

Drijvende brandkasten en brandkastzegels

Met uitvinder en ondernemer Cornelis van Blaaderen (1875 - 1933) start de geschiedenis van de drijvende brandkasten. Tijdens een bootreis van Amerika naar Nederland in 1910, maar vooral door de scheepsramp met de Titanic in 1912, was deze technicus op het idee gekomen om een speciale scheepsbrandkast te construeren, die in het water blijft drijven wanneer het schip onverhoopt mocht zinken. Door licht- en geluidsignalen wordt de locatie van de brandkast in het water aangegeven. De safe zou aldus zijn inhoud, bijvoorbeeld poststukken en andere waardepapieren, voor de ondergang behoeden.

Om tot uitvoering van zijn uitvinding te komen, richt Van Blaaderen een naamloze vennootschap op en wendt zich in 1913 tot het Hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie met het aanbod om zijn brandkast te gaan exploiteren. De exploitatie zou kunnen geschieden in eigen beheer of in samenwerking met rederijen die zo'n brandkast op het dek van hun schepen hebben staan. Bij een van die rederijen, de Stoomvaartmaatschappij "Nederland", was directeur Bronsing een persoonlijke vriend van Van Blaaderen. Deze vriendschapsband heeft geholpen bij het uiteindelijk doen plaatsen van drijvende brandkasten op de mailboten van de "Nederland".



model brandkast

Drie deelnemers

Na een redelijk geslaagde demonstratie van een model van de drijvende brandkast in 1914, in aanwezigheid van de directeur-generaal der Posterijen en Telegrafie, was het voor Van Blaaderen vooral zaak de rederijen en de Posterijen te overtuigen van elkanders vertrouwen in de uitvinding.

De brand op stoomschip Rotterdam medio 1915, waarbij verzekerde aangetekende stukken van hoge waarde worden beschadigd of vernietigd en het verloren gaan van post aan boord van het in de oorlog vergane stoomschip Koningin Emma effenen aanvankelijk het pad voor de invoering van de safe. Maar tijdens het ministerschap van C. Lely zijn er principiële verschillen van mening over de mate waarin de gebruikers extra dienen te betalen voor deze postale voorziening, over de hoogte van het te betalen vervoersrecht en over de rol die elk van de betrokkenen (Van Blaaderen, maatschappij "Nederland" en de Posterijen) in deze zaak zullen moeten spelen.

Pas in 1920, A. König is Lely inmiddels opgevolgd als minister van Waterstaat, wordt er tussen de drie betrokkenen een contract afgesloten. Van Blaaderen zorgt voor de juiste brandkasten, de maatschappij "Nederland" plaatst deze op haar boten en de Posterijen verkoopt speciale postzegels, waarmee de verzending van de kostbare lading wordt betaald. De Rotterdamsche Lloyd weigerde overigens de brandkasten op hun schepen te plaatsen. De speciale brandkastzegels worden op kosten van Van Blaaderen bij de firma Joh. Enschedé te Haarlem gedrukt. De Posterijen keurt de zegels goed, houdt toezicht op de vervaardiging ervan en ontvangt vervolgens de zegels gratis. De Staat ontvangt 3/8 deel van de opbrengst van de verkoop van de zegels en Van Blaaderen 5/8 deel.

Brandkastzegels

Van Blaaderen neemt al in 1919 het initiatief om te komen tot de speciale postzegels. Om geen tijd te verliezen in het geval het contract daadwerkelijk wordt getekend, nodigt hij vijf kunstenaars uit voor een brandkastzegelprijsvraag. C.A. Lion Cachet, L. Gestel, J.B. Heukelom, J. Ponstijn en P. Wiegman worden gevraagd schetsontwerpen te

maken, waarbij ze rekening moeten houden met het feit dat deze plakzegels zich duidelijk dienen te onderscheiden van normale frankeerzegels.

Van één ontwerp door Carel Lion Cachet en twee ontwerpen door Leo Gestel worden uiteindelijk pentekeningen gemaakt. Deze tekeningen worden daarna gebruikt door de graveur en in april 1920 worden drie proefdrukken aan de directeur-generaal der Posterijen en Telegrafie aangeboden. Interne consultaties bij de Afdeling Posterijen leiden tot het advies om harde en sterk sprekende kleuren te gebruiken en een duidelijke waarde-aanduiding, zodat een groot verschil ontstaat met gewone frankeerzegels. De waarden 15, 60 en 75 cent krijgen het ontwerp van Lion Cachet en de zegels van fl. 1,50 en fl. 2,25 een ontwerp van Leo Gestel. Een ander ontwerp van Gestel wordt toegepast op de zegels met de waarde van fl. 4,50 en fl. 7,50. Eind 1920 worden de kunstwerkjes van Lion Cachet en Gestel op vellen van 50 stuks gedrukt bij Joh. Enschedé en Zonen te Haarlem. De zegels van 15 cent in een oplage van ruim 15.700 vel, de 60 cent op ruim 10.400 vel en de 75 cent ruim 8.500 vel.



ontwerp brandkastzegel, 1919

Wanneer in het algemeen postzegels in het internationale postverkeer worden gebruikt, dienen deze te worden erkend en goedgekeurd door de Wereldpostvereniging (UPU). Van Blaaderen heeft niet alleen de bedoeling het vervoer per scheepsbrandkast tussen Nederland en de overzeese rijkdelen te verzorgen, maar hoopt ook op de inzet van zijn brandkasten op de mailverbindingen tussen andere landen. In oktober 1920 komen de vertegenwoordigers van de internationale postadministraties in Madrid bijeen en tijdens dit UPU-congres wordt een bijzonder tarief voor het vervoer per scheepsbrandkast toegestaan. Over speciale brandkastzegels wordt niets gezegd, wat mogelijk samenhangt met het feit dat de zegels niet direct in opdracht van een overheidsinstelling zijn vervaardigd. Maar ondanks het feit, dat de zegels in opdracht van een derde zijn vervaardigd, beschouwt de Nederlandse posterijen de zegels als "een soort" postzegels. Het sein staat nu op groen om met ingang van 1 februari 1921 tot verkoop ervan aan de loketten over te gaan. Om de ambtenaren te informeren over de achtergrond van en de te hanteren regels bij het gebruik van de brandkastzegels stuurt het Hoofdbestuur 1.700 - in opdracht van Van Blaaderen vervaardigde - folders uit. Ook voor Nederlands-Indië en Suriname zijn brandkastzegels aangemaakt.

Het gebruik van de brandkasten - en daarmee de speciale postzegels - voor het beoogde doel is miniem geweest. Slechts enkele brieven worden per overtocht vervoerd en het merendeel daarvan uitsluitend voor filatelistische doeleinden. Er blijken slechts circa 600 poststukken van Nederland naar Nederlands-Indië en circa 450 poststukken in omgekeerde richting te zijn vervoerd.

Vanaf het moment dat duidelijk wordt, dat het drijvende brandkastenproject gaat mislukken, verslechteren de contacten tussen de Posterijen en Van Blaaderen. Per 1 september 1923 wordt het hele project stopgezet en kan er geen gebruik meer worden gemaakt van de brandkastzegels, die na deze datum nog wel kunnen worden ingeruild tegen contant geld. Van Blaaderen zit diep in de problemen. In de periode tot 1930 is er nog erg veel commotie geweest over de bestemming van de restantzegels en de contractuele verplichtingen van de betrokken partijen.



brandkastzegels, 1921

Dit artikel is gebaseerd op 'De post en de drijvende brandkasten' door GertHolstege, dat verscheen in *Filatelie Informatief* p. 7520-1 t/m 7520-137.