

Le Philatéliste Belge – De Belgische Filatelist

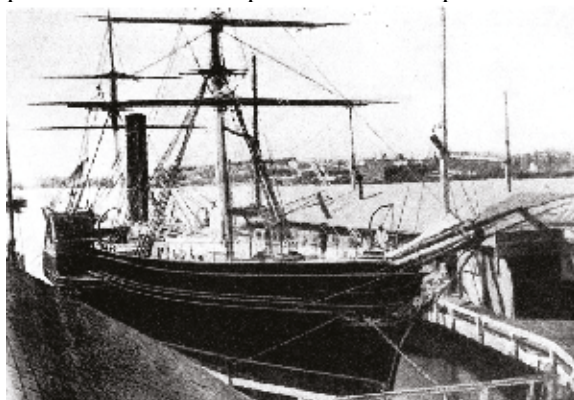
TABLE DES MATIÈRES. N°10, JUIN 2014, 94^{ème} ANNÉE

Revue trimestrielle de la Société Philatélique Belge. Driemaandelijks tijdschrift
Met inbegrip « Land van Waas », y compris “MARCOPHILA”

Table	65
Jo Lux : Noord-Atlantische Route Verenigde Staten – Frankrijk 1843 tot 1857	66
James Van der Linden : De automatisatie van de postverdeling in GENT 10 / X tot 1961	90
Patrick Maselis : De Genesis van de Antiteringzegels –1952 en 1953	110
Guy Coutant : Propaganda door postzegels met landkaarten, Venezuela – Guyana	120

Couverture.

L’histoire des relations postales transatlantiques entre les Etats-Unis et la France au XIX^{ème} siècle est aléatoire et dépend d’une série de changements dans les accords et les tarifs en tenant compte également des monnaies et des poids. Deux acteurs principaux rentrent en ligne de compte, les Etats-Unis et la France avec comme relais la Grande-Bretagne. La nouvelle ligne de messagerie maritime britannique ainsi que plus tard les deux lignes américaines jouèrent elles aussi un rôle important. L’auteur nous livre en quelques chapitres un panorama des différentes conventions postales, des cachets, tarifs et un historique succinct des trois lignes maritimes basé sur la bibliographie existante ainsi que sur des exemples concrets de courrier transporté.



Boston, 1848

RMS Europa

De geschiedenis van de transatlantische postverbindingen tussen de Verenigde Staten en Frankrijk in de 19^{de} eeuw is wisselvallig en onderhevig aan een reeks van veranderingen in de overeenkomsten en de tarieven, met daarbij nog de verschillende muntsoorten en gewichten. Dit is vooral te wijten aan de hoofdspelers, de Verenigde Staten en Frankrijk met als schakel Groot-Brittannië. Daarbij speelde ook het briefvervoer, met de aanvankelijk Britse en later de twee Amerikaanse scheepslijnen een belangrijke rol. De schrijver geeft in het hoofdartikel, een overzicht, met de verschillende postverdragen, stempels, tarieven en de beknopte geschiedenis van de drie scheepslijnen, gebaseerd op de bestaande literatuur en aan de hand van brieven.

Ce numéro contient par pur hasard des articles écrits par des auteurs néerlandophones. Le prochain numéro (11) sera donc composé d’articles en essentiellement français.

SPhB

Présidente d’honneur - Erevoorzitster :	Mme Elisabeth Mossiat-Detrigne
Voorzitter - Président :	Leo De ClercqRDP
Vice-président - Ondervoorzitter :	Charlie Bruart
Trésorier - Penningmeester :	Yves Vertommen
Secretaris - Secrétaire :	Vincent Schouberechts
Administrateurs - Beheerders :	Guy Coutant, Mark Bottu, Jean Duson
Rédaction-Redactie ‘Philatéliste Belge’ y compris MARCOPHILA en ‘Land van Waas’	
Hoofdredacteur - Rédacteur en Chef :	James Van der Linden RDP
Redactie - Rédaction :	Leo De Clercq, Donald Decorte, Marc Lebrun, Vincent Schouberechts, Pol Wijnants.
Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable	Patrick Maselis RDP



I. Noord-Atlantische Route Verenigde Staten – Frankrijk 1843 tot 1857

British & North American Royal Mail Steam Packet Company² De Cunard Line

Jo Lux

Het artikel is opgebouwd volgens de postverdragen en aanpassingen tussen 1843 tot 1857 in onderstaande perioden tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk en of tussen de Verenigde Staten en Frankrijk.

1 ^e Periode:	1 juni 1843 tot 30 juni 1845	
2 ^e Periode:	1 juli 1845 tot 19 januari 1846	(als overgangperiode)
3 ^e Periode:	20 januari 1846 tot 2 juli 1848	
4 ^e Periode:	3 juli 1848 tot 2 januari 1849	(vergelgingsmaatregel)
5 ^e Periode:	3 januari 1849 tot 14 februari 1849	(het herstel van de tarieven)
6 ^e Periode:	15 februari 1849 tot 31 juli 1849	
7 ^e Periode:	1 augustus 1849 tot 30 juli 1851	
8 ^e Periode:	31 juli 1851 tot 30 november 1851	
9 ^e Periode:	1 december 1851 tot 23 januari 1853	
10 ^e Periode:	24 januari 1853 tot 10 februari 1853	(vergelgingsmaatregel)
11 ^e Periode:	11 februari 1853 tot 31 december 1856	

1^e Periode¹. Op 13 april 1843 werd tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk een nieuw postverdrag gesloten, geldig vanaf 1 juni 1843 tot 31 augustus 1851. De brieven werden voorzien van de verdragsstempel **COLONIES/ &c. ART.12**. Engeland ontving van Frankrijk 3sh4d of 40 deciem per pakket van 30 gram. Tot september 1849 kwamen de brieven binnen via Boulogne, later via Calais. De stempels ANGL. 2 BOULOGNE 2 en ANGL. 2 CALAIS 2 werden beide te Parijs aangebracht. De meeste brieven voorzien van scheepsnamen van de **CUNARD LINE** varende tussen Boston en Liverpool waren ongefrankeerde brieven vanuit Jamaica en Canada en werden voorzien van de verdragsstempel **COLONIES/ &c. ART.11**. Engeland ontving van Frankrijk 4sh. per pakket van 30 gram.

British & North American Royal Mail Steam Packet Company² Cunard Line

Sir Samuel Cunard, first Baronet Cunard (* 21 november 1787 in Halifax, Nova Scotia; † 28 april 1865) was een Canadees zakenman en mede-eigenaar van de Cunard Line.

- De Cunard Line is een Britse rederij die in 1839 werd opgericht door Samuel Cunard. In 1840 ging de rederij van start met een viertal schepen, waaronder de *Britannia*, een van de eerste transatlantische passagiersschepen ter wereld. De andere drie waren de *Acadia*, de *Caledonia* en de *Columbia*.
- De *RMS Britannia* en de *RMS Caledonia* waren ook de eerste schepen van de rederij die de 'Blauwe Wimpel' veroverden, voor de snelste overtocht.
- 1843 strandde de *Columbia* bij Cape Sable (Nova Scotia). Dit betekende een zwaar verlies voor de rederij. In hetzelfde jaar werd de *Hibernia* in dienst genomen en werd het record weer verbeterd voor de snelste overtocht. In 1845 werd het zusterschip de *Cambria* te water gelaten.
- In 1848 liet Cunard vier nieuwe schepen bouwen, groter en met meer vermogen. Het waren de *RMS America*, de *RMS Canada*, de *RMS Niagara* en de *RMS Europa* (alle 1834 brutoton). Zij werden gebouwd op de werf van R. Steele & Co. te Greenock. De *America* en de *Niagara* werden in 1866 verkocht en omgebouwd tot zeilschip. Dit gebeurde eveneens in 1867 met de *Canada* en de *Europa*.
- In 1850 werden weer twee nieuwe schepen toegevoegd, en wel de *RMS Asia* (I) (2226 brutton), gebouwd op de werf van R. Napier & Sons te Glasgow en de *RMS Africa* van hetzelfde type en gebouwd bij R. Steele & Co. te Greenock.



BRITISH AND NORTH AMERICAN ROYAL
MAIL STEAM SHIPS OF 1200 TONS BURTHEN, AND 440
HORSE POWER EACH.

Under Contract with the "Lords of the Admiralty."

For BOSTON.

Carrying Her Majesty's Mails, and Passengers
To HALIFAX.

BRITANNIA,	Captain	HENRY WOODRUFF.
ACADIA,	Do	ROBERT MILLER.
CALEDONIA,	Do	RICHARD CLELAND,
COLUMBIA,	Do	

The ACADIA will leave Boston on Tuesday the 1st, and Halifax on Thursday the 3d of September, for Liverpool, G. B.

The above vessels will be despatched from Liverpool, as follows :

Eighteen Hundred and Forty.

July	4th	October	4th
August	4th	Do	19th
September	4th	November	4th
Do	19th	December	4th

And will leave Boston, calling at Halifax, from whence the vessels will sail on the 3d August, 3d September, 3d and 18th October, 3d and 18th November, and 3d December.

<i>Passage, including Provision and Wines,</i>	
To Halifax,	34 guineas,
Boston,	38 guineas,
Steward's Fee, 1 guinea.	

From Boston and Halifax to Liverpool, 125 dollars,
Including Steward's Fee.

From Halifax to Boston, 20 dollars.

For Passage apply to

S. CUNARD & Co.

Halifax, 20th August, 1840.

Franse binnenlandse tarieven voor de post uit het Verenigd Koninkrijk volgens het verdrag van 1843

Afstand in kilometers; berekening in deciem.⁴

	40	80	150	220	300	400	500	600	750	900	+
7 ½ gram	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10 gram	3	5	6	8	9	11	12	14	15	17	18
15 gram	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
20 gram	5	8	10	13	15	18	20	23	25	28	30
+ 5 gram	1	1 ½	2	2 ½	3	3 ½	4	4 ½	5	5 ½	6



De stempel **COLONIES/ &c. ART.12.**⁵ is een verdragsstempel die het artikelnummer voor het bedrag aangeeft dat Frankrijk aan Engeland moest betalen. De periode van COLONIES &c. Art.12 was van 1 juni 1843 tot 30 juni 1845. Frankrijk betaalde aan Engeland 3sh 4d per brits ounce = 28, 349/ 30 gram aan brieven. Frankrijk rekende voor de enkele brief tot 7 ½ gram 10 deciem buitenlands port. Maar voor het binnenlands tarief boven 7 ½ gram progressief het bedrag volgens bovenstaande tabel.

Stoomboot "Britannia"⁶

Vertrek Boston 2 dec. 1845
Aankomst Halifax 4 dec. 1845
Aankomst Liverpool 16 dec. 1845



7



Stempel: 2 ANGL. 2 BOULOGNE
Deze stempel werd te Parijs gebruikt⁸



29 november 1845. Brief van New York via Liverpool naar Reims, aankomst 20 december 1845. Paid 5 ¢ British open mail port, met Brits pakket. Vervoerd met de "Britannia" van de Cunard Line vanuit Boston over Halifax en Liverpool via Boulogne en Parijs naar Reims. In Londen voorzien van de stempel **COLONIES/ &c. ART.12.** Port in handschrift 19 deciem = voor een brief van boven 7 ½ tot 10 gram 9 deciem: 1 ½ binnenlands port + 10 deciem voor Engeland. Volgens ART.12 ontving Engeland 40 deciem per pakket van 30 gram. (verz. Lux).

2^e Periode⁹. 1 juli 1845 tot 19 januari 1846

Op 1 juli 1845 werden in de US de binnenlandse tarieven aangepast. De voorafgaande tarieven waren gebaseerd op vijf zones. De nieuwe tarieven werden op twee zones verdeeld, de 1^e zone tot 300 mijl, de 2^e zone vanaf 300 mijl, per ½ ounce per enkele brief.

Hierdoor kwam de verdragsstempel **COLONIES/ &c. ART.12** te vervallen. De brieven naar Frankrijk via Engeland werden stilzwijgend tot januari 1846 onder artikel 12 verder verrekend. Het duurde ca. 6½ maand alvorens een nieuw verdragsstempel gebruikt werd. Nadat het verdrag eind 1845 tussen Engeland en Frankrijk gewijzigd was, maakte men vanaf 20 januari 1846 gebruik van de nieuwe verdragsstempel **COLONIES/ &c. ART.13.** en dit tot 1851.

Stoomboot "Acadia"¹⁰

Vertrek Boston 1 jan. 1846
Aankomst Liverpool 14 jan. 1846



COLONIES/ &c. ART. 12.¹²



30 december 1845. Brief uit Philadelphia (Pa.) via Boston en Liverpool naar Parijs. Ingangsstempel **ANGL. 2 BOULOGNE 2 18 JANV. 46** en de verdragstempel **COLONIES/ &c. ART. 12**. Frans port **15** deciem = 10 deciem buitenlands port + 5 deciem binnenlands port. **Dit is de laatst verstuurde brief onder het verdrag van ART. 12 met de stempel COLONIES/ &c. ART. 12.** (ex verz. Richard F. Winter)

3^e Periode¹³. 20 januari 1846 tot 2 juli 1848

Eind 1845 kwam het tussen Engeland en Frankrijk tot een aanvullende overeenkomst die leidde tot een verandering van het verdrag van 1843. Dit resulteerde in een herstructurering van de post tussen de twee landen. Onder de nieuwe overeenkomst werden de ongefrankeerde brieven vanuit de Verenigde Staten via Engeland naar Frankrijk uitgewisseld onder verrekening volgens artikel 13. De verrekening bleef hier gelijk aan die van Artikel 12.

Vanaf 20 januari 1848 werd de artikelstempel **COLONIES/ &c. ART. 13.** in London aangebracht op alle brieven komende uit de Verenigde Staten.

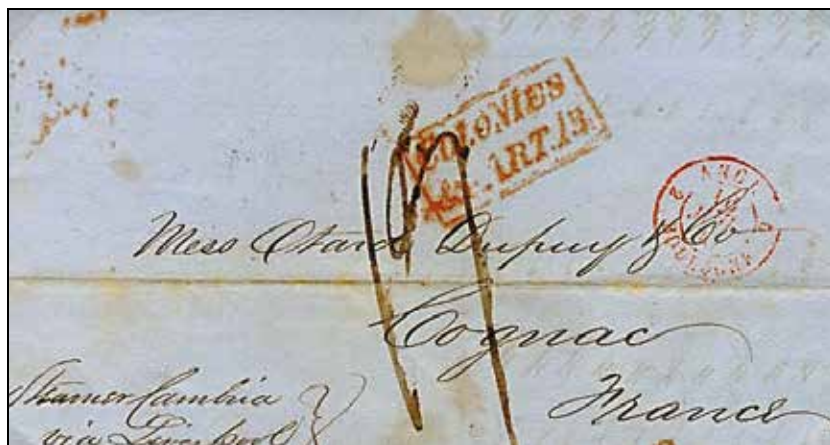


De stempel **COLONIES/ &c. ART. 13.**¹⁵ was de stempel van het artikel dat de hoogte aangeeft van het door Frankrijk aan Engeland te betalen bedrag.



Stoomboot "Cambria"¹⁴

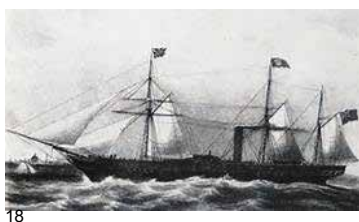
Vertrek Boston 1 juli 1847
Aankomst Liverpool 13 juli 1847



29 juni 1847. Brief van New York naar Cognac, aankomst 18 juli 1847. Vervoerd met de Cambria van de Cunard Line van Boston via Liverpool, London, Boulogne en Parijs. In Londen voorzien van de artikelstempel **COLONIES/ &c. ART. 13**. Port in handschrift **19** deciem = voor een brief tot 7 ½ gram, 9 deciem binnenlands port + 10 deciem voor Engeland. Volgens ART. 13 ontving Engeland 40 deciem per pakket van 30 gram. (verz. Lux).

Stoomboot “Hibernia”¹⁷

Vertrek Boston 16 aug. 1847
Aankomst Halifax 18 aug. 1847
Aankomst Liverpool 28 aug. 1847



18

Gewicht: **40 gram**

Port: **6 Frank – 5 deciem**



16 augustus 1847. Brief van Boston naar Parijs, aankomst 30 augustus 1847. Vervoerd met de Hibernia van de Cunard Line uit Boston via Liverpool, London en Boulogne naar Parijs. Port in handschrift **6^{fr}5** Frank. Briefgewicht 40 gram, 4 x 10 deciem voor Engeland = 40 + 5 x port van 5 deciem binnenland Frankrijk = 25 = . 65 deciem of 6 fr. 5 deciem.(verz. JvDL.).

Route: New York, Boston¹⁹
via Halifax naar Liverpool.



Stempel:

ANGL. 3 BOULOGNE-S-Mer 3

Deze stempel werd te Parijs gebruikt tot 1849.²⁰



COLONIES/ &c. ART.13.



25 februari 1848. Brief uit New York via Liverpool, London, Boulogne en Parijs naar Reims, aankomst 14 maart 1848. Vervoerd met de Hibernia van de Cunard Line. In Londen voorzien van de verdragsstempel **COLONIES/ &c. ART.13**. Port in handschrift **19** deciem voor een brief meer dan 7 ½ tot 10 gram 9 deciem binnenlands port + 10 deciem voor Engeland. (verz. Lux).

Stoomboot "Acadia"²²

Vertrek New York 21 juni 1848,
In Halifax 10.00 uur oponthoud
wegens mist



23



Aankomst Liverpool: 5 juli 1848
Stempel: **ANGL. 2 BOULOGNE 2.**
Deze stempel werd te Parijs
gebruikt tot 1849.²⁴



20 juni 1848. Brief uit New York naar Reims, via Liverpool, Londen, Boulogne en Parijs, aankomst in Reims 8 juli 1848. In Londen voorzien van de stempel **COLONIES/ &c. ART.13**. Port in handschrift **19** deciem voor een brief meer dan 7 ½ tot 10 gram: 9 deciem binnenlands port + 10 deciem voor Engeland. Volgens ART. 13 ontvangt Engeland 40 deciem per pakket van 30 gram (verz. Lux).

4^e Periode²⁵. 3 juli 1848 tot 2 januari 1849 Tarief vergeldingsmaatregel (Postoorlog tussen USA en Engeland)

Bij uitvoering van een nieuw postverdrag, werd in Artikel VI aangegeven dat de postadministratie van de Verenigde Staten een pakketbootlijn aan het oprichten is. Deze zal dienst doen onder de naam 'Ocean Steam Navigation Company'. Op 1 juni 1847 voer de "Washington" met post naar Bremen met een tussenstop in Southampton. De daar uitgeleverde brieven werden door de Britten met 1 shilling per enkelvoudige brief belast hoewel ze met Amerikaanse pakketboten vervoerd werden. In de Verenigde Staten moest 24 cents betaald worden. Ondanks protesten uit de Verenigde Staten, werd dit porto verder op alle brieven toegepast die met Amerikaanse pakketboten binnen kwamen. Ook brieven voor Frankrijk en verder werden uit de gesloten postzak gehaald en doorgestuurd naar Londen om daar van het Britse port te worden voorzien.

Als represaille werden nu door de USA alle met Britse pakketboot aankomende brieven met 24, 29 of 34 cent porto belast. Dit was de zogenaamde "**Retaliatory Period**". De postoorlog werd beëindigd werd door een nieuw postverdrag op 15 december 1848.

Stoomboot "Hibernia"²⁶

Vertrek Boston 20 sep. 1848
Aankomst Liverpool 2 oct. 1848



27



Vergeldingstarief. 18 september 1848. Brief van Philadelphia Pa. via Boston en Liverpool naar Parijs. Betaald met het zeldzame tarief van **34** cent = 10 cent binnenlands port + 24 cent zee port vervoerd met de Hibernia van Cunard. Brief werd in Londen gestempeld met **COLONIES/ &c. ART.13** Het port in Frankrijk bedroeg 15 deciem (ex.verz. R. F Winter).

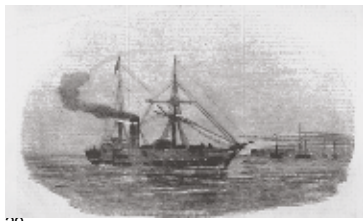
5^e Periode²⁷. 3 Januari 1849 tot 14 februari 1849

Herstellertarieven. Gedurende de laatste zes maanden van 1848 bleven de hoge vergeldingstarieven van kracht. Het waren de handelsmaatschappijen die de grootste lasten droegen van de tarieven, omdat zij de grootste gebruikers van dit postsysteem waren. Door zware druk uit te oefenen slaagden zij er tenslotte in de regeringen van de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk te dwingen in te stemmen met een nieuw postverdrag tussen beide landen.

Midden december 1848 werd het verdrag in London getekend en begin 1849 werd deze conventie geratificeerd door de president van de Verenigde Staten. Daar werd de nieuwe conventie midden februari 1849 effectief. De Generale Postmeester Cave Johnson gaf een bericht uit waarbij hij het vergeldingsorder, op 29 juni 1848 in werking gesteld, herriep. Hij verklaarde dat de Britten hun order tot het heffen van de Britse posttarieven op binnenkomende brieven onder het Amerikaanse postpakkettenverdrag opgeheven hadden. De discriminerende posttarieven werden op 29 december 1848 door het *British Treasury Warrant* opgeheven. Dit had voor de US geen effect tot het nieuwe verdrag midden februari in werking trad, omdat er nog geen Amerikaanse stoomboten naar of via Engeland vaarden.

Stoomboot "Europa"²⁸

Vertrek New York 10 jan. 1849
Aankomst Liverpool 22 jan. 1849



29



Stempel: **ANGL. 2 / BOULOGNE 2**
Deze stempel werd te Parijs gebruikt tot 1849.³⁰



Brief 8 januari 1849 uit Philadelphia via New York en Liverpool naar Parijs. Blauw **PAID** stempel voor 5 cent binnenlands port. Vervoerd met de Europa van Cunard. Port **15** deciem = 10 deciem buitenlands aandeel + 5 deciem Frans binnenlands port. (ex.verz. R.F. Winter).

6^e Periode²⁴. 15 februari 1849 tot 31 juli 1849

Stoomboot "Hibernia"³¹

Het was 33^e trip van de Hibernia.
Vertrek te New York 11 juli 1849, aankomst te Liverpool 24 juli 1849

10 juli 1849. Brief van New York via Liverpool naar Cognac, met de Hibernia van de Cunard Line. In Londen voorzien met verdragsstempel **COLONIES/ &c. ART.13** en de ingangstempel **ANGL. 4 BOULOGNE-S-Mer 4**.

Port **19** deciem = 10 deciem buitenland port + 9 deciem binnenlands port.

In handschrift 5 cent USA binnenlands port. (verz. J. VdL.).

Op 15 februari 1849 werd de conventie met het Verenigd Koninkrijk van december 1848 goedgekeurd in de Verenigde Staten. Het publiek werd enkel op de hoogte gebracht op 24 februari door een officiële nota uit Washington. Onder deze conventie werden brieven uit de Verenigde Staten naar Frankrijk in open mail gestuurd, enkel betaald tot Engeland en bleven onbetaald tussen Engeland en Frankrijk. De vooruitbetaling volgens het Engelse systeem was ofwel **5** cent tot US-haven of **21** cent tot in Engeland met Amerikaans-schip.



7^e Periode³³. 1 augustus 1849 tot 30 juli 1851 Tarief aanpassing

De volgende tariefperiode komt door het aanpassen van het Frans binnenlands tarief. Op 23 juli 1849 werd bij Circulaire no. 14 het Franse porttarief uniform vastgelegd op 15 deciem per 7 ½ gram vanuit het buitenland via Engeland, bestaande uit 10 deciem voor Engeland en 5 deciem Frans binnenlands port. Hierdoor verviel de afstand en berekeningstabel van 1843!

Het nieuwe tarief voor de post uit Engeland en het buitenland werd van kracht op 1 augustus 1849. Maar de variabele binnenlandse posttarieven van 1 januari 1849 voor de post van buiten Frankrijk treden pas in werking op 1 augustus 1849. De post gedurende deze periode werd behandeld zoals in voorgaande periodes. Met uitzondering van het uniform Frans tarief dat was berekend op brieven vanuit de Verenigde Staten, of ongefrankeerde brieven uit Frankrijk.

Stoomboot “Niagara”³⁴

Vertrek New York	25 juli 1849
Aankomst Halifax	27 juli 1849
Aankomst Liverpool	6 aug. 1849

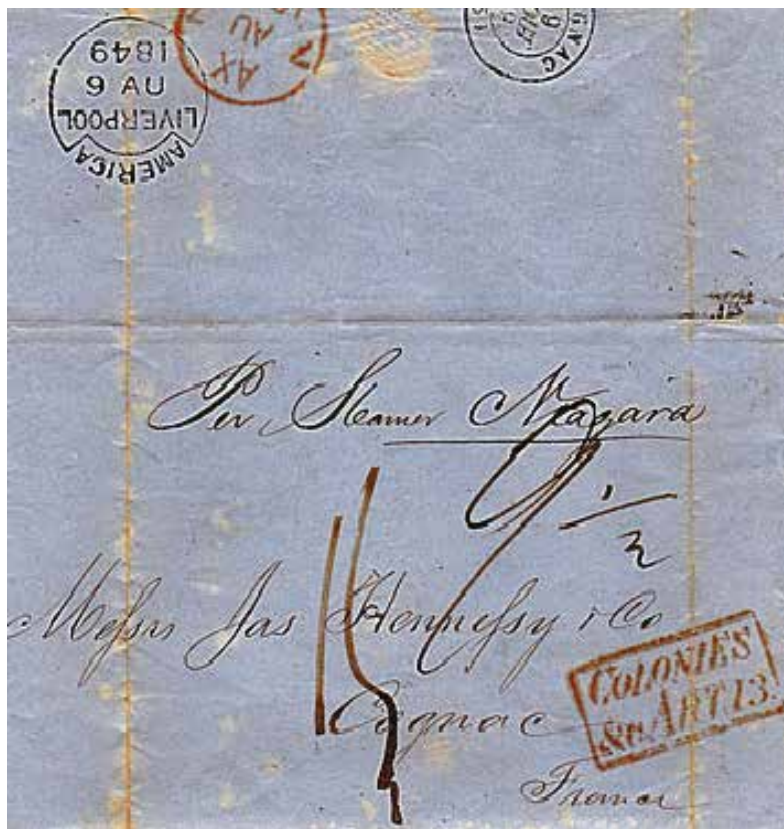


Aankomststempel
America/Liverpool
6 aug. 1849³⁶

In handschrift 9 ½ pence³⁷

Vervoer met Britse pakketboot

Vanaf 1 augustus 1849 berekende Frankrijk voor alle overzeese post 15 deciem. De Engelsen brachten verder tot oktober 1851 de verdragstempel **COLONIES/ &c. ART.13.** aan. Frankrijk betaalde verder aan Engeland 10 deciem per 7 ½ gram.



25 juli 1849. Brief van New York via Liverpool naar Cognac. Port **15** deciem = 10 deciem voor Engeland + 5 deciem binnenlands port. De in handschrift aangebrachte **9 ½** was het overgangstarief voor een zeebrief van 19 cent = 8 pence + 1 ½ pence Engels binnenlands tarief.

*Bij aankomst te Liverpool werd de brief behandeld als zijnde voor Engeland bestemd, maar werd doorgestuurd naar Londen en daar voorzien van de stempel **COLONIES/ &c. Art.13.** (verz. J. VdL.).*

$d 9\frac{1}{2}$

38

Nevenstaande stempel werd in Liverpool gebruikt voor het aan te geven port van 19 cent (= $9\frac{1}{2}$ pence), het zeetarief en het Engels posttarief volgens de postconventie tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk van 1848). De stempel werd gebruikt op brieven die los mee op de boot gingen. Ze werden berekend met 8 pence zeeport + $1\frac{1}{2}$ pence Engels port.³⁹

8 mei 1849. Brief van Boston naar Warrington GB. Vervoerd met de Cambria van de Cunard Line. Vertrek in Boston 9 mei en aankomst te Liverpool op 21 mei 1849. Doordat er maar weinige exemplaren aan boord gebracht werden, omzeilde men ook aan boord van de Engelse pakketboot het Amerikaanse postsysteem.

Aankomststempel
AMERICA/ LIVERPOOL/ 22 MY 1849.

(Brief ex.verz. R. F. Winter).



Stoomboot "Cambria"⁴⁰

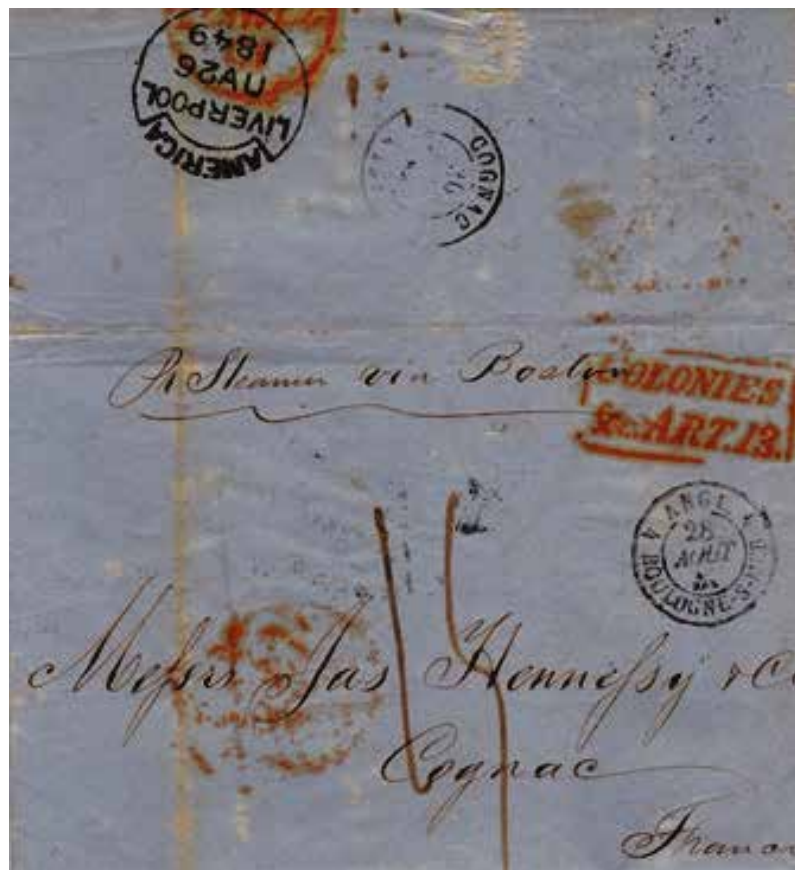
Vertrek Boston 15 aug. 1849
Aankomst Liverpool 26 aug. 1849



41

4 augustus 1849. Brief van New York via Liverpool en Boulogne naar Cognac. Port 15 deciem = 10 deciem volgens ART.13 voor Engeland + 5 deciem Frans binnenlands port volgens Circulaire no. 14 van 23 juli 1849.

Brief vervoerd met de Cambria van de Cunard Line. In Londen voorzien van de artikelstempel **COLONIES/ &c. ART.13.** en in Parijs met de ingangstempel /4. ANGL. 4 /BOULOGNE-S-MER.



(verz. J. VdL.).

Stoomboot "Europa"⁴²

New York 20 februari 1850
In Halifax 22 februari 1850
Aankomst in Liverpool op 4 maart 1850.



43



Cijferstempel 1 shilling

Deze stempel werd aangebracht op het schip, te Liverpool of te Londen op de brieven komende uit Amerika met Amerikaans schip.⁴⁴



20 februari 1850. Brief van New York via Liverpool en Calais naar Cognac. Engeland berekende hier 1 shilling als open mail zeeport en ontving van Frankrijk 10 deciem buitenlands aandeel volgens Art. 13. Frankrijk berekende intern 5 deciem port, de ontvanger betaalde 15 deciem. (verz. J. VdL.)

Stoomboot "America"⁴⁵

Vertrek Boston 30 april 1851
Aankomst Liverpool 12 mei 1851



45a



Stempel **COLONIES/ &c. ART. 13.** is een verdragsstempel die de hoogte van het bedrag aangeeft dat Frankrijk aan Engeland betaalde.⁴⁶



29 april 1851. Brief van New York via Calais naar Cognac. Ingangsstempel **ANGL. 1/2 CALAIS 2 / 14 MAI**. Port **75** = 5 x 10 deciem buitenlands aandeel volgens Art. 13 + 5 x 5 deciem Frans intern tarief: Briefgewicht **30** gram in handschrift. US binnenlands tarief 20 Cent in potlood. (verz. J. VdL.)

Stoomboot "Canada"⁴⁷

Vertrek New York 10 juni 1851

In Liverpool 21 juni 1851



Stempel

ANGL. /2 CALAIS 2⁴⁸



PAID

Vooruitbetaald in potlood 5 Cent. Ook in het stempel **NEW YORK** zijn de 5 cent vermeld.⁴⁹

10 juni 1851. Brief van New York via Calais en Parijs naar Cognac. Brief met 5 Cent vooruitbetaald per Britse pakketboot. Vervoerd per Canada van de Cunard Line van New York naar Liverpool. Port 15 deciem = 10 deciem voor Engeland + 5 deciem Frans binnenland. (verz. Lux).

8^e Periode⁵⁰. 31 juli 1851 tot 30 november 1851

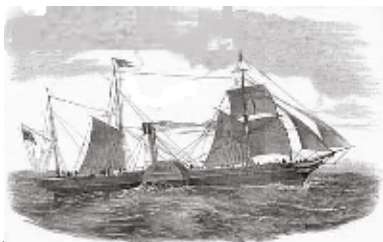
De Amerikanen vonden het tarief voor de transitpost door het Verenigd Koninkrijk vanuit de Verenigde Staten te hoog! Dit gebaseerd op het principe dat transitpost uit Groot-Brittannie door Canada was toegestaan voor een lager tarief.

De Britten waren tijdens de onderhandelingen over een nieuw postverdrag tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk, niet van plan het transittarief te verlagen.

Stoomboot "Africa"⁵¹

Vertrek New York 27 aug 1851

Aankomst Liverpool 6 sept. 1851



52

Ingangstempel

ETAT-UNIS. PAQ. BRIT. / 9 SEPT. 51/
PARIS⁵³



16 Augustus 1851. Brief van New Orleans (La.) naar Parijs met Britse pakketboot. Ingangstempel **ETAT-UNIS. PAQ. BRIT. 9 SEPT. 51/PARIS**. Port 15 deciem = 10 deciem voor Engeland + 5 deciem Frans port. **PAID 5** Amerikaans binnenlands tarief. (verz. Lux).

Tussen 31 juli en 30 november 1851 kwam de stempel **COLONIES/ &c. ART.13** te vervallen en werden tevens nieuwe Franse ingangstempels in gebruik genomen.

9^e Periode.⁵⁴ 1 december 1851 tot 23 januari 1853

Op 19 november werd door de Franse president, Louis Napoleon Bonaparte, het decreet getekend dat op 1 december van kracht werd. In dit decreet werd het tarief vastgelegd tussen Frankrijk en de Verenigde Staten via het Verenigd Koninkrijk. Bij brieven van Frankrijk naar de Verenigde Staten met Engelse pakketboten, werd het vooruitbetaalde tarief verlaagd van 15 naar 13 deciem per 7 ½ gram en voor de ongefrankeerde brief uit de Verenigde Staten naar Frankrijk ook van 15 naar 13 deciem. Dit bedrag bestaat uit 5 deciem Frans binnenlands port, 5 deciem Engels transitport en 5 deciem zeetarief.

De posttarieven tussen de Verenigde Staten en Frankrijk via het Engelse Koninkrijk⁵⁶
(onder het Frans decreet van 1851)

Met Engelse pakketboot

US binnenlands tarief (vooruitbetaald in US)	-	-	5 ¢
Zeetarief (¼ van 1sh.8d. of 40 ¢)	5 deciem	10 ¢	-
Transit tarief (¼ van 1sh. of 24 ¢)	3	6	-
Frans binnenlands tarief	5	10	-
In Frankrijk door ontvanger te betalen	<u>13 deciem</u>	-	<u>26</u>
Totaal tarief			31¢

Stoomboot "Europa"⁵⁷

Vertrek New York 15 dec. 1852
Aankomst Liverpool 26 dec. 1852



58



Grenskantoorstempel in rood
NEW-YORK/ DEC 15 /B^R. PK^T.⁵⁹



Colon is gesticht in 1850 als eindpunt van de Panama Railroad, 1890 werd de naam Colon veranderd in Aspinwall.⁶⁰



16 november 1852. Brief van San Francisco /Cal. naar La Rochelle Fr. Voorzien van de vertrekstempel **SAN FRANCISCO CAL 16 NOV**, de **PAID** en **26** stempels, de grenskantoorstempel **NEW-YORK DEC 15/B^R. PK^T** en de ingangstempel **ETATS-UNIS PAQ. BRIT. B.A. CALAIS/28 DEC. 52**.

Betaald port: 26 Cent = 10 US + 16 cent zeeport. In Frankrijk per 7 ½ gram 13 deciem. Brief van 2^e gewicht = 13 x 2 = 26 deciem. Brief vervoerd van San Francisco naar Panama met de Golden Gate, op 16 november. Aankomst te Panama op 28. Van Colon met de Illinois naar New York, vertrek te Colon op 2 december met aankomst te New York: op 12 en verder met de Europa op 15 december vanaf New York via Southampton naar Calais.(verz.J.VdL.).

10^e Periode⁶¹. 24 januari 1853 tot 10 februari 1853 Tarief van de vergeldingsmaatregel

In het begin van 1853 bestond er een zeer ongebruikelijke situatie met betrekking tot de Franse post. Dit was een direct gevolg van de slechte communicatie tussen Frankrijk, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Toen de Fransen hun tarief voor brieven naar de Verenigde Staten van 15 deciem naar 13 deciem verlaagden in het najaar van 1851, werden de Verenigde Staten noch door de Fransen noch door de Britten op de hoogte gebracht. In januari 1853 ging de directeur-generaal, Samuel D. Hubbard, er nog steeds van uit dat op de brieven van Amerika over Groot-Brittannië naar Frankrijk en vervoerd door schepen die de Amerikanen gecontracteerd hadden, een dubbel zeeport geheven werd. Hij besloot in te grijpen. Op 24 januari 1853 vaardigde hij een bevel uit dat alle brieven van en naar Frankrijk over Engeland belast dienden te worden met 21 cent Amerikaans port voor elke 15 gram. Het kwam er op neer dat brieven die met Engelse pakketschepen werden vervoerd met hetzelfde port belast werden als brieven die vervoerd werden met Amerikaanse schepen.

Stoomboot "Africa"⁶²

Vertrek New York 9 febr. 1853
Aankomst Liverpool 23 febr. 1853



63



Rood oranje datumstempel gebruikt bij het grenskantoor te New York voor brieven per Engelse pakketboten.⁶⁴



8 Februari 1853. Brief van Philadelphia/PA naar Cognac Frankrijk. '**PAID 21**' Cent (betaald) voor het open-brief-tarief (periode van het vergeldingstarief) voor de Engelse pakketbootdienst. Vervoerd met de Africa van de Cunard Line. Het Frans port werd aangegeven door de **13** deciem stempel. De stempel van New York met datum, werd gebruikt voor de Engelse pakketbootdienst. De combinatie van het tarief van 21 cent en de Engelse pakketbootdienst bekrachtigen het Amerikaans vergeldingstarief. (ex. verz. R.F. Winter).

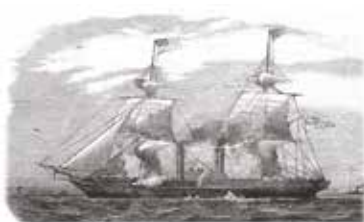
11^e Periode⁶⁵. 11 februari 1853 tot 31 december 1856

Op 10 februari 1853 gelastte de directeur-generaal Hubbard dat het bevel van 24 januari 1853 voor drie maanden werd opgeschoven, dit op persoonlijk verzoek van de Franse minister. Blijkbaar had de Franse minister snel contact met hem opgenomen om zijn verkeerde interpretatie van de bestaande tariefsituatie te corrigeren. Hij beloofde zijn invloed uit te oefenen op de Franse regering om nieuwe onderhandelingen te beginnen over de posttarieven in het belang van alle drie betrokken landen. Dat bezwoer de directe bezorgdheid, maar het zou nog eens 4 jaar duren voordat er een postverdrag gesloten zou worden tussen Frankrijk en de Verenigde Staten. Ondertussen kwam er in maart 1853 een nieuwe directeur-generaal en aan het uitstel werd niets veranderd.

Elke brief van naar en over Frankrijk, via Groot-Brittannië, uit die periode van 17 dagen van 24 januari 1853 tot 10 februari 1853 is een voorbeeld van dit bevel tot "vergelding", als daarop die 21 cent als vooruitbetaling of het te betalen port voorkomt, en hij vervoerd werd met een door de Britten gecontracteerd schip. In die korte periode voeren er maar twee schepen van de Cunard Line met post naar de Verenigde Staten en verlieten drie schepen van de Cunard Line met post de Verenigde Staten. De duidelijke kenmerken op Franse brieven tegen dit "vergeldingstarief" van 21 cent al of niet vooruitbetaald en de aanwijzingen dat zij vervoerd werden op een schip van de Cunardlijn, vormen een ongebruikelijke combinatie die alleen voorkomt in deze periode.

Stoomboot "Arabia"⁶⁶

Vertrek New York 4 mei 1853
Aankomst Liverpool 14 mei 1853



67



Ingangstempel in rood⁶⁸



4 mei 1853. Brief uit New York naar Cognac. Vervoerd met de Arabia van de Cunard Line. In handschrift met potlood 5 cent US binnenlands port. Port 26 deciem brief van 2^e gewicht, in de linker bovenhoek aangegeven met 8 gram. (verz. Lux).

Stoomboot "Asia"⁶⁹

New York 22 maart 1854
In Liverpool 3 april 1854



70



Ingangstempel in rood/oranje⁷¹



71a

De stempel werd in Liverpool op de onbetaalde brieven gezet. Daar bij de 1 shilling stempel op de voorzijde.



22 maart 1854. Brief van New York naar Cognac vervoerd met de Asia van de Cunard Line. De brief werd op het grenskantoor niet gestempeld maar direct aan boord gebracht. Aankomst te Liverpool op 3 april 1854, waar portcijferstempel 1/- en op achterzijde de 'Packet letter' inkomststempel geplaatst werden. In Parijs de ingangstempel **ETATS-UNIS PAQ. BRIT./PARIS 5 AVRIL. 54** en portcijferstempel **26** deciem, voor briefgewicht van 8 gram. (verz. J.VdL.).

Stoomboot "Arabia"⁷²

Vertrek New York 9 mei 1854
In Liverpool 20 mei 1854



Grenskantoorstempel in rood
met Br. Packet⁷³



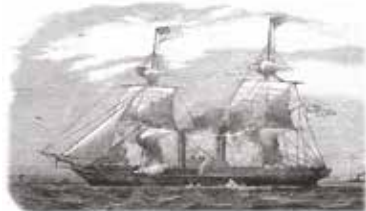
9 mei 1854. Brief van New York naar Jarnac bij Cognac Fr. verzonden per Engels open mail met Engelse pakketboot. Vervoerd met de Arabia van de Cunard Line op 9 mei van New York naar Liverpool. Port **13** deciem (cijferstempel) en in handschrift met potlood **5** cent, Amerikaans port (verz. Lux).



Ingangstempel in rood
ETATS-UNIS. PAQ. BRIT./PARIS 23
MAI 54⁷⁴

Stoomboot "Arabia"⁷⁵

Vertrek Boston 24 september 1856
Aankomst Liverpool 4 oktober 1856



76



Stempel van forwarding agent
ALEX. FILLOT
PHILADELPHIA



ETATS-UNIS. PAQ. BRIT.//
6 OCT. 56 / A CALAIS A⁷⁷



22 september 1856. Brief van Philadelphia naar Cognac. vervoerd met de Arabia van de Cunardlijn. Vooruitbetaald met stempel **PHILA 5 Cts. PAID** in achthoek. **ETATS-UNIS. PAQ. BRIT. 6 OCT. 56 A CALAIS A** en portcijferstempel **13** deciem (verz Lux).

II. New York and Havre Steam Navigation Company 1850 tot 1867⁷⁸

De New York & Havre Steam Navigation Company, Havre Line genoemd, werd in 1849 opgericht door Samuel M. Fox en Mortimer Livingston, reder/eigenaar van de succesvolle Union Line of Sailing Packets vanuit New York. Livingston en Fox hadden geen succes met hun bod op de originele voorstellen van Edward Mills voor een dienst op Europa. Toen het duidelijk werd dat de Ocean Steam Navigation Company de vier stoomschepen niet zou gaan bouwen, waarvoor door het Congres fondsen waren vrijgemaakt, kende de General Postmaster het niet voltooide deel toe aan Livingston en Fox voor een aparte dienst op Le Havre.

De lijn was nodig om maandelijkse reizen te maken naar Le Havre en de US-post te vervoeren met tussenstops in Cowes, eiland Wight in Engeland. Hier werd de Britse en Europese post uitgeladen en ook aan boord genomen voor de terugweg naar de Verenigde Staten.

7^e Periode⁷⁹



Het eiland **Wight** met de havenplaats **Cowes**. Hier werd Britse en Europese post uitgeladen en ook aan boord genomen voor de terugweg naar de Verenigde Staten.⁸⁰

Stoomboot "Franklin"⁸¹

New York	8 februari 1851
In Southampton	20 februari 1851
In Le Havre	21 februari 1851



81a



Stempel

OUTRE - MER / LE HAVRE

82

21 januari 1851. Brief van Lexington, via New York, en Le Havre naar Schwäbisch Hall (Würtemberg). Met **24** cent (Transatlantisch port) + **Paid 10** cent (inlandsporto vooruitbetaald, vervoerd met Amerikaans schip. Portnotitie '**1/6**': 1 gulden 6 kreuzer = 54/12. 20 kreuzer transit Baden en 34 kreuzer (11 deciem) voor Frankrijk. 12 kreuzer inlandsporto. (Verz. J. VdL.).

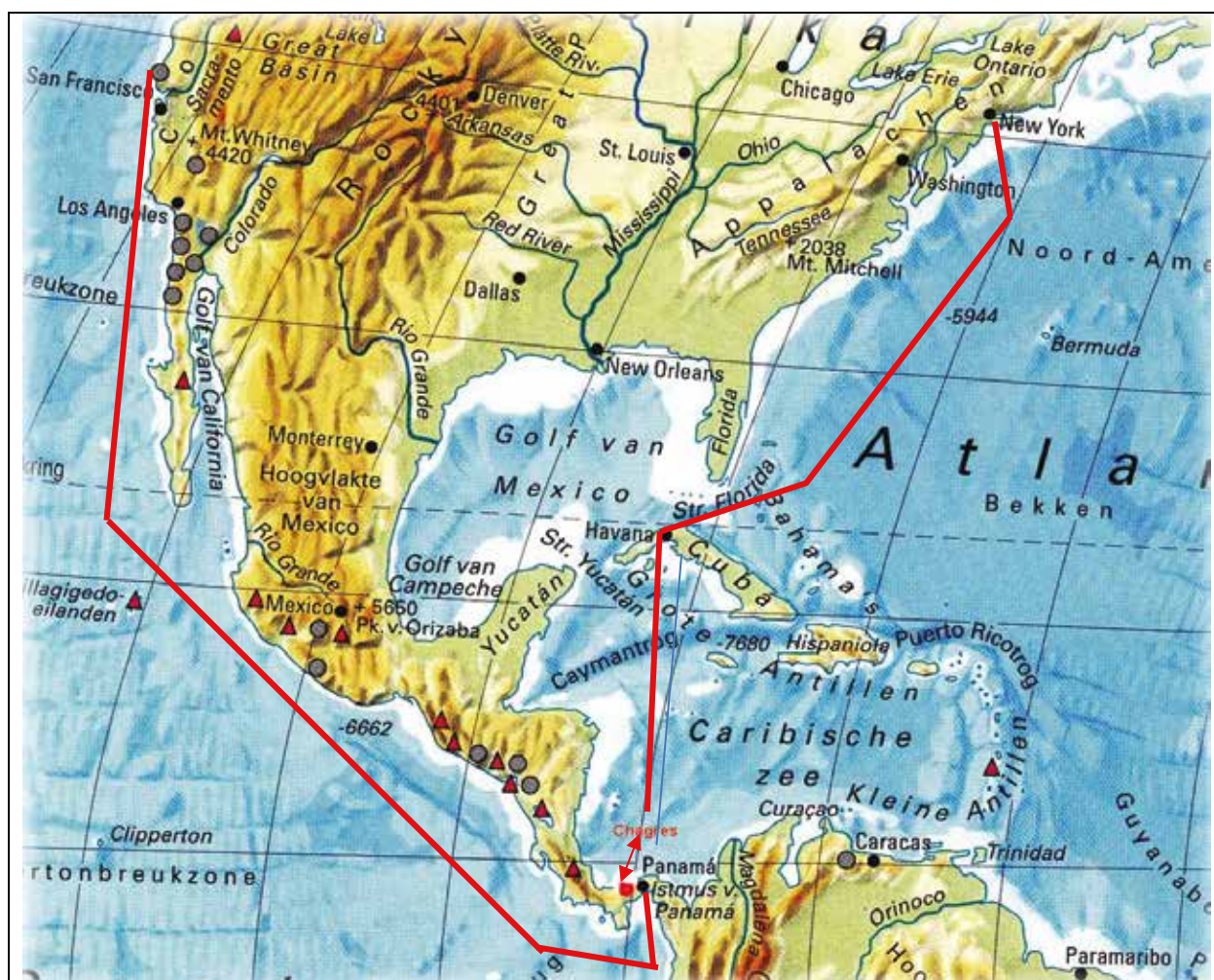
III. Het toegevoegd Trans-Atlantisch Postverdrag met tarieven voor de stoomboten tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk van 1848⁸⁴

Vervoerd met US-pakketboot uit de volgende landen in cent:

Canada en New Brunswick (bij algemene post)	26
Havana (met US-pakketboot vanaf Charleston)	28 ½
California en Oregon	56
Panama (met US-pakketboot vanaf New York)	46
Chagres	36

Vervoerd met Engelse pakketboot uit de volgende landen in Cent:

Canada en New Brunswick (bij algemene post)	10
Havana (met US-pakketboot vanaf Charleston)	12 ½
California en Oregon	40
Panama (met US-pakketboot vanaf New York)	30
Chagres	20



De route van de stoomschepen opererende in de Grote Oceaan tussen San Francisco – Panama en de route van de stoomschepen in de Atlantische Oceaan tussen Chagres – New York tot 1851. Toen de haven van Colon/Aspinwall uitgebreid was verliep de route tussen Colon/Aspinwall en New York.⁸⁵

6

PAID 56

Cijferstempel 6 deciem⁸⁶Binnenlands port incl. zeeport⁸⁷Stempelkleur rood⁸⁸Ingangstempel in rood⁸⁹**Stoomboot "Carolina"**⁹⁰

San Francisco 1 januari 1851

In Panama 19 januari 1851

Stoomboot "Georgia"⁹¹

Vertrek Chagres 28 januari 1851

In New York 8 februari 1851

Stoomboot "Franklin"⁹²

New York 8 februari 1851

In Southampton 20 februari 1851

In Le Havre 21 februari 1851



93



1 januari 1851. Brief van San Francisco betaald met 56 cent waarvan 16 cent zeeport voor het schip.

Brief vervoerd met Amerikaans schip via Panama, Chagres, New York en Le Havre naar Nantes met Amerikaanse pakketboot. Vertrekstempel **SAN FRANCISCO 1 JAN** en portstempel **PAID 56**. Bij aankomst ingangstempel **OUTRE MER 22 FEVR. 51 LE HAVRE**. Frans binnenlands port 6 deciem. (Verz. J. VdL.)

8^e Periode (Havre line)⁹⁴**Stoomboot "Humboldt"**^{94a}

New York 18 oktober 1851

In Southampton 31 oktober 1851

Le Havre 1 november 1851



95



Stempel van forwarding agent
C.H. Schneider New York van
18/10. 51.

7 oktober 1851. Brief van Havana per forwarding agent naar New York, via Le Havre met de Humboldt van de Havre Line. Port 12 deciem. In Amerika belast met 20 Cent zeeport in potlood aangebracht voor een brief van 2^e gewicht. Te Parijs wordt het Frans binnenlands tarief van 6 deciem x 2 berekend = 12 deciem. Brief vervoerd met Amerikaans schip. (Verz. J. VdL.)

IV. Collins Line New York & Liverpool Verenigde Staten Mail Steamship Company 1850 tot 1858⁹⁵

De New York & Liverpool United States Mail Steamship Company, ook genaamd Collins Line, was populair. De naam is genoemd naar de oprichter Edward K. Collins. Hij werd geboren op 5 augustus 1802 in Truro. Zijn vader verhuisde naar New York City. In 1821 werd hij lid van zijn vaders bedrijf en in januari 1824 werd hij een partner in de I. G. Collins & zoon. Ze begonnen de eerste regelmatig geplande pakketdienst tussen New York City en Vera Cruz, Mexico.

Na zijn vaders dood in 1831 werd hij betrokken bij de katoenhandel tussen New Orleans en New York. Hij ontving een overheidssubsidie in 1847 en vormde de United States Mail Steamship Company om te concurreren met de Cunard Line voor de transatlantische scheepvaart. De subsidie werd geannuleerd in 1856 nadat twee van de vijf schepen tot zinken kwamen. In 1854 zonk de SS Arctic

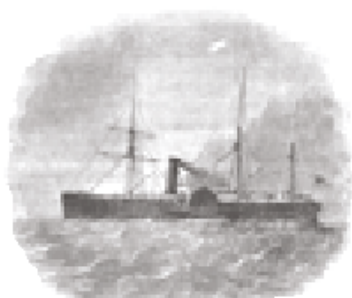
Het andere schip, de SS Pacific (1849), is in 1991 gevonden voor de kust van Wales. Zijn activa werden verkocht om te voldoen aan schuldeisers in 1858.



9^e Periode⁹⁶. (Collins line)

Stoomboot "Arctic"⁹⁷

New York 11 september 1852
In Southampton 25 september 1852



98



AMERICAN PACKET⁹⁹

PAID 21¹⁰⁰

10 september 1852. Brief van Boston naar Bordeaux. Met grenskantoorstempel van New York **NEW YORK/ A^M. PACKET SEPT 11**. De **PAID 21** cent vooruitbetaling van port. Bij aankomst de ingangstempel **ETAT-UNIS PAQ. AM. A/ 28 SEPT. 52 PARIS**. Frans binnenlands port **8** deciem, met Amerikaanse pakketboot. Volgens decreet van 19 november 1851. (ex.verz. R.F. Winter)

De posttarieven tussen de Verenigde Staten en Frankrijk via het Verenigd Koninkrijk (onder het Frans decreet van 1851)¹⁰¹

Met Amerikaanse pakketboot

US binnenlands tarief (Volgens het verdrag tussen US en Engeland)			5 ¢
Zeetarief			<u>16 ¢</u>
Vooruitbetaald in US			21 ¢
Transit tarief (¼ van 1s. of 24 ¢)	3 deciem	6 ¢	
Frans binnenlands port	<u>5 deciem</u>	<u>10 ¢</u>	
Door ontvanger te betalen	<u>8 deciem</u>	-	<u>16 ¢</u>
Totaal tarief	-	-	37 ¢

UNITED STATES
MAIL STEAMERS,
FOR
NEW YORK.

THE
BALTIC,
CAPTAIN COMSTOCK,

WILL LEAVE ON WEDNESDAY, THE 21ST INSTANT.
PASSENGERS will go on board at Twelve o'Clock,
at noon, from the

LANDING STAGE, GEORGE'S PIER.

The Steam Tug Company's boat, **SAMSON**, will be
in attendance to receive them.

☞ **Passengers** cannot go by any other or later
conveyance, or be allowed to take any **Packages** of
Merchandise as **Luggage**, or with their **Luggage**.

PARCELS will be received at the Office of the
Agents, Chapel Street, until Six o'Clock on the
Evening of Tuesday, the 20th inst.

NOTICE TO PASSENGERS FROM FRANCE.

Baggage to the extent of 20 Cubic feet for each Passenger, will be forwarded by **MESSRS. JOHN MUNROE & Co.**, Paris, via the Cunard Steamers between Havre and Liverpool freight free, on payment to **MESSRS. JOHN MUNROE & Co.** of 12s. 6d. per Package to cover inland carriage and expenses incurred in France and England.

Passengers will be charged freight on the extra luggage exceeding half-a-ton measurement.

BROWN, SHIPLEY, & Co.

LIVERPOOL, 7TH SEPTEMBER, 1853.

Stoomboot "Baltic"¹⁰³

Vertrek New York 12 dec. 1852
Aankomst Liverpool 24 dec. 1852



104

21

In handschrift 21 Cent



10 december 1852. Brief van Philadelphia (PA) via New York, Liverpool, Londen, en Parijs naar Cognac met de Amerikaanse pakketboot Baltic van de Collins Lijn van New York. Met stempel **PHILA/ 5 Cts./ PAID** veranderd in **21** cent, als gevolg van Circulaire n°. 67 van 1 september 1851. Bij aankomst ingebruik van de stempel **ETATS-UNIS PAQ AM BA CALAIS** (verz. Lux).

Op 25 December. 1852 werd het basistarief 8 deciem.

8

Frans 8 deciem stempel¹⁰⁵

Stoomboot "Baltic"¹⁰⁶

New York 7 februari 1853
In Liverpool 19 februari 1853



In zwart november 1853 tot
Oktober 1859
In rood september 1852 tot
December 1856

107



31 december 1852. Brief van San Francisco via Liverpool, Londen en Calais naar Montpellier. Vervoerd met de Artic van de Collins Line. Vertrekstempel **SAN FRANCISCO CAL. 1 JAN** en stempel **NEW YORK A^M PACKET FEB 5, PAID** en blauw portcijferstempel **26** (vooruit betaald binnenlands port + zeeport). Met Frans ingangsstempel **ETAT-UNIS PAQ. AM. CALAIS BA. 20 FEVR.**

53. In Frankrijk belast met 8 deciem binnenlands port. (Verz. J. VdL.).

11° Periode (Collins line)¹⁰⁸

Stoomboot "Baltic"¹⁰⁹

Vertrek New York 2 apr.1853
Aankomst Liverpool 14 apr.1853



110



Stempel van forwarding agent
GEBR. BURNETTE & C^o.
NEW-YORK.



Portstempel **ETATS-UNIS PAQ. AM.A.**
16 AVRIL 52/PARIS/PARIS¹¹¹



Cijferstempel

1 Shilling¹¹²

Stoomboot "John L. Stephens"¹¹³

Vertrek San Francisco 1 nov. 1854
Aankomst Panama 14 nov. 1854



114

Stoomboot "George Law"¹¹⁵

Vertrek Colon/Aspinwall 15 nov. 1854
Aankomst New York 24 nov. 1854



116



2 april 1853. Brief van New York naar Cognac. Vervoerd met de Baltic van de Collins Line. In Liverpool op 14 April, gestempeld **AMERICA/ LIVERPOOL/ FE 14** in groen blauw. Via Parijs, port 8 deciem. Volgens decreet van 19 november 1851.

De brief is niet vooruitbetaald. Engeland verlangt hier 1 shilling port. (verz.J.VdL.).



1 november 1854. Brief van San Francisco/CAL naar Cognac. Vertrek te New York 25 november 1854 en aankomst te Liverpool 6 december 1854. In zwart **PAID 26** in US vooruitbetaald port. Brief in de 2° gewichtsklasse. Port in Frankrijk 8 deciem x 2 dubbelpost = **16** deciem. Brief werd van New York vervoerd met de Atlantic van de Collins Line (verz. Lux).

Noten:

Perioden:

Understanding Transatlantic Mail Volume 1, Richard F. Winter. French Mail, Periode; 1) blz.216, 9) blz.219, 13) blz.221, 25) blz.226, 27) blz.231, 24) blz.233, 33+79) blz.236, 50) blz.244, 96) blz.248, 61) blz.252, 65) blz.255.

Afbeeldingen van Stoomboten:

North Atlantic Mail Sailings 1840-1875, Walter Hubbard and Richard F. Winter. Afbeeldingen van stoomboten Cunard Line; 7) Britannia blz.12 -390, 18) 27) Hibernia blz.13, .7) 45a) America blz.38, de Havre Line 95) Humboldt blz.113, de Collins Line 104) 110) Baltic blz.298

Wikipedia, Afbeeldingen stoomboten Cunard Line, 11) 23) Acadia, 3) 14) 41) Cambria, 6) 35) Niagara, 52) 63) Africa

Steam and the North Atlantic Mails, J.C. Arnell; afbeeldingen stoomboten 29) 43) 58) Cunard Line Europa blz.121, 9) 67) 76) Arabia blz.198, 10) 70) Asia blz.94, de Collins Line 98) Artic blz.195,

Internet Bing.com afbeeldingen stoomboten de Havre Line 81a) 92) Franklin,

Westerly-journeys.com/goldrush/goldstephens.html, 114) John L. Stephens,

Steam and the North Atlantic Mails, J.C. Arnell, Wikipedia; 2) de Cunard Line, 72) de New York – Havre Line, 95) de Collins Line.

Afbeeldingen en kaarten:

3) British and North American Royal blz.84, 102) de Baltic, North Atlantic Mail Sailings, blz. inleiding.

Understanding Transatlantic Mail, Tabellen; 4) tabel 10 blz.216,

History of Letter Post Communication Between the United States and Europe 1845-1875, George E. Hargest, 56) tabel, blz.45, 101) blz.45,

United States Incoming Steamship Mail 1847 – 1875, Second Edition By Theron J. Wierenga. 84) tabel, blz.147.

Kaarten; 19) North Atlantic Sailings 1840-1875, Walter Hubbard and Richard F. Winter. blz. omslag binnen, 60) 80) Wikipedia, 85) Bosatlas.

Vertrek en aankomsten van Stoomboten:

Volgens de tabellen van North Atlantic Mail Sailings 1840-1875, Walter Hubbard and Richard F. Winter.

6) Britannia 1845, 10) 22) Acadia 1846,1848, 14) 40) Cambria 1847,1849, 17) 26) 31) Hibernia 1847, 1848, 1849, 28)42) 57) Europa 1849, 1850, 1852, 34) Niagaria 1849, 45) America 1851, 47) Canada 1851, 51) 62) Africa 1851, 1853, 66) 72) 75) Arabia 1853, 1854, 1856, 69) Asia 1854, 81) 92) Franklin 1851, 94a) Humboldt 1851, 97) Artic 1852, 103) 106) 109) Baltic 1852, 1853,

United States Incoming Steamship Mail 1847 – 1875, Second Edition By Theron J. Wierenga, 113) John L. Stephens 1854, 115) George Law 1854.

Stempels:

Le Post Maritime Francaise Tome IV. Raymond Salles; 5) 12) blz.283 Fig.1163, 15) 21) 46) blz.204 Fig. 1164, 204 + 283, 53) 68) 71) 74) blz.290 Fig. 1782, 77)blz.286 fig. 1776, 82) 89) blz.293 Fig. 133^{ter}, 86) blz.211 fig ya, 105) blz.285. 111) blz.290 Fig. 1781.

Marques de Passage, James Van der Linden, 8) 16) 24) 30) blz.20 n°. 153, 20) blz.20 n°. 154, 48) blz. 20 n°. 158, James Van der Linden 26) 71a) 99) arg.

The Transatlantic Mail Frank Staff, 36) 37) blz.87 n°. 4,

North Atlantic Sailings 1840-1875, Walter Hubbard and Richard F. Winter. 49) blz.371 n°. 330,

59) blz.357 n°. 70, 87) blz.371 n°. 107) blz.353 N°. 4,

United States Incoming Steamship Mail 1847 – 1875, Second Edition By Theron J. Wierenga, 82) blz.304 (SF-1),

Understanding Transatlantic Mail, 38) blz. 116 Fig. 3-110, 44) 112) blz.11 Fig.1-12,

Geraadpleegde Literatuur:

Steam and the North Atlantic Mails, J.C. Arnell.

La Poste Maritime Française, Tome IV, Raymond Salles.

North Atlantic Sailings 1840-1875, Walter Hubbard and Richard F. Winter.

Understanding Transatlantic Mail, Volume 1, Richard F. Winter.

United States Incoming Steamship Mail 1847 – 1875, Second Edition By Theron J. Wierenga.

Marques de Passage, James Van der Linden.

Transatlantische Postverbindingen USA. – EUROPA. James Van der Linden.

United States and Europa 1845 – 1875, George E. Hargest.

The Transatlantic Mail, Frank Staff.

Les Tarifs Postaux Français 1627 – 1969.

La route Nord Atlantique entre les Etats-Unis et la France de 1843 à 1857

L'auteur nous propose d'étudier les tarifs postaux entre les Etats-Unis et la France en 11 périodes distinctes.

1^{ère} période : le 11 avril 1843 est conclu un nouveau traité entre les deux pays en vigueur à partir du 1^{er} juin 1843 jusqu'au 30 juin 1845. Les lettres sont pourvues de la griffe **COLONIES/ &c. ART.12**. Les lettres rentrent par Boulogne jusqu'en septembre 1849 et ensuite par Calais. La plupart des lettres portent des indications de navires de la « Cunard Line ». Cette compagnie anglaise a été fondée en 1839 par Samuel Cunard, les quatre premiers navires font des traversées à partir de 1840.

2^{ème} période : 1^{er} juillet 1845 au 19 janvier 1846. Les tarifs postaux des Etats-Unis passent de 5 à 2 zones, la première étant une distance en dessous de 300 miles.

3^{ème} période : 20 janvier 1846 au 2 juillet 1848. Suite à la nouvelle convention entre la France et l'Angleterre, le courrier venant des Etats-Unis non affranchis vers la France via l'Angleterre est régi par l'article 13. La griffe **COLONIES/ &c. ART.13** permet l'indication du port dû par la France à l'Angleterre. A partir du 20 janvier 1848, toutes les lettres passant par l'Angleterre reçoivent cette griffe.

4^{ème} période : 3 juillet 1848 au 2 janvier 1849. La création aux Etats-Unis de la '**OCEAN STEAM NAVIGATION COMPANY**' et la concurrence de navires US entraîna une guerre postale avec l'Angleterre qui taxait d'un shilling les lettres transportées via Brême.

5^{ème} période : 3 janvier au 14 février 1849. Le courrier n'est plus surtaxé dans l'attente de l'entrée en vigueur d'une nouvelle convention.

6^{ème} période : 15 février au 31 juillet 1849. Le port des lettres vers la France venant des Etats-Unis n'est payé que jusqu'en Angleterre.

7^{ème} période : 1^{er} août 1849 au 30 juillet 1851. Un nouveau tarif postal français entre en vigueur. Depuis le 23 juillet un tarif uniforme de 15 décimes par 7½ grammes pour les lettres venant de l'étranger via l'Angleterre est en vigueur. 10 décimes vont à l'Angleterre et 5 pour le port intérieur.

8^{ème} période : 31 juillet 1851 au 30 novembre 1851. Les Américains estiment que les tarifs sont trop élevés en comparaison des tarifs de transit par le Canada.

9^{ème} période : 1^{er} décembre 1851 au 23 janvier 1853. Une nouvelle convention signée par Louis Napoléon Bonaparte réduit le port de 15 à 13 décimes. L'Angleterre se contente de 8 décimes pour le transit.

10^{ème} période : 24 janvier 1853 au 10 février 1853. Suite à une très mauvaise communication entre Français et Américains qui n'étaient pas au courant du changement de tarif opéré dès décembre 1851, le directeur général des postes américaines instaure une taxe de 21 cents par 15 gramme sur les lettres vers la France par voie d'Angleterre peu importe que le navire soit anglais ou américain.

11^{ème} période : 11 février 1853 au 31 décembre 1856. Le directeur général des postes US demande de sursoir à l'application de sa mesure pendant trois mois à la demande du ministre français. Finalement, suite à son remplacement en mars 1853, les tarifs ne vont pas être modifiés pendant les quatre années suivantes.

James Van der Linden

Het postkantoor Gent 10

Het postkantoor 'Gent 10' werd opgericht in het Sint-Pietersstation, dat werd opgetrokken tussen 1909 en 1912, langs de spoorlijn Brussel-Oostende. De plannen werden ontworpen door architect Louis Cloquet, en uitgevoerd door de aannemers Van Herrewege en De Wilde.

De 150 meter lange voorgevel is naar het Koningin Maria Hendrikaplein gericht en loopt parallel met de spoorlijnen.



Sint-Pietersstation na de voltooiing, uiterst rechts, een wit uitspringend halffrond met koepeltje, het wit omlijnde gedeelte is het postkantoor Gent 10¹.

Het kantoor werd op 13 december 1912 geopend in de nieuwe lokalen van het station onder de benaming 'Gent / Gand 10', als ontvangstkantoor 4^e klas zonder uitreiking. In 1915/1920 werd het verhoogd tot ontvangstkantoor 3^e klas. Bij koninklijk besluit van 30 maart 1941 werd Gent 10 vanaf 1 maart 1942 uitsluitend sorteercentrum.

Het sorteercentrum Gent X

De benaming 'Gent 10' werd op 4 december 1947 door het nieuw opgerichte 'Gent X' overgenomen².

Later werd tussen het Sint-Pietersstation en het goederenstation een nieuw gebouw opgetrokken, dat van 30 september 1947 gedeeltelijk werd gebruikt door Gent X.



Het nieuwe gebouw aan het Sint-Pietersstation³, waar zowel Gent X alsook Gent 12, (opgericht op 9 november 1942 als ontvangerij 2^o klas, voor rekenplichtigheid en dienstverlening aan het publiek onderdak vonden). GENT X werd uitsluitend sorteercentrum.

¹ Eric De Meester 'Gent 10, Fisto nr 3, blz. 7, 1984; André Capiteyn, 'Gent in Weelde herboren', Stadsarchief Gent, 1988, blz. 90.

² Dn E/48 2.12.1947.

³ Foto uit 'GENT X', Eric de Meester, Fisto 24, 1990.

De sorteermachine TRANSORMA

Voor kennismaking met het ontstaan van het idee en de verwezenlijking van een 'sorteermachine', in casu de Transorma, laten we beter de geestelijke vader, ontwerper en uitvoerder aan het woord, namelijk 'J.J.M.L. Marchand, Managing Director of Marchand-Andriessen Engeneering Co. Ltd., The Hague. Formerly High Official of the Netherlands' Postal Service'.

Marchand publiceerde in 1945 de '*Modernization of Postal Services*', 140 blz., 'De Boekerij, Schiedam'. Daarin beschrijft hij, in het Engels, zijn loopbaan bij het Nederlands postwezen en de confrontatie met de problemen: *...how mail can be most conveniently transported, but also how and by what means it can be most effectively sorted and further dealt with in the various sorting offices*'.

Zijn loopbaan bij de post vereiste veelvuldige verplaatsingen in verschillende diensten, respectievelijk de Pakketpost en de Postchequedienst, maar bovenal de Verdeel- en Uitreikingsdienst. Hij werkte onder andere in de voornaamste postkantoren en op de internationale posttreinen, en nadien als 'senior officieel' met supervisie over deze diensten.

Het was vooral tijdens zijn diensttijd bij de internationale treinen, dat hij zich bewust werd van de grote problemen met het tijdverlies tijdens het sorteren van grote hoeveelheden post. Waarom, vroeg hij zich af, moet de post twee tot driemaal toe door de handen van de sorteerders passeren? Het antwoord was eenvoudig: het aantal verschillende sectie's waarin post was ingedeeld of moest worden ingedeeld in de eerste ronde, was te beperkt.

Hij had een plan voor een type sorteerkast met meer '*pigeon-holes*' (inlegvakjes), maar hoe meer hij daarover nadacht, des te meer werd hij er van overtuigd dat hij op het valse spoor zat. Als het aantal vakjes werd verhoogd, moest de bediende zijn reikwijze te veel verlengen en over en weer lopen. Dit kon de tijd wel enigszins verkorten, maar bracht extra vermoeidheid mee wat het tempo van het sorteren wederom zou verlengen.

De andere oplossing was het ontwikkelen van een machine die het sorteren mechanisch kon uitvoeren. De eerste poging mislukte, omdat hij dacht aan een machine die tijdens het sorteren gelijktijdig kon afstempelen en inpakken.

Na zijn overplaatsing naar de Post- Telegraaf- en Telefoondienst - waar veel sorteerwerk aan te pas kwam - kon hij het probleem nog beter bestuderen. Meer en meer kwam hij echter tot inzicht dat de technische kant van de zaak zijn kennis oversteeg.

Daarop besloot hij de Postdienst te verlaten om zich volledig aan zijn uitvinding te wijden.

Hij zocht en vond een passende technische partner in professor J.C. Andriessen van het Technisch College in Delft. Samen stichtten zij de *Marchand-Andriessen Engeneering Company*. Het was een vruchtbare samenwerking. Een na een tijd werd een toestel met technisch mechanisme gebouwd, dat een demonstratie voor de Postadministraties kon stand houden.

Een opportune gelegenheid werd waargenomen tijdens de Internationale Aero-Post Conferentie, die werd gehouden in Den Haag in 1927. Alle afgevaardigden kregen een uitnodiging voor de demonstratie van de 'Transorma' sorteermachine. Deze naam werd gekozen uit het samenvoegen van TRANsported SORTed Marchand-Andriessen. Alhoewel er veel belangstelling was bleef het succes, namelijk de verhoopte bestellingen, uit.

Tenslotte lukte het een order los te krijgen van de Nederlandse Postdienst, voor een opstelling in Rotterdam. Het succes was zo groot, dat de Nederlandse Postdienst een tweede machine bestelde.

De verkorte sorteringstijd speelde daarbij een grote rol. Het sorteringsvermogen van de proefmachine bereikte tot 2000 artikels per uur per operator. De twee geleverde machines werkten met een snelheid van 3000 artikels per uur. Beide machines werden vervaardigd door het Werkspoor te Amsterdam. Dit bedrijf verworf later het wereldrecht voor de aanmaak van de Transorma machines.

Met deze twee machines in werking was het pad geëffend voor verdere Postadministraties. Vóór 1947 werden machines geleverd aan Brighton (Engeland), Rio de Janeiro (Brazilië), Berlin-Steglitz en München-Gladbach (Duitsland).

Enkele toepassingen van de opgeleverde machines vóór de levering 1947 aan Gent X.

De eerste machine in Rotterdam 1931⁴.

De eerste machine was van het type 3/400, dat wil zeggen met drie bedieningsplaatsen en vierhonderd sorteervakken. De bediening geschiedde gelijkvloers naast de machine. In het begin waren er vijf groepen van 3 meisjes die de machine telkens afwisselend ongeveer twintig minuten bedienden. Ieder lid van het bedienend personeel had een eigen bedieningssleutel, zonder welke de machine niet kon werken. De automatische afdrukken van deze sleutelstempels zijn te vinden op de poststukken. Om foutieve sorteringen te achterhalen werd nogal wat geëxperimenteerd. Het minst voorkomend zijn proefstrepen op de onderrand van de stukken, met rood podlood geplaatst in een herhaalde houder op de machine. Er bestaan slechts twee voorbeelden in het postmuseum van Den Haag.

In diezelfde tijd verschenen de eerste codeerstempels in de vorm van lange reeksen letters: A, B of C in verschillende kleuren. Daaraan voorafgaand zijn er tussendoor nog enkele afwijkende combinaties van cijfers.

Deze reeksen, veelal halverwege aan de onderkant of aan de linkerzijde van het poststuk te vinden, vertonen meestal een slingerend verloop door de wisselende wijze van invoer in de machine, daar de stempeling geschiedt tijdens het naar beneden vallen.



De codeerstempels bestaan in verschillende typen:

- Reeksen cijfers, die als proeven te beschouwen zijn. De oudste afwisselend 9,0,9,0,9,0... in rood violet, en 16 februari 1931 de reeks: 0,1,2,3 tot en met 9 in rood en violet, bekend van 11 februari tot 11 juli 1931.

- Reeksen letters: A, B of C in vijf kleuren, rood, groen, violet, blauw en zwart. Hierdoor konden vijf groepen van drie 'Transormisten' gekenmerkt worden.

Periode der letterslierten: 17 maart 1931 tot 13 augustus 1932. Letters ongeveer 5 mm hoog.

Rotterdam type 3/400, 23 april 1932, codeerstempel A, in groen, in een sliert van 6⁵.

Berlin-Steglitz type 5/250, 1942

Duitsland was het vierde land waar de Transorma geplaatst werd. In Berlin-Steglitz waren twee series lettertypes, grotesk, 3mm hoog verticaal met basis naar links geplaatst. Gekend zijn in rood, AA/ AD/ AF/ AH/ AJ/ AN/ AP/ AS/ AV/ AW en AZ. Combinatie van hoofdletter + kleine letter: Ac/ Ae/ Ai/ Ag/ Ao/ Ar. Sommige combinaties zijn gekend met een sterretje boven de combinatie. Gekende data 9 september 1942 – 1 november 1943.



Würzen, 11.10.1942 naar Steglitz met codeerstempel AV in rood.

⁴ Jan Dekker: De Transorma voorloper van de gemechaniseerde postsortering', Filatelie nr 3, maart 1976 blz. 148.

⁵ Eigen verzameling.

De presentatie van de Transorma in 'L'Union Postale'

In L'union Postale, de 'Journal mensuel publié par le bureau international de l'Union Postale Universelle' werden drie artikels gepubliceerd over de Transorma: in nr 7 van 1931 blz. 223, nr 5 van 1933 blz. 174 en nr 2 van 1935 blz. 82 (over de Transorma in Brighton). De artikels waren in vier talen: Frans, Engels, Duits en Spaans. In het nummer 7 in 1931 werd de Transorma aan de wereldpost voorgesteld met foto's en uitleg over de werking. Wij geven de integrale tekst in de Franse taal en met de afbeeldingen.

Description de la machine à trier «Transorma» en usage au bureau de poste de Rotterdam.

(Article fourni par l'Administration des Postes des Pays-Bas.)

Généralités.

But. La machine «Transorma» a pour but: d'abord le triage automatique des correspondances à expédier ou à distribuer par les bureaux de poste, sans tris préalables, lequel triage est fait à partir d'un ou plusieurs points centraux, travaillant l'un indépendamment de l'autre, et dans un certain nombre de réceptacles à fermeture; ensuite la collection des objets avec la même destination, venant de ces points centraux, après qu'ils ont été comptés et munis d'une marque distinctive.

Numérotage. Les lieux auxquels un bureau de poste expédie régulièrement sont indiqués par des numéros; en établissant le numérotage on tient compte de la situation des bureaux récepteurs à la même ligne de chemin de fer ou de tramway, ou bien dans la même région.

Les lieux, qui sont exclus du numérotage fixe en raison du petit nombre de pièces à leur expédier, sont réunis dans des réceptacles numérotés suivant leur situation sur lignes de chemin de fer ou de tramway.

Dans le cas où la machine est employée pour le triage des correspondances délivrables à domicile ou destinées aux détenteurs de cases postales, les numéros indiqueront les noms de familles ou de sociétés ou bien les rues.

Pour l'enseignement géographique des apprentis et pour indiquer les numéros des lieux on trace une carte muette qui sert aussi de guide et d'aide-mémoire au personnel destiné au service de la machine.

Description des parties principales. I. Expédition. (Fig. 1 et 2.)

a) Le dispositif d'amenée des documents à trier, qui se règle automatiquement, est muni d'une gouttière d'une longueur d'environ 1 m. 20 et d'une largeur de 18 cm. Cette gouttière, placée dans un châssis en fer, sert à recevoir les pièces postales qui ont été tournées préalablement le côté de l'adresse dans la même direction par suite de l'estampillage.

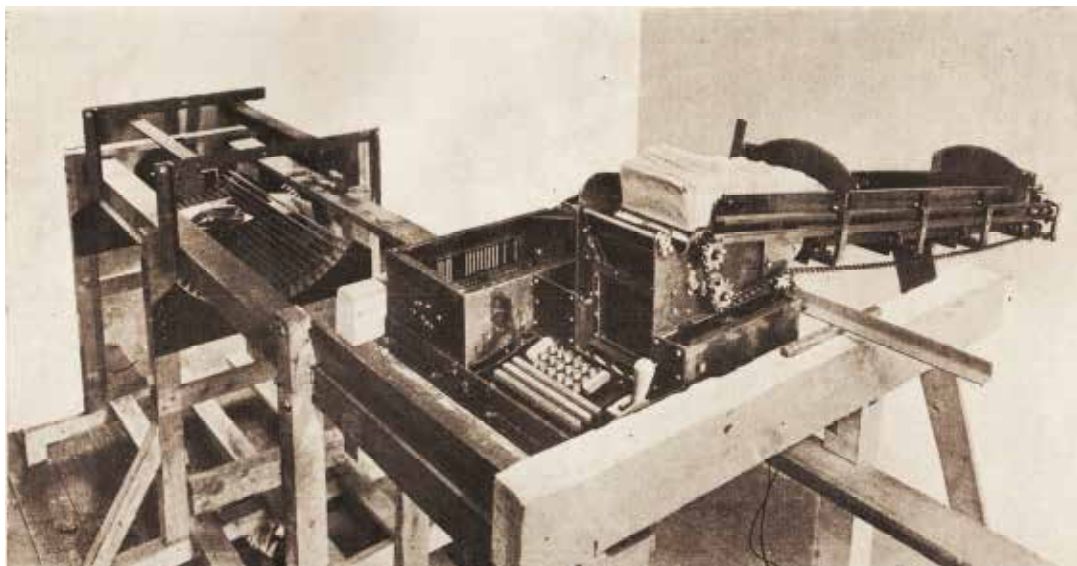


Fig. 1.

Les lettres, dans la gouttière, sont enlevées une à une avec la main droite et, après lecture de l'adresse, jetées dans une coulisse qui se trouve à l'avant de la gouttière.

Il importe que la place vide dans la gouttière, résultant de l'enlèvement d'une lettre, soit occupée par la pièce suivante.

A cette fin les lettres dans la gouttière sont poussées à l'avant par un dispositif spécial qui, après l'enlèvement d'une lettre, fait avancer les autres, autant que l'épaisseur de la pièce enlevée le permet.

A l'avant de la gouttière se trouve un dispositif de marquage, sur lequel les lettres sont pressées légèrement.

En enlevant une lettre, celle-ci est retirée le long du dispositif de marquage, qui imprime une marque sur la pièce. Le but de ce marquage est qu'on puisse toujours voir quelle transormiste (employée qui dessert la machine Transorma) a traité la lettre. Le dispositif de marquage est arrangé de telle façon qu'il peut être enlevé par une simple manœuvre. De cette manière, chaque transormiste peut avoir son propre appareil de marquage, de sorte que le remplacement du personnel ne cause pas d'arrêt d'importance à la marche du service. Afin d'éviter une interruption par le remplissage d'une gouttière à lettres, chaque gouttière est munie de deux plaques de transport. Si la pile des lettres devant la première plaque est traitée pour la plus grande partie, l'espace vide est de nouveau rempli de lettres, derrière lesquelles on place la seconde plaque. La première plaque à disposition est enlevée et placée à l'arrière de la gouttière pour servir à nouveau pour le transport.

Si toutes les lettres de la pile ont été traitées, le transport est arrêté automatiquement.

Comme il a été dit ci-dessus, les lettres sont jetées une à une dans une coulisse; le moment juste pour jeter une lettre est réglé par un clapet qui ouvre et ferme régulièrement la coulisse d'entrée.

Au côté gauche de l'amenée automatique se trouve un compteur qui peut être mis à zéro. Ce compteur est placé de telle façon que seulement les personnes! Autorisées peuvent le mettre à zéro.

Les dimensions des pièces, traitées par la machine au bureau de poste à *Rotterdam* sont au maximum:

Longueur 23 ½ cm.

Largeur 17 ½ cm.

Épaisseur 8 mm.

Les pièces postales de plus petites dimensions, par exemple les cartes de visite, sont traitées aussi facilement que les lettres de plus grand format.

Par l'application d'un petit carreau on peut suivre la vitesse et le temps de passage des lettres.

b) *Claviers*. (Fig. 2.)

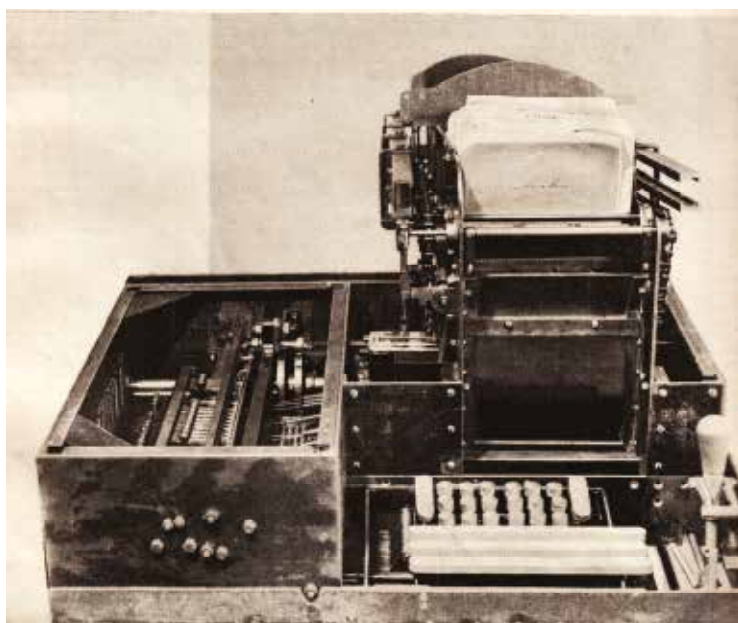


Fig. 2.

Chaque dispositif d'amenée est muni d'un clavier. Un clavier comporte 21 touches, notamment 9 pour les unités, 9 pour les dizaines et 3 pour les centaines⁶.

⁶ Zie schematische voorstelling blz.19.

La disposition des touches est choisie de telle façon que toutes les combinaisons jusqu'à 399 peuvent se faire facilement d'une seule main.

Entre les unités et les dizaines il y a une cloison basse pour l'orientation des doigts. Les centaines sont desservies du pouce, et pour cela leurs touches sont exécutées en forme de règles.

A gauche et à droite des touches pour les numéros on a prévu des touches de redressement qui permettent d'annuler un faux toucher. Une poignée avec laquelle on peut embrayer et arrêter à chaque moment le dispositif d'amenée et le clavier est placée à droite de ce dernier. La machine est desservie par l'opérateur en position assise, de la manière décrite ci-dessous.

Après l'embrayage l'employé prend de la main droite la première lettre dans la gouttière du dispositif d'amenée, lit le nom du lieu de destination, jette la lettre dans la coulisse et frappe de la main gauche les touches qui composent le numéro correspondant au lieu de destination.

Dans le cas où aucune touche n'est frappée, la lettre arrive, par la coulisse et le chariot de transport, dans la case de rebut, qui sert à recevoir les lettres avec adresse incomplète ou illisible.

La machine en usage à Rotterdam possède trois claviers qui fonctionnent l'un indépendamment de l'autre, de sorte que chaque clavier peut être employé séparément à volonté. Le service des claviers se fait aveuglément avec la main gauche.

Une transormiste expérimentée peut toucher 2400 jusqu'à 2700 numéros à l'heure.

Quand les claviers ne sont pas en service, ils peuvent être fermés au moyen de couvercles.

Avant que le personnel puisse travailler aux claviers de la machine, il doit acquérir la routine nécessaire à l'aide de claviers d'apprentissage.

Ces claviers d'apprentissage sont munis d'un dispositif qui imprime les numéros touchés sur un ruban de papier. De cette manière on peut contrôler si les numéros touchés correspondent aux noms des lieux de destination.

II. *Transporteur.* (Fig. 3.)

a) *Chaîne sans fin.* Cette chaîne se compose de maillons, dont chaque paire est munie d'un petit arbre à deux roues qui roulent sur des rails tout le long de la machine.

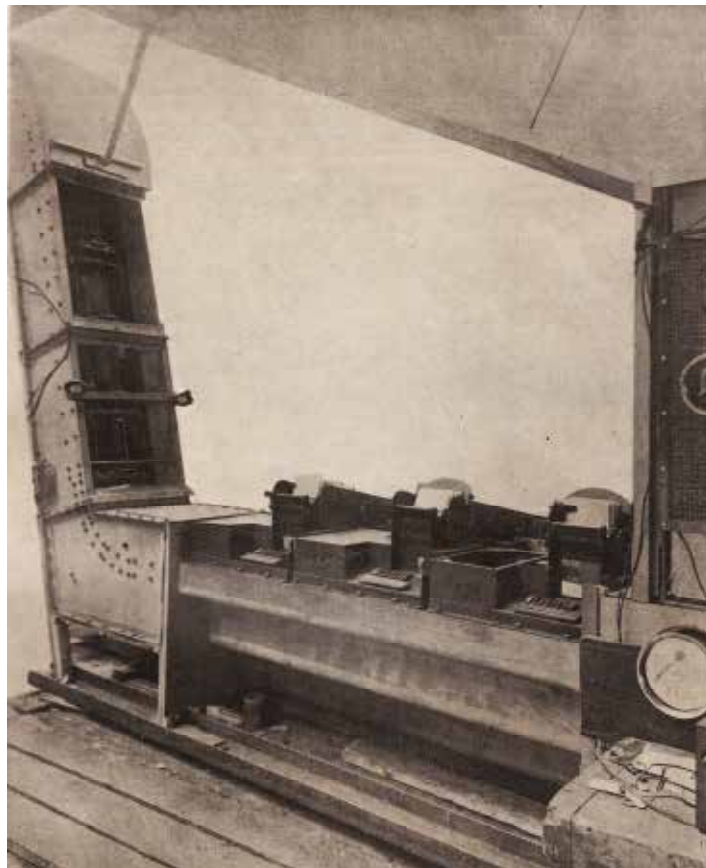


Fig. 3.

b) *Chariots de transport.* (Fig. 4.) Chacun de ces chariots porte une boîte pour le transport d'une pièce postale à sa case de destination. La boîte est suspendue entre deux jougs du chariot à l'aide de tourillons, de sorte qu'elle peut osciller à droite et à gauche du chemin de transport autour d'un axe, situé dans le sens longueur du chariot. Par un cliquet d'arrêt la boîte peut-être tenue dans diverses positions inclinées.

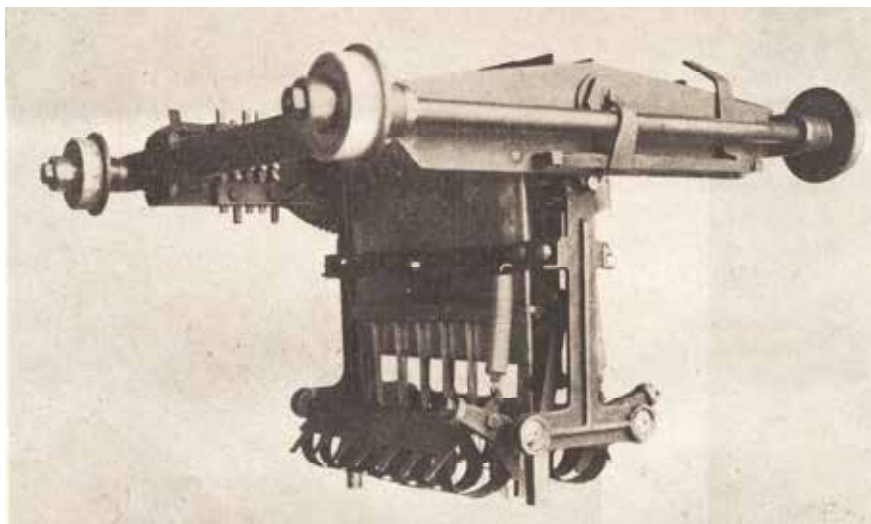


Fig. 4.

La boîte est assez étroite dans le sens perpendiculaire à la direction de transport et la pièce à transporter est tenue debout sur le fond de la boîte par des ressorts. Ce fond comporte deux clapets avec ressorts en forme de lames, qui sont normalement fermés par la tension de ressorts à boudin, mais qui, le chariot étant arrivé à la case de destination, s'ouvrent, lancent la lettre et forment ainsi la sortie de la boîte. Un des jougs de chaque chariot est muni de poussoirs mobiles qui sont réglés au passage du dispositif d'amenée et du clavier suivant la combinaison du numéro touché. En même temps la boîte reçoit la lettre à transporter. De cette manière la poussée d'une combinaison de touches commande au chariot de se rendre à la case de livraison de la lettre.

III. *Dispositif de direction* (Fig. 5)

Afin d'avoir une bonne idée de la distribution on doit observer que celle-ci se fait dans deux sens, savoir:

- 1° dans le sens de transport de la chaîne sans fin, c'est-à-dire une case derrière l'autre;
- 2° dans le sens transversal à la direction de transport, soit une case à côté de l'autre.

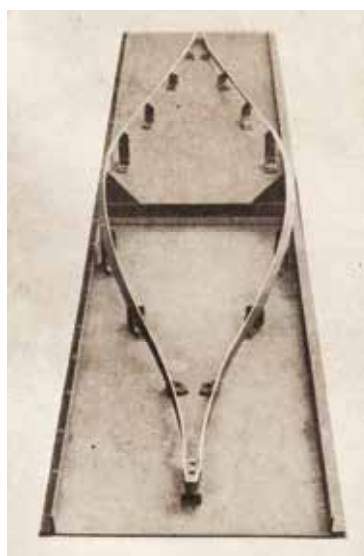


Fig. 5.

Cette deuxième fonction est assurée par le dispositif de direction.

Comme il est indiqué sous II, *b*, les boîtes des chariots sont suspendues à des tourillons.

Dans la position neutre les boîtes pendent verticalement. A l'arrière des boîtes il y a, en bas, un rouleau qui saillit sous la boîte. Au passage du dispositif de direction ce rouleau rencontre une pièce de guidage qui fait

Cette deuxième fonction est assurée par le dispositif de direction.

Comme il est indiqué sous II, *b*, les boîtes des I chariots sont suspendues à des tourillons. Dans la position neutre les boîtes pendent verticalement. A l'arrière des boîtes il y a, en bas, un rouleau qui saillit sous la boîte. Au passage du dispositif de direction ce rouleau rencontre une pièce de guidage qui fait osciller la boîte jusqu'à son inclinaison maximum à droite ou à gauche suivant la combinaison du numéro touché. Après cette inclinaison maximum la pièce de guidage revient à la position neutre (au milieu). La boîte reçoit ainsi une oscillation de retour. Ce mouvement de la boîte est arrêté à un moment voulu par un cliquet qui s'engrène dans un segment denté. Le rouleau quitte alors la pièce de guidage sur le côté duquel il se mouvait, et la boîte continue son chemin dans la position inclinée voulue.

Par les 10 diverses inclinaisons à droite et les 10 à gauche on obtient ainsi 20 directions, l'une à côté de l'autre (sur une surface cylindrique) (fig. 6).

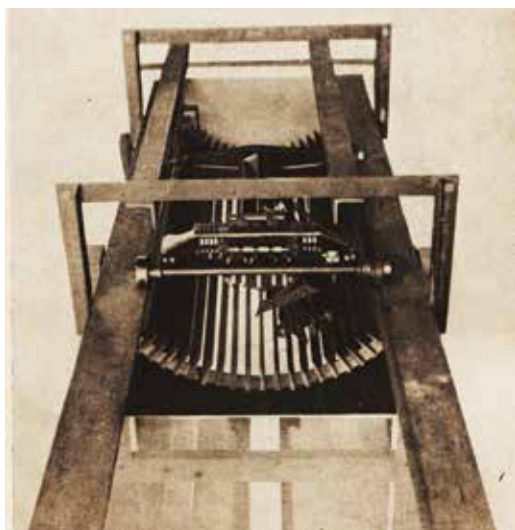


Fig. 6

IV. *Dispositif de déchargement*

La première fonction nommée ci-dessus, la distribution dans des cases l'une après l'autre, est exécutée par le dispositif de déchargement. Ce dispositif emprunte son nom au fait qu'il provoque l'ouverture des fonds fermés des boîtes à la case de destination suivant la position des poussoirs des chariots. Par cette ouverture, la lettre contenue dans la boîte est lancée avec grande vitesse. La répétition de cette, possibilité de l'ouverture, 20 fois l'une après l'autre, permet la distribution mentionnée sous 1° dans le chapitre III.

V. *Réceptacles.* (Fig. 7.)

Les réceptacles se trouvent dans des boîtes suspendues sous le chemin de roulement des chariots. Chacune de ces boîtes contient 20 cases, 10 à droite et 10 à gauche du milieu du chemin de roulement. En appliquant une vingtaine de ces boîtes, l'une après l'autre, sous le chemin de roulement, on obtient 400 cases ou réceptacles. Les fonds des cases sont placés à une hauteur de 2 mètres du sol.

Les entrées des conduits des cases sont disposées en arc dans le sens transversal (2 x 10 pièces) et elles se trouvent immédiatement sous les boîtes des chariots-transporteurs, de sorte que la sortie d'une boîte de chariot se place devant l'entrée d'un conduit quand la boîte occupe une de ses positions inclinées. (Fig. 6.)

Dans le sens longitudinal les entrées des conduits forment un certain nombre de voies (20) sur une surface cylindrique, l'une placée à côté de l'autre, comme il est décrit ci-dessus. La machine a donc $2 \times 10 \times 20 = 400$ entrées et autant de cases.

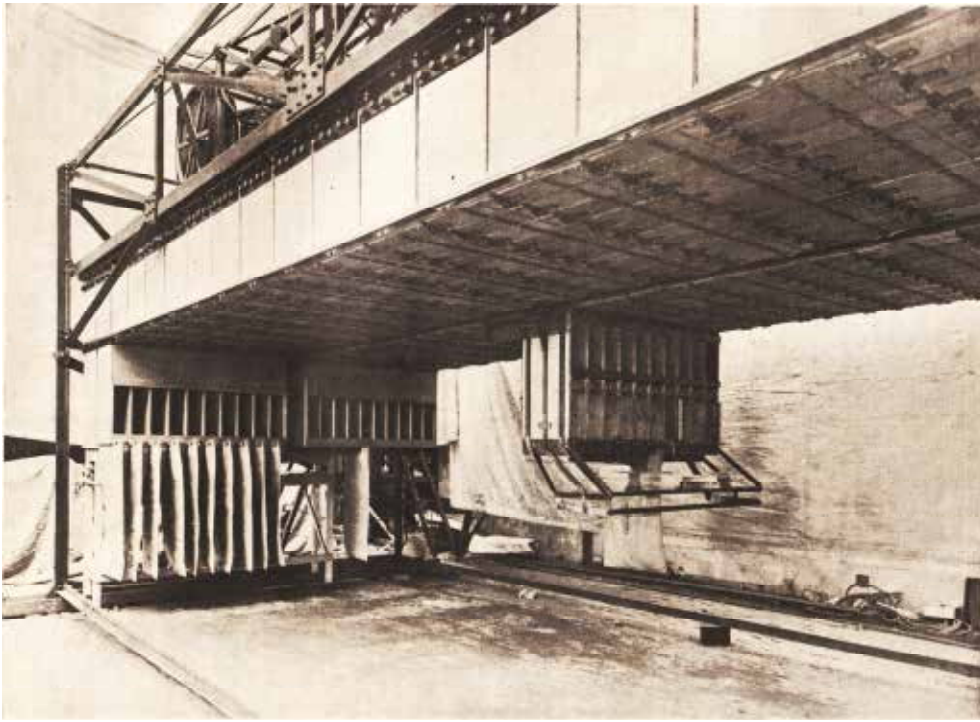


Fig.7.

Suivant la position de leurs poussoirs, qui est réglée par les claviers, les boîtes du train de chariots-transporteurs lancent leur contenu dans un de ces 400 conduits, via le dispositif de direction (III) et le dispositif de déchargement (IV).

Chaque clavier permettant la formation de 399 combinaisons, il reste encore un seul conduit. Les boîtes déchargent leur contenu dans ce conduit, quand on n'a pas poussé de touches, par exemple quand l'adresse n'est pas claire ou complète, etc. Ce conduit appartient donc à la case rebut.

La fin de chaque conduit forme, comme il a été déjà dit, un réceptacle ou case, qui peut être muni d'une petite porte à fermeture, sur laquelle on inscrit le numéro et le nom du lieu de destination.

Les sorties des cases, munies ou non de portes, sont situées dans un plan horizontal et forment un plafond qui est à 2 mètres du sol et sous lequel on peut marcher librement.

VI. *Chariots de déchargement.* (Fig. 8.)

Sous les réceptacles il y a 4 chariots de déchargement, 2 à droite et 2 à gauche, lesquels peuvent être déplacés sur des rails au-dessous des cases.

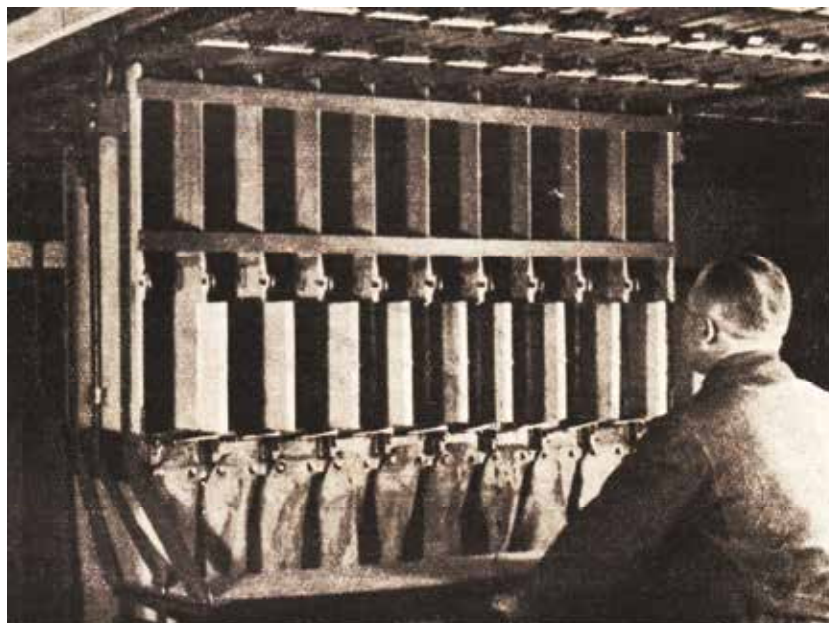


Fig. 8.

Chaque chariot de déchargement consiste en 10 conduits, l'un à côté de l'autre, dont les dimensions correspondent à celles des sorties des conduits des réceptacles, dans lesquels les boîtes des chariots lancent les lettres. Les conduits des chariots de déchargement forment des cases, munies de portes. Chaque conduit d'un chariot de déchargement est muni d'un système de leviers, à l'aide duquel il est possible d'ouvrir chaque porte dans le plafond de cases et de recevoir le contenu dans un conduit du chariot de déchargement.

Sous les côtés longitudinaux du plafond on a prévu des rails, munis d'entailles, qui servent à placer les chariots de déchargement facilement et à l'endroit juste sous les rangées transversales des cases du plafond, pour assurer un déchargement exact.

Un dispositif spécial des chariots de déchargement permet de fermer d'un seul coup de main toutes les portes des cases d'une même rangée. Ce dispositif empêche en même temps le déplacement du chariot de chargement avant que toutes les cases soient bien fermées.

En outre, le chariot de déchargement est muni d'une dizaine de clapets de sortie qui forment les fonds des conduits. Chacun de ces fonds peut tourner autour d'un axe. Des poignées permettent d'ouvrir et de refermer chaque fond.

Le but de ces fonds tournants est qu'on puisse faire tomber le contenu d'un conduit dans un sac, quand la quantité de la correspondance le rend utile. A cette fin il y a, au côté des chariots de déchargement, des boutons pour y suspendre des sacs. Les chariots comportent en outre un porte-pelote de ficelle pour lier les liasses de lettres.

VII. *Réceptacles fixes.* (Fig. 7.)

Les réceptacles fixes se terminent par des cases fixes avec, fonds tournants et portes qui forment une prolongation des conduits, ou bien ils se terminent par des prolongations de conduits sans portes, qui sont munies de boutons, auxquels des sacs sont suspendus. Dans les deux sortes de réceptacles les pièces postales arrivent donc directement dans les sacs, sans l'intermédiaire des chariots de déchargement.

VIII. *Commande.*

La chaîne des chariots transporteurs est mue par un arbre avec deux roues à chaîne, qui est commandé par un moteur électrique. Cet arbre forme en même temps le point de retour des chariots.

IX. *Neutralisateurs.*

En faisant leur chemin de retour les chariots passent par un dispositif qui remet les boîtes et les poussoirs dans leur position neutre, et également un dispositif qui ferme les fonds des boîtes avant que ces dernières arrivent aux claviers pour être remplies de nouveau.

X. *Dispositifs de sûreté.*

Aux points où la machine remplit ses fonctions principales on a prévu des dispositifs de sûreté qui arrêtent la machine automatiquement en cas de dérangement.

Dans ces cas, des avertisseurs électriques indiquent, par l'allumage de lampes, l'endroit de la machine où le dérangement s'est produit. Au côté gauche de chaque clavier, il y a un bouton-interrupteur par lequel on peut arrêter tout de suite la machine en cas de besoin.

XI *Boîte de distribution électrique.* (Fig. 3.)

A l'exception des dispositifs de sûreté, nommés sous X, toutes les connections des conduits électriques des moteurs sont installées dans la boîte de distribution.

A l'extérieur de cette boîte il y a une roue à main pour la mise en marche du moteur de commande et le réglage de la vitesse. Les fusibles nécessaires se trouvent également dans la boîte de distribution.

Garniture de revêtement en bois.

Le revêtement de la machine est exécuté tout en bois; toutes les pièces de la machine sont protégées et enfermées contre l'accès de non-connaisseurs. Des cloisons qui sont fermées à clef et qui peuvent être enlevées facilement donnent accès à l'intérieur de la machine: La garniture en bois est peinte en deux couleurs et lavable à l'eau.

Vitesse de la machine

La vitesse de la machine est réglable suivant la vitesse avec laquelle on désire traiter les pièces postales.

Un employé expérimenté peut traiter 2400 à 2700 pièces à l'heure et par clavier.

Marque de commerce (fig. 9).

La machine brevetée porte le nom de:



Fig. 9

Elle a été construite par la Société Anonyme Technische Maatschappij Marchand-Andriessen, Vondelstraat 2, La Haye.

Dimensions. La machine peut être construite en plusieurs modèles. Les dimensions dépendent des conditions suivantes:

A. Dimensions des correspondances à traiter.

B. Nombre de cases.

C. Espace disponible.

D. Nombre de claviers.

E. Situation des claviers sur le sol de la salle ou sur une plateforme élevée.

F. Réceptacles et claviers à installer dans la même salle ou dans des salles différentes.

De Transorma in België

Het zou tot na de tweede wereldoorlog duren, voor de Belgische postadministratie, als zesde land de transorma in gebruik nam. De eer viel toe aan het postkantoor Gent 10 op 15 augustus 1947⁷, één maand voor de Postchequedienst in Brussel⁸.

De machine was van het type A 5/300, (vijf bedieningsplaatsen en 300 sorteervakken) vergelijkbaar met het verbeterde type van Rotterdam.

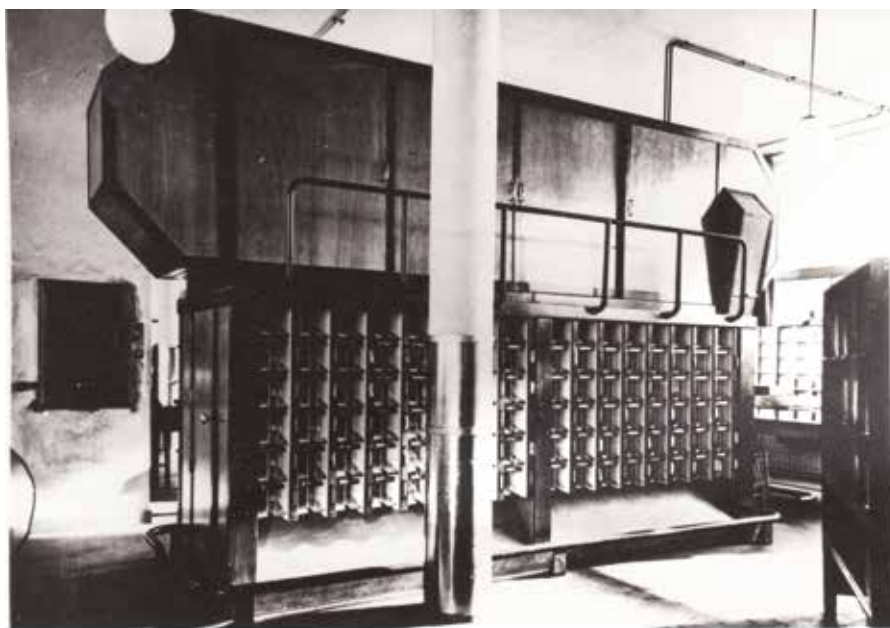


Voorraanzicht van de Transorma met de vijf bedieningsvlakken.

De installatie gebeurde waarschijnlijk in het nieuwe gebouw, onder beheer van Gent 10, dat op 4 december overging in Gent X. De 'X' werd als nieuwe administratieve aanduiding aangenomen, met het oog op verder in het land in te richten sorteercentra.

⁷ Eric de Meester, 'Gent 10', Fisto nr 3, 1984.

⁸ Op 15 september werd de Transorma in Brussel bij de Postchequedienst geïnstalleerd en buiten gebruik gesteld op 26.12.1955, J. Dekker, Maandblad 1976, blz 154. D. Acket, 'De Postmechanisatie' in België, Morsel, 1986.



Achterzijde van de Transorma met de sorteervakken.

Totnogtoe hebben, volgens onze documentatie, negen auteurs over de Transorma in Gent geschreven: Jos. Meurrens (1973), J. Dekker (1976)⁹; G. Van Damme (1979), Leo De Clercq (1983), Eric De Meester (1984, 1990), D. Acket (1986), Oswald Demeyer en Firmin Neyt (1989) en Mevr. Vrijaldenhoven (zonder datum).

De Identificatietekens

Het posthistorisch belang van de Transorma is terug te vinden in de codeerstempels: de 'IDK'¹⁰ op de briefwisseling tussen 1947 en 15.1.1961, datum van buitendiensstelling van de Transorma te Gent X.

Deze kentekens werden gebruikt om in geval het nodig was de 'transormist' te achterhalen, daar ieder een eigen sleutel had met een persoonlijke IDK.

De IDK's werden in Nederland besteld, de lettertypes (in dubbele hoofdletters) waren respectievelijk cursief, romeins en grotesk.

Tussen 1947 en 1961 zijn er volgens Demeyer en Neyt vier periodes met de verschillende lettertypes in rood of zwart geweest.

Volgens de inventaris 'De Meyer en Neyt' en eigen verzameling van gekende IDK's, voortgaande op de bestellingsdata in Nederland, krijgen wij echter een schema van vijf series met eerst gevonden data:

1^e serie: besteld 17.1.1947 letters cursief AA tot AZ. vanaf 20.8.1947 (AK).

2^e serie: besteld 28.8.1948 romeinletters cursief BA tot BM vanaf 9.2.49 (BC).

3^e serie: besteld 26.6.1950 in rechte romeinletters BL, BN, BP, BS vanaf 4.1.1951 (BN).

4^e serie: besteld in 1954¹¹ vervanging cursief door grotesk AA tot BZ vanaf 21.8.1956 (BV).

5^e serie besteld 2.4.57 grotesk BY, BZ, CA, CB vanaf 28.6.1957 (CB).

Verder zijn er in onze verzameling nog twee lettercombinaties die buiten de reeksen vallen, lettertype grotesk, met beginletter E: EE op 9.12.1957 en EL op 6.4.1960.

⁹ Enkel met datum van plaatsing en buitengebruikstelling in de lijst opgenomen.

¹⁰ IDK: Identificatiekenteken.

¹¹ Gegevens 'UV Studiegroep voor postmechanisatie', Nederland.

Eerste periode

Rode afdrukken (15.8.1947-28.10.1947)

Een eerste periode liep volgens onze documentatie en verzameling met de op 17 januari 1947 in Nederland bestelde reeks kursieve dubbele letters AA tot AK, van 15.8.1947 tot 28.10.1947 (AF) met afdrukken in rood.

Een eerste datum is gevonden op 20.8.1947 (AK, verzameling L. De Clercq).



Op een postkaartfragment zien wij AB in rood, met de vertrekstempel Gent 1 (Koornmarkt) van 30 augustus 1947 en ontvangststempel Blankenberge van 2 september (als vaststelling van de vertraging). Deze vertraging van 3 dagen wijst naar de doorvoer van de post via Gent 10 en de transorma, wat in deze beginperiode tamelijk omslachtig is geweest, en vertraging veroorzaakte.

De laatste gevonden datum van het eerste roodgebruik is 23.10.1947 met AF op postwaardestuk van 65 c., uit Laarne naar Destelbergen. De afdruk is droog, zoals beschreven bij Demeyer en Neyt¹². Einde oktober is de machine dus met versleten, of zonder inktlinten gebruikt. Inderdaad vanaf 10 november 1947 vinden wij prachtige afdrukken met de (nieuwe) zwarte band.

Zwarte afdrukken (10.11.1947 – 17.12.1947)



Vroege zwarte afdruk AB, op postwaardestuk 65 c., met vlagstempel Gent 1 (Koornmarkt) via Gent 10 op 24 november 1947 naar Callenelle.

¹² Blz. 31



Laatste gevonden datum 17 december 1947 van de zwarte afdruk, op de keerzijde geplaatst.

Sommige van deze IDK's werden tussendoor nog later gebruikt: AM op 26.10.1950 en AV op 24.2.1961.

Wat de wisselende kleur rood/zwart/paars betreft, werden enkele theoriën opgesteld. Wij houden het erbij dat er in deze vroege periode tussen november 1947 en januari 1948 in Gent 10 en na 4 december 1947 in Gent X, geëxperimenteerd werd met de inktbanden van het toestel.

Tweede periode

Een tweede periode liep na 28.8.1948, toen in Nederland een nieuwe reeks letters werd besteld. Romeinletters cursief BA tot BM vanaf 9.2.49 (BC). In deze reeks zijn vier lettergroepen groter dan de normale 4 mm: BF, BJ, BK en BM. Van nu af aan zijn alle afdrukken in rood.



Drukwerk met 20 c. gefrankeerd, uit Brussel 4.11.1951 via Gent X naar Luik, met IDK 'BM' in rood.

Derde periode

Deze serie in rechte romeinletters BL, BN, BP, BQ, BS werd besteld in Nederland op 26.6.1950 en is gevonden vanaf 4.1.1951 (BN).



Postwaardestuk 90 c. met mechanische stempel Gent X, 5. 12. 1951, met afdruk IDK in rood 'BQ' naar Gent.

Vierde periode

Deze reeks werd besteld in 1954¹³ ter vervanging van het cursief type (dat echter nog doorgebruikt werd) door grotesk AA tot BZ vanaf 21.8.1956 (BV).



Postwaardestuk 1 Fr.20c van Londerzeel, 2.10.1956, via Gent X met IDK in rood AA.

¹³ Gegevens 'UV Studiegroep voor postmechanisatie', Nederland.

Vijfde periode

Een vijfde serie besteld op 2.4.57 in grotesk type BA, BY, BZ, CA, CB, werd gevonden vanaf 28.6.1957 (CB).



Postwaardestuk 2 Fr. uit Gent, 5.12.1960, met IDK in rood BA.

De Transorma werd op 15 januari 1961, precies na negen jaar, buiten dienst gesteld. Deze datum, door drie auteurs bevestigd kan wellicht gesteund zijn op een officiële order. In werkelijkheid zijn er van 31 januari to 24 december 1961 nog 10 stukken gevonden, met de IDK's van de Transorma¹⁴. Daar de opvolger, de BTMC, Bell Telephone Manufacturing Cy, Mark IV 6 N 300, eerst op 9 juni 1961 geplaatst werd, is de mogelijkheid van een laattijdig gebruik van de Transorma niet uitgesloten.

Bijzonderheden in de codering van de IDK.

Dubbele codering



Postwaardestuk uit Boom, 4 november 1952, naar Gent, met twee IDK's : AT en BA.

¹⁴ Demeyer en Neyt, blz. 35.

Gemengde codering

Een niet veel gevonden fenomeen, een zending van een X kantoor via het X kantoor van bestemming.



Postwaardestuk 1 Fr 20c., uit Antwerpen X, naar Erembodegem 17.9.1957, codering 'p' in rood. Onderkast letter van de BTMC Mark 1, in maart 1952 geplaatst. Naar Gent X, daar met BT gemerkt (door *b* van Erembodegem gklopt).



Postwaardestuk 1 Fr. 20 c. uit Antwerpen X, codering Mark 4 in juni 1955 geplaatst, omgebouwde Mark 2 van BTMC, dubbele hoofdletters AH in rood, zegel ongestempeld, naar Serskamp, via Gent X, met codering BN in rood.

Calepin de tri

Een notaboekje, in zwart linnen gebonden¹⁵, uitgegeven door de Postadministratie ten behoeve van de toenmalige reeds in werking zijnde sorteercentra X. Met opgave van alle kantoren waar de post diende verzonden worden voor de eerste verdeling. De volle lijnen waren treinlijnen, de stippellijnen voor de buurtspoorwegen.

ADMINISTRATION DES POSTES

Calepin de Tri

Imp. UNITAS
Ostende
1946

— 5 —

1^{re} PARTIE

Tableau

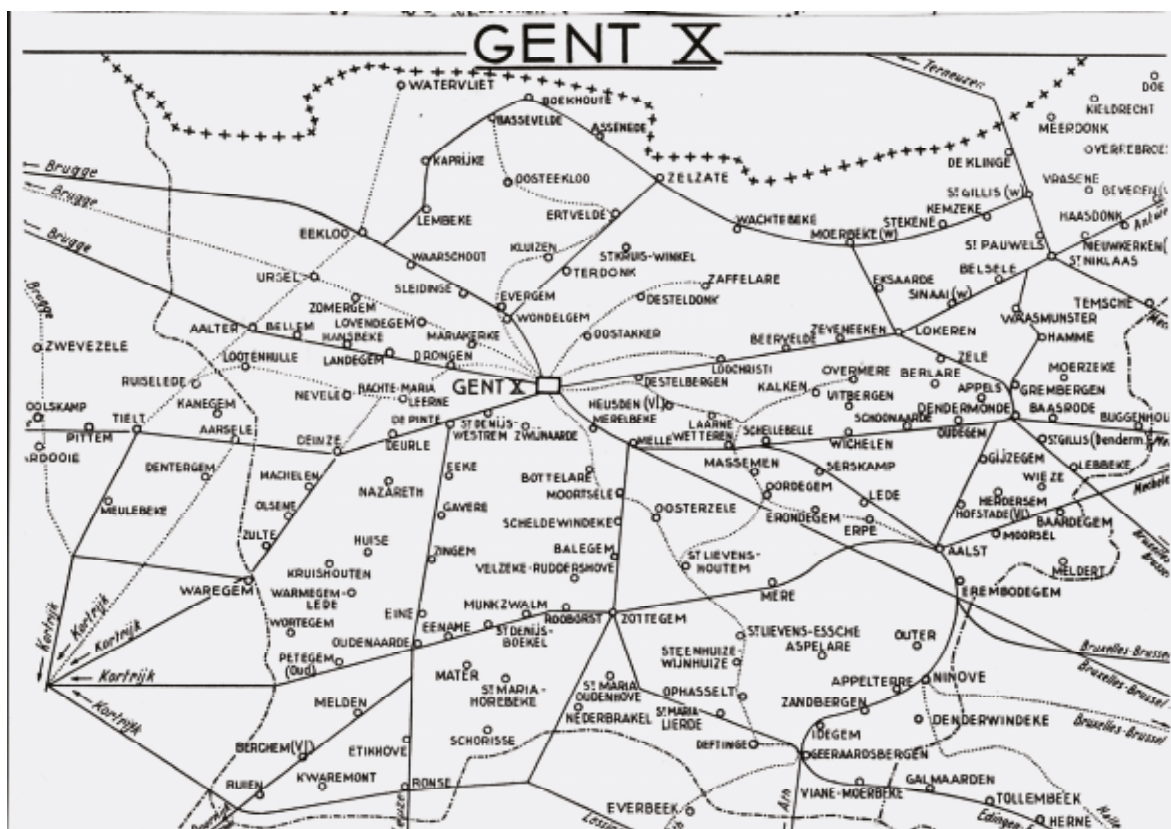
indiquant les bureaux de passe sédentaires sur lesquels peuvent être dirigées les correspondances pour qu'elles arrivent à destination en temps utile pour la première distribution.

△

Les noms des bureaux assurant la remise à la première distribution d'au moins 500 lettres et cartes postales par jour, sont imprimés en caractères gras.

LISTE DES BUREAUX DE PASSE SÉDENTAIRES

	page		page
Antwerpen X	32	Kortrijk X	22
Ath	58	Leuven X	14
Brugge X	20	Libramont X	50
Bruxelles 1 - Brussel 1	8	Liège X	42
Bruxelles (Nord) - Brussel (Noord)	10	Mechelen X	36
Bruxelles (Midi) - Brussel (Zuid)	12	Mons 2	54
Charleroi 1	62	Namur 1	46
Gent X	28	Oostende X	26
Hasselt 1	38	Tienen 1	16
		Tournai X	60



Distributiekaart met alle kantoren voor het Gent X gebied.

¹⁵ Eigen verzameling

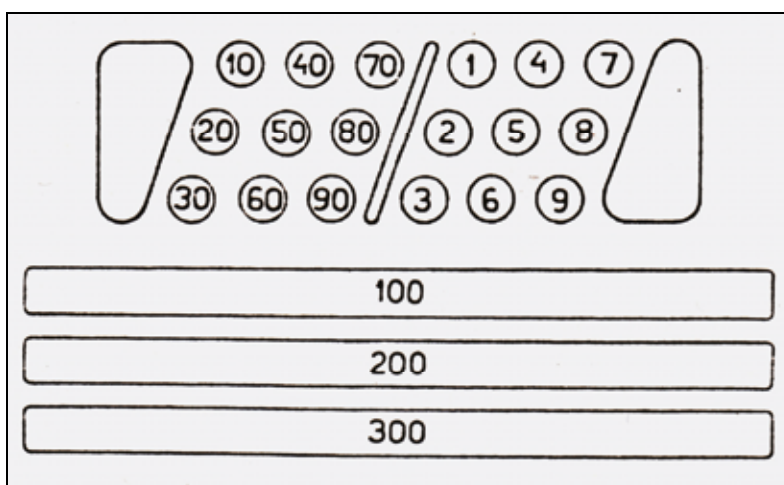
De bedieningplaatsen



De ‘transormiste’ zit op haar plaats met vóór haar de schuif met de poststukken in haar handbereik. De aangevoerde stukken kunnen vooraf door de stempelmachine zijn ontwaard. Met de rechterhand neemt ze de eerste brief uit de schuif, leest het adres en tikt met de linkerhand de code die overeenkomt met het bestemmingsloket op het toetsenbord. Enkele voorbeelden van codenummers¹⁶:

1,2,3	Antwerpen
11	Wilrijk
159	Zottegem
223	Moerbeke
224	Moerzeke
247	Melle
365	Aalter
109	Buitenland

Het toetsenbord



Het toetsen bord, met rechts de eenheden, links de tientallen en onderaan de honderdtallen, links en rechts, de grote rebuttoetsen.

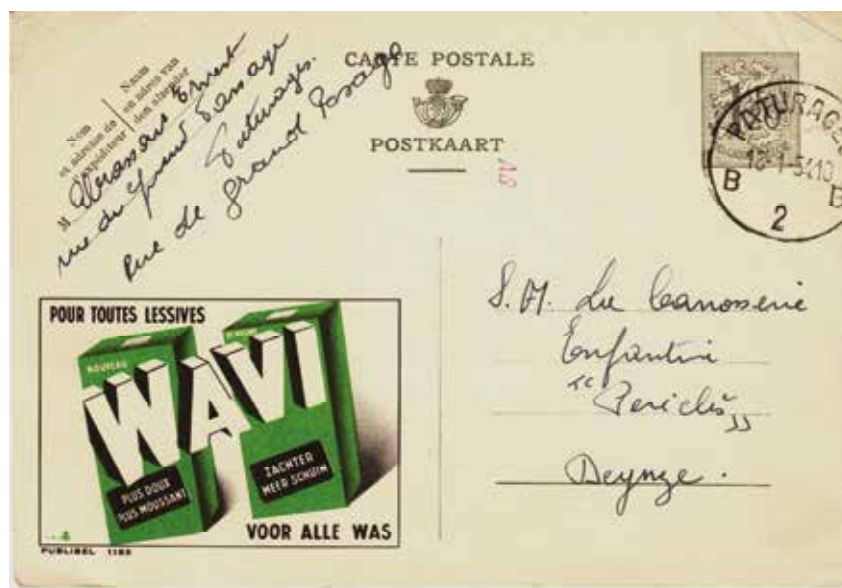
¹⁶ Inlichtingen van de Heer F. Neyt, Mariakerke Gent, door een oud transormabediener verstrekt.

De Transormisten

De Transorma kon enkel opgestart worden na het inbrengen van de sleutel. Die was persoonlijk en met de IDK van de transormist voorzien, voor het eventueel vaststellen, van de bediende die de code had ingegeven.



Postwaardestuk 90 c. uit Wachtebeke, 26.10.1950, gecodeerd met AM te Gent 10, toebehorend aan de sleutel van de transormist Heer Oosterling. Onderstaand: IDK AS van transormist H. Pattijn¹⁷



Literatuur:

- J. Marchand 'Modernisation of Postal Services', De Boekerij, Schiedam, 1945.
- Le Philatéliste Belge, juli-augustus 1950.
- L'Oblitération, nr 4 janvier 1951.
- J. Meurrens 'De Postmechanisatie in België', Werkgroep U.V. Vlaanderen 1973.
- Jan Dekker 'Geheimzinnige rode lettertjes op onze brieven, de transorma', Maandblad maart 1976.
- G. Van Damme 'Postmechanisatie en Automatisatie' De Gazette van de Gentse Filatelistenbond nr 10 1979.
- Leo De Clercq 'De Transorma's', Maandblad Land van Waas 1983-1984.
- Eric de Meester 'Postgeschiedenis en Poststempels van het Postkantoor Gent 10', Fisto studie nr 3, 1984.
- D. Acket 'De Postmechanisatie in België' Mortsel 1986.
- André Capiteyn 'Gent in Weelde herboren', stadsarchief Gent, 1988.
- O. Demeyer en F. Neyt 'Transorma, Sorteerautomaat te Gent' Fisto studie nr 18, 1989.
- Eric de Meester 'Gent X' Fisto studie nr 24, 1990.
- M.J. Vrijaldenhoven-Costra 'Catalogus Transorma Sorteerkennmerken', s'Gravenhage.
- Eigen verzameling.

¹⁷ Inlichting van de Heer F.Neyt.

De Genesis van de “Antiteringzegels –1952 en 1953”

Patrick Maselis

Inleiding

In de moderne filatelie gebeurt het niet dikwijls dat men een inkijk krijgt in het volledige wordingsproces van een postzegel. Voor een aantal reeksen, gecreëerd door postzegelontwerper Jean Van Noten is dit wel het geval, omdat de heer Van Noten een archief bijhield van al zijn ontwerpen. Zo krijgen we, bij wijze van uitzondering, een uniek inzicht in het creatief proces van begin tot einde: voor sommige zegels hield hij zelfs de foto's bij die hij gebruikte als inspiratiebron.

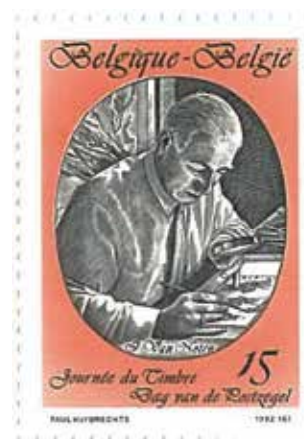
We illustreren dit hier aan de hand van het “wordingsproces” van de Antiteringzegels van 1952 en 1953.

Er dient opgemerkt dat alle ontwerpen afgebeeld in dit artikel in feite fotografische weergaven zijn, dus niet de originele ontwerpen zelf, met uitzondering van de tekeningen in waterverf of in potlood.

1) Jean Van Noten

Afb. 1: Jean Van Noten op postzegel (1992)

Jean Van Noten (1903 – 1982) was een Belgisch kunstenaar en postzegelontwerper. Hij werd geboren te Brussel, studeerde aan de Brusselse kunstacademie en begon landschappen, zeezichten en portretten te schilderen.



In het begin van zijn carrière ontwierp hij wandtapijten. Hij was ook artistiek raadgever voor de Nationale Commissie voor Handwerk en Industrie, departement tapijten. Voor deze commissie organiseerde hij wedstrijden en rondreizende tentoonstellingen in het buitenland. Zijn reizen brachten hem doorheen Europa, Amerika en Afrika.

Van Noten ontwierp niet minder dan 42 Belgische postzegelreeksen vanaf de “St. Maarten-reeks” in 1942 tot de postzegels van “Tongeren – O.L.Vrouw” en “l’Eau d’Heure” in 1981. Hij ontwierp eveneens zegels voor Congo, Ruanda-Urundi en na hun onafhankelijkheid voor Congo (Kinshasa), Rwanda en Burundi.

Voor de Verenigde Naties ontwierp hij de eerste herdenkingszegel met daarop “The War Memorial House” en dit ter gelegenheid van de 7^{de} verjaardag van het in San Francisco ondertekend VN-charter.

2) De antiteringzegels 1952 (4 hoogste waarden)

De 4 hoogste waarden tonen respectievelijk een glasraam uit de abdij van Malmédy, het kasteel van Burg-Reuland, de stuwdam op de Vesder in Eupen en de patroonheilige van Sankt Vith.



Afb. 2: de 4 hoogste waarden van de reeks waarvan de 3 fr met handtekening van de ontwerper.

2.1. De 2 fr: glasraam uit de abdij van Malmédy

Van deze zegel is maar 1 ontwerp teruggevonden in het “Van Noten archief”. Dit ontwerp is onvoltooid en wijkt op twee punten af van de latere zegel:

- een andere waarde: 3 fr + 1 fr i.p.v. 2 fr + 0.75 fr
- de achtergrond is effen, i.p.v. in ruitjes. Links onderaan op het ontwerp is wel een notitie met een ruitje zichtbaar. Wellicht slaat deze notitie op de achtergrond, die moest gewijzigd worden in ruitjes.



*Afb. 3: ontwerp van de
zegel met glasraam van
de Abdij van Malmédy.*

2.2. De 3 fr: kasteel van Burg-Reuland

Van deze zegel zijn 4 ontwerpen gekend:

- Afbeelding 4 toont een eerste niet aanvaard ontwerp met 2 rudimentaire tekeningen in waterverf met het kasteel geschilderd vanuit twee verschillende ooghoeken. Geen van beide werd weerhouden.



*Afb. 4: Twee niet
aanvaarde
ontwerptekeningen*

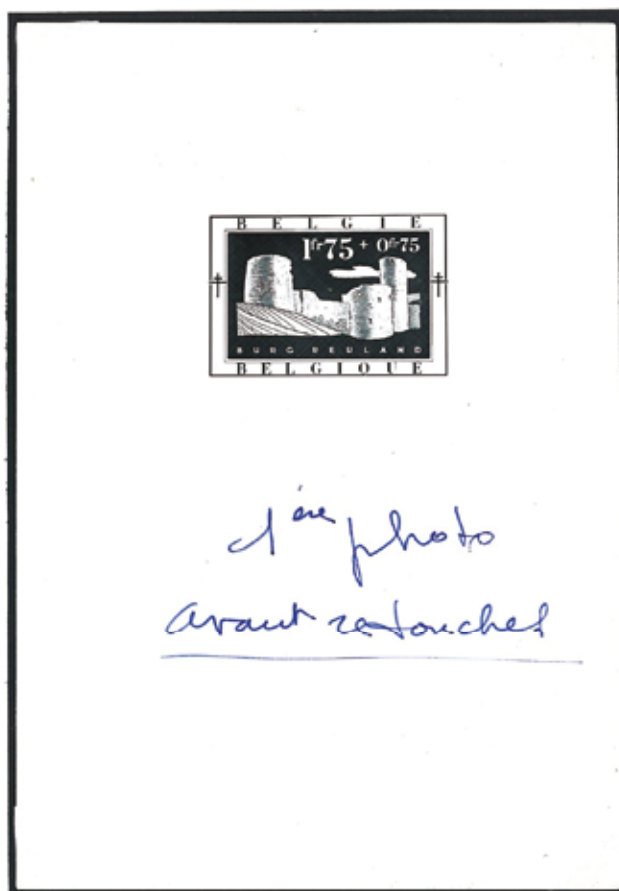
- Op afbeelding 5 prijkt een derde tekening in waterverf die het kasteel nu toont vanuit het oogpunt van de latere zegel. Dit is dus een aanvaard ontwerp, behalve dat de waarde (1,75 fr) afwijkt van die van de latere zegel.



Afb. 5: De ontwerptekening met het kasteel vanuit het juiste oogpunt

- Afbeelding 6 toont een onafgewerkt (onvoltooid) stadium van het aanvaarde ontwerp weliswaar nog steeds met het later gewijzigde waardecijfer.

Afb. 6: Onvoltooid ontwerp van de zegel (met verkeerd waardecijfer)



- Afbeelding 7 tenslotte is een volledig afgewerkte ontwerptekening. De arceringen van het kasteel zijn veel meer in detail afgewerkt dan bij de onvoltooide tekening uit afbeelding 6. Alleen het waardecijfer blijft verkeerd.



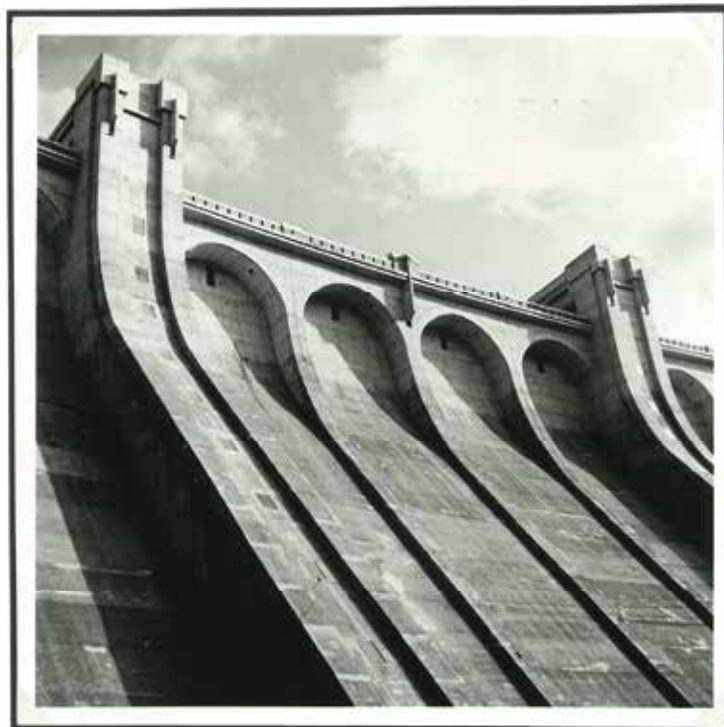
Afb. 7: Voltooid ontwerp van de zegel (met verkeerd waardecijfer)

2.3. De 4 fr: de stuwdam van de Vesder te Eupen

Voor deze zegel vinden we in het archief de twee foto's terug, die Jean Van Noten heeft gebruikt als inspiratiebron om de zegel te ontwerpen. (Afb. 8 en 9)

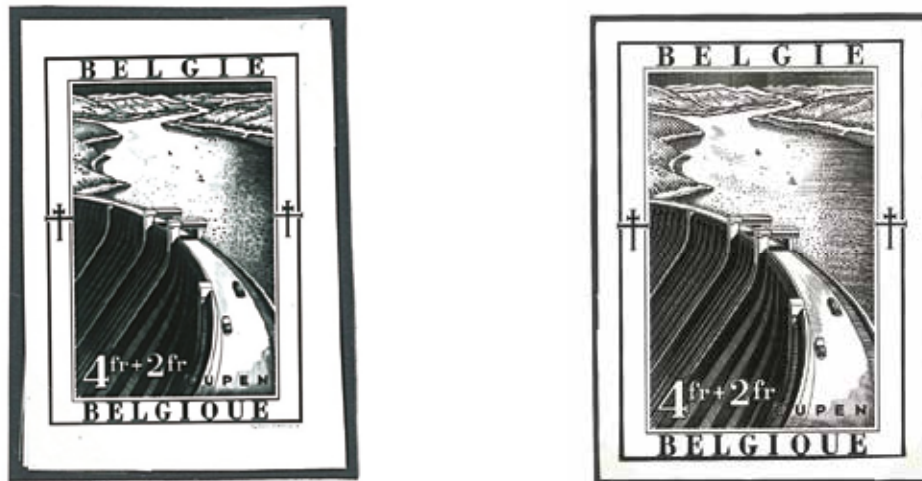


Afb. 8 en 9: de twee foto's die de ontwerper gebruikte voor de zegel van 4 fr.



Verder vinden we 2 ontwerpen terug. Een eerste klein ontwerp (afb. 10) wijkt lichtjes af van de definitieve zegel, want onderaan rechts staat de naam van de tekenaar.

Afb. 10: Voltooid ontwerp met naam van de tekenaar



Afb. 11: Voltooid ontwerp zonder de naam van de tekenaar

Een tweede groter ontwerp is het definitieve (afb. 11). De naam van de tekenaar onderaan rechts is hier verdwenen.

2.4. De 8 fr: patroonheilige van Sankt Vith

Van deze zegel zijn twee proeven teruggevonden: een originele potloodtekening (afb. 12) en een volledig voltooid ontwerp (afb. 13).

Afb. 12: Originele potloodtekening





Afb. 13: Voltooid ontwerp

3) De antiteringzegels van 1953

Op deze reeks staan beroemde geleerden afgebeeld (afb. 14).

Van de originele waterverftekening van de 8 fr (afb. 15) is een fotografische reproductie in zwartwit gekend. Van de andere waarden is blijkbaar niets bewaard gebleven van de originele tekeningen.



Afb. 14: De reeks antiteringzegels van 1953



Afb. 15: Fotografische reproductie in zwart/wit van de originele waterverftekening

We beschikken ook over een blad met 4 voltooide ontwerpen waarop Jean Van Noten zijn laatste richtlijnen aanbrengt (afb. 16).

Afb. 16: 4 voltooide ontwerpen met richtlijnen van Jean Van Noten



Tenslotte hebben we 2 sets voltooide ontwerpen: de volledige reeks in klein formaat (afb.17),
3 waarden in groot formaat (afb. 18).



Afb. 17: de voltooide ontwerpen op klein formaat



Afb. 18: de voltooide ontwerpen op groot formaat

Propaganda door postzegels met landkaarten, Venezuela - Guyana

Guy Coutant

Guayana Esequiba is een gebied dat thans deel uitmaakt van Guyana, maar dat opgeëist wordt door Venezuela.

Grosso modo is het afgeleid door de rivier Cuyuni in het westen, en de rivier Essequibo in het oosten. Het gebied heeft een oppervlakte van 159.500 km².

Guyana, voor wie er geen twijfel bestaat dat Guayana Esequiba integraal deel uitmaakt van het land, heeft het gebied onderverdeeld in zes provincies. Venezuela daarentegen blijft beweren dat het gaat om de Venezolaanse provincie Guayana Esequiba. Op officiële documenten en landkaarten spreken ze echter van de “Zona en Reclamación”.



Landkaart met het betwiste gebied in het roze

Guyana werd ontdekt in 1498, maar de eerste Europese nederzettingen waren het werk van Nederlanders, die er aanwezig waren vanaf 1616. De Nederlandse soevereiniteit over het gebied werd erkend in het verdrag van Münster van 1648. Het beheer was sinds 1621 in handen van de Nederlandse West-Indische Compagnie, die de kolonie Essequibo noemde, naar de naam van de grootste rivier in het gebied. Twee bijkomende kolonies werden opgericht: Berbice in 1627 en Demerara in 1741.

De Nederlanders richtten grote plantages op in het gebied, maar moesten steeds meer beroep doen op uit Afrika geïmporteerde slaven.

Vanaf 1746 lieten de Nederlanders Britse kolonisten toe, maar vanaf 1760 waren er meer Britten dan Nederlanders, zodanig dat de Britten de volledige controle over het gebied probeerden over te nemen. Met de hulp van hun bondgenoot Frankrijk konden de Nederlanders zich nog handhaven, maar de katalysator van de Britse machtsovername was de Franse revolutie, gevolgd door de oorlogen van Napoleon.

Frankrijk bezette Nederland vanaf 1795, en dit betekende voor de Britten de onmiddellijke aanleiding om de Nederlandse kolonies in Guyana te bezetten: het gebied was in Britse handen van 1796 tot 1802. Na een kort Nederlands intermezzo, minder dan één jaar, als gevolg van de kortstondige vrede tussen Frankrijk en Groot-Brittannië, namen de Britten definitief de macht over, hetgeen bevestigd werd door de conventie van Londen in 1814. De drie Nederlandse kolonies Essequibo, Berbice en Demerara werden Britse kolonies, die in 1831 verenigd werden onder de naam British Guyana.



137/141 (1931)

Honderdste verjaardag van de samensmelting van Berbice, Essequibo en Demerara tot British Guyana

Maar intussen was vanaf het begin van de 19^{de} eeuw in het naburige Venezuela, dat dan Spaans grondgebied was, een opstand uitgebroken, eerst geleid door Francisco de Miranda, later door Simón Bolívar. De onafhankelijkheid van Venezuela werd uitgeroepen op 5 juli 1811, maar de definitieve Spaanse nederlaag kwam pas in 1821, na de beslissende veldslag van Carabobo op 24 juni 1821.



125 (1911)

300 (1950)

1056 (1979)

1216 (1986)

Francisco de Miranda



144 (1924)

159 (1930)

191 (1938)

1052 (1979)

Simón Bolívar



643/644 (1961)



De slag van Carabobo op 24 juni 1821



836 (1971)

De grote droom van Simón Bolívar was de Zuidamerikaanse landen te verenigen in een grote federatie, met de Verenigde Staten van Amerika als lichtend voorbeeld.

In die optiek werd aanvankelijk Groot-Colombia opgericht, die de huidige landen Colombia, Venezuela en Ecuador omvatte, maar reeds in 1830 viel deze wankelende entiteit uiteen, en Venezuela werd een afzonderlijk land.



796 (1969)

De Verenigde Staten van "Gran Colombia"

En dan begonnen de problemen met het buurland Brits Guyana. Want steeds meer Britse kolonisten begonnen zich te vestigen ten westen van de Essequibo-rivier, tot groot ongenoegen van de nieuwe Venezolaanse autoriteiten.

In het midden van de 19^{de} eeuw bestelde de British Royal Geographical Society een verkenningstocht van het gebied bij de Duitse ontdekkingsreiziger en naturalist Robert Hermann Schomburgk. Deze "neutrale" verkenning had ook als doel de grenzen tussen Venezuela en British Guyana definitief vast te leggen, en Schomburgk tekende ze uiteraard uit ten voordele van Engeland: de monding van de Orinoco werd als grens aangegeven, hetgeen voor de Britse kolonie Guyana een enorme gebiedsuitbreiding betekende.

Maar Venezuela bleef de Essequibo-rivier beschouwen als zijn oostelijke grens, met als gevolg steeds terugkomende grensgeschillen en aanslepende conflicten tussen de twee landen gedurende de gehele 19^{de} eeuw.

Op 4 juli 1896 gaf Venezuela een reeks van vijf zegels uit, voor de 80^{ste} verjaardag van de dood van Francisco de Miranda. Het was in de eerste plaats de gelegenheid om met een landkaart aan te tonen dat de oostelijke grens van het land wel degelijk de Essequibo-rivier was, en op de kaart staat er duidelijk: "Guayana Venezolana"! Onder zware internationale druk werden deze zegels reeds na vier maand ingetrokken.



detail

54/58 (1896)

Landkaart met de duidelijke aanduiding “Guayana Venezolana”

Venezuela riep in 1895 de arbitrage in van de Verenigde Staten, steunend op de Monroe-doctrine: “America for the Americans”. Uiteindelijk, na langdurig diplomatiek geharrewar, stelde een internationaal arbitrage-tribunaal een compromis voor dat echter zeer sterk in het voordeel van de Britten was: Venezuela kreeg wel de volledige monding van de Orinoco en enkele kleinere stukjes, maar Groot-Brittannië behield het grootste deel van het betwiste gebied, toevallig het gebied waar er goudmijnen waren...

Het arme Venezuela kon tegenover het rijke en machtige Brits imperium zijn eisen geen kracht bijzetten, en het protest beperkte zich noodgedwongen tot ronkende verklaringen en diplomatieke nota's.



Het betwiste gebied “Guayana Esequiba” vormt in feite het grootste deel van Guyana!

Tussen 1930 en 1937 gaf Venezuela luchtpostzegels uit, met een eerder dubbelzinnige landkaart: het gehele huidige Guyana wordt er afgebeeld als een Venezolaanse provincie, onder de Spaanse naam “Guayana”, maar zonder de vermelding “Venezolana”...



detail

LP 1/16 (1930)

Het volledige “Guayana” als Venezolaanse provincie...

Guyana had reeds als Britse kolonie zegels uitgegeven met de landkaart van het land, waarbij uiteraard het Essequibo-gebied deel van uitmaakte.



189 (1954)



164 (1938)

Maar na de tweede wereldoorlog bewezen uitgelekte documenten en vrijgegeven archieven dat de beslissing van dit internationaal tribunaal op het einde van de 19^{de} eeuw niets meer was dan een reusachtige omkopingsaffaire vanwege de Britten, die vooral de Russische stemmen in hun voordeel afgekocht hadden met grote sommen smeergeld. Dit deed de Venezolaanse claim weer oplaaien, vooral vanaf 1962.

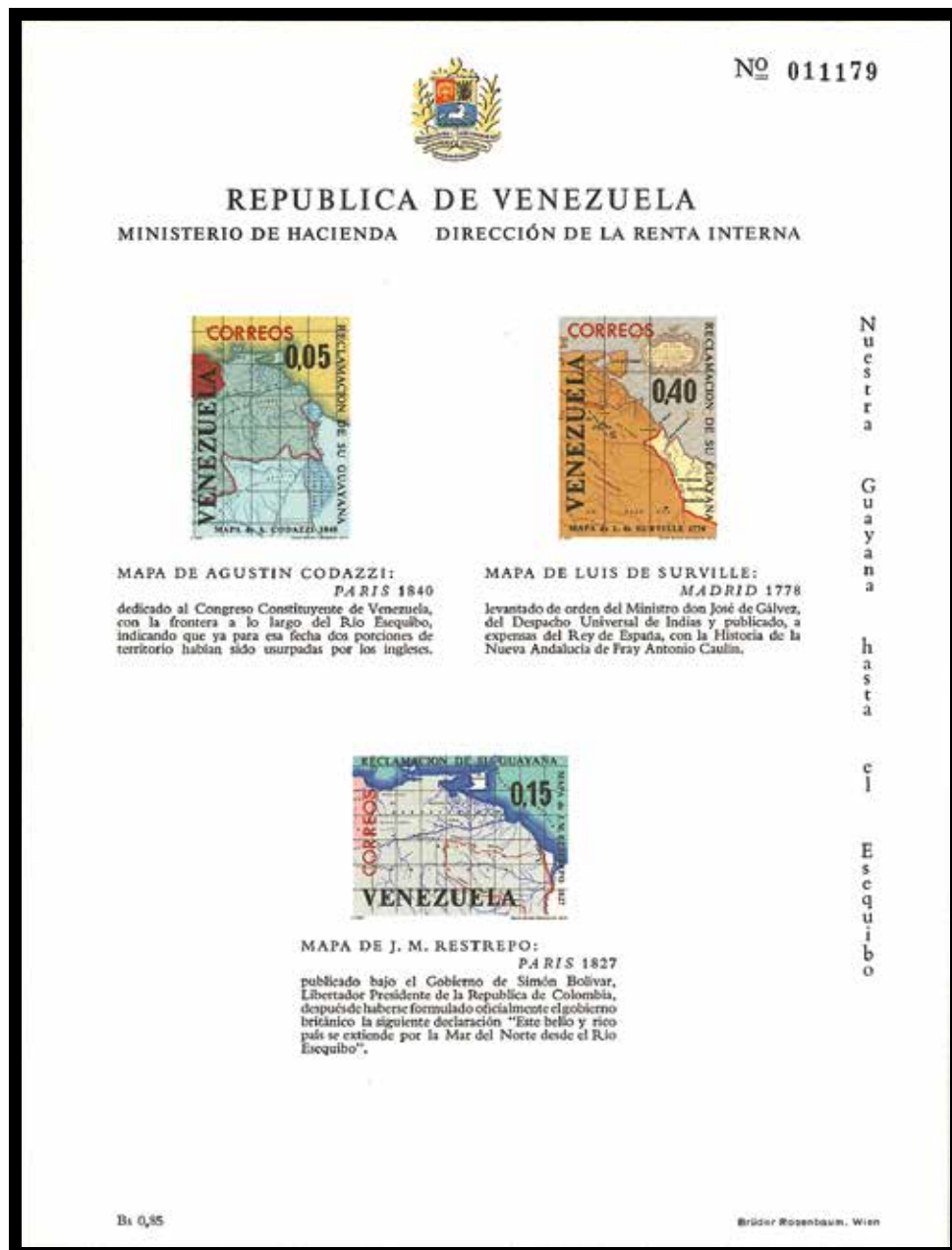
Intussen had Guyana zijn onafhankelijkheid uitgeroepen op 26 mei 1966, maar dat veranderde niets aan het dispuut: alleen had Venezuela nu niet meer de Britten, maar het onafhankelijke Guyana als tegenstrever.



235 (1966)

Langdurige besprekingen tussen Venezuela, Groot-Brittannië en Guyana verliepen in een slechte sfeer en brachten uiteindelijk geen oplossing. Er werd wel op 17 februari 1966 een verdrag getekend in Genève, waarin bepaald werd dat... de twee buurlanden akkoord gingen om te ijveren voor een vreedzame oplossing...

In 1965 gaf Venezuela een reeks uit van drie postzegels, drie luchtpostzegels en twee blokken, om uiting te geven aan zijn aanspraken over het gebied. Op de zegels staat de tekst: "Reclamación de su Guayana", en de eisen worden kracht bijgezet met oude landkaarten, en op de blokken met argumenterende teksten, die op een "ondubbelzinnige manier bewijzen" dat Venezuela het recht aan zijn kant heeft...



Blok 11A (1966)

*Oude landkaarten en teksten moeten het Venezolaanse gelijk bewijzen:
" Nuestra Guayana hasta el Esequibo "*



728/730 (1965)



LP863/865 (1965)

Oude landkaarten moeten de juistheid van de Venezolaanse aanspraken op het betwiste gebied bewijzen...

Pas in 1970 ondertekenden de twee twistende burens een akkoord, waarbij de toestand bevroren werd voor 12 jaar. Maar in 1981 weigerde Venezuela het akkoord – in feite meer een staakt-het-vuren dan een echte overeenkomst – te verlengen. Beide landen kwamen op de rand van een oorlog, maar uiteindelijk zwichtte Venezuela uit vrees voor de reactie van de grote broer Brazilië. Het probleem werd dan in handen van de UNO gegeven, waar het nog steeds “slapend” is...

Op alle landkaarten die verschenen sinds 1970 op postzegels van Venezuela blijft de “Zona en Reclamación” als dusdanig aangeduid.



LP993 (1970)



1090 (1981)



904 (1973)



detail

Maar ook Guyana bleef niet bij de pakken zitten: vooral in 1981 en 1982 gaven zij ontelbare zegels uit, waarbij hun aanspraak op het Essequibo-gebied duidelijk gemaakt wordt: het gaat om postzegels, strafportzegels en boekjes, waarbij zij meestal met een weinig esthetische opdruk laten weten dat “Essequibo is ours”.



606/610 (1981)

Opdruk "Essequibo is ours" op fiscale zegels, gebruikt als postzegels



690 (1982)

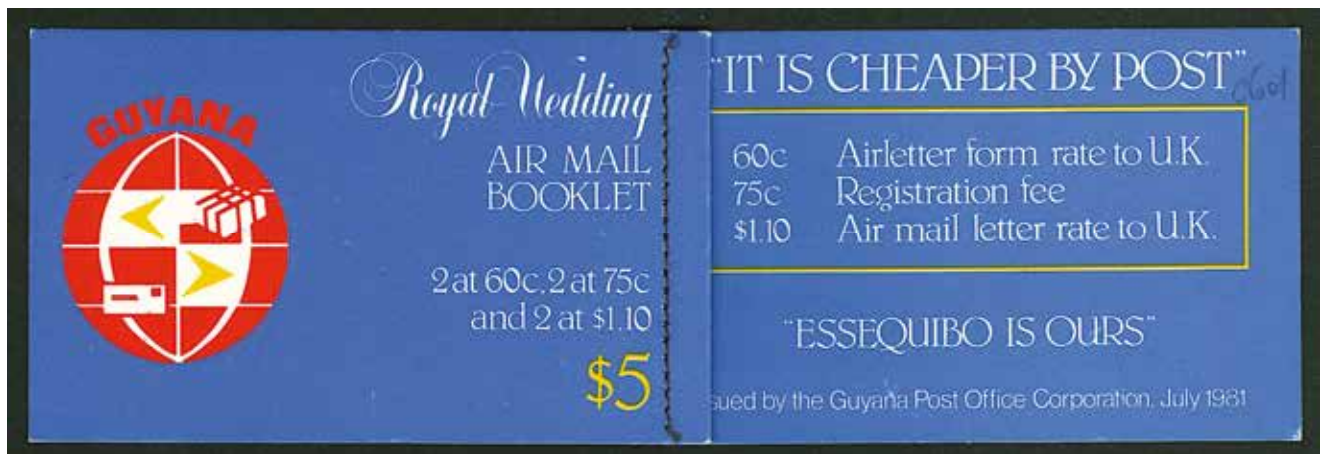


628 (1981)



691 (1982)

Opdruk "Essequibo is ours"



Boekje C601 (1981)

Tekst "Essequibo is ours" op postzegelboekje



Opdruk "Essequibo is ours" op strafportzegels

Michel A 632/I 632