

U.S.A. CANADA

KONTAKTORGAAN VAN DE STUDIEGROEP USA/CANADA • OPGERICHT 10 JAN. 1970

Wvd Redaktie: A.J.v.Hulst
Postbus 49 Uithoorn

No. 19 September 1977

Woordje van Uw Bestuur.

Het nieuwe verenigings-seizoen is wel op een zeer trieste wijze begonnen voor onze leden en het ten dele veranderde bestuur. Elders in dit nummer word een uitgebreide en naar beste weten opgestelde nekrologie van onze Oud-Voorzitter en redakteur gegeven. Een extra reden om met klem Uw aandacht voor de inhoud van deze uitgave te vragen. Het behoeft niet betoogd te worden, dat wij dit graag anders gezien hadden, maar voor onverbiddelijke natuurwetten buigen wij allen.

Met de Amphilex '77 manifestatie als startpunt was 't een heel drukke zomer, m.n. voor het Sekretariaat, dat het vele werk alleen met uiterste inspanning aan kon. U leest daar meer over. Naast het verdrietige deel van onze 10 September Ontmoetings-dag zal deze succesvolle gebeurtenis een belangrijke rol spelen. Een en ander zal vermoedelijk ver door werken in het huidige seizoen en alles wijst er op, dat de 10de September onze drukste ontmoetings-dag sinds onze oprichting zal worden. Tenslotte zult U wel merken, dat het bestuur een beroep op Uw medewerking blijft doen.

TOT ZIENS OP 10 SEPTEMBER.

IN MEMORIAM CLEMENS VALENTIJN TEN BRINK

Op 7 Augustus 1977 is, na een langdurig en erg moeilijk ziekbed, ons Ere-lid, oud Voorzitter en Redakteur in de leeftijd van 65 jaar in zijn woonplaats Haarlem overleden.

Aan de 7^{de} jaar, die de Studiegroep nu bestaat was VtB er nauw mee verbonden en o.i. haar beste man in deze periode. En dat om meerdere redenen. Van meet af aan kwam al zijn grote kennis, van met name het klassieke USA materiaal naar voren en al spoedig benoemde de Bond hem tot keurmeester. Waar gewenst, waar mogelijk, bracht hij wat van deze kennis over op anderen.

In ons 2de jaar werd hij onze 2de voorzitter, maar communicatie-tekorten brachten hem er toe tot een (tijdelijke) terugtreding over te gaan. De periode daarna is niet de beste in ons bestaan geweest. Het was in 1973, dat het tentoonstellings-plan "200 years USA" gepresenteerd werd en vrijwel onmiddellijk bood VtB zijn diensten aan, die even snel aanvaard werden. In korte tijd was de Studiegroep weer in beweging en niet lang daarna kon VtB opnieuw in de voorzitters-zetel plaats nemen. Onze Studiegroep heeft daar wel bij gevaren.

Steeds weer opnieuw werden wij in woord en geschrift door hem opgewekt de weg te volgen, die binnen het door ons afgebakende gebied naar interessante en gevarieerde vormen van onze liefhebberij leiden.

Bij een drietal manifestaties waar we aan mochten meewerken, was het opmerkelijk hoe scherp zijn inzicht en precies zijn analyse van de te verwachten mogelijkheden, respectievelijk de uithoeken waren.

Dankbaar kunnen wij ook zijn, dat wij een vruchtbaar gebruik maakten van zijn artistiek vermogen, o.a. bij ontwerpen van Catalogus, folders, posters enz.

Ook naar buiten toe, speurde hij steeds weer naar kansen om onze Studiegroep te noemen, bekend te maken, te propageren.

Als wij het hierbij konden laten, zou er al sprake zijn van een zeer goede staat van diensten. Maar daarboven, als kroon op het vele werk, is zijn redakteurs werk voor ons Studiegroep's "kontaktblad", wel algemeen bekend in onze organisatie. Bekend is en erkend dient te worden, dat er, behalve de laatste jaargang, een zeer bescheiden medewerking door anderen werd gegeven. Hoewel VtB daar terecht wel eens over klaagde, heeft hij toch kans gezien zelf het leeuwendeel van het auteurswerk te doen en daarnaast, samen met ons andere Ere-lid H. Wendt en de drukker gezorgd, dat dit "Kontaktblad" keer op keer weer in onze brieven bussen kon vallen. Hoeveel kennis, denkwerk, tijd, inzet en geduld hier voor moest worden opgebracht kunnen wij slechts raden, weten zullen wij het vermoedelijk nooit.

In het voorjaar 1977 hebben wij C.V. ten Brink gezegd, dat hij daarmee de Studiegroep haar rijkste bezit heeft geschonken.

Sinds dit voorjaar word al meerdere maanden gewerkt aan een tweeledig Register van de tot nu toe uitgegeven nrs van het "Kontaktblad". Eerstens de nrs I-13 van de periode 1970-'76 en tweedens voor de 5 nrs van 1976-'77, met een gezamenlijk totaal van 440 bladzijden. Het Bestuur wil deze uitgave de naam "ten Brink's Register van USA-Canada Filatelie" geven, als een eerste vorm van eerbetoon aan de man, die wij zo node moeten missen.

C. V. ten Brink , JE WAS ONS HOOFD , JE BLYFT
IN ONZE HARTEN . RUST IN VREDE .

Het Bestuur der Studiegroep USA-Canada.
Amsterdam Augustus 1977

HET AAMBEELD VAN TEN BRINK.

Wellicht zullen de leden, die al enkele of meer jaren lid van onze Studiegroep zijn, beamen, dat het wel juist is, om met 'n kleine dosis fantasie, wijlen ons Ere-lid C.V. ten Brink in een smederij te plaatsen en wel op een karakteristieke plaats, tussen het vuur en het aambeeld. Immers jaren lang was hij als voorzitter en redakteur bezig, om ons het filatelie-ijzer, heet of koud, voor te hameren in de vormen en gestalten, die hij er in zag en ons wilde tonen. Een onvermoeibaar vakman, goed oog op zijn werk, niet wachtend op een gelegenheid, maar de mogelijkheden zelf wilde en kon smeden. Zijn hamer was altijd binnen handbereik.

Niemand hoeft te twifelen, of ten Brink's verscheiden een verlies is voor de Studiegroep, dat is een duidelijk gegeven feit.

Laat ons het aambeeld en de hamer overnemen en het vuur brandende houden. Misschien is er aanleg onder ons, om dit werk onder de knie te krijgen.

Eerste hamerslag :

Wie, bij voorkeur in de omgeving of in de stad Amsterdam, wil onze 2de Sekretaris worden? ZEER Dringend.

Hamerslag 2

Een ijzeren geldkist met een sleutel is er al, maar er is een nieuwe Penningmeester nodig. Ook bij voorkeur uit Amsterdam of omgeving. Onze huidige Penningmeester P. Terwijn, wil graag afgelost worden, om zich te gaan bezig houden met onze nieuwe Ruilbank en Uw Bestuur is daar heel blij mee, dat Terwijn zijn tijd en krachten daar aan wil geven. Daar kan veel van afhangen.

De praktijk heeft aangetoond, dat het voor goed bestuurlijk contact nodig en gewenst is, dat m.n. Dageelijks bestuur elkaar goed kan bereiken. Reizen kost niet alleen geld, maar ook tijd en daar zit je gauw krap mee. Het is dus een kwestie van doelmatigheid, dat wij de hoofdstad en omgeving, waar ook, streeks-gewijze bekeken, het grootste aantal leden gehuisvest is, als Studiegroep-centrum willen behouden, zoals het dat al voor een geruime periode was.

Hamerslag 3

Zo mogelijk een nog hardere klap, als de 2 vorige mep-pen. Het Redakteurschap van ons "Kontaktblad" is va-cant. Er behoeft niet om heen gedraaid te worden, het is o.i. de zwaarste funktie, die in ons midden te vin-den is en daarom ook de belangrijkste taak in onze Stu-diegroep. Als bindmiddel in onze kring is het Kontakt-blad onvervangbaar, gezien de grote spreiding van leden door heel Nederland + nog de buitenlandse leden. En met de gróte verscheidenheid van de verzamelings mogelijk-heden, kan en moet er nog zoveel behandeld worden.

In deze dagen, nu wij in meer dan één opzicht aan ken-tering, aan veranderingen bezig zijn, vraagt Uw Bestuur zich af, of er ook verlangens onder de leden zijn, dat een of ander onderwerp in ons orgaan behandeld word i.m. Voor Uw goed omschreven verzoek zullen wij veel aandacht hebben.

Dan is er een tweeledig verzoek aan U allen. De eerste is al een "oudje", n.l. wij willen graag nog copy van U hebben, In UITHOORN is POSTBUS 49 er op berekend Uw schrifturen te ontvangen.

Het tweede verzoek is misschien nieuw. Graag zouden wij onze dokumentatie willen uitbreiden. Het is namelijk niet mogelijk dat maar enkele mensen, alles bijeen kunnen brengen, wat voor ons interressant is of kan worden. Daarmee wil niet gezegd worden, dat het alleen filate-listise artikelen of nieuwtjes zijn, die wij willen heb-ben. Zeker, die zijn misschien wel het meest welkom. Maar ook ander nieuws uit Canada of USA kan van belang zijn. Denkt U maar eens aan onderwerpen als geschiedenis, geo-grafie, economie, kunst, volkenkunde b.v. Indiaanse af-faires, wetenschap, ruimtevaart etc. Met name voor de Thomatische onderwerpen, waar zo veel mogelijkheden in zijn, maar ook als achtergrond informatie voor al of niet klassieke uitgaven. In Uw dagbladen, tijdschriften, vak-bladen enz. komt U wel eens iets tegen. Ook hier houdt POSTBUS 49 UITHOORN zich aanbevolen.

Hamerslag 4

Archivaris gevraagd. De dame of heer, die voor archief-werk animo en tijd en ruimte heeft, word vriendelijk ge-vraagd zich bekend te maken. Het is belangrijk voor onze Studiegroep over een goed Archief te beschikken. 125

Hieronder volgt een lijst met nieuwe uitgaven van de Verenigde Staten en Canada.

USA : Op 9 Sep, a.s. een zegel van \$ 0.13 die de eerste burgerlijke nederzetting in Alta in Noord-Californië herdenkt.

Eveneens in Sep, het concept ontwerp van wetten van de statenbond. Zie beschrijving op pagina 7.

In Oktober a.s. :

I 50 jaar geleden werd de "sprekende film" voor het eerst vertoond,

2 De overgave bij Saratoga,

3 Washington bij Valley Forge (kerstzegel)

4 De landelijke brievenbus (kerstzegel)

Canada: 19 Sep, a.s. De parlementaire conferentie der gemeenbest landen. 1 zegel

5 Oktober, staat scenes. 3 zegels

26 ,, 3 Kerstzegels

18 November, Inuit Eskimos, 4 zegels

18 ,, Zeilschepen, 4 zegels

Totaal dus 6 zegels van de USA en liefst 15 zegels van Canada. Voor "elck wat wils".

Wij zullen U voortaan in elk kontaktblad op de hoogte houden van de nieuwe uitgaven van ons verzamelgebied.

M.J.W.Steensma

POSTAL HISTORY - MAIL BID SALES

Poststukken uit vele landen, mooi
Nederland en Overzee-Philatelie-19e
en 20ste eeuw-Luchtpost- "Militaria"
- Motieven - FDC's- Postwaardestukken
- Cinderella etc.

Nederlandse correspondentie en bank.
Voor catalogus zendt IRC's of U\$1.00

POSTAL COVERS

BOX 26, BREWSTER, NY, 12509, USA

Het betreft de zegel "Drafting the Articles of Confederation", die 30 Sep, 1977 uitgegeven zal worden te York, Pennsylvania, waar deze artikelen 200 jaar geleden werden samengesteld.

ERST WAT GESCHIEDENIS:

In sep, 1777 toen het Tweede Continentale Congres hoorde dat Britse strijdkrachten onder Generaal Howe Philadelphia naderden, pakten de leden van het Congres de belangrijke staats stukken papieren, in bewaakte wagens en vertrokken in westelijke richting naar York Town (nu York) in de staat Pennsylvania. Hoewel de vrijheids oorlog aan de gang was, was er een regering nodig en de vertegenwoordigers waren hard aan het werk geweest om een geschreven wet samen te stellen voor alle staten, die zich aangesloten hadden.

Op 30 Sep, 1777 hervatten de delegaties dit op stellen in het gerechtsgebouw in York Town.

Na vele herzieningen en debatten werden de wetten op 15 Nov, 1777 formeel aangenomen en naar de staten gezonden om geratificeerd te worden. Dit proces was pas in 1781 klaar en de wetten dienden, tot zij in 1789 vervangen werden door de Grondwet van de Verenigde Staten. Het Continentale Congres was tot Juni 1778 aan het werk in York en daardoor werd York bijna 10 maanden de hoofdstad van het land.

De zegel is ontworpen door David Blossom, uit Weston, Connecticut. Dit is zijn eerste ontwerp. Het Vignet vertoont 5 leden van het Continentale Congres aan het werk rond een conferentie tafel. De figuren zijn symbolisch en zijn niet bedoeld om iemand voor te stellen of uit te beelden, die lid was van het Congres. De zegel zal gedrukt worden in de kleuren rood en bruin op taankleurig papier op de intaglio methode. Bovenaan op één regel roodachtig getint de woorden "Drafting the articles of confederation." Beneden nog één lijn van roodachtige kleur met de woorden, York Town, Pennsylvania 1777, en 13c USA. De zegel is 36,5 m.m. breed en 21,3 m.m. hoog en hij is gemodelleerd door Frank J. Waslick, van het Bureau van Graveerkunst en Drukkunst. Er zullen 50 zegels op één vel met één plaatnummer worden gedrukt.

De beginjaren van het luchtpostvervoer in de
Verenigde Staten.

W.F.Briel

In 1975 gaf de Amerikaanse P.T.T. in de Serie "200 Years of Postal Service" een zegel uit van 10 cent met daarop afgebeeld een oud vliegtuig en twee personen. Nu kun je als postzegelverzamelaar twee dingen doen met zo'n nieuw verworven zegel. Je kunt hem plakken in je album en met genoegen constateren dat alweer een blanco vakje op het albumblad is gevuld. Je kunt óók zo'n zegel aandachtig bekijken en je afvragen wie die twee mannen waren die op de zegel zijn afgebeeld, wat voor een type vliegtuig het was en waarom dit zegel is uitgegeven. Je gaat op zoek naar gegevens, van het een komt het ander en tenslotte komt er iets tot stand als het volgende verhaaltje.

De afbeelding op de zegel is ontleend aan een foto, die gemaakt werd op 15 mei 1918 bij de start van het eerste postvliegtuig in de Verenigde Staten. De piloot was Torrey Webb en de man in burger, die naast het toestel staat, Thomas Patten, die Postmaster was te New York van 1918 tot 1921. Het toestel is een "Jenny" een primitieve Curtiss-tweedekker met een 150 pk motortje, gebouwd voor training van militaire vliegers.

Zo'n "Jenny" staat ook afgebeeld op de eerste luchtpostzegels van de Verenigde Staten, die in drie waarden, 6 cent, 16 cent en 24 cent, zijn uitgegeven in 1918 ter gelegenheid van de opening van de geregelde luchtpostdienst tussen Washington en New York.

Torrey Webb, Amerika's eerste succesvolle postpiloot, was min of meer tegen zijn zin in postvliegerij terecht gekomen. Tijdens de eerste wereldoorlog had hij dienst genomen in het leger, waar hij werd ingedeeld bij de Verbindingstroepen. Daar leerde hij vliegen. In plaats van naar het front gezonden te worden werd de jonge luitenant tot zijn grote teleurstelling opgedragen, met nog vijf andere legervliegers, luchtpost te gaan vervoeren. Zijn protesten hadden geen resultaat en zo werden Webb en zijn collega's Edgerton, Kilgore, Bonsal, Culver en Boyle Amerika's postpiloten van het eerste uur.

Op 15 mei 1918 was een kleine menigte verzameld te Belmont Park op Long Island om Webb te zien starten voor de eerste vlucht van 's werelds eerste geregelde luchtpostdienst. Zijn taak was om de eerste luchtpost van New York naar Philadelphia te vervoeren.

De bedoeling was dat hij om 11.30 zou vertrekken, maar op dat moment waren de officiële sprekers nog niet uitgeoreerd. Luitenant Webb was echter gewend om zijn instructies prompt uit te voeren en om precies 11.30 startte hij de motor van zijn "Jenny". Het slot van de redevoering ging teloor in het gedreun van de motor.

De 90 mijl van New York naar Philadelphia legde Webb af in precies één uur, waarna hij zijn 144 pond wegende mail, bestaande uit 2457 brieven, verscheidende pakketten en een groot aantal kranten, kon afleveren op het Bustleton Field. Hiermee had hij de eerste geslaagde luchtpostvlucht voltooid, zoals later zou blijken.

Diezelfde dag, 15 mei 1918, stond in Washington n.l. ook luitenant George Boyle gereed voor zijn vlucht van Washington naar New York. Hij moest om 10.50 vertrekken, eerder dus dan Webb, maar zijn vlucht eindigde in de buurt van Waldorf, geheel buiten zijn koers, in een noodlanding, waarbij het toestel op z'n rug terecht kwam. De mail werd toen per auto verder vervoerd naar de plaats van bestemming.

De derde vlucht die op 15 mei 1918 gemaakt werd was van Philadelphia naar Washington. Piloot was luitenant Edgerton.

Dertig jaar later, op 15 mei 1948, werd de eerste postvlucht in Amerika herdacht met een nieuw type vliegtuig, de Thunderjet.

In 1918 legden de "jennies" de afstand Washington-New York af in 3 uur en 20 minuten, in 1948 vlogen de Thunderjets de mail over in 27 minuten en 30 seconden. De in 1948 vervoerde luchtpost werd voorzien van een bijzonder stempel, voor ieder traject in een andere kleur.

Ongeveer een maand na de eerste vluchten op 15 mei 1918 werd de lijn New York-Boston geopend. Deze route was echter door de Postmaster General Burleson slecht voorbereid. Bij de start van de eerste vlucht verongelukte de Franse piloot Vannelle. Webb werd toen opgeroepen om hem te vervangen. Deze vlucht werd een nachtmerrie.

Het weer was afschuwelijk. Het regende pijpestelen toen Webb de landingsstrip naderde, die gelegen was op een oude racebaan. De baan zat vol kuilen die met asslakken waren opgevuld. Toen Webb's toestel landde, raakte het landingsgestel een van deze gaten en brak in tweeën. Het toestel sloeg over de kop, maar Webb bleef ongedeerd. De terugvlucht naar New York een paar dagen later was ook een verschrikking. Het zicht was nihil en Webb kon met moeite juist over de telefoonpalen heenschieren. Na deze ervaringen besloot Webb om zowel het leger als de postvliegerij vaarwel te zeggen. In maart 1919 verliet hij het leger in de rang van kapitein. Op 29 november 1975 overleed Webb op 82-jarige leeftijd in Los Angeles.

Toch leverde de luchtpost in het eerste jaar van haar bestaan winst op. De ontvangsten uit porto voor lucht-brieven bedroegen van 15 mei 1918 tot 15 mei 1919 \$ 161.964.--, terwijl de totale kosten van deze (militaire) vliegdiens waren \$ 142.861.--, zodat per saldo een winst overbleef van \$ 19.103.--.

In het eerste jaar werden 1208 vluchten gemaakt, waarvan 57 mislukten door slecht weer en 37 door motorstoring. Dit leverde voor een legervliegdiens ten gerieve van het civiele postverkeer een regelmaat van 92% op, wat géén ongunstig resultaat was.

Na ruim een jaar van leger-luchtpostactiviteiten werden op 12 augustus 1919 de luchtpostdiensten over gedragen aan het Rijk. Het Post Office Department nam eigen postvliegtuigen in gebruik en stelde eigen postvliegers aan. Het luchtpostnet werd toen belangrijk uitgebreid, o.a. met de lijn van New York naar Chicago over de door stormen geteisterde Allegheny Mountains. In de zomer van 1919 vlogen postvliegers deze "kerkhofroute" in verbouwde oorlogsvliegtuigen met open cockpit onder onvoorstelbare omstandigheden, zonder radioverbinding, zonder weerstations, zonder instrumenten voor blindvliegen, zelfs zonder verlichte lichtbakens. Het over de bergen vervoeren van post was even gevaarlijk als oorlogsvliegen. Van de eerste veertig piloten kwamen er een en dertig om, eer het werk in 1926 aan particuliere ondernemingen werd overgedragen.

(Wordt vervolgd).

AMPHILEX '77

Voor de Studiegroep USA-Canada was de Amphilex '77 een drukke tijd, met leed en vreugd. Het leed overkwam onze dynamise, scheidende voorzitter ten Brink, die op de openingsdag in het Haarlemse ziekenhuis werd opgenomen, waar na enige tijd bleek dat een moeilijke en langdurige ziekteperiode zijn deel zou zijn. Voor hem, die zich zo zeer op deze grootse manifestatie verheugd had en met zijn medebestuurders actief had gewerkt om onze Studiegroep te vertegenwoordigen, een zeer hard gelag en grote teleurstelling.

Het direkte praktische gevolg was, dat voor het bezetten van de USA-Canada stand elf volle mandagen verloren gingen en er hals over kop voor vervanging gezorgd moest worden. Gelukkig bleek dit mogelijk door al toegezegde medewerking en nieuw aanbod. Gesteld mag worden, dat er op de Amphilex 30 à 40 mandagen of gedeelten hiervan zijn gemaakt m.n. Mevr. Scholte en de Heren de Zeeuw, Steensma, van Doormalen, hornstra, Kan, Bakker Sr, Poncia en ondergetekende.

Hoezeer stimulator ten Brink ook gemist werd, gezegd kan worden, dat dit team, in steeds wisselende combinaties, onze gedekoreerde stand doorlopend bezet heeft, gedurende alle elf dagen. Er was weinig tijd voor deze mensen, om buiten het werk voor onze eigen stand, nog e.e.a. van de tentoonstelling te zien.

Want er was veel, heel veel belangstelling voor de USA-Canada stand en zeer vele vragen zijn zo goed mogelijk beantwoord, informaties verstrekt, en menig gesprek met bezoekers gevoerd. Onze folders, speciaal voor deze gelegenheid ontworpen en gemaakt, onze beschikbare Kontaktbladen en een flink aantal nog voorradige Catalogi vonden een graag gewilde en ruime afname.

Een groot aantal adressen werd genoteerd. Voor toekomstige relaties was het van belang, dat wij kontakt kregen met een in Hamburg gevestigde Duitse zuster-organisatie, die sinds vorig jaar haar activiteiten is begonnen en ongeveer 160 leden telt. Met diverse Amerikanen hadden wij gedachtenwisselingen, hier door is onze bekendheid in de USA weer iets gegroeid. Belangrijk is, dat er verbinding komt met de A(merican) P(hilatelic) S(ociety), USA 's grootste Vereniging.

Er was eengoede verstandhouding met zowel de Officiële USA als de Canadese Posterijen stands, die met vele andere landen, deel uitmaakten van de Amphilex.

Door onze Studiegroep is een extra-prijs uitgereikt aan het echtpaar Wunsch uit Aurora, Illinois, voor hun prachtige inzendingen "Uitgifte 1869" en "Columbus-zegels 1893", die tot het neusje van de zalm gerekend kunnen worden. En zo was dit grootse gebeuren dan de afsluiting van het seizoen 1976-'77.

Over het algemeen begint de Filatelistise wereld in Juni met een zomerpauze, maar voor wie dit ook moge gelden, niet voor Uw bestuur en helemaal niet voor onze volijverige sekretaris Steensma. Deze heeft het in Juni, Juli en Augustus drukker gehad als nimmer te voren. Een groot aantal brieven werden door hem opgesteld, geschreven en verzonden, met daarnaast nog al het andere werk. Reeds werd door hem een flink aantal nieuwe leden aan en in geschreven. Een en ander betekende ook meer werk voor onze "Uitvoerder" H. Wendt, die helaas flink gehinderd werd door cogletsel.

Resumerend kan gezegd worden, dat onze Studiegroep niet eerder zo'n gelegenheid heeft gehad, zich te presenteren aan de Filatelistise wereld, als op deze Amphilex '77. Terwijl we toch ook "Mokum 700" en "200 years U.S.A." in 1975 en '76 hebben gehad.

Dat zou de vraag doen rijzen, wat er dan in 1978 zal moeten volgen. Daar is nog geen antwoord op te geven. Het nieuwe seizoen stelt reeds nu extra eisen i.v.m. de al of niet zichtbare gevolgen van de succesvolle Amphilex. Het is zaak van importantie, deze mogelijkheden zo goed als het kan in te passen en nieuwe leden zo snel mogelijk te helpen inburgeren.

Deze taak is, samen met het gebruikelijke programma op onze 5 ontmoetingsdagen en het Kontaktblad, plus het op gang brengen van onze Ruilbank, meer dan genoeg voor Uw Bestuur.

Augustus 1977

AVH

Op Amphilex '77 behaalden Hr. D. Speksnijder een zilveren en wijlen Hr. C.V. ten Brink een bronzen onderscheiding.

Paarden(en andere dieren) in de USA geschiedenis.
Scott catalogus nrs verwijzen naar corresponderende zegels.

Niemand weet waar het paard origineel vandaan komt. Een 35 miljoen jaren geleden leefde het "midden paard", ongeveer 60 c.M hoog met slanke benen. Hiervan zijn fossiel-restanten gevonden in de Badlands van South Dakota. Fossielen tonen, dat in de ijstijd op alle continenten, behalve Australië, paarden voorkwamen. Grote kudden zwierven door Zuid en Noord-Amerika van Patagonië tot Alaska. Daarna verdween, om onbekende redenen, het paard van het Westelijk halfrond. Het paard is reeds duizenden jaren een der nuttigste dieren voor de mensen. Eens waren zij de snelste en zekerste manier om overland te reizen. Verder bij de jacht en in de oorlog. In de overgangstijd Paard-machine werkte de naam door in :Iron horse voor de spoortrein, Horseless carriage voor auto en daarnaast is het in de vorm van kinderspeelgoed nog altijd populair. (Sc I4I6)
Tegenwoordig nog gewild voor; spel (Sc I548), sport (ScI55I) recreatie (Sc I505), rennen (Sc I528), circus, rodeos (Sc I243) carnavals en paarden-shows.

Omstreeks I5I9 brachten Spanjaarden paarden naar Mexico. Zij en hun nakomers lieten paarden achter en daaruit zijn vermoedelijk de Amerikaanse wilde paarden voortgekomen. In I540 ging de veroveraar Coronado met zijn leger (Sc 898), o.a. op zoek naar de "zeven steden van Cibola", die grote rijkdommen zouden kennen. Het was een mooi fabeltje. Wel vonden zij de 7 Zunji dorpen, ongeveer waar nu Gallup N.M., bij de grens met Arizona ligt. De rijkdommen beperkten zich tot de Turquoises-stenen. Eind I6de eeuw, begin I7de begonnen Indianen, die heel lang de paarden niet kenden, vooral de stammen van de Westelijke prairien, deze dieren te gebruiken voor het jagen op buffels en later voor gevechtshandelingen. (Sc 298 Indiaan jaagt buffel). In April I625 vertrokken 4 schepen van Holland voor de West-Indische Compagnie naar het toen te stichten Nieuw-Amsterdam, waar van één schip de naam "Paert" had. Hierop zijn waarschijnlijk de eerste door Hollanders ingevoerde paarden vervoerd.

Korte tijd later werd de volgende instructie van kracht: "Niemand is toegestaan enige Indiaan of naturel van het land op de paarden van de West Indische Compagnie te laten rijden, nog minder hen de rijkunst en het fokken van paarden te leren. En zulks op straffe van verbeurd-verklaring zijner goederen en 't traktement, benevens verbanning uit de kolonie".

Toen Pieter Stuyvesant in 1663 zich extra bedreigd voelde van de omringende Engelse kolonien, probeerde hij zijn garnizoen te versterken en liet daartoe ook paarden uit Curacao komen. (Sc 97I)

Sommige hoofdwegen in de USA volgen grotendeels het pad, dat Benjamin Franklin voor zijn postrijders had uitgezet, omstreeks de helft der 18de eeuw, toen hij de eerste General-Postmaster was (o.a. Sc 513)

In 1753 maakte George Washington, toen een 21 jarige officier zijn beroemde rit van Williamsburg Virg., naar Fort le Boeuf, ten Zuiden van het Eriemeer (800 à 1000 KM). (o.a. Sc 1054) Tegen het Franse fort Duquesne, dat de Ohio-vallei beheerste, hebben de Engelsen enkele veldtochten gehouden, tot zij het in 1758 veroverden. George Washington nam er enkele keren als staf-officier aan deel en toen hij in 1755, hoewel ziek, de terugtocht leidde, werden daarbij o.a. 2 paarden onder hem van daan geschoten (Sc 1123). Amerikaanse Revolutie en de Burgeroorlog kenden akties van bereden soldaten. Trekpaarden sleepten kanonnen en voorraadwagens (Sc 289).

Als gevolg van de beroemde "Middernacht-rit" van Paul Révére, die de "Minute Men" waarschuwde, welke met de eerste gevechten tegen de Engelsen op 19-4-1775 de Amerikaanse Revolutie begonnen. (Sc 1048 en 1059a)

Aanleiding voor deze gevechten bij Lexington en Concord (Mass) was, dat de Engelsen daar militaire goederen van de kolonisten wilden vernietigen. (Sc 618)

Van de ongeveer 300 postzegels, die de Amerikaanse postrijen aan George Washington wijdde, is de "Brooklyn zegel" de enige tot nu toe, waar hij als ruiter is afgebeeld. (Sc 1003). In het winterkamp van Valley Forge (N.W. van Philadelphia), hadden Washington en zijn troepen de moeilijkste periode der Revolutie.

Het achter de boom afgebeelde paard zou "Old Nelson" kunnen zijn, die Washinton het meest bereed tijdens de Revolutie. Dit favoriete paard stond tot zijn 22ste jaar in Washington's stal (Sc 645).

Op zijn landgoed Mount Vernon hield George Washington zich ook intensief bezig met het fokken van paarden, muilezels en ander vee. Wellicht bracht hij wel een derde of vierde deel van zijn leven door met paarden. Door zijn vele reizen en tochten droegen vele oude huizen enz, de eretitel van ; "Hier sliep George Washington". Als een soort nationale grap werd ook wel het satyrische opschrift "George Washington 's paard sliep hier" op oude stallen en schuren gezet. Wat eigenlijk onvriendelijk is tegenover het paard. (Sc 785 en IO32) In 1788 werd in Williasburg (Virg.) de grondwet geratificeerd. Ruiters zorgden voor de communicatie en de koerier van New Hampshire bracht het 9de der 13, tevens beslissende, Staats Ratificatie besluit. (Sc 835)

Belangrijk was in de 19de eeuw de rol van het paard bij de steeds grotere trek naar het Westen. In het begin ging dit om de latere Staten Missouri, Kansas en Iowa, maar ook al om het Noord-Westen, het z.g. Oregon-territorium. (Sc 783, 838, IO6I en I426).

Voor dat de Stoom-lokomotief van 1830 kwam, trokken paarden de treiwagons oprails over kprte trajekten. Nog lang daarna trokken zij de paardetram.. (Sc IO06)

Bij de IO0jarige herdenking der eerste uitgifte van Amerikaanse postzegels, was het paard een der 4 belangrijkste, tevens de oudste, vervoerder van post, die afgebeeld werden. (Sc 947)

In 1853 bij de Gadsden-aankoop, die de grenzen van New Mexico en Arizona t.o.v. Mexico beter afronde, bewees het paard opnieuw zijn diensten. Het gebied was van belang voor Overlandritten en spoorweg-aanleg. (Sc IO28)

De grote Overland-postroute werd in 1858 gevestigd. Zij werd met postkoetsen gereden van Memphis, Tennessee en St Louis in Missouri naar San Francisco in Californie en was van groot belang voor de ontwikkeling van het Zuid-Westen der USA (Sc II20). Bijna de gehele 19de eeuw was de Grote Trek naar het Westen aan de gang. Grote aantallen pioniers gingen in groeiende mate naar steeds verder gelegen gebieden.

Veelal ging dat in, meest door ossen getrokken huifkarren, in georganiseerd verband met "Wagon Trains", onder de leiding van ervaren woudlopers. Soms waren deze "Wagon Trains" wel 25 KM lang. De oude buffelsporen werden de huifkarren-routes, welke later dienden voor de postkoetsen.

De "Grote Trek" eiste vele slachtoffers. De trekkers zeiden; "De lafaards beginnen er niet aan en de zwakkeren sterven onderweg". Zo telde een groep van 49 "biggers" eens binnen een etmaal: 17 verlaten huifkarren, 27 dode dieren en 8 overleden mensen. De dieren betroffen paarden en ossen, maar ook wel enkele muilezels. Menig maal is het gebeurd, dat trekkers door een gebroken wagenwiel, een dood paard of zieke ossen, in de buurt van de ongeluksplaats een bestaan probeerden op te bouwen. (Sc 236 en 290)

Vele bekende Amerikanen maakten gebruik van paarden.

Toen Lincoln in zijn jonge jaren door zelfstudie van handwerk overschakelde op hoofdwerk, kocht hij een paard op afbetaling om dienst te kunnen doen als landmeter. Wat later gebruikte hij het ook als postmeester. Jaren later besteedde hij van een \$ 200,- groot fonds voor 'n verkiezings-tournee slechts \$-,75. Ik had dat geld niet nodig zei Lincoln, want ik was te gast bij vrienden en ik maakte de reizen op mijn eigen paard. Terecht had hij dan ook de bijnaam "Hoest Abe" (eerlijke Abe) (Sc III5)

Dr George Washington Carver werd in 1864 als slavenkind geboren. Als baby is hij met zijn moeder ontvoerd. Zijn eigenaar, Carver genaamd, ging de ontvoerders achterna en kocht de baby terug. De losprijs was een paard. Tot zijn 10de jaar bleef GW Carver onder de hoede van zijn ex-eigenaar/naamgever Carver. Daarna werkte de jonge neger zich op tot een der grootste geleerden van zijn tijd, wat hij ruim een halve eeuw bleef.

Paarden waren in deze tijd zo waardevol, dat diefstal hiervan wel met de dood bestraft werd. Om "paardedief" genoemd te worden, was wel een der grootste beledigingen die men krijgen kon. (Sc 953)

WORD VERVOLGD.

Je kan sommige mensen altijd bedriegen en alle mensen een enkele keer, maar je kunt niet alle mensen altijd beduvelen. A.Lincoln.