

Stiefkinderen van de Filatelie

Spoorwegzegels

1 Inleiding

Het vervoer van post met de trein was een zaak van de PTT. Met de spoorwegen werden contracten afgesloten over het vervoer van afgesloten zakken post en losse brieven en kaarten. De spoorwegen zorgden voor de faciliteiten in de vorm van speciale rijtuigen en ruimtes in de trein, maar hadden geen bemoeienis met afstempeling en in- en uitladen.

De spoorwegen zagen wel iets in een postnet tussen de stations omdat dat sneller zou zijn dan de officiële weg via de PTT. Als de post direct op het station werd afgehaald, zou dat een aanzienlijke tijdswinst zijn. Met name voor de pers was dat van belang. Het belangrijkste struikelblok was het postmonopolie. Toen daar een oplossing voor gevonden was, kon men van start gaan. Men ging eigen zegels gebruiken, die echter niet in de catalogus staan. Over het gebruik van deze zegels, die tot de echte stiefkinderen gerekend kunnen worden, gaat dit artikel.

2 De organisatie

Met ingang van 1 april 1924 gaat de postdienst van de spoorwegen van start. Tot 15 mei 1927 worden er alleen expresse brieven vervoerd; na die datum ook gewone. De brieven moeten met gewone postzegels gefrankeerd worden om te voldoen aan het postmonopolie. De gefrankeerde brieven moeten worden afgegeven aan het bagageloket en daar worden voorzien van treinzegels waarmee de kosten voor het vervoer per spoor worden voldaan. Alle zegels worden aan het bagageloket afgestempeld en de treinbrief wordt met de eerste trein in de goede richting meegestuurd.



Afbeelding 1: Controlezegel voor persreimbrieven, in gebruik na 1 mei 1979.

Als het een perstreinbrief is, kan hij op het dichtst bij de plaats van bestemming worden afgehaald. De gewone brieven worden aan de PTT afgeleverd en door de post bezorgd. De dienst voor treinbrieven blijft bestaan tot de spoorwegstaking in september 1944.

Na de oorlog wordt op dringend verzoek van de pers de dienst op 1 mei 1946 weer ingevoerd. Allereerst alleen voor persbrieven, maar na 7 oktober 1951 ook voor gewone brieven. Waarschijnlijk bestaan er geen goed vastgelegde voorschriften voor de treinbrieven want op 14 mei 1970 komt de PTT met een dienstorder (H. 286) waarin alles uitgebreid wordt beschreven.

De belangstelling voor de dienst gaat echter verloren bij het publiek. Men moet extra kosten maken zonder veel tijdswinst te hebben. Voor de persbrieven geldt dat kosten aan de PTT moeten worden voldaan zonder dat de PTT daar iets voor doet. De dienst wordt daarom met ingang van 1 mei 1979 opgeheven. Vanaf die datum blijkt er toch nog een dienst voor perstreinbrieven te bestaan. Deze brieven mogen krachtens een speciale vergunning met de trein vervoerd worden, zonder betalingen aan de PTT te hoeven voldoen. De brieven moeten wel voorzien zijn van een speciaal etiket, zoals te zien in afbeelding 1.

3 De zegels tot september 1944

De poststukken die als (pers)treinbrieven verstuurd worden, moeten zijn voorzien van postzegels voor het voldoen van port aan de PTT. Deze zegels moeten op de voorzijde van de brief geplakt worden. De spoorwegen gaan ook zegels gebruiken voor het voldoen van de kosten. Voor het versturen van vracht, waarbij de kosten niet hoger zijn dan fl. 6,- worden deze kosten voldaan door middel van spoorwegvrachtzegels.



Afbeelding 2: Voorzijde treinbrief mei 10 cent zegel Nederlandsche Spoorwegen

Deze zelfde zegels worden gebruikt voor het voldoen van de kosten voor het briefvervoer. Deze kosten bedragen 10 cent. Er zijn zegels beschikbaar van 5 en 10 cent zodat het mogelijk is om een zegel van 10 cent of twee van 5 cent op poststukken aan te treffen. De zegels moeten op de achterzijde worden geplakt, maar aan deze regel is niet altijd de hand gehouden. We treffen de zegels ook aan op de voorzijde van de poststukken (zie afbeelding 2). Zoals te zien in afbeelding 3 hebben alle zegels dezelfde tekening. Naast de zegels met inschrift 'Nederlandsche Spoorwegen' zijn er ook nog oude zegels beschikbaar met 'Nederl. Staatsspoorwegen' en 'Holl. IJzeren Spoorweg Mij.'. De kleur van de H.I.J.S.M. zegels is paars. Van de Staatsspoorwegen geel en van de Nederlandse Spoorwegen variërend van geel tot bruinoranje. De zegels zijn bij verschillende drukkerijen gedrukt en vertonen daarom veel druk variaties en tanding verschillen. Voor de liefhebbers van dit soort zaken verwijs ik naar 'Spoor en Post in Nederland' en het artikel van E. Horn in De Postzak. Hoewel we van losse zegels nooit weten of ze van brieven afkomstig zijn, kunnen de waarden van 5 en 10 cent beschouwd worden als postzegels.



afbeelding 3: De drie typen spoorwegzegels in gebruik tot september 1946

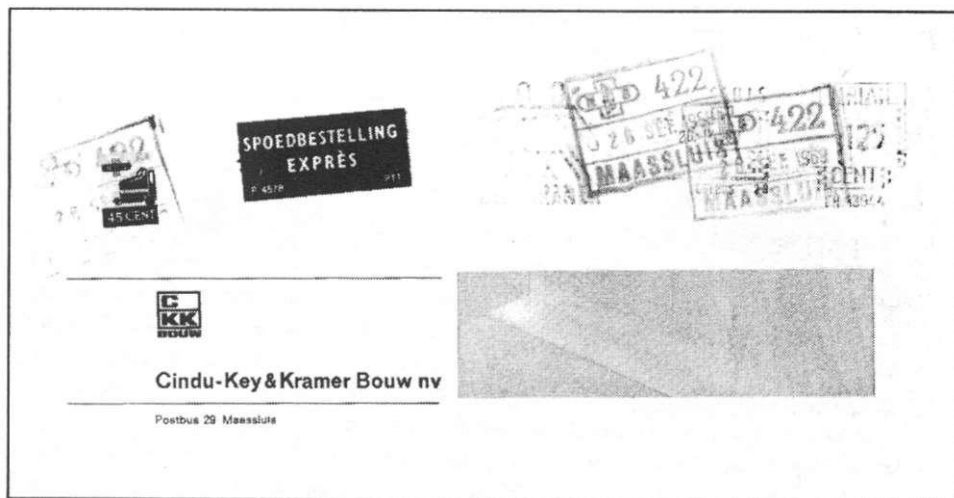
4 De zegels na 1945

Als op dringend verzoek van de pers de dienst voor perstreinbrieven op 1 mei 1946 wordt hervat, maakt men van de gelegenheid gebruik om een tariefsverhoging in te voeren. Het tarief wordt 15 cent en er komt direct een nieuwe zegel (afbeelding 4). Op deze zegel staat een rode trein op een blauwe achtergrond. Op 1 maart 1964 wordt het tarief verhoogd naar 50 cent; een forse prijsverhoging. Er komt ook een nieuwe zegel in de kleuren geel en groen (afbeelding 5). Het Ministerie van Economische Zaken vindt deze prijsstijging te fors en op 12 april 1964 gaat het tarief weer terug naar 15 cent. De spoorwegen laten het er niet bij zitten en op 1 februari 1965 komt er een tariefsverhoging naar 25 cent. Er komen nieuwe zegels van 25 cent in de kleuren oranje en zwart in een zelfde



Afbeelding 4-7 Spoorwegzegels in gebruik van 1945-1979

tekening als de kortgebruikte 50 cent (afbeelding 5). Op 1 juli 1966 wordt het tarief weer verhoogd naar 35 cent en komen er zegels van deze waarde in de kleuren blauwgroen en grijs. Er komt ook een zegel van 5 cent in bruinkarmijn en grijs. Waarschijnlijk als bijfrankering voor de 35 cent zegel en voor het geval er een nieuwe tariefsverhoging komt. Die komt er inderdaad al op 1 oktober 1967. Het tarief wordt dan 45 cent en in de kleuren rood en geel verschijnt er een zegel van deze waarde (afbeelding 8). In 1970 komt er een zegel van 45 cent in een nieuwe tekening (afbeelding 6) in de kleuren blauw en geel. Op 1 mei 1972 wordt het tarief opnieuw verhoogd naar 55 cent. Weer verschijnt er een nieuwe zegel in de kleuren rood, blauw, geel en zwart (afbeelding 7). Deze zegel gebruikt men totdat de dienst op 1 mei 1979 wordt opgeheven.



Afbeelding 8: Expresse treinbrief met spoorwegzegel van 45 cent.

Literatuur

Mr. G.W.A. de Veer, Nederlandse spoorwegzegels, in Maandblad voor Philatelie, augustus en september 1964.

Spoor en Post in Nederland, uitgave van het Spoorwegmuseum, 1979.

E. Horn, Het platen van de spoorzegels van de series 13 en 14 uit de jaren 1934-1944, in De Postzak nr. 152, juni 1987.

Mr. A. van der Flier, Honderdvijftig jaar spoorwegen in Nederland (2), in Maandblad voor Philatelie, juli/augustus 1989.

J. Kluft, artikel in De Hoornblazer, november 1991.

Noviopostje

Te koop gevraagd :

Nederland postfris 518-537 (Juliana Enface)

G Mons telefoonnr 08860-20603

Het in uw verzameling geïnvesteerde kapitaal kan door bijv. lekkage, brand of diefstal verloren gaan. Dan is er geld, soms veel geld nodig om een nieuwe collectie op te bouwen.



A VAN DE HOEF

VERZEKERINGSWINKEL

Postbus 309, 6500 AH Nijmegen
Telefoon (080) 226585-233465
van Oldenbarneveltstraat 23,
6512 AS Nijmegen