



**PHILATILISTENVERENIGING**

**GELRE-GULICK**

**E C H T – S U S T E R E N**

**Kontaktblad  
Augustus 2012**

# **Philatelistenvereniging Gelre-Gulick**

## **CLUBLOKAAL**

### **Café "Bie Alois"**

Rijksweg Noord 21 6114 JA Susteren  
Telefoon 046-4493150

Uw adres voor:

- Koffietafels
- Vergaderingen
- Party's

## **Ruilbeurzen**

### **Café "DE WEEGBRUG" STAMS**

Loperweg 10, 6101 AE Echt  
Telefoon 0475-481347

Uw adres voor:

- Koffietafels
- Vergaderingen
- Party's

## **Voorwoord door de voorzitter**

**Bij deze nodig ik onze leden uit voor onze eerste clubavond na de vakantie. Afgelopen zondag hebben wij ook de eerste beurs gehad na de vakantie en deze werd zeer goed bezocht. Tevens heeft zich een nieuw lid aangemeld.**

### **Jeugd.**

**Als voorzitter heb ik contact gelegd met de Basisschool in Susteren om jongeren aan het verzamelen te krijgen. Tevens heeft het bestuur een bezoek gebracht aan de jeugd bijeenkomst in Sittard. Wij waren zeer verrast met de opzet en hoe de jeugd ( met ouders) zich verdiept in het verzamelen van postzegels .**

**Onze jeugdhoeck heeft weer diverse aanvullingen ( nieuwe aankopen ) wat betreft postzegels van diverse landen en motieven.**

**De heer Lei Hotterbeekx houd regelmatig onze site bij door het plaatsen van agendapunten, nieuwtjes en mededelingen. Uw mening of gedachte kan ik op de site vermeld worden.**

**Deze site kunt u bekijken op [www.xs4all.nl/~disk/](http://www.xs4all.nl/~disk/). Voor vragen kunt u zich wenden tot ondergetekende of Lei Hotterbeekx.**

**Uw Voorzitter  
Vic Bours  
Schoolpad 9  
6114 BB Susteren**

# **PHILATILISTENVERENIGING GELRE-GULICK ECHT-SUSTEREN**

## **Bestuurssamenstelling:**

- Voorzitter : Vic Bours
- Vice-voorzitter : Herman Küppers
- Secretaris : Lei Hotterbeekx
- Penningmeester : Peter Ernst
  
- Jeugdzaken - Jo Ruijten
- Nieuwtjesdienst - Vic Bours
- Rondzendingen - Vic Bours
  
- Activiteitencommissie - Jo Ruijten
- Public Relations - Lei Hotterbeekx

De contributie bedraagt € 25,00 per jaar, inclusief  
"Filatelie" en zonder "Filatelie" bedraagt de contributie €  
12,50

Voor meer informatie : Vic Bours  
Telefoon : 046-4492604  
E-mail : bours11@ziggo.nl

## **Verenigingslokaal**

- Ledenbijeenkomsten café "Bie Alois" Rijksweg Noord 21 6114  
JA Susteren Telefoon 046-4493150
  
- Ruilbeurs café "DE WEEGBRUG" STAMS Loperweg 10,  
6101 AE Echt Telefoon 0475-481347

## **Postzegeluitgiften tweede helft 2012**

**4 juli**

- **NOC\*NSF: postzegelvel met 10 verschillende postzegels (gegomd)**

**16 juli**

- **Seasons – Beleef de seizoenen: postzegelvel met 10 verschillende postzegels (gegomd)**

**13 augustus**

- **Grenzeloos Nederland-Indonesië: postzegelvel met 6 verschillende postzegels (3 thema's gegomd)**
- **Rundveerassen: postzegelvel met 10 postzegels, waarvan 6 verschillend (gegomd)**

**10 september**

- **Carré 125 jaar: postzegelvel met 10 verschillende postzegels (gegomd)**

**24 september**

- **Stedelijk Museum Amsterdam: postzegelvel met 10 verschillende postzegels (gegomd)**

**8 oktober**

- **Kinderboekenweek postzegelvel met 2 verschillende postzegels (gegomd)**

**19 oktober**

- **Dag van de Postzegel: postzegelvel met 10 gelijke postzegels (gegomd)**

**6 november**

- **Kinderpostzegels 2012: postzegelvel met 6 verschillende postzegels met bijslag (gegomd)**

**20 november**

- **Decemberzegels 2012: postzegelvel met 20 postzegels (zelfklevend)**

## **Rekeningnummers:**

### **- Penningmeester**

t.n.v. Peter Ernst                      - Regio Bank 948.375.175 inzake  
contributie  
Brachterzijde 14 6112 AW St. Joost

### **- Rondzenddienst, inzake rondzending + Nieuwtjesdienst**

t.n.v. Vic Bours                      - ABN-AMRO 41.56.43.090

## **Contributie 2013**

Het bestuur verzoekt de contributie voor komend  
verenigingsjaar 2013 **voor 1 november 2012** over te  
maken.

Leden met het Filatelieblad betalen € 25,00 en leden  
zonder betalen € 12,50. Contributie t.n.v. Peter Ernst, St.  
Joost, Regio Bank nr. 948375175 inzake contributie filatelie.

Wij verzoeken de leden dringend hieraan gevolg te geven  
omdat wij in de maand december afdracht moeten doen  
aan de bond.

## Een vouwbrief onder Stoom vervoerd in 1864.

De vouwbrief ( van Amsterdam naar Oosterhout ) is vervoerd door de Nederlandse Rhijn Spoorweg Maatschappij ( N.R.S.M. ) welke is opgericht in 1845, en exploreerde het “Breed spoortraject”

Amsterdam – Utrecht – Arnhem visa versa.

Welke stoomlocomotief deze brief (zie fig.1) heeft vervoerd is niet meer te achterhalen, wel was het een van het “Long Boiler Patent” type, welk systeem is gepatenteerd in 1841.



fig. 1



fig.2

postsortering in de trein

Door het langer maken van de z.g. vuurkist kwam het geheel achter de derde as te liggen.

Het voordeel van dit systeem is dat de rookgassen in temperatuur worden verlaagd van 410 naar 185 graden Celsius, wat het rendement en de trekkracht ( dus meer en zwaardere wagons ten goede kwam. En deze loco's hadden ook niet meer zo'n enorme kolenhonger wat het beroep van stoker verlichte. Er werden door de N.R.S.M. 6 loc 's van dit type aangeschaft t.w. De Etna, Vesuvius, Atlas, Merapi en Bromo. ( de laatste twee namen zijn ontleent aan vulkanen in het voormalig Nederlands Indië)

De Stoomlocomotief 'de Arend' werd in 1857 buiten dienst gesteld. Van de Long Boiler loc uit 1864, zijn geen afbeeldingen op postzegels bij ons bekend. ( noot.1)

In de periode 1852 tot 1871, kwamen ongefrankeerde brieven en kaarten veelvuldig voor. Na 1871 werden er meer gefrankeerde

poststukken gebruikt. De samenwerking tussen spoor en post voldeed goed in die tijd. De nieuwe postwet, ingevoerd op 1 september 1850 schrijft voor dat de verzending van post via een Hollands Spoorwegtraject dagelijks met vier treinen gereden moest worden. Op de N.R.S. M. In 1845 IS met het postvervoer begonnen met het rijden van drie doorlopende treinen dagelijks. In deze nieuwe postwet werd tevens een regeling getroffen, dat niet alleen gesloten zakken met brieven tussen twee postkantoren konden worden overgebracht maar ook ook losse brieven met de 'conducteur der briefmalen' konden worden verzonden. Het z.g. "vervoer per conducteur" ( zie fig. 2 ). de brief (afb. 1) is voorzien van het oudste treindagtekening stempel. Deze stempels dateren vanaf februari 1856 en werden gebruikt in vervoerbare postkantoren, zoals de postrijtuigen werden genoemd. Het oorspronkelijk enkel meenemen van losse brieven en het afgeven ervan aan een volgend station ontwikkelde zich tot een bijna volledige postale behandeling van poststukken. De losse brieven werden afgeven aan de trein (zoals dit waarschijnlijk ook met deze brief is gebeurd.) In en na 1862 werden de brieven of gepost in de brievenbussen die aan de postrijtuigen waren bevestigd of in de brievenbussen die aan de voorgevel van het station waren geplaatst.

Het uniforme binnenlandse briefporto van vijf cent voor enkelvoudig gewicht werd pas in 1870 ingevoerd. Daarvoor hanteerde men drie tariefklassen, t.w. 5 cent tot 30 km afstand, 10 cent voor afstanden van 30 tot 100km, en 15 boven de 100 km, bij binnenlands vervoer. De vervoerskosten konden echter ook betaald worden aan de "conducteur der briefmalen", maar het betaalbewijs ontbreekt echter dus de werkelijke toedracht blijft onzeker.

Noot.1 geachte lezer indien u bekend bent met een zegel waarop deze stoomloc staat afgebeeld neemt u dan s.v. p. .contact op met de redactie van uw blad.

© **Miep & Rob Ronde**

Literatuur: Eigen archief, Filatelie van A tot Z en Spoor en Post in Nederland.



**PHILATILISTENVERENIGING GELRE-GULICK  
ECHT- SUSTEREN**

**Postzegelbeurs café "DE WEEGBRUG" STAMS**  
Loperweg 10 6101 AE Echt

**Zondag Van 9.30 – ca. 12.00 uur:**

**26 Augustus 2012**

**30 September 2012**

**28 Oktober 2012**

**November geen beurs zie activiteitenkalender WEERT**

**30 December 2012**

**Postzegelbijeenkomst café “Bie Alois”**

**Rijksweg Noord 21 6114 JA Susteren**

**Maandag Van 20.00 – ca. 22.00 uur**

**10 September 2012 Napraten over vakantie**

**8 Oktober 2012**

**12 november 2012**

**10 december 2012 Kerstviering**

**Activiteit Kerstviering, gezellig samenzijn voor alle leden en een speciale uitnodiging voor echtgenote of vriendin van onze leden.**

## ***Trends in de wereld van de filatelie.***

Beste postzegelvriend(in),

Enkele maanden geleden meldde wij u dat de omzet van PPC in april iets was gedaald. In de maand juni daarentegen konden wij weer een lichte groei boeken. Kwam het door de tegenvallende resultaten van ons nationale voetbalteam, het zeer matige weer of mijn praatje in de nieuwsbrief van die maand met de boodschap dat we elkaar geen crisis moeten aanpraten? Het antwoord op deze vraag moet ik u schuldig blijven, maar we zijn in ieder geval blij met dit resultaat en zullen al onze energie en inventiviteit aanwenden om het zo te houden. Dit is overigens voorlopig de laatste keer dat ik u over onze omzet bericht. Ik besef me terdege dat u niet voor onze omzet naar PPC komt, maar voor uw eigen postzegelplezier en dat willen we graag zo houden.

### **Markt**

Regelmatig krijgen we van onze klanten vragen over (prijs)ontwikkelingen en trends, die in de postzegelmarkt waarneembaar zijn. Daarom wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om u hier het een en ander over te vertellen.

In het verleden was het vaak zo, dat postzegels van een bepaald land goede prijzen opbrachten als de economie sterk groeide. Werd er economisch voor de wind gezeild, dan trokken de prijzen van de postzegels in het kielzog mee. Zo stegen de prijzen van Japan in de jaren tachtig en recenter die van China. De prijzen van Japanse postzegels deelden ook weer in de economische malaise, die na 1990 in dat land ontstond. Met uitzondering van het klassieke materiaal daalden de prijzen weer net zo hard met de beursindex mee. Hoewel de prijzen van Chinese postzegels, net als de economische groei daar, wat zijn teruggevallen, zijn deze nog steeds torenhoog te noemen.



De laatste tijd zien we vooral bij Europese landen een tegenovergestelde beweging. Er is volop vraag naar Griekenland, Spanje en Italië, terwijl die landen het op economisch gebied rondt slecht doen. De economische kracht van veel sterkere europartners als Duitsland en Nederland weerspiegelt zich wel in de zeer lage rente, die ze voor hun staatsleningen moeten betalen, maar nog niet in hogere prijzen voor de postzegels.

Naast eerder genoemde populaire landen zijn Engeland en Koloniën al langere tijd veelgevraagd. Ook Rusland doet het na een kleine inzinking weer goed op de postzegelmarkt. Een recentere ontwikkeling is dat de prijzen van Zuid-Amerika stijgen, met name die van Brazilië en Colombia.

### **Algemene trend**

De grensoverschrijdende trend is dat de belangstelling voor klassiek materiaal, zelfs van minder populaire landen, in het algemeen goed is. Ook naar postzegels van na 1990 is marktbreed een goede vraag, omdat deze gemiddeld in veel kleinere oplagen zijn gedrukt.

Allerlei soorten beleggingen leveren momenteel weinig op, terwijl de hieraan klevende risico's vaak onevenredig groot zijn. Voor verzamelaars, die geld over hebben, kan dit een reden zijn om hier postzegels voor te kopen, met als zeker rendement in ieder geval het genoegen, dat ze aan hun liefhebberij beleven.

Tot zover de ontwikkelingen op de postzegelmarkt. De meeste filatelisten laten zich niet door trends leiden, maar trekken hun eigen plan. Of de prijzen van hun verzamelgebied stijgen of dalen zal ze eigenlijk een zorg zijn. In het eerste geval wordt de collectie meer waard. Veelal is dit slechts een theoretische vermogensgroei, omdat ze hun trotse bezit nooit weg zullen doen. Bij dalende prijzen daarentegen kan de collectie voordelig worden uitgebreid en komen er wellicht stukken binnen handbereik, waar vroeger alleen van werd gedroomd.

Populair of minder gevraagd, gebieden met stijgende of dalende prijzen, dure of goedkope zegels? PPC probeert het allemaal voor u in huis te hebben, zodat u geheel naar eigen wensen en inzicht zoveel mogelijk aardigheid aan uw liefhebberij beleeft.

Ik wens u veel plezier met het doornemen van de partijenlijst en uw komende aankopen!

Met vriendelijke groeten,



Ruud Stibbe, mede namens het hele team van PPC.

**Bezoek onze website:**

**postzegels.com**  
inkoop en verkoop



## Je ziet steeds meer in postzegels

De prestigeboekjes van PostNL zijn zeer gewild en dat is terecht! De boekjes zijn kunstwerkjes op zich. In deze met liefde samengestelde boekjes vindt u niet alleen de postzegels van een bepaalde uitgifte, het boekje vertelt ook een beknopt verhaal over het onderwerp

van de postzegels. De boekjes zijn met zorg vormgegeven door een professioneel ontwerper en bevatten unieke beelden. Per jaar verschijnen er vijf prestigeboekjes.

**U bestelt de prestigeboekjes gemakkelijk via uw eigen postzegelvereniging.**





## De Pagode.

Samen met het klooster en de grottempel is de pagode een van de drie belangrijkste vormen van de Indiase boedhistische architectuur, die via Centraal-Azië naar China kwam. Het Indiase prototype van de pagode is de stupa, die in eerste instantie een aarden verhoging was met een eivormige koepel voor het onderbrengen van de relikven. Van lieverlee werd de stupa van steen en ging zijn koepel bestaan uit meerdere etages met pinakels, wellicht een imitatie van een Indiase ceremoniële parasol.

Tegen de tijd dat de stupa in China verscheen, waarschijnlijk net voor het einde van de Handynastie, was hij groter en slanker geworden, al had hij nog steeds een cirkelvormige plattegrond. De Chinese stadspoorttoren werd gecombineerd met de stupa en zo ontstond de pagode - een groot bouwwerk met meerdere etages ( elk met zijn eigen dak met overhangende dakranden ) en op de top een dak. Deze vroege pagodes domineerden waarschijnlijk elk boedhistisch klooster in China - men schat dat enkele van de schitterendste pre-Tang-pagodes meer dan 130 meter hoog oprezen maar de meeste waren van hout en zijn niet behouden gebleven. De enige nog bestaande pagodes van voor 500 werden gehouwen uit zware rotsen binnen in boedhistische grottempels. Elke verdieping heeft, gesteund door een centrale zuil van steen, een versierd plafond met dakspanten, overhangende dakranden en consoles die in steen zijn uitgehouwen, naar het voorbeeld van hun houten tegenhangers.

De pagodearchitectuur bloeide tijdens de Tang-dynastie. De meeste pagodes uit deze tijd waren vierzijdig en van steen, baksteen of hout. Kleinere bouwwerken, ook wel bekend als begrafenis-pagodes, werden neergezet bij kloosters in geheel China ter herdenking van vooraanstaande monniken. Deze konden een ronde, vijfhoekige, achthoekige of vierkante plattegrond hebben. Van de 10e tot 12e eeuw had elk boedhistisch ten minste één pagode. Onder de honderd of meer nog bestaande pagodes uit de 10e tot 12e eeuw in China en langs zijn grenzen, komt de achthoek als plattegrond het meest voor. Toch begon vanaf de Zuidelijke Song-periode de pagode te verdwijnen uit de kloosters door de opvallende groei van het chan (zen) boedhisme waarin de verering in een pagode geen onderdeel was van zijn rituelen.



Fig 1 Pagoden ( bezette gebieden ,uitgave van China )



Fig 2 Pagoden ( bezetten gebieden , uitgave van China )

© Miep & Rob Ronde.

Geraadpleegde literatuur. China: Redactie Edward L. Shaughnessy. Internet ( Wikipedia ). Stanley Gibbons en N.C. Yang, Liberated Area catalogus)

## **MEDEDELINGEN**

### **Tips voor koper en verkoper**

'Postzegels kopen en verkopen: tips waarmee u geld verdient', is geschikt voor elke postzegelverzamelaar; of u nu net bent begonnen of al jaren verzamelt, met de tips in dit boek kunt u goedkoper of meer verzamelen.

Bij veel verzamelaars ontspoort de koninklijke hobby al snel in handelen. Velen kopen postzegelverzamelingen van vrienden of op veilingen met het doel om omissies in de eigen verzameling op te lossen. De postzegels die overblijven moeten weer geruild of verkocht worden. Hoe pakken we dat aan? Welke verkoopkanalen zijn er? Hoe realiseert u een zo hoog mogelijke opbrengst?

Het verzamelen van postzegels kan ook resulteren in een meer bedrijfsmatige opzet. Deze verzamelaars maken van hun hobby hun beroep. Als u plannen in die richting heeft is lezing van 'Postzegels kopen en verkopen' een aanrader, want er komt meer bij kijken dan u denkt.

### **Filafair 2012 's-Hertogenbosch**

Filafair organiseert op vrijdag 14 september 10.00 - 17.00 u en zaterdag 15 september 2012 10.00 - 16.00 u de 3e Nationale Postzegelbeurs met nationale en internationale standhouders in Maaspoort Sports en Events, Marathonloop 1, 5235 AA 's-Hertogenbosch. Entree € 3,00 p.p. en vrij parkeren. [www.filafair.nl](http://www.filafair.nl)

### **Blikvanger tijdens Filafair:**

Tijdens de komende 3e Filafair 2012 op 14 en 15 september aanstaande zullen onder de betalende bezoekers gratis blikken vol met postzegels worden verloot. Hiervoor kunnen alle bezoekers zich vooraf aanmelden via de website [www.filafair.nl](http://www.filafair.nl). Deze gratis verloting start per 1 augustus en loopt tot 10 september 2012. In totaal worden tijdens deze twee beursdagen 222 gratis blikken verloot.

### **Tentoonstelling Helmond**

PV De Helmveste Helmond organiseert op 3-4 november 2012, Tentoonstelling PRO-PHIL 2012, in gebouw De Fonkel, Prins Karelstraat 123, Helmond Zat. 11-17, zon. 10-16 info: [n.broek9@chello.nl](mailto:n.broek9@chello.nl) tel.: 040-2427073

### **Postzegelbeurs Venlo**

Postzegelvereniging Phila Venlo organiseert op zaterdag 8 december 2012 een grote internationale Postzegelbeurs van 10.00 tot 16.00 uur in zaal De Wylderbeek, Hagerhofweg 2A in Venlo-Zuid. Gratis entree. Tafels te huur. Info: de heer P. van Bree, telefoon 077-3733293. [piet.van.br](mailto:piet.van.br)



## Je ziet steeds meer in postzegels

PostNL geeft niet alleen prachtige postzegels uit, ook de overige postzegelproducten zijn niet te missen. Kent u onze schitterende thema-boeken al? In deze zorgvuldig samengestelde boeken leest u meer over het thema van een bepaalde postzegeluitgifte. De boeken zijn

geïllustreerd met de mooiste foto's. Per jaar verschijnen twee boeken die niet mogen ontbreken in uw verzameling.

De bijbehorende postzegels sluiten we uiteraard bij. **U bestelt deze themaboeken gemakkelijk via uw eigen postzegelvereniging.**

postnl



## Stoomlocomotieven: Europa – (In Groot Brittannië begon de Industriële revolutie).

Inleiding: Stoomenergie werd in de 17e eeuw voor de eerste keer voor praktische doeleinden aangewend. Ze werd gebruikt om water uit de kolenmijnen in Groot Brittannië te pompen, d.m.v. een stoompomp die uitgevonden en ontwikkeld is door James Watt. (Noot. 0)

Om de industrialisatie te steunen waren er “moderne” transportmiddelen nodig. Spoorbanen werden aangelegd, waarlangs spoorwagens voorzien van railwielen werden voortgetrokken door paarden. Tegen het einde van de 19e eeuw was de spoorbaan in de mijnstreken een heel gewoon verschijnsel geworden.

### De eerste Stoomlocomotieven;

De eerste primitieve stoomlocomotief ter wereld, die over rails werd voortbewogen werd door Richard Treviwick ( 1771-1833) gebouwd in 1803, bij Coalbrook Dale Iron Works (fig.1). De afgebeelde tekening op de zegel is ontleend aan een tekening uit 1803.



fig. 1

Op de Poolse zegel is het 'grote tandwiel' aan de verkeerde zijde van de stoomloc getekend, op het onderliggende velletje staat het 'grote tandwiel' op de juiste plaats getekend.



fig. 2

In 1804 trok een locomotief over een particuliere Industriële Railbaan, 10 ton ijzeren spoorstaven over een afstand van 14,5 km, van de ijzergieterij nabij Merthyr Tydfil in Zuid Wales naar het Glamorgan kanaal. Zeventig belangstellenden, die uit onbedwingbare nieuwsgierigheid waren komen kijken, mochten de rit meemaken. Het voorval ging toen der tijd vrijwel onopgemerkt voorbij, maar Trevethick was wel de eerste man die een stoomlocomotief koppelde aan het rijden over rails. Hij heeft echter in geringe mate bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van stoomlocomotieven. Deze eerste loc moet gezien worden als een experiment.

De eerste commerciële spoorlijn ter wereld de “Stockton and Darlington Railway” in Noord West Engeland, werd geopend op 27 september 1825. ( fig. 2 )

Het transport zou door 'stoom' worden voortbewogen. Verantwoordelijk voor het geheel was George Stephenson (1781-1848), een 45 jarige ingenieur, die eerder mijn - en werktuigbouwkundige was geweest. Stoommachines hadden allang zijn fascinatie. Hij begon al heel vroeg met het ontwerp en construeren van de Locomotion welke op rails zou gaan



rijden. De eerste rit bestond uit een wagon waar genodigden hadden plaats genomen en 32 aanhangwagens geladen met steenkool, handelswaar, werklieden en buitenstaanders, die kans hadden gezien een plaats te bemachtigen op deze historische reis. De Stockton and Darlington line was niet de eerste echte trein zoals wij die tegenwoordig definiëren. Hij was bedoeld als transportmiddel voor vrachtgoederen, die op deze manier sneller en goedkoper konden worden vervoerd dan over de weg. De Locomotion - locomotieven vertoonden dikwijls mankementen. De genoemde spoorlijn is echter van grote betekenis geweest voor de verdere ontwikkeling van stoomloc's. De Locomotion is nog steeds in het spoorwegmuseum in Darlington te bezichtigen.

**George Stephenson**, bouwer van de Locomotion werd in 1826, toen bij een “act of Parlement” toestemming was gegeven tot de aanleg van een spoorlijn van Liverpool naar Manchester, ca. 50 km lang, benoemd tot hoofdingenieur bij de Liverpool and Manchester Railway. Onder zijn leiding werd tussen 1826 en 1829 de spoorlijn tussen genoemde steden aangelegd door tunnels, over bruggen en viaducten en circa 6,5 km door het moeras Chat Moss. Wanneer in 1829 dit dubbelspoortraject gereed is wordt door de directie, naar Britse traditie, een wedstrijd uitgeschreven welke gehouden werd op 6 oktober 1829. Op donderdag 8, dinsdag 13 en woensdag 14 oktober.

De duidelijke winnaar van deze wedstrijd voor locomotieven is de “Rocket.” (fig. 4 en noot 1)



*fig 4 Liverpool and Manchester Railway.*

George Stephenson's zoon Robert Stephenson (1803-1859), heeft een belangrijk aandeel gehad om het rendement en dus de snelheid te verhogen. Hij vergrootte het verwarmend oppervlak door middel van in de waterketel aangebrachte vlampijpen, een vinding van de Fransman Marc Segguin, en in 1827 voor het eerst toegepast, heeft aan de overwinning van de Rocket bijgedragen. In het jaar daarop paste Robert een vuurkist toe. De cilinders waren buiten de ketel geplaatst en direct met de wielen gekoppeld i.p.v. Zoals het prototype aan de buitenkant met een mantel.

Met dit succes is de industriële revolutie pas goed begonnen en vele landen in Europa kregen belangstelling voor deze “moderne manier” om personen en goederen te vervoeren. In Nederland werd de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem aangelegd. In gebruik stelling september 1839 (Fig.5). Het traject was 19 km lang en liep voor een deel door een moerassig gebied. George Stephenson, had bij de aanleg een adviserende rol. Het ballastbed (fundatie) waar de railstaven op lagen was gemaakt met takkenbossen. De spoorbreedte was het zo genaamde “Breedspoor van 1950 mm” breed. Tussen de rails ontstonden vaak brandjes, die het gevolg waren van het feit dat er nog geen aslade onder de vuurhaard aanwezig was. (noot 2). Deze eerste rit van Amsterdam naar Haarlem werd met twee loco's uitgevoerd en dat was een goede beslissing want enkele kilometers voor aankomst viel één loco in storing, zodat de “Arend” de klus alleen moest klaren.

De aanleg van deze spoorlijn ging niet zo maar. Er waren veel mensen die in het vervoer onder stoom niets zagen. De koeien zouden geen melk meer geven, de stoommachines waren vervuilend, er zou veel geluidsoverlast veroorzaken en de “trekschuit” was een rustiger en goedkoop vervoermiddel. De geschiedenis leert, dat, de toenmalige regering en de H.I.J.S.M het laten doorgaan van dit project een goed besluit. is geweest.



de Arend 1839 (fig.5)

(fig. 6) eerste stoomloc's in België & Duitsland) 1835

Technische gegevens de Arend:

'Le Belge' en de 'Der Adler.'

De snelheid op het treintraject ca. 40 km/h

Totale lengte over de buffers 9750 mm.

Thermisch rendement minder dan 9%

In bedrijf van/tot: 1839/1857. bij H.IJ.S.M ( Hollandse IJzeren Stoomweg Maatschappij).

**Arend - Spoorwegzegel**, uitgegeven in 1939 vanaf 1 september t/m 31 oktober

Nederland. Catalogus zegel nr. 315,

Verkocht aantal 6.062.328 stuks.

De stoomlocomotief de “Arend “ staat geheel gerestaureerd opgesteld in het spoorwegmuseum in Utrecht.

*Noot: 0* In de 17e eeuw werden de huizen verwarmd en eten gekookt m.b.v. hout als brandstof. Echter door de bevolkingstoename werden uit gestrekte gebieden ontbost. Er werd gezocht naar een andere brandstof ter vervanging van het hout, te weten kolen. Deze moesten worden gewonnen in de steenkoolmijnen. Het transport van de kolen ging eerst met behulp van paarden die de kolenwagens de mijn uittrokken en vervolgens naar het dicht bijzijnde kanaal vervoerde, alwaar de 'nieuwe brandstof' werd overgeslagen in schepen voor verder transport.

*Noot 1.* De Rocket als werkend “stoom” schaalmodel, is sinds lange tijd aangeboden door Hornby Engeland [www.hornby.com](http://www.hornby.com) en wordt af en toe nog aangeboden bij [www.marktplaats.nl](http://www.marktplaats.nl)

*noot 2.* Het branden van het hout tussen de railstaven is te zien op een schilderij welke tentoongesteld is in het Spoorwegmuseum in Utrecht.

© **Miep & Rob Ronde.**

Bronnen: eigen archief.

### Aanmelden nieuw Lid

|                 |                          |                      |                      |
|-----------------|--------------------------|----------------------|----------------------|
| Familienaam *:  | <input type="text"/>     |                      |                      |
| Voorletter(s)*: | <input type="text"/>     | <input type="text"/> |                      |
| Voorvoegsel*:   | <input type="text"/>     | <input type="text"/> |                      |
| Straat*:        | <input type="text"/>     |                      |                      |
| Huisnummer*:    | <input type="text"/>     | <input type="text"/> |                      |
| Postcode*:      | <input type="text"/>     | Woonplaats*:         | <input type="text"/> |
| Telefoon:       | <input type="text"/>     | Geb. datum*:         | <input type="text"/> |
| Soort lid*:     | <input type="checkbox"/> | E-mail adres:        | <input type="text"/> |

\*=invullen verplicht i.v.m administratie

1= Gewoon Lid kosten 12,50 euro per jaar

2= Lid met maanblad Filatelie kosten 25 euro per jaar

Het ingevulde formulier kunt u opsturen:

Per post naar : Secretariaat Postzegelvereniging gelre gulick  
Radmakerstraat 1  
6114XL Susteren

Of opsturen per mail naar:

[hotterbeekx@hetnet.nl](mailto:hotterbeekx@hetnet.nl)

## Stoomlocomotieven: Europa – Rusland

(Thematisch verzamelen)

Algemeen: De eerste bruikbare stoomlocomotief werd geconstrueerd door George Stephenson en in 1825 in gebruik gesteld.



Ruslands eerste (maar niet openbare) spoorlijn is geopend in 1837, tussen St. Petersburg en Tsarkoye Selo (het Tsarendorp). Het eindstation aldaar bestond uit een spoorwegstation en een theater waar de 'hoge gasten' konden genieten van de treinreis en een culturele voorstelling. In de winterperiode was deze spoorlijn niet in gebruik in

verband met barre weersomstandigheden.

Deze 1e stoomlocomotief werd per schip vanuit Engeland naar St. Petersburg vervoerd. Toen het Britse Schip de kust van Rusland naderde (afb. 1) stond er een hevige storm. De stoomloc stond op het dek vastgesjord, maar door het slechte weer was deze deklust gaan schuiven en het had weinig gescheeld of de locomotief was in zee terecht gekomen.



Echter de eerste Russische stoomlocomotief was al in 1833 in gebruik genomen in de Oeral. Deze is ontwikkeld door M. Cherpanovo (zie afb.2.) Deze man had de Stephenson locomotieven in actie gezien (waarschijnlijk de "Rocket"), die door Stephenson is gebouwd in 1829 en werd toegepast op de eerste spoorlijn Liverpool – Manchester.

In 1845 werd de eerste spoorlijn voor passagiers geopend tussen Leningrad en Moskou. Zoals te verwachten genoot het ontwerpen van een nieuwe locomotief voor personenvervoer na de revolutie een lage prioriteit. De meeste aandacht werd geschonken aan zeer zware goederen locomotieven met 10 gekoppelde assen. In 1932 werd echter de van een nieuwe serie sneltreinstoomlocomotieven gebouwd, en waren geschikt voor zeer lange en zware trajecten. Deze loco's ontwikkelden echter maar matige snelheden. Tot afb..2 1941 werden er ca.650 gebouwd. De klasse werd genoemd naar de dictator, maar

zelfs na Chroetchev bleven deze machines de naam van J. Stalin dragen in gietijzeren letters op de rookkasten aangebracht.

### **Trans Siberische Spoorweg.**

Dit is de langste spoorlijn in de wereld, de afstand van Moskou naar Vladiwostok, bedraagt ca. 10.000 km. In 1858, toen overal in de wereld spoorwegen werden aangelegd, werden de eerste voorstellen voor de een 'Trans Siberische Spoorlijn' gelanceerd. In 1875 kwam er een officieel plan op tafel. Het moest echter nog tot 1891 duren voordat de regering de plannen goedkeurde en Kroonprins Nicolaas de eerste de eerste spade in de grond zette. In 1904 kreeg de Trans Siberische Spoorweg een aansluiting bij Harbin in China



met daarop aansluiting met Peking en Shanghai.

*Afbeelding 3*, Deze brief is verstuurd naar Ten Boer in Holland, gepost in Shanghai d.d. 17 april 1941. Geen aankomst stempel. De brief is gefrankeerd met 78 cent ( plus een afgefallen zegel), aangetekend en gecensureerd. (censuur strook en stempels) “Oberkommando der Wehrmacht”) De brief dateert dus van vóór de inval in de Sovjet – Unie, die postverkeer langs deze weg onmogelijk maakte.



Afbeelding 4,



Deze hele vroege brief is verstuurd, op 25 augustus 1907, gepost in Peking, is gefrankeerd met 3 zegels van het French Post Office in China. Naar Monsieur Lionel Wiener in Scheveningen.

*(eerste postverkeer via de Trans Siberische spoorlijn in 1906 vanuit Peking in China)*

De brief is gecensureerd ( zie plakstrookje) 'Controle Postaal Militaire' en stempel ouvert, is bezorgd in Scheveningen d.d. 7 oktober 1907.

© **Miep en Rob Ronde** (2012)

Bron: Eigen Archief.



't Groente & Fruit



... de groenteman waar pit in zit!

Feurthstraat 62 • 6114 CW Susteren  
Tel. 046-449 55 09

expert

**Expert Hoofwijk  
Willibrordstraat 4  
6114 GS Susteren**

**Het adres voor al uw  
Elektrische behoeftes.**

## De Nederlandse Spoorwegzegels.

De spoorwegzegels, door de Maatschappijen zelf “verantwoordingszegels” genoemd, zijn in Nederland een verwaarloosd verzamelgebied. De mogelijke reden is dat deze zegels niet zijn uitgegeven door de P.T.T. De maatschappij tot exploitatie van 'Staatsspoorwegen' gebruikte voor de stations gele zegels en voor de factorijen van 'van Gend & Loos rode zegels.

De zegels werden ingevoerd op 1 januari 1914 – 1933 (afb.1) en geldig tot de spoorwegstaking in 1944. Oorspronkelijk waren de Spoorwegzegels alleen bestemd voor de verantwoording van vrachtpakketten, voor zover de vracht niet meer bedroeg dan Fl. 6,-- ( zie fig.2 traject Zwolle-- Hasselt).

De zegels werden ook gebruikt op de stations van de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij en diverse stoomtram maatschappijen. De zegels konden niet door het publiek worden geplakt op de bij de pakketten behorende vrachtbrieven.

Sinds 1 april 1924 zijn de zegels van 5 en 10 cent ook voor frankering van treinbrieven gebruikt. In andere landen zoals Denemarken, Groot Brittannië en enkele andere landen waren ons ver vooruit met de invoering van spoorwegvrachtzegels, daar verschenen ze al in het midden van de vorige eeuw (Engeland in 1855)

In mei 1946 vond er een herinvoering plaats van de Spoorwegzegels met nieuwe tekeningen (afb.3) Deze zijn in gebruik geweest tot 1979. De uitgifte is gestaakt omreden van sterk verminderd verbruik.

Brieven, voldoende met geldige postzegels (P.T.T.) gefrankeerd, kon men op het bagagebureau van het trein- of tramstation afgeven (zie afb.4), waar dan de tram- of treinzegels werd opgeplakt en de brief met de eerst volgende rit (in de goede richting) werd meegegeven. Bij aankomst werd de brief aan de posterijen afgegeven, die de normale bestelling verzorgde. Een tram- of treinbrief kon dus een flinke tijdsbesparing opleveren.



afb, 1

| Adres of Merken en nummers | Aantal | Wijze van inpakking | INHOUD | Weg naar bestemming | Weg naar oorsprong |
|----------------------------|--------|---------------------|--------|---------------------|--------------------|
| g.d. 1914                  | 2      | Kisten              | Wijn   | 180                 |                    |

afb.2).

| Tuistichting van de vrachthandeling | Berekening der vracht | Rekening | Tuistichting |
|-------------------------------------|-----------------------|----------|--------------|
| Algemeen gewicht                    | 100                   |          |              |
| Tarief                              | 2                     |          |              |
| Manne                               | 10                    |          |              |
| Procent                             | 10                    |          |              |
| Ch.                                 | 10                    |          |              |
| Ch.                                 | 10                    |          |              |



### Gegevens Treinpostzegels:

Er zijn in vier perioden, drie verschillende drukkers bij de aanmaak van Spoorwegzegels t/m 1944 betrokken geweest, t.w.:

- ▲ 1913 tot 1923 Johan Enschede, Haarlem (eerste druk).
- ▲ 1923 M. Lindenbaum & Co (tweede druk).
- ▲ 1924 tot 1934 Johan Enschede, Haarlem (tweede druk).
- ▲ 1934 tot 1944 Nederlandse Speciaal drukkerijen, Rotterdam. Deze firma heeft ook de eerste uitgifte verzorgd van de zegels voor treinbrieven in 1946.

(de uitgifte van de 15 cents zegel)

Er komen in het totaal 12 verschillende soorten lijn- en kamtandingen voor, t/m/ 1944.

De het ontwerp van de zegels staan afgebeeld in afb. 1. Verondersteld mag worden dat de ontwerper van de zegels, het achtergrond-motief, twee locomotieven met rookpluimen, zal hebben ontleent aan een tegelplateau met Jugendstil versiering, dat zicht nog tot op heden in de gevel boven de deur van de wachtkamer 'eerste klasse' op het eerste perron van het station Haarlem bevindt.

Hoeveel spoor- en tramwegzegels er zijn gedrukt is niet meer te achterhalen, omdat de exacte gegevens verloren zijn gegaan, maar het hier om miljoenen zegels welke grotendeels verloren zijn gegaan.

Omdat genoemde zegels niet zijn uitgegeven door de P.T.T. Zijn deze ook niet opgenomen in de Nederlandse Postzegelcatalogus, zoals bijvoorbeeld het geval is met België.

U kunt echter het boek Spoor en Post in Nederland raadplegen, een uitgifte van het Nederlands Spoorwegmuseum Utrecht 1979.

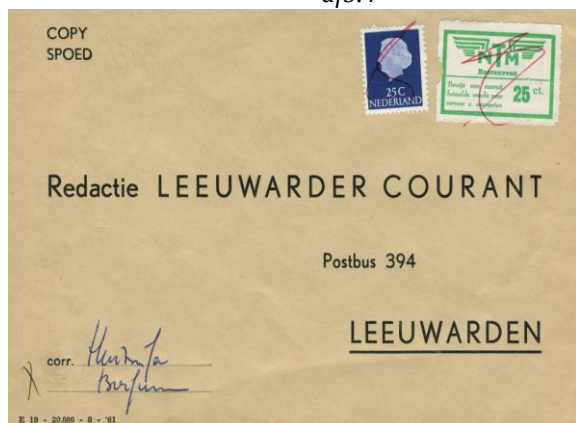
**Miep & Rob Ronde  
archief.**

**Bronnen: eigen**



afb.3

afb.4

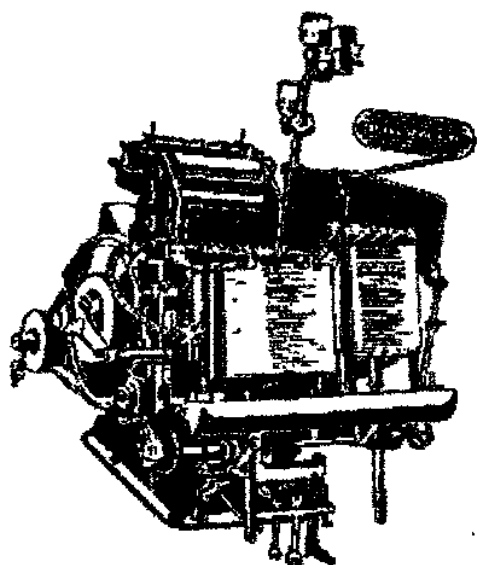


afb. 5



# Ambachtelijke Drukkerij

## èFDé



Rangeerweg 2a  
Handelsterrein Wolfskoul  
6114 BC SUSTEREN  
T 046 - 4492989  
F 046 - 4493913  
M 06 - 51120084