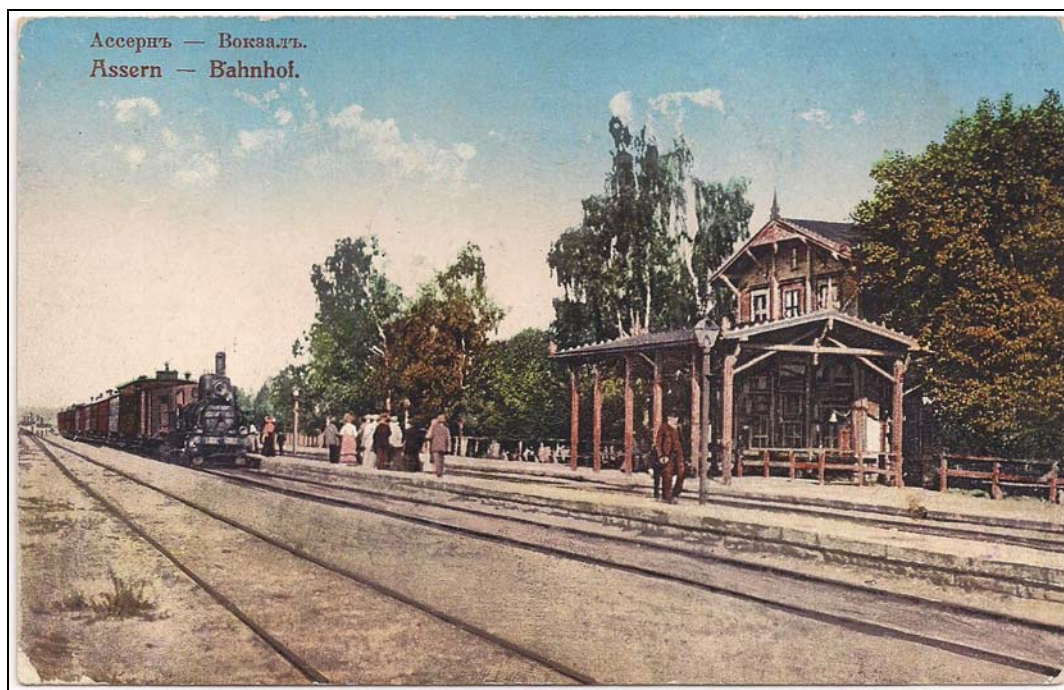


Filatelistengroep
HET BALTISCHE GEBIED



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...en Oproep**
Ruud van Wijnen
- 3 **Verslag 71^e bijeenkomst 23 september 2017**
Olav Petri
- 4 **EMS Letland : even vastgelegd wat er is**
Olav Petri
- 6 **Estland, Michel 1, de Lubi vervalsingen van de zegel van 5 kopeken oranje**
Jan Bisschops
- 9 **Van "verdacht" naar "schuldig"**
Olav Petri
- 10 **De7-dagen uitgaven van Litouwen**
Jan Kaptein
- 14 **Postvervoer per trein in Letland in de tsarentijd, deel 2**
Jan Kaptein, Ruud van Wijnen
- 36 **Schrijfwedstrijd 5 : Mijnheer van Dale wacht op antwoord**
Olav Petri
- 37 **Schrijfwedstrijd 5 : Mannen van hout**
RūdolfsDvinavīns, alias Rudolf Rijnwijn
- 38 **...."mijie voes ist jist gans besser Willie"....**
Ruud van Wijnen
- 41 **De vervalser Jaan Lubi en Michel nummer 9**
Olav Petri
- 44 **Schrijfwedstrijd - Einde**
Ruud van Wijnen
- 45 **Terugkomen op**
Jan Kaptein, Olav Petri, Ruud van Wijnen
- 46 **Voor u gelezen**
Joop van Heeswijk, Jan Kaptein, Olav Petri, Ruud van Wijnen

Bij de voorplaat:



Russische ansichtkaart van het station van Asari, in 1919 als veldpostkaart uit MAJORI verzonden. Dienststempel van de commandant van Riga-strand.

BESTE MENSEN...

Ruud van Wijnen

Al jarenlang presenteren we onze vereniging op beurzen, in een ver verleden zelfs twee keer per jaar. Dat leverde, lang geleden, nog wel eens een nieuw lid op. Dat laatste is al jaren niet meer het geval en onze aanwezigheid op de beurs in Hilversum wordt meer en meer een aangenaam rendez-vous van leden en oude bekenden. Vaak met koeken en stroopwafels. Goede reden om met “Het Baltische Gebied” acte de présence te blijven geven. Dit jaar beperkten we onze aanwezigheid in Hilversum overigens tot de zaterdag omdat de afgelopen jaren het aantal bezoekers en de animo op de zondag gering waren. Het lijkt erop dat postzegelbeurzen het einde van hun bestaansrecht naderen. Weer een mogelijkheid minder om een aanwinst voor je collectie te vinden. (al mag ik over deze “Hilversum” zeker niet klagen.....).

Als jochie deed ik mijn eerste aankopen bij de sigarenboer op de Putselaan in Rotterdam-Zuid. Op grote vellen plakte die postzegels, schreef er met potlood een prijs onder en hing die vellen tegen zijn etalageruit. Vanwege het verkleuringsgevaar niet te lang overigens.

Later verlegde mijn jachtterrein zich naar de befaamde postzegelmarkt op het Noordplein, elke zaterdagmiddag op de fiets over de Maasbruggen. Het kon er akelig koud zijn, in de omliggende kroegen kwam je als knaapje niet. Ook in postzegelwinkels vond ik, af en toe, nog wel eens een zegel of brief. Maar ook die lopen op hun laatste benen. Ik snap het allemaal wel: onze hobby sterft met ons uit en het internet is nu het wereldwijde jachtterrein. Ik wilde daar tot voor kort niet aan, maar sinds enige weken heb ik e-Bay ontdekt. Enige koortsachtigheid heeft zich van me meester gemaakt en de eerste aankopen in o.a. Australië, Tsjechië en Frankrijk zijn inmiddels door de postbode bezorgd. Van Putse- laan naar www.

Uw penningmeester heeft de boek- houding over 2017 op orde en de cijfers laten een overschot van iets

meer dan € 40 zien. Dat lijkt niet veel, maar we gaven vorig jaar wel een extra dik blad uit. Dat ging dus niet ten koste van de reserve, maar werd volledig betaald uit de verkoop van literatuur. Daarnaast telt onze vereniging een aantal trouwe donateurs. Ze verhogen, vaak al jaren, hun lidmaatschapsgeld met een aantal euro's. Daarvoor dank en hulde! (en moge het tot voorbeeld strekken).

Wat Siberische boter en gescheiden badende vrouwen en mannen te maken hebben met de spoorpost in Letland in de tsarentijd leest u in het tweede artikel daarover van de hand van Jan Kaptein en Ruud van Wijnen. Jan Bisschops en Olav Petri verhalen van vervalsers, verdachten en schuldi- gen.

Behalve over Russische postwagons schrijft Jan nog over de 7-dagen uitgaven van Litouwen en laat Ruud u een opvallende brief van een Neder- landse Frontarbeiter lezen. Tot slot, letterlijk, ook nog de laatste inzendingen van de schrijfwedstrijd. Veel leesplezier er mee.

OPROEP

Hoe liep die grens precies en waar lag dat gehucht?

Tijdens onze volgende bijeenkomst op 22 september willen we aandacht besteden aan landkaarten, reisgidsen, atlassen en plattegronden die we gebruiken bij onze verzamelingen. We vragen u om die mee te nemen naar Geldermalsen.



Olav Petri

De voorzitter kon 14 leden verwelkomen, waarbij beide buurlanden vertegenwoordigd waren, nu met ook Litouwenkenner Martin Bechstedt erbij.

Vier leden waren verhinderd, waaronder drie “vaste” aanwezigen, door overlap met andere verenigingen dan wel vakantie.

Ons nieuwe lid Jan Bisschops kwam voor de eerste keer en kon meteen zegels laten beoordelen, echt, vals? Gerrit Vogel, een oud-lid van ons is in het voorjaar overleden. Ruud van Wijnen herdacht hem, een markant, kleurrijk mens, een goede vriend in nood, een man met handelsgeest, ijverig voor HBG met de veilingen, en soms oh zo lastig.

Bestuurszaken

Alles loopt op rolletjes, 2018 data: 24 maart en 22 september. Joop wordt unaniem gekozen tot bankier van de dag. Bernd/Toni Fels is aan huis gebonden wegens medisch gedoe. HBG zal hem een kaart sturen. De verkoop van literatuur uit onze bibliotheek loopt goed. Literatuur opent nieuwe wegen, altijd welkom. Vervolgens passeerde deel 4 van onze schrijfwedstrijd, waaraan telkens dezelfde leden een bijdrage leverden. Na de 5e keer stoppen we. Leuk is dat in een nabij buitenland gedacht werd dat de inhoud van een winnend artikel van de vorige keer serieus was en waaruit dan ook enige onzin verder verspreid werd, nu als waarheid: de uitvinder van het falzlos Album was een kenner van dinosaurussen.....

Rondvraag

Jan Kaptein komt graag met leden leuke dingen uit hun collectie bekijken, bespreken om er uiteindelijk een artikel over te schrijven. Dus: u hebt de collectie en wij schrijven voor u!

Baltikum in Duitsland heeft de jaarlijkse bijeenkomst op 4-6 mei 2018, in Hennef, een must voor de echte liefhebber, prima onderdak, maaltijden en



Afb. 1

1957. Sovjet postwaardestuk, geïllustreerde envelop met als afbeelding de Komsomolskaja kade in Riga.

vooral ook samenzijn en zegelen. Alle administratieve-juridische ellende van de ArGe Baltikum zijn nu achter de rug.

Ruud van Wijnen klaagt over de beoordeling van inzendingen door jury's, de kennis van juryleden is naar hun eigen zeggen vaak te klein voor sommige exponaten. Dat leidt dan tot beoordelingen, kort na elkaar, die absoluut niet sporen.

Lezing

Ruud toont poststukken uit de naoorlogse sovjet-periode en maakt ons attent op allerlei zaken die het verzamelen van deze periode interessant maken. Hergebruik van oude stempels, er zijn nu 53 plaatsen bekend die tot in 1948 nog Letse of Duitse stempels in gebruik hadden, al dan niet geadapteerd, nummers van sovjet censoren (met 26 en 25 als begincijfers is altijd

Letland en Estland), treinstempels. Dan zijn er ook nog afzenders die in de Goelag zaten enz enz.

Veiling

Na de smakelijke en geanimeerde lunch volgde de veiling. Hoewel er slechts weinig kavels waren, werd het een levendig gebeuren, alle kavels werden verkocht en alle aanwezigen konden met kavels of ter plekke verworven covers of literatuur naar huis. Het filatelistische seizoen is begonnen!

◀

EMS LETLAND : EVEN VASTGELEGD WAT ER IS

Olav Petri

Het zijn enorme stukken die niet volledig op één scan passen. Al jaren liggen ze in de kast, vijf EMS (Express Mail Service) enveloppen van modern Letland, ooit gered uit de prullenbak. Waarom zou een expressebrief, aangetekend, uit 1896 interessant zijn en een EMS stuk uit 1996 niet?

Wat voor EMS stukken kwamen in omloop?

In de loop van de jaren 90 kwamen steeds meer stukken met EMS stickers, streepjescodes en andere parafernalia op kantoor aan (afb. 1). Altijd betrof het enveloppen waar een cheque in zat of ingevulde aanvraagformulieren voor toetsen die buitenlanders moeten afleggen als ze in de Verenigde Staten gingen studeren of werken.

EMS zendingen kwamen al snel wereldwijd in de plaats van de gebruikelijke expresse en aangetekende zendingen, meestal van documenten en waardepapieren van bedrijven. De privatisering, internationale samenwerking van koeriersdiensten kwam in de jaren '90 goed op toeren, DHL, UPS, Fedex.

Het eerste teken van EMS activiteit vond ik op gewone enveloppen uit Rusland waar een EMS sticker op was geplakt (afb. 2). Het was 1990, op het poststuk stond dat het een aangetekend stuk was, R-plus nummer. Dat nummer komt terug op een EMS-sticker met geprint codenummer dat verder is voorzien van een streepjescode, er staat EE plus wat nullen voor het eindigt met SU, Sovjet-Unie. Aangebracht in Nederland, naar ik vermoed, omdat op het sticker een Nederlands mobiel nummer staat voor nadere informatie.

Qua vormgeving zie je hoe er standaardisering tot stand kwam, enveloppen in een ruim A-5 formaat en in een soort groot folioformaat, soms van slecht pakpapier zoals in Oekraïne. Later werd beter papier gebruikt. Adresgegevens en begeleidende papieren zaten in dan een plastic hoesje aangehecht. In het volgende stadium kwamen de groot formaat enveloppen



Afb. 1a

van plastic in gebruik, uiteindelijk in Rusland duidelijk ter plekke ontworpen, in luxe vormgeving met het nieuwe staatswapen er op en zelfs gelegenhedenveloppen ter ere van

het 850-jarig bestaan van Moskou. Opvallend was het gebruik van voorgedrukte douaneverklaringen, oorspronkelijk groen, zoals die decennialang aan pakjes werden bevestigd

“peut être ouvert d’office”. Eveneens opvallend was het verschijnen van een barcode van aanzienlijke lengte. Van sommige landen kwam nauwelijks EMS materiaal op kantoor binnen, Griekenland stuurde massaal per aangetekende expressepost zonder dat tekenen van EMS te zien waren.

Wat is er aan Baltisch materiaal?

Vijf van dergelijke enveloppen uit Letland eindigden hun reis in mijn kast. Om te voorkomen dat gegevens verloren raken, maak ik er een beschrijving van voor latere geïnteresseerden.

Als ouderwets postaal kenmerk zie ik de afstempeling met een modern Lets stempel, Riga 50 en 51, kenletters 10, 17 en 21.

Ook is het porto te zien, niet met postzegels betaald, maar baar betaald, in een kastjesstempel met TP plus het bedrag erin, ook wel zonder kastjesstempel genoteerd: “12, 16” in latswaarde.

De enveloppen hebben het EMS logo bovenin staan met de tekst KURJERPASTS. In 1996 staat er nog LA POSTE DE LETTONIE onder, in 1997 wordt dat LATVIA, dus het Engels.

De voorzijde heeft verder een oranje veld met in geelgroen het aloude douaneformuliertje met Franstalige tekst inclusief een taalfout, de tekst DOCUMENTS en - handmatig ingevuld- het gewicht, tussen de 60 en de 80 gram.

Het EMS codegetal van een zending werd aanvankelijk handmatig genoteerd, dat kon mis gaan, reden waarom in één geval het er nogmaals onder is geschreven.

Vanaf 1998 verschijnen de EMS stickers met logo, geprinte codering inclusief de letters LV die voor Letland staan.

De Letse Posterijen verzegelden de enveloppen met onvolprezen kleverig plakband waar LATVIJAS PASTS op staat.

De achterzijde bevat weinig interessants, volledigheidshalve beeld ik er een af, waarbij ik de handgeschreven naam van de afzender heb afgedekt.

Tot zover EMS Letland. Uit Estland heb ik ooit één exemplaar gezien.



Afb. 1b
Achterzijde.



Afb. 2

Uit Litouwen niets, uit Rusland en Oekraïne daarentegen erg veel stukken.

Literatuur

NRC, Geert van Asbeck 3 september 1990 over de oprichting van een winstgevende, betere expressepost, tevens PTT concurrent voor andere koerierdiensten.

Site van EMS

ESTLAND. MICHEL 1, DE LUBI VERVALSINGEN VAN DE ZEGEL VAN 5 KOPEKEN ORANJE ORANJE

Jan Bisschops

Ik heb een bijzondere belangstelling voor vervalsingen. Alleen is dat bij zegels van Estland lastig, omdat de druk, ook van de originele zegels, nog al te wensen over laat.

Michel nummer 1 is zo'n zegel. Het is niet eenvoudig echt van vals te onderscheiden. Om met redelijke zekerheid te kunnen zeggen dat een zegel echt is, zoek ik naar zegels met één van de plaatfouten, zoals die in het handboek van Hurt en Ojaste zijn beschreven.

Dat is de reden waarom ik op Ebay een bundel van 100 zegels Estland, Michel nummer 1, kocht van een verkoper in Estland. Ik ging er van uit dat ik de "betere" plaatfouten niet zou vinden in de bundel, maar dat ik wel kans zou hebben de plaatfouten aB (afbeelding 1), cA en dB (afbeelding 2), die ieder tien maal voorkomen in een vel van 100 zegels, te vinden.

Ik won de bundel, en, na enige tijd, viel de enveloppe met de bundel op de deurmat. Groot was de teleurstelling toen ik de enveloppe openmaakte. De achterzijde van de zegels maakte me meteen achterdochtig. Alle zegels zagen er aan de achterzijde precies hetzelfde uit. Toen ik de voorzijde met de loep bekeek, werd al snel duidelijk dat ik een bundel van 100 valse zegels had gekregen.

Na de eerste teleurstelling zag ik ook een kans om mijn verzameling vervalsingen met verschillende typen uit te breiden. Ik heb de zegels een voor een uitgebreid bekeken met de dradenteller en zag al snel dat een aantal zegels dezelfde karakteristieke lange "S" in "POST" hadden. Vervolgens vond ik nog een aantal zegels met dezelfde witte punt tussen de eerste en de tweede "E" in "EESTI". Dat was reden om de Eesti Filatelist nummers 28 en 31, met de studie van Sjögren naar de Lubi vervalsingen, er eens bij te pakken. Vooral de afbeeldingen van de hele zegels in Eesti Filatelist 31, pagina 5, waren behulpzaam.

Bij type D is de lange "S" goed te zien en bij type B is de punt tussen de



Afb. 1
Echte zegel, positie 10 in het vel, met plaatfout aB

eerste en de tweede "E" goed te zien. Type C vond ik door te kijken naar de verticale streep tussen de "S" en de "T" in "EESTI". Bleef het vierde type, type A volgens Sjögren, over. Dat is goed te herkennen aan de witruimte, rechts van het tekstveld. Zo kan ik 54 van de 100 zegels toedelen aan een Lubi type volgens Erik Sjögren in de Eesti Filatist. De 46 andere niet.

Type A is te herkennen aan de ruimte tussen het veld met de tekst "Eesti Post" en de bloemblaadjes aan de rechter kant daarvan. Bovendien raakt geen van de bloemblaadjes boven dat tekstveld het tekstveld. Het derde kenmerk is de bijzondere vorm van de "S" rechtsonder. In afbeelding 3 laat ik de afbeelding van Sjögren zien, in afbeelding 4 een zegel uit mijn bundel, waarbij ik de kenmerken met witte pijlen heb aangegeven.

Type B is volgens Sjögren te herkennen aan de dunne bovenlijn van de twee bloemblaadjes, net onder de bovenlijn. Rechts boven het tekstveld



Afb. 2
Echte zegel met plaatfout dB



Afb. 3
Afbeelding uit Eesti Filatelist, nr 31, pag 5: de valse zegel type A volgens Sjögren

raakt de buitenlijn van een blaadje dat tekstveld. In afbeelding 5 laat ik de afbeelding van Sjögren zien, in afbeelding 6 een zegel uit mijn bundel. In wit heb ik twee van de kenmerken die Sjögren noemt aange-
wezen.

Bovendien heb ik in groen nog twee extra kenmerken aangewezen, die volgens mij makkelijker te zien zijn.



Afb. 4
De valse zegel type A

Type C is herkenbaar aan de bloemblaadjes net boven “ST” in “Eesti”: die zijn verbonden met het tekstveld en de tussenruimte is gevuld met kleur. De “K” in het waarde-schild rechtsonder heeft op drie plekken een schreef. In **afbeelding 7** laat ik de afbeelding van Sjögren zien en in **afbeelding 8** een zegel uit mijn bundel. In wit heb ik de belangrijkste kenmerken van Sjögren aangewezen en in groen een extra kenmerk dat op mijn zegels voorkomt en ook op de afbeelding van Sjögren te zien is. Type D heeft een korte bovenlijn van de “T” in “Post”. Bovendien is een duidelijke schreef te zien op de “K” rechtsboven en heeft de “K” rechtsonder een vreemde vorm. Zie **afbeelding 9** voor het plaatje van Sjögren en **afbeelding 10** voor de zegel uit mijn bundel. Wat Sjögren niet noemt is de overdreven grote “S” in “Post”.

Zoals gezegd blijven 46 zegels over die ik niet kan toedelen aan een door Sjögren beschreven Lubi type. Die 46 zegels kan ik in vier typen met gelijke kenmerken indelen. Ik noem ze voor het gemak de typen I, II, III en IV.



Afb. 5
Afbeelding uit Eesti Filatelist, nr 31,
pag 5: de valse zegel type B volgens
Sjögren



Afb. 6
De valse zegel type B



Afb. 7
Afbeelding uit Eesti Filatelist, nr 31,
pag 5: de valse zegel type C volgens
Sjögren



Afb. 8
De valse zegel type C



Afb. 9
Afbeelding uit Eesti Filatelist, nr 31,
pag 5: de valse zegel type D volgens
Sjögren



Afb. 10
De valse zegel type D

Type I (**afbeelding 11**) is vooral te herkennen aan de bijzondere “5”, linksboven.

Type II (**afbeelding 12**) is te herkennen aan de vorm van de “5” rechtsboven en linksboven. Dit type lijkt nog het meest op het eerder beschreven type A van Sjögren. Ik heb met blauwe pijlen enkele verschillen aangewezen, maar kijk ook naar het verschil in de eerste “E” van “Eesti”.

Type III (**afbeelding 13**) is te herkennen aan een witte vlek tussen de “O” en de “S” in “Post”, een vlek in de “5” rechtsonder en een witte punt naast de “K” rechtsboven. Ik heb die plekken met een groene pijl aangewezen.

Type IV (**afbeelding 14**), tenslotte, is te herkennen aan telkens een punt in twee blaadjes en aan de afgeschuinde linkeronderhoek. Ik heb dat met groene pijlen aangewezen. Dit type lijkt nog het meest op type C van Sjögren. Met blauwe pijlen wijs ik op enkele verschillen.

Ik kan alle 100 zegels uit de bundel aan een van de acht typen toedelen. Dat wil niet zeggen dat ik van alle acht de typen evenveel exemplaren heb. Mijn lijstje ziet er zo uit:

Type A	19
Type B	11
Type C	7
Type D	17
Type I	17
Type II	8
Type III	5
Type IV	16
Som	100

Bij alle vervalsingen is hetzelfde papier gebruikt. Ik wil op gezag van Sjögren aannemen dat daarvan vier typen aan Lubi toegeschreven kunnen worden, maar dat impliceert dat de andere vier ook van Lubi moeten zijn. Daarom kom ik op basis van mijn onderzoek naar de bundel van 100 vervalsingen tot de conclusie dat er acht typen Lubi vervalsingen zijn, die goed van elkaar te onderscheiden zijn.

◀



Afb. 11
De valse zegel type I



Afb. 13
De valse zegel type III



Afb. 12
De valse zegel type II



Afb. 14
De valse zegel type IV

VAN VERDACHT” NAAR “SCHULDIG”

Olav Petri

De sovjet stempels met de tekst mezjdoenarodnoje deugen inderdaad niet!

Het begin

Al decennia stapelen zich de verdenkingen op. Bovengenoemde kastjestempels die “internationale (zending)” betekenen, zouden niet alleen een rol spelen bij de postsortering maar ook bij de controle van post door de sovjet autoriteiten. In het tijdschrift van de Amerikaanse vereniging Rossica verschenen in de jaren '90 enkele diepgaande artikelen over dit onderwerp.

Dat ze ook gewoon aan loketten in gebruik waren, meldde David Skipton en Steve Volis al in hun boek “Clandestine Soviet Mail Surveillance”. Ze zochten wat betreft postcensuur naar meer aanwijzingen, naar een “smoking gun”. Dat is nu gevonden.

Aanwijzingen voor gebruik bij postcensuur waren aanvankelijk:

- vreemde, scherpe onderbrekingen van het kader
- het overbodige gebruik op post die Rusland binnenkwam
- de introductie van de stempels bij het verdwijnen van oudere, bewezen censurstempels,
- het verrassende verdwijnen van de stempels na een aantal jaren.

Het vervolg

In de loop van de jaren kwamen er meer vreemde zaken aan het licht. Behalve de onderbrekingen in het kader in de vorm van een scherpe kerf of het ontbreken van enkele millimeters kaderlijn kwamen steeds meer letters in beeld die een beschadiging vertoonden die niet door slijtage of door een ongelukje veroorzaakt konden zijn, waaronder een zeer klungelige beschadiging van de Cyrillische letter “zj”. Ook viel op dat de genoemde “scherpe” beschadigingen in de kaderlijnen - bijvoorbeeld met een hoek van 45 graden - niet voorkwamen bij andere veelgebruikte stempels.



En nu zijn we opeens meer te weten gekomen. Een deskundige op het gebied van de productie van stempels heeft de afslagen van verdachte stempels bekeken en geconstateerd dat de beschadigingen geen productiefouten waren en ook niet veroorzaakt waren door een ongelukje aan het loket. Ze zijn met opzet aangebracht.

Vergelijkbare kleine aanpassingen van stempels ten dienste van de overheid zijn ook van andere landen bekend. Een bekende functie was dat een afstempeling te herleiden was tot een bepaalde censor of afdeling. Daarnaast kon een afwijking van minieme omvang een echt stempel onderscheiden van een vervalsing.

Hoe nu verder?

Wat nog in nevelen gehuld blijft, is de rol die een stempel speelde in het proces van postcontrole.

Wie plaatste welk stempel op welk moment en wat was de functie ervan? Ik noem enkele mogelijkheden: “laat passeren”, “gegevens afzender zijn genoteerd”, “te bekijken door hoger echelon”, “administratief verwerkt”,

“inhoud gecontroleerd”. Ik fantaseer even wat opties.

Ooit hopen we een cursusboek voor censoren te pakken te krijgen!

◀

DE 7-DAGEN UITGAVEN VAN LITOUWEN

Jan Kaptein

Het uitgavenbeleid van sommige landen geeft wel vaker aanleiding tot kritisch commentaar. In 1932 startte Litouwen met de uitgave van een aantal series, die toen ook veel commentaar uitlokten.

Onder de beruchte –en later veroordeelde– postmeester-generaal Sruoga werden vanaf 1932 16 series uitgegeven ten gunste van het kinderfonds ‘Lietuvos vaiko’, het Litouwse Kind. De zegels waren maar 7 dagen geldig, vandaar de aanduiding ‘7-dagen uitgaven’.

Deze beperking tot 7 dagen was niet het enige punt van kritiek: klanten mochten alleen complete series aanschaffen en de meest gebruikte waarde – 30 cent- ontbrak.

Adolfas Sruoga

Adolfas Sruoga (1887-1941) werd in 1918 assistent-stafchef van de Litouwse Post. Voor verzamelaars is hij ook bekend: hij liet de ‘Marijampolė-drukken’ maken, geen vervalsingen, maar nadrukken van de 1^e en 2^e Kaunas-uitgifte.

In de periode 1927-1933 was hij directeur van de Litouwse Post. In 1935 werd hij tot 15 jaar veroordeeld voor de handel in valse zegels. De schade voor de staat was LTL 2.860.000. Er kon niet bewezen worden waar de zegels gedrukt werden, mogelijk in zijn eigen drukkerij. Sruoga verzamelde zelf ook: zijn collectie werd geschat op een waarde van een miljoen Litas, toen een enorm bedrag. Al zijn goederen werden in 1935 in beslag genomen. In 1941 werd hij gedeporteerd naar Inta (Komi), waar hij dat jaar ook stierf.

Kalenik Lissiuk

De postmeester-generaal sloot 6-5-1932 een akkoord met het kinderfonds: de drukkosten waren voor rekening van het kinderfonds (**lit. 1**). Ook moest er 10.000 Litas aan de posterijen betaald worden. Het kinderfonds sloot weer een overeenkomst met Lissiuk, waarbij de kosten (drukkosten en 10.000 Litas)



Afb. 2 (Met toestemming van de verkoper www.philartena.de)
Brief van Klaipėda naar Riga.

door Lissiuk betaald werden. Verder kreeg de vereniging 37.500 Litas na de uitgave van elke serie. Daar stond wel wat tegenover: Lissiuk kreeg de niet-verkochte zegels. En had 2 miljoen winst.

Het is niet duidelijk of het initiatief van deze constructie uitging van het kinderfonds of van Lissiuk.

K. Lissiuk was vanuit Oekraïne naar de Verenigde Staten geëmigreerd en startte daar een postzegelhandel, K. Lissiuk Philatelic Co.

Dezelfde constructie zien we bij de uitgave van de zegels voor de Letse Afrika-Vlucht (**lit. 2**). Nikolajs Jākimovs heeft in archieven de nodige informatie gevonden. De zegels met de opdruk ‘LATVIJA-AFRIKA 1933’ werden besteld door de ‘Letse Vereniging ter Bevordering van de

Luchtvaart’. Er werden 22.150 zegels besteld en de Staatdrukkerij rekende hiervoor 585 Lats.

De vlucht zou gaan naar Gambia in West-Afrika, waar de hertog van Koerland in 1651 zijn eerste kolonie vestigde. Er werden hier drie forten gebouwd. Met de Noordse Oorlog (1655) gingen de Koerse koloniën verloren. Gambia werd vanaf 4 februari 1659 bezet door Nederland en na 1661 door de Engelsen. In 1664 droeg Koerland zijn bezittingen in de Gambia over aan Engeland.

De Vereniging ter Bevordering van de Luchtvaart droeg alle rechten over aan de vlieger Nikolajs Pulīnš, die samen met R. Celms de vlucht zou uitvoeren. De kosten (nominale waarde en drukkosten) gingen ook naar Nikolajs Pulīnš.

In de bijlage van deze overeenkomst

(3 mei 1933) werden alle rechten en kosten overgedragen aan 'de Amerikaanse staatsburger de heer Kalenik Lissiuik'. Hoeveel geld Nikolajs Pulins met deze overeenkomst heeft ontvangen is niet bekend. Het vliegtuig, de Gambia, stortte in Neustettin (in het toenmalige Pruisen) al neer.

De stempeldata

Het is duidelijk dat de zegels ongebruikt goed te vinden zijn, maar gebruikt heel lastig. De stempeldatum moet binnen de week van geldigheid vallen, maar dat is bij onderstaande zegel niet het geval (**afb. 1**).



Afb. 1
Mi. 317

De zegel maakt deel uit van de 1^e serie van de 7-dagenuitgaven, Mi. 316-323. Deze zegels waren geldig tussen 23 en 29 juli 1932, dus het stempel KLAIPEDA 2 .. XII 32 kan niet echt zijn.

Het stempel KLAIPEDA 2 is ook te zien op de envelop met zegels van de 2^e luchtpostuitgave, Mi. 340-347 (**afb. 2**).

Deze zegels waren geldig van 1 tot 7 december 1932. De stempeldatum, 6 XII 32, klopt dus, maar ook hier is het beschadigde stempel gebruikt. Niet in orde dus.

In het handboek staat ook een lijstje van (tot nu toe) bekende echte en terugdateerde stempels: KLAIPEDA 2 staat vermeld bij de echte stempels en bij de terugdateerde stempels (**lit. 1, p. 201**). Het stempel kwam in 1939 in particuliere handen en heeft in deze periode incomplete cirkels en met gebroken stukken. Het stempel heeft in 1932 nog volledige cirkels en is niet gebroken.

De brief naar Nederland (**afb. 3**) heeft het stempel KLAIPEDA I -8 XII 32.

1 ^e uitg.	Michel 316 - 323	Geldig 23-29 juli 1932
	Michel 324 - 331 (luchtpost)	Geldig 23-29 juli 1932
2 ^e uitg.	Michel 332 - 339	Geldig 1 - 7 december 1932
	Michel 340 - 347 (luchtpost)	Geldig 1 - 7 december 1932
3 ^e uitg.	Michel 348 - 355 (luchtpost)	Geldig 6-12 mei 1933
	Michel 356 - 363	Geldig 6-12 mei 1933
4 ^e uitg.	Michel 364 - 371	Geldig 16 - 22 september 1933
	Michel 372 - 379 (luchtpost)	Geldig 16 - 22 september 1933

Tabel 1



Afb. 3a

Brief, verzonden per luchtpost vanuit Klaipėda naar Nederland, -8 XII 32. Wel maakwerk: de complete 2^e luchtpostserie is gebruikt voor de frankering.

Afb. 3b (200 %)

Dit is een echt stempel en wordt ook in het handboek bij de echte stempels vermeld. De zegels op deze brief zijn van de 2^e uitgave, luchtpost, dus een dag te laat afgestempeld. Overige gebruikte stempels van Klaipėda zijn KLAIPEDA-PARODA (terugdateerd), KLAIPEDA c en m (wel juist gebruikt). Hiernaast een zegel uit de 2^e serie met het stempel KLAIPEDA m (**afb. 4**). De datum is 3 XII 32 en dus juist. Een overzicht van de geldigheid en mogelijke juiste stempeldata: **tabel 1**.



Afb. 4 (100 %)

Mi. 335 met het stempel KLAIPEDA m -3. XII. 32. Stempel in gebruik 24.IX.32 - 19.III.35.

Hieronder nog een zegel uit de 2^e Serie (afb. 4).



Afb. 4 (100 %)
Mi. 336 met het stempel
KLAIPEDA I -6. XII. 32.
Stempel in gebruik ? .III.25 – 29.VIII.38.

Het stempel van KLAIPEDA I heeft dus een juiste datum, 6 december 1932.

Behalve de genoemde stempels van Klaipėda, worden in het handboek als juist gebruikte stempels genoemd: Alytus, Kretingalė, Kaunas gelez. C, Vilkiškis en tenslotte Kaunas centr.

De stempels van Kaunas centr. komen voor met meerdere kenletters.



Afb. 5 (100 %)
Mi. 341

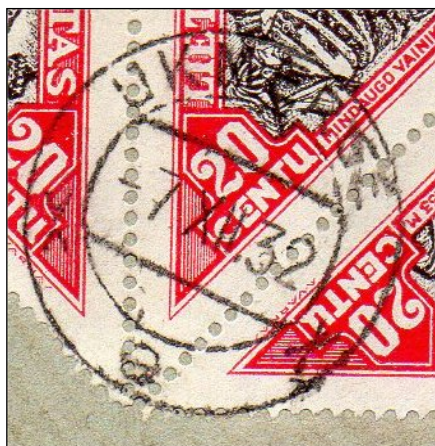
Het stempel op Mi. 341 (afb. 5) is van Kaunas centr. met kenletter h. Deze zegel is van de 2^e luchtpostserie en de datum in het stempel -4.XII.32. klopt dus.

Ook een stempel van Kaunas centr. op de zegel uit de 3^e luchtpost-serie (afb. 6). De datum -9.V.33 valt in de juiste 7 dagen, 6 tot 12 mei 1933.

Bij de terugdateerde stempels zijn hiervoor KLAIPEDA 2 en KLAIPEDA-PARODA genoemd. Dit laatste stempel is een gelegenheidsstempel, alleen gebruikt in de periode 10-17 juli 1927 en is dus altijd onjuist op de 7-dagen zegels.



Afb. 7a
Aangetekende brief binnen Uk-
mergė,
-7 XII .32



Afb. 7b (200 %)



Afb. 6 (100 %)
Mi. 352

Verder is een fout stempel Zarasai 26.6.33 bekend. Er zijn ook volledig vervalste stempels gebruikt KAUNAS a (een groot stempel uit 1919) en een blauw stempel P.V. met onleesbare datum.

Hierboven een brief uit Ukmergė met zegels van de tweede luchtpostserie en het juiste stempel: -7 XII 32. In het handboek wordt dit stempel niet genoemd bij de echte stempels. De drie gebruikte zegels –Mi. 343- hebben samen de waarde 60 centų: in de periode 15-07-1928 – 08-12-1940 het tarief voor en binnenlandse aange-tekende brief.

Zegels: echt en vals

Niet alleen de stempels zijn vaak niet in orde, maar ook de zegels moeten goed bekeken worden. Gebruikte zegels zijn meestal – met fout stempel- zelf echt. Ongebruikte zegels kunnen ook vals zijn. Jan Bisschops beschrijft in zijn artikel (**lit. 4**) de vervalsing van Mi. 348. De echte zegels hebben het juiste watermerk en zijn helderder gedrukt. Ook de tanding klopt niet: 12 ½ tot 13 ¼ in plaats van 11 ¼.

Er komen verschillende watermerken voor. De eerste zegels (Mi. 316-323) kunnen het watermerk 6 en 7 hebben, in verschillende standen. De zegels van 5 c hebben watermerk 6 horizontaal en 60 c. heeft watermerk 6 verticaal. De overige waarden hebben watermerk 7 (Gedimaszuilen) in 4 standen. De 1^e luchtpostserie: 40 c en 1 Lt watermerk 6 (in 2 standen), de overige waarden watermerk 7 in verschillende standen.

Latere zegels: alle watermerk 8.

De gewone tanding van de eerste echte zegels: 14. Uitzonderingen hierop: Mi. 348 (11 ¼) en 349 (14 ¼ of 11 ¼). Latere zegels hebben tanding 14 ¼.

In Schach den Fälschungen (1938) worden de volledige vervalsingen van Mi. 340-347 besproken (**lit.3**). Hier wordt als nieuwste specialiteit van de vervalsers de goede watermerk-imitaties genoemd. Deze ‘watermerken’ werden met een vetmassa erop gedrukt.

Afbeelding 8 is wel heel duidelijk vals: op de voorzijde zijn de sporen te zien van de productie van het ‘watermerk’. Ook zijn details veel minder scherp dan de oorspronkelijke zegel.



Detail **afb. 7**
Echt

Verder is de kleur van de valse zegel wat flets.



Detail **afb. 8**
Vals



Afb. 8
(135 %)
Mi. 343



Afb. 9
(135 %)
Mi. 344

Bij de valse zegel van **afbeelding 9** zien we dezelfde kenmerken: het ‘watermerk’ deugt niet, de details zijn minder scherp/fout en de kleur is flets in vergelijking met de echte zegel (**afb. 3**).



Detail **afb. 3**
Echt



Detail **afb. 9**
Vals

Bij de valse zegel van **afbeelding 9** is ook de tanding onjuist: tanding 13 in plaats van tanding 14 bij de echte zegels.



Afbeeldingen

De afbeeldingen –met uitzondering van 1 en 2- zijn afkomstig uit de collectie van Keimpe Leenstra.

Bronnen en literatuur

Lit. 1

LITAUEN : Handbuch der Briefmarken des unabhängigen Staates 1918-1940/41
Teil 2 : Die Marken der Litas-Währung 1922-1940/41 / Martin Bechstedt. - Hamburg : Martin Bechstedt Verlag, cop. 2011. - p. 196-253

Lit. 2

De 'Afrika-vlucht' vanuit Letland / [Nikolajs Jakimovs]. - In: HBG 1990 ; 16. - p. 15-18

Lit. 3

Schach den Fälschungen / A. Schroeder. - 5. Lieferung. - 1938. - p. 16-18: Ganzfälschungen, Mi-Nr. 340-347

Lit. 4

Litouwen, Michel nr. 348 / Jan Bisschops. - In Oost Europa Filatelie 2017 ; nr. 4. - p. 4-6

POSTVERVOER PER TREIN IN LETLAND IN DE TSARENTIJD, DEEL 2

Jan Kaptein
Ruud van Wijnen

In ons vorige artikel noemden we al het belang van directe spoorverbindingen met het Russische achterland voor de ontwikkeling van de havens van Libava / Liepāja en Vindava / Ventspils.

Daarom vervolgen we ons verhaal met de aanleg van en het postvervoer op de lijnen Libava-Romni en Vindava-Moskou. Op de lijn vanuit Libava sloten in Mažeikiai / Moeravjevo en Radzivilisjki / Radviliškis de spoorlijnen vanuit Riga, resp. Dvinsk / Daugavpils aan. Ook deze verbindingen, Riga-Moeravjevo en Dvinsk-Radzivilisjki komen aan de orde (afb. 1). Deel 2 sluiten we af met twee korte trajecten: de enige smalspoorlijn in Koerland / Kurzeme tussen Libava en Hazenpot en de “strandlijn” langs de Golf van Riga tussen Riga en Toekkoem / Tukums (kaart 2).

Over de kaart en de plaatsnamen

Kaart 2 is een geactualiseerde versie van kaart 1 die we afbeeldden bij het eerste deel over het postvervoer per trein in Letland tijdens de tsarentijd. Toegevoegd zijn de lijnen die we in dit artikel beschrijven. We gebruiken op de kaart alleen de Letse namen. Dat is overzichtelijk, maar ook een keuze. We hadden, zeker historisch gezien, ook de Russische kunnen nemen. Of hier en daar een Duitse omdat we die goed kennen. In het overzicht hiernaast zetten we de toegevoegde plaatsnamen op het kaartje in de drie talen naast elkaar.

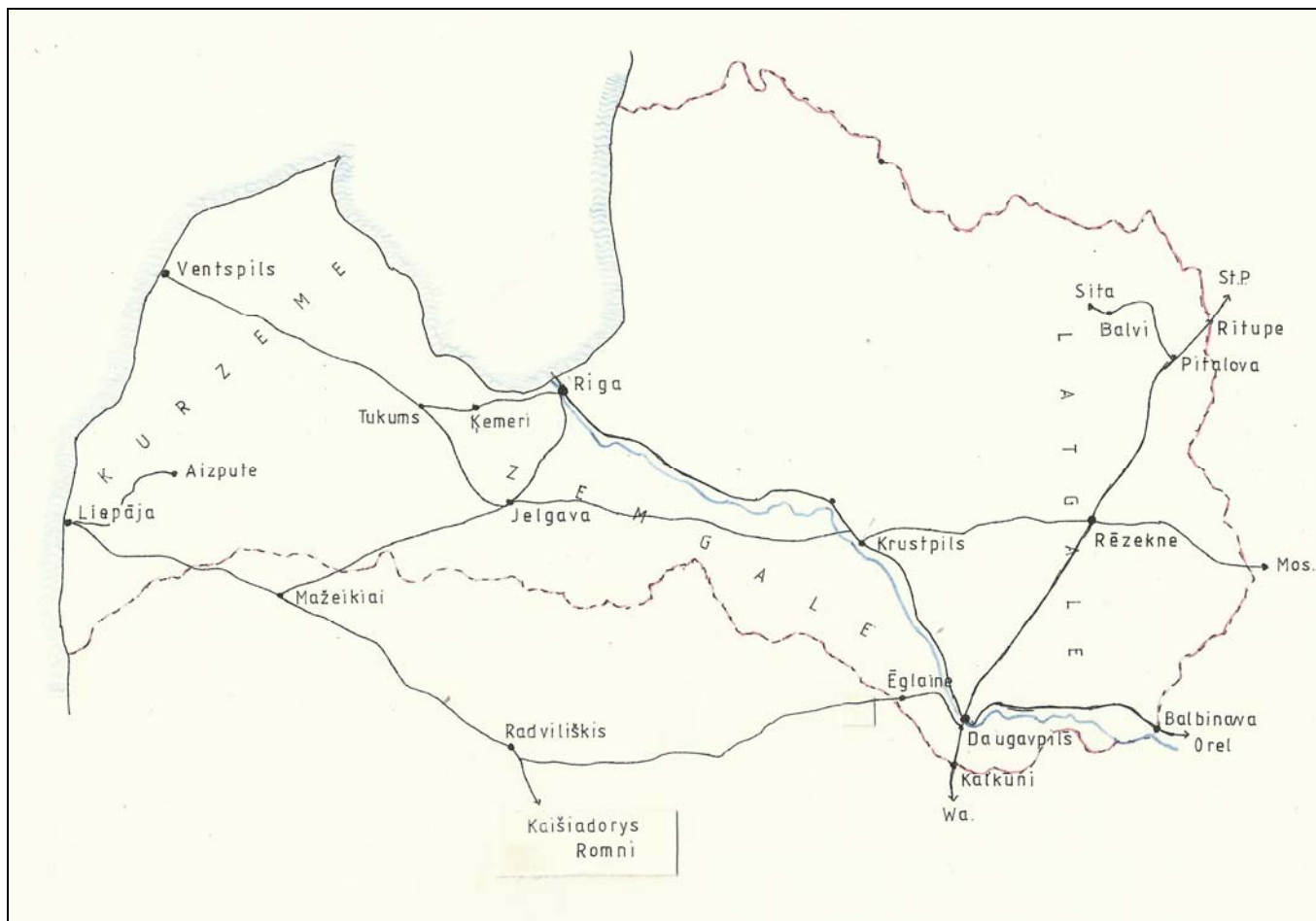
In de teksten geven we plaatsnamen anders weer. Eerst de naam uit de betreffende historische periode en dan de Letse. In dit artikel dus: Libava / Liepāja. Zou ons verhaal spelen tijdens de Duitse bezetting dan zouden we Libau / Liepāja schrijven.



Afb. 1
Briefkaart van Sjadovo / Šeduva naar Riga, 15-16 mei 1877. Via Radviliškis en Mažeikiai met drie verschillende postwagens vervoerd. Uitgebreide beschrijving verderop in het artikel.

Letse naam:	Russische naam:		Duitse naam:
Aizpute	ГАЗЕНПОТЪ	Hazenpot	Hasenpoth
Jelgava	МИТАВА	Mitava	Mitau
Krustpils	КРЕЙЦБУРГЪ	Kreutsburg	Kreuzburg
Liepāja	ЛИБАВА	Libava	Libau
Tukums	ТУККУМЪ	Toekkoem	Tuckum
Ventspils	ВИНДАВА	Vindava	Windau
Litouwse naam:			
Mažeikiai / Mozejki	МУРАВЬЕВО	Moeravjevo	Moscheiken
Radviliškis	РАДЗИВИЛИШКИ	Radzivilisjki	Radwilischken

Tabel 1



Kaart 2

De Libava- Romni spoorlijn (ЛИБАВО – РОМЕНСК ЖЕЛ. ДОРОГА)

In 1871 werd de spoorlijn tussen Libava / Liepāja en de Litouwse plaats Kosjedari / Kaišiadorys geopend. Deze lijn viel toen onder de Libava Spoorweg Maatschappij. Zes jaar later werd dit de Libava-Romni Spoorweg Maatschappij.



Afb. 2a

Deze naamsverandering zien we terug in de eerste stationsstempels van Libava (afb. 2a en 2b).



Afb. 2b

In 1891 werd de spoorwegmaatschappij overgenomen door de staat.

Zoals op de kaart te zien is liep de lijn via de knooppunten Mažeikiai en Radviliškis en sloot in Etkani (later Kaišiadorys) aan op de lijn Vilna-Kovna. Vanuit Kovna / Kaunas ging de lijn in westelijke richting naar de Duitse grens en oostwaarts via Vilna /

Vilnius naar Romni in Oekraïne. Het stuk tussen Kaišiadorys en Vilejka (iets voorbij Vilna) was deel van de Noord-West-Spoorlijn waarop de Libava-Romni Spoorweg Maatschappij een 'medegebruikers-recht' had. Het doel van de spoorlijn was om goederen, vooral graan, te vervoeren naar de Baltische Zee. Vanuit de haven van Libava / Liepāja kon het graan verder verscheept worden.

Vanaf Vilna werd de spoorlijn in gedeelten in gebruik genomen. Het eerste deel, het traject Naujoji Vilnia-Minsk werd in januari 1873 in gebruik genomen, het laatste deel naar Romni op 25 juli 1874. Vanuit Libava / Liepāja reed vanaf 1884 postwagon 45-46 direct naar Minsk.

De Libau-Romni Spoorweg Maatschappij legde in de jaren 1872/73 de lijn vanaf Radvilisjki / Radviliškis naar Kalkuni aan de lijn St.Petersburg-Warschau aan. Daarmee kreeg Libava / Liepāja een snellere verbinding met het noordoosten.



Afb. 3
Briefkaart naar Vilna / Vilnius , verzonden in 1909 via spoorpostlijn 46 Libava – Minsk.

Postwagon 45-46			
Traject	Libava-Etkani	Kosjedari-Libava	Libava-Kosjedari
Periode	okt.187 1-jan. 1875	Jan. 1875- ????	???? – 1881
Liepāja	1	20	1
Grobina	2	19	2
Priekule	3	18	3
Vainode	4	17	4
In Litouwen			
Mažeikiai			8
Šiauliai		10	
Radviliškis		9	
Kaišiadorys		1	

Tabel 2

Spoorpostroute 45-46

In 1871 was de gehele verbinding Libava-Romni nog niet gereed, maar in oktober van dat jaar reed postwagon nr. 45 van Libava / Liepāja naar Etkani en nummer 46 de retourrichting.

ETKANI (Etkani) had al in 1862 een station aan de lijn tussen Vilna / Vilnius en de Duitse grens. In 1884 kreeg het een nieuwe naam: КОШЕДАРЫ (Kosjedari / Kaišiadorys).

In januari 1875 wijzigde de route: postwagon 45 vertrok uit Kosjedari / Kaišiadorys richting Libava / Liepāja. Lijn 46 vertrok als gevolg uit Libava. In 1881 opnieuw een wijziging: postwagon 45 ging rijden op de route Romni-Libava. De laatste wijziging vond plaats in 1884: Minsk-Libava. Deze laatste namen vinden we terug in de ovaalstempels (**afb. 3**).

De stations en de stationsnummers

Aan de Libava-Romni spoorlijn lagen op Lets grondgebied slechts vier stations: Liepāja, Grobina, Priekule en Vainode. Hun stationsnummers wijzigden in januari 1875. In het schema hiernaast geven we dat weer. Onderin het overzicht geven we ook nog de stationsnummers van een aantal Litouwse plaatsen. Deze ontleen we, zonder garantie voor de juistheid, aan stempels op ons bekende poststukken.

Toen postwagon 45 vanaf januari 1875 ging vertrekken vanuit Kosjedari / Kaišiadorys kreeg dat station nummer 1 (**afb. 4**).

???

We vragen ons af of dat tot 1881 zo bleef. Twee uit Libava verzonden poststukken uit 1879 en 1880 (**afb. 5 en 6**) laten in het postwagonstempel weer een 1 zien voor het station in de havenstad. Weer de oude nummering hersteld en wanneer dan?

???

Hoewel hij in Libava genoeg tijd had, kan het natuurlijk ook zo zijn dat de postbeambte in de postwagon z'n stempels niet in orde had.....

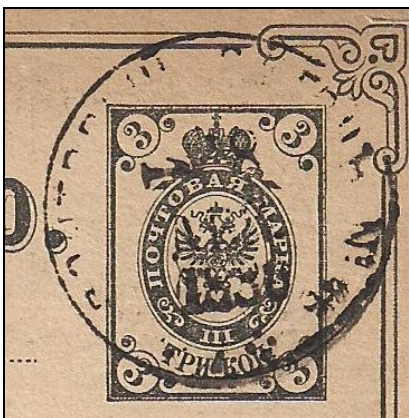
Afb. 4

Kaart, geschreven in Kovno / Kaunas, naar "Libau" / Liepāja, 1876.
In Kovno, stationsnummer 38, werd de kaart op 13 september afgegeven aan postwagon 3- 4 van de lijn St.Petersburg-Verzbolovo.
In Kosjedari werd de kaart dezelfde dag over gegeven aan postwagon 45-46 van de lijn naar Libava. Stationsnummer 1 van Kosjedari.



Afb. 5

Drukwerk vanuit "Libava" naar Hamburg, Op 11 december 1879 verzonden met postwagon 45, met stationsnummer 1 van Libava.



Afb. 6

Briefkaart van "Libau" (Libava / Liepāja) naar LONDON, op 18 december 1880 verzonden met postwagon 4? In het stempel het stationsnummer "1".



De postwagonstempels

De oudste stempels van lijn 45-46 zijn die met de aanduiding van beide trajectnummers, (1873-1880) (Afb. 4). Daarna komen de stempels met de vermelding van een enkel trajectnummer in gebruik, type 3 (1878-1894) (afb. 5 en 6).

De stempels van type 3 worden ook op deze spoorpostlijn rond 1895 vervangen door stempels van het type 4. Dit zijn de stempels met de datum in kruisvorm (afb. 7)

De eerste ovaalstempels zijn in 1908 te vinden (afb. 3 en 8). Postwagon lijn 45 rijdt dan op de route Minsk-Libava en 46 omgekeerd tussen Libava en Minsk. Dit is dan ook duidelijk in de stempels te zien.



Afb. 7

Briefkaart, geschreven in 'Libau 11/5 1906', naar het station Vainoden aan de Libava-Romni spoorweg. Dit is ook onderaan in de adressering vermeld:

Л.Р.Ж.Д (Libava Romni Spoorweg)

De laatste letter lijkt op een handgeschreven g: dit is een handgeschreven d (cyrilische drukletter Д).

De kaart ging op 12 mei 1906 met de postwagon van lijn 46 mee. Het stempel is een stempel in kruisvorm, type 4.

De afzender vermeldt zijn woonplaats in het Duits "Libau", schrijft zijn boodschap in het Hebreeuws en adresseert in het Russisch.



Afb. 8

Ansichtkaart, verzonden met postwagon 45 van het traject Minsk-Libava. 'Bildseitig' gefrankeerde kaarten hebben het voordeel dat er vaak een mooi duidelijk stempel op de adreszijde is geplaatst.

Stempeloverzichten

Postwagon 45 - 46		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 45-46 Volgnummers (1), (2), (3), (4) Met vermelding van stationsnummers	Type 2 1873 - 1880
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 45 Volgnummers 1, 4 en 9	Type 3 1882-1894
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 46 Volgnummers 1, 3, 4, 5, 6, 7 en 10	1878-1894
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 45 Volgnummer 1	Type 4 1899-1907
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 46 Volgnummer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 en 10	1885-1906
	МИНСКЪ 45 ЛИБАВА Volgletters A, Б, В, Г, en Д	Type 5 1908-1917
	ЛИБАВА 46 МИНСКЪ Volgletters Б, В en Г	1908-1911
Afb. 3 en 8		

Tabel 3

Stationspostkantoor Libava / Liepāja

Libava/Liepāja ligt op een smalle landtong en daarom was het station vrij ver van het centrum gebouwd. Volgens Baedeker (1914) reed er wel een elektrische tram van het hoofdstation naar het centrum. Het passagiersstation stond –via de oeverbaan- in verbinding met het goederenstation bij de haven. Vlakbij het hoofdstation was ook een halte voor het marinepersoneel in gebruik met een verbinding naar de oorlogshaven en vestingwerken. Libava was een belangrijke stad: de belangrijkste haven en commercieel centrum van Koerland. De haven was het hele jaar ijsvrij. Tijdens de regering van tsaar Alexander III werd ten noorden van de stad een vesting met een belangrijke oorlogshaven aangelegd (lit. 1).



Afb. 9

Ansichtkaart van het station in Libava, gebruikt als veldpost in 1917.



Afb. 10

Briefkaart van LIBAVA, via Moeravjevo, naar Riga, 13-14 augustus 1875. In Moeravjevo werd de kaart overgegeven aan de postwagon van de Riga- Mozejki spoorweg. Het transitstempel heeft stationsnummer 9 van Moeravjevo

De stad is ook algemeen bekend onder de Duitse naam Libau. De Russische naam is Libava, in het cyrillisch als ЛИБАВА geschreven en deze naam is in de stempels te herkennen.



Afb. 2a / 10

Ook het station van Libava / Liepāja viel onder de Libava Spoorweg Maatschappij. Dit zien we terug in het eerste stempel.. In het dagtekenstempel van de kaart van Libava naar Riga (afb. 10) is aangegeven: ЛИБАВСК П. О. met onderin ЛИБАВСК Ж. Д. = LIBAVSK P.O. LIBAVSK ZH. D.

П. О. is de afkorting van ПОЧТОВОЕ ОТДѢЛЕНИЕ, d.w.z. hulppostkantoor.. Ж. Д. staat voor ЖЕЛѢЗНЫЙ ДОРОГА = 'ijzeren spoorweg'.

Vanaf 1877 is de naam gewijzigd in Libava- Romni Spoorweg Maatschappij en ook dit zien we de latere stationsstempels aangegeven.



Afb. 11

Drukwerk van Libava naar Hamburg, verzonden via het stationspostkantoor van Libava / Liepāja. Onder de vermelding "Libavo-Romni Spoorlijn".



Afb. 2b / 11

In dit latere stempel is de nieuwe naam vermeld: ЛИБАВСК П. О. met onderin ЛИБАВО-РОМЕНСК Ж. Д. LIBAVSK P.O. en LIBAVO-ROMENSK ZH. D., Libava hulppostkantoor (aan de) Libava-Romni Spoorlijn.

Afb. 12

Aangetekende brief van LIBAVA naar TSJITA aan de transsiberische spoorlijn, 9-21 juli 1913.

Ook in het aantekenstrookje geven de letters Ж.Д.П.О. aan dat het gaat om het stationspostkantoor.



Libava / Liepāja station.

	LIBABAVSK П. О. Libava Hulppostkantoor LIBABAVSK Ж. Д. Libava Spoorlijn	Type 1 1874-1877
	LIBABAVSK П. О. Libava Hulppostkantoor LIBABAVSK-РОМЕНСК Ж. Д. Libava-Romni Spoorlijn	Type 1 1879-1893
	LIBABA П. О. Libava Hulppostkantoor LIBABAVSK-РОМЕНСК Ж. Д. Libava-Romni Spoorlijn	Type 4 1899-1907
	LIBABA Libava ВОКЗ. Station	Type 5 1909-1913

Afb. 12

Tabel 4

De Riga - Mažeikiai spoorlijn (РИГО – МОЖЕЙКОВ ЖЕЛ. ДОРОГА)

De spoorlijn Riga - Mažeikiai werd aangelegd als verlenging van de Riga-Orel lijn. Als eerste werd in 1868 het traject tussen Torņakalns op de linker Daugava-oever en Mitava / Jelgava in gebruik genomen. Na de bouw van de spoorbrug over de Dvina / Daugava kon 5 jaar later de gehele verbinding bereden worden.

In Mažeikiai / Moeravjevo werd aangesloten op de Libava-Romni spoorlijn, waardoor Riga en Libava een snelle verbinding met elkaar kregen. In de periode dat in de stem-pels van de postwagons stationsnum-mers werden vermeld, lagen op het Letse deel van de spoorlijn 8 stations (**tabel 5**).

Na de Eerste Wereldoorlog lagen de twee havensteden in het onafhankelij-ke Letland en Mažeikiai in het noorden van het eveneens zelfstandige Litouwen. Gedurende de gehele onaf-hankelijkheidsperiode van beide landen bleven Letse postwagons via Mažeikiai tussen Liepāja en Riga rijden (postwagons 11 en 12). Daarnaast werd in 1927 een nieuwe verbinding over Lets grondgebied in gebruik genomen, bereden door de postwagons 55 en 56.

Mažeikiai of Moeravjevo?

In het oudste postwagonstempel van de lijn Riga-Mažeikiai wordt het Litouwse stadje als МОЖЕЙКИ aan-geduid (**afb. 10 en 13**).



Afb. 13 / 10

Letse naam	Russische naam	Duits	Stations- nummers
Rīga	РИГА	Riga	1
Torņakalns	ТОРЕНСБЕРГЪ	Thorensberg	2
Olaine	ОЛАЙ	Olai	3
Jelgava	МИТАВА	Mitau	4
Krimūnas	ФРИДРИХСГОФЪ	Friedrichshof	5
Bēne	БЕНЕНЪ	Behnen	6
Auce	АУЦЪ	Autz	7
Reņģe	РИНГЕНЪ	Ringen	8
Litouwse naam			
Mažeikiai	МОЖЕЙКИ МУРАВЬЕВО	Mosheiki Moeravjevo	9 Afb. 13

Tabel 5

In de Duitse Andrees-atlas van 1914 wordt het als Mosheiki weergegeven met Murawiewo tussen haakjes erach-ter. Die naam vinden we als МУРАВЬЕВО terug in de ovaalstem-pels. Verder kennen we ook nog het Duitse Moscheiken, het Poolse Możejki en schrijven we in het Neder-lands Moeravjevo.

De naamsverandering van Mosheiki in Moeravjevo vond officieel plaats op 1 mei 1901 en was een eerbetoon aan Michail Nikolajevitsj Moeravjev (1796-1866). In 1863 werd hij be-noemd tot gouverneur-generaal van het “Noordwestelijk Gebied” met speciale volmachten om een opstand in het Pools-Litouwse gebied te on-derdrukken en was hij actief betrokken bij de russificatie van het gebied (**lit. 2**).

Omdat de spoorlijnen in Rusland door private ondernemingen werden aange-legd en geëxploiteerd, bouwde iedere maatschappij in een bepaalde plaats haar eigen station.

Zo bevonden zich in Możejki / Moeravjevo twee stations: Moeravje-vo II als eindpunt van de lijn uit Riga en Moeravjevo I aan de Libava-Romni spoorlijn. Via een verbindingsspoor konden wagons van het ene naar het andere spoor worden gereden.

Voor passagiers uit Riga was bij sta-tion Moeravjevo I een kop-perron aangelegd zodat ze daar eenvoudig

konden overstappen op de treinen van de Libava-Romni spoorlijn.

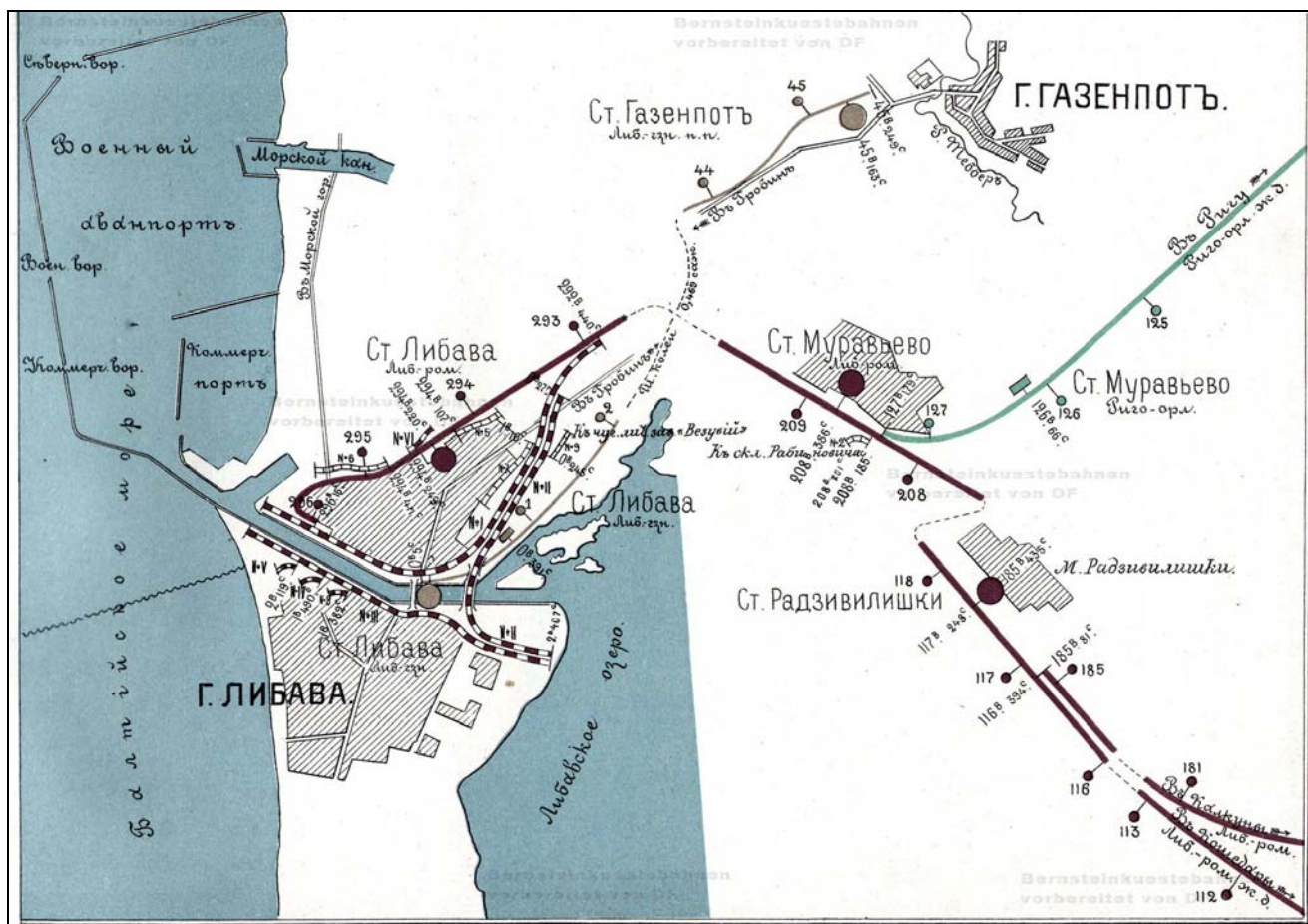
Spoorkaart 1903

Op de spoorkaart hiernaast zijn duide-lijk aangegeven de stations Moeravjevo I en Moeravjevo II.

Vanaf СТ. МУРАВЬЕВО Рига Орел (ST. MOERAVEVO Riga-Orel) gaat er nog een lijntje naar het andere sta-tion СТ.МУРАВЬЕВО.

Vanaf dit station van de Libava-Romni spoorlijn, Moeravjevo I, is de lijn aangegeven richting РАДЗИВИЛИШКИ / Radviliškis en het station van Libava / Liepāja. Vanaf station Libava is de lijn doorgetrokken naar de haven.

Verder is op de kaart nog aangegeven de Libava – Hazenpot smalspoorlijn (ЛИБАВО-ГАЗЕНПОТСКИЙ УЗКОКЛ. ПОДЪЪЗДНОЙ ПУТЬ). Ст. Газенпотъ op de kaart is St. Hazenpot, station Hazenpot / Aizpute. De lijn wordt verderop in dit artikel beschreven.



Spoorkaart 1903

De postwagons

Van meet af aan reden tussen Riga en Mažeikiai de postwagons 85 en 86. In de oudste stempels (1874-1878) wordt de naam van de spoorlijn vermeld: РИГО – МОЖЕЙКОВ. Ж. Д. (afb. 13).

Uit 1878 kennen we het eerste stempel met de dubbele trajectnummers 85-86 (afb. 14). In 1913 werd de route van de postwagons 85 en 86 verlengd tot Libava / Liepāja. De naam ЛИБАВА zien we vanaf dat jaar terug in de ovaalstempels (afb. 15 en 16). Het gebruik van het ovaalstempel ЛИБАВА * 86 * РИГА voor 1915 is echter nog onbekend. Wel kennen we het als provisorisch stempel gebruikt door de Letse post in de jaren 1920 en 1921.



Afb. 14

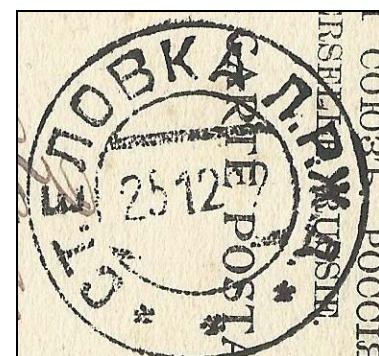
1897, portvrije dienstbrief van de dominee in Ringen / Renge naar Grünhof, 1879. Vervoerd met postwagon 85-86, stempel met stationsnummer 7 van Autz / Auce. Gaf de dominee zijn brief af aan de postwagon in Autz of had de postbeambte zijn stempel niet goed ingesteld?



Afb. 15
1911, ansichtkaart naar VALK, vervoerd met postwagon 85 van de lijn RIGA-MOERAVJEVO.

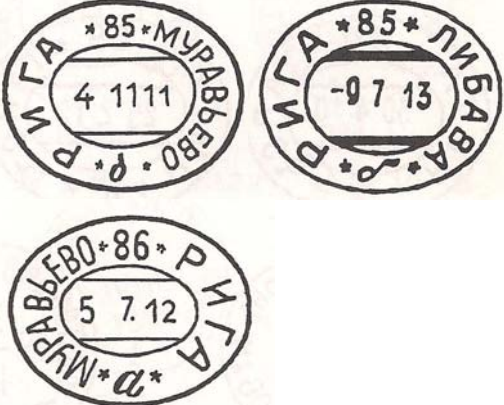


Afb. 16
1913, briefkaart naar HAZENPOT, vervoerd met postwagon 85 van de lijn RIGA-LIBAVA. In 1913 kwam een einde aan het overladen van de post op het station van Moeravjevo door het doortrekken van de lijn tussen Riga en Libava.



Afb. 17b (150 %)
Afb. 17a
1912. Briefkaart van ST. ЕЛОВКА / St. Elovka naar Salisburg / Mazsalaza.

Stempeloverzichten

Postwagons 85 – 86		
	ПОЧТ. ВАГОНА РИГО – МОЖЕЙКОВ. Ж. Д. Volgnummers (1) en (2)	Type 1 1874-1878
	ПОЧТОВАГО ВАГОНА РИГО – МОЖЕЙКОВ. Ж. Д. Volgnummers (3), (4) en (5)	1875-1878
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 85-86 Volgnummers 1, 2, 3, 4 en 5	Type 2 1878-1881
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 85 Volgnummers 1, 2 en 3	Type 3 1882-1908
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 86 Volgnummers 1, 2 en 3	1883-1908
	РИГА * 85 * МУРАВЬЕВО Volgletters a, б en в	Type 5 1909-1915
	РИГА * 85 * ЛИБАВА Volgletters a en б	1913-1915
	МУРАВЬЕВО * 86 * РИГА Volgletters a en б	1910-1912
	ЛИБАВА * 86 * РИГА Volgletters a en б	onbekend 1920-1921

Tabel 6

De Kalkuni-Radviliškis spoorlijn (КАЛКУНО – РАДЗИВИЛИШСК. Ж. Д.)

De spoorlijn tussen Radzivilisjki / Radviliškis aan de Libava-Romni spoorlijn en Kalkuni, ten zuiden van Dvinsk aan de lijn St.Petersburg-Warschau, werd aangelegd en geëxploiteerd door de Libava-Romni Spoorwegmaatschappij. Slechts ongeveer 33 km van de 197 km lange enkelspoor lijn lag op Lets grondgebied. De aanduiding van de spoorwegmaatschappij is te zien onderin het dagtekenstempel van

het hulppostagentschap in het station van ELOVKA / Églaine. De letters Л. Р. Ж. Д. staan voor L. R. spoorlijn (afb. 17). De in 1873 voltooide spoorlijn verkortte de verbinding tussen Libava en St. Petersburg aanzienlijk.

De postwagons

Tot in 1877 vermeldde het stempel van de postwagon de volledige trajectnaam КАЛКУНО – РАДЗИВИЛИШСК. Ж.Д (type 1). Omdat er pas in 1881 een einde kwam aan het aangeven van stationsnummers in de stempels zien we die in alle stempels van dit type terug. (afb. 18). Vanaf 1878 reden tussen Kalkuni en Radviliškis de postwagons 9 en 10.



Afb. 18

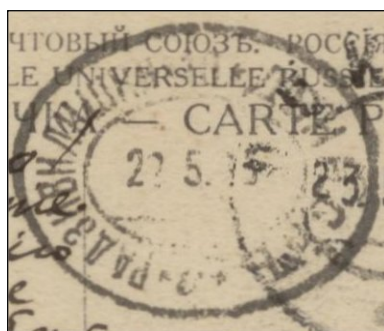
Deze postwagons reden voordien heen en weer tussen Riga en Dünaburg. In 1906 veranderde de naam van de lijn in Dvinsk–Radzivilisjki. Deze namen, ДВИНСКЪ en РАДЗИВИЛИШКИ, zien we ook terug in de ovaalstempels (afb. 19).

De briefkaart van afbeelding 1 helemaal aan het begin van dit artikel werd in mei 1877 tussen Sjadovo / Šeduva en Riga in drie verschillende postwagons afgestempeld.

In Sjadovo werd de kaart op 15 mei ontwaard met het langstempel ШАДОВО en op dezelfde dag afgegeven aan de postwagon van de КАЛКУНО – РАДЗИВИЛИШСК. spoorlijn. De dwars staande 10 geeft aan dat Sjadovo / Šeduva vanaf Kalkuni het tiende station was. Nog op dezelfde dag werd de kaart in Radzivilisjki overgegeven aan postwagon 45-46 van de lijn Libava-Romni. Als de postbeambte in de trein het stempel tijdig heeft aangepast was Radzivilisjki het 9de station vanaf Kaišiadorys. Tenslotte, op 16 mei, werd de kaart ook nog afgestempeld in de postwagon van de lijn Riga-Muravjevo. Aankomst in Riga op 16 mei.



Afb. 19a
1915. Per veldpost verzonden briefkaart naar PSKOV, vervoerd met postwagon 10 van de lijn RADZIVILISJKI-DVINSK.



Afb. 19b (150 %)

Stempeloverzichten

Postwagons 9 – 10		
	ПОЧТОВ. ВАГОНЪ КАЛКУНО – РАДЗИВИЛИШСК. Ж.Д. Volgnummer (1) en (2) Afb. 1 en 18	Type 1 1874-1878
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 9 Volgnummers 2, 3 en 4 Volgnummer 1 nog niet gevonden.	Type 3 1885-1889
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 10 Volgnummers 1 en 2 Volgnummers 3 en 4 nog onbekend.	1885-1890
	ДВИНСКЪ * 9 * РАДЗИВИЛИШКИ Volgletters a en б	Type 5 1910-1915
	РАДЗИВИЛИШКИ * 10 * ДВИНСКЪ Volgletters a en б Afb. 19	1912-1915

Tabel 7

De Moskou – Vindava spoorlijn (МОСКОВСКО – ВИНДАВСКОГО ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА)

Vindava / Ventspils, met zijn ijsvrije haven aan de Oostzee, kreeg pas in 1894 aansluiting op het Russische spoorweginet door het doortrekken van de lijn Riga-Toekkoem. Daardoor liep de route naar Moskou aanvankelijk langs Riga-strand en via Riga naar Kreutburg / Krustpils. In 1897 begon de aanleg van de Moskou-Vindava spoorlijn, de opening van het Riga-station (РИЖСКИЙ ВОКЗАЛ) in Moskou vond plaats op 11 september 1901. De bijna 1100 km lange spoorlijn werd in gedeelten geopend. Na de bouw van de brug over de Dvina / Daugava bij Kreutburg / Krustpils kwam in 1904 de verbinding via Mitava / Jelgava en Rositten / Rēzekne in gebruik. Bij Novo Sokolniki kruiste de lijn de spoorlijn tussen St. Petersburg en Vitebsk. Door het samengaan van diverse spoorwegmaatschappijen in 1896 ging de lijn Moskou-Vindava deel uitmaken van de Moskou-Vindava-Ribinsk Spoorwegmaatschappij (МОСКОВСКО-ВИНДАВО-РЫБИНСКОЙ Ж. Д.)

De postwagons

Vanaf 1900 reden de postwagons 233 en 234 op de route Vindava - Novo Sokolniki (ВИНДАВА - Н. СОКОЛЬНИКИ), aanvankelijk via de badplaatsjes van Riga-strand en Riga, vanaf 1904 "onderlangs" door Zemgale via Mitava / Jelgava naar Kreutburg / Krustpils. (Afb. 20, 21 en 22). In Novo Sokolniki werd de post van en naar Moskou overgegeven aan en ontvangen van de postwagons 209 en 210. Tussen Riga en Toekkoem / Tukums, langs de badplaatsjes aan de Golf van Riga, reden vanaf 1905 voorstadstreinen, mét postwagons.



Afb. 20

1901. Briefkaart van Riga naar Wenen. Op 23 november uit Riga verzonden met ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 233.



Afb. 21

1903. Briefkaart van het landgoed "Gross Rönne" naar Mitau/Jelgava. Waarschijnlijk op 9 december op het station van Stende afgegeven aan ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 234.

Stempeloverzicht

Postwagons 233-234		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 233 Volgnummer 1 Volgnummer 2	Type 4 1901-1904 1901-1906
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № 234 Volgnummer 1 Volgnummer 2	onbekend 1900-1903
	Н. СОКОЛЬНИКИ * 233 * ВИНДАВА Volgletters а, б, в, г е н д	Type 5 1906-1915
	ВИНДАВА * 234 * Н. СОКОЛЬНИКИ Volgletters а, б, в, г е н д	1907-1915

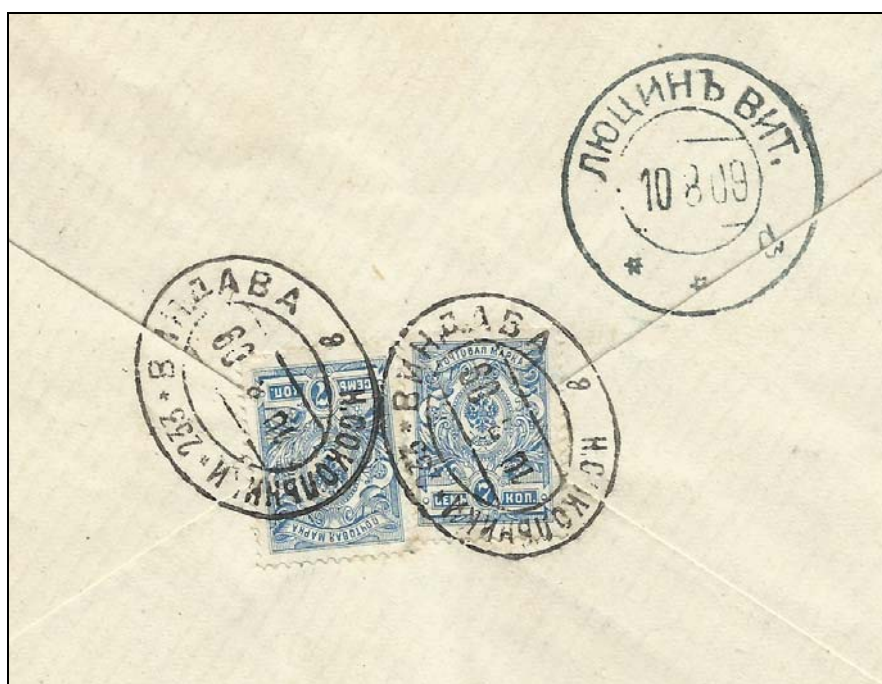
Tabel 8

Stations en de haven

Het havengebied en het station van Vindava / Ventspils (ВИНДАВА ВОКЗАЛ.) lagen op de noordelijke oever van de Venta, met de stad verbonden door een vlotbrug. Baedeker vermeldt in zijn "Russland – Handbuch für Reisende" uit 1912 dat een spoorbrug in aanbouw is. Die was in 1914 gereed en met de bouw van een station op de zuidelijke oever, nabij het stadscentrum, was een aanvang gemaakt. Op het stationspostkantoor was in jaren 1907-1915 een ovaalstempel in gebruik (afb. 23). In het havengebied, "Elevator" genaamd, bevond zich een goederenstation met een hulppostagentschap. Het rondstempel dat daar in gebruik was (1909-1913) heeft achter de plaatsnaam de toevoeging "ЭЛЕВ.", afkorting van ЭЛЕВАТОРЪ = Elevator. Onderin het stempel wordt de spoorlijn aangegeven: МОСК.-ВИНД. Ж. Д. = Mosk.-Vind. Spoorlijn (afb. 24).



Afb. 24b



Afb. 22

1909, deel van de achterzijde van een brief naar LUDZEN / Ludza. Omdat de afzender zijn naam en adres niet vermeldde is onbekend waar de brief op 10 augustus werd afgeven aan postwagon 233 van de lijn Н. СОКОЛЬНИКИ – ВИНДАВА.

In de periode 1901-1913 ver-65-
voudigde de overslag in de haven van
Vindava / Ventspils.

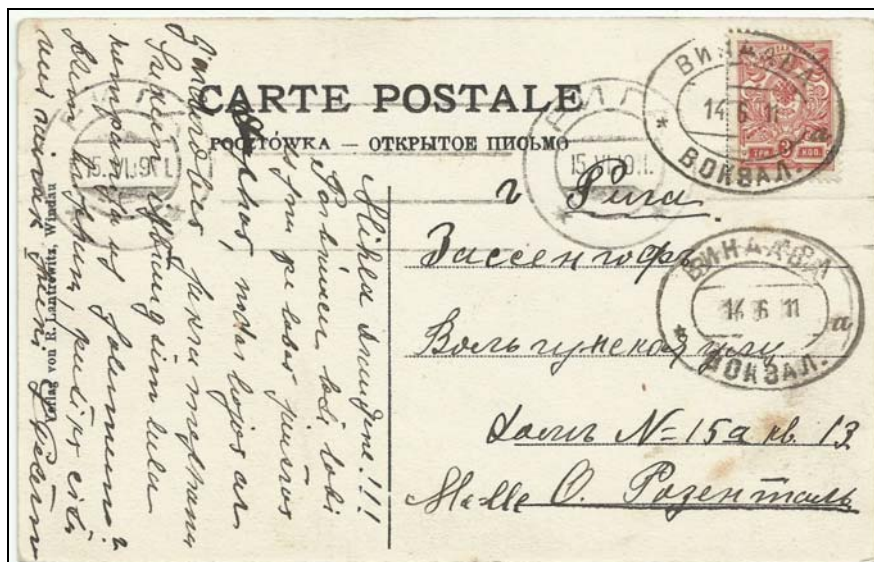
De naam Elevator wijst erop dat dat in
belangrijke mate het gevolg was van
de overslag van graan. Elevatoren zijn
grote installaties met zuigpijpen op
kades en pontons waarmee graan uit
en in zeeschepen werd overgeslagen.
Baedeker meldt ook nog de “bedui-
dende uitvoer van Siberische boter”
(afb. 25 en 26).

In zijn reisgids beschrijft Baedeker
ook kort het 181 werst lange spoortra-
ject tussen Kreutzburg / Krustpils en
Toekkoom / Tukums. Daarbij ver-
meldt hij, na het passeren van de brug
over de Dvina kort na vertrek, een
aantal stations. Dat van Livbërze /
Lievenbersen ontbreekt, maar het be-
schikte op het hulppostagentschap wel
over een eigen stempel: СТ.

ЛИВЕНБЕРЗЕНЪ met onderin de
aangepaste naam van de spoorlijn
waaraan het was gelegen: МОСК.
ВИНД. РЫБ. Ж.Д. = Moskou-
Vindava-Ribinsk spoorlijn (afb. 27).

Dit type stempel is na 1910 verder nog
bekend van de volgende hulppost-
agentschappen met beperkte dienstver-
lening op de stations van 5):

Daudzeva	СТ. ДАУДЗЕВАСЪ
Garozā	СТ. ГАРЗЕНЪ
Slampe	СТ. ШЛАМПЕНЪ
Spāre	СТ. СПАРЕНЪ
Zilāni	СТ. ЗИЛАНЪ



Afb. 23

1911. Briefkaart van Vindava/Ventspils naar Riga, op 14 juni verzonden vanaf het
stationspostkantoor: ВИНДАВА ВОКЗАЛ (Vindava Voksal).

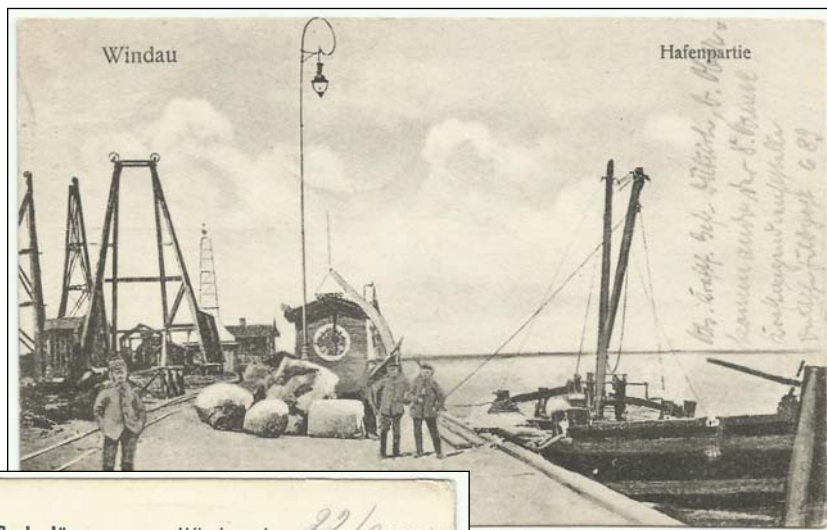


Afb. 24a

1913. Briefkaart naar Libau, op 30 mei verzonden vanaf het postagentschap in het
havengebied van Vindava: ВИНДАВА ЭЛЕВ. De afzender is waarschijnlijk per
schip in Vindava aangekomen en schrijft “Goede morgen, gelukkig in Windau
aangekomen. Uw wens heb ik vervuld, heb gedroomd..... Om 3 uur “dampfen” we
verder naar Riga” Kennelijk vol spannende verwachting?

25

Havengezicht, zonder elevatoren, van Windau/Ventspils. In 1917 per veldpost verzonden door een Duitse militair.



Afb. 26

1911. Briefkaart van Carl Jörgensen, Butterexport, in "Windau" naar Christiania in Zweden met offerte voor diverse soorten Sibirische boter. Met prompte verlading vanuit Windau....

Carl Jörgensen, Windau, d. 22/9 1911
Butterexport.

Sibirische Butter.

Ich offeriere freibl. für prompte Verladung fob Windau:

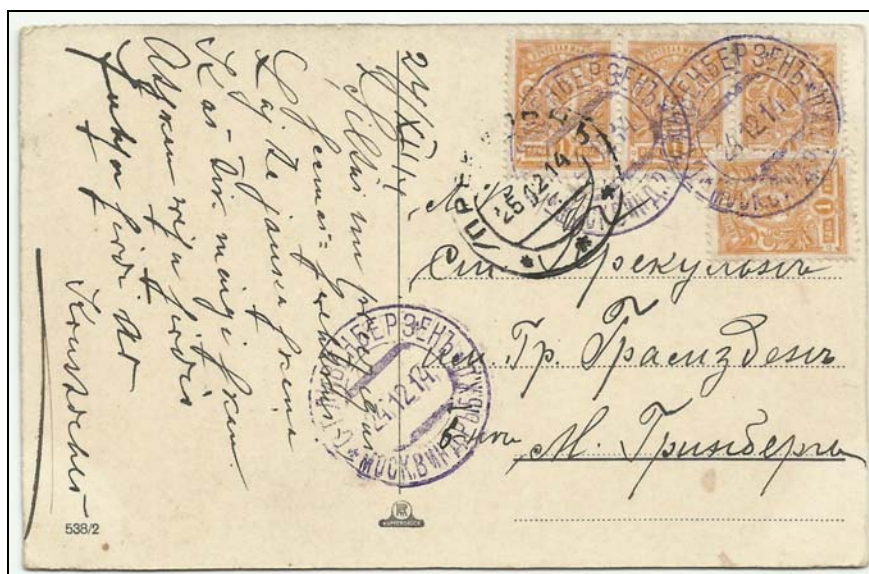
Ausgesucht feine Qualitäten	M.	116
Gewöhnliche beste Ware, der Jahreszeit und der Saison entsprechend	"	114
Marke C. A. J. blau	"	116
(Diese Marke besteht aus den besten Qualitäten der wöchentlichen Zufuhren.)		
Reine Stallbutter	"	
" Grassbutter	"	111
Frische secunda	"	
Gut erhaltene Kühlhausware	"	
Secunda Kühlhausware	"	
Ungesalzene Kurganware in Tonnen	"	125
" Kisten von ca. 50/65 Pfd.	"	

per 100 Pfd. netto Kassa gegen Dokumente.
Ihren drahtlichen Aufträgen gern entgegengehend empfehle ich mich Ihnen und zeichne
Hochachtungsvoll
Carl Jörgensen.

Telegramm-Adresse: „Jörgensen“.

Afb. 27

1914. Briefkaart van station CT. ЛИВЕНБЕРЗЕНЪ / Livbërze naar Priekule. Onderin de aanduiding Moskou-Vindava-Ribinsk spoorlijn.



De Riga – Toekkoem spoorlijn (РИГА – ТУККУМЪ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА)

Ten westen van Riga ligt een aantal badplaatsjes, die in de tsarentijd al populair waren. Deze streek werd gezien als de ‘Baltische Riviéra’.

Op de westelijke oever van de Dvina / Daugava werd in 1873 de spoorlijn Thorensberg-Sassenhof-Bolderaa-Haven geopend. Na de bouw in 1875 van de spoorbrug werd aan de stadszijde voorstadstation Riga II gebouwd. Daar werd het personenverkeer naar het westen en zuiden afgehandeld.. Station Riga III op de linkeroever werd gesloten voor personenvervoer. Het personenvervoer op de linkeroever ging via het goederenstation Thorensberg, dat personenvervoer erbij kreeg.

De verbinding tussen Thorensberg en Toekkoem / Tukums was in 1877 gereed. Deze lijn werd geëxploiteerd door de Riga–Toekkoem Spoorweg Maatschappij, vanaf 1891 de Riga–Dünaburg Spoorweg Maatschappij. In 1895 nam de staat de exploitatie over.

Na Thorensberg splitste de lijn: naar Mitava / Jelgava en naar Toekkoem /Tukums. In 1894 werd de lijn vanuit Toekkoem doorgetrokken naar Vindava / Ventpils.

De trein langs de badplaatsen aan de kust, de ‘Strandzug’, was in de zomer heel druk met badgasten. Om een indruk te krijgen: zomer 1914 reden in beide richtingen: 4 persontreinen op het traject Libava- Moeravjevo en tot 43 treinen langs het strand, Riga-Kemmern / Ķemeri (juni-juli). Kemmern / Ķemeri was in de tsarentijd een belangrijk kuuroord met o.a. modderbaden. Vanuit Bolderaaer station in Riga, ging de trein via Thorensberg / Tornakalns, Sassenhof / Zarulauks en Pupe / Babīte westwaarts naar de badplaatsen.



Afb. 28a

Ansichtkaart naar KROZE / Kraziai in het gouvernement Kovno, verzonden met POSTWAGON No. T.P. (= cyrillic T.P. = T.R. voor Toekkoem-Riga), 25 juli 1910.

De volgende haltes waren de bekende badplaatsen: Bilderingshof / Bulduri, Edinburg / Dzintari, Majorenhof / Majori, Dubbeln / Dubulti, Karlsbad / Melluži, Assern / Asari, Schlock / Sloka, en tenslotte Kemmern / Ķemeri. De haltes van de treinen die verder gingen naar Tuckum waren: Schmarden / Smarde, Toekkoem I / Tukums I en Toekkoem II / Tukums II.

De postwagons

Vanaf 1905 reden langs de badplaatsen voorstadstreinen met postwagons. Deze spoorpostlijn Riga-Toekkoem / Tukums kreeg geen nummer. In de eerste stempels, type 4, met datum in kruisvorm, is het traject aange-

geven met de afkorting P.T. = РИГА – ТУККУМЪ, Riga – Toekkoem. En de afkorting T.P. voor de retourrichting (afb. 28).

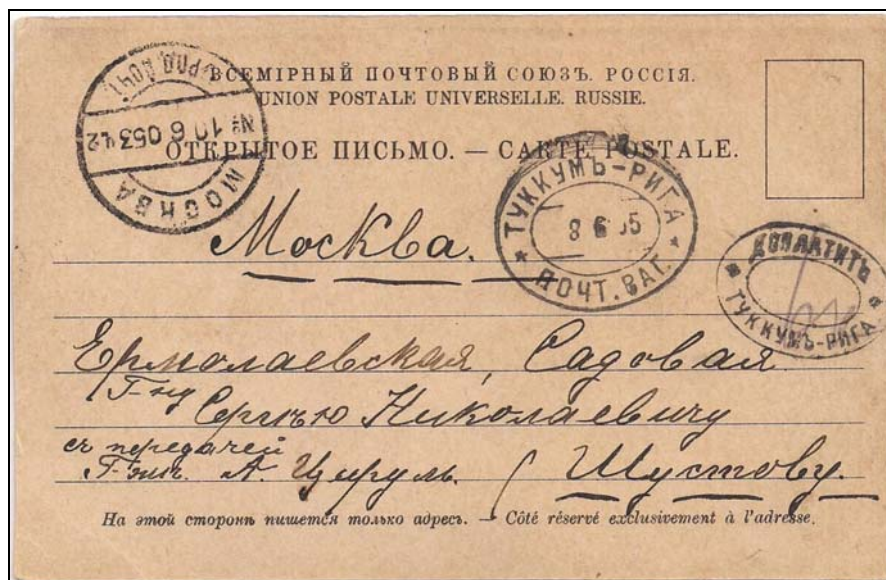


Afb. 28b (150 %)



Afb. 29

1911, ansichtkaart naar Riga met een mooie afbeelding van het zeepaviljoen in Majorenhof. De kaart is meegegeven met de postwagon Riga-Toekkoem, op het traject langs badplaatsen aan de Golf van Riga. Geschreven in Bilderlingshof (lit. 4).



Afb. 30

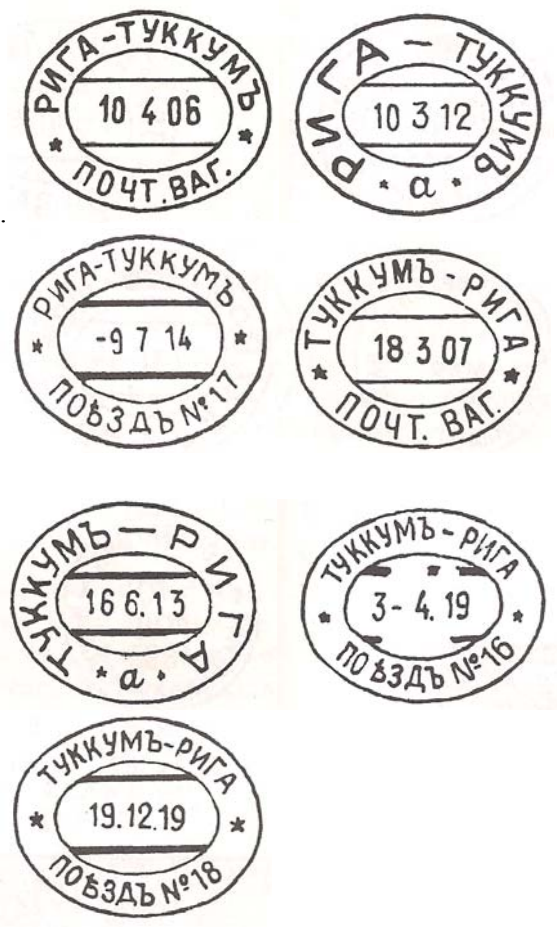
Een briefkaart naar Moskou, 8-10 juni 1905. De kaart is ongefrankeerd verzonden met de postwagon Toekkoem – Riga. In het kleine ovale portstempel van de postwagon is geschreven dat de kaart met 6 kopeken belast is.

In de ovale stempels, type 5, staan de plaatsaanduidingen voluit: РИГА – ТУККУМЪ, (afb. 29) en voor de re-tourrichting ТУККУМЪ – РИГА (afb. 30).

In een paar stempels zijn we ook de aanduiding ПОЪЗДЪ (POEZD), trein, met een nummer (afb. 31). Ronde stempels met de aanduiding 'POEZD' zijn ook te vinden bij de lokale lijnen van St. Petersburg. Volgens een veel aangehangen theorie zijn dit sorteerstempels. Ze werden op spoorstations gebruikt om de post naar lokale postwagens te leiden.

Bij de ansichtkaarten zijn veel afbeeldingen van de badplaatsjes, gebouwen en het badleven (afb. 32). Mannen en vrouwen werden met het baden wel van elkaar gescheiden. Aan het strand van Majorenhof en de andere badplaatsen waren tijden vastgesteld voor het bezoek: "ohne Badeanzug bis 10 Uhr morg. Männer, 10-1 Uhr Frauen; mit Badeanzug 1-3 Uhr Männer, 3-5½ Uhr Frauen. Bad 10 kop. Die strandpromenade ist von 1 Uhr mittags freigegeben." (Baedeker 1912, p. 61).

Stempeloverzichten

Postwagons		
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № П.Т. Volgnummer 1 en 3	Type 4 1910 1910
	ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № Т.Р. Volgnummer 3	
	* РИГА – ТУККУМЪ * ПОЧТ. ВАГ. Zonder volgletter * РИГА – ТУККУМЪ * Volgletter a en b * РИГА – ТУККУМЪ * ПОЊЗДЪ № 15 en 17 * ТУККУМЪ - РИГА * ПОЧТ. ВАГ. Zonder volgletter * ТУККУМЪ - РИГА * Zonder volgletter * ТУККУМЪ - РИГА * Volgletter a * ТУККУМЪ - РИГА * ПОЊЗДЪ № 16 * ТУККУМЪ - РИГА * ПОЊЗДЪ № 17 * ТУККУМЪ - РИГА * ПОЊЗДЪ № 18	Type 5 1905-1909 1909-1913 1914 1905-1908 1905 1911-1915 1914-1915 1914 1914-1915
afb.32		

Tabel 9

De Libava – Hazenpot smalspoorlijn (ЛИБАВО-ГАЗЕНПОТСКІЙ УЗКОКЛ. ПОДЪЊЗДНОЙ ПУТЬ)

Een keizerlijk decreet van 1 april 1870 ondersteunde de aanleg van lokale spoorlijnen voor de aanvoer van hout, graan en andere akkerbouwproducten e.d. naar de hoofdspoorlijnen. Omdat de staat geen kredieten ter beschikking

stelde, dienden de exploitanten de bouw zelf te financieren. Pas in 1892, na verbetering van de economische en financiële situatie in Rusland en op basis van een speciale wet voor de aanleg van smalspoorlijnen, werd door diverse particuliere maatschappijen begonnen met de bouw van “aanvoer-spoorlijnen”.

In Koerland werd in 1899 de 49 km lange smalspoorlijn tussen Libava / Liepāja en Hazenpot / Aizpute in

gebruik genomen. Op de lijn reden geen postwagons, wel kon op de stations post worden afgegeven. “Stations-stempels”, met de geschreven naam van het station, zijn bekend uit de jaren 1902-1904 (afb. 33). Uit de jaren 1914-1915 is ook een stempel bekend van het hulppostagentschap op het stationnetje van Doebenalken / Dunalka: СТ. ДУБЕНАЛКЕНЪ.

Onderin het stempel wordt de naam van de spoorlijn vermeld: ЛИБАВО – ГАЗЕНП. П.П. = Libava – Hazenp. Smalspoorlijn (**afb. 34**).



Afb. 34
Overgenomen uit **lit. 5**.

Bronnen en literatuur

Lit. 1

Jan Kaptein: "Post uit Liepāja, Libau, ЛИБАВА [LIBAVA]" in "Het Baltische Gebied" nummer 65, 2014.

Lit. 2

Sijtze Reurich: "Michail Nicolajevitsj Muravjev, de beul van Litouwen" in

"Het Baltische Gebied" nummer 46, 2005.

Lit.3

Ruud van Wijnen: "ВИНДАВА ЭЛЕВ. / Vindava Elev." in "Het Baltische Gebied" nummer 42, 2003.

Lit. 4

Jan Kaptein: "De Baltische Riviera : deel 1" in HBG nummer 53, 2008 en deel 2 in: HBG nummer 54, 2009.



Afb. 33

1902. Briefkaart van Legen naar Elley/Eleja, 28-29 juni 1902. Stationsstempel: ЛИБАВО-ГАЗЕНПОТСКІЙ УЗКОКЛ. ПОДЪРЪЗДНОЙ ПУТЬ СТ (Station) "Legen". De kaart werd in Libava/ Liepāja op het postkantoor afgegeven en daar op 28 juni gedagtekend ЛИБАВА. Een dag later werd in ЭЛЛЕЙ / Eleja het aankomststempel geplaatst.

Lit. 5

Harry v. Hofmann: "Lettland Handbuch, Postwezen 1625-1918, Band I", 2014

Lit. 6

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

Lit. 7

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

Lit. 8

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

Lit. 9

A.V. Kiryushkin en P.E. Robinson: "Russian Railway Postmarks", 1994. Met aanvulling: Philip Robinson: "Russian railway postmarks : some recent discoveries" in "British Journal of Russian Philately" nummer 101, 2011

SCHRIJFWEDSTRIJD 5 : MIJNHEER VAN DALE WACHT OP ANTWOORD

Olav Petri

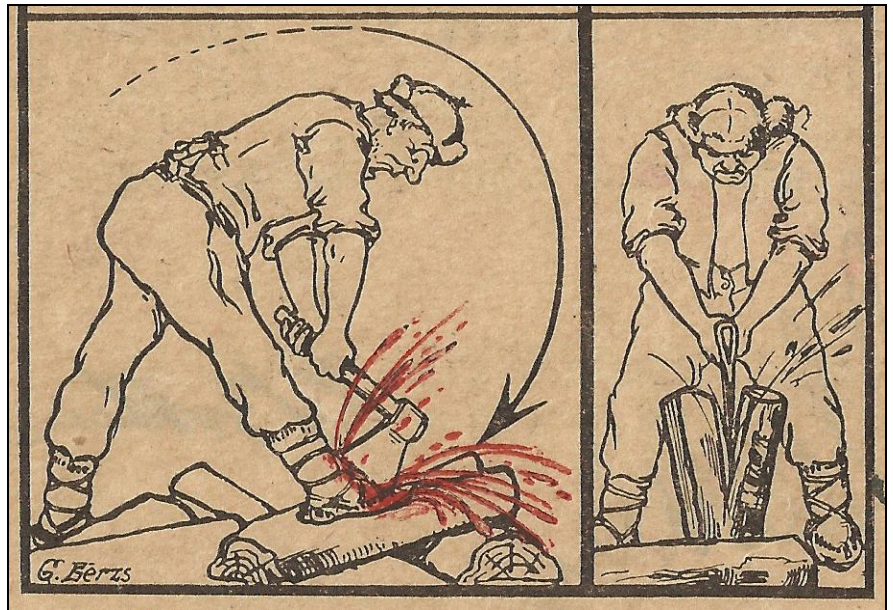
Deze zin werd leerlingen op school ingeprent om te weten in welke volgorde rekenkundige handelingen verricht moeten worden. Laatst had ik er nog wat aan.

De woorden “mijnheer van Dale” verwijzen naar de bekende Nederlandse lexicograaf uit de XIX-e eeuw wiens naam nog altijd vele woordenboeken siert. In Sas van Gent verzamelde en rubriceerde hij woorden en legde een prachtig kaartjessysteem aan dat nog altijd bestaat, opgeslagen in een enorme daarvoor gebouwde ladekast die in Leiden staat. Ik meen me te herinneren dat hij de achterkant van oude bibliotheekfiches gebruikte voor zijn systeem.

Nu zult u denken dat dit heel erg saai werk was, dag in dag uit zoeken, schrijven, rubriceren, en dat was het ook. Reden om wat afleiding te zoeken en dat deden lexicografen vaak in eigen kring. Men had immers onderling contact, de verbeterde postverbindingen hielpen om niet alleen prettige correspondentie te onderhouden, maar ook om speelse elementen ruimte te geven.

Het is in dit speelse kader dat getoonde briefkaart een rol speelt. Het is namelijk een van de weinige bewaard gebleven briefkaarten uit een spel dat Van Dale speelde met de Baltische taalkundige Georg Berzs.

In het kader van dat spel gaf men elkaar per post een Ests dan wel een Nederlands spreekwoord op. Over en weer waren beide heren dan langdurig bezig uit te zoeken wat de betekenis van zo’n spreekwoord wel niet was, ze kenden elkaars taal namelijk niet en correspondeerden in het Duits. De betekenis moest men dan niet



Afb. 5

opschrijven, maar met een tekening duidelijk maken. Dat ging vaak goed. Zo leverde de opdracht rond “als het kalf verdrinken is, dempt men de put” een ondubbelzinnige tekening op, op de achterzijde van een briefkaart, met een aardig stempel van Dorpat/Derpt. Het ging echter niet altijd goed, zoals deze tekening duidelijk maakt. U ziet hier hoe Georg Berzs de betekenis zichtbaar maakt van het Nederlandse spreekwoord “Waar Gehakt Wordt Vallen Spaanders”.

N.B.

Er is sprake van tikfouten, de briefkaart is niet van 1938 maar van 1883. Het model van de bast schoenen maakt duidelijk dat de kaart in de 19^e eeuw is getekend.

Rūdolfs Dvinavīns,
alias Rudolf Rijnwijn

Dat ze naast elkaar zijn afgebeeld op een briefkaart uit 1938 is natuurlijk bijzonder, maar ook goed te verklaren. Beiden waren vooraanstaande bestuursleden, overgrootvader zelfs medeoprichter, van het in 1898 opgerichte Letse Verbond van “Mannen van Hout”: een vereniging die opkwam voor de belangen van mannen die hun brood (en degvīns) in het hout verdienden als houthakker, bomenvilder, vlotter of in de houtzaagmolen. Voor vrouwen was al dit werk te zwaar, zij konden dus ook geen lid worden. Meubelmakers, die hoger op de sociale ladder stonden, wilden daarentegen geen lid worden. Zij hadden hun eigen chique gilde van houtbewerkers.

Mijn in 1858 geboren overgrootvader heette Rūdolfs Mežskarpa. Ik neem aan dat hier oorspronkelijk sprake is van een bijnaam die, bij gebrek aan een achternaam, in het doopregister van het kerkje in zijn dorp werd opgenomen en zo een min of meer officiële status kreeg. “Mežskarpa” vond ik terug in de medische acte die, veel later in 1905, werd opgemaakt nadat mijn opa in zijn voet had gehakt. Mijn overgrootvader Rūdolfs woonde met zijn vrouw Aina in een kleine nederzetting op de oever van de Dvina, iets ten oosten van Jēkabpils. Uit archieven ben ik over hem niet veel te weten gekomen, maar zijn verworven achternaam duidt er op dat hij zich niet uitsluitend met het kappen van bomen en het hakken van hout bezighield. Waarschijnlijk ving hij in de Dvina ook vis waarvan hij een aanzienlijk deel rookte boven de houtsnippers die restten na het hakken en villen. Met filatelie had Rūdolfs slechts van doen dat hij werd geboren in het jaar dat in Rusland de eerste postzegel werd uitgegeven. Ter onderscheiding van zijn vader had mijn opa nog een tweede naam: Jānis. Maar die werd noch in de familie, noch in zijn dorp gebruikt. Ook opa begon zijn werkzame leven

De houtbloksplijter op het rechter plaatje is mijn overgrootvader, links spat het bloed uit de voet van zijn zoon, mijn opa.



Afb. 1

Houtvlot op de Dvina/Daugava, afgebeeld op een Lets bankbiljet van 25 lati uit 1938.

als houthakker in de bossen, maar hij wilde meer én hogerop. Met het geld dat zijn vader met de visrokerij had verdiend begon zoon Rūdolfs een houtzagerij aan een beek die uitmondde in de Dvina. De zaken gingen goed tot het noodlot in 1905 voor hem en zijn gezin dreigde toe te slaan. De postbode bezorgde hem een ongefrankeerde brief voorzien van een groot paars stempel met de oproep zich in het fort van Dvinsk te melden voor militaire dienst. Goede raad was aanvankelijk niet duur. De getergde en berekenende Rūdolfs liet, uit het zicht van vrouw, kinderen en knechten, zijn bijl achter de opslagschuur net diep genoeg tussen zijn tenen landen om niet al te veel schade aan te brengen, maar wel veel bloed te doen opspuiten. (De weergave daarvan op de tekening lijkt me overigens nogal overdreven). Met in zijn ransel voortreffelijke degvīns, geurige gerookte karper en de nodige roebels meldde mijn opa zich strompelend en nog steeds bloedend bij de militaire arts in Dvinsk. Met een

lege ransel, maar met de gewenste verklaring “ongeschikt voor actieve dienst” verliet hij de kazerne en bijna huppelend keerde hij terug naar zijn houtzagerij. Om zijn vrouw en de alom aanwezige verspieters te laten geloven dat hij toch echt gewond was, bleef hij zijn hele leven hinkepinken en deden zijn knechten het werk. Als broodnodige bijverdienste telde hij de houtvloten die zijn dorp op weg naar Riga passeerden en inde hij de tol die de vlotters moesten betalen (afb. 1). In zijn vrije tijd maakte hij briefkaarten van berkenbast voor zijn moeder Aina, die ze daarna met Pasen beschilderde. Mijn eigen vader Rudolf zette de houttraditie voort. Hij was scheepsbeschieter en een zeer vakkundig meubelmaker. Zijn werkbank staat nog steeds in mijn schuur. Als vierde (en laatste) Rudolf is hout voor mij de mooie, biologische grondstof voor postzegels, kaarten en brieven. .

...."MIJIE VOES IST JIST GANS BESSER WILLIE"....

Ruud van Wijnen

Gefrankeerd met de veelgebruikte rode Hitler-zegel van 12 pfennig met opdruk OSTLAND is de enveloppe filatelistisch niet bijzonder interessant. Ook het Letse dagtekenstempel CĒSIS laat het hart niet sneller kloppen (afb. 1).

Komt nog bij dat het jaartal in het stempel niet of nauwelijks te lezen is. 1 september 1943? Als het 1944 zou zijn het ineens boeiend, het is dan kort voor de inname van Cēsis door het Rode Leger op 26 september van dat jaar.



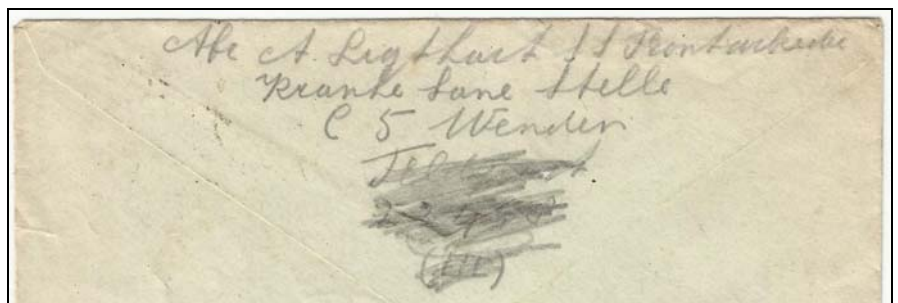
De groot geschreven adressering van de brief trekt de aandacht. Allereerst de naam "W Roeks", maar ook het spellingfoutje "Mazirba" i.p.v. Mazirbe. En wat betekent de aanhef "Ant"? Al met al lijkt me de schrijver van het adres geen Let en "W Roeks" ook niet.

Mazirbe is een klein dorpje in het puntje van Koerland met een stationnetje waar de smalspoorlijnen uit Stende en Ventspils samenkomen. "Saulriets" is Lets voor zonsondergang. "Saulrietos" lijkt me een passende naam voor een landhuis, een kamp of een kolonie nabij de Oostzeekust waar de zon elke avond in de zee zakt.

Nog interessanter wordt het poststuk als blijkt dat de brief er nog in zit en de schrijver op de achterzijde vermeldt hoe hij heet en waar hij verblijft (afb. 2). Afzender is A. Ligthart en hij voegt daar aan toe "SS Frontarbeiter". Hij verblijft in de "Kranke Sane



Afb. 1



Afb. 2

Stelle" in Wenden. Daaronder schreef hij ook nog "Feldpost 23458 (III)", maar dat laatste kraste hij door.

De brief

De Nederlandse "SS Frontarbeiter" A. Ligthart schrijft op 31 augustus een brief aan Willie.

Als de aanhef "Liebe" taalkundig klopt is dat een meisje of dame.

Hij tracht zijn Nederlands te verduitsen, wellicht in een poging zijn brief de censuur te laten passeren. Mogelijk ook was hij uit op een wit voetje bij zijn Duitse superieuren. Zijn kennis van de Duitse taal was echter zeer beperkt en waarschijnlijk alleen in de omgang opgepikt. Daarnaast zijn punten en komma's aan hem niet besteed en ook stilistisch is Ligthart geen licht.

Daardoor verzond hij aan "Liebe Willie" een verbasterde taalkundige mengelmoes met een ratjetoe aan vragen en groeten. Hij maakt een wanhopige, eenzame indruk. Een brief waarin hij daarvoor het woord "briefmarke" gebruikt en meldt dat het met zijn "voes" nu weer goed gaat (**afb. 3a**). Aan het einde van de brief noemt de schrijver zijn voornaam: "Tonie". Dat past wel bij de voorletter A van Anthonie en omdat hij vraagt "das Mama vele kusse" te geven zou Willie zo maar zijn zus kunnen zijn. Maar, als dat zo is, wat doen zijn zus en moeder in Koerland?

De datering

Tonie dateert zijn brief met 31 augustus, jammer genoeg zonder jaartal. Over 1.9. in het stempel geen twijfel, wel over het jaartal. Bij 1944 is de wens mogelijk sterker dan de waarneming.

In de eerste regel op de achterzijde van de brief (**afb. 3b**) schrijft Tonie dat hij denkt op "een Zondag andr (oder/of) Maandag 2 September" in Riga te zijn. 1943 of 1944?

In 1943 viel 31 augustus op een dinsdag, in het schrikkeljaar 1944 op donderdag.

2 september viel in 1943 op een donderdag, in 1944 op een zaterdag. In beide gevallen klopt Tonie's mededeling niet, maar 1944 is minder onnauwkeurig. Dat maakt 1944 in het stempel minder een wens.

(Cisis) Wenden 31 Augustus

Liebe Willie

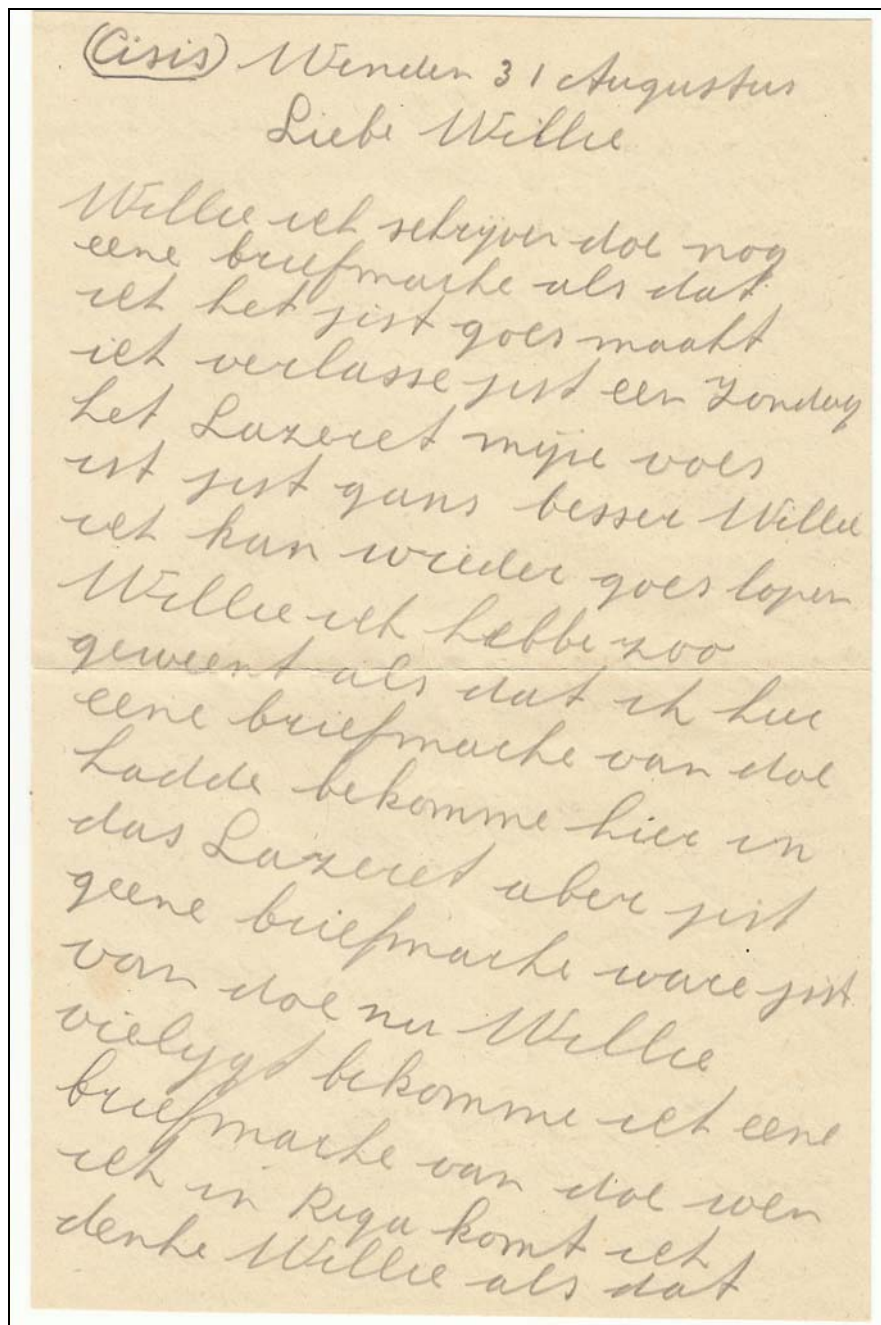
Willie ich schrijve doe nog
[ich = ik doe = Du = je]
eene briefmarke als dat
[briefmarke = bedoeld is brief]
ich het jist goes maakt
[jist = jetzt = nu]
ich verlasse jist een Zondag
het Lazeret mijie voes
[voes = Fuss = voet]
ist jist gans besser Willie
[gans besser = ganz besser = veel beter]
ich kan wieder goes lopen
[wieder = weer goes = gut = goed]
Willie ich hebbe zoo
geweent als dat ik hue
[hue = heute = nu/vandaag]
eene briefmarke van doe

Afb. 3a

hadde bekomme hier in
[bekomme = gekregen]
das Lazeret aber jist
geene briefmarke ware jist
van doe nu Willie
vielijgt bekomme ich eene
[vielijgt = vielleicht = misschien]
briefmarke van doe wen
[wen = wenn = als]
ich in Riga komt ich
denke Willie als dat

ich een Zondag andr Maandag
[andr = oder = of]
2 September in Riga bent
ant Willie dan hope ich

[ant = und = en]
eene briefmarke van doe te
bekome ich zal erg gelukkig
[bekome = bekomen/krijgen =
bekommen]
zijn Willie wen ich eene
briefmarke van doe hadde
bekomme ant Willie
hoe ist jist met das Mama
ich hope van goes en met
doe Willie ist alle nog
goes ich hope van goes
Nu Willie doe das Mama
eene sjaune groeze van das
[sjaune groeze = schöner Gruss =
"mooie" groet]



Tonie ant Willie doe ook
 ant vele kusse van das
 Tonie ant een groeze van
 doe Liebe Tonie dag Willie
 doe geet das goes doe dag
 [geet = geht = gaat goes = gut =
 goed]
 groeze ant das Mama van
 Tonie dag Willie eene sjaune
 kusse van Tonie dag

SS-Frontarbeiters

Begin 1943 bevonden zich via de
 “Nederlandsche Oostbouw” ca. 2300
 Nederlanders onder de SS-
 Frontarbeiter in gebieden vlak achter
 het Oostfront in de Baltische landen
 en de Sovjet-Unie. Tot dan waren
 slechts vrijwilligers naar het oosten
 vertrokken, maar vanaf mei 1943 werd
 dwang toegepast. Tot einde 1944 wer-
 den in totaal ca. 3700 tewerkgesteld
 aan de SS-Frontarbeiter toegevoegd.
 Dit gebeurde o.a. via de Arbeitsein-
 satz, maar het betrof ook opgepakte
 onderduikers en gevangenen uit de
 kampen in Ommen en Amersfoort. In
 totaal maakten ongeveer 6000 Neder-
 landers deel uit van de SS-
 Frontarbeiter.

Zij moesten achter het noordelijke
 deel van het Oostfront hoofdzakelijk
 bunkers bouwen en andere verdedi-
 gingswerken en verbindingswegen
 aanleggen. Daartoe werden de SS-
 Frontarbeiter vanaf begin 1944 in
 Baubataillone der Waffen-SS samen-
 gevoegd. Ze werden toen ook in oude
 uniformen van de Waffen-SS gesto-
 ken, overigens zonder militaire dis-
 tinctieven. Het Feldpostnummer
 23458 dat Tonie doorkraste kon hij
 mogelijk gebruiken als lid van een
 Baubataillon, maar niet (meer) als
 patiënt in het lazaret van Wenden
 /Cēsis.

De omstandigheden waaronder de SS-
 Frontarbeiter leefden en werkten
 waren uiterst moeilijk: primitief
 behuist, slecht en onvoldoende voed-
 sel, velen kregen buikloop en allen
 zaten onder de luizen.

Bij doorbraken van Russische tankdi-
 visies belandden ze regelmatig midden
 in de gevechten en uiteindelijk raakten
 enkele duizenden in Russische
 krijgsgevangenschap en werden afge-
 voerd naar de kampen in de Goelag.

ich een zondag ander Maan
 2 September in Riga bent dag
 ant Willie dan hope ich
 eene briefmarke van doe te
 bekome ich zal eig gelukkig
 zijn Willie wen ich eene
 briefmarke van doe hadde
 bekomme ant Willie
 hoe ist just met dasse Mama
 ich hope van goesen met
 doe Willie ist alle nog
 goes ich hope van goes
 Ku Willie doe dan Mama
 eene sjaune groeze van das
 Tonie ant Willie doe ook
 ant vele kusse van das
 Tonie ant een groeze van
 doe Liebe Tonie dag Willie
 doe geet das goes doe dag
 groeze ant dasse Mama van
 Tonie dag Willie eene sjaune
 kusse van Tonie dag

Afb. 3a

Velen moesten daar nog jaren blijven
 en zien te overleven.



Bron:

“Het Koninkrijk der Nederlanden in
 de Tweede Wereldoorlog – Register
 SS-Frontarbeiter”,
 deel 6 (pag. 460-462), deel 7 (pag.
 568, 648), deel 8 (619, 630).
www.loudejongdigitaal.nl

Zeer aanbevolen:

De verhalen van en over 3 SS-
 Frontarbeiter in de aflevering “Spoe-
 dig naar huis” van Andere Tijden,
 29.11.2007. www.anderetijden.nl >
 Afleveringen

DE VERVALSER JAAN LUBI EN MICHEL NUMMER 9

Olav Petri

Drie jaar geleden legde ik mijn 40 exemplaren Estland Michel nummer 9 met een diepe zucht weer in de lade. Het leek zo makkelijk om echte en valse zegels van elkaar te scheiden, publicaties bieden hulp nietwaar?



Mi. 9, echt

Inleiding, een worsteling

Kleuren boden mij bij nummer Mi. 9 in elk geval weinig hulp, mogelijk hebben anderen dan Lubi nog vervalsingen in omloop gebracht, maar Lubi was toch wel de grote meester.

De Lubi zegels zijn gestempeld. De beschrijvingen in het Zweedse Eesti Filatelist tijdschrift hielpen niet echt, wanneer er drie kenmerken van echt of vals waren, dan zag ik er maar 1 en dat is niet genoeg. En dan te bedenken dat ik zelfs nog de 4 varianten van Lubi's vervalsingen wilde determineren....

Twee aankopen bij Thomas Løbbering leken het makkelijker te maken: een doosje met bundelwaar van Lubi vervalsingen en een kleine collectie vervalsingen.

De literatuur er weer bij gelegd, ook een bruikbare beschrijving van Lubi varianten, gevonden op het internet. Hij gebruikte vaak rolstempels met golflijnen en een vierkant met Tallinn en kaststempel, (bij Hurt/Ojaste blz. 624 nummer 226) waarmee hij vier zegels tegelijk kon raken. Daarnaast hanteerde hij rondstempels met soms aardige plaatsnamen, dus niet alleen Tallinn, Pärnu en zo.

Ik probeerde via de kenmerken van elk van de vier Lubi vervalsingen vast te stellen wie echt was en wie niet. Helaas, de druk is zo flinterdun, soms zo zacht aangebracht, dat je telkens weer twijfelt. De beschrijvingen in Eesti Filatelist en de illustraties bij Lubi die het internet bood leken duidelijk, maar beschrijvingen bleven soms raadselachtig, je denkt dat je



Afb.
Mi. 9, echt



Afb.
Mi. 9, met vals stempel

begrijpt wat de auteurs bedoelen maar wanneer je tuurt door je loep weet je niet zeker of je het wel goed begrepen hebt. Ik liep opnieuw vast. Ik vond al werkend met mijn 40 zegels en de valse zegels uit de falsificatencollectie enkele duidelijke vervalsingen plus een aantal duidelijk echte zegels en hield een groot aantal twijfelgevallen over. Ik trof dan namelijk één van drie echtheidskenmerken aan maar de andere twee niet.

Driemaal is scheepsrecht

Tot slot volgde bij koud en regenachtig weer een laatste poging. En nu lukte het eindelijk. Een andere site waar Jan Kaptein me op attent had gemaakt bood de steun die ik nodig had. Verder hielp het enorm om de 100 vervalsingen uit het bundeltje separaat te vergelijken met wat al als vals gedefinieerd was. Lang zoeken leverde eindelijk kenmerken op die het mogelijk maakten om de vier Lubi varianten met succes terug te vinden in de bundelwaar. Wanneer dat eenmaal lukt, dan voelt dat als een triomf! En de oogst? De uitslag van mijn eigen 40 zegels was: 35 waren echt en vijf waren vals.

Hoe de klus te klaren?

Aanpak 1

Leg de zegels bij elkaar en probeer echt van vals te onderscheiden. Drie kenmerken worden telkens genoemd. In algemene zin geldt dat de valse zegels er beter uitzien dan de echte, een kenmerk waar ik eerlijk gezegd weinig aan heb gehad, meer als kenmerk achteraf.

- Vervolgens 1.** de hoeken links en rechts boven in de zegel (bij vals met zichtbare losse horizontale arceringslijntjes, bij echt doorgaans een min of meer vol blokje),
- 2.** de lijntjes van de berg/soort vulkaan in het midden (bij vals staan de verticale lijntjes los van elkaar en raken elkaar niet aan de bovenkant, bij vals is de lengte van de lijntjes soms net niet netjes op één lijn en is de top van de berg soms niet perfect horizontaal, bij echt komen ze vaak samen en is de lengte keurig oplopend terwijl de top perfect plat is) en
- 3.** de verticale lijntjes links en

rechts in de pijpen met ovaaltjes links en rechts van de waarde-tablet onderaan (bij vals wat korter en soms dikker, bij echt wat langer en dunner, af en toe heb je een druk waar dit duidelijk is).

Om zekerheid te krijgen moet je twee kenmerken van de drie duidelijk aantreffen. Het derde kenmerk is dan een extraatje.

De beste aanpak is om met punt 1 te beginnen (dit kenmerk is meestal prima te gebruiken) en dan te kijken of zegels voldoen aan 2. Punt 3 is soms een glashelder kenmerk, je ziet dan met name links te korte en te dikke streepjes, maar eerlijk gezegd laat door de dunner druk en het fijne papier nummer 3 je vaak in de steek.



Afb. (230%)
Mi. 9, vals, verticale streepjes



Afb. (230%)
Mi. 9, vals, verticale streepjes

Aanpak 2

Je kunt ook beginnen met eerst te kijken naar typische kenmerken van Lubi's zegels, type A, B, C en D. Hebben zegels geen van deze kenmerken, dan zijn ze echt. Die kenmerken zijn werkelijk pieteputerig klein en met een loep is het ook even zoeken, je oriënteren waar op de zegel het plekje is waar je op moet focussen. Mijn kenmerken, er zijn er meer, liggen bijna allemaal bij VABARIK.

Type A



Afb. (230%)
Mi. 9, vals A

Dit is een makkelijke, links van het tablet linksboven is geen arcering, hooguit een verloren puntje

Type B



Afb.
Mi. 9, vals B



Afb.
Mi. 9, vals B

Onder VABARIIK loopt een rij pareltjes. De linker poot van de tweede A raakt het pareltje er onder duidelijk. Extra hulp: hetzelfde gebeurt met een streepje onder de K, het tweede streepje raakt een parel.

Type C



Afb. (230 %)
Mi. 9, vals C

Ook hier zijn de streepjes onder de K van VABARIIK nodig. Helemaal rechts staan twee korte streepjes, het lijkt er een teveel te zijn, terwijl links twee streepjes de parel raken.

Type D



Afb. (230 %)
Mi. 9, vals D

Hier raakt onder de K een streepje rechts de onderliggende ovaal. Ter ontmoediging: het blijft lastig.... Heb ik het fout, laat het s.v.p. weten! Ongetwijfeld bestaan er andere, wellicht handiger kenmerken. Ik houd me aanbevelen voor suggesties.

◀

Literatuur

Behalve de bekende Eesti Filatelist nummers, Schach den Fälschern etc. vond ik enkele sites erg handig:
<http://Bjornb.seymourfamily.com/bhb2/ee-f06e.htm>
<http://4.bp.blogspot.com/-CIKFVeelS-iw/U9smo7VH5zI/AAAAAAAAAAeE/NYWynW>
 ik wens de lezer veel succes met het intypen van de laatste combinatie!

SCHRIJFWEDSTRIJD - EINDE

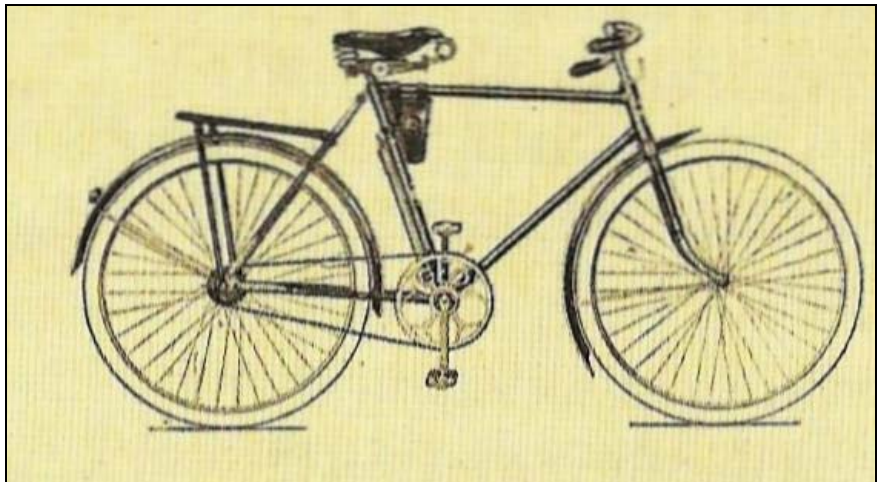
Ruud van Wijnen

Concurrent voor de eerste prijs, de heer V.L. Rheinwein, schreef een prozaïsch verhaal over de barre tocht van de verliefde Jānis naar zijn beminde Ilga in Liepāja (afb. 1). Hoe verschillend hun verhalen ook waren, beide inzenders gaven er blijk van de klassiekers onder de wielterminologie te kennen. Na stevig beraad voelde de jury zich ook ditmaal niet in staat een winnaar uit te roepen en deelden beide inzenders de eerste prijs. Aan hen werden door de voorzitter, na het voorlezen van de verhalen en begeleid door een warm applaus, een broeks-
pijpbinder en een tubetje solutie overhandigd.

De opgave voor de vijfde (en laatste) schrijfwedstrijd was zeker niet de eenvoudigste. Een tekening van twee houthakende mannen, waarbij bij één het bloed omhoog spuit, vroeg veel van de fantasie van potentiële deelnemers. Wellicht ook daardoor ontving de jury slechts de inzendingen van de inmiddels bekende en gelouterde deelnemers aan de wedstrijd. De heer O. Petri uit Zeist verhaalt over de bekende lexicograaf van Dale die per post een soort “pictionary” speelt met een collega in het Baltische gebied en daarbij het spreekwoord “waar gehakt wordt vallen spaanders” visualiseert. De tweede inzender, de heer Rudolf (Rūdolf) Rijnwijn uit Arnhem, duikt ver in zijn familiegeschiedenis aan de oever van de Dvina in het tsaristische Rusland. In zijn verhaal vloeit echt bloed. Volgens de jury getuigen beide inzendingen van groot creatief vermogen, maar zijn de leden tijdens het schrijven van dit verslag het onderling nog niet eens over het toekennen van de prijzen. Die worden na het voorlezen van de verhalen op de bijeenkomst in Geldermalsen door de voorzitter bekend gemaakt (afb. 2).

De “Vergunning om een fiets te berijden” uit 1938 leverde twee geheel verschillende inzendingen voor de vierde schrijfwedstrijd op.

De heer O. Petri daagde de lezers uit om, aan de hand van een gecompliceerd aantal gegevens, de doorsnede van een fietsvoorwiel te berekenen.



Afb. 1



Afb. 2

De afgelopen 2½ jaar organiseerde het schrijfwedstrijdcomité voor de leden van onze vereniging 5 uitdagende mogelijkheden om filatelistische feiten en verzinsels in een verhaal te combineren. “Ter leering ende vermaeck” van

alle leden. Het aantal deelnemers bleef, zeer tot spijt van uw bestuur, tot twee beperkt, daarnaast heeft de jury genoeg gediscussieerd. Tijd om te stoppen.

- Einde -

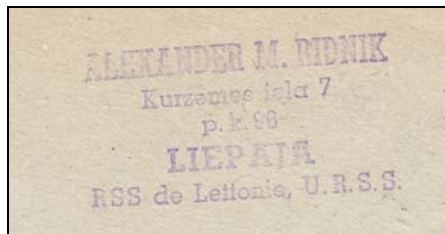
TERUGKOMEN OP

Olav Petri
Jan Kaptein

HBG 71

In nummer 71 van HBG gaf ik een beschrijving van een stapel enveloppen uit sovjet Libau. Het vermoeden bestond dat ze door de verzamelaar Ridnik verzonden waren. Helaas was dat niet te zien omdat overal het stukje achterkant met naam en adres verwijderd waren.

Inmiddels heb ik een vroeger exemplaar verworven, in 1960 in plaats van 1961 verzonden naar Duitsland door Alexander Ridnik (afb. 1).



Het mezjdoenarodnoje stempel is te vaag om bijzonderheden te kunnen zien en bij het stempelen is het wat verschoven. Het poststempel is het vertrouwde Franstalige met (alweer) kenletter B. Ook bij de enveloppe, in september 1961 verzonden door de verzamelaar Rudolfs Seibe, genoemd in nummer 71, is dit poststempel gebruikt, andere kenletters heb ik nog niet gezien.

Het handschrift van de postbeambte die in het R-strookje het volgorde-nummer schreef, is vertrouwd, het komt een aantal keren voor bij de stapel uit het artikel. Nieuw is dat het volgnummer eerst in een ANDER handschrift op de enveloppe is genoteerd, hetgeen doet vermoeden dat de strookjes pas later zijn aangebracht. Inmiddels is voldoende bekend over opzettelijk aangebrachte beschadigingen in stempels om ze bij de mezjdoenarodnoje stempels te kunnen linken aan gebruik bij een of andere vorm van postcontrole.

Olav Petri

In deze rubriek komen we terug op eerdere artikelen.



Afb. 1



Afb. 2

HBG 60

Hier (afb. 2) een duidelijk stempel van Ivangorod (Ивангород): 1918-1941 Ests, maar na 1944 administratief bij de Oblast Leningrad. Nu dus Russisch.

Jan Kaptein

Jan Kaptein,
Olav Petri
Ruud van Wijnen

Sowjetische Postgeschiedenis in den besetzten Gebieten Polens 1939-1941 : Postwertzeichen, - formulare, -stempel und - vermerke Militärzensuren und Kriegsgefangenenpost Band 1: Frühere polnische Nordostgebiete / Józef Witold Żurawski vel Gra- jewski. – 2. Auflage. - 2016

Het Molotov-Ribbentroppact heet officieel Niet-aanvalsverdrag tussen Duitsland en de USSR. Duitsland was in 1930 van plan Polen binnen te vallen, maar wilde geen oorlog op twee fronten. In de geheime protocollen waren afspraken gemaakt over de invloedssferen. Oost-Polen en de Baltische staten zouden onder de 'invloedsfeer' van de Sovjet-Unie komen. Het verdrag werd 24 augustus ondertekend in Moskou.

Op 1 september viel Duitsland Polen binnen en op 17 september viel de Sovjet-Unie Polen binnen om haar deel van de buit binnen te halen. Het boek van Józef Witold Żurawski vel Grajewski behandelt de postgeschiedenis van het bezette gebied in noordoost Polen.

De studie is rijk geïllustreerd met landkaarten, poststukken, gebruikte sovjetstempels en tabellen.

Een bijzonder gebied voor de verzamelaar van het Baltische gebied is sovjetpost naar de dan nog onafhankelijke Baltische staten (afb. 1).

Voor de Litouwen-verzamelaar is het hoofdstuk over de Wojewodschaft Wilna van belang. Vaak spreken we over de periode 1940-1941 als de eerste Sovjetbezetting. De auteur noemt de periode 19 september tot 28 oktober de eerste Sovjetbezetting van het Vilnius-gebied, daarna volgt de

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



Afb. 1 (80 %) (collectie Ruud van Wijnen)

Briefkaart van LIDA in "West-Witrusland" naar een Poolse geïnterneerde in barak 107 van het interneringskamp in Lilašte.

De Poolse stad Lida was in september 1939 bezet door het Rode Leger en als deel van de Baranavitsjy obklast aan de Witruussische Sovjetrepubliek toegevoegd. БАРАНОВ. ОБ [BARANOV. OB.] in stempel.

Getuige het machinestempel werd de kaart verzonden via Berlijn BERLIN CHAR-LOTTEBURG 2. 5 apr. 1940. Opvallend genoeg ontbreken tekenen van Russische en Duitse censuur. CENZETS Letse censuur in het kamp.

Litouwse bezetting van 28 oktober tot 15 juni 1940. Vilnius/Wilna onder de tweede Sovjet bezetting is dan de periode 15 juni 1940 tot 23 juni 1941.

Een kaart in dit hoofdstuk laat zien welk deel 28 oktober naar Litouwen gaat en welk deel aan de Witruussische Sovjetrepubliek wordt toegevoegd.

Er worden zelfs poststukken getoond van de zeer korte eerste bezetting van het Vilnius-gebied. De getoonde stempels zijn dan nog alle Pools.

Van Vilnius/Wilna is ook een stadsplattegrond van vóór 1939 afgedrukt, met de ligging van de verschillende postkantoren, WILNO 1 t/m 12.

Uit de periode van de 'Litouwse bezetting' worden poststukken getoond en een foto van de intocht 'Burgers van Vilnius begroeten de Litouwse soldaten'.

Daarna wordt dus materiaal getoond van de tweede Sovjetbezetting, vanaf 15 juni 1940 tot 23 juni 1941.

Voor de bewoners was het een al te roerige periode, maar filatelistisch natuurlijk wel boeiend. Een bezetting brengt niet alleen andere zegels, maar ook van andere stempels, tarieven en mengfrankeringen.

In 1940 wijzigt onder de Sovjetbezetting ook de grens tussen de Litouwse en de Witruussische Sovjetrepubliek. Dit wordt ook met een kaart, poststukken en een tabel van postkantoren verduidelijkt. Tenslotte laat de auteur aantekenstempels uit dit gebied zien.

Jan Kaptein

Lithuania Philatelic Society Journal 2016 ; No. 244

Opnieuw kaarten en kaartenmakers: in dit derde deel behandelt Andrew Kapochunas de grenzen van Litouwen na de tweede deling (1793). Hij geeft een beschrijving van de gebeurtenissen en laat veel kaartmateriaal zien. Vytautas Doniela beschrijft de Koninklijke Post in Litouwen in de periode 1697-1765. In het volgende artikel gaat hij naar en heel andere periode: sovjetpost in Vilnius in 1920. Op 14 juli 1920 kwam Vilnius onder Sovjetbestuur. De volgende dag, 15 juli, trokken de Litouwse troepen Vilnius binnen. De Litouwse post functioneerde naast de Russische. Er was in elk geval een sovjetpostkantoor in het spoorstation van Vilnius. Het derde artikel van Vytautas Doniela gaat over de Zarazai 1941 – overdruk, tot nu toe niet in de catalogus.

Ook modern Litouwen krijgt aandacht. Ričardas Vainoras laat het verschil zien tussen de twee types van mi. 1179. Deze zegel uit de serie met munten bestaat in twee breedtes: 20.3 en 21 mm.

Het artikel van Vigintas Bubny is in het Litouws en het Engels. Het artikel gaat over de ‘Dubbelkruis-zegels’ 1929-1932, Mi. 288-290, 291-292, 314-315.

Vitaly Geyfman schreef eerder over de 1935-opdruk van de Vaitkus-vlucht. Deze keer gaat hij in op de originele zegel, Mi. 386. De opdruk op deze zegel is Mi. 404.

John Neefus bespreekt luchtpostzegels van Memel, Mi. 72-83 II. Voor verzamelaars is de II- variëteit moeilijk te definiëren.

Jan Kaptein

Rossica Spring 2017 ; No 168

Van alles en nog wat, aantekenstrookjes tsaristisch Finland, zemstvo van Gryazovets in kleuren en geuren beschreven door Sorokin, Scheper schrijft over Blagovesjtsjensk tijdens de Burgeroorlog, Kruglyakov geeft zeer gedetailleerd weer wat er te beleven valt aan het roodbruine sovjet zegeltje van de mijnwerker.

Levandovskiy verzamelde Russische plaatsnamen in Amerika en hun Russische originelen. Babochkin neemt post van Duitse geleerden die in Russische handen vielen en die nogal wat post verzonden onder de loep. Skipton en Volis volgen ene Tkachenko die als esperantist veel post ontving en die door de KGB scherp in de gaten gehouden werd. Onder Stalin was je eerst als esperantist goed bezig, later zat je juist fout... Hebt u post van of aan V. M. Tkachenko, neem contact op met Rossica!

Kolchinsky beschrijft de gang van zaken van diplomatieke post en privé post die meegestuurd werd. Kossoy vertelt over het Joodse Antifascistische Comité dat in 1941 in Moskou actief was, wat poststukken en veel, vaak nare geschiedenis. Moskoff toont postwaardestukken, gewijd aan de 1 Mei Viering, de nadenkende kijker ziet heel veel leuke details. Plaatfoutjes staan uiteraard weer op het menu, cinderella's van verschillende soorten, terwijl Skipton de sovjetcensuur nog eens aanpakt via besprekingen en met name ook een stuk over censuur in Taiwan: welke kleine details in stempels aangebracht werden door de Kwomintang regering, tot in de jaren '80. Diachenko zette een verzameling op, thematisch, rond de schilder Kandinsky, geboren in Moskou. Terwijl abstracte kunst buiten het sovjet blok gewoon getolereerd of zelfs gewaardeerd werd, was dit in de USSR niet het geval. Op postzegels van Rusland is hij nog steeds niet te vinden, wel op Duitse zegels en bij allerlei minder serieuze postzegellanden. He-las.

Olav Petri

The British Journal of Russian Philately November 2016 ; 106

De bekende zegels met de Kolchoz - boer, fabrieksarbeider, fabrieksarbeidster, soldaat en piloot (1938-1941) zijn gedrukt in vellen met bovenin drukgegevens. Simon Horecky en Alois Vavra hebben zich bezig gehouden met raadselachtige aanduiding “ФНШЕР”, Fisher. De drukkerij, nu met de naam FGUP Goznak, had de simpele oplossing: de perforatiemachine van de Duitse firma Fischer &

Krecke.

Alexander Safonoff schrijft over de stadspostzegel van Tiflis (1857), types, vervalsingen en stempels op deze zegel.

Zoals te verwachten schrijft David M. Skipton over censuur. Ivan Ivanovich Solosin (1875-1938), archivaris, is de hoofdpersoon in het verhaal: stierf in 1938, waarschijnlijk in de gevangenis of door executie, maar postuum gerehabiliteerd.

Thomas Berger en Alexander Epstein schrijven opnieuw over de regionale postgeschiedenis van Oekraïne (1917-1921). Deze keer over het Kherson Gouvernement. Geen onderwerp uit het Baltische gebied, maar wel met een aantal stukken naar het Baltische gebied.

Jan Kaptein

Baltikum : Zeitschrift für Philatelie und Postge- schichte 2018 ; Nr. 4

Het vierde nummer van Baltikum opent met een gedegen en boeiend artikel van de hand van dr. Peter Feustel over gedesinfecteerde post van en naar het Baltische gebied. De uitgebreide aandacht die hij inleidend besteedt aan het ontstaan en de behandeling van cholera verraadt zijn, inmiddels afgesloten, werkzame leven als arts. Twee documenten uit 1830 en 1831 geven daarbij een beeld van de kennis over en de bestrijding van de cholera in die jaren. Maatregelen tegen de verspreiding van cholera per post werden met name ook aan de Pruisische grenzen genomen. Twee brieven uit 1831 illustreren dat met het stempel van het quarantainestation bij Nimmerstatt in het noordelijkste puntje van Oost-Pruisen. Het tweede deel van het artikel zal in Baltikum 5 verschijnen. In het vorige nummer van “Het Baltische Gebied” gunde Thomas Löbbering ons de primeur van zijn verhaal over “Estlands eigen Gscheidle-zegel”. Nu de Duitstalige versie. Estland komt ook aan de orde in een bijdrage van Hannes Westendorf. Op grond van berichten in de “Revaler Bote” schrijft hij over de postverbindingen van en naar Estland in de winter van 1920 met speciale aandacht voor de lucht- en scheepspost. Daarna komen “onze” Ruud van Wijnen en

Olav Petri aan het woord. De eerste in deel twee van zijn beschrijving van de geperforeerde postzegels van Letland, de tweede met zijn verhaal over een Litouwse briefkaart naar Palestina uit 1941.

In dit nummer ook veel "Nieuws": Martin Bechstedt en Wilhelm Brockmann over ongewone stempels uit Panevėžys en Pasvalys uit 1990 en Bernhard Fels over nieuwe ontwikkelingen bij de Litouwse post waarbij "Tony" zich ook afvraagt of persoonlijke postzegels in Litouwen een nieuw verzamelgebied gaan vormen.

Ruud van Wijnen

Rossica Fall 2017 ; No 169

Een nummer vol Baltische zaken naast fraaie artikelen over ansichtkaarten van rond de revoluties van 1917 en 1919 (Levandovsky, Sorokin, Ginsburg) en nog veel meer, zoals poststukken van een Amerikaanse diplomaat, Prince, tijdens die periode (Weinert) een stuk over Mennonieten die hoewel al "collectief" door de Stalin collectivisatie werden ingehaald, spoorwegstempels, de zeeschilder Ajvazovski, Russische plaatfouten, zemstvo, de Lenin rouwzegels (Ivo Steyn is zeer actief in dit nummer). Kolchinsky zocht van krijgsgevangenen in Rusland WO1 uit waar ze te werk gesteld werden. Dick Scheper heeft weer veel Siberië tijdens de Burgeroorlog te bieden. Ryss heeft veel plaatfouten te bieden, geïllustreerd van Georgië 1919. Skipton en anderen ontdekten nog een verdacht stempel, nu van het type "uit de bus gehaald". Kruglyakov beschrijft details van USSR blok Tokio 1964, hij moet er veel van hebben liggen. En een beroemdheid is ons ontvallen, Ray Ceresa, auteur van veel publicaties over vervalsingen.

Nu de Balten: auteurs bespreken enkele poststukken van rond de Oktoberrevolutie, o.a. een spoorstempel met Riga erin. Epstein gaat verder in op de postverbinding tussen de RSFSR en Estland en via Estland ook naar Letland en Litouwen tijdens de Burgeroorlog, ook de Venemaalt periode. Lapas beschrijft in een fors artikel een gebouw in Vilnius dat o.a. dienst heeft

gedaan als door Amerikanen gefinancierd ziekenhuis. Babochkin bood een lang artikel over Memel / Klaipėda, met name de sovjet periode, ook Vilnius "S" duikt op. Ik stop met verder schrijven, want ik wil alles nu eens echt goed lezen!

Olav Petri

Deutsche Zeitschrift für Russland-Philatelie Dezember 2016 ; Heft Nr. 105

Terry Page geeft in dit nummer een groot overzicht van de 'Zemstvo-post'. Zemstvo's waren zelfbesturende regionale regeringen met beperkte bevoegdheden. Soms gaven ze eigen postzegels uit voor het postverkeer binnen de regio. Terry page geeft de historische achtergrond, een overzicht van de districten met Zemstvo-postzegels en de wetgeving. In het vierde deel over de provisorische postwaardestukken van St. Petersburg 1992-1995 geeft Hans-Werner Reinboth informatie over de indeling in de Michel-katalogus. Een grondige studie met veel tabellen. Manfred Nolte schrijft een tweede deel over de censuur van Russische veldpost in de Tweede Wereldoorlog.

Deutsche Zeitschrift für Russland-Philatelie Juni 2017 ; Heft Nr. 106

Dit nummer opent met het artikel van Hannes Westendorf over de aantekeningen die tussen 1833 en 1875 op poststations in het gebied van het huidige Estland op brieven werden aangebracht. Dit artikel is ook verschenen in Baltikum Nr. 2. (en British Journal of Russian Philately No. 107). Alexander Epstein levert ook hier een bijdrage: het gebruik van oude postwaardestukken na 1918 in Sovjet-gebieden. Manfred Nolte schrijft een derde deel over de censuur van Russische veldpost in de Tweede Wereldoorlog. Hans-Werner Reinboth schrijft verder over de provisorische postwaardestukken van St. Petersburg 1992-1995, het vijfde deel.

Deutsche Zeitschrift für Russland-Philatelie Dezember 2017 ; Heft Nr. 107

Een artikel met Baltische connectie in dit nummer: de ketenbreker-zegels van de RSFSR (Mi. 149-150 van Rusland). De zegels zijn uitgegeven bij 1^e verjaardag van de Oktoberrevolutie. De Baltische connectie: ontworpen door Rihards Zariņš. Zijn initialen zijn -cyrillisch- ook op de zegels te vinden (P en 3). In het artikel ook een afbeelding van twee zegels met het stempel RIGA. Het artikel is van de hand van Wolfgang Leupold.

Thomas Berger en Alexander Epstein leveren samen een bijdrage: een vervolgartikel over de regionale postgeschiedenis van Oekraïne 1917-1921.

Jan Kaptein

Internet

www.exponet.info

Auktionenhaus Christoph Gärtner verraste mij met een expositie 'The postmarks of Latvia during Imperial Russian period (1837-1917)'. De puntnummerstempels krijgen hierbinnen ook veel aandacht. Verder zag ik een brief uit Kibartai (Kibarty) naar Tallinn (Reval): het Poolse nummerstempel (4 concentrische ringen) 282. Mooi.

Een andere expositie van het veilinghuis Christoph Gärtner heeft als titel. 'Latvia: forerunners 1640-1902'. De expositie -129 bladen- begint met twee brieven uit de Zweedse periode: Riga 1640 en Riga 1670.

Op deze site verder nog twee exposities van Jukka Sairanen over de Estse postgeschiedenis, een expositie van Karl-Hans Baars over de postwaardestukken van de republiek Letland en de Sovjetrepubliek Letland (1922-1941).

Sergej V. Rogutskij heeft hier ook twee exposities: postwaardestukken van Litouwen (1990-2007) en 'The use of postmarks for payment of postal sendings'. In de laatste expositie zijn de teksten alleen in het Russisch.

Urmas Luuk laat zien 'Birds of Hiiumaa'.

Jan Kaptein