



USCA



POST



KONTAKTORGAAN VAN DE VERENIGING VOOR USA EN CANADA FILATELIE

Redactie: A. van Herk

Tel. 030-881741

Livingstonelaan 249 - 3526 HG Utrecht

Mei 1988

ISSN 0922-0089

Nummer 39

HEBT U OOK EEN T.C.C. ?

Lezing door de heer Gerard J. Soldaat
op de bijeenkomst van 10 april 1988

Ik ben er vrij zeker van dat U hiervan nog
nooit hebt gehoord.

T.C.C. Wat is dat nou?

Tot voor kort wist ik het zelf ook niet,
want ik geloof dat ik het zelf heb uitge-
vonden.

Deze afkorting staat namelijk voor "Town
Cancellation Collection", of in gewoon Ne-
derlands "Plaatsnaam Stempel Verzameling",
maar de afkorting P.S.V. roept andere ge-
dachten op.

Beide termen zult U tevergeefs zoeken in
ons Vademecum.

Nu hebben wij in andere verbanden wel eens
iets in deze richting gezegd en geschreven,
maar als hoofddoel van een verzameling is
het in onze kring, bij mijn weten, nog niet
eerder aan de orde geweest.

Helemaal van mijzelf is dit idee natuurlijk
niet, want er is niet zoveel nieuws meer
onder de zon. In de kringen van de precan-

cel verzamelaars is dit begrip al lang bekend als "town collection" en "town and type collection", maar dan betrekking hebbend op de voorafstempelings (precancels). Betreffende andere stempels is dit m.i. nog niet gepropageerd bij ons.

Zeker, er zijn verzamelaars die voor een bepaald doel zoveel mogelijk verschillende stempels proberen te bemachtigen, maar dat is meer op typen gebaseerd dan in samenhang met de plaatsnamen. Wat ik bedoel is een collectie aan te leggen van alle verschillende stempels van alle verschillende plaatsen in Amerika. Nu meen ik te weten dat er meer dan 40.000 plaatsnamen in Amerika zijn en dat is nogal wat. Gelukkig zijn er beperkende mogelijkheden, zodat we niet meteen hoeven om te vallen van angst of verbazing over dit idee.

Het is mij overigens bekend, dat enkelen in onze kring wel iets op dit gebied doen en misschien is het elders niets nieuws. Alleen: nu krijgt het een naam en een vorm. Het idee kreeg gestalte toen ik door toeval vijf verschillende enveloppen naast elkaar had van Louisville, Kentucky (zie de afbeeldingen op blz 893) en deze ging vergelijken. Meteen kwam de grote verscheidenheid van de stempels naar voren.

In dit verhaal spelen dus twee elementen een rol:

- de veelheid van plaatsen (town);
 - de vele verschillende stempels (type).
- En zo zitten we dus op dezelfde terminologie als bij de precancels.

Deze twee-eenheid zette mij aan het denken en een paar van die gedachten waren:

- een pure "town" collectie - dus van elke plaats één stempel;
- een "town en type" collectie - dus met

allerlei verschillende stempels van dezelfde plaats;

- een bepaald soort stempel van verschillende plaatsen (type).

Het is niet nodig precies te weten welke plaatsen er allemaal zijn, maar wie dat wil weten, moet proberen het postcodeboek van de Verenigde Staten te pakken te krijgen. Er kunnen echter ook stempels voorkomen van plaatsen die niet meer bestaan doordat zij verlaten zijn (dat komt voor) of die in een groter verband zijn opgegaan. Het eenvoudigst is om gewoon elk stempel vast te houden dat zich voordoet. Elke aanwinst is dan weer een verrassing.

Ik ben mij bewust van het feit dat het een gigantisch verzamelgebied is en dat het onmogelijk (wat heet!) is een dergelijke collectie optimaal aan te leggen. Het interessante is echter, dat men vooral kan zoeken in het allergegoedkoopste materiaal. In de zogenaamde massawaar, waardoor het niet direct in de papieren hoeft te lopen. De dubbeltespot zou hiervoor misschien een leuke bron kunnen zijn. Dat gigantisch grote terrein vraagt er echter om aandacht te schenken aan de beperkende mogelijkheden, zoals:

- per Staat;
- per Plaats. Wat te denken van plaatsen als New York en Chicago;
- per Periode, bij voorbeeld tot 1920, of elke andere naar eigen keus;
- alleen op gezegelde brieven;
- alleen op postal stationery;
- alleen op postal cards;
- of wat iemand weet te bedenken uit eigen interesse.

Het is natuurlijk niet waar dat een dergelijke collectie uit alleen maar goedkoop materiaal is op te bouwen. Er zullen zeker

stempels zijn, die uitsluitend op kostbare poststukken zijn te vinden. Zeker in de klassieke sector. Maar ook speciale eerste dag stukken zullen misschien een zwaardere aanslag op de beurs doen. Dat af te wegen, moet iedereen zelf doen.

BRIEVEN EN ANDERE POSTSTUKKEN

Uiteraard komt een dergelijke collectie het beste tot zijn recht op complete poststukken. Bij het verzamelen op deze manier spelen de zegels in principe geen rol. Het gaat hier primair om het stempel. Wie echter de zegels wél een rol wil laten spelen, is daar natuurlijk geheel vrij in.

Het leuke van zo'n collectie is de grote variatie in poststukken die vrijwel automatisch naar voren komt.

De ene keer heeft men een gewone brief, de andere keer een eerste dag envelop, maar er is zoveel meer:

- eerste vluchten en andere luchtvaartgebeurtenissen;
- herinneringsenveloppen;
- postal cards;
- postal stationery;
- oude brieven;
- nieuwe brieven.

Maar vóór alles moeten we op het doel letten: de stempels en de variaties daarin!

VARIATIE IN STEMPELS

Die hiervoor genoemde variaties komen vanzelf op U af en een kleine, onvolledige, bloemlezing kan U al een indruk geven:

- de grootte van de rondstempels. Vermoedelijk zijn alle diameters van 18 tot en met 35 mm aan te treffen. Een tekensjabloon met al deze maten (Linex 1116) kan hierbij goede diensten bewijzen. Bij een goede kantoorboekhandel zeker te krijgen;

- de vele soorten postkantoornamen, zoals Grand Central Station, Madison Square, en ga zo maar door;
- de talloze vliegveldaanduidingen, zoals Idlewild, La Guardia, AMF;
- de verschillende soorten fdc-aanduidingen zijn ook belangrijk.

Ik ontleen deze gegevens aan mijn eigen bescheiden New York collectie, maar ze gelden natuurlijk ook voor andere grote en kleine plaatsen resp. staten.

Uit de voorbeelden aan dit verhaal toegevoegd blijkt, dat alleen het gewone rondstempel al genoeg variatie biedt. In deze rondstempels kunnen de volgende elementen voorkomen:

- plaatsnaam;
- straatnaam of -aanduiding;
- stationsnaam of -aanduiding;
- stationsnummer;
- datum;
- tijdstip;
- jaartal;
- vliegveldaanduidingen;
- en andere.

Wanneer men ervan uitgaat, dat de volgende aanduidingen normaal zijn in het rondstempel: plaats, staat, datum, tijd en jaartal, maar alle andere aanduidingen al of niet kunnen voorkomen, is het duidelijk dat er veel varianten zijn die de moeite waard zijn te worden herkend.

We hebben nog niets gezegd over de vele andere vernietigingsstempels, zoals:

- golflijnstempels, al dan niet met letters en/of cijfers;
- rechte lijnenstempels, al dan niet met een tekst;
- ovale stempels, zoals Supplementary Mail en daarop gelijkende;

- * grids;
- * en wat er meer ter tafel komt.

Wel, beste vrienden, het is wel duidelijk: het end is zoek! Gelukkig maar, want des te interessanter wordt ons verzamelgebied. Wij zullen bij het zoeken steeds weer voor nieuwe verrassingen staan, steeds weer nieuwe varianten vinden.. en gelukkig zijn.

SLOGANSTEMPELS

Sloganstempels, maar dat geldt ook voor andere "vlaggen", kunnen bij diverse rondstempels (mm's) voorkomen, maar ook bij verschillende plaatsen. Het is natuurlijk mogelijk te zeggen: een slogan neem ik éénmaal en daarmee basta. Ik doe dat zelf niet. Als een bepaalde slogan is gebruikt, wil ik die ook hebben van elke plaats waar die is toegepast. Met andere woorden: ik kies voor geen beperkingen binnen het door mij gekozen verzamelgebied (nog niet!). In de meeste gevallen hoeft dat bijna geen geld te kosten en het maakt de collectie alleen maar interessanter.

Dit geldt ook voor de eerste dag afstemplingen, die daarnaast nog een thematisch stempel dragen. Ik beschouw deze twee delen als onverbrekkelijk, maar dat is mijn persoonlijke visie. In de meeste gevallen zullen rondstempels en tekst aan elkaar gelijk zijn, maar dat deert mij dus niet.

GROTE VRIJHEID

Het verzamelgebied is zo groot en complex dat er vele mogelijkheden zijn om de collectie naar eigen wens op te zetten. Die vrijheid is er gelukkig, want zo worden collecties geen eenheidsworst. Aangezien ik mij alleen met New York heb beziggehouden, misschien wel de grootste staat in dit opzicht, ken ik de mogelijk-

heden van de overige staten niet zo goed. Ik neem echter aan dat ik voldoende aanknopingspunten met de vele mogelijkheden heb gegeven, zodat men ermee kan starten en een eigen weg kan vinden. Maak van de U ter beschikking staande vrijheid gebruik. Wie weet wat voor moois er nog eens op de borden komt.

ACHTERZIJDE ENVELOPPEN

Soms staan op de achterzijde van de enveloppen aanduidingen, die betrekking hebben op het gekozen verzamelgebied, stempels, die in onze collectie thuishoren. Er zijn dan twee mogelijkheden:

- * de voorzijde moet ook in de collectie;
- * de voorzijde is voor de verzameling niet interessant.

Nu kan men een stuk maar één keer in de collectie opnemen. Wil men echter ook de achterzijde opnemen, dan kan dat alleen met een fotocopie.

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de achterzijde een verzamelbaar ontvangststempel heeft. Het gebeurt ook, dat een ontvangststempel bestaat uit een gewoon stempel. Niet elke plaats beschikt(e) over een apart ontvangststempel.

Ik neem dat soort stempels als fotocopie zeker op, misschien vind ik later hetzelfde stempel wel eens op een brief waarvan ik de voorzijde niet (meer) hoef. Dan kan ik het vervangen. Alhoewel de vermelding, dat het als "back stamp" is gebruikt, ook niet oninteressant is.

PRAKTIJKVRAGEN

Ik ben ervan overtuigd dat in de praktijk nog wel eens vragen zullen opdoemen, maar wie doel en streven goed analyseert, vindt wel een oplossing. Als er meer mensen op deze manier bezig

zijn, is het uitwisselen van ervaring en onderling overleg een goede zaak.

Let wel! Het is gemakkelijker om materiaal weg te doen dan terug te krijgen. Ik heb in het verleden veel materiaal afgestoten dat ik nu graag terug zou hebben.

Voor deze wijze van verzamelen is het Amerikaanse systeem: postmerklings en vernietigingsstempel/vlag rechts, mij uit het hart gegrepen. Immers, de plaatsnamen, waar het hier om gaat, komen nu meestal het beste uit.

Aangezien ik al jaren op stempels let, weet ik hoe boeiend deze materie is en wie echt tot vergelijken overgaat - en dat kan/moet bij deze manier van verzamelen - zal hiervan stellig onder de indruk komen.

KAART

Wanneer U een goede kaart hebt van het gebied dat U verzamelt en daarop de plaatsnamen onderstreept die U in Uw bezit hebt, krijgt zo'n collectie er nog een dimensie bij.

Nog interessanter is het wanneer men weet hoe zo'n plaatsnaam is ontstaan. Daarover bestaat literatuur en wij zijn bezig daar meer informatie over te zoeken. Onze bibliotheekdienst zou zich daar misschien ook eens over kunnen buigen. Deze gegevens zijn immers onontbeerlijk voor een vereniging als de onze, waar zovelen zich bezighouden met de historie van het land.

OPBERGING

De opberging van veel enveloppen is altijd een ruimtevergende zaak en wie het "mooi" wil doen, kan ook voor nogal flinke kosten komen te staan. Daarom hierover een aantal tips.

- Normale fabrieksalbums met het daarbij behorende papier acht ik als systeem voor een groeicollectie niet zo geschikt. Het schroef/pensysteem is te bewerkelijk bij het invoegen van nieuwe aanwinsten.
- In de plaats daarvan zijn briefordners met blanco papier veel gemakkelijker en goedkoper. Men kan bij elke drukker of papierhandel met heel wat minder kosten voor dat papier terecht. Neem echter wel papier van stevige kwaliteit, om het uitscheuren van de ponsgaten te beperken. Het zelf ponsen met een acht centimeter perforator hoeft geen moeilijkheden op te leveren.
- Als derde mogelijkheid, ook de meest eenvoudige en goedkoopste: plaats ze als een kaartsysteem achter elkaar in dozen of kistjes, al dan niet voorzien van tussentabkaarten.

SLOTWOORD

Ik hoop dat dit idee zal aanslaan, want we krijgen hiermee een verdere verdieping van ons verzamelgebied, iets wat alleen maar fijn is. Een nieuwe mogelijkheid tot meer contact tussen de leden onderling. En een nieuwe mogelijkheid om voor overvloedig materiaal uit de eigen collectie een bestemming te vinden bij een collega-verzamelaar.

Mochten er leden zijn, die al iets doen op dit gebied, laat het me eens weten: als het kan met een goede omschrijving van het hoe en wat. Hoe meer wij van elkaar weten hoe beter. We kunnen dan elkaars wensen bundelen en publiceren, opdat nog meer materiaal de juiste weg kan vinden.

Voor de goede orde: de intentie van dit verhaal slaat natuurlijk ook op Canada. Uit ervaring weet ik, dat ook in dit verzamelgebied interessante mogelijkheden zitten.

Mag ik er tot slot op wijzen dat ik zelf geïnteresseerd ben in elk stempel van de Staat New York en New York City;

... dat collega Frans van den Brink deze interesse heeft in de Staat Ohio;

... en dat we met elkaar een juweel van een hobby hebben.

DE VERZENDING VAN CORRESPONDENTIE
VIA HET BUIZENPOST SYSTEEM TE NEW YORK
door de heer D. de Vries

Tussen 15 oktober 1897 en 31 december 1953 heeft er in New York een buizenpost bestaan, welke tot 1 juli 1942 door een particuliere onderneming werd uitgevoerd. Na die datum is ze door de officiële postdienst van de Verenigde Staten overgenomen. Deze buizenpost was bedoeld als een verbinding tussen het Hoofdpostkantoor en 21 kantoren die alle op Manhattan waren gelegen. Zie de kaart op blz 897. De particuliere maatschappij berekende destijds een jaarlijks uniform tarief per 1000 poststukken.

De dienst werd uitgevoerd via een 2-richtings buizen-net van een zodanige doorsnee, dat de kokers, die een diameter hadden van 20.3 cm, er precies in pasten. Die kokers waren 60 cm lang en konden 400 à 500 brieven bevatten, een veel groter aantal dan in andere landen bij buizenpost-systemen mogelijk was.

Met een snelheid van 48 km per uur werden deze kokers door middel van door turbines geleverde luchtdruk door de buizen gestuurd, waarbij zo gemiddeld elke minuut een vijftal kokers wel ergens onder de grond van Manhattan de weg naar hun bestemming zochten. De totale lengte van dit buizenpostnet bedroeg 27 mijl, ongeveer 43.5 kilometer.

Dit buizenpostsysteem functioneerde van 's morgens 6 uur tot aan middernacht, van maandag tot en met vrijdag; zaterdag, zondag en feestdagen was het gesloten.

De hiervoor genoemde turbines, die voor de benodigde luchtdruk moesten zorgen, waren geïnstalleerd bij de posten die de correspondentie moesten versturen, dus langs het gehele parcours van het buizen-net.

In de beginjaren werd erg veel van dit systeem gebruik gemaakt. Het was immers een methode om snel grote hoeveelheden post tussen de verschillende kantoren te vervoeren en om in de kortst mogelijke tijd de correspondentie vanuit de sorteercentra naar de verschillende wijken, waar de spoorwegstations waren, te sturen.

Maar men beschouwde ook toen al dit systeem als vrij kostbaar in vergelijking met het vervoer van post met gewone post-auto's.

Een voordeel was echter wel, dat men ook na sluitingstijd van een postkantoor nog een verzendmogelijkheid had: de z.g. "nagekomen" postzakken konden nog worden vervoerd en dat had natuurlijk het voordeel dat plaatselijke post nog bezorgd, resp. verder het land in kon worden gestuurd.

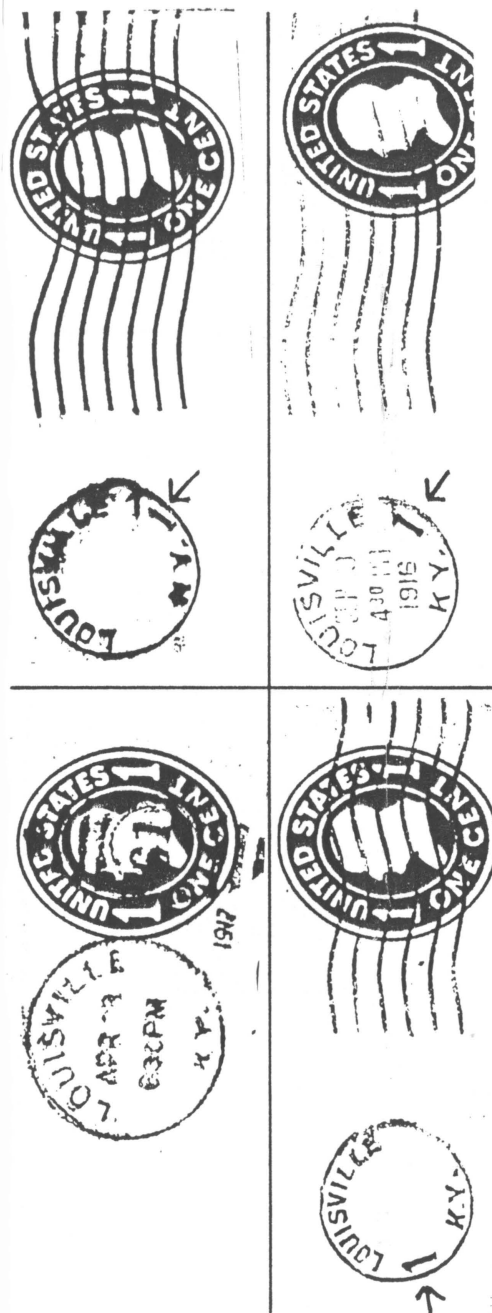
Ook kon via dit systeem het verkeer van correspondentie tussen de postkantoren onderling belangrijk worden ontlast, waardoor opeenhoping van poststukken bovengronds bij een bepaald kantoor kon worden voorkomen. De drie belangrijkste postverdeel-centra waren destijds het General Post Office, het Grand Central Station en Church Street Station, alle drie vlak bij de grote spoorwegstations. Postkantoren die wat verderaf waren gelegen, waren via het buizensysteem met deze posten verbonden, zodat de mogelijkheid bestond om ook na sluitingstijd nog post mee te geven aan de honderden treinen die dagelijks vanuit New York vertrokken.

Maar het postverkeer ging zich allengs meer en meer ontwikkelen en vooral het volume nam gestadig toe; die grote partijen waren haast niet meer via de buizenpost te verwerken en de PTT ging zich bezinnen of die buizenpost wel echt in de behoefte bleef voorzien. Men ging overwegen of het niet beter zou zijn het vervoer met de auto's te verbeteren en uit te breiden.

Na een uitgebreide studie over het postverkeer in New York City, werd in mei 1953 een rapport omtrent het buizenpostsysteem uitgebracht, dat onder meer de volgende punten bevatte:

- slechts 32% van alle brieven werden toen nog via het buizensysteem vervoerd. Het bleek dus nodig om voor de overige 68% de dienst met de post-auto's te handhaven; en die was ook onmisbaar voor erg volumieuze zendingen en voor alle post op zaterdag, zondag en de feestdagen;
- daarentegen bleef een gedeelte van het gemotoriseerde vervoer ongebruikt staan, omdat de buizenpost bijna een derde deel voor haar rekening nam;
- een gedeelte van de ruimte van de postkantoren werd ingenomen door de vrij omvangrijke apparatuur die voor dit buizensysteem nodig was en die ruimte ging ten koste van andere postale dienstverleningen;
- het instandhouden van al deze, soms speciale postkantoren kostte erg veel geld en in sommige gevallen werd zelfs de bereikbaarheid van zo'n kantoor in gevaar gebracht.

Al met al concludeerde men dat het wellicht aanbeveling verdiende om het buizenpostsysteem op te heffen en door de besparingen een uitbreiding van de postautodienst te realiseren.

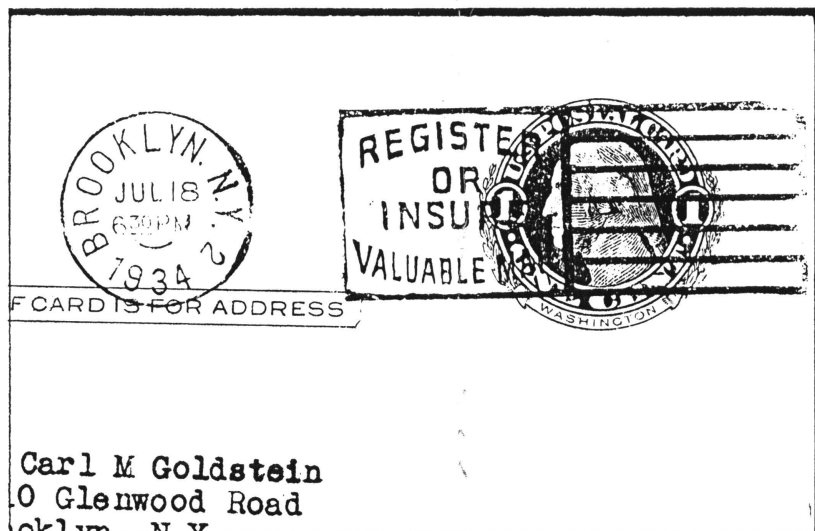


1. 26 mm, datum in ovaal, jaartal erbuiten, geen vlag, wel ovaal 61.
2. 22 mm, geen jaartal, kantoornummer (1) rechts onder.
3. 20 mm, geen jaartal, kantoornummer (1) links onder.
4. 22 mm, datum en jaartal in postmerk, kantoornr (1) rechts onder.

Verder kan men letten op: * vlag van golflijnen
 * vlag van rechte lijnen
 * letters of cijfers in de vlag
 * tekst in de vlag

Kortom, een scala van mogelijkheden, teveel om op te noemen.

STEMPELS NEW YORK



1. 21 mm rondstempel en sloganstempel
"Register or Insure Valuable Mail"

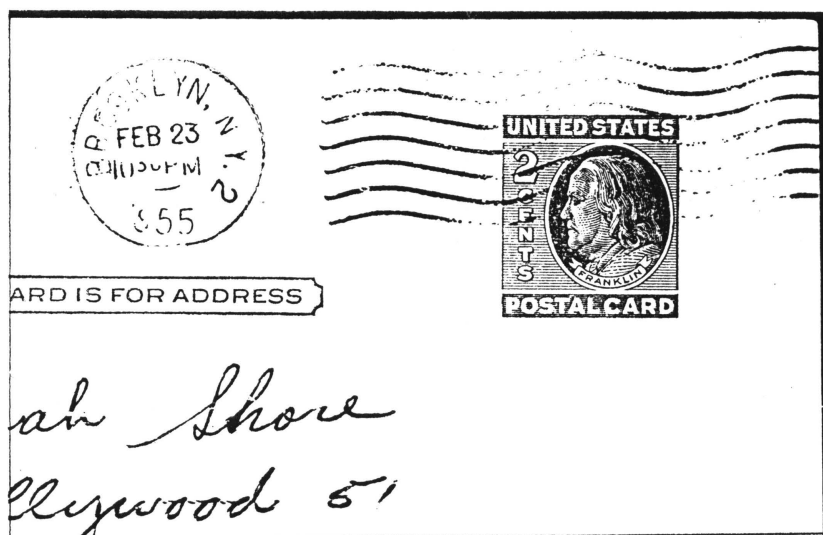
STEMPELS NEW YORK

IOE & CO.,
ORK, N. Y.,
5 days.

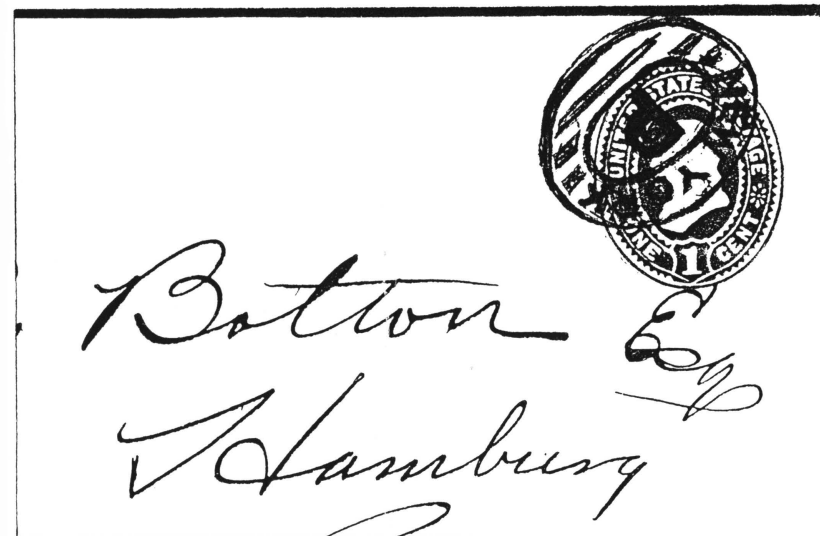


Hornby Heinelryk &
Co Liverpool Eng

3. Dubbel ovaal stempel met letters
"CR" en balken onder

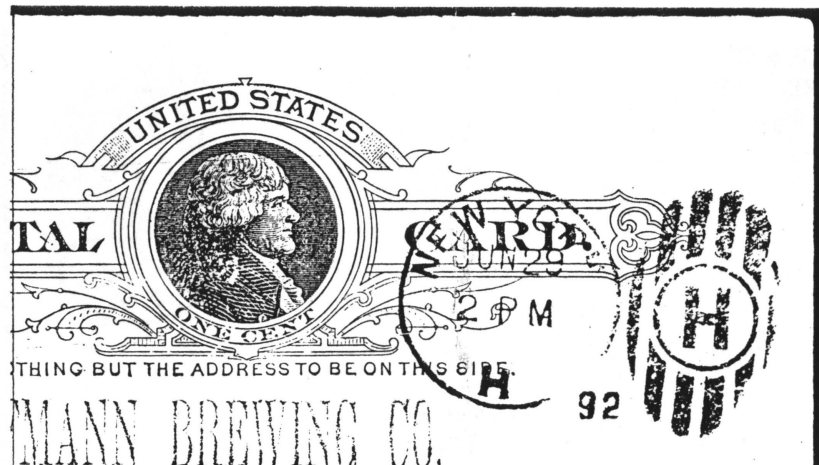


2. 21 mm rondstempel en 7-lijns
golfstempel

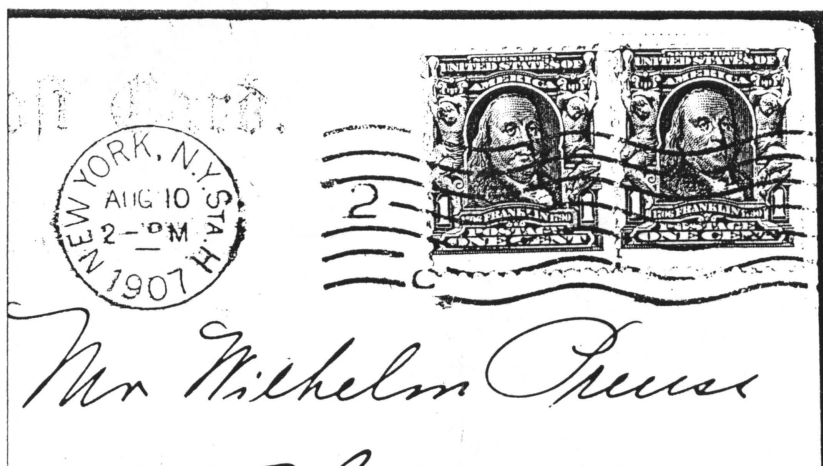


4. Dubbel ovaal stempel met letter
"P" en balken onder

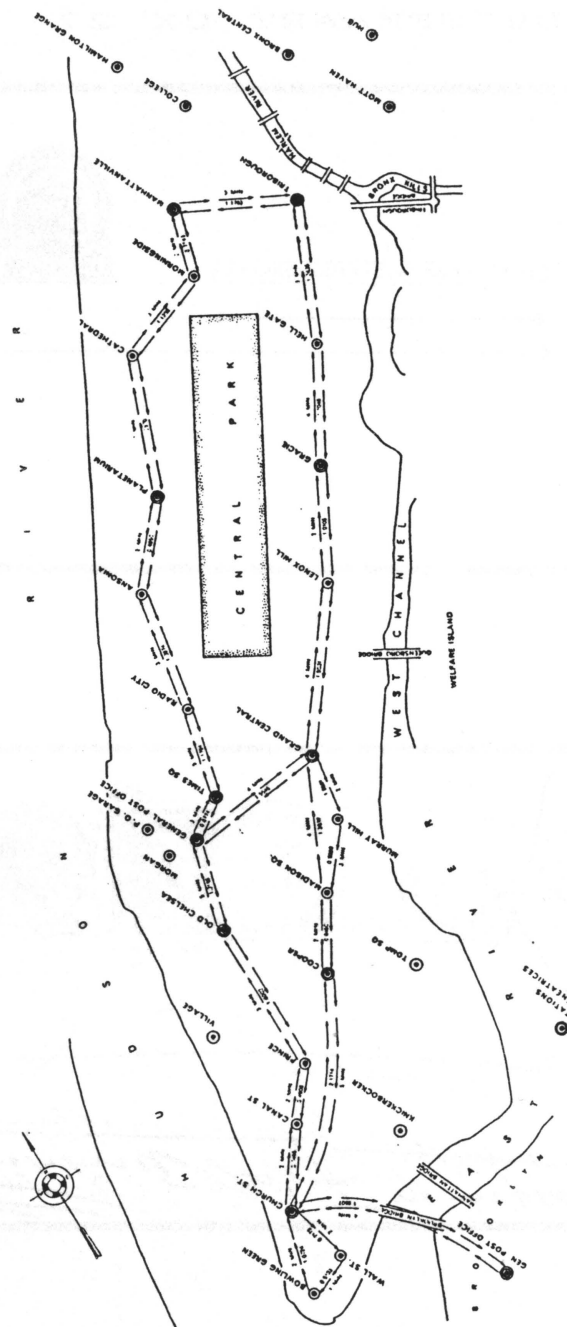
STEMPELS NEW YORK



5. 24 mm rondstempel en een ovaal stempel van 27 mm hoog en letter "H" in ring. Dit kantoor heette vanaf 14.7.1849 "YORKVILLE". Op 1.7.1863 werd het onder postmaster Charles Gailor "Station H". Van 1867 tot 1.1.1909 "Station H (Yorkville)" en tot 1.6.1947 "Station H (Cathedral)". Toen werd het gewijzigd in "Cathedral Station".



6. 20 mm rondstempel en een 7-lijns golfstempel met machine kenmerken "2" en "C"



HET BUIZENPOST TRAJECT IN NEW YORK.

USA POSTAL CARD UX 27

No. UX 27	Jaar van Uitgifte	Hoogte van de zegel	Lengte van de In- scriptie	Totale lengte Inscr. + zegel	Opmerkingen
A	1914	24.25- 24.50	58.00- 58.50	97.75- 98.25	1914-1917: cream 1915-1924: grijsig/buff ⁺ UX 27 Aa
B	1923	24.25- 24.50	58.00- 58.50	97.75- 98.25	Geen heldere afdruk; beetje wormstekig
C	1925	24.00	58.50- 58.75	98.25- 98.50	Groen op licht- of medium buff ⁺
D	1926	24.00	59.00- 59.50	99.75- 100.50	Groen op lichtbuff ⁺ cf buff ⁺
E	1925	24.00 of minder	58.75- 59.00	98.75- 99.00	1925-1930: buff ⁺ achtig ⁺ 1928-1930: donker buff ⁺ 1931-1940: geel 1941-1952: kanariegeel wittig buff ⁺ grijsig buff ⁺

+) De kleur buff is het best te omschrijven met "zeemkleurig"

DAT SIMPELE AMERIKAANSE KAARTJE ...
door de heer Frans van den Brink

Postkaart UX 27 wordt, misschien ook omdat de Scotter zo weinig informatie over geeft, ten onrechte wel aangezien voor een simpel kaartje, dat nauwelijks de moeite van het verzamelen waard is. Maar juist door de lange periode van uitgifte en de verschillende druktechnieken die gebruikt werden, is UX 27 de moeite van het nader bestuderen zeker waard. Met als voornaamste bondgenoot een doorzichtige lineaal om de verschillende afstanden (zie afb. 1 op blz 898) te meten. In de tabel hiernaast is dan makkelijk af te lezen tot welk type de kaart behoort. De eerste dag van uitgifte was 4 juni 1914, maar wie dié afstempeling vindt, heeft een uniek exemplaar in zijn of haar verzameling. De vroegste tot nu toe bekende afstempeling is 23 juni 1914. Voor de Aa-kaart is dat 8 juni 1915. De overige vroegste afstempelingen: B-kaart: 9 januari 1923; C-kaart: 11 september 1925; D-kaart: 16 januari 1926; E-kaart: 25 mei 1926.

In feite was deze "Jefferson"-kaart de "langstlevende" in de postale historie van de V.S.: van juni 1915 tot 31 december 1951, met een onderbreking gedurende de eerste wereldoorlog (2 november 1917 tot 30 juni 1918), toen het tarief naar 3 cent ging. (Afbeelding 2).

Plaatvariëteiten zijn er genoeg te vinden, zoals een breuklijn boven de "J" van "Jefferson", of een onregelmatige haarlijn in Jeffersons "haarvlecht".

Een hoofdstuk apart vormen de zogenaamde noodpapier kaarten (Scott UX 27C en 27D).

Het tekort aan papier tijdens de eerste wereldoorlog noodzaakte de Posterijen uit te zien naar een goedkopere soort. Het grijs-witte en ruwe papier werd overigens maar korte tijd gebruikt: van 22 december 1916 tot 13 februari 1917.

HET BEGIN VAN DE POST IN CANADA

In 1755 werd een maandelijks pakketdienst geopend tussen het Engelse Falmouth en Boston. In Halifax werd toen een postkantoor ingericht en een postbootje zorgde voor de verbinding met Boston. Canada was toen nog Frans: een Britse kolonie werd het pas na de Slag in de Abraham Vlake van september 1759, al werd dat pas officieel met het Verdrag van Parijs van 1763.

Toen ontstond de wens te komen tot een poststelsel met de andere Britse koloniën in Amerika. Reeds een half jaar na de Vrede van Parijs konden, dank zij Benjamin Franklin die "directeur-generaal" van de posterijen was, postkantoren worden geopend in Quebec, Trois Rivières en Montreal. Er kwam een maandelijks postdienst tussen Montreal en New York, de poort naar Europa.

Eerst na de Amerikaanse Revolutie ging men eens denken over betere verbindingen tussen Canada en New Brunswick en Nova Scotia. Die liepen via New York of Boston, maar toen de USA zelfstandig werden, moest er een route komen over Brits gebied. 's Zomers kon de post over de binnenwateren naar een zeehaven worden gebracht en vandaar naar Halifax, in de winter echter moesten de enorme afstanden worden overbrugd met hondensleeën, kano's, zeilbootjes of... te voet.

Op initiatief van Finlay, die toen het beheer voerde over de posterijen, ondernam

de Frans-Canadees Durand een proeftocht van Quebec naar Halifax. Hij vertrok op 11 januari 1784 en bereikte zes weken later zijn bestemming. Die reis was niet gemakkelijk, maar kon toch volgens plan worden gemaakt. Maar de terugtocht werd een drama. Het ijs in de Saint John Rivier was gaan kruien en de Temiscouata Portage (een traject van 40 km over land met steile hellingen en moerassen tussen twee waterwegen) was praktisch onpasseerbaar geworden. De tocht duurde 102 dagen, had \$ 764 gekost en slechts \$ 300 opgebracht...

Toen de Britse Post vier jaar later echter een pakketbootdienst opende naar Halifax moest de doorvoer toch over de Durandroute plaats hebben. Er werd een vaste postroute georganiseerd tussen Halifax en Quebec, met nieuwe postkantoren in de Annapolis Vallei, in New Brunswick tussen Saint John en Fredericton en in Lower Canada langs de oevers van de Saint Lawrence. Die lijn werd per postkoets onderhouden tot 1876. Toen nam de Intercolonial Railway het werk over.

In de lente en de zomer van 1784 vestigden zich Loyalisten (mensen die "loyaal" bleven tegenover het Britse Rijk en niet meededen aan het streven naar onafhankelijkheid in Amerika) in Upper Canada, voornamelijk in en rond Kingston en aan de Baai van Quinte. Vele kilometers oerwoud scheidden hen van de naastgelegen Franse nederzettingen. De eerste vijf jaren werd de verbinding met de buitenwereld onderhouden met platboomde vaartuigen die min of meer regelmatig voeren tussen Kingston en Lachine aan de rand van Montreal. Maar als de winter inviel en een einde maakte aan de binnenscheepvaart maakte men de vreselijke reis naar Montreal dwars door het oerwoud alleen als het heel niet anders kon. Wie die reis volbracht,

bracht uiteraard alle post voor de kolonie mee die hij op het postkantoor in Montreal aantrof.

Dat kon niet lang zo blijven. In 1787 vroegen de kolonisten de Gouverneur Generaal om een postroute naar Kingston met postkantoren onderweg. Twee jaar later kwamen die er ook: in Lachine, Kingston en negen plaatsen onderweg waaronder Cornwall en Brockville. Er werd een koerier aangesteld die ééns per jaar een reis maakte van Montreal naar Niagara. Zo'n reis vergde uit en thuis drie maanden: gemiddeld haalde hij een kleine 30 km per dag. Die toestand bleef bestaan tot 1810. Toen kwam er een tweewekelijkse dienst tussen Montreal en Kingston en in de wintermaanden tussen Kingston en York.

Voor de streek langs het Ontario Meer tussen York (Toronto) en de grens met de USA was die dienst van weinig nut. Het noorden van de Staat New York was in snel tempo bevolkt en er werd een tamelijk frequente postdienst onderhouden op Buffalo. De kolonisten in Toronto en op het Niagara Schiereiland konden hiervan meeprofiteren. Sinds 1789 bestond er al een postkantoor aan de Canadese kant van de Niagara en in 1803 was er een gekomen in Queenstown, een aantal kilometers stroomafwaarts. Die kantoren wisselden post uit met de Amerikaanse postkantoren aan de overkant en de post uit dit deel van Canada naar Engeland ging praktisch helemaal via deze kantoren.

Voor de Provincies in het Westen: Manitoba, Saskatchewan en Alberta, nam de Hudson's Bay Company bijwijze van gunst de post mee op de jaarlijkse inspectietochten naar de forten die over dit onmetelijke gebied verspreid lagen.

Toen de U.S. Post in 1853 een postkantoor opende in Fort Ripley, Minnesota, volgden de kolonisten in Fort Garry (nu Winnipeg

geheten) dat voorbeeld en maandelijks werd toen post uitgewisseld tussen die kantoren. Vier jaar later breidde de U.S. de post uit tot Pembina in North Dakota, vlak bij de grens van het Hudson's Bay Territory. Daarmee kwam Fort Garry heel wat dichterbij te liggen. De kolonisten konden nu de censuur ontlopen waaraan de Hudson's Bay Company de door haar vervoerde post vaak onderwierp. De postmaster van Fort Garry had geen Canadese postzegels! Het porto tot Pembina liet hij contant betalen en voor het traject in de USA verkocht hij Amerikaanse postzegels die hij zelf had ingekocht. Later kwamen er natuurlijk Canadese zegels en de groene 7½d is gevonden met een stempel van Pembina. Vóór het gereedkomen van de Canadian Pacific Railway - die op 18 juni 1885 de eerste transcontinentale post vervoerde van Montreal naar Port Moody - bracht de Royal Canadian North West Mounted Police haar post naar Bismarck in Dakota en soms ook naar Fargo en vandaar kwamen de poststukken via Detroit naar het oosten van Canada: een soort hoefijzerverkeer dus.

Ook een Poney Express was in het westen van Canada niet onbekend, maar dat was geen georganiseerde dienst, er waren geen eigen postzegels en van de berekende tarieven is niets bewaard gebleven.

De nauwe betrekkingen die ontstonden tussen westelijk Canada en het zich snel ontwikkelende westen van de USA gaven de Canadese regering aanleiding een postdienst te gaan organiseren die helemaal over Brits gebied voerde. Dat gebeurde in 1858. De post ging van Collingwood aan de Georgian Bay naar Fort William per stoomboot en dan per kano over de Red River naar Fort Garry. In de winter trokken hondensleeën de post langs de noordelijke oevers van het Huron en het Boven Meer. Maar die route leverde zoveel

problemen op, dat het experiment twee jaar later werd gestaakt.

Toen Manitoba in 1870 een Provincie werd van het Dominion Canada regelde de regering het postverkeer met de USA. In 1878 kwam er een spoorlijn van Pembina naar Winnipeg en toen kon de post helemaal over de rail.

In 1884 kwam de Canadian Pacific Railway klaar en daarmee een postverbinding tussen Manitoba en de Oostelijke Provincies, die geheel over Canadees gebied liep. Eindelijk waren de Canadezen niet meer aangewezen op de posteries van de USA.

CANADA IN JAARTALLEN

- 1623 Eerste Britse kolonie in Nova Scotia.
- 1670 Hudson's Bay Company krijgt Octrooi.
- 1713 Verdrag van Utrecht. Nova Scotia, New Brunswick en Newfoundland worden Brits.
- 1721 Koerierdienst Montreal - Quebec
- 1755 Halifax eerste postkantoor in B.N.A.
- 1763 Postkantoren in Montreal en Three Rivers. Verdrag van Parijs: Canada wordt Brits. Eerste postkantoor in Canada.
- 1778 James Cook karteert de N.W.-kust en neemt die in bezit voor de Britten.
- 1784 Eerste Dead Letter Post Offices.
- 1790 Vroegst bekend stadsstempel in B.N.A.: Halifax, 18 september (handstempel).
- 1795 Spanje geeft aanspraken op Canadese Pacific-kust op.
- 1809 Stoomboten vervoeren post tussen Quebec en Montreal over de St.-Lawrence.
- 1820 Upper Canada heeft 9 postkantoren.
- 1840 Upper en Lower Canada verenigd tot de Provincie Canada.
- 1844 Eerste enveloppen gebruikt in Canada. Briefpost naar gewicht ingevoerd.
- 1850 Op 10 augustus treedt de Postwet voor Canada in werking. De Britse reglementen verdwijnen.

- 1851 Eerste Canadese postzegel op 23 april.
- 1852 Twee brievenbussen in Toronto.
- 1853 Grand Trunk Railroad geopend.
- 1854 Railway Mail Service ingesteld.
- 1855 Eerste postkantoor in West-Canada op 28 februari geopend in Winnipeg. Regeringszetel van Quebec naar Toronto.
- 1857 Eerste postzegels van Newfoundland.
- 1858 Aangetekende post in Newfoundland. De eerste getande zegels in Canada.
- 1859 De post voert op 1 juli het decimale geldstelsel in.
- 1860 Op 1 februari verschijnen de eerste enveloppen met ingedrukte postzegel. Op 30 juli geven Vancouver Island en Brits Columbia hun eerste zegels uit.
- 1861 Op 1 januari geeft Prince Edward Island zijn eerste postzegels uit.
- 1864 Er komen belastingzegels, die men algemeen "Bill Stamps" noemt.
- 1867 Confederatie Canada op 1 juli.
- 1871 Eerste briefkaarten op 1 juni.
- 1873 Prince Edward Island treedt toe tot het Dominion.
- 1875 Vooruitbetaling van porto verplicht.
- 1878 Canada wordt lid van de Wereld Post-Vereniging.
- 1888 Pakketpost ingevoerd in Canada. Eerste voorafstempelingen (precancels) in Ottawa.
- 1896 Montreal voert als eerste stad in Canada machinale afstempeling in.
- 1898 "Special Delivery" ingevoerd.
- 1899 Posttarief verlaagd van 3 tot 2 cent, eerste zegel met opdruk op 28 juli.
- 1906 Portzegels in gebruik genomen.
- 1919 Op 12 april komt in Newfoundland als eerste Britse gebied een luchtpostzegel uit.
- 1928 Eerste Canadese luchtpostzegel.
- 1947 Laatste postzegel van Newfoundland.
- 1953 Geen belastingzegels meer op chèques.

KORT AMERIKAANS

Dit voorjaar is weer eens een tariefsverhoging te verwachten bij de USPS. Hoe hoog het nieuwe 1e klas briefporto gaat worden, is nog onbekend als wij dit schrijven. Maar de Post is er klaar voor: de nieuwe zegels zonder waardecijfer zijn gereed. Sterker: het ontwerp is gepubliceerd. Uiteraard komt er de letter "E" op te staan. Maar de gestyleerde adelaar van de zegels A t/m D is weggevlogen. Op de E-zegel staat een door de NASA uit de ruimte genomen foto van de Aarde in fraaie kleuren. Ook staat er het woord "Earth" op, vermoedelijk om duidelijk te maken dat er geen post mee kan worden verzonden naar Venus of Mars. Sterker: ook niet naar landen buiten de USA, want dat mag niet van de Wereld Postvereniging.

Deze E-zegels komen uit als vel-, als rollen als boekjeszegel, in het formaat van de langlopende zegels. Er komen geen enveloppen of briefkaarten met indicium, maar wel een Official Mail zegel en een U.S. Saving Bonds enveloppe. Wannéér al dit moois gaat verschijnen, weten wij op dit moment niet. Overigens was het allang gedrukt, want het copyright-opschrift vermeldt "1986".

Wij zijn nú al benieuwd naar het motief op de F-zegel!

De fans van Elvis the Pelvis hebben de USPS laten weten dat zij hun tien jaar geleden gestorven idool nu wel eens op een postzegel willen zien. In de serie Performing Arts of anders maar in de Great Americans. Als we even eigenwijs mogen zijn: in die laatste serie komen wij figuren tegen die echt niet "greater" waren dan Presley!

In 1989 zal het 20e congres van de Wereld Postvereniging in Washington DC plaatshebben. Voor het eerst in 92 jaar vergadert men weer eens in de USA. Daarover zijn de Amerikanen zo blij, dat zij er meteen een king-size postzegelshow aan vastknopen: de "World Stamp Expo '89", die zal worden gehouden in Washington DC van 17 november tot 3 december. Dan weet U dat vast!

De Bizon-envelop heeft alwéér voor trouble gezorgd. Nu zijn er per ongeluk 855.000 vensterenveloppen aangemaakt met een venster dat 1/8 inch hoger is dan normaal, namelijk 1 1/4 in plaats van 1 1/8 inch. Die zijn in de week van 23 t/m 29 december 1987 te koop geweest.

Bovendien zijn er 50.000 Penalty Mail enveloppen met dezelfde productiefout de wereld ingestuurd. Hierbij gaat het om een variant van de enveloppe die op 26 februari 1985 voor het eerst uitkwam.

Onze postal stationery specialisten hoeven hiervan niet te schrikken: beide stukken zijn te bestellen in Washington.

Er gebeuren nog sprookjes. Het Museum van de American Numismatic Association in Colorado Springs kreeg een donatie van de verzamelaar Werner A. Amelingmeyer uit Florida, die 2500 kg woog (die donatie dan) en een schat aan munten, postzegels en postwaarden bevatte. Die had 10 jaar opgeslagen gelegen. De conservators hebben alles nu uitgezocht en ze zijn wild-enthousiast. Er zijn wel wat stukken aan elkaar gekleefd of wat tropisch geworden, maar het meeste is in perfecte conditie. Zoals bijvoorbeeld een compleet stel plaatnummerblokken van de Zeppelins uit 1930, veel Zeppelinpost, zegels van Express Companies van vóór de Burgeroorlog.

Bij de nieuwe aanwinsten van onze Boekerij, die wij zo spoedig mogelijk in een Supplement op de Boekerijlijst zullen bekendmaken, is ook het gloednieuwe "U.S. Errors", een door Stephen R. Datz samengestelde catalogus van alle foutdrukken en afwijkingen bij USA-zegels en postwaarden. Het is rijk geïllustreerd en zeer overzichtelijk. Voor de liefhebbers!

.....
Iran heeft het nuttig geoordeeld opnieuw een zegel te wijden aan de "overneming" van de Amerikaanse ambassade in Teheran, nu 8 jaar geleden. Er zijn wat leuke motiefjes voor bedacht: de USA-vlag met de sterren en strepen in de soep, het Capitool met een gebarsten koepel, en het Grootzegel van de USA scheef en beschadigd. Een staaltje van "fi-hate-lie", om het zo maar eens te zeggen. In de USA valt de zegel onder het verbod van invoer en verkoop.

.....
Onze vriend Herman Herst heeft de auteursrechten op zijn boeken verkocht aan Linn's Stamp News, het grootste postzegelblad in de USA. Deze uitgeverij verwierf al eerder de Scott Publishing Company, die de Scott Catalogi uitgeeft. Zij heeft onmiddellijk voorzien in een grote behoefte op de Engelstalige markt voor filatelie-literatuur: er werd een bewerkte herdruk uitgebracht van "Nassau Street". 320 bladzijden, als paperback \$ 9.95, met hard kapt \$ 20.-

Herst noemt een aantal figuren, die in de oorspronkelijke versie met fantasie namen waren aangeduid, nu bij hun ware naam. Ook zijn er wat verhelderende voetnoten toegevoegd.

Volgens Linn's zullen nog meer boeken van Herst, die niet meer te krijgen zijn, worden herdrukt. Zoals altijd zullen wij U daarvan op de hoogte houden.