

## Luchtpoststrookjes

Wanneer een brief per luchtpost wordt verstuurd, is het gebruikelijk om dat ook op de envelop aan te geven. Dat maakt het sorteren immers eenvoudiger. De manier waarop dat wordt aangegeven, is echter nauwelijks aan regels gebonden. Het kan op de envelop geschreven zijn door de afzender: "per luchtpost", "par avion" of iets dergelijks. Of men gebruikt een voorbedrukte envelop of aerogram. Of er wordt een etiket/strookje op de envelop geplakt met de vereiste aanduiding. Het gaat mij in het vervolg om de laatstgenoemde mogelijkheid als verzamelgebied in onderscheid van gebieden als aerogrammen (beschreven of juist niet), luchtpostzegels op brief, bijzondere vluchten e.d. Luchtpoststrookjes dus, wie kent ze niet, maar door de meeste postzegelverzamelaars als onwaardig terzijde gelegd. Toch is het een interessant (en uitgebreid) verzamelgebied en dat wil ik in het volgende laten zien.

### Korte historische terugblik

In de Oostenrijkse filatelistische literatuur staat trots vermeld dat Oostenrijk het eerste land was met een regelmatige luchtpostdienst en wel vanaf 31-3-1918 tussen Wenen en Lemberg. Natuurlijk zijn er ook andere landen die deze primeur claimen, maar een feit is wel dat na W.O I de luchtpost een enorme vlucht heeft genomen.

Doordat er een behoorlijk prijsverschil bestond tussen het tarief voor luchtpost en het gewone posttarief, was een duidelijke aanduiding voor het onderscheid noodzakelijk. In Nederland vond de eerste echte postvlucht op 5-7-1920 plaats en in de dienstorder van 1-7-1920 wordt de volgende instructie gegeven: op de poststukken dient linksboven het adres duidelijk het opschrift "Per Luchtpost" te staan en deze tekst dient onderstreept te zijn, bij voorkeur met een gekleurde lijn. De eerste Nederlandse strookjes werden in D.O. H 213 dd. 14-4-1926 aangekondigd, waarbij de kantoorhouders werd gevraagd, omdat de strookjes gratis verstrekt werden, de nodige zuinigheid te betrachten.



eerste officiële strookje van Nederland; de achtergrondkleur is geel; het volgende officiële strookje werd in 1928 uitgegeven en vanaf dan met de kleur blauw.

De Franse post was de eerste die met een officieel strookje uitkwam.



dit eerste officiële strookje is uitgegeven in 1918; de achtergrondkleur is hier donkerrood; pas in 1929 wordt de kleur blauw.

Op zich niet verbazingwekkend, omdat er veel luchtvaartpioniers uit Frankrijk kwamen en omdat na afloop van W.O. I St. Nazaire een belangrijke aan- en afvoerhaven was voor het Amerikaanse leger. Tussen Parijs en St. Nazaire was er al snel een frequente luchtpostverbinding.

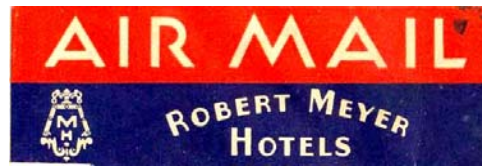
De ontwikkeling van de luchtvaart was niet meer te stuiten en overal zag men de voordelen in van een snelle postverbinding, meestal met een buitenland. De een na de andere postdienst gaf een officieel luchtpoststrookje uit. Dit behoorde tweetalig te zijn: in het Frans 'par avion' omdat Frans de overeengekomen internationale posttaal is, en verder in de landstaal. Officiële strookjes in slechts de landstaal waren alleen voor binnenlands gebruik. Hierop vormen de Franstalige landen uiteraard de uitzondering. Maar het is de vraag of deze regel wel zo strikt gevolgd is. In de V.S., het land dat het meest ontwikkelde luchtverkeer had, zijn ook officiële strookjes uitgegeven met alleen de aanduiding "Air Mail". Engeland heeft pas vanaf 1927 de aanduiding 'par avion' op de officiële etiketten bijgevoegd.

Hoewel er dus officiële strookjes zijn, gratis verkrijgbaar op de postkantoren, is het gebruik daarvan niet verplicht. Derhalve zijn er veel strookjes met een reclamedoel: uiteraard en (vooral vroeger) de vele luchtvaartmaatschappijen. De K.L.M. bijvoorbeeld kon niet wachten op het eerste Nederlandse officiële strookje en bracht rond september 1920 al zelf hun eerste strookje uit en was hiermee het eerste commerciële bedrijf dat zoiets deed.



tot ongeveer 1962 heeft de KLM in ieder geval 32 verschillende strookjes uitgegeven; dikwijls was een strookje speciaal voor de bepaalde groep gebruikers bestemd, bijv. gebruikers in Palestina, Strait Settlements, of Uruguay.

Daarnaast gaven hotels dikwijls bij hun eigen postpapier ook een eigen strookje.



Verder allerlei ondernemingen en meer ideëel gerichte instanties.



De hoogtijdagen van deze verscheidenheid ligt jammer genoeg achter ons. Naarmate het gebruik van luchtpost goedkoper en gewoner wordt, worden de strookjes ook gewoner of functioneler, al blijft er een grote verscheidenheid. Firma's die *stationary* aanbieden, zagen en zien een markt in de verkoop van strookjes en met name in de V.S. is er een ongekende variëteit, die via (kantoor)boekhandels wordt gedistribueerd. Het meest voorkomende type met talloze grotere en kleinere verschillen in formaat, lettertype, e.d. is het volgende:



Omdat luchtpoststrookjes in tegenstelling tot postzegels geen waardepapieren zijn, wordt bij het drukken, ook van officiële strookjes, minder zorgvuldigheid betracht. Zo zien we vaak hetzelfde strookje in een groot aantal kleurvarianten en/of verschillende tandingen; daarover later meer.

### Catalogus

Niet alleen over de strookjes is een geschiedenis te vertellen, maar ook over de catalogisering daarvan. In 1933 verscheen van de hand van Frank Muller de "Catalogue des etiquettes aéropostales". In het voorwoord bedankt hij een heel rijtje personen voor hun hulp. En dat velen met nieuwe vondsten aan de verbetering en uitbreiding van de

catalogus bijdragen, zal voortaan steeds zo blijven. Zijn de officiële strookjes wellicht te achterhalen via documentatie van de desbetreffende postdiensten (hoewel, van alle landen...?), van andere uitgevers is dat ondoenlijk. Dus verdere vervolmaking van de catalogus is afhankelijk van het veldwerk van velen.

Achterin de eerste catalogus staat een uitgebreide prijslijst van een Engelse handelaar, alles postfris. Wat toen te koop was, is inmiddels veel moeilijker te krijgen. In 1947 verscheen de 2<sup>e</sup> editie en daaraan zijn nog enkele supplementen toegevoegd. Toen werd het lange tijd stil tot in 1991 de Duitse verzamelaar Günter Mair zijn "Catalogue of Airmail Labels" publiceerde via de Postal Label Study Group of Los Angeles. Deze Mair bleek de verzameling en documentatie van Frank Muller te hebben overgenomen, zodat zijn catalogus een fraaie voortzetting is van eerder werk. Ook aan deze catalogus zijn intussen ettelijke supplementen toegevoegd en nog worden regelmatig strookjes gevonden die niet vermeld staan. Niemand weet dus hoe een complete verzameling er uit zou moeten zien. Naar schatting zal die zo'n 4500 à 5000 verschillende strookjes omvatten.

In de Muller-catalogus werden prijzen vermeld zoals in een postzegelcatalogus: voor postfris en voor gebruikt. Mair doet dat niet meer, want het is volstrekt onduidelijk waar die prijzen op gebaseerd zouden moeten worden. In plaats daarvan geeft hij een schaarste-index. Maar hoe hij daar per strookje aan komt, is ook niet geheel duidelijk en klopt in veel gevallen niet met individuele ervaringen. Er zijn strookjes met de aanduiding 'niet schaars' die ik in 15 jaar nog nooit (op brief) heb waargenomen.

### Van "par avion" naar "prioritaire"

Parallel met de afnemende bijzonderheid van de luchtvaart als transportmiddel neemt de bonte verscheidenheid en vormgeving van de strookjes af. Tegenwoordig is luchtvaart zo toegenomen en gewoon geworden dat het niet per definitie de snelste manier van vervoer meer is, in ieder geval niet meer binnen Europa. Wil iemand

op de snelste manier z'n post verstuurd hebben, dan is een andere aanduiding dan luchtpost op het poststuk noodzakelijk. Met andere woorden, het einde van het tijdperk van de strookjes is in steeds meer landen aangebroken: niet meer *par avion*, maar *prioritaire*. Eerlijkheidshalve moet er wel bij worden gezegd, dat in sommige landen het prioritaire strookje ook nog 'par avion' vermeldt. Maar waarom dat zo is, is mij nu niet duidelijk. Verschillende landen volgen de gewoonte van de combinatie van het Franse 'prioritaire' en de uitdrukking in de landstaal. Enkele duidelijke voorbeelden hiervan:



Een nieuwe vormgeving in dit verband is de koppeling van postzegel en prioritaire strookje, bijvoorbeeld:



Deze 'prioritaire'-aanduidingen vormen op zichzelf ook weer een zich uitbreidend verzamelgebied. Maar dat blijft hier verder buiten beschouwing. Terug naar de luchtpoststrookjes!

### Verzamelen: los en op brief

Er zijn twee manieren om ze te verzamelen: los en op brief. De strookjes los verzamelen heeft een paar voordelen boven het verzamelen op brief.

1) De strookjes kunnen ongebruikt zijn met de gom nog aanwezig. Dat op zich kan aantrekkelijk zijn, maar bovendien kan – overigens in slechts enkele gevallen – rekening gehouden worden met verschillen in gom- en papiersoorten.

2) De verzameling kan mede gericht zijn op het verwerven van de variëteiten waarin de strookjes geproduceerd en verkrijgbaar zijn: in vellen van 10, 20, 40, 50 en 100 stuks, in strips van 5, 10 of meer stuks, in rolletjes, in boekjes (vooral uitgegeven door luchtvaartmaatschappijen), in verpakkingen van 25 losse stuks, bijvoorbeeld in een doosje.

3) Strookjes nemen minder ruimte in dan brieven.

Er zijn echter ook twee nadelen.

1) Van losse strookjes op zich is dikwijls niet te zien uit welk land ze afkomstig zijn (ook heel wat landstalen zijn voor de verzamelaar niet herkenbaar), terwijl het voor de hand ligt om de strookjes allereerst naar land te rubriceren om overzicht te houden.

2) Zijn de strookjes geld waard? De veelgebruikte niet, maar er zijn er genoeg die zo weinig voorkomen, dat er ge- en verkocht kan worden. En de prijs is wat de gek er voor geeft. Op brief daarentegen hebben de strookjes vrijwel nooit extra waarde. De prijs van een brief wordt bepaald door de gebruikte postzegels en de kwaliteit van het stuk. Met andere woorden, de strookjes zijn gratis!

De voor- en nadelen van het verzamelen op brief zijn ongeveer het spiegelbeeld van de voor- en nadelen van losse strookjes. Maar er is één beslissend verschil: op een brief zien we het strookje 'in functie'. De eigenlijke bedoeling van het strookje is immers om deel uit te maken van een poststuk, als een aanwijzing op de verpakking van een inhoud, zodat die inhoud naar de wens van de afzender bij de geadresseerde terecht komt. En deze functionele betekenis van het strookje mag een rechtgeaarde filatelist toch niet onverschillig laten?!

Nu is voor het verzamelen op brief ook kennis nodig van de strookjes op zich. En dit betreft de bepaling van wat als verschillende strookjes zal gelden, dus wat de verschillende exemplaren in de verzameling zullen zijn. Voor die bepaling is een brief niet nodig, want

die bepaling is gebaseerd op eigenschappen van een strookje die het in het ontwerp en de productie krijgt. Gegeven de identificatie van exemplaren komt er dan nog de functionele betekenis bij: welke brief is met een bepaald strookje acceptabel? Eerst nu meer over de technische eigenschappen.

### Technische eigenschappen

Welke eigenschappen zijn in principe relevant? Dat is niet anders dan bij postzegels;

1) Postzegels worden om te beginnen door verschil in ontwerp van elkaar onderscheiden. Zo ook strookjes. Het rekening houden met deze eigenschap is zo voor de hand liggend dat het bijna raar is om dat te noemen. Maar soms komt het voor dat ontwerpen maar weinig van elkaar verschillen, zodat het enige oplettendheid vereist om de verschillen waar te nemen. Zie bijvoorbeeld de volgende engelse strookjes:



Maar, net als bij postzegels, komt het ook voor dat ontwerpen minimaal van elkaar verschillen, net een iets ander lettertype of dezelfde letters net iets groter. Zie bijvoorbeeld de volgende Franse strookje.



2) Maar gegeven een ontwerp of afbeelding kunnen er in de productie plaatfouten ontstaan en kan de verzamelaar besluiten zegels met plaatfouten als verschillende exemplaren in zijn verzameling op te nemen. De beslissing om dat wel of niet te doen, is een subjectieve

beslissing, omdat deze verschillen voor de functionele betekenis van de zegel onbelangrijk zijn (tenzij de postdienst zegels met bepaalde fouten niet als geldig accepteert).

Strookjes hebben nauwelijks afbeeldingen, maar vooral woorden.

Vergelijkbaar met plaatfouten zijn er verschillen in druk en af en toe zetfouten. Twee voorbeelden:



Deze twee strookjes uit de Sovjet Unie 1932 zijn hetzelfde, behalve dat het eind van het referentienummer onderaan in het ene geval luidt "(СТ.)" en in het tweede geval "(Т.)". In de Mair-catalogus zijn dit ook twee nummers. Wat niet in die catalogus staat, is dat de afmeting van de eerste regel niet steeds dezelfde is: er zijn strookjes met een eerste regel van 21,5 mm en met 22,5 mm. De verzamelaar moet zelf beslissen of hij dat belangrijk genoeg vindt om hier van twee verschillende exemplaren te spreken.

Het tweede voorbeeld betreft een zetfout in eveneens een Sovjet strookje:



Wat vermoedelijk ook nog aan de productie ligt, bijvoorbeeld omdat het niet slechts één firma is die de strookjes drukt, is een verschuiving van woorden op het strookje. Een recent officieel strookje van de V.S. is daar een voorbeeld van:



Vergeleken met de linker afbeelding is in de rechter afbeelding "Label 19-B" verschoven t.o.v. "AIRMAIL". Ook hier valt te overwegen om er twee verschillende strookjes in te zien.

3) Een tweede belangrijk technisch kenmerk, naast het ontwerp van strookjes, is de manier waarop strookjes van elkaar gescheiden worden: ongetand, dwz. geknipt of gescheurd uit een vel; getand, variërend van 8½ tot 14½; doorstoken, met variërende afstanden tussen de aanhechtpunten; ongetand, in de zin van ieder strookje afzonderlijk geproduceerd. Hoewel de beschrijving van een strookje dit kenmerk behoort te vermelden, wordt het vooral belangrijk bij strookjes die qua ontwerp niet van elkaar verschillen, maar wel op dit kenmerk. In dergelijke gevallen gaat het dikwijls om een getande en een doorstoken variant, maar soms is er een kleinere of grotere variatie in tandingen. Een extreem voorbeeld is het volgende officiële Amerikaanse strookje:



De catalogus vermeldt 17 verschillende strookjes, ook omdat de horizontale en verticale tanding in verschillende combinaties voorkomen.

Dit strookje stamt uit 1931.



In 1947 werd dit strookje vervangen door een vrijwel gelijk ontwerp. Het verschil met het vorige strookje is dat de afmetingen van "Par Avion" en "By Air Mail" 0,5 mm groter zijn.



Bovendien komt dit strookje ook voor als doorstoken in plaats van met perforatie en kan daarom zeker als een ander type worden beschouwd.

4) Een derde belangrijk technisch kenmerk is de kleur van het strookje. Ook de gebruikte kleuren behoren tot de beschrijving van een strookje. Maar net als tandingsverschillen zijn kleurverschillen bepalend voor het onderscheiden van varianten. Evenwel anders dan de objectief te bepalen tandingen, hangt het, wat de kleur betreft, in veel gevallen van de verzamelaar af welke kleurverschillen hij als verschillende varianten wil beschouwen. Zo zijn er strookjes die in een uitgebreid kleurgamma van blauw voorkomen. De verschillen zijn dan moeilijk te beschrijven en het heeft niet zo veel zin om 10 à 20 varianten te onderscheiden. Enkele voorbeelden van strookjes waarvan zo'n kleurengamma bestaat, zijn:



Het kleurengamma kan helaas in zwart-wit niet geïllustreerd worden.

### Functionele eigenschappen

Na de technische eigenschappen van de strookjes nu een beschrijving van de functionele betekenis. Zoals gezegd, is het strookje een deel van een groter geheel, nl. de brief of envelop, de drager van een boodschap, waarop de aanwijzingen staan hoe die drager vervoerd moet worden (naast het bewijs van betaling van die vervoersdienst). Welke kenmerken moet een strookje krachtens die functionele betekenis vertonen? Dat is niet zo helder vast te stellen als de technische kenmerken (hoewel, zie het probleem bij de kleurnuances en tandingsverschillen van ¼), want het betreft de vraag of het strookje 'klopt': is het logisch dat dit strookje op deze brief zit? De volgende punten verdienen in ieder geval aandacht:

1) Is het tarief aan geplakte zegels juist, met andere woorden is het niet een willekeurige brief waarop later een strookje geplakt is om de brief voor luchtpost te laten doorgaan? Eerlijkheidshalve moet gezegd dat deze vraag in veel gevallen niet te beantwoorden is. Hier is nog veel onderzoek te doen.

Voorbeeld:



- Het tarief van 7½ cent voor luchtpost op briefkaart naar Zweden klopt volgens Schroots.
- De briefkaart is in Nederland op 31-6-36 afgestempeld; het strookje is volgens Mair van 1932. Opmerkelijk is wel dat volgens Mair in 1936 drie verschillende strookjes zijn uitgegeven. Maar het strookje uit 1932 is nog acceptabel.
- Wat dit stuk enigszins kwetsief maakt in zijn functionele betekenis, is dat het gepost is ter gelegenheid van de eerste KLM-vlucht naar Stockholm en dat dit stuk geen ander doel had dan naar de afzender terug te komen, want de geadresseerde heeft op de overigens onbeschreven achterkant alleen geschreven "Please return! Thanks!"

2) Kloppen de eventueel aanwezige aankomststempels (en jusqu'a stempels) met de mogelijke luchtvaartroute tussen afzender en ontvanger?

Voorbeeld:



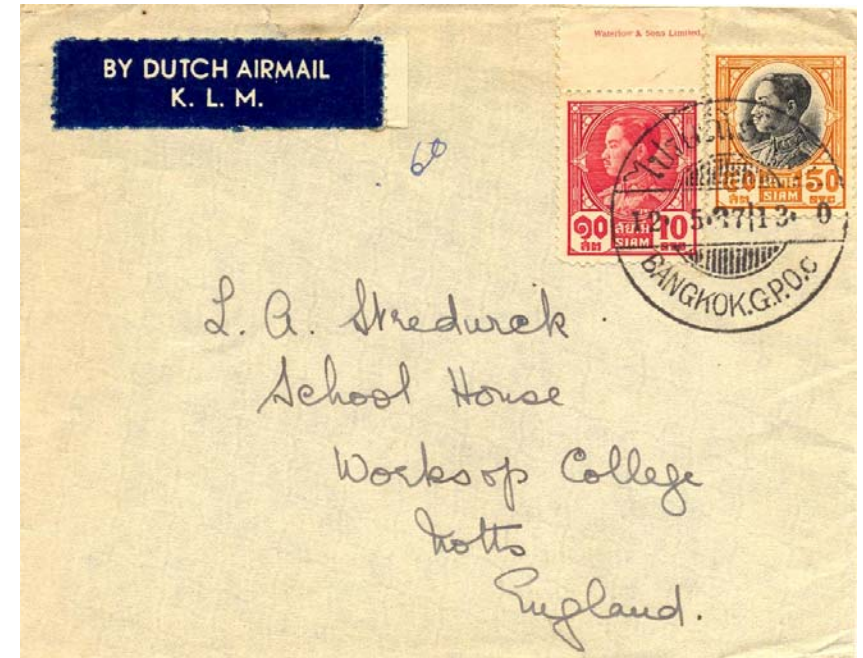
Hier de voor- en achterkant van een brief uit Casablanca naar Avignon.

- Het tarief van 1,50 franc lijkt plausibel omdat er luchtpostzegels zijn gebruikt.

- Het aankomststempel in Marseille (zie achterkant) is eveneens logisch, want de eerste aankomstplaatsen in Frankrijk vanuit Marokko waren Marseille en Toulouse.

3) Correspondeert het strookje met het land dat op de postzegels staat vermeld? Hoewel het geoorloofd is om met de hand 'luchtpost' op de brief te schrijven en dus ook ieder willekeurig strookje voor de postdienst acceptabel is, blijkt de functionele betekenis het duidelijkst wanneer zegels en strookje uit hetzelfde land afkomstig zijn. Daarnaast is het ook nog logisch wanneer er een strookje is gebruikt van het land van bestemming. Maar een strookje van een luchtvaartmaatschappij kan ook nog op brieven uit andere landen zitten. Uiteindelijk moet in ieder individueel geval de verzamelaar zelf de 'logica' van het poststuk beoordelen.

Voorbeeld:



Volgens Mair is dit KLM-strookje uitgegeven voor klanten in de Straits Settlements. Derhalve is bovenstaande brief niet helemaal in orde, want hij is afkomstig uit Thailand. Dat is weliswaar dicht bij de Straits Settlements en daarom is het gebruik van het strookje niet onbegrijpelijk, maar fraai is deze combinatie niet.

4) De beoordeling door de verzamelaar geldt ook nog een ander aspect, opnieuw in verband met de mogelijkheid dat een strookje later opgeplakt is, nl. de correspondentie van het datum van het vernietigingsstempel en de tijd waarin het strookje is uitgegeven. Dit kenmerk zou inhouden dat alleen brieven met leesbare data in stempels acceptabel zijn, maar dat is in de praktijk niet altijd vol te houden. Maar het is verder lang niet altijd zeker dat de datum van uitgifte die in de Mair-catalogus vermeld staat, ook de juiste is. De verzamelaar moet zelf blijven beoordelen.

Voorbeelden:

1) de hierboven afgebeelde brief van Casablanca naar Avignon: Het strookje is volgens de Mair-catalogus van ongeveer 1935. De onzekerheid die hier in zit, lijkt logisch gezien de afstempeling van 17-10-**1929** in Casablanca. Het strookje hoeft dus niet later te zijn opgeplakt. Het mooiste is natuurlijk als het strookje is mee gestempeld.

2) de hierboven afgebeelde brief uit Thailand. Het tijdstip klopt: de brief is afgestempeld 12-5-37 en het strookje is uitgegeven in 1936.

Conclusie

Met het verzamelen van luchtpoststrookjes op brief kom kan een verzamelaar zich geheel uitleven:

Het blijft mogelijk om nieuwe ontdekkingen te doen, de verzameling komt nooit af.

Zo ongeveer alle aspecten van de filatelie komen aan de orde in de technische en functionele kenmerken van de strookjes. Daarbij blijft een eigen beoordeling van de verzamelaar onmisbaar en is daarom het verwerven van filatelistische kennis gewenst. Daardoor wordt de

verzamelaar kritischer, zijn verzameling groeit minder snel, maar wordt wel mooier. Kortom, doe mee!