

USCA POST

ORGAAN VAN DE STUDIEGROEP USA-CANADA, OPGERICHT 10 JAN. 1970

Red.

A. van Hulst

Archipel 41-08

8224 HS LELYSTAD

Jan. '81

Nummer 4

Bij het begin van ons 12e Studiegroepjaar is het voor Uw Bestuur een prettige taak, nevens de goede wensen voor 1981, U de definitieve uitgave van het reeds aangekondigde "VADEMECUM" mede te delen.

Dit boekwerk, als afsluiting van Jubileum jaar 1980 bedoeld, kon vooral tot stand komen door een royale subsidiëring der Nederl. Bond van Filatelisten Verenigingen.

Tevens komt de Studiegroep, met ingang van 1981, tot een tweeling-uitgave t.w. het UNCLE SAM BULLETIN voor USA -post-nieuwtjes en het ESDOORN BLAD voor de Canada-primeurs.

Dat vereenvoudigt het naslaan van deze gegevens en bevordert goede opberging. Daarnaast blijven wij streven naar Dia-lezingen en Publikaties over speciale onderwerpen.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Canada's motto "Van zee tot zee" heeft een abstrakte en een konkrete betekenis. De abstrakte leeft in de geest van het Canadese volk. De konkrete betekenis wordt gegeven door spoorwegen, luchtlijnen, radio-uitzendingen, een zenuwstelsel dat de Canadezen tezamen houdt als een nationaal geheel.

Canadian Nat. Railways (C.N.) dient in deze met transport per spoor, via de snelweg door de lucht en over water.

Daarnaast bezit het een netwerk van Hotels en telekommunikatie-diensten, die alles van telegrammen tot T.V.-uitzendingen bedrijven. C.N. heeft 100.000 mensen in dienst, exploiteert 2.300 diesel-lokomotieven om 110.000 goederen- en 3.100 passagiers-wagons langs 56.000 km spoorwegen te trekken. 20 veerponten en schepen aan de O. en W. kust geven verbindingen met het Vasteland.

Meer dan 12.000.000 passagiers kopen jaarlijks spoorkaartjes (betreft 60er jaren). Verder bezit C.N. alle aandelen der Trans Can. Airlines, die door het Parlement per wet in 1937 geformeerd werd.

Sinds 1960 heeft C.N. zijn stoom-lokomotieven aan de kant gezet en verlaat zich nu geheel op Diesel-eenheden. Deze vragen minder onderhoud en zijn meer efficient. De treinen rijden daarmee sneller, waardoor betere signalering nodig was. Als gevolg daarvan heeft C.N. zijn automatische signalering in het hele land nu wel voltooid. Treinpersoneel werkt met zend- en ontvangstradio op en met de treinen en naar stations.

Op volautomatische rangeer-emplacementen in Moncton, Montreal en Winnipeg wordt met de hulp van radar, televisie en elektronika een

16.000 goederen-wagons per dag gesorteerd. In 1965 werd bij Toronto een 400 Ha groot klassificerings terrein in gebruik genomen. Draadloze oproep-systemen zijn, samen met die van de Can. Pacific (C.P.), in het hele land verspreid.

HOE HET BEGON

Voorlopers van C.N., de Champlain en Sint Lawrence Railroad begon in 1836 met een 23 km land-verbinding van Laprairie naar St. Johns, Quebec. De lijn verbond het New York Champlain-meer en de Richelieu rivier met de St Lawrence rivier en de Grote Meren. Meer rechtstreeks heeft de C.N. zijn oorsprong in de C.N. Railway wet van 1919. Daarmee kwam de C.N. tot stand en verkreeg zij de bronnen voor haar ontplooiing. Geleidelijk werden 5 der voornaamste maatschappijen, partikuliere en overheids, onder verenigd bestuur en exploitatie gezet. Achtereenvolgens was de C.N. bij de Grand Trunk (Gr Tr), de Intercolonial, de Can-North (C. Nth.), de Nat. Transkontinentale Railways (NTR) en de Grand Trunk Pacific (Gr Tr P.) met dit werk begonnen.

DE GRAND TRUNK

In haar dagen was de Gr Tr. één van de 5 grootste spoorwegen van N. Amerika. Zij introduceerde de EERSTE POST-WAGON, de eerste spijs-wagons. In 1860 had het de voornaamste plaatsen in het huidige Ontario en Quebec (toen de Canada-provincie) met elkaar verbonden. Had een hoofdlijn Portland Me, USA naar Sarnia. Het verbond het expanderende Midden Westen met Chicago. Daarbij had de Gr Tr. eindstations in New London, met een scheepslijn naar N.Y.C., Buffalo, Detroit en Milwaukee. Ofschoon Canadees, zag Gr Tr. meer winstkansen in de USA economie.

DE INTERCOLONIAL

Nationale spoorwegen in Can. zijn zo oud als het Confederatie-verdrag, dat u.a. beloofde de Zee-provincies te verbinden met Centraal Can. Dat gebeurde in 1876 met het voltooiën van de 960 km lange spoorlijn van Truro naar Riviere du Loup, daarmee verbinding makend met lijnen in Nova Scotia en Quebec.

DE CANADIAN NORTHERN

Het doorslaande sukses van de Canadian Pacific spoorweg, in 1885 voltooid, gaf twee aannemers van dit werk de moed om een concurrerende spoorweg in de West te beginnen. Kondities waren gunstig voor Will. MacKenzie en Donald Mann, toen zij in 1896 begonnen.

Door haar spoorweg-monopolie en haar positie als kolossale landeigenaar kwam de C.P. onder politieke druk. Toen de monopolie faciliteiten werden ingetrokken kregen MacKenzie en Mann hun kans. Efficiënte aanleg en vruchtbaar land ontsluiten waren reden dat hun C.Nth. een buitengewoon sukses is geweest.

Tussen 1896 en 1902 ontwikkelde zich 't zg. "Northern gebied" zeer snel van Port Arthur tot Winnipeg. Zuidelijk naar de USA-grens, Westelijk tot Saskatchewan, dat met Alberta in opkomst was als provincie.

Door de blokkering van scheepvaart op Grote Meren werd de C.Nth. ingesloten en zocht zijn eigen weg naar de Atlantic en in 't W. naar Vancouver. De 1902-'03 onderhandelingen met de Gr Tr. mislukten en de Natie is zich toen gereed gaan maken voor de aanleg van 2 nieuwe trans-kontinentale spoorwegen.

GR TR. PACIFIC & NAT. TRANS KONTINENT RWS.
Toen de C.P. sukses had en prairie-vesti-

gingen als paddestoelen verrezen, begon de Gr Tr., die eerder geweigerd had een Trans kontinentale lijn aan te leggen, van opvatting te veranderen. Omstreeks de eeuw-wisseling stelde het voor de Gr Tr P. aan te leggen, westwaarts van zijn eindpunt North Bay, Ontario, naar Prince Rupert aan de NW kust van Brits Columbia.

De toenmalige regering was niet gelukkig met het vooruitzicht dat Canadese landbouw exporten het land via Gr Tr.'s Oostelijke eindstation in Portland, Me, USA, zouden verlaten inplaats vanuit de Can. havens Halifax en Saint John.

Het antwoordde daarom met zijn eigen voorstel, dat de Regering de 2900 km lange Tr. kontinentale spoorweg van Moncton naar Winnipeg zou aanleggen als verbinding met dit beginpunt van Gr Tr P. Deze N.T.R. zou gelijk als ontwikkelingslijn voor New Brunswick's binnenland, plus de N. regionen van Quebec en Ontario fungeren en daarnaast als doorgaande verbinding vanuit het Westen. De bouw zou aan hoge eisen gebonden zijn. De Gr Tr. had regeringshulp nodig om de Gr Tr P. aan te leggen. Het kwam daarom tot 'n overeenkomst om de N.T.R. te pachten en in combinatie met zijn eigen spoorweg voor 50 jaar te exploiteren.

De eerste 7 jaren zou geen rente verschuldigd zijn, daarna moest 3% rente van aanlegkosten aan de Kroon worden betaald.

Het werk begon in 1905.

UITBREIDING EN W.O. I

In 1914 werden de nieuwe routes opgeleverd, maar de Gr Tr. was in hopeloze financiële zorgen. De uitbreidingen waren nog in "het kinderziekten stadium" en nog niet in staat om zelfs maar hun exploitatie-kosten te verdienen. Daar kwam nog bij dat de Westerse

wereld in oorlog was en de Europese geldmarkt voor de Gr Tr gesloten was. De oorlog verlamde de economie in de eerste jaren. Later, toen oorlogsvervoer veel drukker werd, toonde het ook de tekortkomingen in de faciliteiten. Rangeer-terreinen kwamen verstopt te zitten en de exploitatiekosten waren hoog.

Geforceerd tot het uiterste, weigerde de Gr Tr. de N.T.R. te exploiteren en gaf het aan de Regering over. Daarnaast stelde zij voor zich uit de Gr Tr P. in de West terug te trekken en de lijn aan de Regering te geven op voorwaarde dat deze met andere schuldeisers tot overeenstemming kwam, en aan de Gr Tr. het kapitaal dat zij in de Gr Tr.P. geïnvesteerd had, zou terugbetalen.

C. Nth.

Ook de C.Nth had zich verder uitgebreid. Het was nog maar kort klaar met zijn ambitieuze aanlegplannen of het kon al spoedig de verlamdende gevolgen van een Wereldoorlog voelen. In 1914 had het 100 miljoen dollars nodig om zijn trans-kontinentale lijn te completeren en uit te rusten. Het vroeg het federale gouvernement om hulp in de lopende exploitatiekosten en rentebetalingen.

Gekonfronteerd met deze problemen en hun invloed op Can. financiële krediet, benoemde de Regering in 1916 een commissie die naar een oplossing moest zoeken. Deze commissie adviseerde dat de overheid het bezit van de beide spoorwegen zou overnemen.

DE C.N.

Aan het einde van W.O. I was Canada bezig om 35.000 km lange spoorlijnen te exploiteren, die het land had "geërfd. De Regering

zocht naar een oplossing in een ontwerp met een onderneming op zakelijke basis en vrij van politieke invloed. In deze moeilijke, beginnende uitvoering had men een man met bijzondere talenten nodig. Deze werd gevonden in de persoon van Sir Henry Thornton, een succesvolle spoorwegman en magnetische persoonlijkheid, die een figuur van internationale allure werd.

In de jaren tussen 1923-'31 vatte Sir Henry de gescheiden stukken op en veranderde deze, en de mensen die er in werkten, tot een spoorweg-eenheid. Ongeveer 400 miljoen dollars werden uitgegeven aan renovatie en verbeteringen, die een decennium later CN. in staat stelde de geweldige taken aan te kunnen, die door de W.O. II opgelegd werden. Met de crisis der dertiger jaren eindigde de eerste periode in de geschiedenis der C.N.

De natie pauzeerde maar kort, begon in '32 een herstudie met een andere commissie. De suggestie om C.N. en C.P. te fuseren wees zij van de hand. Inplaats daarvan adviseerde het "Co-ordinatie" en herziene financiële en bestuurlijke controle. Dat kwam met de wet C.N.-C.P. in 1933 tot stand.

W.O. II

De reactie van de C.N. op de oorlogsverklaring in 1939 was, als in de rest van Canada, een geweldige krachtsinspanning. Elk ander belang werd ondergeschikt gemaakt, aan de overstelpende eisen van oorlogsvervoer van goederen, materialen en mensen. Ongelukkigerwijs kwam met de oorlog de tekortkomingen aan het licht en ondanks noodmaatregelen om dingen als spoorrails, uitrusting en machines te krijgen, was de hele oorlogsperiode één lange improvisatie en een uitputting van materiaal.

Gedurende de 1939-'45 periode was de "Jaarlijkse opbrengst per ton/mijl" (een maat-formule voor vervoerde vracht) verdubbeld, terwijl het aantal passagiers verdrievoudigde.

In de na-oorlogse jaren was de eerste zorg om weer aan de Spoorwegen te herstellen in wat er tijdens de oorlog was uitgehaald en versleten. Schaarsheid aan materialen vertraagde het proces en de stijging der prijzen, na beëindiging der "oorlogs-kontrolé" maakte renovatie kostbaar. Ofschoon de CN, in de oorlog een jaarlijks overschot van 'n 22.500.000 dollars gemiddeld had, leed het in 1946 al weer verlies. In 1952 had de Wet Herkapitalisatie tot gevolg dat de zorgen in een gefixeerde schuld van 750 miljoen dollars werd overgeheveld naar een preferente Beurs-obligatie uitgifte. De Wet gaf 'n garantie tegen tekorten en 35.000.000 dollars aan jaarlijkse rente bleven ten laste van de C.N. boekhouding.

Beginnend in 1950 kreeg het herstel van de C.N. een nieuw aksent onder de schok van de konkurrentie door andere vervoers-media als snelwegen, luchtvaart, kanalen en pijpleidingen. Zij werd verder aangespoord door de erkenning van een hogere levensstandaard voor zijn werknemers. De 40 urige werkweek, betaalde vakantie, meer voorgeschreven vrije dagen, plus gezondheids- en welzijns kosten eisten geweldige bedragen van de financiële huishouding.

Nieuwe technische ontwikkelingen moesten in een gestadig tempo worden toegepast, in pogingen om de onkosten in evenwicht te houden met de inkomsten, waardoor de Natie zoveel mogelijk zorgen bespaard bleven.

In de jaren 1955-'65 heeft de C.N. meer dan 1600 km "Pionier-spoorwegen" aangelegd, om wordt vervolgd op blz.74

Binnenkort, zo hoopt het bestuur, kunt U de benamingen etc., als Postal Markings of de Postmarks, nakijken in onze Publikatie Nr 2 "VADEMECUM", waar ons lid A. v. Herk met de assistentie van lid G. Soldaat e.a. ruim 'n jaar aan heeft gewerkt, dat nu in druk is, en spoedig aan U ter hand gesteld wordt. C.V. ten Brink schreef voor 1977 o.a. over Fancy cancellations, Zegel-stempel combinatie en Moderne stempels. Zie C.V. ten Brink Register.

In K.O. nr 28, blz 660, vindt U een grote lijst van USA verzamel-gebieden. In de U.P. nr 1, blz 6-9 en 12-13 schrijft G. Soldaat veel over wat klassieke mogelijkheden zijn.

In feite is dit "hoofdstuk" in m.n. de USA-filatellie onvoorstelbaar uitgebreid. In het "Vademecum" zullen een aantal vragen, die in dit verband bij de leden kunnen opkomen, een antwoord en uitleg vinden.

Hier gaat het in eerste instantie om de gedachte, welk onderdeel van deze gevarieerde materie het eerst aangepakt wordt.

Gekozen is voor hedendaagse stempels, welke het "dichtste bij" zijn, misschien makkelijk-ker bereikbaar en daarnaast betaalbaar.

Het verzamelen van deze moderne stempels, heeft zijn voor en tegen, zaak is "kaf van koren" te scheiden, maar wat voor de één kaf is, kan voor de ander koren zijn. Gesteund door het feit, dat filatellie-periodieken "overzee" hier regelmatig melding van maken, willen wij proberen één en ander onder de loupe te nemen.

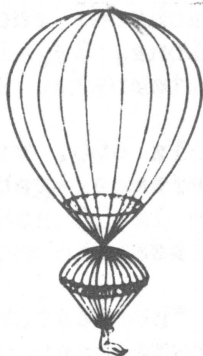
Onze eerste keus is een selektie uit "1979 stempels", van materiaal dat door ons lid F. Sieverts bijeen gezocht is en beschik-



50th ANNIVERSARY

F 1

26/27 MEI '79



F 3

ZC 97301 25/8-7/9-79



the time of your life !!

F 4

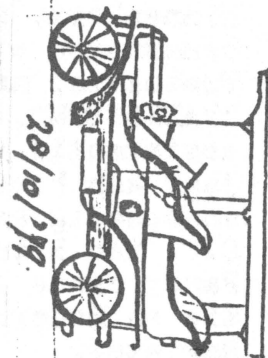


50th ANNIVERSARY

21/10 - 21/12 - '79



F 6



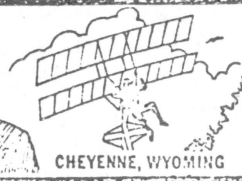
F 2



F 5

CHANUTE STATION

20-9-'79

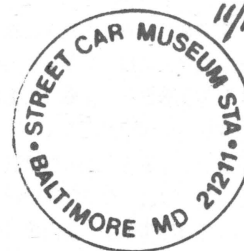


CHEYENNE, WYOMING

F 7

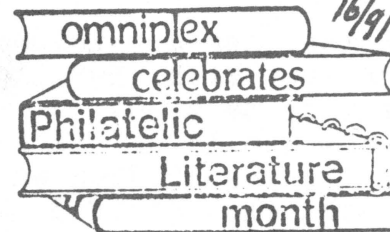
11/11/79

50th ANNIVERSARY



LAST STREET RAILWAY POSTAL CAR

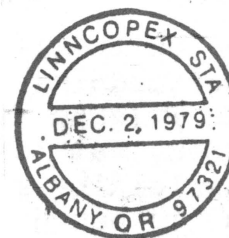
F 8



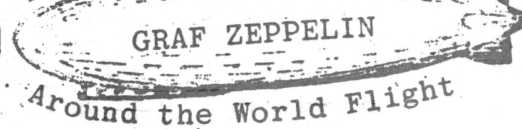
16/9/79



F 9



1979 - 50th Anniversary



F 10

baar gesteld is.

Als U de afbeeldingen F 1 - F 10 op blz. 70-71 bekijkt, ziet U dat diverse transport middelen al goed vertegenwoordigt is. De 50 jarige herdenking van de Graf Zeppelin wereld-rond vlucht in 1929 was nog al ruim aanwezig. Daaruit kozen wij de F 1 en F 10 stempels.

Afbeelding F 10 lijkt wat amateuristischer dan F 1 en die verschillen komen menigmaal voor, zo hebben we nu al kunnen konstatoren. Dat maakt het o.i. nog interessanter.

Welke organisaties etc. zitten allemaal in deze uitgiftes van "gelegenheids-stempels". Zeker niet alleen filatelistiese manifestaties, als op F 9 aangegeven wordt.

Exposities, jaarbeurzen, jubilea nemen 'n groot deel voor hun rekening en de indruk is, dat het door een groot aantal instellingen binnen het totale maatschappelijke bestel benut wordt.

Dat zelfde verschijnsel kan men in ons eigen land ook steeds meer zien. Het lijkt een goed visite kaartje te zijn.

Alleen lijkt het, dat men in de USA iets vrijer omspringt met de aanleiding en de uitvoering van de stempels. Zie F 5, waar men in Sandwich de 91ste jaardag van haar plaatselijke beurs viert.

In Plymouth, Ma, herdenkt men op 11-11-79 de 359ste jaardag van de ondertekening van het Mayflower Verdrag door de Pilgrim Fathers, die daar in 1620 landden, wat tot stichting van dit Plymouth aanleiding gaf. F 6 en F 8 zijn rechtstreeks bij een jubileum betrokken. F 2, F 3, F 4 en F 7 bij de plaatselijke evenementen.

In een aantal gevallen wordt op de betrokken poststukken ook nog wel een vignet ge-

bruikt, dat op de gelegenheid betrekking heeft. Prijzen voor deze stukken zijn zo ver ons bekend, redelijk, dikwijls 35 à 50 dollarcent, per stuk. Daarbij moet de aanvrager wel een grotere, aan zich zelf geadresseerde en gefrankeerde envelop er bij sluiten en dat is voor ons nog al gekompliceerd.

Uiteraard komt bij verzamelaars al spoedig de vraag naar boven "wat wel en wat niet verzamelen?" In deze weergave ligt al een akzent op transport-middelen, daar kan al heel wat mee gedaan worden over een reeks van jaren. Het is onze indruk, dat er erg veel specialisatie mogelijk is en wie weet misschien voor "elk wat wils".

Daaronder zou ook, nu we het toch over heden-daagse stempels hebben, de "Meter mail" betrokken kunnen worden.

Hier te lande bekend als "Frankeermachine-stempels", door vele bedrijven in gebruik voor hun uitgaande post. Hoewel het sommigen van U zal verbazen, maar deze frankeermachine-stempels en Meter mail is een verzamelgebied. In N. Amerika wordt de Meter mail al meer dan 50 jaar toegepast, er is een aparte vereniging voor, die zich op dit terrein ontplooit.

Elementair verschil schijnt te zijn, dat de Ned.stempels een vrij ontwerp voor iedere firma toestaat, wat menigmaal een erg aardige presentatie geeft, terwijl in de USA dit in uniforme stijl gaat, maar wel óf direkt op de envelop gedrukt wordt óf op een gegomd strookje van $\pm$ 66x33 mm. Dit strookje is daarbij ook nog zigzag getand; ik zag ze vierzijdig én alleen vertikaal getand.

Onderscheid hier is het PB Meter nr. mid-

den onderzijde, de plaats- en Staats naam plus datum links en de frankeerwaarde aan rechterzijde. Dus toch nog heel wat variatie. Zelf ben ik in 't gelukkige bezit van enkele "meter mails" uit Alaska.

Vast staat nu al, dat de redaktie deze gigantische klus niet alleen zal aankunnen. Maar wie kan het voorbeeld van Hr. Sieverts volgen en ons dan stempel-afbeeldingen bezorgen, eigen stukken beschrijven, eventueel ter inzage aanbieden. Hoe bescheiden het ook mag zijn, alles is welkom, wij zien dan wel wat er mee gedaan kan worden.

BIJ VOORBAAT DANK

AvH

Vervolg van blz.68

met name in de mineraal-rijke gebieden van Canada door te dringen. Daarnaast hielp CN aan de groei en ontwikkeling der steden. Door heel Canada kunnen treinen snel reizen onder de Centrale verkeerskontrole, modern signaleringssysteem dat o.a. verdubbeling van de capaciteit op enkelbaans spoorlijnen mogelijk maakt. Een aantal computers geeft een groot aantal diensten aan boekhouding, ingenieurswerk etc. Daarnaast bevordert de C.N. met zijn groot grondbezit ontwikkeling van stadsdelen o.a. in Montreal, Saskatoon, Edmonton, London en Moncton.

Deze 10-jarige modernisatie vroeg 2 miljard dollar, maar de voordelen zijn voor iedere Canadees.

In tegenstelling tot de dichtbevolkte landen van Europa is Canada nog veel meer afhankelijk van een krachtig transportsysteem voor zijn economie en nationale eenheid.

Door bemiddeling van Dhr. FMJ Sieverts, geselecteerd uit een C.N. rapport.

AvH

NEDERLANDSE INVLOEDEN IN DE U.S.A.

Eerder al zijn over dit onderwerp in K.O. nummers 25, 26, 28 en 29 in 1978-'79 publicaties verschenen, geïllustreerd a.h.w. met opsommingen van plaatsnamen, waaruit duidelijk blijkt dat Nederlanders de stichters van nederzettingen zijn geweest of - waarbij wij nu moeten aanvullen - dat men bij de naamgeving van vestigingen geïnspireerd is geweest door Nederlanders, b.v. Rembrandt, Iowa, of door Nederlandse voorbeelden, zoals Harlingen, Texas.

Er tekenen zich duidelijk enige ontwikkelings-lijnen af. De vroegste Nederlandse nederzettingen in de USA vonden plaats - zoals bekend mag worden verondersteld - in de eerste helft der 17de eeuw, in wat nu de Staat New York heet.

Na Nieuw Amsterdam volgden vele vestigingen stroomopwaarts van de Hudson-rivier en nog verder het binnenland in. Alleen al in New York State noteren wij nu plm. 70 à 80 plaatsen met Nederlandse - althans Nederlands voorkomende- of afkomstige namen. Meest kleine vestigingen. De grootste is er de stad Amsterdam (van 1775) met 30 à 40000 inwoners, dicht bij de hoofdstad Albany, is historisch ook al Nederlands gekleurd. Vanuit New York State moet ook een uitwaai-ering hebben plaatsgevonden naar nabij gelegen Staten t.w. : Oostelijk naar Connecticut (en Long Island), Westelijk in New Jersey, Pennsylvania en ook nog in Ohio en Zuidelijk in Delaware en Virginia.

In het midden van de vorige eeuw trok de gereformeerde dominee Ds Albert C. van Raalte met vele volgelingen naar Michigan. Ook aldaar, alsmede in het naburige Wisconsin,

kregen vele vestigingen Nederlandse namen. Holland, Michigan is in de hele wereld bekend en een begrip met zijn gekultiveerde tradities (Every year Tulip-time festival in May). In het nabije Grand Rapids hebben de Nederlanders zelfs een Universiteit gesticht.

Zuidwaarts in de States, in de Staten Arkansas, Louisiana en Texas is ook een duidelijke lijn te herkennen. Vooral de uit Zwolle afkomstige Jan de Goeyen moet hier genoemd worden. Hij gaf enkele plaatsen de namen van zijn familie-leden, b.v. Mena is naar zijn vrouw Wilhelmina, naar zijn moeder: Vandervoort en naar zijn schoonzuster De Ridder. Ook zijn geboorteplaats Zwolle werd niet vergeten. De Arkansas stad, met een 4000 inwoners, die naar hem zelf is genoemd De Goeyen, is door de grotendeels Anglikaanse bevolking verengelt tot..... DE QUEEN (dat zal wel met de moeilijke hollandse G te maken hebben).

Het is verder verbluffend te moeten constateren, dat verspreid over bijna alle Staten nederlandse - of nederlands-lijkende plaatsnamen te vinden zijn.

Verreweg het meest komt de naam Holland in de diverse Staten voor, we telden die naam 16 maal, bovendien nog 10 maal in Holland-Patent, Hollandale en New Holland.

We moeten echter wel op onze hoede zijn. In de Staten Indiana en Ohio komen plaatsen voor genaamd Hollansburg. Uit Indiana konden we niets gewaar worden, omdat het geen postkantoor (meer) bezit.

Vanuit Hollansburg, Ohio kregen wij van een bijzonder vriendelijke en toeschietelijke Postmaster het volgende verhaal :
"Onze plaats werd gesticht in 1838 door Bil-

ly Holloman en Valentijn Harlan. Bij het zoeken naar 'n geschikte naam van hun vestiging, werd na lang gedelibereer, de eerste lettergreep van Holloman, dus HOL - en de laatste van Harlan, dus LAN gekozen met als toevoeging DSBURGH. Van het aldus gekregen Hollandsburgh heeft men later de D en de laatste H laten vallen en zo bleef de naam HOLLANSBURG over ! Vermoedelijk waren er toch Nederlanders onder de eersten, die zich daar vestigden.

Hollandale, Mississippi is genoemd naar 'n zekere Dr W.T. Holland. Die eigennaam komt voor in Noord Amerika, ook wel bij negers. (misschien wel een overblijfsel van de Hollandse slavenhandel, red.)

Van deze bewuste Hr Holland is ons de afkomst niet bekend.

De meest voorkomende plaatsen genoemd naar nederlandse plaatsnamen, zijn wel Amsterdam en Middelburg, elk ongeveer 7 keer. Zeeuwen en ook Friezen hebben duidelijke sporen achtergelaten.

Veel plaatsen werden genoemd naar personen. De nederlandse naam Roosevelt (twee Presidenten) vonden we wel 10 maal. Daarna komt De Witt (naar Jan en/of Cornelis, eventueel via De Witt Clinton), en Van Buren naar Martin van Buren, de achtste President der USA.

Ook de naam Orange en Orangeville, alsmede Orange City komt meermalen voor. Daaruit zouden we kunnen vermoeden, dat er onder de immigranten zowel patriotten als prinsgezinden voorkwamen.

Het ligt in onze bedoeling nog eens een helemal bijgewerkte opsomming te geven van alle gevonden namen - het zijn er intussen al enige honderden.

VRAAG 4 : FORWARDING (AGENTS)

Gebleken is dat de schaal-vergroterende ontwikkeling reeds vele kleine postkantoor-tjes heeft doen verdwijnen. Helaas daaronder ook meerdere met nederlandse namen, zoals b.v. Amsterdam, Montana (wordt nu verzorgd door Bozeman), Beekmantown en Dijkemans, N.Y.S., Harlingen, New Jersey, Jansen, Colorado, Van Houten, New Mexico, Van Oss, Oklahoma en Van Zandt, Washington.

Dat is natuurlijk jammer, maar het heeft ons wel aangespoord met andere namen vlug op te schieten, want vroeg of laat lopen er nog veel meer de kans te verdwijnen.

In elk geval zullen we in onze publikatie in de komende tijd, van vele plaatsen nader interessante gegevens verstrekken, welke - naar wij geloven - de lezers zullen doen blijken, hoe uiterst boeiend deze materie wel is.

A. Hessels , Enschede , Nov. '80

VRAAG 5

In het U.P. nr 3, blz 51 wordt verklaard : dat Postale regels niet toestaan dat personen, met uitzondering van Presidenten, op postzegels worden uitgebeeld, tenzij deze 10 jaar (of langer) dood zijn.

Wie van de lezers kan ons antwoord geven op de vraag : "Kunt U personen aanwijzen die geen President der USA waren en toch binnen de termijn van 10 jaar na overlijden op een USA postzegel voorkomen ??"

In de U.S.A. was het een nieuwtje toen : op 9 april 1954 de plaatdruk-uitvoering van de 8 ct Vrijheidsbeeld uitkwam, die gedrukt was op "droog papier".

vHk

(Zie ook "VADEMECUM" : Forwarded, Forwarder)
Op deze mondelinge vraag van vorig jaar vond ik het volgende.

Forwarding Agents (hierna F.A.) werden in 1673 in Londen voor het eerst genoemd. Het zijn (post) expediteurs, die voornamelijk in zeehavens bezig waren. Daar arrangeerde de F.A. dat aan hem toevertrouwde post op de meest juiste en efficiënte wijze aan de kapiteins van in aanmerking komende schepen werd afgegeven voor verdere verzending. Het was iets waar binnenlandse postemployeés geen kijk op hadden en de Posterijen in havensteden niet toe in staat waren, of dit niet wilden doen.

Daardoor kreeg de F.A. dus een nuttige taak. In de 18de eeuw had de USA (toen nog Kolonie) zeehaven F.A.'s in N.Y.C., Philadelphia en waarschijnlijk ook tenminste één in Boston.

De eerste F.A. in de huidige USA was nog 'n koloniale, nl J. Pernell van Philadelphia, die zijn rug-stempel op 8-2-1765 aanbracht op een brief van Curacao naar Holland. Deze brief had ook een "Bishop mark" (zie Vademecum) van Philadelphia en kreeg in N.Y.C. nog een rechtlijnig merk. Een der vroegste F.A. van N.Y.C. was M. Barrow, die op 20-3-1790 een brief van L'avre de Grace naar Philadelphia doorzond. Er zijn wel vroegere bekend, maar niet met de naam der F.A. op de brief.

Vroege binnenlandse F.A. zijn uitzondering in de USA. Door Calvet M. Hahn, uit wiens artikel van herfst 1967 in de Postal History Digest hier geciteerd wordt, is gemeld dat een brief, die op 28-2-1792 van Rappa-

haunock-Forge gezonden werd naar Frederick Town. Op de voorkant staat een vriendelijk verzoek "to forward this". Op de achterkant "Ontvangen 7-3-1792 en "forwarded door W.Deakins Jr.

Het ging hier om een brief, die niet rechtstreeks van Rappahannock Forge naar Frederick Town verzonden werd, daar beide plaatsen in de Blue Ridge bergen lagen en daarom via een al bestaand postkantoor in D.C. = Distrikt of Columbia, met de naam Georgetown D.C. verzonden (en forwarded) werd.

VRAAG 6

Dit is de eerste maal dat de redactie van een plaats Georgetown D.C. hoort en nog wel in het jaar 1792, in welk jaar de eerste ontwerpen van de tekentafel kwamen voor de nieuwe te bouwen hoofdstad Washington D.C.

WIE WEET DAAR IETS MEER VAN ???

WAAR JURYLEDEN OP LETTEN IN EEN THEMATISCHE VERZAMELING

Postzegels, poststempels, postwaarden/stukken moeten het hoofdbestanddeel van een themaverzameling vormen. Een goede inleiding en genoeg thema-studie tonen, waaruit kan blijken wat de verzamelaar van zijn onderwerp weet. Verméden moet worden dat er niet-filatelistische materialen getoond worden; een (zeer) spaarzaam gebruik van Maximumkaarten en ongeadresseerde F.D.C.

Geen voordruk albumbladen en geen Verboden uitgiftes. Bij voorkeur geen gebruikte zegels, tenzij er bijzondere en toepasselijke stempels op voorkomen, of als de postfrisse zeer zeldzaam is.

Deze raadgeving is afkomstig van George T. Guzzio, Hoofd Juryzaken der Am. Topical As. sociation (Vereniging Beeldfilatelie).