

NEDERLAND ONDER DE LOEP

April 2015

Heft 1/2015





VAN DIETEN

POSTZEGELVEILINGEN BV



SINDS
1886

632. Auktion
9. – 10. Oktober 2015

Die Sammlung C.J. Heemskerk, Ausgabe 1852 mit
schöne Abstempelungen und Frankaturen, der erster
Teil einer umfangreichen Sammlung Schiffspost von
Niederländisch West und Ost Indien, und vieles mehr..



Haben Sie Interesse zum verkaufen oder möchten Sie einen Auktionskatalog?
Bitte kontaktieren Sie uns.



Van Dieten Briefmarkenauctionen



Hauptstelle: Henk van Lokven
Bakkerstraat 22, NL-6041 JR Roermond T: +31 (0)475 - 563 500
Filiale: Peter Storm van Leeuwen

p/a Museum voor Communicatie, Zeestraat 80-82, 2518 AD 's-Gravenhage)T:+31(0)70 365 3817
info@vandieten.nl • www.vandieten.nl

IN DIESER AUSGABE

Jahrgang 66, Heft 1/2015, April 2015

H.W. Hönes	Grußwort	4
P. Heck	Aus der Geschäftsstelle	5 - 6
H.W. Hönes	Die Corsini-Korrespondenz	7 - 17
B. Goofers	Oranje boven	18 - 31
E. Berger	Die Post in Kralingen von 1850 - 2012	32 - 43
H. Kremer	Ballonfahrt Monté (1870) von Paris nach Rotterdam	44 - 51
P. Heck	Die E.N.T.O.S. Amsterdam 1913	52 - 55
U. Zimmermann	KLM - die älteste Fluglinie der Welt	56 - 63
P. Heck	Heveadorp und der Gummi	64 - 66
H.W. Hönes	Der unheimliche Untergang der S.S.van der Wijck	67 - 69
H.W. Hönes	Truppentransport- und Emigrantenschiffe	70 - 79
P. Heck	Einladung zur Hauptversammlung	80
U. Zimmermann	Jahrestreffen mit Hauptversammlung in Münster	81 - 82

Vorsitzender	Hans-Walter Hönes, Wolbecker Str 282a, 48155 Münster, Tel: 0251-314624 eMail: hw.hoenes@t-online.de
stv. Vorsitzender und Geschäftsstelle	Peter Heck, Postfach 1362, 65743 Eschborn, Tel: 0174-1896617 eMail: heck.peter@t-online.de
Schatzmeister	Hans van der Lelie, Schwarzwaldstrasse 85a, 75173 Pforzheim Tel: 07231-290540 eMail: h.vdlelie@googlemail.com
Rundbriefredakteur	Udo Zimmermann, Nassenbeurer Weg 4, 55595 Bockenu Tel: 06758-93530 eMail: zimmermann.bockenau@t-online.de
Internetauftritt	www.arge-niederlande.de
Bankverbindung	Volksbank Wilferdingen, Konto 171 28 205, BLZ 666 923 00 IBAN DE62666923000017128205 BIC GENODE61WIR
Druckerei	Baunataler Diakonie Kassel e.V. diakom Zierenberg Raiffeisenstr. 7, 34289 Zierenberg

„NEDERLAND ONDER DE LOEP“ ist ein Rundbrief der Arbeitsgemeinschaft Niederlande e.V. im BDPH. e.V.. Er vermittelt Informationen und Fachwissen, ist von Mitgliedern für Mitglieder und Freunde der Niederlande-Philatelie geschrieben. Die mit Namen oder Zeichen des Verfassers gekennzeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers dar. Alle Veröffentlichungen unterliegen dem Copyright©, d.h. Nachdrucke, auch auszugsweise, bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Autors und der Arbeitsgemeinschaft Niederlande e.V..

Liebe Mitglieder,

hiermit erhalten Sie unseren Rundbrief Nr. 200. Es ist uns gelungen, diesen Jubiläumsrundbrief in mehr als doppelter Seitenanzahl zu gestalten als gewöhnlich. Ich danke allen Autoren für Ihre Mitarbeit.

Wie schon angekündigt ist in diesem Jahr wieder eine Hauptversammlung nach dem Vereinsrecht fällig. Die Hauptversammlung soll wieder in Münster im Hotel Münnich stattfinden, am Samstag den 8. August 2015 um 10 Uhr. Näheres dazu auf den Sonderseiten.

Wir würden uns sehr freuen, wenn möglichst viele Mitglieder daran teilnehmen würden. Münster ist auch für unsere niederländischen Mitglieder sehr gut zu erreichen. Ich lade Sie herzlich dazu ein.

Unsere Treffen sind immer sehr gesellig, wie die Holländer sagen. Unser Holland – Prüfer Henk Vleeming ist auch anwesend und beantwortet gerne Ihre speziellen Fragen zu unserem Sammelgebiet.

Unser Mitglied Marc Snoeren machte uns darauf aufmerksam, dass sich in dem Artikel über die Franco – Takje – Bahnpoststempel von Kos van Putten im Rundbrief 197 ein Fehler eingeschlichen hat. Der in der Abb. 1 des Artikels gezeigte Stempel ist der Halfroondstempel EXP. MOERDYK. Der Rundstempel EXP. MOERDYK ist auf der Ausgabe Rijkswapen nicht bekannt.

Ich wünsche allen weiterhin viel Spaß an unserem schönen Hobby und freue mich auf ein Wiedersehen in Münster.

Ihr

Hans-Walter Hönes

Aus der Geschäftsstelle



Liebe Sammlerfreunde,

Die ersten Sonnenstrahlen kommen wieder hervor, während ich an diesen Zeilen sitze. Ich hoffe, Sie hatten an den trüben zurückliegenden Tagen ein wenig Muße, sich mit Ihrer Sammlung zu beschäftigen und haben vielleicht auch neue Ideen bekommen, mit welchem Teilgebiet unseres schönen Sammelgebietes Sie sich neu beschäftigen wollen.

Vor Ihnen liegt nun der Rundbrief Nr. 200 !

Ein denkwürdiges Jubiläum, denke ich.

Der erste Rundbrief erschien – in kleinem Umfang schon 1949, im Jahr der Gründung unserer ArGe.

Unser 100. Rundbrief erschien im August 1981. Dort berichtete unser damaliger, unvergessener Vorsitzende Dr. Adrian Brinkhoff über die Schwierigkeiten, jeweils genügend Artikel für einen neuen Rundbrief zusammen zu bekommen und wieviel Arbeit sich die jeweiligen Rundbriefredakteure gemacht haben.

Bis zum Jahr 1984 wurden die Rundbriefe durch den damaligen 2. Vorsitzenden Heinz Adlunger herausgegeben. Ab dem Rundbrief 112 (Mai 1985) zeichnete dann unser ebenfalls unvergessener Hans Wicher für die Redaktion verantwortlich, und das für insgesamt 48 Ausgaben bis Dezember 2001!! Nachdem er aus gesundheitlichen Gründen kürzer treten musste, übernahm Horst Grenz die Redaktion. Leider verstarb Horst viel zu früh im Jahre 2004, so dass die Redaktion abermals wechselte.

Udo Zimmermann zeichnet jetzt schon seit dem Rundbrief 168, und damit jetzt auch schon seit mehr als 10 Jahren für die Redaktion verantwortlich.

Für die viele Arbeit gebührt unser aller Dank an Udo Zimmermann !! Ich denke, unsere Rundbriefe können sich im Vergleich zu anderen Publikationen sehen lassen. Udo, mach weiter so !!

Die Zeilen von Dr. Brinkhoff von vor über 20 Jahren sind übrigens nach wie aktuell.

Auch Udo Zimmermann hat bei fast jedem Rundbrief Mühe, entsprechende Beiträge zusammen zu bekommen. Das ist sehr schade, sind wir doch eine Arbeitsgemeinschaft und sollten dies auch im wörtlichen Sinne sein !!

Für diesen hier vorliegenden Rundbrief können wir uns allerdings nicht beschweren. Ganz herzlichen Dank an alle Autoren für die vielen schönen Artikel, die dieses Heft, auch vom Umfang her, zu einem herausragenden Heft haben werden lassen. So kann es weitergehen !!

Hinweisen darf ich auf unsere dieses Jahr wieder stattfindende Hauptversammlung am 2. Augustwochenende. In diesem Rundbrief finden Sie die formelle Einladung und die Tagesordnung für das Treffen, das Hans-Walter Hönes wieder in Münster an gewohnter Stelle ausrichten wird.

Wie Sie sehen können, stehen dieses Jahr wieder Wahlen auf dem Programm. Bitte merken Sie sich daher den Termin fix in Ihrem Kalender vor.

Außer den üblichen Formalitäten werden wir sicher auch wieder viel Zeit für Vorträge, Tausch und Plausch zur Verfügung haben.

Aus dem Nachlass unseres langjährigen Mitgliedes Werner Jungmann aus Berlin haben wir eine recht umfangreiche philatelistische Bibliothek Niederlande zur Verfügung gestellt bekommen, die wir zu Gunsten der ArGe-Kasse zu kleinen Preisen während der Hauptversammlung abgeben wollen. Vielleicht ist diese noch ein zusätzlicher Anreiz für Sie, nach Münster zu kommen.

Nun wünsche ich Ihnen einen schönen Sommer, eine angenehme Lektüre und vielleicht in der Tat die eine oder andere Anregung für eine neue Passion.

Wir sehen uns im August in Münster.

Ihr

Peter Heck

Die Corsini - Korrespondenz Nachrichten zwischen England und dem Europäischen Festland im 16. Jahrhundert

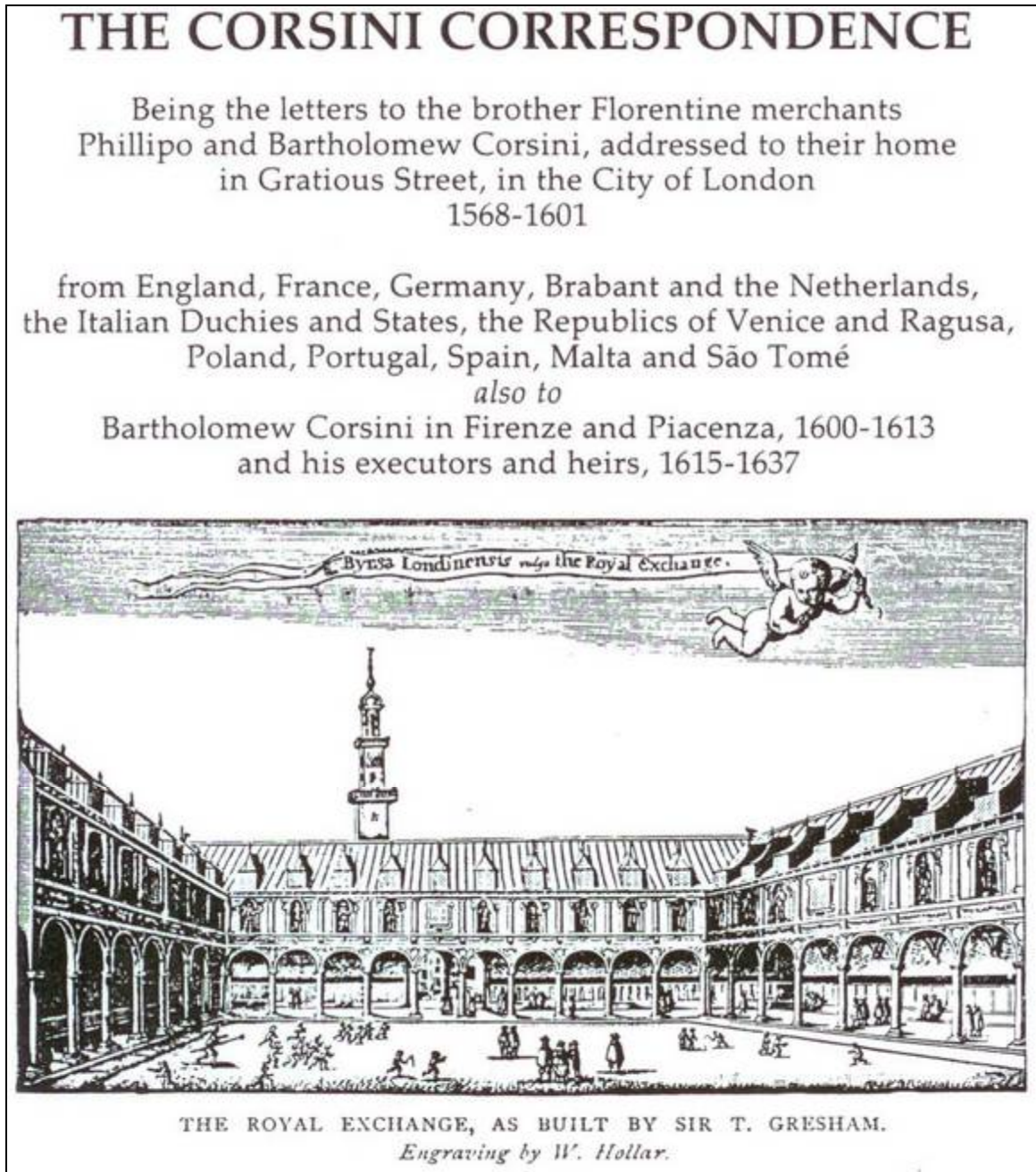


Bild 1: Zeitgenössischer Stich der königlichen Londoner Börse

Das Museum für Kommunikation Hamburg zeigt in seiner Dauerausstellung einen Brief des Hamburgers Martin Entzisperger, geschrieben am 9. März 1582. Der Adressat ist Bartolomeo Corsini in London. Corsini war Mitglied einer florentinischen Familie, die - wie die berühmten Medici - im 16. Jahrhundert

sehr einflussreich waren. Mit seinem Bruder Filippo betrieb Bartolomeo ein bedeutendes Handelsunternehmen, das Hauptniederlassungen in London und Florenz hatte. Bartolomeo führte die Geschäfte in London.

Die Corsini-Brüder exportierten Waren wie etwa Tuch, das nach Süddeutschland, Italien, auf den Balkan, den Peloponnes und bis in die Levante verkauft wurde. Gleichzeitig importierten sie die Rohmaterialien für die Tuchproduktion und Metallwaren nach England, aber auch Wein und andere Luxusgüter. Um 1500 tätigten Kaufleute aus Venedig, Florenz und den Hansestädten rund 40 Prozent des englischen Außenhandels. Mit der Thronbesteigung der Tudors begann eine gezielte Wirtschaftspolitik, die die herausragende Stellung ausländischer Kaufleute einschränken sollte. Insbesondere unter der Regierung Elisabeths I. (1558-1603) wurden englische Händler, zumeist in Handelsgesellschaften wie der *Fellowship of the Merchant Adventurers* organisiert, mit besonderen Privilegien ausgestattet, während gleichzeitig ausländische Händler hohe Einfuhrzölle abführen mussten. Ausländer spielten daher am Ende des 16. Jahrhunderts kaum noch eine Rolle im englischen Außenhandel. Die Corsini hatten hingegen schon früh die Bedeutung des Kredit- und Bankwesens erkannt und konnten mit diesem zweiten geschäftlichen Standbein weiterhin profitable Geschäfte in England machen.

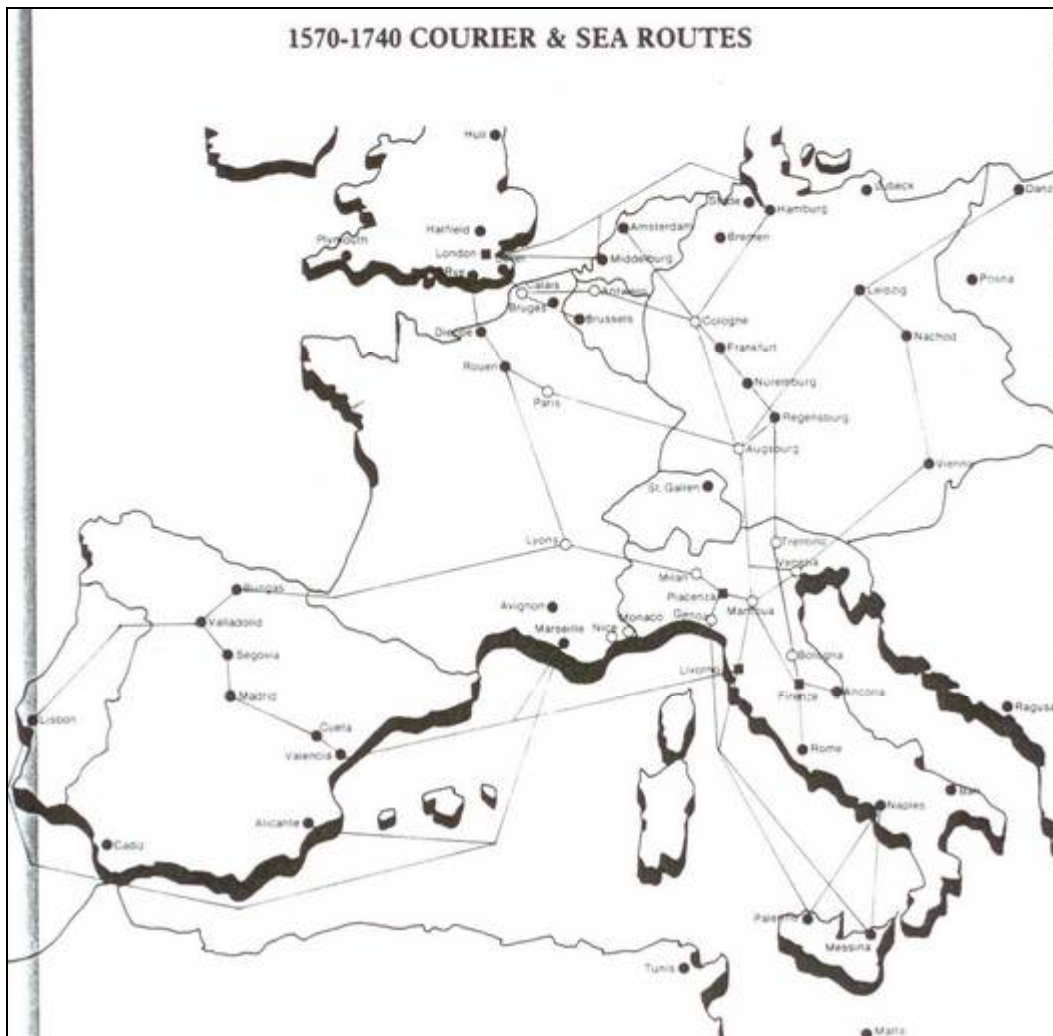


Bild 2: Postverbindungen in Europa vom 16. bis 18. Jahrhundert

Um ihre Geschäfte bis in den Vorderen Orient zu betreiben, stützten sie sich auf ein breit gefächertes Netz von Handelsagenten, die ihre Geschäftsinteressen vertraten.

Die Entdeckung der Corsini-Korrespondenz ermöglichte es, die Erforschung der Nachrichtenwege zwischen dem Kontinent und England auf eine quantitativ und qualitativ verbesserte Quellenlage zu stützen. Während im Hoch - und Spätmittelalter die Nachrichtenübermittlung der Kaufmannsgilden und großen Kaufmannshäuser durch eigene Botendienste erfolgte, benötigte man in der frühen Neuzeit ein Postwesen, das mit den gestiegenen Anforderungen eines internationalen Wirtschaftssystems Schritt hielt. Die wachsende Geschwindigkeit des Handels verlangte einen raschen Austausch von Nachrichten. Die ausländischen Händler in London, die sich selbst auch "*merchant strangers of the intercourse residing in London*" nannten, modernisierten zu Beginn des 16. Jahrhundert ihr Botenwesen, indem sie 1514 die Merchant Strangers Post, die "Post der ausländischen Händler", mit einem geordneten Tarifsystem gründeten.

Die Merchant Strangers Post beförderte Briefe per Schiff von London zum Festland entweder auf der Route Dover - Calais oder via Rye - Dieppe nach Antwerpen. Von dort wurden die Briefe von Postreitern der Taxis-Post entlang der Route Antwerpen - Brüssel - Augsburg - Innsbruck - Venedig - Rom weiterbefördert. An diese Hauptstrecke waren viele Städte durch eigene Kuriere oder weitere taxis'sche Reiter angebunden. Um die höheren Kosten einer modernen Postorganisation aufzufangen, wurden die Dienstleistungen auch für Privatpersonen angeboten. Eben dieser Merchant Strangers Post bedienten sich die Corsini, um mit ihren Handelsagenten in Kontakt zu bleiben und ihr interkontinental agierendes Unternehmen zu koordinieren. Die sinkende Bedeutung ausländischer Kaufleute in London traf auch die Merchant Strangers Post - die konkurrierende Merchant Adventurers Post der Fellowship of the Merchant Adventurers löste sie ab, wurde aber selbst im 17. Jahrhundert durch die königliche Foreign Post verdrängt.

Leider fehlen in der frühen Neuzeit stets dienstliche Vermerke auf Briefen, sodass eine genaue Bestimmung des Briefweges und der beauftragten Postinstitution kaum möglich ist.

(Kai Bieker, Auszug aus "Das Archiv", Magazin für Post- und Telekommunikationsgeschichte, Heft 1 – 2006, mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift hierher übernommen)

Im ersten Teil des Artikels wurden die geschichtlichen Zusammenhänge der Corsini - Korrespondenz dargestellt. In diesem zweiten Teil möchte ich etwas über die Corsini - Briefe berichten.

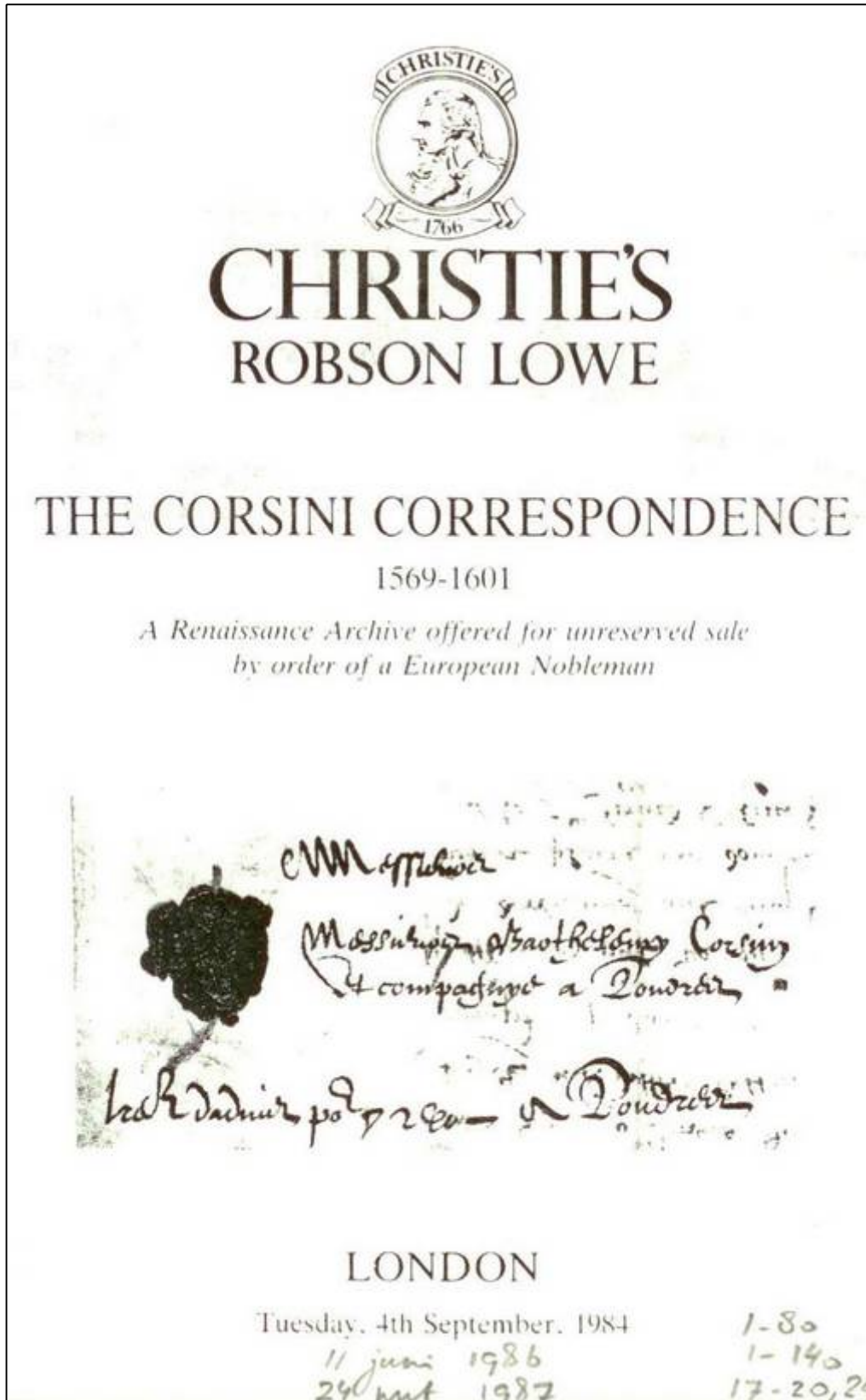


Bild 3: Aus dem Auktionskatalog vom 4.9.1984

Als die Corsini Brüder ihr Handelshaus in London aufgaben, wohl aus den im 1. Artikel genannten Gründen, nahmen sie ihr Archiv mit nach Florenz. Dieses Archiv bestand aus tausenden Briefen aus vielen Ländern Europas. Glücklicherweise entging somit das gesamte Archiv dem großen Brand von London im Jahre 1666.

Philippo Barnard Corsini kam um 1560 nach London, er starb dort 1601. Sein Bruder Bartholome Barnard Corsini kam erst 1579 nach London und starb dort im Jahre 1613. Der dritte Bruder Lorenzo Corsini starb schon 1599.

Nachdem dieses Archiv mehrere hundert Jahre in Florenz gelagert hatte, kam es plötzlich um 1980 wieder zum Vorschein. Die Briefe waren noch in erstklassiger Qualität und für die Geschichtsforschung - auch der philatelistischen - von allergrößtem Wert.

Die Firma Christies Robson Lowe in London wurde mit der Versteigerung dieses wunderbaren Archivs beauftragt. Nachdem der Bestand von Robson Lowe gründlich aufgearbeitet war, wurden diese tausende Briefe auf drei Auktionen der Firma verkauft. Die erste Auktion fand 1984 statt und umfasste 296 Lose, die zweite Auktion 1986 mit 473 Losen und die dritte Auktion 1987 mit 118 Losen. Viele Lose wurden nach Ländergruppen oder nach Aufgabebereichen zusammengefasst. Die Kataloge sind die reinsten Geschichtsbücher und auch heute noch lesenswert.

Sehr viele Briefe kamen auch aus den Handelsniederlassungen in England. Es wurden Briefe in folgenden Sprachen gefunden: englisch, französisch, deutsch, spanisch, wenige holländisch und natürlich in italienisch. Poststempel gab es ja damals noch nicht aber auch die Leitwege wurden fast nie auf den Briefen vermerkt. Erstaunlich ist allerdings, dass die meisten Briefe im Voraus bezahlt wurden. Sie haben den Freivermerk "PP", "ptt", "pptt" oder "pptto" zu übersetzen mit: Port Paid, post paid, port paye oder posta pagato tutto.

Ein großes Problem ist es meist die Datierung der Briefe richtig einzuordnen. Bei erster Sicht liest man oft, dass das Eingangsdatum vor dem Aufgabedatum liegt. Das ist eine Frage der benutzten Kalender. Der Julianische Kalender wurde in vielen Ländern Europas bis 1582 benutzt. Ab Dezember 1582 wurde in einigen römisch-katholischen Ländern der Gregorianische Kalender eingeführt. In England wurde der Gregorianische Kalender erst 1752 mit 12 Tagen Unterschied zum Julianischen Kalender eingeführt. In Russland erst 1918. Bis 1750 fing in England das neue Jahr am 25. März an (alter römischer Kalender). Ein praktisches Beispiel folgt.

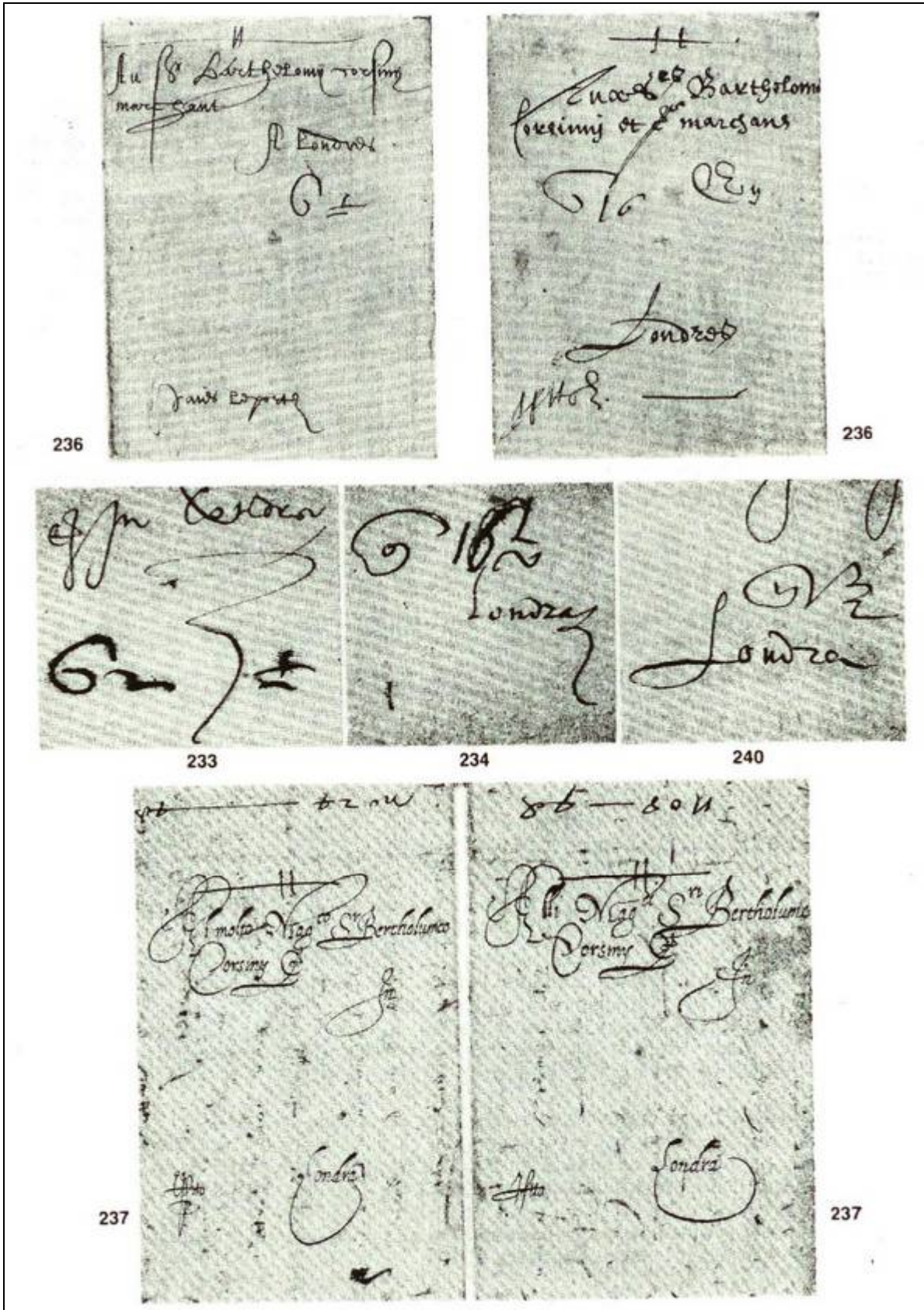


Bild 4: Abbildungen aus dem Katalog von Briefen aus Middelburg

233	Jeronomi della Croce 27.7.1585 (2 days) 1 s., I., W "pq"/R62. Merchant Strangers' Post "d2f". Writer advised decrease in exchange rates 1222/3 Antwerp, 99½ Cologne, Lyons, Paris, Rouen—118½. Attractive—photo.	£75
234	G.W. Lagozio 4-11.5.1591 (5 days) 1p., a.l.s., I., W20/R68s. Merchant Strangers' Post charge "d16f". The <i>Leon Rosso</i> sailed under protection. Lagozio hoped that his ship <i>Orpheo</i> and Corsini's two ships would have good winds and avoid the Armada. Grain costly because Italy and Spain need it. 25-27.5.1591 (5 days) 1p., a.l.s., I., W20/R36, wmk fleur-de-lys/FP*. Enquired if the <i>Leon Rosso</i> had arrived safely. Some faults and age stains. Photo for first.	£100
235	Bernardo Calissano 2.6.1591 (4 days) 1p., a.l.s., I., W20/R73s. Corsini's request to sequester the goods on the <i>Petro</i> failed as they were owned by the Grand Duke of Tuscany. The best solution would be to send the ship to Scotland and unload there. The goods were most part grain and consigned to Lyons. Age stained and tear at one fold. Garcia Agostini 9-16.9.1595 (10 days) 1½pp., l.s., I., R"2/6" (?). Concerned with accounts with six customers which Corsini checked off. Fine. Also an address lead 13.1.1595 with seal and part cord. Gio Batta la Gorio 7.12.1596 (8 days) 1p., a.l.s., I., W20/R72. Enquired the value of goods in Spain and how to collect credits. Seal and part cord, fair. Four items.	£125
236	The Lobel Family A series of fifteen letters signed In de Lobel (1590), Carviso Jehan de Lobel (1590-94), John de Lobel (1593), Jean de Lobel (1596). 22.4.1590-27.12.1592 (5-7 days) Seven 1p., l.s., F., wmk crown/vertical horn*, fleur-de-lys/FP*, fleur-de-lys/crown/VD*, HG in ornament*, W3 or 12+"payez le port" (7)/R24, 25, 49, 52s (4). 23.8.1590 Merchant Strangers' Post "d1f". 8.1.1593-3.9.1594 (4 to 12 days) ½p., 1p. (2), 1½p., l.s., F., wmk HG in ornament*, flower/grapes/monogram (H.2107s) (2), W.1, 2 (3 verticals), 17 (2), two "PPP3" intertwined+"porte" or "payez le porte", "ppto" (2)/R52 (4). 7.1.1594 Merchant Strangers' Post "d16". Photo. 3.9-13.12.1596 (3-6 days) Four ½p., a.l.s., F., W20+"d'Aviso"/R37. 1590 Bills of exchange received on behalf of Gilles Clutterbuck, Carlo Lanfranchi and Hehan Paul d'Orso. Prices for three qualities of thread, (a) pure gold, (b) half gold and half silver, (c) two thirds gold and one third silver. Hans Bernart in disgrace. 1591 Payments made on C.'s account to Van der Éade and de Wytte. Bernart and le Vasseur were not repaying loans on the due date – one man "ung meschant paieur". Goods best sent via Antwerp than via Hamburg. An unusual collection, eleven are fine to very fine. Photo for two (for Hughes de Lobel see lots 5-9).	
237	de la Barra 15.9. and 29.10.1597 (10, 20 days) 1p., a.l.s., F., wmk P/W (H.2889 remarque), W "ppto"/R72. Both have Merchant Adventurers' Post "4d" charge, nos. 8 and 24. Bills of exchange received and one accepted on account of Balthazar Mouchon. Payment received from Rouen on account of Bartholomeo (?Corsini) and Fossa. Slight faults but fine and very rare. Photo for two.	£250

Bild 5: Eine Seite aus dem Auktionskatalog

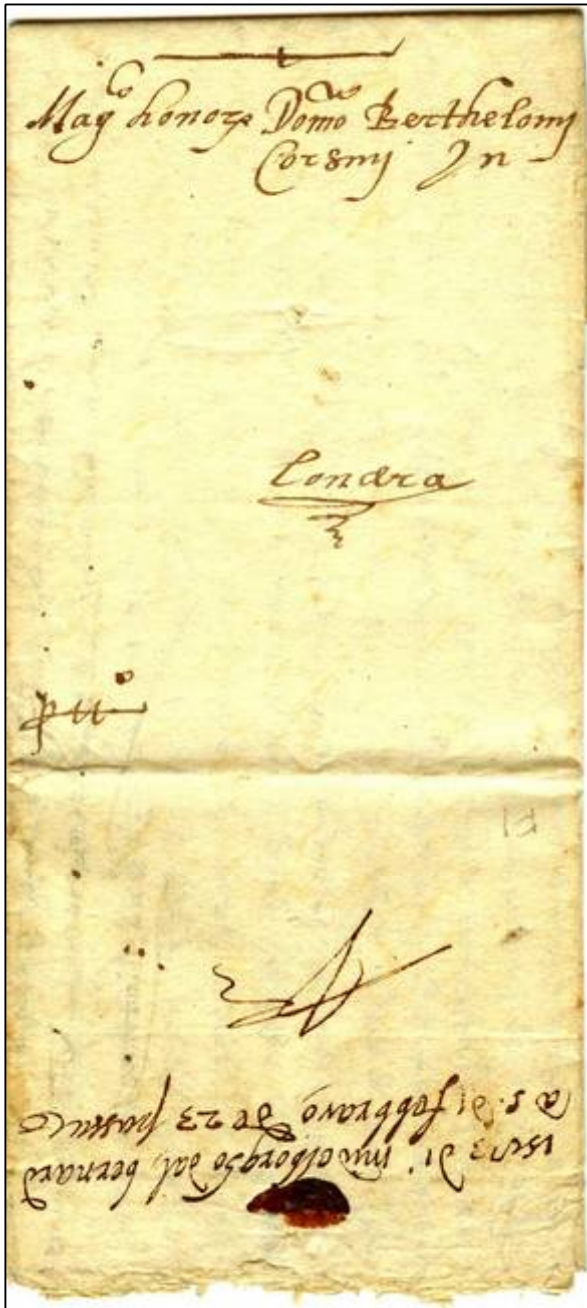


Bild 6: Brief aus Middelburg - Zeeland und wurde am 15. und 23. Januar 1584 geschrieben

Der in Abbildung 6 gezeigte Brief kommt aus Middelburg - Zeeland und wurde am 15. und am 23. Januar 1584 von Hans Barnard geschrieben. Er war gerichtet an Bartholome Corsini zu Londra (London). Der Eingangsvermerk in London lautet: 5. Februar **1583**. Zu diesen Daten folgende Kalendererklärung:

In Teilen der heutigen Niederlande wurde im Dezember 1582 der Gregorianische Kalender eingeführt.

Nach dem 20. Dezember 1582 Julianischer Kalender kam der 31. Dezember 1582 des Gregorianischen Kalenders. Es kamen also 11 Tage dazu. Es wurde der Gregorianische Kalender verwendet.

In England galt damals noch der Julianische Kalender der ja erst 1752 mit 12 Tagen Unterschied zum Gregorianischen Kalender eingeführt wurde. Dazu kam das bis 1750 das Jahr in England am 25. März (Jul. Kalender) begann. So war es in vielen Ländern schon 1584 - in England aber erst **1583**. Wie gut dieser Brief nach über 420 Jahren noch erhalten ist, können Sie aus der Abbildung 6 ersehen. Auch der Freivermerk "ptt" ist gut zu lesen.

Der in Bild 8 gezeigte Brief wurde in Amsterdam am 8.3.1596 geschrieben an Bartolome Corsini zu Londres (London). Der Freivermerk lautet "ppto" = porto pagato tutto. Ankunftsvermerk in London 15. März **1595**. Hier wird der Kalenderunterschied noch deutlicher.

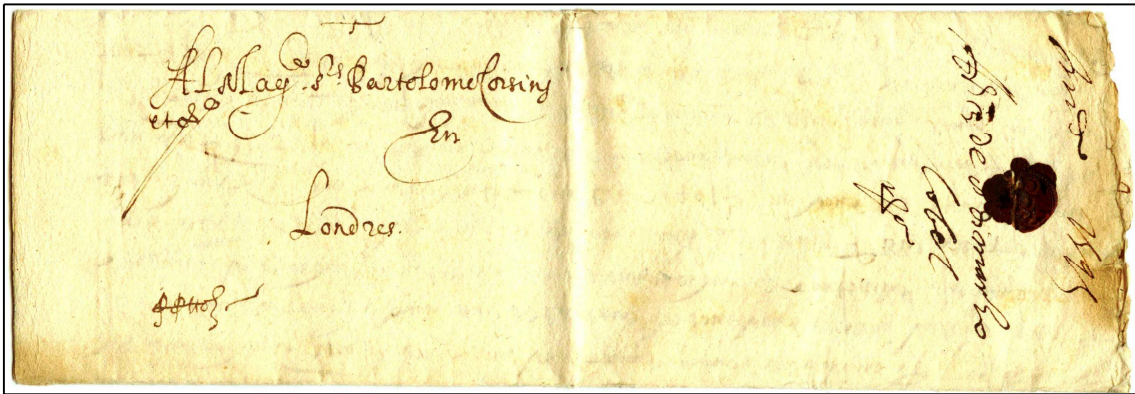


Bild 8: Der gezeigte Brief wurde in Amsterdam am 8.3.1596 geschrieben

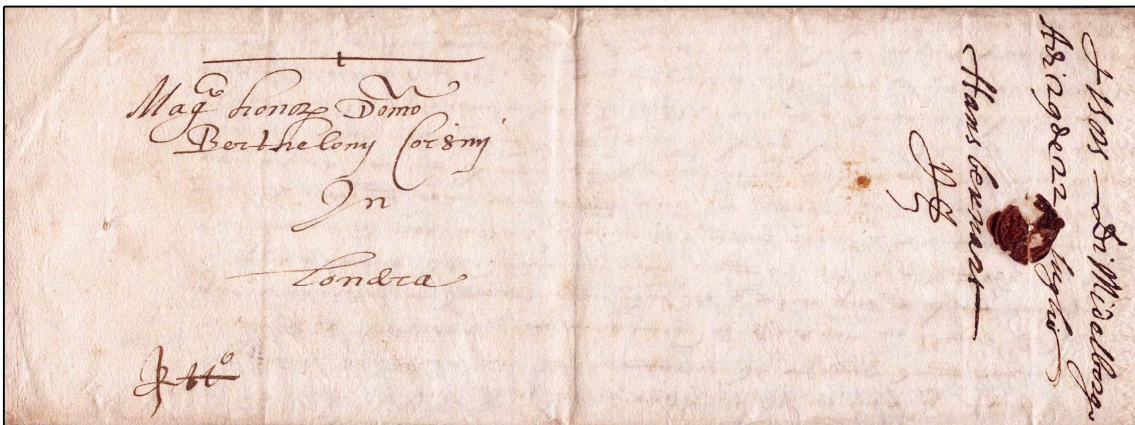


Bild 9: Der Brief wurde in Middelburg am 26. Dezember 1592 und 2. Januar 1593 geschrieben und an Barthelomy Corsini in London adressiert.



Bild 10: Der Brief wurde geschrieben von Hans Bernart in Middelburg am 26. Dezember 1579 ptto. an Filippo Corsini in London.
Der Brief ist in französischer Sprache abgefasst.

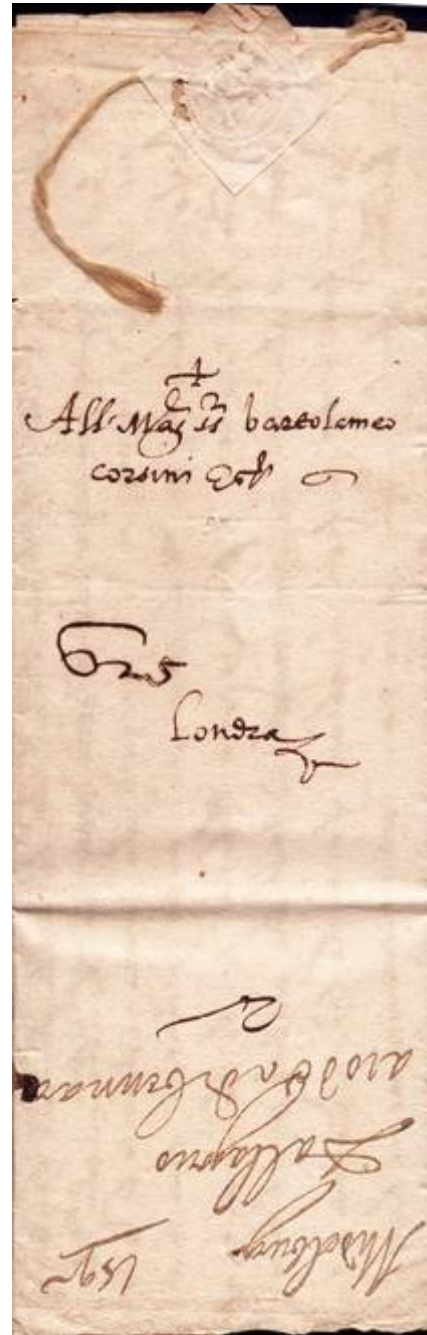


Bild 11: Der Brief wurde am 16. und 22. July 1585 von Hans Bernart an Barthelomy Corsini in französischer Sprache geschrieben. Ptto – posta pagata tutto – Porto bezahlt für den gesamten Weg.

H.W. Hönes

Abbildungen der Belege eigene Sammlung.

Abbildungen der Briefe 9 – 11 aus der Sammlung Peter Heck.

Andere Abbildungen aus den Christies Katalogen.

Quellen: zu den Corsinibriefen die Robson Lowe Kataloge und zu den Kalendern aus der Postzak Nr. 180, Mitteilungen des holländischen Vereins Po & Po, "Kalenders" von Willi Ahlers.

Oranje boven!

Die Wiederherstellung der Niederländischen Unabhängigkeit

Im Jahr 1994 war es 200 Jahre her, dass die französischen Truppen den definitiven Angriff auf die Republik der Vereinigten Niederlande einsetzten, die dann in Januar 1795 endgültig erobert wurden. Anlässlich dieser historischen Begebenheit erschien im Katalog der Ausstellung Fepapost 94 ein Abriss der Ereignisse und Änderungen, die das Funktionieren der Post während der Französischen Beherrschung beeinflusst haben. ¹

Im November 2013 wurde das Ende dieser Beherrschung vor 200 Jahre gefeiert. Am 9. November 1813 zogen russische Kosaken über die Ostgrenze und schwärmten in größeren und kleineren Gruppen aus in die nördlichen Provinzen Drenthe, Groningen und Friesland aus. Ihnen folgten wenige Wochen danach preußische Truppen. Die Franzosen gaben ihre Positionen zum größten Teil auf und zogen sich zurück in den Süden. Einzelne Städte blieben aber in ihren Händen und wurden erst später aufgegeben. So zogen erst am 23. Mai 1814 die letzten Franzosen aus Delfzijl ab.

In diesem Beitrag wird gezeigt, was zwischen November 1813 und Juli 1815 in den Niederlanden geschah und welche Auswirkungen dies auf die Postbeförderung hatte. Dies wird an Hand von Passagen aus den hier gezeigten Briefen und Beschreibungen der oft unruhigen Situation erläutert.

Nach dem katastrophal verlaufenen Feldzug in Russland im Jahre 1812 wurden die Franzosen im Frühjahr 1813 bis zur Saale in Sachsen zurückgetrieben. Hier fand eine Umgruppierung in der Nähe von Lützen statt, wo die Franzosen am 2. Mai einen Sieg errangen. Am 8. Mai wurde Dresden durch die Alliierten zurückerobert. Der Brief in Bild 1 wurde von Okrilla bei Dresden am 13. Mai 1813 nach Delft verschickt und dort am 23. Mai empfangen.



Bild 1: Brief vom 13. Mai 1813 von Okrilla nach Delft

Der *Chef de Bat^{on} et de l'état major du Genie du 4^e Corps* Gérard Novilars berichtet aus dem *Quartier Général du 4^e Corps* an *Lieutenant-Colonel d'artillerie garde côtes* Pecq, dass sein Sohn am 18. April in der Nähe von Jena durch Kosaken und preußische Kavallerie zum Kriegsgefangenen gemacht wurde.

Der Brief wurde mit die Feldpost verschickt via dem B.^{AU} G.^{AL}/GRANDE-ARMÉE.

Der Empfänger musste 8 Décimes Porto zahlen (Tarif eines einfachen Briefes über eine Entfernung von 500 - 600 km).

Während dem restlichen Jahr 1813 fanden im Osten Deutschlands noch mehrere kleinere Schlachten statt, bis am 16. Oktober die große Schlacht bei Leipzig ihren Anfang nahm und bis zum 19. Oktober andauerte. Diese sogenannte Völkerschlacht endete mit einer großen Niederlage für Napoleon und bedeutete das Ende der Beherrschung des deutschen Gebietes östlich des Rheins. Im Norden rückten die Russen und Preußen unter Bernadotte in Richtung der Niederlande vor und überquerten am 9. November erstmals unsere Ostgrenze. Die Nachricht dieser großen Niederlage drang auch in die anderen Provinzen durch und am 15. und 16. November brach ein Aufruhr in Amsterdam aus u.a. durch das Anzünden von Zollhäuschen. Am 17. November gab es auch Unruhen in Den Haag und es erschien die erste Proklamation Van Hoogendorps, das anonyme Pamphlet „Oranje Boven“, siehe Bild 2² worauf der Titel dieses Beitrages zurückgreift. Am 21. November erschien eine jetzt wohl unterzeichnete Proklamation, worin eine provisorische Regierung bekannt gemacht wurde. Eine Delegation die nach London geschickt worden war, sollte den Erbprinzen von Oranien bitten, in die Niederlande zurück zu kehren. Das geschah als der am 30. November in Scheveningen.



Bild 2: anonymes Pamphlet von 1813

Im bereits befreiten Norden des Landes wurde das tägliche Leben so gut wie es eben ging wieder aufgenommen. In Bild 3 zeigen wir einen Brief von Appingedam nach Groningen vom 16. Dezember, empfangen am 18. Dezember 1813.

Der Brief ist portofrei abgeschickt in Anbetracht der Kontrasignatur links unten: *Busch Colonel* und in Groningen gestempelt mit dem erneut in Verwendung genommenen Masson Stempel.

Kolonel Busch (Bild 4) ² war der Chef der Nationalen Garde im Departement der Wester Eems. Mitte November war er Kommandeur der bewaffneten Bürgerwehr der Stadt Groningen.

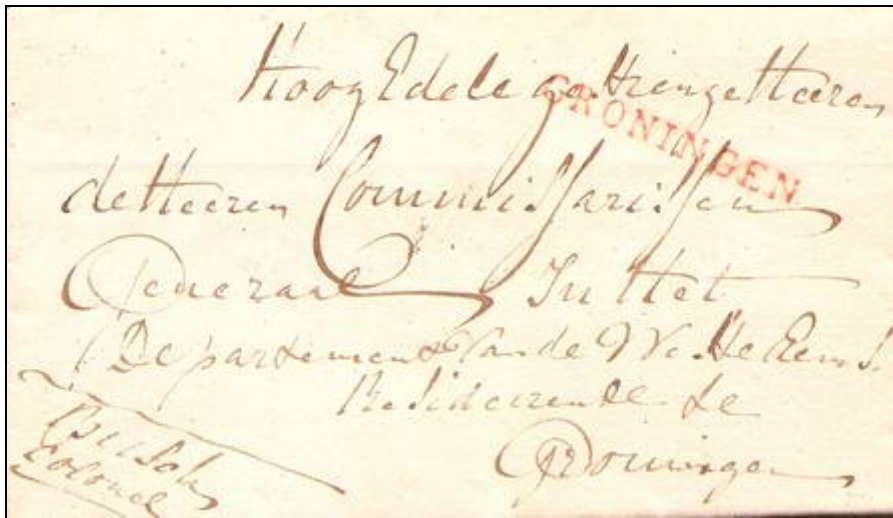


Bild 3: portofreier Brief vom Dezember 1813



Bild 4: Kolonel Busch

Er war mit seinen Soldaten nach Appingedam gezogen, um die Franzosen aus der Festung Delfzijl zu vertreiben. Das gelang ihm nicht, deshalb beschränkte er sich weiter auf die Kontrolle der Umgebung von Delfzijl. Erst am 23. Mai 1814 zogen die Franzosen ab. Delfzijl war damit die letzte Stadt in den Niederlanden, welche durch die Franzosen geräumt wurde.

Busch schreibt an: *de Heeren Commissarissen Generaal in het Departement van de Wester Eems Hoogedelgestrengte Heeren!*

In minzaam antwoord op UEd geeerde van 15 dezer; zij dienende dat ik de Heer Criquillon wel kan toestaan; om voor een paar dagen hier te komen; om zijne zaken te arrangeeren; doch om dezelve in zijnen Post

te doen continueeren; moet ik als gevaarlijk voor de algemeene belangen verklaaren; aangezien ik geene gunstige berichten omtrent dezelve heb ontvangen; over 't geheel neem ik de vrijheid Ued te observeeren dat het eenen kwaden indruk onder mijne gewapende magt maakt dat vreemdelingen in hunne Posten worden gecontinueerd. Dit is zeker nimmer de Intentie van onzen Vorst; en dientengevolge moet ik bij Ued insteeren dat zodanige personen ten spoedigsten door ingezetenen van dit departement en van wiens Vaderlandsche trouw overtuigende bewijzen zijn worden vervangen.

Met verschuldigde Hoogachting de eer hebbende te zijn Hoogedelgestrengte Heeren! Ued gehoorzame Dienaar; Busch; Colonel

P.S.

Hedenmorgen zijn mijne voorposten te Amsweer en Weiwert ³ geattaqueerd. De brave mannen welke aldaar geposteerd waren, zowel Pruisische als van de onzen hebben zich dapper gehouden en de vijand terug gedrongen. 2 Franschen zijn gedood en volgens gerucht 2 gevangen. Wij hebben een van de Landweer die de duim is afgeschooten, dit is een der dappersten; ik heb hem beloond en verzorgd; ik bid uw mijne Heeren om schoenen en jassen; door de slegte wegen verslijt alles.

Eine kurze Übersetzung:

Er wehrt sich gegen die Fortführung seiner Mission durch Herrn Criquillon und plädiert für die Anstellung eines Einwohners, der seine vaterländische Treue überzeugend erwiesen hat. In dem PS:

Heute Morgen wurden meine Vorposten in Amsweer und Weiwert attackiert. Die mutigen Männer die dort postiert waren, sowohl preußische wie auch die Unseren, haben sich tapfer gewehrt und den Feind zurückgedrängt. Zwei Franzosen wurden getötet und wie verlautbart, zwei gefangen genommen. Wir haben einen von der Landwehr, dem ein Daumen abgeschossen wurde, dieser ist einer der Tapfersten; ich habe ihm belohnt und versorgt; Ich bitte meine Herren um Schuhe und Mantel; wegen der schlechten Straßen verschleißt alles.

Um den 17. Dezember 1813 waren die Franzosen zurückgedrängt bis an den Rhein und auch die Umgebung von Breda und Tilburg war frei, sowie auch Zeeland mit Ausnahme Walcherens. Besetzt waren nur noch Delfzijl (23. Mai), Coevorden (7. Mai), Deventer (24. April), Den Helder (4. Mai), Naarden (12. Mai) und Gorinchem (20. Februar). In den weiter besetzten Gebieten war der Belagerungszustand verhängt über die Festungen Veere (4. Mai) und Vlissingen (6. Mai), Bergen op Zoom (3. Mai) und dem Fort Bath (4. oder 5. Mai), Antwerpen (19. April), 's Hertogenbosch (26. Jan.), Nijmegen (5. Jan.), Grave (14. Mai), Venlo (7. Mai), Roermond (14. Jan.) und Maastricht (4. und 5. Mai). In Klammern das Datum, an dem die Franzosen dort abzogen.



Bild 5:
Brief von
Haarlem nach
Frankfurt

Noch bevor irgendeine Regulierung der Korrespondenz mit den Deutschen Ländern getroffen war, wurde der Brief in Bild 5 am 31. Dezember 1813 von Haarlem nach Frankfurt/Main verschickt, nur einen Monat nach dem Abzug der

Franzosen aus Haarlem! Haarlem benutzte noch den Departementstempel 118/Haarlem. Über welche Route der Brief am 7. Januar 1814 in Frankfurt gelangte, ist noch nicht nachvollzogen. Das Porto war 9 (décimes?).

Bild 6 zeigt einen Brief von Maastricht nach Paris, verschickt am 9. Januar und eingetroffen am 13. Januar 1814.



Bild 6: Brief von Maastricht nach Paris

Der Brief hatte ein Gewicht von 11 gr. so dass der Empfänger 2 x 7 = 14 décimes Porto bezahlen musste. Während große Teile des Landes schon befreit waren, wurde dieser Brief selbstverständlich nach den noch gültigen französischen Bestimmungen behandelt und gestempelt mit dem Departementstempel. Maastricht gehörte ja noch zum Französischen Kaiserreich.

In Bild 7 sehen wir einen Brief, verschickt am 3. Februar 1814 in den befreiten Landesteilen von 's Gravenhage nach Leeuwarden.



Bild 7: portofreier Brief von 1814

Es wurde ein Portofreiheitsstempel in Schreibrift darauf abgeschlagen: *Franco/voor het/Ministerie/van/Binnenl.e/Zaken*. Der Abgangsstempel LA HAYE (43 x 5,5 mm.) ist der aptierte Stempel P.119P./LA HAYE. Der Brief wurde taxiert mit 6 décimes/stuiver, aber diese Zahl wurde durchgestrichen wegen der Portofreiheit. Dies wurde bestätigt durch die handgeschriebenen Vermerk *detaxeé/par mon/contresigné/(Consul?)*.

Am 28. Februar 1814 wurde das extrait mortuaire (Sterbeurkunde) - siehe Bild 8 - verfasst in dem damals noch französischen Venlo. Der Grenadier Louis, François Baty aus Rouvroy, Département Marne, des 8^e Linienregimentes 2^e Bataillon, 4^e Kompanie wurde am 7. Februar 1814 aufgenommen im Lazarett von Venlo und ist da an Fieber am 28. Februar gestorben. Derartige Berichte wurden an die Verwandten der Verstorbenen verschickt.

48.

EXTRAIT MORTUAIRE.

COMMUNE de Venloo (a)
HÔPITAL de Venloo

(a) Désigner le nom de commune où est situé l'hôpital; désigner aussi si l'hôpital est civil ou militaire, sédentaire ou ambulatoire.

DU registre des décès dudit hôpital a été extrait ce qui suit:

(b) Désigner les prénoms nom du décédé, le corps la compagnie dans lesquels il servait, s'il était rôlé volontaire ou con- trôlé enrégimenté, et de elle classe; dans ce cas, signer aussi la com- mune, le canton et le dé- partement où il a été en- lé: s'il était remplaçant, le désignerait, ainsi que les prénoms, nom, commune, canton, départ- ment et classe de celui l'il remplaçait.

(c) Expliquer le genre de maladie ou de blessure par laquelle il est mort.

le Sieur *Baty Louis François* (b)
quatrième régiment de ligne (deuxième Bataillon)
quatrième Compagnie

natif de *Rouvroy* canton de *Ville-sur-Auxois* département de *la Marne* est entré audit hôpital le *sept* du mois de *février* l'an *1814* et y est décédé le *vingt huit* du mois de *février* l'an *1814* par suite de *fièvre* (c)

Je soussigné, Économiste dudit hôpital, certifie le présent extrait vérita- ble et conforme au registre des décès dudit hôpital.

Fait à *Venloo* le *vingt huit* du mois de *février* 1814

L. J. J. J.

Nous, Commissaire des guerres chargé de la police de l'hôpital de *Venloo* certifions que la signature ci-dessus est celle de *M. J. J. J.* Économiste, et que foi doit y être ajoutée.

Fait à *Venloo* le *vingt huit* du mois de *février* 1814.

MINISTRE
DE LA GUERRE
ÉTAT CIVIL
ET MILITAIRE
M. D'IS

M. J. J. J.

N. B. On recommande la plus grande exactitude dans les actes de décès. Les prénoms et noms des décédés doivent être recueillis avec attention, ainsi que les lieux de naissance, cantons et départemens, les noms et numéros des corps et compagnies; et le tout doit être écrit lisiblement et dans l'ordre indiqué à la marge.

Bild 8: Sterbeurkunde von 1814

Der Brief in Bild 9, verschickt am 15. März 1814 von Den Haag nach Eindhoven und taxiert mit 4 décimes/stuiver beinhaltet u.a. die folgende Stelle: *Ich nutze die Gelegenheit Ihnen die Rückkehr seit acht Tagen meines Sohnes Georges zu melden. Er wurde am 1. Februar in Brienne im Schloss gefangen genommen mit seinem Gefährten Leutnant Francke. Er wurde durch eine Kugel in seiner rechten Ferse verwundet.*

Die Russen haben ihm 500 Francs in Gold, seine Uhr und seine Ausrüstung gestohlen. Die Gefangenen mussten aus Mangel an Beförderung per Wagen, 60 Meilen zu Fuß zurücklegen, fast bis Basel, bei scheußlichem Wetter, begleitet durch einen österreichischer Offizier. Von Basel über Frankfurt bis hierher konnten sie mit einer Diligence mitfahren. Der besagte Sohn war am 28. Januar 1814 beteiligt an die Schlacht bei Brienne an der Aube im Nordosten Frankreichs, während des alliierten Aufmarsches nach Paris, welches am 30. März eingenommen wurde.



Bild 9: Brief von 1814, der gleiche Stempel LAHAYE wie in Bild 7

Weil französische Truppen noch manche Orte besetzt hielten, mussten die normalen Postströme manchmal umgeleitet werden, wie der Brief in Bild 10 zeigt.



Bild 10: Brief von Amsterdam über Brüssel nach Gent

Dieser wurde am 23. März 1814 von Amsterdam nach Gent verschickt und da empfangen am 31. März. Porto 5 décimes/stuiver. Vom Abgangsstempel AMSTERDAM wurde die Departementszahl entfernt (aptiert).

Auf dem Brief ist notiert: *par Bruxelles*. Normal wäre die Post über Antwerpen gelaufen, aber in dem Brief steht die Lösung: *Wenn sie ein Ankauf erwägen, können sie den noch immer über Breda verschicken, denn wir fürchten dass der Transport via Sas (= Strijensas) nicht möglich ist, solange das Fort von Bath und Antwerpen noch in Feindeshände sind*. Die Franzosen verließen Antwerpen wie schon erwähnt am 19. April und das Fort Bath am 4. oder 5. Mai.

Oft war der Handelsverkehr noch nicht möglich, wie erwähnt in dem Brief von Bild 11, verschickt von 's Hertogenbosch nach Francomont am 28. März und empfangen am 1. April 1814.



Bild 11: Brief von s'Hertogenbosch (Bois le Duc) nach Francomont

In dem Brief schreibt der Absender, dass es noch nicht möglich ist, die bestellten Güter nach Francomont per Schiff über die Maas zu senden, weil die Städte Grave, Venlo und Maastricht noch immer blockiert sind (= belagert werden) und also noch in französischen Händen sind. Postverkehr war schon möglich. Den Bosch benutzte noch den nichtaptierten Departementstempel. Das Postamt in Verviers stempelte auf der Rückseite seinen Datumstempel. Das Porto war 4 décimes/stuiver.

Am 14. April 1814 wurde der Vertrag von Fontainebleau unterzeichnet, worin die Niederlage Napoleons besiegelt wurde. Er selbst wurde auf die Insel Elba verbannt, wo er am 4. Mai 1814 eintraf.

Neben den aptierten Departementstempeln wurden auch ältere Stempel wiederverwendet. Wie z.B. der Stempel NIMÉGUE, der in der Republik vor 1795 benutzt wurde - siehe Bild 12. Er wurde verschickt am 15. April 1814 von Nijmegen nach Schiedam und dort waren 4 décimes/stuiver Porto fällig.



Bild 12: Brief zu 4 Stuiver von Nijmegen nach Schiedam

In dem Brief von Bild 13 schreibt der Absender: *Deventer en Coevorden zijn over en de franszosen afgemarscheert, zo dat wij nu God zij geloof rustig zijn* (Deventer und Coevorden sind wieder in unseren Händen und die Franzosen abmarschiert, so dass wir jetzt Gottlob Ruhe haben). Verschickt am 10. Mai 1814 von Zwolle nach Leiden. Aптиerter Departementstempel ZWOLLE und taxiert mit 10 décimes/stuiver ($2\frac{1}{2} \times 4$) wegen des Gewichtes von 15 G(ramm) notiert in der linken oberen Ecke.

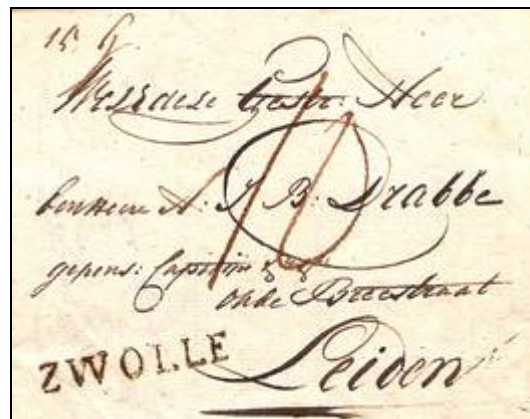


Bild 13: Brief von Zwolle nach Leiden

Bild 14 zeigt einen Brief verschickt von Venlo nach Schiedam vom 20. Mai 1814, knapp zwei Wochen nach dem die Franzosen Venlo verlassen hatten. Der Absender meldet: *Ued geërdens van den 25 April 2,, 9 & 16 dezes* (Er hatte bereits Briefe mit den angegebenen Daten empfangen). Die Post aus dem Westen des Landes kam also wieder durch. Das Porto betrug 4 décimes/stuiver und als Abgangstempel sehen wir den kleinen Ortstempel der bereits in 1796 benutzt wurde. Venlo hat keinen aptierten Departementstempel benutzt, nachdem die Franzosen abgezogen waren.

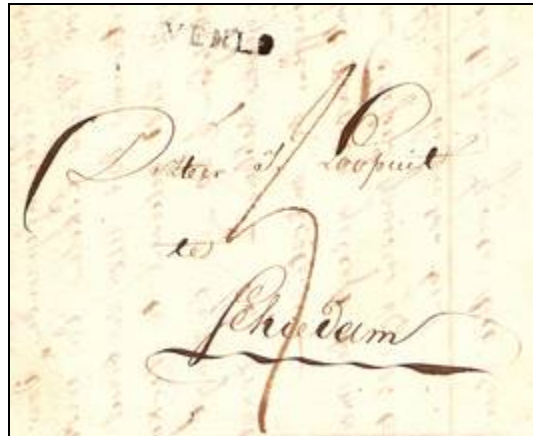


Bild 14: Brief von Venlo nach Schiedam

Die Nachwehen der vielen Kriege waren noch lange spürbar. Der Inhalt - Bild 16 des Briefes Bild 15 - verschickt am 19. November 1814 von Den Haag nach Brielle erklärt dies eindeutig. Der Brief war portofrei und trägt als Abgangstempel den nur in 1814 verwendeten alten Stempel 's Haage, verwendet in der Republik vor 1795.



Bild 15: portofreier Brief von Den Haag nach Brielle

's Gravenhage, den 19 November 1814

Ik heb in vercheidene antwoorden op mijne Circulaire van den 9 dezer, n.º 33; alleen de opgavè der namen gevonden, van diegene, welke als nog worden vermist, en zich dus wellicht nog in Rusland bevinden. Daar intusschen het weldadig oogmerk van Zijne Excellentie den Heer Secretaris van Staat tot de Buitenlandsche Zaken niet bereikt kan worden, ten zij tevens opgegeven worde, in welk Regiment zij dienst genomen hebben, of ingelijfd zijn, zoo verzoek ik UEd. mij die opgaven zoo naauwkeurig mogelijk te willen doen, ten einde met des te meer hoop van goeden uitflag pogingen zouden kunnen in het werk gesteld worden, om die personen aan de hinnen terug te geven.

De Gouverneur van Zuid-Holland,
VAN LEYDEN.

Bild 16: Inhalt des Briefes von Den Haag nach Brielle

Der Brief in Bild 17 wurde am 12. November 1813 verschickt von New York nach Schiedam. Er ist irgendwann eingetroffen in Le Havre und dort erst am 5. Februar 1815, gut ein Jahr nach Versendung, weitergeleitet via Paris (Stempel P im Dreieck) nach Schiedam wo er am 12. Februar 1815 eintraf. In Breda wurde der Grenzpostamtstempel *Fransche/Corresp:* in Raute abgeschlagen, der Anfang 1815 eingeführt wurde. Das zu zahlende Porto betrug 11 stuiver (errechnet ab Paris). Der Beförderer in Le Havre verzeichnete auf der Rückseite: *acheminée par V.t.h.S. Adrien Delessert/Havre 5 Fevr 1815*. Unklar ist, ob der Brief viel früher als am 5. Februar 1815 in Le Havre eingetroffen war und da wegen der unsicheren Umstände aufgehalten wurde. Nach der normalen Transitzeit kann der Brief schon im Januar oder Februar 1814 in Le Havre eingetroffen sein. Auf jedem Fall war die Korrespondenz zwischen den Niederlanden und Frankreich unterbrochen von Dezember 1813 bis 15. April 1814. Allem Anschein nach ist also danach der Brief noch nicht sofort aus Le Havre durchgesandt worden, sondern erst ein Jahr später.



Bild 17: Brief von New York über Le Havre nach Schiedam

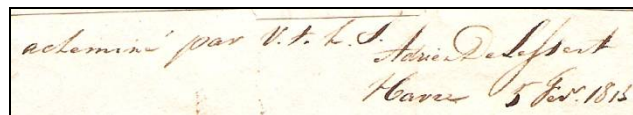


Bild 18: Rückseite des Briefes mit Forwarder-Vermerk

Am 26. Februar 1815 flüchtete Napoleon von Elba und kommt am 20. März an die Spitze der Truppen, die sich unterwegs voller Enthusiasmus wieder ihm angeschlossen hatten, in Paris an. Der neu inthronisierte König Ludwig XVIII. war inzwischen nach Gent ausgewichen. Damit begann der sogenannte 100-Tage Zeitraum, der mit der Niederlage bei Waterloo aufhörte.

Während dieses 100-Tage Zeitraumes wurde am 14. April 1815 der Brief - siehe Bild 19 - aus Lissabon nach Schiedam verschickt. Die Route über Land durch Frankreich (nun wieder feindliches Gebiet) war unterbrochen, also ging dieser Brief mit einem Paketschiff via Falmouth nach London, wo er bei einem Beförderer eintraf. Dieser vermerkte auf der Rückseite: *forwarded by Messrs/G Bowden v A. Van Zeller/London 5 May 1815*. Dieser bezahlte das englische Porto von 8 Pennies (P8 rote Tinte) für einen Schiffsbrief nach den

Niederlanden, und in Schiedam musste 10 stuiver Schiffsbriefporto bezahlt werden. Beim Eintreffen wurde der niederländische Grenzstempel *Brielle/Eng:Corresp:* abgeschlagen. Aus dem Brief: *Verders hebben genen van desselfs aangenamen ontfangen wij hebben sedert 8 dagen geen brieven overland bekomen en hebben geen ander middel als over Engeland onze correspondentie te onderhouden verzoekende goedheid te willen hebben van ons te melden wie of UE correspondent te Londen is om onze brieven voor UE aan te kunnen zenden....men had zoo een schielijk verandering nooit kunnen voorzien.* (Wir haben seit 8 Tage keinen Brief über Land bekommen und haben keine andere Möglichkeit, als unsere Korrespondenz über England zu versenden. Ersuche deshalb zu melden, wer Ihr Korrespondent in London ist. .. Eine derartig schnelle Änderung haben wir nicht vorhersehen können.)

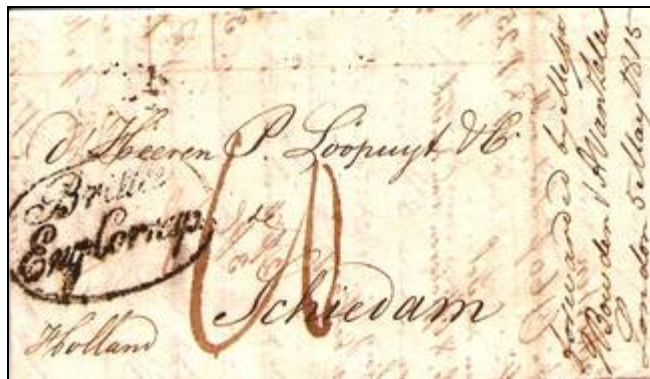


Bild 19: Brief von Lissabon über England nach Schiedam

Nach seiner Rückkehr von Elba hatte Napoleon eine neue Armée du Nord formiert, die am 15. Juni 1815 von Charleroi aus die Sambre in Richtung Brüssel überquerte. Am 16. Juni ereignete sich sowohl die Schlacht bei Quatre Bras gegen die Armee Wellingtons, sowie die Schlacht bei Ligny gegen die Armee Blüchers, als Vorspiel auf die Schlacht von Waterloo am 18. Juni, wo Napoleon sein ... genau ... Waterloo erlebte.

Eine Stelle aus dem Brief von Bild 20, verschickt am 29. Juni 1815 aus Lier nach Amsterdam steht in Verbindung mit dieser Schlacht: *Nu heeft er eenen slag gewest boven Brussele, den 14 van dees mandt ... die geduert heeft tot den 18. Soo groot als den gene van mosquo en oosterlinck rusland, ... denckt eens hoe wij nu weer Besigh sijn om pluk ⁴ en leijnwaedt te Besorgen, de doode en gequetste sijn sonder nomber.* (Jetzt hat es eine Schlacht gegeben oberhalb von Brüssel den 14. dieses Monats ... die angedauert hat bis zum 18. So groß wie die von Moskau und östliches Russland, ... bedenken Sie sich wie wir jetzt wieder damit beschäftigt sind um Gezupftes ⁴ und Leinwand zu besorgen, die Toten und verwundeten sind ohne Zahl.) Der Brief kam am 1. Juli 1815 an und wurde taxiert mit 5 Stuiver Porto. Lier benützte noch den Departementstempel 93/LIERRE.

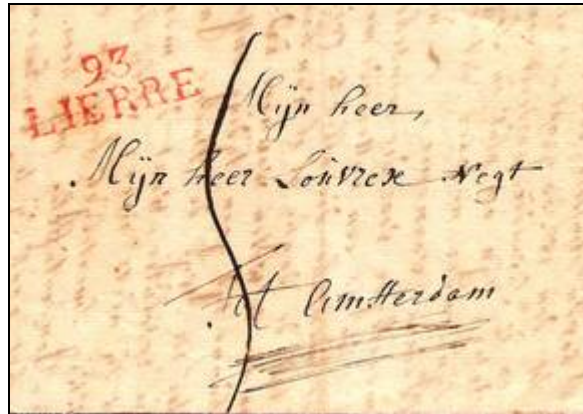


Bild 20: Brief von Lier nach Amsterdam

Erneut trat Napoleon als Kaiser aller Franzosen am 21. Juni 1815 zurück. Nun wurde er nach St. Helena verbannt, wo er am 5. Mai 1821 starb.

Ein Aspekt, obwohl aus dem Rahmen des gewählten Zeitabschnitts, wird hier noch hinzugefügt, um zu zeigen, wie lange es dauerte bevor alle Folgen der Besatzung überwunden waren.

Während der französischen Herrschaft wurde oft Geld an Soldaten gesendet. Wegen den vielen Truppenbewegungen kamen manchmal Sendungen nicht oder nicht rechtzeitig beim Soldaten an. Diese abhanden gekommenen Geldsendungen konnten noch viele Jahre später mittels eines Formulars - wie abgebildet in Bild 21 - reklamiert werden.

NEDERLANDSCHE
POSTERIJEN.

25
ZUREMONDE

(Vijfde Klasse van gedrukte Stukken N°. 5.)

OPVRAGE OF RECLAMATIE
VAN GELD-ARTIKELN.

Het Kantoor van *Zuremonde*
aan dat van *Scalo*
den *2 Mey* 1817

Ik heb u gezonden den *3 December* 1814
een artikel van *56 56*
geloopen aan het Kantoor te *Zuremonde*
den *2 December* 1814, voor
Veracht 37 m 1/2 En gans ten
a Mendis

Dit artikel wordt thans gereclameerd te *Zuremonde*
zoo hetze've sich nog aan uw Kantoor bevindt,
zend het z'dan naar het Kantoor, alwaar het ge-
reclameerd wordt; zoo niet, reclameer het dan van
het Kantoor, 'twelk het van U moog ontvangen heb-
ben, of wel van het Generaal-Postbestuur in 's Gra-
venhage, zoo hetze've reeds, als onafgehaald, vol-
gens de gestelde orders, daar naar toe is opgezou-
den.

Kantoor

Bild 21:
Reklamationsformular

Diese Dienstsachen sollten von Amtswegen rekommandiert werden (CHARGÉ) und wurden portofrei verschickt. Am 2. Mai 1817 wurde der Beleg von Bild 22 verschickt von Roermond nach Venlo und von dort weitergeleitet nach Wesel. Die in diesem Formular erwähnte Geldsendung von 5 f(rancs) 56 c(entimes), bestimmt für einen Leenarts des 37^e Regiment in der Garnison Münster, wurde am 2. Dezember 1811 beim Postamt Roermond eingezahlt. Analog der Notiz des Postamtes Venlo wurde diese Summe, die am 3. Dezember 1811 aus Roermond verschickt wurde, am 6. Dezember des Jahres weitergeleitet nach Wesel. Dieses Amt bestätigte den Empfang am 9. Dezember 1811. Das Postamt Venlo sendete diese Reklamation deshalb in 1817 weiter nach Wesel zur weiteren Nachfrage.



Bild 22: Charge-Brief von Roermond nach Venlo weitergeleitet nach Wesel

Diese Aufzählung manchmal scheinbar einfacher Briefen, hat Ihnen hoffentlich einen - sei es auch beschränkten - Einblick gegeben in den unruhigen Zeitabschnitt in dem die Unabhängigkeit wieder zu Stande kam und die Grundlage gelegt wurde für das heutige Königreich der Niederlanden.

Fußnoten:

¹ L.M. Goofers: "Gelijkheid, Vrijheid en Broederschap en de ommezwaai van zaken in het Vaderland", Katalog Fepapost 94, 1994

² Abbildung aus: Historisch Gedenkboek der Herstelling van Neêrlands onafhankelijkheid in 1813 eerste deel, 1912.

³ Orte in der Nähe von Delfzijl

⁴ Pluk = ausgezupfte Textilwaren benützt als eine Art Watte.

Alle Abbildungen stammen von Belegen aus der Sammlung des Autors, wenn nicht anders vermerkt.

Dieser Aufsatz erschien erstmals im Katalog der Briefmarkenausstellung in Venlo, November 2013

© L.M. Goofers, lid van de Nederlandse Academie voor Filatelie

Die Post in Kralingen von 1850 - 2012

Die Posthistorie von Kralingen ist wirklich sehr dramatisch. Wir treffen auf ein brennendes Postamt, welches zeitweise in einem Bus und dann in einer Kirche untergebracht war. Später werden wir erleben, wie bewaffnete Polizisten vor der Tür stehen.

Mit dem Postgesetz von 1850 wurden überall im Land Hilfspoststellen eingeführt. So auch in am 1. November 1850 in Kralingen. Es eröffnete in dem Gravenweg 2, im lokalen Gemeindehaus.



Bild 1: Vom Kralinger Hilfspostamt 1854 über das Hauptpostamt Rotterdam nach Schiedam

1882 suchte die Post nach einem neuen Gebäude.



Bild 2: Ausschnitt vom 24. Januar 1882 aus der Zeitung in der über den schlechten Zustand des Gemeindehauses berichtet wird und das es gute Gründe für die Suche nach einem neuen Postgebäude gäbe.

Posterijen.

De directeur van het postkantoor te Rotterdam brengt ter algemeene kennis, dat met ingang van 15 Augustus e. k. het hulpkantoor te Kralingen wordt opgeheven, en vervangen door een bijkantoor der posterijen, gevestigd in de Waterloostraat F No. 189 F.

Dit kantoor zal voor het publiek zijn opengesteld op werkdagen van 9 ure sm. tot 1 ure a. en 4—8 ure a., op Zon- en feestagen van 9—10 ure sm. en 4—5 ure a.

De werkzaamheden bepalen zich tot:

1°. den verkoop van frankeerzegels, briefkaarten, enz;

2°. de behandeling van aangeteekende brieven;

3°. het deponeeren en uitbetalen van postwissels;

4°. het invorderen van gelden door middel van quitantiën, zoowel naar het binnen- als naar het buitenland;

5°. den dienst van de Rijkspostspaarbank, en

6°. de verzending van voorwerpen door middel van de pakketpost, enz.

Voorts dat op den 14 Augustus na de lichtig van 8,30 a., de brievenbus aan het gemeentehuis te Kralingen gesloten, en alsdan de gelegenheid tot bezorging der brieven, enz. in de bus, geplaatst voor het bijkantoor in de Waterloostraat, zal geopend zijn.

De Directeur voornoemd,

BR. SWEERTS DE LANDAS WIJBORGH,
Rotterdam, 3 Augustus 1882.

Bild 3: Am 3. August 1882 berichtet die Zeitung über die Schließung der Post im Gemeindehaus und der Neueröffnung in der Waterloostraße

Das Hilfspostamt in dem Gemeindehaus wurde im Sommer 1882 einschließlich des davor befindlichen Briefkastens geschlossen. Stattdessen öffnete eine Zweigstelle in der Waterloostraße, die

1. Briefmarken und Postkarten verkaufte
2. Einschreiben bearbeitete
3. Postanweisungen auszahlte und deponierte
4. Geld mit Quittungen einforderte, sowohl für das In- und das Ausland
5. Dienste der Reichspostbank anbot
6. den Versand von Gegenständen durch die Paketpost übernahm

Die Poststation eröffnete am 15. August 1882 und trug den Namen "Rotterdam-Kralingen". Ob hier auch ein Telegrafie-Dienst angeboten wurde, ist nicht übermittelt.

Die Post war in der Hausnummer 189 F untergebracht – nach einer Reform hatte dieses Gebäude ab 1895 die Hausnummer 84.

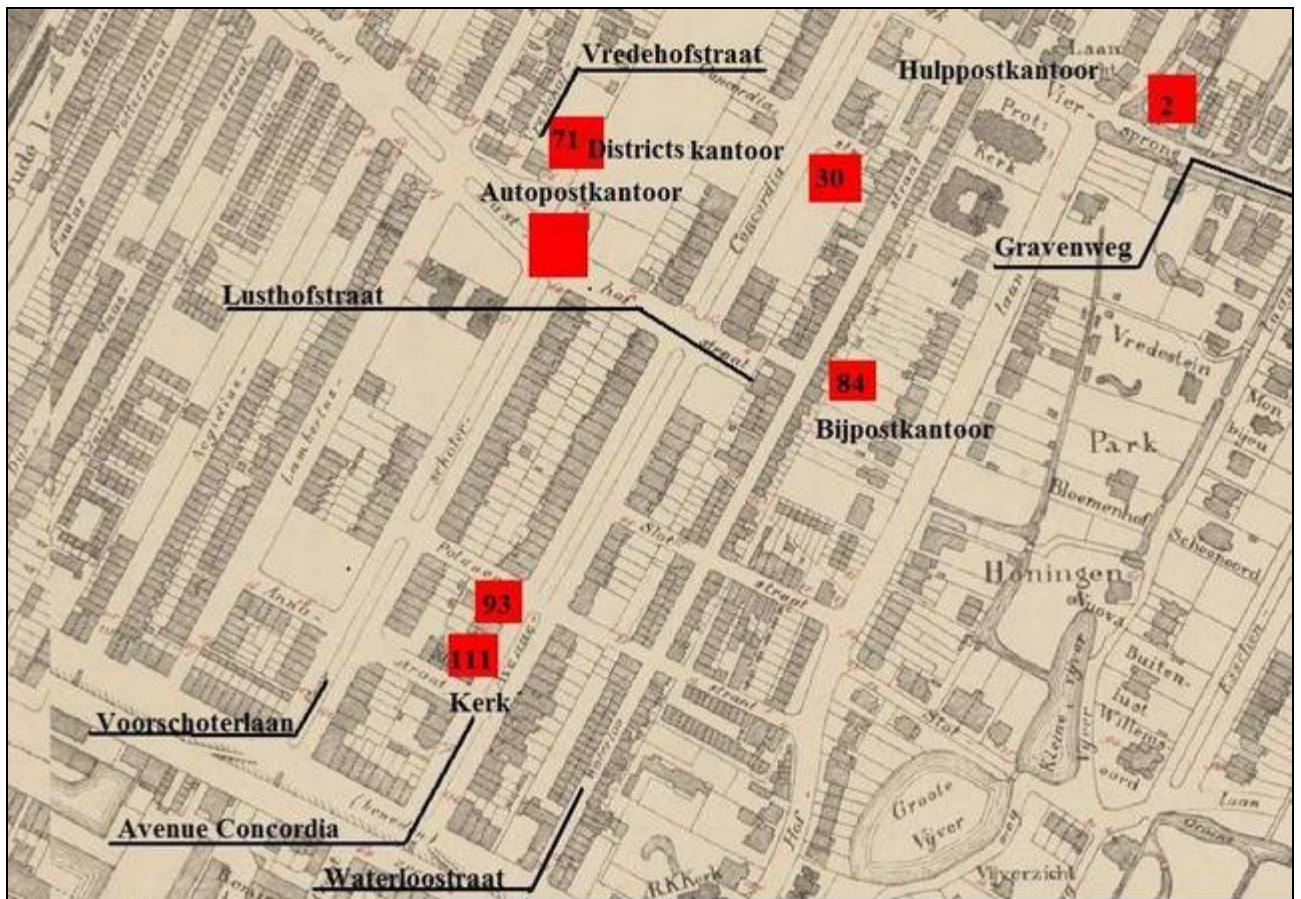


Bild 4: Auf dem Stadtplan sind die diversen Poststationen Kralingens von 1850 bis 2012 aufgeführt



Bild 5: Die Zeitung ist mit der Wahl der neuen Poststation nicht einverstanden

Die Zeitung hatte bereits vor der Eröffnung im Juni 1882 Zweifel, dass die Waterloostraat eine gute Adresse ist. Die Straße sei in einem schlechten Zustand und die Brücken häufig geschlossen.



Bild 6: Die Zeitung vermeldet, dass die Post in der Waterloostraat keinen Telegrafenschluß bekommt, da die Straße nicht geeignet sei.



Bild 7: Kleinrundstempel von Kralingen, wie er überwiegend als Ankunftsstempel verwendet wurde [610]



Bild 8: Großrundstempel von Kralingen



Bild 9: Kleinrundstempel von Rotterdam-Kralingen, [Nr. 1438]



Bild 10: Kleinrundstempel von Rotterdam-Kralingen

Verschiedene Handstempel kamen in den Kralinger Poststationen zum Einsatz, sowohl Kleinrund- wie Großrundstempel. Dies wurde erneut 1895 mit der Eingemeindung von Kralingen zu Rotterdam notwendig.

Exakt 18 Jahre nach dem Bezug der Poststation in der Waterloostraat wurde die Poststation in die Avenue Concordia 93 verlagert.

Der Name änderte sich 1908 in „Rotterdam - Avenue Concordia“. Der Handstempel (Langebalktype) wurde von 1908 bis 1935 verwendet.



Bild 11: Langebalkstempel von Rotterdam-AVEN.CONC. 1

Am 15. Juli 1935 war es wieder soweit: Umzug in die Vredehofstraat 71. Funktion und Namen änderte sich in Districtskantoor "Rotterdam Oost". Für das Publikum standen nun auch Telefon und Telegraph bereit.



Bild 12: Handstempel von Rotterdam-OOST, wie er bis 1969 verwendet wurde.

Das Postamt wurde bei einem Bombenangriff am 14. Mai 1940 schwer getroffen, brannte aber nicht aus.

De standaard 25-05-1940

Het Postkantoor.

Alles wordt ook in het werk gesteld om het groote **Postkantoor** zoo spoedig mogelijk weer in gebruik te kunnen nemen. De groote hal, waarin de loketdiensten gevestigd waren heeft niet veel te lijden gehad, ofschoon er wel veel glasschade is.

De besteldienst zal binnenkort weer in het hoofdkantoor worden ondergebracht.

In Kralingen is tijdelijk een rijdend bijkantoor gevestigd in de Lusthofstraat, hoek Voorschoterlaan. Volgende week zal dit rijdend bijkantoor echter vervangen worden door een normaal bijkantoor, dat zal worden ondergebracht in het kerkgebouw der Gereform. Kerk aan de **Avenue Concordia**.

Ook zal een bijkantoor worden gevestigd in de school Goudscherijweg 106.

Met ingang van Maandag a.s. zullen de verschillende bijkantoren den geheelen dag van 8.30—17 uur voor alle diensten geopend zijn.

Bild 13: Die Zeitung berichtet am 25.5.1940 darüber, wo die Menschen zukünftig ihre Post aufgeben können.

Die Zeitung weist ihre Leser darauf hin, dass die Hauptpost (in Coolsingel) bald wieder hergestellt sein wird. Bis dahin werden die Kunden an der Ecke Lusthofstraat und Voorschoterlaan einen Bus vorfinden, der die Aufgaben eines Postamtes wahrnimmt. Es wird weiterhin eine Woche dauern, bis die Post den regulären Postverkehr in der reformierten Kirche in der Avenue Concordia 111 aufnehmen wird.

Rotterdamsch nieuwsblad 28-05-1940

RIJDEND POSTKANTOOR IN DE LUSTHOFSTRAAT



*In de Lusthofstraat in **Kralingen** is een rijdend hulp-postkantoor geplaatst, waarvoor direct veel belangstelling bestond*

Bild 14: Zeitungsfoto, das den großen Andrang an dem Postbus zeigt.

Das Postamt in der Kirche wurde am 31. Mai 1940 eröffnet. Ab diesem Datum sollte der Postbus als Ersatz für das ausgebrannte Bijkantoor "Rotterdam-van Alkemadestraat" dienen.



Bild 15: Foto der provisorischen Post in der Kirche in der Avenue Concordia, links der Briefkasten.

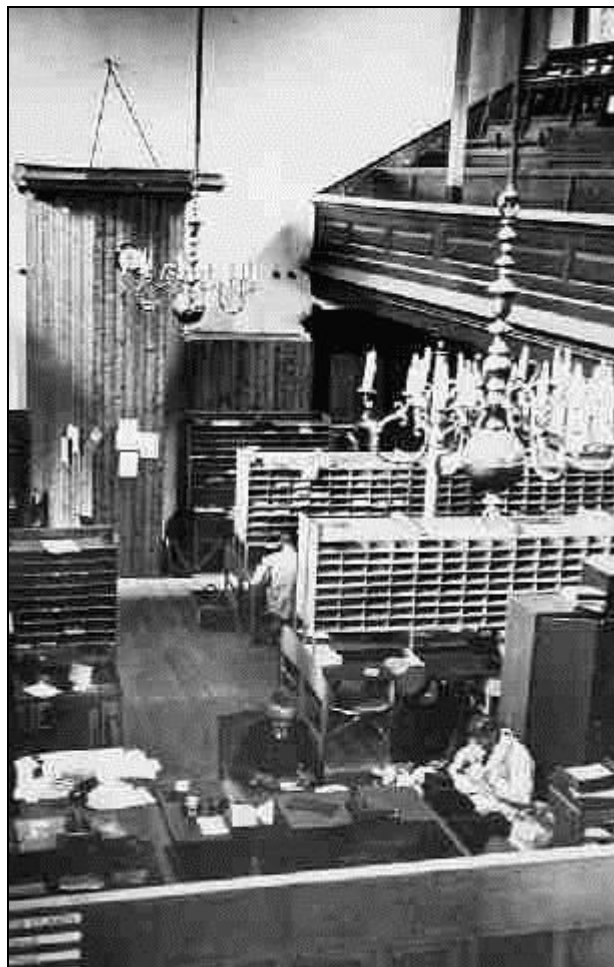


Bild 16: Das Innere der Kirche wurde zweckmäßig eingeräumt. Die Kanzel wurde eingerüstet.



Bild 17: Brief, aufgegeben in ROTTERDAM-OOST, nach Adorf im Vogtland. Seit 1942 galt für Briefe ins Deutsche Reich der Inlandtarif. Eine Frau erkundigte sich in den Kriegswirren nach dem Verbleib ihres Ehemannes.

1952 zog das Postamt in das Haus Ecke Concordiastraat und Avenue Concordia.



Bild 18: Das Postkantoor ist das Gebäude am rechten Bildrand, eine Frau in weißem Mantel geht gerade am Briefkasten vorüber.

Im nächsten Bild kann man die Post von der anderen Seite sehen. Der Name der Poststation wurde bis 1973 in "Rotterdam Oost" beibehalten.



Bild 19: Großaufnahme der Postgebäude mit Briefkasten und Postautomaten.

Von 1952 bis 2012 blieb das Postamt in der Avenue Concordia 30.



Bild 20: Einschreiben von 1954 nach Frankreich, aufgegeben in der Avenue Concordia 30. Auf der rechten Seite der seit 1963 gebräuchliche Handstempel von ROTTERDAM-OOST.

Am 1. April 1973 wechselte der Name von ROTTERDAM-OOST zu "Rotterdam Avenue Concordia".



Bild 21: Frankierlabel aus dem Postamt in der Avenue Concordia. Der alte Name ROTTERDAM-OOST blieb in dem Postautomat erhalten.



Bild 22: Einschreiben von 1999, aufgegeben im Postamt in der Avenue Concordia.



Bild 23: 2011 gab es auf das Postamt in der Avenue Concordia einen bewaffneten Raubüberfall. Bewaffnete und mit Schutzwesten ausgerüstete Polizisten warten draußen.

2012 wurde das Postamt geschlossen. Die ING-Bank die die letzten Jahre die Räumlichkeiten mit der Post teilten, übernahmen nun die Räume alleine.

Im Norden von Kralingen eröffnete am 1. November 1926 in der Oudedijk 249 und im Westen am 2. Mai 1955 in Slaaks jeweils eine Postagentur.

Erling Berger (übersetzt von Udo Zimmermann)

Ballon Monté (1870) von Paris nach Rotterdam

Ich blätterte durch das Buch: „Postmarks, cards and covers: Collecting Postal History“ von Prince Dimitry Kandaouroff als ich auf Seite 102 folgenden Brief sah:



Bild 1: Ballon Monté Brief von 1870

Die Bildunterschrift lautete: „Ein Brief aus der belagerten Stadt Paris am 6. November 1870 durch den Ballon „La ville de Chateaudun“ befördert, er ist nach Rotterdam adressiert“. Tatsächlich kann man das Wort "ballon monté" lesen und auch die Rundstempel von Paris und Rotterdam sind gut zu erkennen. Ballon Monté bedeutet, dass der Ballon bemannt war.



Bild 2: Stempel von Paris vom (vermeintlich) 6.Nov.1870 und von Rotterdam

Ein wenig aus der Historie der bemannten Ballonfahrt 1870/71:

Die Post während der Belagerung von Paris

Nach einigen Provokationen durch Preußen erklärte Frankreich am 19. Juli 1870 den Krieg. Die Länder im Süden Deutschlands – Baden, Bayern, Hessen-Darmstadt, Württemberg - schlossen sich sehr bald der Gemeinschaft des Norddeutschen Bund unter Preußens Führung an. Zusammen überschritten sie im Elsass die Grenze nach Frankreich und marschierten auf Paris zu.

Als Napoleon III. und 100.000 französische Soldaten bei Sedan gefangen genommen wurden, kam es in Paris zu einer unblutigen Revolution. Napoleon III. wurde abgesetzt und eine provisorische Regierung der nationalen Verteidigung gegründet.

Am 19. September 1870 hatte die deutsche Armee die französische Hauptstadt komplett umringt und den Verkehr und die Kommunikation nach und aus Paris unterbunden. Es begann eine anstrengende Belagerung, die bis zum 28. Januar 1871, dem Tag an dem ein Waffenstillstand unterzeichnet wurde, dauerte.

Einige Tage nach dem Beginn der Belagerung entwickelte der Generaldirektor der Post die Ballonpost, um die Post aus Paris zu befördern.

Die Ballons wurden mit Kohlendioxid gefüllt, welches auch für Straßenlaternen benutzt wurde. In ihrer Gondel hatte neben dem Piloten, die Post und manchmal sogar Passagiere Platz. Zusätzlich zu den Posttaschen führten die Ballons in der Regel einige Brieftauben mit, die später mit kleinen Nachrichten von Tours (später Poitiers) nach Paris zurückkommen sollten.

Wenige Tage nach der Ausrufung der Dritten Republik wurde deutlich: Die neu gegründete Regierung der nationalen Verteidigung in Paris steckte in größter Not. So gründete am 12. September eine Delegation - bestehend aus Vertretern der Ministerien in Paris – eine neue Regierung in Tours. Unter diesen Vertretern war der Directeur-Général des Télégraphes, der als Beauftragter des Generaldirektor der Post fungierte, der selbst in Paris geblieben war.

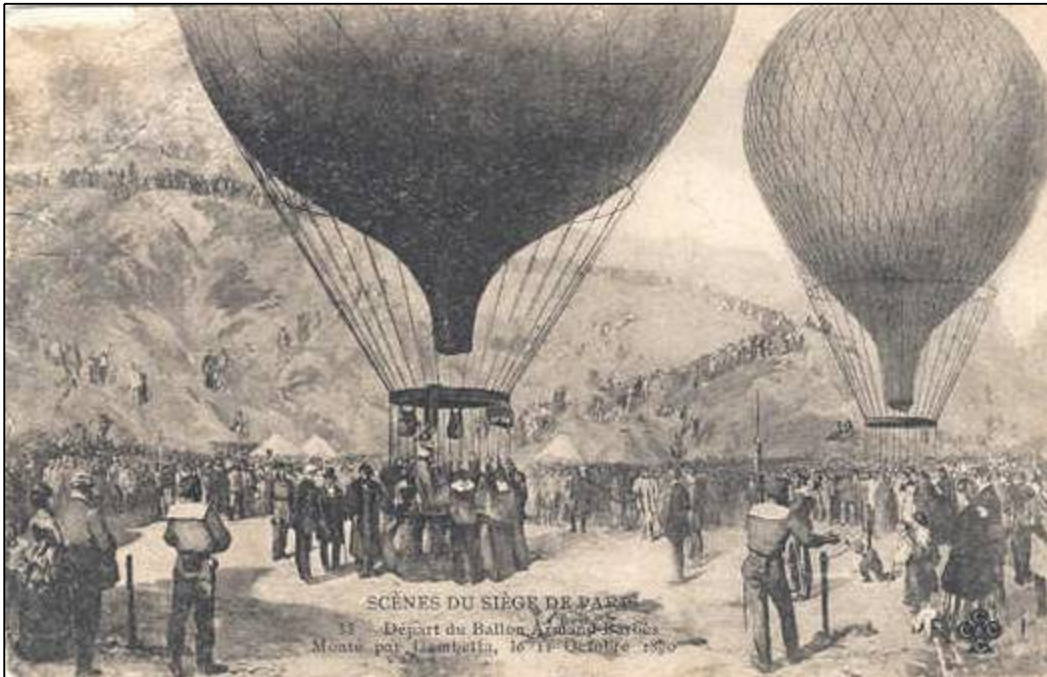


Bild 3: Ballonstart während der Belagerung von Paris

Insgesamt stiegen während der Belagerung 67 verschiedene Ballons auf – 56 beförderten auch Post. Sobald die Ballons in der Luft waren, hatten die Piloten nur noch sehr wenig Einfluss auf Geschwindigkeit, Richtung oder Landegebiet. Einige Ballons landeten nur wenige Kilometer außerhalb von Paris, einige fuhren große Entfernungen – einer davon landete sogar in Norwegen.

Insgesamt war die Pariser Ballonpost sehr erfolgreich, wurde auf diese Art doch während der 128 tägigen Belagerung mehr als 11.000 kg aus der Stadt transportiert.

Wenn ich mir den Ballon-Brief ansehe, der am 7. November 1870 in Rotterdam angekommen ist, wo der Brief doch erst am Tag zuvor in Paris gestempelt wurde, kommen doch Zweifel auf. Besagter Ballon „La ville de Chateaudun“, pilotiert von Ph. Bosc, landete nämlich am späten Nachmittag des 6. Novembers in Réclainville, einer kleinen Stadt, rund 100 km südwestlich von Paris. Keine Frage, der Brief könnte am kommenden Tag Rotterdam zwischen 12:00 Uhr und 4:00 Uhr am Nachmittag erreicht haben.

Beschäftigt man sich aber näher mit den Stempeln aus Paris, wird man folgendes erkennen: Was der Autor leichtfertig als 6. November als Ausgangsdatum interpretierte, entpuppt sich als die 6. Postzusammenstellung des Tages. Das Tagesdatum ist unter der Schrift auf „unserem“ Ballon-Brief etwas schwer auszumachen, aber eindeutig als eine 3 zu identifizieren. Damit ist die Route mit vier Tagen Beförderungsdauer aus dem belagerten Paris nach Rotterdam erklärbar.



Bild 4:
Beispielstempel von Paris.
4^E. Postzusammenstellung
vom 18. Januar 1871

Welcher Ballon trug diesen Brief aus Paris?



Bild 5: Philippe Bosc

Neben der „*La ville de Chateaudun*“ gibt es noch zwei weitere Ballone, die dafür in Frage kommen. Dies sind *Le Ferdinand-Flocon* und *Galilee*. Beide starteten am 4. November 1870, aber die *Galilee* wurde von den Preussen abgefangen, und nur eine Posttasche mit offizieller Post konnte vor den

Soldaten in Sicherheit gebracht werden. Alle anderen Posttaschen fielen in die Hände der Kriegsgegner. Es sind keine Briefe mit Ankunftsstempel der ***Galilee*** bekannt.



Bild 6: Vorrichtung zum Ballon-Abschuss

Der gezeigte Brief muß also mit der ***Le Ferdinand-Flocon*** aus Paris befördert worden sein und nicht wie zunächst vermutet durch „*La ville de Chateaudun*“.

Der Ballon *Le Ferdinand-Flocon* startete mit sechs Brieftauben und 130 kg Briefe an Bord am 4. November 1870 um 9:00 Uhr morgens vom Startplatz am Nordbahnhof. Die Landung erfolgte 6 Stunden und 45 Minuten später 392 km südwestlich von Paris in Nort-sur-Erdre.

Der *Ferdinand-Flocon* war der 21. Postballon (nach anderer Zählweise der 23.). Er wurde pilotiert von 'aeronaut' George Vidal-Louisset. Der mitgereiste Passagier war Abel Lemercier de Jauvelle, administratives Mitglied der Telegraphenlinie – er hatte die Aufgabe die Telegraphendrähte nach Fontainebleau wieder in Betrieb zu nehmen.

Nach der Landung in Nort-sur-Erdre, wurden Vidal-Louisset und Lemercier vom Bürgermeister und anderen wichtigen Leuten des Ortes mit einem guten Essen belohnt, bevor beide mit der Eisenbahn nach Nantes fuhren, wo sie gegen Abend eintrafen.



Bild 7: Abel Lemercier de Jauvelle

Vidal-Louisset ging direkt zum Postdirektor des Departments Loire Inferieure, um seine Postsäcke abzugeben, die er während der Reise nicht einen Moment aus den Augen gelassen hat. Unser Brief erreichte drei Tage später - am 7. November - Rotterdam.

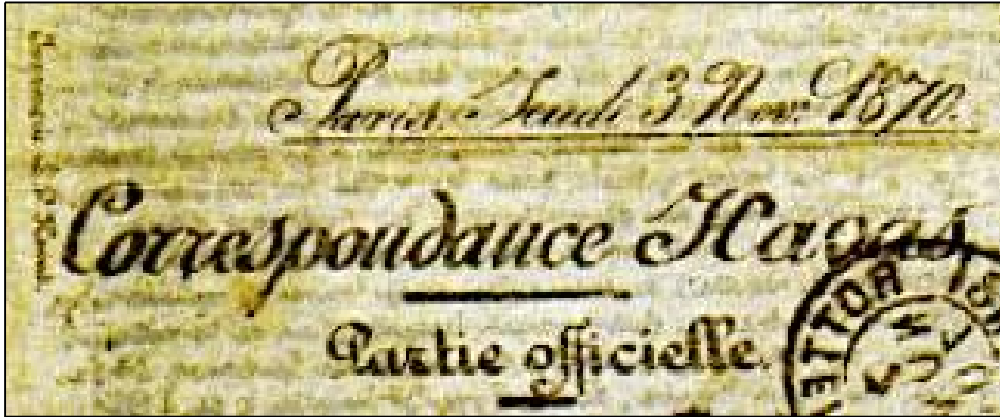


Bild 8: Tagesausgabe der "Correspondance Havas"

Es handelt sich hierbei nicht um einen gewöhnlichen Brief zwischen zwei Privatpersonen oder einen Geschäftsbrief, sondern einer Abschrift der „Correspondance Havas“.

Hierbei handelt es sich um ein vervielfältigtes Rundschreiben, welches täglich Kurznachrichten und Neuigkeiten mit königlicher Genehmigung an die französische und ausländische Presse weiter gab.

Die „Correspondance Havas“ ist der älteste Presseinformationsdienst in Europa und der Ursprung der Nachrichtenagentur Reuters.

Der Empfänger der Abschrift des Rundschreibens war die Zeitung *Nieuwe Rotterdamsche Courant*. Der *Nieuwe Rotterdamsche Courant* war eine liberale (für niederländische Verhältnisse konservative) einflussreiche Tageszeitung – gegründet 1844 von Henricus Nijgh in Rotterdam. Diese schloss sich 1970 mit der in Amsterdam gegründeten liberalen Amsterdamer Tageszeitung *Algemeen Handelsblad* zusammen und bildet seitdem das *NRC Handelsblad*.

Die Ceres-Serie ist die erste französische Briefmarkenausgabe von 1849. Die gelborangene 40 centimes „Ceres“-Marke wurde mit dem für Auslandsendungen typischen stummen Punktstempel entwertet.

Die Serie trug das Bildnis von Ceres, Göttin der wachsenden Pflanzen in der römischen Mythologie. Während des Deutsch-Französischen Krieges gab es einen Mangel von Briefmarken. Neue Ceres Briefmarken wurden gedruckt, diese blieben aber ungezähnt.

Der Stempel „PD“ (Payé à Destination) zeigt an, dass auch die Auslandsgebühr entrichtet wurde.

Ein wenig zusätzliche Informationen und Triviales zu Ferdinand Flocon?

Ferdinand Flocon, geboren in Paris am 1. November 1800 überlebte als talentierter Stenograph und parlamentarischer Reporter für liberale Zeitungen, als ein Romanschriftsteller und Übersetzer, zudem war er Herausgeber von *le Courrier français*, *le Constitutionnel*, *la Tribune* und, ab 1843, von *la Réforme*.

Ein bekennender Demokrat und Republikaner, also kein Sozialist. Er sympathisierte mit Karl Marx, den er mit den Worten grüßte: „Einer der herzlichsten und aufrichtigsten ... Männer, die ich kennenlernen durfte.“

Er wurde im April 1848 in das Ministerium der Seine gewählt, wo man ihn zum Minister für Landwirtschaft und Handel ernannte. Wie auch immer, im Mai 1849 wurde er nicht wiedergewählt und er zog nach Straßburg, um dort eine zweisprachige Zeitung herauszubringen, die „*le Démocrate du Rhin*.“

Er verbrachte die Jahre zwischen dem Staatsstreich im Dezember 1851 bis zu seinem Tod im März 1866 in der Schweiz als Buchhändler. Als demokratischer Aktivist lebte er in Genf, Lausanne und – auf Druck von Frankreich – in Zürich unter Hausarrest.

Landungen in den Niederlanden:

Die Frage ist berechtigt: Gab es Ballonlandungen in den Niederlanden? Ja, sogar drei Stück.

The Archimede (Ballon-Nr. 31) landete am 21. November 1870 in Castelré. Castelré ist ein Dorf in der niederländischen Provinz in Nord Brabant. Es ist Teilgemeinde von Baarle-Nassau und liegt ungefähr 20 km südlich von Breda.

Le Steenackers (Ballon-Nr. 61) landete am 16. Januar 1871 in Harderwijk (Gelderland), aber dieser Ballon hatte keine Post an Bord. Durch einen Unfall nach der Landung stieg der Ballon führerlos und landete zum zweiten Mal in Urk.



Bild 8: Ballon Monté Monument in Baarle-Nassau

Zwei Tage später landete *La Poste de Paris* (Ballon-Nr. 62) in Meerselo (Limburg).

Taubenpost:

Während der Zeit der Belagerung wurden mit den Ballonen regelmäßig Brieftauben aus Paris heraus befördert. Zu Anfang wurde eine der Tauben direkt nach der Landung fliegen gelassen, so dass bei ihrer Rückkehr in den heimischen Taubenschlag eine Meldung über die sichere Landung hinter den preussischen Linien erbracht war.

Bald wurde eine zentrale Stelle eingerichtet, um die ausgeflogene Post zu bearbeiten – zunächst in Tours, später in Poitiers. Die Tauben wurden nach ihrer Ankunft aus Paris aus ihren Käfigen genommen und – nachdem sie sich geputzt hatten – gefüttert und bis zu ihrem Rückflug nach Paris, eingesperrt.

Tours liegt etwa 200 km von Paris entfernt und Poitiers ungefähr 300 km. Um die Flugstrecke für die Tauben zu verkürzen, wurden die Tauben mit der Eisenbahn so nah wie möglich nach Paris transportiert, ohne dass sie den Preussen in die Hände fallen konnten. Bevor die Tauben starteten, bekamen sie ihre Nachrichten an die Beine gebunden.

Die Tauben trugen zwei Arten von Nachrichten in die Stadt: Offizielle und Private. Zunächst war der Service nur für die Delegierten in Paris, ab November aber auch für das breite Publikum. Private Nachrichten wurden nur versendet, wenn auch Regierungspost versendet wurde, denn diese hatte absolute Priorität. Wie auch immer, die Einführung von Dagrongs Mikrofilmen vereinfachten die Probleme, die man mit den voluminöseren Briefen zuvor hatte, denn mit der Mikrofilmtechnik konnten die Tauben mehr Nachrichten transportieren. Ein Beispiel: Ein Röhrchen, gesendet im Januar 1871, beinhaltet 21 Mikrofilme auf denen 6 offizielle und 15 private Mitteilungen Platz hatten. In später entwickelten Röhrchen transportierten die Brieftauben 16 private und 2 offizielle Nachrichten. René Dagon kam auf die Idee, die in Tours gesammelten Mitteilungen, als Buchdruck gesetzt, auf Gallerthäutchen mikrofotografisch so zu übertragen, sodass eine Brieftaube bis zu 40.000 Briefe mit je höchstens 20 Worten tragen konnte.

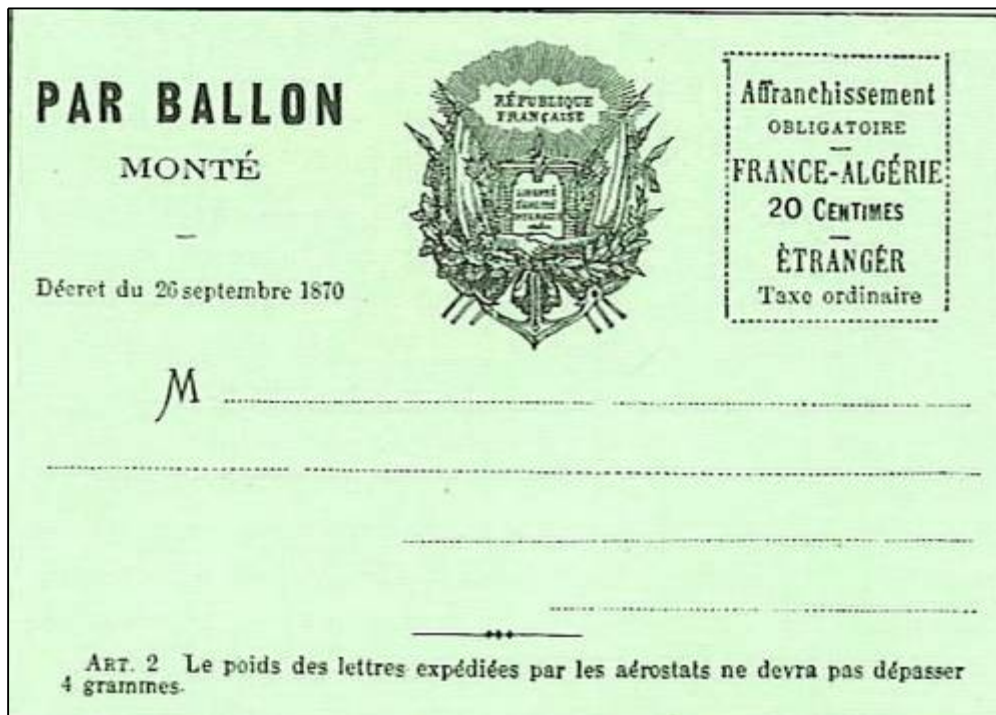


Bild 9: Adressseite eines Ballonbriefes

Um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass die Mitteilungen auch erfolgreich Paris erreichen, wurden die Nachrichten von mehreren Tauben nach Paris geflogen. Offizielle Nachrichten wurden bis zu 35 mal, private Nachrichten bis zu 22 mal gesendet.

Wenn die Brieftaube ihren besonderen Taubenschlag im Dachboden eines Pariser Hauses erreichte, wurde die Ankunft durch eine Glocke angemeldet. Sofort erleichterte ein Aufpasser die Taube von dem Röhrchen und brachte es direkt in die zentrale Telegraphenstation, wo der Inhalt vorsichtig ausgepackt und zwischen zwei dünne Glasplatten gelegt wurde. Diese „Fotografie“ wurde von einer Laterna Magica an die Wand produziert, wo die Vergrößerung äußerst einfach von Gehilfen abgeschrieben werden konnte.

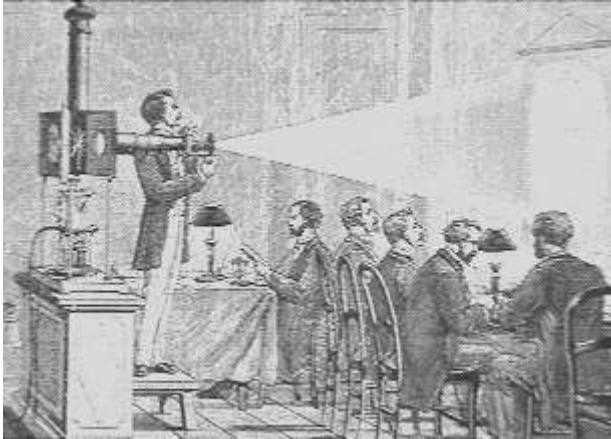


Bild 10: Auslesen der Mikrofilme

Diese Vorgehensweise trifft natürlich nur für die Mikrofilme zu – die früheren Mitteilungen wurden auf fotografischem Papier gespeichert und mussten unter dem Mikroskop entziffert werden. Die abgeschriebene Nachricht wurden auf Formulare übertragen (Telegramme bei privaten Mitteilungen, manchmal mit, manchmal ohne den Hinweis auf die Taubenpost) und ausgeliefert. Die Zeit zwischen dem

Versenden einer privaten Mitteilung und der Aushändigung an den Empfänger hing von mehreren Faktoren ab: Die Dichte des Telegrafverkehrs von und zur Stadt des Absenders, die Zeit die gebraucht wurde, um die Nachricht zu registrieren, die Zeit zum Zusammenstellen von den Druckern mit rund 3000 weiteren Nachrichten in einen gemeinsamen Mikrofilm und die Zusammenstellung zu neun, zwölf oder sechzehn Seiten. Während der viermonatigen Belagerung wurden mit dieser Methode 150.000 offizielle und eine Million private Mitteilungen in die Stadt getragen.

Hans Kremer (Übersetzung: Udo Zimmermann)

Quellen

Prince Dimitry Kandaoureff, "Postmarks, cards and covers: Collecting Postal History", Larousse & Co.Inc., 1974

Ballon Post of the Siege of Paris 1870-1871. American Airmail Society, Washington, D.C, 1976

<http://arago.si.edu/index.asp?con=1&cmd=1&tid=2029986>

http://www.coppoweb.com/balloons/fr.ball_1st.php?idnb=25

<http://www.cix.co.uk/~mhayhurst/jdhayhurst/pigeon/pigeon.html> (About the pigeon Mail)

<http://members.chello.nl/j.hetebrij1/balloonhistory.html>

http://en.wikipedia.org/wiki/Pigeon_post (Pariser Ballonpost)

Die E.N.T.O.S. Amsterdam 1913

Die „Erste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied“, die erste niederländische Schifffahrtsausstellung fand vom 3.6. – 1.9.1913 in Amsterdam statt und gilt als Vorläufer von der seit 1975 immer noch stattfindenden „Sail“.

Man feierte damals das 100-jährige Jubiläum der Befreiung von Napoleon 1813 auf einem riesigen Gebiet in der Nähe vom „Tolhuis“ (Zollhaus) direkt am IJ in Amsterdam-Nord. Heute schaut man - am Hauptbahnhof stehend - über den IJ in Richtung des Filmmuseums „EYE“ am anderen Ufer. Genau dahinter befand sich damals das Ausstellungsgelände. Auf der nachstehenden Karte, bei der die damalige Anordnung der Ausstellung über die heutigen Straßengegebenheiten gelegt ist, lässt sich in etwa erkennen, wie es damals aussah.



Bild 1: Karte des Geländes, in Farbe die heutigen Gegebenheiten, darübergelegt die Strichzeichnung des Ausstellungsaufbaus 1913.

Es waren nicht nur Schiffe zu besichtigen sondern auch 18 Einzelausstellungen. Modelle von den damals modernen Schiffen und Booten, Ölgemälde, Zeichnungen von historischen Schiffen wurden ausgestellt und die neuesten Entwicklungen auf dem Schiffsmotorenbau gezeigt. Ein großer Vergnügungsbereich mit Achterbahn und Restaurationen wurde geschaffen, Konzerte und ein Ruderwettbewerb fanden statt.

Es wurde sogar ein eigenes Lied komponiert: „Entos Entos, wat zijn wij blij, schepjes kijken an de overkant van het IJ“.

Die Besucher wurden mittels Fähre zum Ausstellungsgelände transportiert, am Bahnhof gab es eigens eine extra Straßenbahnhaltestelle.



Bild 2: Das Ausstellungsgelände vom Bahnhof aus gesehen mit dem Landesteg für die Fähren



Bild 3: Der Eingangsbereich der Ausstellung E.N.T.O.S.

Na, und was durfte natürlich nicht fehlen ?

Richtig ! Ein Sonderstempel !

Genau diesen möchte ich Ihnen heute vorstellen.

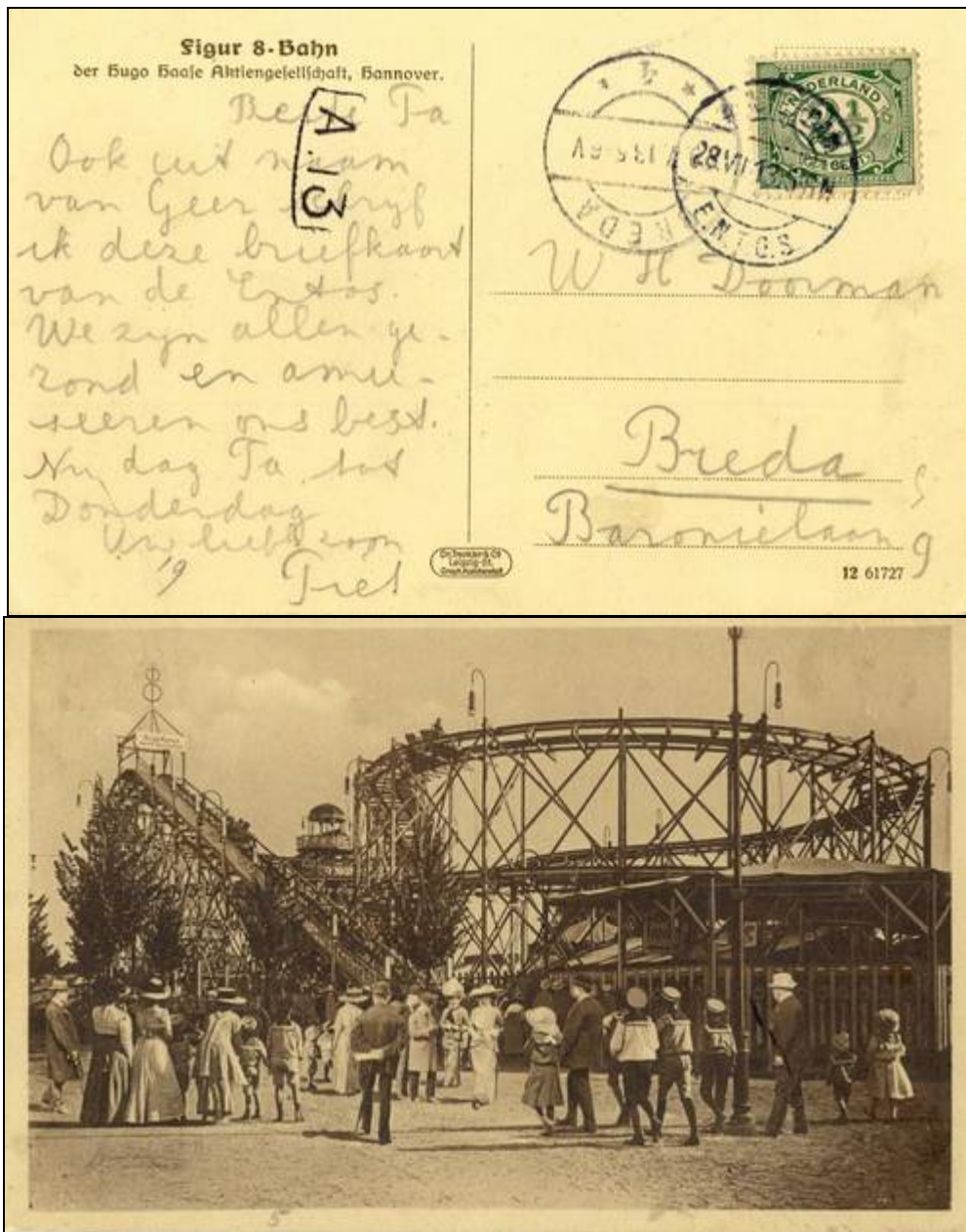


Bild 4: Ansichtskarte von der E.N.T.O.S. vom 28.7.1913 mit dem Sonderstempel und bildseitig der Achterbahn

Ich habe ihn auf einer alten Ansichtskarte entdeckt. Die Bildseite der Karte zeigt uns die – nach heutigen Maßstäben – kleine aber abenteuerliche Achterbahn der Hugo Haase AG aus Hannover und die zeitgenössische Kleidung, in der man sich seinerzeit zum Ausgehen hüllte. Die Karte stammt natürlich von einem vermutlich jugendlicherem Besucher der E.N.T.O.S., der seiner Familie in Breda berichtete, dass er sich bei bester Gesundheit bestens amüsiert.

Auch wurden Briefverschlussetiketten mit der E.N.T.O.S.-Werbung herausgegeben, wie der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen ist. Leider habe ich bisher noch kein Original auf einer Briefrückseite entdeckt.



Bild 5: Briefverschlussetiketten

Begeistert waren auch die Besucher der Jubiläumsausstellung vom 3.6.-8.9.2013 in der Kromhouthal in Amsterdam, bei der an die E.N.T.O.S. vor 100 Jahren erinnert wurde. Ausgestellt wurden wieder Bilder und Zeichnungen zum Thema Schifffahrt u.a. aus dem Amsterdam Museum, die seit 1913 nicht mehr zusammen gezeigt worden sind. Historisch wurde der Ausstellungsort passend gewählt, war doch die Firma Kromhout 1913 einer der Aussteller für Schiffsmotoren auf der E.N.T.O.S..



Bild 6: Ausstellung 1913.
Der Stand der Firma
Kromhout



Bild 7: Ausstellung 2013.
Ob das Innere der
Ausstellung 1913 auch so
gestaltet war ?

Peter Heck

KLM – die älteste Fluglinie der Welt

Der Name Fokker und KLM sind unwiderruflich miteinander verbunden. Die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, so der ausführliche Name der KLM, wurde am 7. Oktober 1919 gegründet. Sie nimmt für sich in Anspruch, die älteste Fluglinie der Welt zu sein, die noch unter dem ursprünglichen Namen fliegt. Gründungsväter sind die Luftfahrtpioniere Anthony Fokker und Albert Plesman, der bis zu seinem Tod am 31.12.1953 im Vorstand der KLM tätig war. Während des



Bild 2: NVPH 648
Albert Plesman



Bild 1: Anthony Fokker 1912

1. Weltkrieges reifte in ihm die Idee, mit den nach dem Krieg überschüssigen Flugzeugen einen Luftpostdienst nach Großbritannien aufzubauen. Da es nach dem 1. Weltkrieg Deutschland verboten war, Flugzeuge und Flugzeugmotoren zu bauen, verlegte Anton Fokker in lediglich sechs Wochen seine komplette Fabrik von der Ostsee per Bahn in die Niederlande. Ihm standen die Hallen in Amsterdam zur Verfügung, in der noch Monate zuvor die ELTA, die erste niederländische Luftfahrtausstellung stattfand. Fokker produzierte sowohl Militär- als auch Verkehrsflugzeuge.



Bild 3: 1911
Anthony Fokker in
seiner "Spinne"

Den Erfolg seiner Flugzeuge verdankte er der Rohrrumpfkonstruktion aus verschweißten, nahtlosen Rohren.



Der erste kommerzielle Flug fand am 17. Mai 1920 statt. Es folgten planmäßige KLM-Flüge zwischen Amsterdam und London mit einem Flugzeug des Herstellers „De Havilland“.

Bild 4: NVPH 911 De Havilland DH 9
vor einer Douglas DC-9

1920 wurde bereits die Fokker F2 bei der KLM in Dienst gestellt.



Bild 5: NVPH 910, Die Fokker F2, im Hintergrund die Fokker F28 (Fellowship), 1969 das neueste Flugzeug der KLM-Flotte.

1920 lag das Passagieraufkommen bei 345 Personen und 25.000 kg Fracht- und Postaufkommen. Dies schafft eine Boeing 747 Jumbojet heutzutage mit einem einzigen Flug.

Bild 6:
Hier überquert
eine Boeing
747 die
Polderbaan



Bald reifte die Idee, das Heimatland mit seinen Kolonien per Luftroute zu verbinden. Im Dezember 1923 einigten sich der Leiter der Fluggesellschaft KLM, Albert Plesman, und der Flugzeugkonstrukteur Anton Fokker auf die Entwicklung eines für diese Langstrecke geeigneten Flugzeugs. Der Vertrag sah einen einmotorigen Hochdecker mit acht Passagierplätzen sowie einem Zweimanncockpit mit Doppelsteuerung vor. Der Stückpreis ohne Motor sollte 24.000 Gulden betragen. Das Ergebnis war die **Fokker F.VII**, ein als Hochdecker ausgelegtes Verkehrsflugzeug. Es wurde in ein- oder dreimotoriger Ausführung gebaut und bot Platz für zwei Piloten und acht bis zehn Passagiere. 1924 startete die erste KLM-Maschine mit dem Ziel Batavia, dem heutigen Jakarta. Damals dauerte der Flug einige Wochen – heute 15 Stunden. Die Fokker VII entwickelte sich zum Erfolgsmodell: Weltweit flogen Anfang der dreißiger Jahre 54 Luftfahrtgesellschaften mit der populären Fokker VIIa-3m.



Bild 7:
1933 F-18 „Pelikaan“
der KLM bringt
Weihnachts- und
Neujahrsgrüße nach
Batavia

Am 30. Dezember 1933 legte eine vierköpfige Besatzung mit einer dreimotorigen Fokker F18 „Pelikaan“ den Hin- und Rückflug auf der Postflugstrecke Amsterdam-Batavia in Rekordzeit zurück. Die Crew brachte Weihnachts- und Neujahrsgrüße in die niederländische Kolonie und wurde bei Ihrer Rückkehr in Amsterdam gefeiert.

Bild 8:
NVPH: LP 10 von 1933 vorrangig herausgebracht
für die Luftpostbriefe nach Niederländisch-Indien
mit den Flugzeugen „Postjager“, „Zilvermeeuw“
und „Pelikaan“



Bild 9: Spezieller Luftpostbrief von Batavia nach Amsterdam befördert mit dem F-18 „Pelikaan“ der KLM



Bild 10:
Begeisterter Empfang
der DC-2 Uiver nach
dem „Mac Robertson
Air Race“

Das Wort Uiver ist ein gelderländischer Begriff (Betuwe) für „Ooievaar“. Übersetzt „Storch“ wurde das Douglas DC-2-Flugzeug mit der Registrierung PH- AJU KLM genannt. Es wurde 1934 eine nationale Berühmtheit, ging aber noch im gleichen Jahr bei einem Flugzeugabsturz verloren.

Die KLM gab ihren Flugzeugen, die auf dem Weg nach Indien verkehrten, Vogelnamen, deren Anfangsbuchstabe dem letzten Buchstaben der Flugzeugkennung entspricht. Beispielsweise

- PH- AIP **P**elikan
- PH- AJA **A**dler

Da die KLM bereits eine Maschine mit dem Namen **Owl** (PH- AJO) im Einsatz hatte, wurde die Idee geboren den PH- AJU **U**iver statt Ooievaar zu nennen. Der Storch wurde im Sommer 1934 von der Douglas Aircraft Company in Santa Monica (Kalifornien) in den Vereinigten Staaten gebaut. Nach der Abnahme der DC- 2 am 22. August 1934 wurde das Flugzeug nach New York geflogen und teilweise zerlegt, um an Bord des Schiffes Statendam nach Rotterdam transportiert zu werden. Zwar wurden die Teile bei den Fokker-Werken wieder zusammen montiert, aber es war das erste Flugzeug der Flotte, das nicht von Fokker gebaut wurde.



Bild 11:
Luftpostbrief von
Niederländisch-
Indien nach s'-
Gravenhage

Der Uiver war ausgesucht worden, um noch im gleichen Jahr an einem Wettflug von Mildenhall in Suffolk/England nach Melbourne in Australien teilzunehmen (siehe hierzu auch „*Ein besonderer Luftpostbrief aus Niederländisch-Indien*“ aus Heft 187). Das *MacRobertson London - Melbourne Air Race* wurde organisiert, um das hundertjährige Gründungsjubiläum der Stadt Melbourne zu feiern. Das Rennen dauerte vom 20. bis 24. Oktober 1934. Auf dem Flug wurde sowohl Gepäck- als auch Post aufgenommen. Der Uiver gewann die Handicap-Wertung des Rennens. Nach über 19.877 km war die DC- 2 90 Stunden und 17 Minuten unterwegs. In dieser Gesamtwertung war der Uiver Zweiter.

Am 20. Dezember 1934, einen Monat nach der Rückkehr aus Australien, war der Uiver zum zweiten Mal auf dem Weg nach Batavia. Es war ein zusätzlicher Flug kurz vor Weihnachten mit 350 kg Post an Bord. Nach einem Zwischenstopp in Kairo wollte der Pilot Wim Beekman wegen des schlechten Wetters nicht starten, aber KLM Direktor Albert Plesman drohte ihn zu entlassen. So ist die Uiver losgeflogen, aber nie in Bagdad ankommen. Wegen des schlechten Wetters stürzte er in dem irakischen Teil der syrischen Wüste ab. Vier Besatzungsmitglieder und drei Passagiere wurden getötet.

Im Jahre 1934 wagte sich die KLM an Flüge über den Atlantik - Ziel war Curaçao. Dazu rüstete die KLM die Fokker F.XVIII PH-AIS „Snip“ mit extra Treibstofftanks aus, um die Strecke über den Atlantischen Ozean möglich zu machen. Pilot Jan Hondong flog mit seiner Besatzung via Marseille, Alicante, Casablanca, Porto Praia, um am nachfolgenden Tag innerhalb 17 Stunden quer über den Atlantik nach Paramaribo zu fliegen. Anschließend ging es am 22. Dezember 1934 über Venezuela (La Guaira) zum Flughafen Hato auf Curaçao. Für diese außerordentliche Leistung bekam die Mannschaft eine königliche Auszeichnung.

Zu Beginn des zweiten Weltkriegs wurden die Flugzeuge der KLM in einem leuchtenden Orange lackiert, um nicht versehentlich unter Beschuss zu geraten. Mit dem deutschen Überfall auf die neutralen Niederlande war der Flughafen Schipol für die KLM nicht mehr erreichbar. Einige Flugzeuge der KLM hielten den Flugverkehr in den Kolonien aufrecht, einige konnten nach England überführt werden. Ein Großteil tat ihren Dienst in der deutschen Luftwaffe oder der Lufthansa.



Bild 12: „DC-3 Oranje“

von DouglasDC10 aus der deutschsprachigen Wikipedia. Lizenziert unter CC BY-SA 3.0 über Wikimedia Commons
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:DC-3_Oranje.jpg#mediaviewer/File:DC-3_Oranje.jpg

Nach dem 2. Weltkrieg flog der Vorsitzende Albert Plesmann in die USA, um dort Flugzeuge zu mieten und den Luftverkehr wieder aufzunehmen. So wurde die KLM im Februar 1946 zur ersten europäischen Luftfahrtgesellschaft, die den Flugverkehr mit den USA aufnahm.

In der Nachkriegszeit wuchs die KLM zu einem der führenden Luftfahrtunternehmen der Welt.

Mit der Lockheed Super Constellation flog die KLM das bekannteste Flugzeug der 50iger Jahre. Neben den viereckigen Fenstern war das Leitwerk ein herausstehendes Merkmal der über 800 gebauten „Super Connies“. Die Zuverlässigkeit der Triebwerke ließ zu wünschen übrig – bei jedem dritten Flug fiel eines der vier Triebwerke aus, so dass sie spöttisch das beste dreimotorige Flugzeug der Welt genannt wurde.



Bild 13:
1953 Lockheed Super
Constellation
(The Flying Dutchman)

Auch die Fokker-Werke brachten neue Modelle auf den Markt. Der erste Prototyp der F-27 wurde 1955 erprobt, ein Jahr später über den Partner Fairchild auch in den USA produziert. Die Niederländische Regierung unterstützte die Entwicklung mit 27.000.000 Gulden. Die F-27 gehörte mit 786 Stück weltweit zu den meistverkauften Turboprop-Flugzeugen. Vor Curaçao wurde im Februar 2007 eine ausgemusterte F-27 im Meer versenkt. Sie dient als ein künstliches Riff und stellt eine Attraktion für Taucher dar.



Bild 14:
Eine Fokker F-27
'Friendship' in den
KLM-Farben überfliegt
eine niederländische
Windmühle.

Das Nachfolgemodell, die Fokker F-28 „Fellowship“, wurde ab 1967 zum Einstieg in den Bau von Düsenverkehrsflugzeugen.

Die Fokker Flugzeugwerke waren bis zu ihrer Insolvenz 1996 zeitweilig der einzige niederländische Hersteller ziviler Verkehrsflugzeuge.

1959 beging die KLM ein Fest zu ihrem 40-jährigen Bestehen, das sogar durch zwei Sondermarken gewürdigt wurde. Die niederländische Post machte mit einem Werbestempel auf dieses Ereignis aufmerksam.



Bild 15: NVPH 729 und 730 zum 40-jährigen Bestehen der KLM und der Werbestempel

Bei der KLM begann 1960 der Umstieg von Propellermaschinen auf Jets. Diese waren nicht größer, aber wesentlich schneller und mit ihnen war es möglich, innerhalb 24 Stunden an jeden Punkt der Erde zu gelangen.

Heute ist die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij die größte niederländische Fluggesellschaft mit Sitz in Amstelveen. Rund 34.000 Mitarbeiter, davon 2.700 Piloten (darunter 115 Pilotinnen) und 8.700 Stewards/Stewardessen, befördern mit über 100 Flugzeugen über 25 Millionen Passagiere pro Jahr. Rund $\frac{3}{4}$ davon starten/landen auf Schiphol/Amsterdam, dem Drehkreuz der KLM.



Bild 16: NVPH 1230 macht deutlich, wie sehr die Niederlande auf gute Luftverkehrsverbindungen angewiesen ist.



Bild 17:
Ein Foto von 1967 zeigt den B-pier im Flughafen Schiphol



Bild 18: NVPH 729 und 730 auf Mystery-Beleg vom 28.10.1959

Bereits in den 1950er Jahren bot die KLM sogenannte Mystery Flights an. Dies war ein Angebot für Flugenthusiasten. Man buchte einen Flug ohne Ziel und fand sich am nächsten Morgen gegen 8:00 Uhr auf dem Amsterdamer Flughafen Schiphol ein und bestieg wenige Stunden später eine Maschine. Am Ziel angekommen checkte man wieder ein und flog mit dem gleichen Flugzeug zurück. Auf diese Weise lernte man für vergleichbar wenig Geld die neuesten Modelle wie Lockheed 1049C (Super Conny), die neuesten DC 7 bis DC 9 oder die Lockheed Electra kennen.

Die Mystery Flights wurden später eingestellt und unter anderen Voraussetzungen von 1994 bis 2000 wieder eingeführt. Dieses Mal gingen die Flüge nach USA. Wohin genau erfuhr der Fluggast erst wenige Stunden vor dem Abflug.

Seit 2014 gibt es wieder für 99,- € Monday Mystery Tickets - die Flüge bringen einen für ein verlängertes Wochenende an unterschiedliche Ziele in Europa.

Udo Zimmermann

Quellen

<http://commons.wikimedia.org>

http://nl.wikipedia.org/wiki/Koninklijke_Luchtvaart_Maatschappij

<http://de.wikipedia.org/wiki/Fokker>

http://de.wikipedia.org/wiki/Fokker_F-28

<http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5870>

Heveadorp und der Gummi

Unsere niederländischen Vereinskollegen werden mit dem Namen Hevea sicher etwas anfangen können.

Die deutschen Vereinskollegen werden wahrscheinlich eher nichts oder allenfalls eher zufällig davon gehört haben.

Ich war zugegebenermaßen völlig ahnungslos, als mir vor einigen Wochen ein Briefumschlag in die Hände fiel, der den Einschreibezettel Heveadorp /Gld.) trägt.

Ein hübsches Briefchen vom 9.4.1923, korrekt frankiert mit der 25 Cent „Bontkraag“-Serie und der 20 Cent der 1921-er Zifferausgabe, gesamt 45 Cent für einen eingeschriebenen Brief der zweiten Gewichtsstufe (30 Cent zzgl. R-Brief 15 Cent - Tarif ab 1.3.1921) ins Ausland.



Bild 1:
Brief von
Heveadorp
nach Erfurt
per Ein-
schreiben
vom
9.4.1923

Mein Interesse galt natürlich dem Absendeort, Heveadorp. Wenige Kilometer südwestlich von Arnheim gelegen ist Heveadorp heute ein Ortsteil der Gemeinde Renkum, zu der auch Doorwerth und das größere Oosterbeek gehören. Heveadorp liegt unmittelbar am Niederrhein.

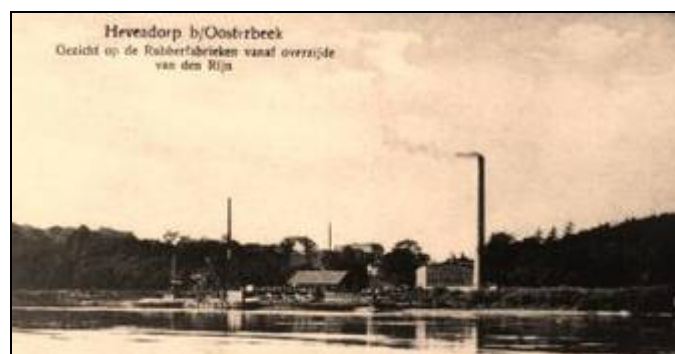


Bild 2: Ansichtskarte
Gummifabrik Heveadorp
vom gegenüber liegenden
Rheinufer

Aber woher kommt denn nun der Name für das Dorf?

Sie können es sich sicher wegen des Titels der Artikels schon denken: Von der Firma N.V. Nederlandse Rubberfabrieken Hevea, von der ich etwas berichten möchte.

Der Name Hevea stammt von der lateinischen Bezeichnung für Gummibaum: *hevea brasiliensis*. Die Firma wurde von dem niederländischen Gummifabrikant Dirk Frans Wilhelmi (1877-1936) gegründet und befand sich bis 1916 in Hoogezand, Provinz Groningen. Da man sich dort nicht weiter vergrößern konnte, zog man nach Doorwerth um.

Wilhelmi galt als sehr fürsorglich seinen Mitarbeitern gegenüber. So kaufte er in der Nähe vom neuen Firmensitz Land und errichtete 83 Wohnungen für seine Arbeiter und weitere 14 Wohnungen für die leitenden Angestellten. Die Häuserblocks waren benannt nach den NL-indischen Inseln Java, Sumatra und Borneo woher der Gummi importiert wurde. Im ersten Jahr lebten dort dann 258 Mitarbeiter, davon eine große Anzahl von Kindern. Der Lohn war wohl nicht der höchste bei Hevea, dafür gab es aber eine Vielzahl von Vergünstigungen, die die Mitarbeiterzahl im Laufe der Jahre stark steigen ließ. Außer Wohnung inkl. Elektrizität und Firmenradio gab es für die Arbeiter auch jeden Tag eine warme Mahlzeit. Das öffentliche Leben wurde fast vollständig von Hevea finanziert. Mitte der 30-iger Jahre arbeiteten schon mehr als 1500 Menschen in dem Werk. Hergestellt wurden alle möglichen Artikel aus Gummi wie z.B. Fahrradreifen, Gummistiefel und -handschuhe, Regenjacken aber auch Kondome und Gasmasken.



Bilder 3-5: Werbung für Hevea-Produkte und ein Berg Fahrradreifen

Zum Ende des zweiten Weltkrieges kam die Produktion wegen Material- und Personalmangel zum Erliegen. Größere Teile der Wohnungen wurden durch die Kriegshandlungen beschädigt.

1962 fusionierte Hevea mit Vredestein und 1977 wurde die Fabrik in Heveadorp geschlossen.

Übrigens: Wie viele andere Firmen in dieser Zeit, sicherte auch die Firma Hevea ihre Portobestände mittels Firmenlochungen, hier mit „VNR“ für „Vereenigte Nederlandsche Rubberfabrieken“. Man findet diese Perfin von Juni 1911 bis Juli 1937.



Bild 6: Perfin „VNR“

Aber nun wieder zu unserem Brief.

Auf der Rückseite ist der Absender „H. Neddermann, Heveadorp/Gld. b/Arnhem, Huis „Gelria“, (Holland) vermerkt.

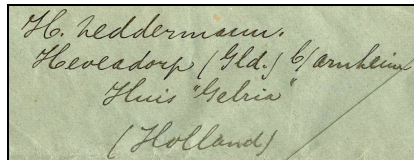


Bild 7: Rückseite Brief Bild 1

Haus „Gelria“ ? Meine Neugierde wuchs und das Internet und Google Maps helfen in solchen Situationen immer wieder weiter.

Das Haus „Gelria“ war zusammen mit dem Haus „Frisia“ Unterkunft für die höheren Angestellten. Herr oder Frau Neddermann muss also dazu gehört haben. Die beiden reetgedeckten Häuser mit markantem Baustil stehen heute übrigens noch in der Dunolaan nebeneinander.



Bild 8: Haus „Frisia“

Leider habe ich nichts weiter zu den familiären Zusammenhängen, insbesondere zu der Adressatin des Briefes, Frau Joh(anna) Schmidt-Neddermann in Erfurt, gefunden. Vielleicht fällt einem von unseren Lesern etwas dazu ein und gibt mir Bescheid ?

Jedenfalls wird Herr oder Frau Neddermann es zu dem Postamt nicht weit gehabt haben. Das Dorf ist nämlich nur rd. 700 Meter lang. Das Postamt fungierte vom 1919 – 1946 als Hilfspostamt.

Peter Heck

Der unheimliche Untergang der S.S.van der Wijck

Das Schiff, die „S.S. van der Wijck“, wurde von der Werft Mij. Fijenoord 1921 gebaut und an die KPM „Koninklijke Paketvaart Maatschappij“ ausgeliefert.

Das Schiff war für den Fracht- und Personenverkehr im Liniendienst in Niederländisch-Indien vorgesehen. Es befuhr in einer 14 Tage dauernden Rundreise die Strecke: Makassar – Boelebeng – Soerabaja – Semarang – Batavia – Palembang und zurück.

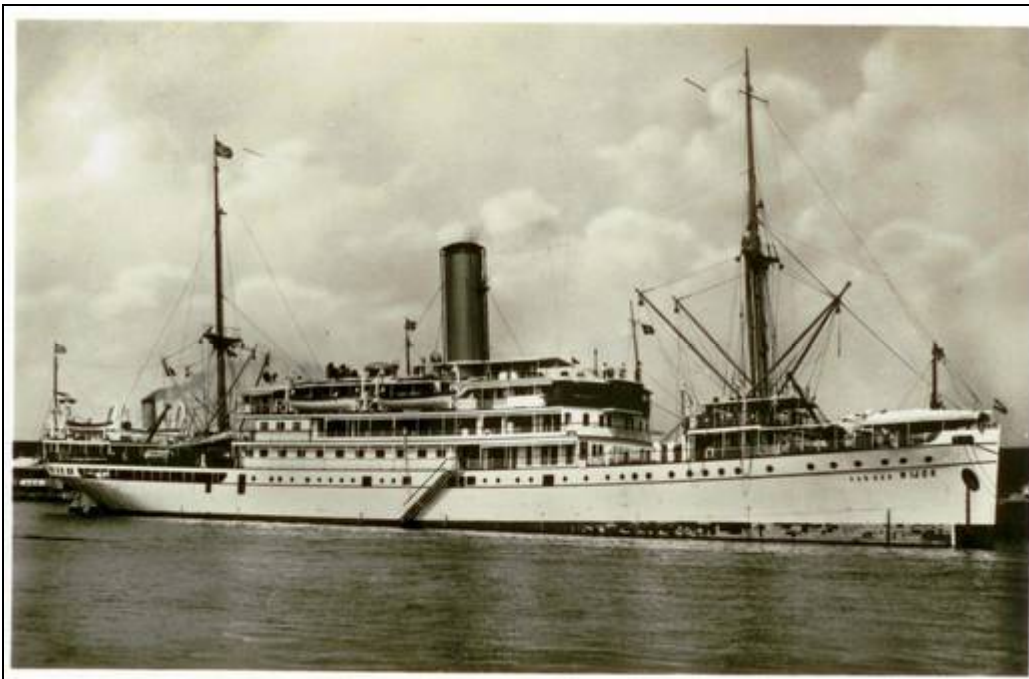


Bild 1:

Die „S.S. van der Wijck“, 2.596 BRT, in der Nacht vom 19.-20.Oktober 1936 gesunken.

Kurz vor der letzten Fahrt 1936 war das Schiff im Dock gewesen, überholt und neu gestrichen. Am 19. Oktober 1936 startete das Schiff um 21 Uhr im Hafen von Soerabaja zu seiner Rundreise zunächst nach Semarang, an der Küste Javas.



Bild 2:
Brief aus Makassar/Celebes eingeliefert an Bord, Marken mit dem Schiffsstempel entwertet, via Soerabaja 20.1.1930 in die Schweiz.



Bild 3:
Brief aus Makassar eingeliefert an Bord, Marken mit dem Schiffsstempel entwertet, via Soerabaja 1.10.1922 in die Schweiz.

Es war eine ruhige See, die Passagiere hatten eine ruhige Reise vor sich. Der Kapitän wurde kurz nach Mitternacht vom Steuermann geweckt und darauf hingewiesen, dass das Schiff Schlagseite machte über Steuerbord. Der Kapitän ging sofort auf die Brücke und suchte nach der Ursache. Innerhalb von 5 Minuten wurde die Schlagseite so stark, dass die Ladung im Schiff schon umkippte. Der Kapitän gab sofort den Auftrag alle Reisenden zu wecken, SOS zu senden und die Rettungsboote klar zu machen. Die Schlagseite nahm innerhalb von 15 Minuten so stark zu, dass das Schiff kenterte. Es war um 01:05 Uhr in der Nacht. Der Telegraphist ist auf seinem Posten geblieben und mit dem Schiff untergegangen. Er konnte aber noch die Radiostation der Marine in Soerabaja erreichen und den schnellen Untergang melden. Die ersten Rettungsschiffe trafen erst gegen morgen 5 Uhr an der Unfallstelle ein. Bei der Abfahrt in Soerabaja waren einschließlich der Besatzung 261 Personen an Bord. Insgesamt ertranken 55 Personen.

Durch die KPM-Commission wurde dieser Unfall gründlich untersucht. Für den Kapitän war der Unfall nicht zu erklären. Auch eine spätere Untersuchung des Schiffswracks durch Spezialisten ergab keine eindeutige Erklärung für den Untergang.



Bild 4:
Postkarte mit dem Langstempel der „S.S. van der Wijck“, eingeliefert an Bord, via Soerabaja 6.9.1930 nach Renkum/Niederlande.

Alle Abbildungen eigene Sammlung.

H. W. Hönes

Truppentransport- und Emigrantenschiffe im Einsatz für die Niederlande nach dem II. Weltkrieg

Am 15. August 1945 kapitulierte Japan. Damit war auch in Niederländisch-Indien der II. Weltkrieg beendet.

Für viele 10 000 Menschen begann nun die Fahrt von Asien zurück nach Europa. Da die Schiffskapazität der Niederlande direkt nach dem II. Weltkrieg noch nicht ausreichte, wurden für diese Fahrten zwischen Niederländisch-Indien und Europa auch Schiffe anderer Nationen eingesetzt. Die größte Anzahl der Transportschiffe stellte Großbritannien zur Verfügung. Nach den ersten Emigrantenschiffen musste auch wieder viel Militär zwischen den Kontinenten befördert werden. Viele Truppen- und Repatriierungsschiffe wurden zwischen 1945 und 1951, einige sogar bis 1958, eingesetzt. Insgesamt waren über 80 Schiffe damals im Einsatz.

Auf diesen Schiffen gab es fast immer die Möglichkeit Post aufzuliefern, die dann von den angelaufenen Häfen per Luftpost weiter befördert wurde. Ein großer Umschlagplatz in beide Richtungen war Port Said. Oft wurden für kurze Mitteilungen die Ansichtskarten der Schiffe benutzt. Die Beförderung dieser Karten war meistens „Portofrei“, da sie von Militärpersonen oder Internierten abgeschickt wurden. Die Karten wurden auf den Schiffen für 10 Cent an die Passagiere abgegeben.

Auf der Reise der „Zuiderkruis“ im Oktober 1948 von den Niederlanden nach Niederländisch-Indien wurden noch vor Port Said 5000 Niwinkarten und 5000 Schiffsansichtskarten der Zuiderkruis an die Passagiere verkauft. Die 10 000 Karten waren in zwei Stunden ausverkauft. Hier ein kleiner Bericht aus dem Buch „Vijf Jaar Troepen Vaaren 1946 – 1950“, siehe Literaturnachweis. Auf der Reise der „Waterman“ im Februar 1949 nach Niederländisch-Indien *„In einigen Tagen werden wir in Port Said sein. Unsere Poststelle arbeitet mit vollem Einsatz. In Port Said wird die Post von Bord geholt. Die meiste Post, aber nicht alles kann „portofrei“ versendet werden. Auf jeden Fall müssen cirka 20 000 Briefe und Postkarten gestempelt werden.“*

Viele Schiffe verwendeten die üblichen „Postagentenstempel“, andere benutzten als Aufgabestempel ihre Schiffsformularstempel. Viel Post wurde auch völlig ohne Stempel befördert. Man kann dann nur aus den Absenderangaben erkennen, von welchem Schiff die Post abgesendet wurde.

Die britischen Schiffe fuhren meistens die Strecke – Großbritannien – Australien – Niederländisch-Indien, weiter über Malakka – Singapore – Calcutta zurück nach Großbritannien. Einzelne Schiffe fuhren auch direkt Amsterdam an.

Hiermit möchte ich Ihnen einen kleinen Einblick der Fahrten einiger Schiffe aus dieser Zeit zeigen.

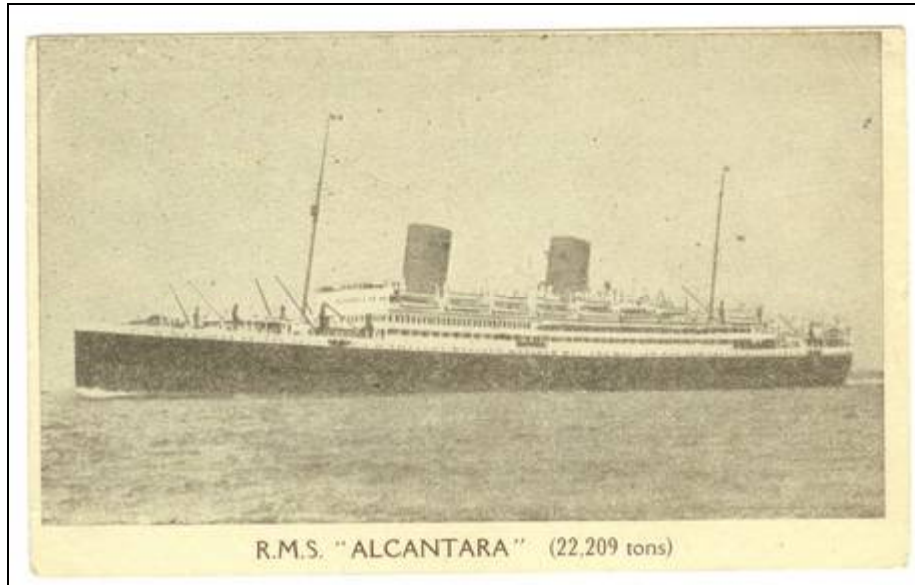


Bild 1:
R.M.S. ALCANTARA, Brit. Schiff, gebaut 1927, in Belfast, 22 209 brt.
Die ALCANTARA brachte 1945 Niederländisches Militär nach Malakka, dann fuhr das Schiff mit Repatriierten von Singapore nach Southampton.

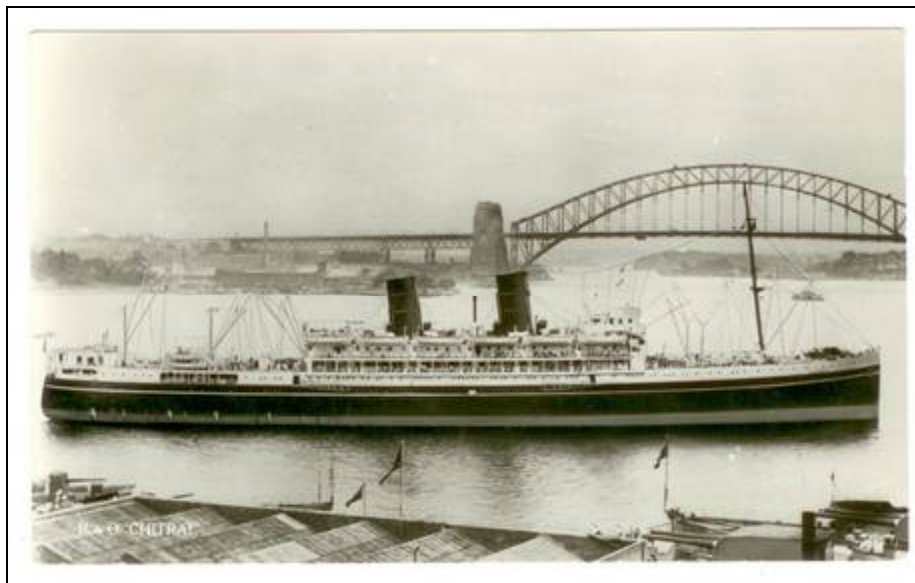


Bild 2:
Die Karte ist nicht gestempelt und nicht datiert. Aus dem Text ergibt sich, dass ein Soldat des 4. Infanterieregiment / 2. Bataillon auf dem Weg nach Niederländisch-Indien war. Abfahrt des Schiffes aus Großbritannien war der 31. 12. 1945.

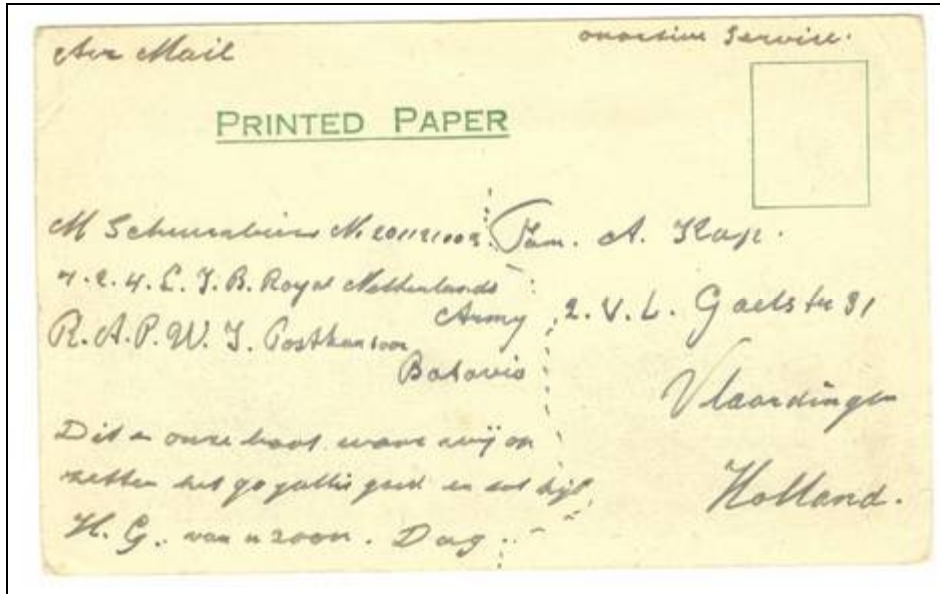


Bild 3:
S.S. CHITRAL, Brit. Schiff, gebaut 1925, in Glasgow, 15 555 brt.
Die CHITRAL befuhr die Linie London – Sydney/ Australien. Sie brachte Militär nach
Niederländisch-Indien und brachte auf dem Rückweg Emigranten nach Europa.



Bild 4:
Die Karte ist nicht gestempelt und nicht datiert. Aus dem Text ergibt sich, dass ein Soldat der
Militärischen Luftwaffe auf dem Weg nach Niederländisch-Indien war. Die CHITRAL fuhr am
22.9.1950 und am 3.1.1951 nach Niederländisch-Indien.



Bild 5:

M. V. DORSETSHIRE; Brit: Schiff, gebaut 1920 in Belfast, 9 345 brt.

Das Schiff wurde 1927 zum Truppentransporter umgebaut. Die M. V. Dorsetshire wurde auf der Linie Großbritannien – Australien – Indien eingesetzt. Die Dorsetshire machte als Truppen- u. Emigrantenschiff zwischen 1950 und 1951 6 Fahrten – Europa – Niederländisch-Indien.

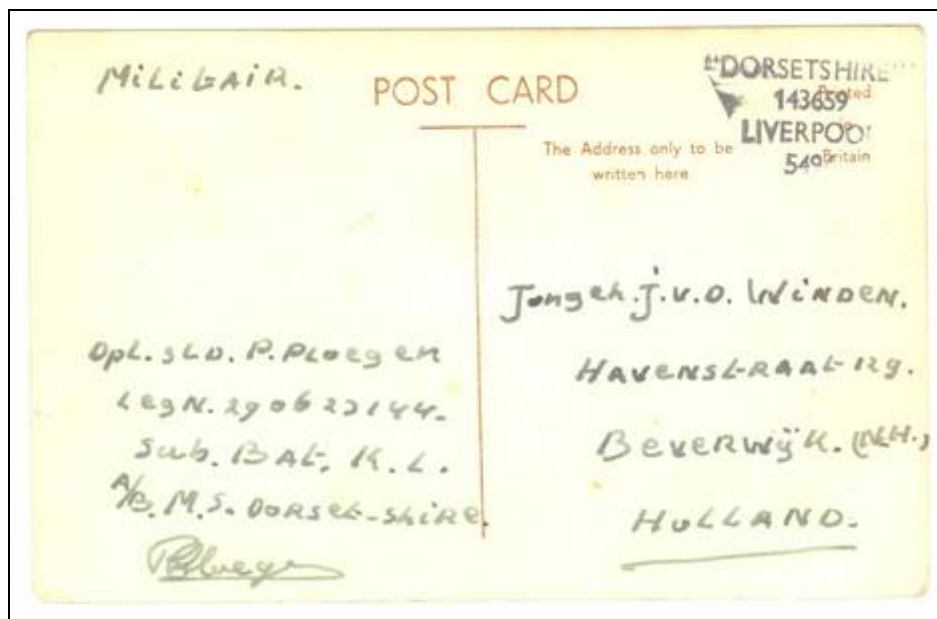


Bild 6:

Die Karte trägt den Schiffsformularstempel: „DORSETSHIRE“ 143659 LIVERPOOL 5494. Die Karte ist nicht datiert, aber offensichtlich auf dem Weg nach Niederländisch-Indien.



Bild 7:

S. S. WATERMANN, wurde 1945 als Truppenship in den USA gebaut, 7618 brt. und 1946 von der niederländischen Regierung gekauft. Sie fuhr zunächst unter der Flagge des „Rotterdamschen Lloyd“. Von 1948 bis 1951 fuhr sie regelmäßig die Strecke Niederlande – Niederländisch-Indien und zurück.

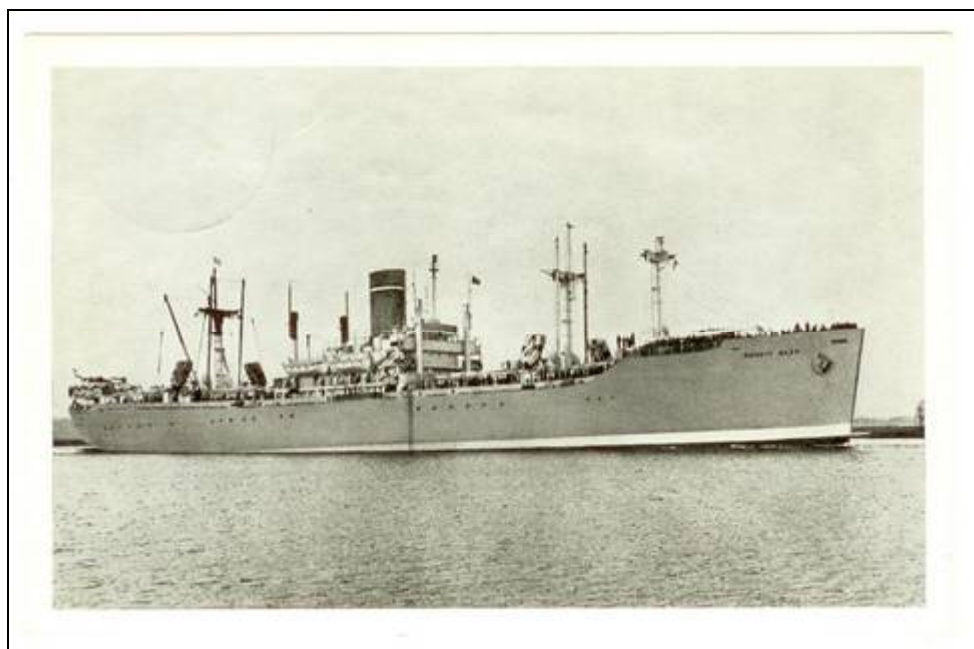


Bild 8:

Diese Karte wurde noch vor der Abfahrt des Schiffes nach Niederländisch-Indien an Bord in Rotterdam aufgegeben. Poststempel: ROTTERDAM C.S. 16. IV. 1948. Gummistempel: „PORTVRIJ Militairen op weg naar Indie“



Bild 9:

S. S. GROOTE BEER, wurde 1945 als Truppenship in den USA gebaut, 7630 brt. und 1946 von der niederländischen Regierung gekauft. Sie fuhr zunächst unter der Flagge der „Stoomvaart Maatschappij Nederland“. Von 1947 bis 1952 fuhr sie regelmäßig die Strecke Niederlande – Niederländisch-Indien und retour.

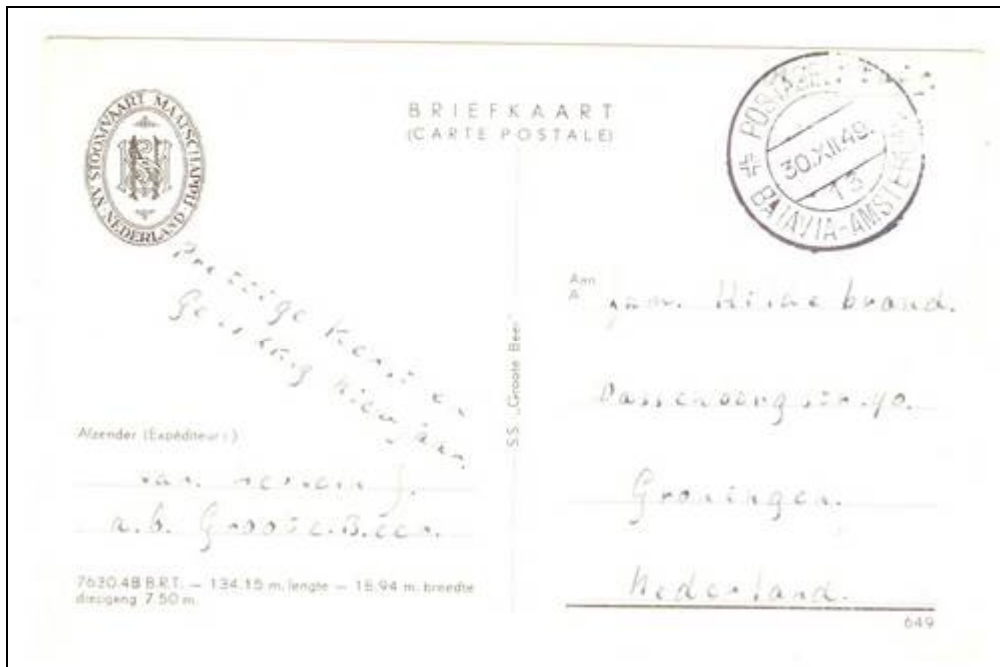


Bild 10:

Die Karte wurde gestempelt mit dem Postagentenstempel: POSTAGENT BATAVIA – AMSTERDAM 13, 30. XII. 49. Die Zahl 13 war das Kennzeichen für die „Groote Beer“ (Type Bakker SMN VII.)



Bild 11:

M. S. BOISSEVAIN, gebaut 1937 in Hamburg, 14134 brt. wurde 1942 zum Truppschiff umgebaut. Das Schiff gehörte zu der Flotte der KPM in Batavia. Das Schiff fuhr von 1946 bis 1947 regelmäßig die Strecke Niederländisch-Indien – Niederlande.

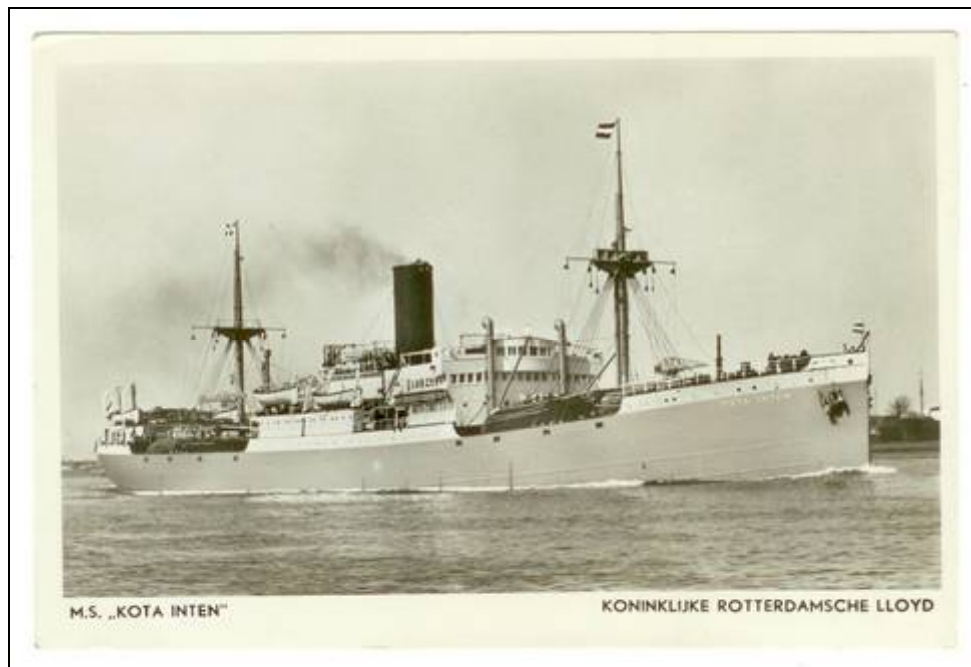


Bild 12

Die Karte wurde vor Abfahrt des Schiffes nach Holland in Batavia abgestempelt.
Poststempel: VELDPOST – BATAVIA 5 21.V.1947.

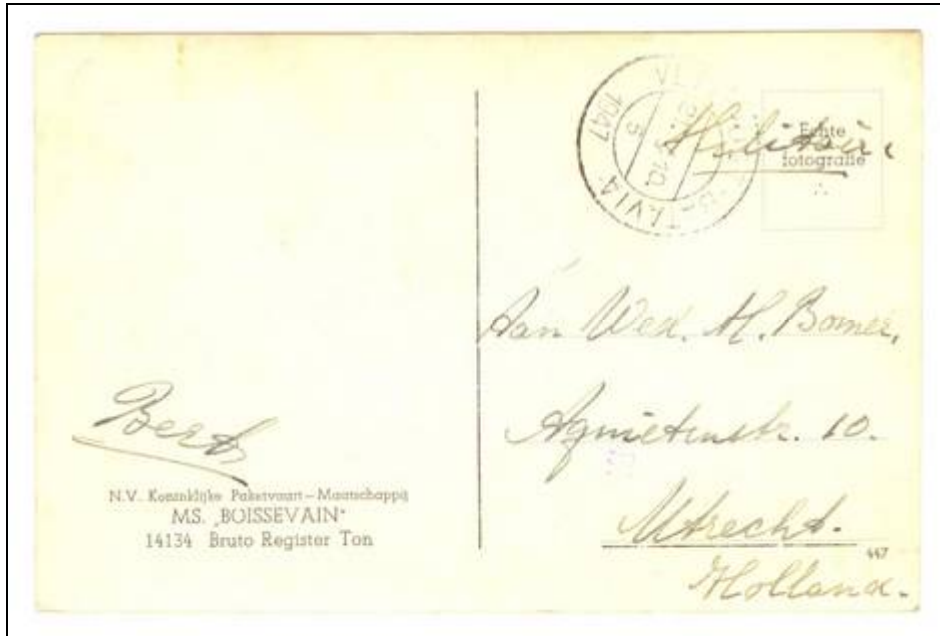


Bild 13:
 M. S. KOTA INTEN, gebaut 1927 in Rotterdam, 7206 brt. Eigner war der „Rotterdamsche Lloyd“. Die KOTA INTEN fuhr von 1946 bis 1951 ständig zwischen den Niederlanden und Niederländisch-Indien als Truppschiff.

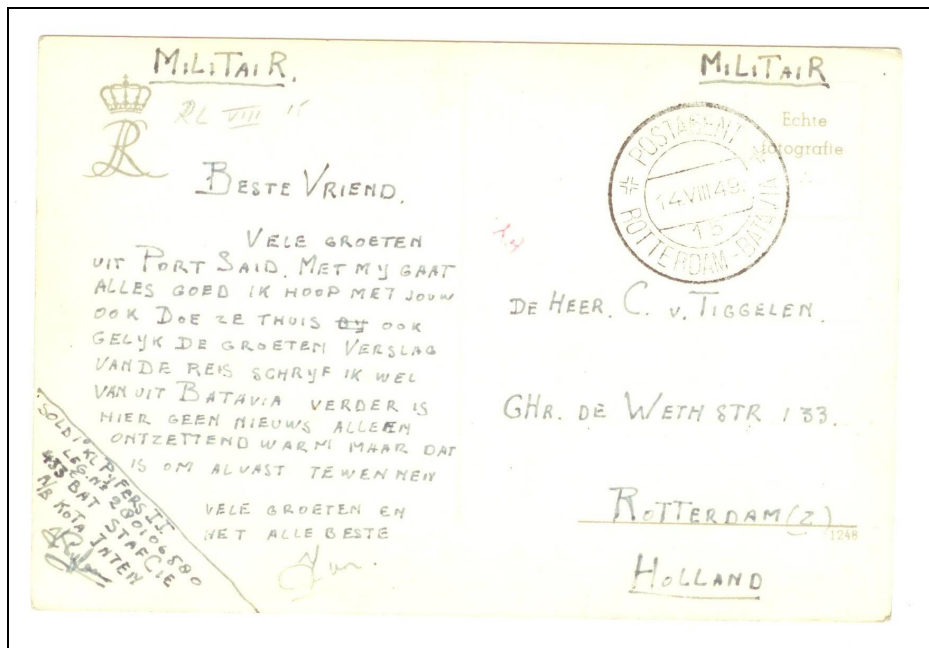


Bild 14:
 Poststempel: POSTAGENT ROTTERDAM – BATAVIA -15-, 14. VIII. 49. (Type Bakker RL VIII)

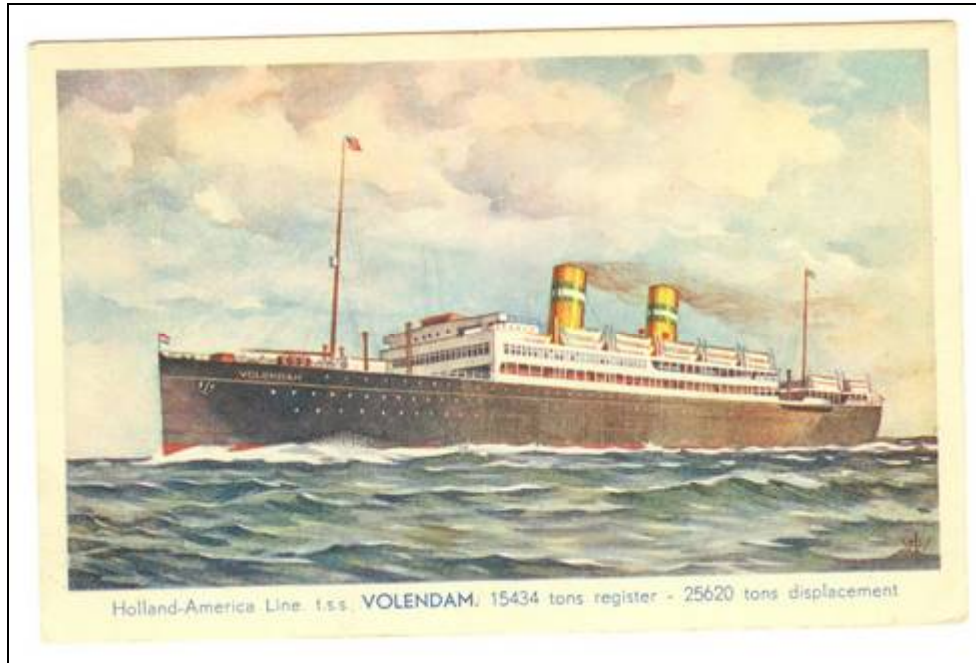


Bild 15:
S. S. VOLENDAM, gebaut 1922 in Schottland, 15434 brt. im Krieg in England zum Truppenshipf umgebaut. Das Schiff transportierte Truppen und Emigranten von 1946 bis 1950 zwischen den Niederlanden und Niederländisch – Indien. Die S. S. Volendam fuhr unter der Flagge der „Holland – Amerika – Linie“.



Bild 16:
Eine militärische Gedenkkarte mit dem Poststempel: POSTAGENT * BATAVIA – ROTTERDAM – 10 - 21. V. 49 (Type Bakker HAL II)

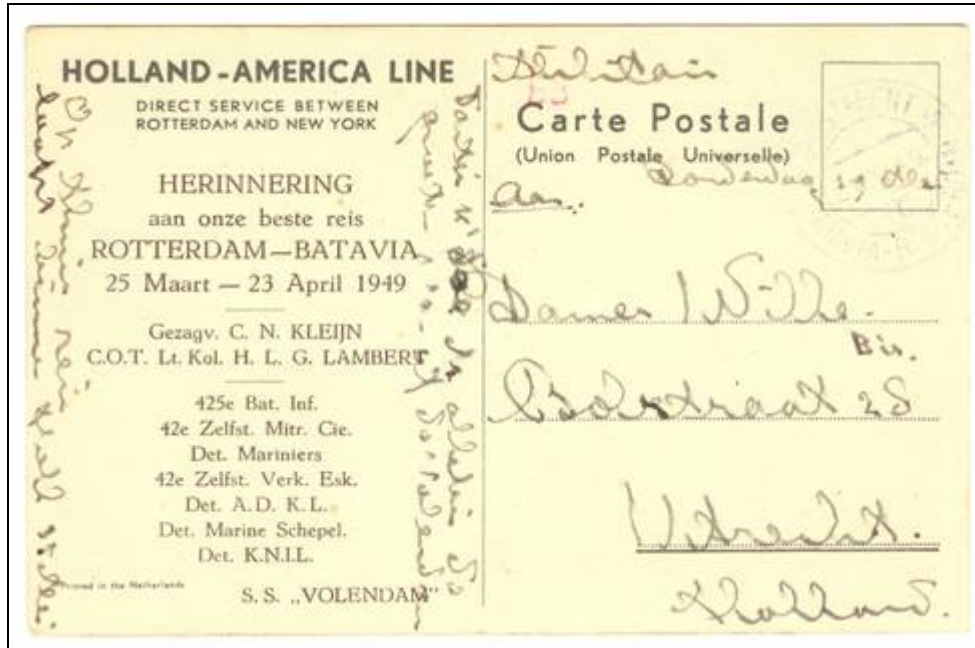


Bild 17

Zum Schluss ein Bild mit Niederländischen Soldaten auf der Kade in Makasser/ Celebes. Aufgenommen am 16. 8. 1949. Truppen des 5-4 Regiments Infanterie bei der Ankunft des Schiffes „VAN OUTHOORN II“.

H. W. Hönes

Alle Abbildungen eigene Sammlung.

Literatur u. a. : A. Lagendijk, „Schakel tussen twee Werelden“
Ausgeber: De Bataafsche Leeuw, Amsterdam 1991

Vijf Jaar Troepen Varen (1946 - 1950)
Von Mr. Dr. H.A.G. J. P van Hanswijck de Jonge
Gedruckt als Manuskript durch Ministerie van defensie
s-Gravenhage 1979

Catalogus van de postagentenstempels gebruikt aan boord
van Nederlandse schepen . W. Bakker Amsterdam 1995

Einladung zur Hauptversammlung

Hiermit lade ich alle Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft gemäß § 7 unserer Satzung zur ordentlichen Hauptversammlung am

Samstag den 8. August 2015 um 10⁰⁰ Uhr ein.

Die Versammlung findet im Hotel Münnich, Heeremansweg 13, 48167 Münster statt.

Tagesordnung

- 1.) Wahl des Protokollführers und des Wahlleiters
- 2.) Rechenschaftsbericht des 1. Vorsitzenden
- 3.) Bericht des Schatzmeisters
- 4.) Bericht der Kassenprüfer
- 5.) Entlastung des Vorstandes
- 6.) Wahl des neuen Vorstandes
- 7.) Wahl der Kassenprüfer
- 8.) Anträge
- 9.) Verschiedenes

Anträge zur Tagesordnung bitten wir bis zum 15. Juli 2015 an die Geschäftsstelle einzureichen.

Vorschläge zur Neuwahl des Vorstandes und zum Punkt 9 bitten wir recht bald an die Geschäftsstelle oder an den 1. Vorsitzenden einzureichen.

Wir bitten um zahlreiche Teilnahme.

Peter Heck
Geschäftsstelle

ARGE-Treffen vom 7. bis 9. Aug. 2015 in Münster mit Hauptversammlung

Liebe Mitglieder,

wie bereits vor drei Jahren treffen wir uns zu unserer obligatorischen Hauptversammlung und einem Mitgliedertreffen mit Tausch, kleinen Vorträgen und Geselligkeit kombiniert.

Wir haben dafür wieder die Sommermonate auserkoren, und so laden wir Sie - und natürlich Ihre Partnerinnen - ein, vom

7. bis 9. August 2015

nach

Münster/Westfalen

zu kommen und ein paar schöne Stunden gemeinsam zu verbringen.



Wir treffen uns, wie bei den letzten Treffen gewohnt, Freitagabend zum Essen und gemütlichen Beisammensein im

**Hotel Münnich, Heeremansweg 13, 48167 Münster, Telefon: 0251-6187,
Email: info@hotelmuenich.de, Homepage: www.hotelmuenich.de.**



Es stehen ausreichend Hotelzimmer in dem Hotel zu Preisen von € 65,- für ein Einzelzimmer und € 85,- für ein Doppelzimmer zur Verfügung. Die Preise verstehen sich inkl. Frühstück.

Zimmerbuchungen nehmen Sie bitte direkt im Hotel vor.

Das Hotel Münnich erreichen Sie wie folgt:

Sie kommen über die Autobahn A 1 - Abfahrt Münster-Süd - Richtung Bleiefeld - Richtung Albersloh - hinter der Überführung (Ampel) rechts (Hinweisschild Hotel) in den Münnichweg, nach 300 Meter dann links in den Heeremansweg Nr 13, großer Parkplatz am Hotel.

Sie kommen über die Autobahn 43, gleiche Abfahrt, bis zum Hotel ca. 2 km

Sie kommen mit der Bahn, ab Bahnhof mit der Buslinie 6 oder 8 bis zur Bushaltestelle „Erbdrostenweg“



Wir freuen uns auf Ihr/Euer Kommen.

De Nederlandsche Postzegelveiling

postzegels
verzamelingen
poststukken



Sie möchten ihre Briefmarken verkaufen?

Bei uns erhalten Sie Antworten auf Ihre Fragen rundum Briefmarken, den Verkauf von Briefmarken und die Versteigerung auf der Auktion.

www.npv.nl

Unsere hochwertigen briefmarken Kataloge sind bei Händlern und Sammlern auf der ganzen Welt beliebt

Vertrauen Sie auf uns.

Briefmarken Ankauf und Versteigerung von Briefmarken sind unser Schwerpunkt

*Ankauf-der schnelle Weg zum Geld

* Versteigerung von Briefmarken-der Weg zum optimalen Erlös

Profitieren Sie vom know-how erfahrener Fachleute und erhalten Sie von uns den bestmöglichen Preis für ihre Sammlerstücke



De Nederlandsche Postzegelveiling
Leeuwendeldseweg 14 - 1382 LX Weesp
Niederlande
tel. 0031-294 - 43 30 20 info@npv.nl
internet: www.npv.nl



GEGRÜNDET 1921
IN ZÜRICH

CORINPHILA - TRADITION UND ERFAHRUNG KLASSISCHER PHILATELIE



König William III



NIEDERLANDE

1852 Erstaussage 5C.-15C.
komplett in Zwischenstegpaaren

EUR 72,360.-

(inkl. Auktionsaufgeld)

206. Corinphila-Auktion

Veilingen, Amstelveen, April 2010



CORINPHILA
VEILINGEN BV

HEEMRAADSCHAPSLAAN 100
1181 VC AMSTELVEEN
AMSTERDAM
NETHERLANDS

TEL +31-20-6249740

FAX +34-20-6249749

info@corinphila.nl

www.corinphila.nl



CORINPHILA
AUKTIONEN AG
WIESENSTR 8
8034 ZÜRICH
SWITZERLAND

TEL +41 - (0)44 - 3899191

FAX +41 - (0)44 - 3899195

INFO@CORINPHILA.CH

WWW.CORINPHILA.CH

BRIEFMARKENAUKTIONEN SEIT 1925

**INTERNATIONALE AUKTIONEN ALLE 6 MONATE
IN AMSTELVEEN BEI AMSTERDAM UND ZÜRICH**

**UNSERE EXPERTEN BERATEN SIE GERNE BEI
AUFBAU UND VERKAUF EINER SAMMLUNG**

EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT ERBETEN