, de Joodse autonome Republiek, wordt aangepakt door William Moskoff.

Het moderne is aangepakt door Ivo Steijn die modern Azerbeidzjan onder de loep nam. We verwaarlozen het

moderne iets te gemakkelijk, ook daar schuilt namelijk avontuur.

Dyachenko schrijft over Malevitsj.

Kossoy vond sporen van de Stalinzuiveringen op poststukken. Nog nooit gezien.... Vlagstempels met een wervende tekst die nog net niet zoiets bevat als “geef vooral uw buurman aan bij de KGB”.

Berdichevsky en Epstein schrijven over het gebruik van de “honger”zegels.

Polchaninoff vond wenskaarten in klassieke stijl, ontworpen door een “witte” officier, er is meer over de voorgeschiedenis van Rossica, er is bijvoorbeeld een tweede brief gevonden van de oprichter, Arkhangelskij, opnieuw op een stuk uit vooroorlogs Joegoslavië.

Olav Petri