

Inventarisatie van de blok- of vierkante trajectstempels van Nederland

Samengesteld door Cees Janssen, Nederlandse Academie voor Filatelie

Bijgewerkt tot en met 21 augustus 2023

Voorwoord

In 2004 werd begonnen met het samenstellen van een inventarisatie van de blokstempels van Nederland. Door het Nederlandse Spoorwegmuseum te Utrecht is in 1979 een boekwerkje uitgegeven met de titel 'Spoor en Post in Nederland'. Daarbij als toelichting: 'Een wegwijzer bij het verzamelen van franker- en andere zegels en stempels, uitgegeven door, in gebruik bij of betrekking hebbende op het openbaar vervoer in Nederland'. Voor een beschrijving van de geschiedenis en de ontwikkelingen van de Nederlandse Spoorwegen verwijs ik graag naar dit boekwerkje. Deze inventarisatie is beperkt tot de zogenoemde blokstempels.

In 2004 werd mij de mogelijkheid geboden om alle in het toenmalige Museum voor Communicatie aanwezige stempelboeken en stempelkaarten (voor elk kantoor een aparte kaart) te kopiëren en de gegevens daaruit te gebruiken om een geheel nieuwe inventarisatie samen te stellen. Helaas was een aantal stempelkaarten niet meer aanwezig.

Uitgangspunten voor de inventarisatie

- het scannen van elke afdruk van het stempel en het plaatsen in de juiste tijdsvolgorde, op alfabetische wijze per traject
- het vermelden van de datum van verstrekking, indien bekend
- de gebruikte letters en cijfers die betrekking hebben op het traject

Naast de afdrukken van de stempels uit de stempelboeken en van de stempelkaarten werden zoveel mogelijk afdrukken van de stempels op losse postzegels of fragmenten van enveloppen en kaarten toegevoegd. Daarmee konden vele variaties worden geïllustreerd. Naast afdrukken uit de eigen collectie werden afdrukken ontvangen van een aantal verzamelaars.

Overzicht van vroegste en laatst bekende data van gebruik

In een apart overzicht zijn alle tot nu toe bekende trajecten en deeltrajecten vermeld, onderverdeeld per letter en cijfer. Dit overzicht is niet compleet. Vroegere en latere data van gebruik kunnen worden gevonden. Dit overzicht zal regelmatig worden ververs met de nieuwste gegevens.

Verzoek om gegevens

Omdat een aantal stempelkaarten ontbreekt, niet alleen vanwege de vermissing, maar ook vanwege ambtshalve vernietiging van kaarten van opgeheven kantoren, is het niet altijd duidelijk wanneer een bepaald stempel is verstrekt dan wel uit de roulatie is genomen. Daarom het verzoek aan verzamelaars van afdrukken van blokstempels om hun gegevens te vergelijken met de thans in de het overzicht 'vroegste en laatst bekende data van gebruik' opgenomen gegevens. Indien afwijkingen dan wel aanvullingen worden gevonden dan ziet de auteur deze graag, voorzien van een scan van de betreffende afdruk, tegemoet. Bij voorbaat dank voor uw medewerking!

Copyright © 2023

De gegevens over de traject blokstempels in deze inventarisatie mogen uitsluitend voor privédoeleinden worden gebruikt.

Duplicatie of heruitgave van de in deze inventarisatie aanwezige gegevens - geheel of gedeeltelijk - is verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur (Cees Janssen). Het copyright is uitdrukkelijk ook van toepassing op het gehanteerde nummersysteem.

Zonder voorafgaande toestemming mag evenwel gebruik worden gemaakt van dit nummersysteem voor de beschrijving van stempels in artikelen, prijslijsten, advertenties en veilingcatalogi mits vermelding: 'nummers volgens Inventarisatie blokstempels', bijvoorbeeld: AMSTERDAM / BENTHEIM v.v. in de lijst aangegeven met BLTR 0035 is voor het traject op de heenweg (Romeinse cijfer of getal) of BLTR 0119 voor het traject op de terugweg (letter). Bij gebruik in artikelen ontvangt de auteur graag een kopie in papieren of digitale vorm.

Inleiding

Vanaf juli 1908 werden de kleinrond- en grootrond trajectstempels geleidelijk vervangen door typenraderstempels met Arabische maandcijfers. Deze hadden een kortere datumbalk dan de langebalkstempels, omdat geen uur aanduiding nodig was. Voor elk traject werden nu stempels vervaardigd waarbij de plaatsnamen tegengesteld waren (bijvoorbeeld Amsterdam-Uitgeest en Uitgeest-Amsterdam). Dit in tegenstelling tot de kleinrond- en grootrondstempels, die als richting voor het traject een cijfer of een letter hadden en het traject zelf vast was opgenomen in het stempel.

Vanaf augustus 1909 werden typenraderstempels verstrekt met Romeinse maandcijfers. Hiermee zijn slechts enkele trajecten voorzien, omdat vanaf maart 1910 een geheel nieuw stempeltype, het blokstempel, werd geïntroduceerd.

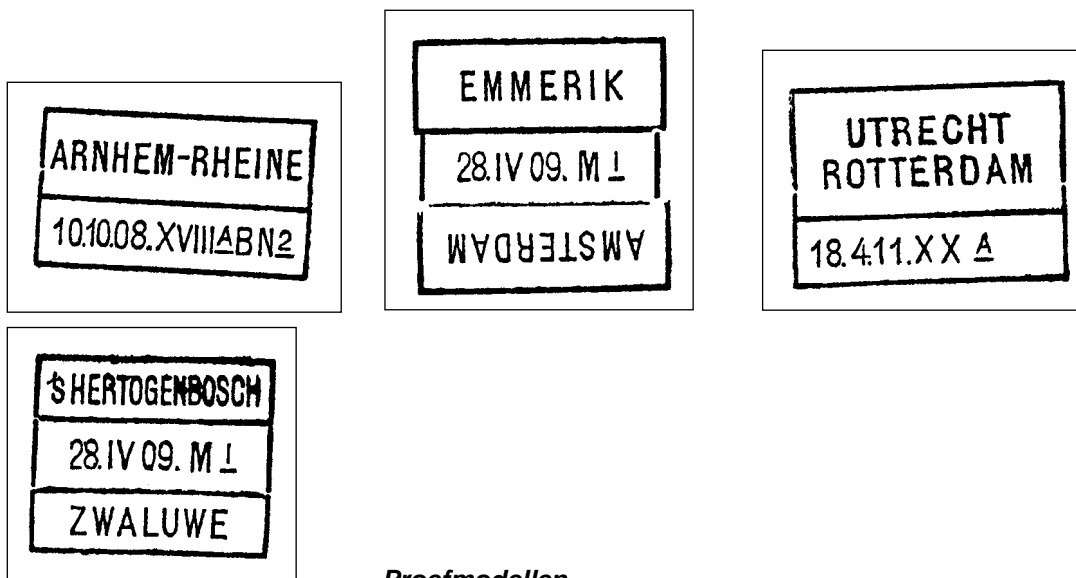
In het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie van mei 1979 is een artikel opgenomen met de titel: Typenraderstempels en Stempelmachines als vroege voorbeelden van Mechanisatie, 1868-1912'. Daarbij worden de 'treinstempels' als volgt beschreven: *In 1907 bestond ook reeds het voornemen om het typenradersysteem toe te passen voor de postdienst in de treinen. De eerste treinraderstempels kwamen gereed in de zomer van 1908. Evenals bij de telegraafdienst hadden zij een doorlopende rand waarin de plaatsnamen van het begin en eindpunt van de trein opgenomen waren. Bovendien was in het onderste randgedeelte een verwisselbaar karakter geplaatst; een cijfer voor de heengaande- en een letter voor de teruggaande richting, oplopend in volgorde van de treinenloop.*

Deze stempels zijn niet voor alle richtingen ingevoerd, want reeds in 1908 kwam het denkbeeld naar voren om voor de treinen, trams en boten een stempel te ontwerpen waarin verwisselbare naamblokjes zouden zijn opgenomen. De conducteurs der Posterijen zouden dan voor de verschillende richtingen waarop zij werkzaam waren kunnen volstaan met één stempel.

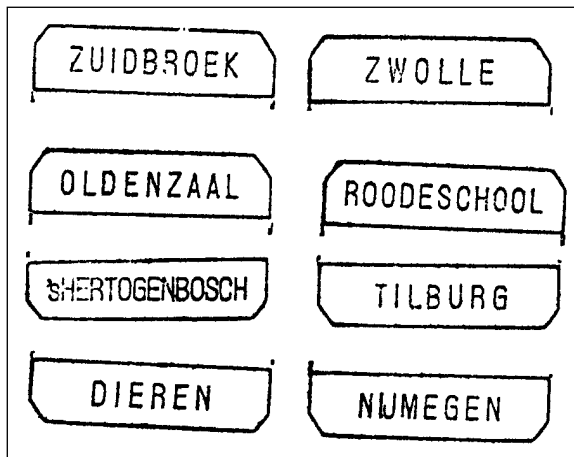
In oktober 1909 leverde de Munt twee rechthoekige proefstempels met losse plaatsnaamblokjes af, één stempel voor de heengaande- en één voor de teruggaande richting. Het denkbeeld om voor beide richtingen van eenzelfde lijn slechts één stempel te bezigen was opgegeven, omdat het bezwaar opleverde zowel de letters als de cijfers van de treinen in één stempel te verenigen. Het geheel werd gevormd door twee losse blokjes met de datumaanduiding in het midden. Het plaatsnaamblokje van het vertrekstation moest bovenin staan. Iedere conducteur zou voortaan kunnen volstaan met twee stempels en een houten doos met de daarbij behorende plaatsnaamblokjes. Een grote verbetering, want er waren in deze tijd conducteurs die twaalf complete stempels in hun trommel moesten medenemen. In 1910 werd besloten om dit type stempel algemeen voor de treinen, trams en boten in te voeren. Onder de naam van blokstempels zijn zij thans (red: mei 1979) nog ongewijzigd in gebruik.

Het blokstempel

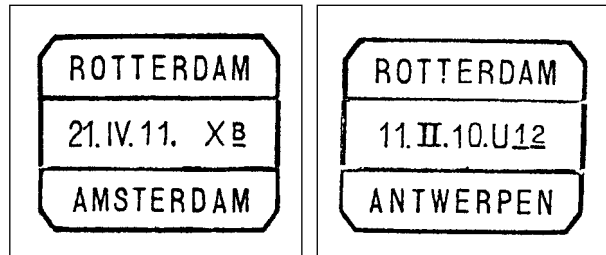
Door De Munt werden in april 1909 vier proefstempels vervaardigd. Aan de hand hiervan werd het definitieve model gekozen, bestaande uit drie segmenten. Een vast deel met de datumaanduiding en twee losse componenten (blokjes) met de plaatsnaam.



Proefmodellen



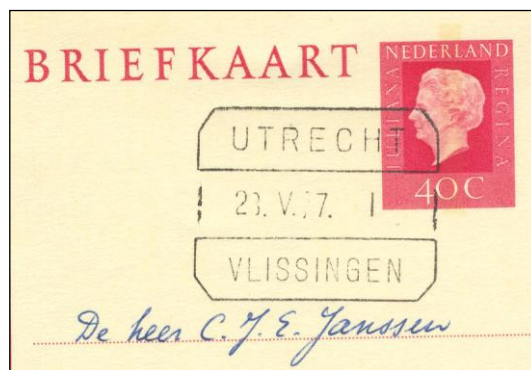
Losse componenten



Definitieve model



Tramtraject Spijkenisse-Oostvoorne A (BLTR 0513)



Treintraject Utrecht-Vlissingen I (BLTR 0562)

Stempels van de Staatsspoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen

Ten behoeve van de stempeling van op pakketten e.d. geplakte zegels (ook wel 'verantwoordingzegels' genoemd) van de Staatsspoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen werden op de stations en door Van Gend & Loos 'eigen' stempels gebruikt. Veelal waren dit ronde of ovaal stempels.

Indien een brief of pakje, gefrankeerd met postzegels aan het loket van een spoorwegstation werd aangeboden, werd naast die postzegel of postzegels een 'treinzegel' geplakt. Daarna werden zowel de treinzegel als de postzegel of postzegels gestempeld met het stations stempel. Ook deze stempels hadden meestal een rechthoekige vorm, soms vierkant. De catalogisering van deze stempels ligt buiten het gebied van de postale stempels.



Dienstorders en Mededeelingen

In de dienstorders en Mededeelingen worden de spoorwegpostkantoren eveneens genoemd. Enkele voorbeelden volgen hierna:

Dienstorder No B.1 van 7 januari 1909: Ingaande 16 Januari e.k. wordt voor de behandeling van brieven en verdere stukken (geene postpakketten) aan het *Centraal Station te Rotterdam* een *expeditiekantoor* gevestigd, waarvan het beheer is opgedragen aan den directeur van het Spoorwegpostkantoor no 2.

In verband hiermede is, van genoemden datum af, in de depêches of bundels voor het postkantoor *Rotterdam* geene *passee correspondentie* op te nemen, behalve:

- die voor: Bergschenhoek, Berkel, Bleiswijk, Hillegersberg, Kralingscheveer, Krimpen a/d IJssel, Krimpen a/d Lek, Lekkerkerk, Nieuw Lekkerland, Overschie, Schiebroek en Streefkerk;
- die, welke langs de *rechtstreekschen zeeweg* met uit *Rotterdam* vertrekkende stoomschepen is te verzenden.

Mededeeling No 3550s van 9 juli 1909: Te rekenen van 1 Juli i.l. is de postrit van Nieuwesluis naar Brielle, v.v. (no 1162 van de lijst der postdiensten) vervangen door den navolgenden stoombootdienst:

I	II*	III*			A	B*	C*
••	••	••			••	••	••
p. p.	p. p.	p. p.			p. p.	p. p.	p. p.
6.4 m.	1.14 a.	8.— a.		Nieuwesluis.	8.35 m.	3.55 a.	9.30 a.
6.25 "	1.35 "	8.20 "	↓	Zwartewaal.	—	3.40 "	—
6.45 "	1.55 "	8.40 "		Brielle.	8.— "	3.20 "	9.— "

(* Niet op Zon- en feestdagen).

Voor deze stoombootdienst werden geen dagtekeningstempels typenrader aangemaakt.

Mededeeling No 6058^s van 23 december 1910: Met ingang van 1 Januari 1911 wordt van den spoorweg *Stadskanaal-Zuidbroek* voor postvervoer gebruik gemaakt als volgt:

n ^o . 908	n ^o . 914	n ^o . 920	n ^o . 922	n ^o . 924	n ^o . 928	STATIONS	n ^o . 901	n ^o . 909	n ^o . 913	n ^o . 921	n ^o . 925	n ^o . 927
I	II	III			IV		A	B	C	D		E
•• p.p.	•• p.p.	•• p.p.	•• p.p.	•• p.p.	•• p.p.		•• p.p.	•• p.p.	•• p.p.	•• p.p.		•• p.p.
9.55 m.	2.2 a.	5.— a.	6.22 a.	7.40 a.	11.25 a.	Zuidbroek	6.— m.	10.39 m.	1.43 a.	5.50 a.	9.22 a.	11.10 a.
10.1 "	2.9 "	5.7 "	—	—	—	Meeden-Muntendam	5.53 "	—	1.36 "	5.43 "	—	—
10.9 "	2.16 "	5.14 "	6.36 "	7.54 "	11.39 "	Veendam	5.47 "	10.26 "	1.30 "	5.37 "	9.9 "	10.57 "
10.20 "	2.21 "	5.31 "	—	7.59 "	11.44 "	Wildervank	5.42 "	10.21 "	1.25 "	5.32 "	9.4 "	10.52 "
10.27 "	2.28 "	—	—	—	—	Bareveld	—	—	—	—	—	—
—	2.37 "	—	6.57 "	—	—	Boerveensche mond	5.25 "	10.4 "	1.8 "	5.15 "	—	10.35 "
10.41 "	2.42 "	5.52 "	7.2 "	8.20 "	12.5 m.	Stadskanaal	5.20 "	9.59 "	1.3 "	5.10 "	8.42 "	10.30 "

1) Op Zon- en feestdagen niet.

In verband hiermede zal met ingang van dien datum de tramlijn *Zuidbroek-Ter Apel* alléén over den afstand *Stadskanaal-Ter Apel* voor het vervoer van de post worden gebezigd.

Voor het traject *Stadskanaal-Zuidbroek* werd gebruik gemaakt van blokstempels met de letters **A B C D** en **E**, later uitgebreid met **A¹** en **D¹**.

Voor het traject *Zuidbroek-Stadskanaal* de blokstempels met de Romeinse cijfers **I II III** en **IV**.

Dienstorder No 125 van 30 mei 1912: Bij herhaling blijkt, dat niet de hand wordt gehouden aan het bepaalde bij art. 418 der V.P., waarbij uitdrukkelijk is voorgeschreven, dat de correspondentie, welke door een trein *het eerst* moet worden afgegeven, met het advies behoort te worden samengebonden, of wel daarvan een afzonderlijke bundel is te vormen, voorzien van het opschrift "Begin".

De klachten betreffen inzonderheid de lijn *Utrecht-Zwolle*, waarlangs een zeer omvangrijk vervoer plaats vindt. Correspondentie voor plaatsen aan die lijn gelegen, is niet langer in bundels "Utrecht-Zwolle" op

te nemen, doch van een bundelstrook "Utrecht-Amersfoort" of "Amersfoort-Zwolle" te voorzien, naarmate de inhoud al dan niet vóór aankomst te Amersfoort geheel moet zijn verwerkt.

Voorts wordt er in 't algemeen de aandacht op gevestigd, dat, indien een trein depêches vormt voor de eerste aan een aansluitende lijn gelegen kantoren, de stukken voor die kantoren zoodanig behooren te worden verzonden, dat zij zooveel mogelijk in die depêches kunnen worden opgenomen. Indien met het oog op de korte tijdruimte tusschen *Amersfoort* en *Nijkerk*, b.v. door een trein van de lijn Amsterdam-Amersfoort een depêche voor *Nijkerk* wordt gevormd, dan behooren de met dien trein in verbinding staande kantoren correspondentie voor *Nijkerk* niet aan *Utrecht-Zwolle* maar aan den trein van *Amsterdam* naar *Amersfoort* te zenden.

Dienstorder No 275 van 16 november 1912: De aandacht van het personeel wordt er op gevestigd, dat de correspondentie voor de leden van de Nederlandsche ambulance van het Rode Kruis in Griekenland is te verzenden aan trein X^A Amsterdam-Emmerik.

Het publiek is uitgenoodigd deze stukken, ter onderscheiding van de overige correspondentie, over het geheele adres te voorzien van twee elkaar snijdende lijnen in roode kleur.

Mededelingen in het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie en andere filatelistische bladen.

In het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie van februari 1928 is een artikel opgenomen van de hand van de heer H. Lampe Fzn uit Sneek met de titel: **De blokstempels (type 1910) van Spoorweg-, Tram- en Boottrajecten.** De tekst (met afbeeldingen uit het Maandblad) volgt hierna.

Eevenals zoovele andere stempels, trekken ook de stempels in postrijtuigen gebruikt, de aandacht der verzamelaars. Dit blijkt ook uit de verschillende verzoeken welke ik, naar aanleiding van de expositie mijner collectie op "Hollandia" ontving, om een overzicht hiervan te geven. Met genoegen voldoe ik aan deze verzoeken in de hoop hiermede velen van dienst te zijn.

De vorm van dit achthoekige blokstempel, hetwelk in 1910 is ingevoerd, is algemeen bekend; afwijkingen hiervan zijn niet voorgekomen.



Een enkele keer wordt wel eens verondersteld, dat het stempel "Kampen-Zwolle" een afwijkend type met ronde hoeken zoude zijn, dit is echter niet het geval. Door het gebruik zijn de hoeken bij dit stempel iets afgerond.

De verdeeling van het stempel is over het geheel uniform, het is namelijk door twee parallel loopende lijnen in drieën verdeeld, waar in het bovenste en onderste 1/3 gedeelte een eenregelige plaatsnaam voorkomt, en daartusschen de datum alsmede een cijfer of letter. De datum wordt aangeduid met: datum, maandcijfer (steeds in Romeinsche cijfers) en jaartal (door de twee laatste cijfers).

Bij deze stempels heeft men de volgende afwijking.

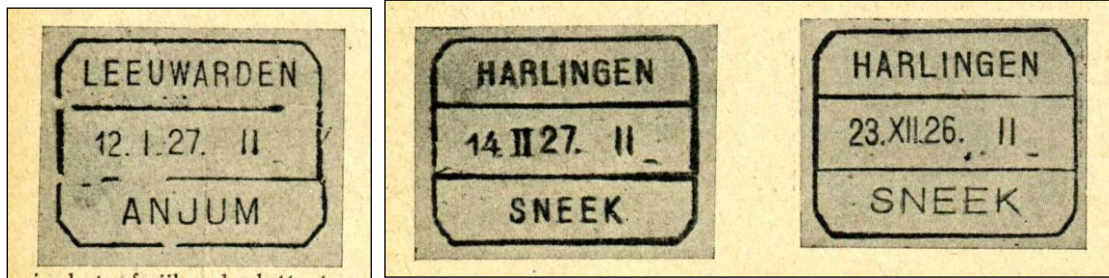


Daar de naam hier te lang is, is men er bij vier routes toe overgegaan, deze als hierboven over twee routes te verdeelen. De stempels, welke in dit type voorkomen zijn:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| - Amsterdam/Haarlem via Aalsmeer | Haarlem/Amsterdam via Aalsmeer |
| - Leiden/Hoofddorp Haarlemmermeer | Hoofddorp Haarlemmermeer/Leiden |
| - Dedemsvaart Station/Coevorden | Coevorden/Dedemsvaart Station |

- Dedemsvaart Station/Lutten

Lutten/Dedemsvaart Station



Een enkele maal wordt ook een afwijking in het lettertype geconstateerd, zoo heeft men: waar "Leeuwarden" in het gewone en "Anjum" in een iets breder en hooger letter voorkomt.

Aardig is ook het stempel in gebruik in het postrijtuig op de tramlijn Sneek-Harlingen v.v. Hier heeft men voor de aanduiding "Sneek" twee vormen, welke beide worden gebruikt. Zoo komt het voor, dat in dit stempel nu eens "Sneek" in het gewone, dan weer in het afwijkende lettertype, hetwelk aanmerkelijk breder is, regelmatig voorkomt. Zoo bezit ik bijvoorbeeld het stempel "Harlingen/Sneek" afgestempeld op 23 Dec. '26 waarin "Sneek" voorkomt in het afwijkende lettertype, hetzelfde stempel op 14 Febr. '27 met "Sneek" in het gewone lettertype en op 2 Juni '27 weer als 23/12/'26. Nadien is dit stempel reeds weer enkele malen gewijzigd. Voor zover mij bekend, is dit het eenige stempel wat van tijd tot tijd in lettertype wordt gewijzigd.

In elk der stempels komt steeds een cijfer of letter voor, dat dient ter aanduiding van den postrit.

Volgens officieele mededeeling worden de middelen van vervoer alleen reeds door de cijfers en letters voldoende aangeduid; de vermelding van den juisten afstand is dan van ondergeschikt belang.

Van deze cijfers en letters zijn de hierna volgende bekend, deze komen voor in diverse collecties.

Romeinsche cijfers	I tot en met XII
	I ^A tot en met III ^A en V ^A tot en met X ^A en VIII ^B en X ^B
Arabische cijfers	1 tot en met 4
Letters	A tot en met H en J tot en met L
	A ¹ tot en met F ¹ en A ² en G ²

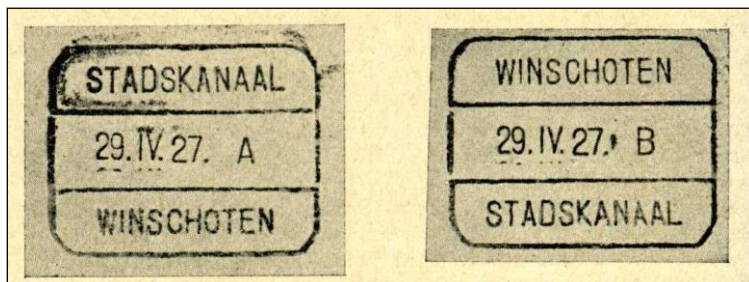
Het cijfer IV^A en de letters I en G¹ zijn nog niet gevonden (*inmiddels zijn ook deze bekend geworden*).

Als regel stempelt de heengaande richting met een Romeinsch cijfer en de teruggaande met een letter. De eerste postrit stempelt I resp. A en zoo vervolgens, naar gelang er werkende postkantoren in de treinen op dat traject loopen. Wordt er nu definitief, ofwel bij speciale gelegenheden een postrit tusschen de reeds bestaande gevoegd, zoo wordt deze genoemd met hetzelfde cijfer of letter als de voorgaande, doch met bijvoeging van een "A" resp. "1". Wordt er somtijds nog een tweede tusschen gevoegd (wat weinig voorkomt), dan wordt deze met een "B" resp. "2" achter het cijfer of letter aangeduid.

Komt om de een of andere reden later een voorgaande trein te vervallen, zoo blijft een eenmaal gegeven nummering bestaan, zoo is het dan ook te verklaren, dat men thans nog een rit "G" heeft, terwijl momenteel "G" niet meer voorkomt.

Wat deze cijfers betreft, zoo stempelen bijna alle trajecten met een aanduiding in Romeinsch cijfer, maar ook hierbij komt een enkele afwijking voor: het stempel "Kampen/Zwolle" bijvoorbeeld. Hier worden de vier dagelijksche ritten genummerd met Arabische cijfers, 1 tot en met 4.

Een verdere afwijking, op de algemeen bestaande regeling, waarvan een verklaring nog steeds op zich laat wachten, komt voor bij de volgende in mijn bezit zijnde stempels.



Zoals men ziet, op dezelfde dag, heen- en terugsreis beide door een letter aangeduid, terwijl de bovenstaande twee stempels op 13.1.27 beide in de plaats van deze letters, het Arabisch cijfer "2" bevatten. Men zou haast moeten aannemen, dat een en ander op een vergissing berust, maar het feit, dat in

Januari en April nog steeds, heen- en terugreis beide in cijfers resp. letters wordt afgedrukt, doet hier haast op een regelmatigheid duiden.

Als verdere onregelmatigheid is op het tramtraject van het stempel "Eindhoven/Reuzel" bekend, waarbij de eerste en tweede rit werd aangeduid met Romeinsche cijfer I en II, en de derde met de letter "C".

Het is vanzelfsprekend, dat men bij deze stempels, welke alle uit losse, verstelbare deelen bestaan, nog voor allerhande verrassingen zal kunnen komen; er zijn er echter tot heden zeer weinig bekend en gevonden.

Een der 'drukfouten' is gemeld in het Maandblad 1925 (bladzijde 46, namelijk van het stempel "Antwerpen/Amsterdam", hetwelk abusievelijk "Amsterdam/Amsterdam" luidde). Ook bezit ik een afdruk "Helder/Oldenzaal", wat ook een drukfout zal moeten zijn.

Aangezien men de plaatsnamen in deze stempels al naar believen kan uitnemen en vervangen en te meer daar volgens mededeeling van het Hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie de vermelding van den juisten afstand van ondergeschikt belang is, is het vanzelfsprekend, dat sinds 1910 dikwijls meerdere stempels op één traject zijn voorgekomen. Ook is de aanduiding der terugreis niet steeds gelijk aan de plaatsnamen der heenreis, in tegenovergestelde volgorde,

Zoo heeft men bijvoorbeeld het traject "Kampen/Zwolle", waar het werkend postvervoer alleen in één richting plaats heeft en men naar een stempel "Zwolle/Kampen" dus lang tevergeefs zal kunnen zoeken, aangezien het niet bestaat.

Zoo komt ook voor het stempel "Leiden/Woerden", waarvan de tegenovergestelde tekst niet bestaat, daar de teruggaande werkende postverbinding stempelt "Utrecht/Leiden".

Een vervolg op het artikel van de heer Lampe werd geplaatst in het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie van april 1928. Het vervolg was geschreven door de heer J.C. Pull, Oud-controleur P.T.T.te Haarlem:

De heer Lampe geeft in het Februari nummer van dit jaar eene beschrijving van de zogenoemde blokstempels. Het kan van nut zijn, daaraan nog het volgende toe te voegen, waardoor eenige voor velen duistere punten zullen worden opgehelderd.

De heer Lampe schrijft (blz. 30, 2e kolom, zinsnede 4 van onderen): *Het is vanzelfsprekend, dat men bij deze stempels, welke alle uit losse, verstelbare deelen bestaan, nog voor allerhande verrassingen zal kunnen komen; er zijn er echter tot heden zeer weinig bekend en gevonden.*

Dat er weinig afwijkingen kunnen voorkomen, zal uit het navolgende duidelijk worden. Eene toelichting omtrent het ontstaan en de inrichting van die stempels zal vooraf moeten gaan. Als chef van de afdeling "Materieel" bij het Hoofdbestuur der P.T.T. te 's-Gravenhage, in mijne voorlaatste functie, was het mij opgevallen, dat de postconducteurs, dus zij, die in treinen, trammen en op de booten belast zijn met de behandeling en afstempeling van poststukken, zooveel poststempels moesten gebruiken, dat de zware materieeltrommels steeds heen en weer dragen. Voor elke lijn en elke richting afzonderlijke stempels, en daarbij nog eenige dozen met zogenoemde treinkarakters! Ik kwam toen op het denkbeeld de stempels zoodanig in te richten, dat iedere postconductor slechts één of hoogstens twee stempels noodig zou hebben, onverschillig welke lijn hij bedient, en slechts één doosje met treinkarakters.

Met goedkeuring van den toenmaligen Directeur-Generaal werden op mijne aanwijzing dergelijke stempels aan 's Rijks Munt te Utrecht vervaardigd, en nadat het praktische ervan gebleken was, geleidelijk algemeen ingevoerd. Beschouwen wij thans den hieronder afgebeelden stempel.



De aanduidingen "Haarlem" en "Amsterdam via Aalsmeer" zijn de enige losse aanduidingen, welke met kopschroeven aan den stempel zijn bevestigd. Zij kunnen vervangen worden door elke andere aanduiding, doch nimmer kan de bovenste aanduiding, in casu "Haarlem", op de plaats worden gebracht van de onderste, of omgekeerd. Het kan dus nooit gebeuren, dat de trein-, tram- of bootaanduiding op den kop, en de dag- en cijfer- of letteraanduiding tegelijkertijd goed staat.

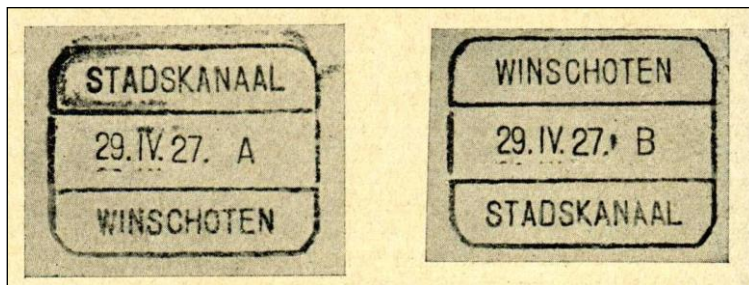
De in het middenvak zich bevindende aanduidingen, namelijk de dag-, maand, jaar- en volgnummeraanduiding bevinden zich op de omtrek van 7 of 8 typenraders, die om eene gemeenschappelijke as, waarvan de schroefknop zich aan de rechterzijde van den stempel bevindt, kunnen draaien. Die

aanduidingen voor dag, maand en jaar elk 2 raderen, kunnen niet uit den stempel worden verwijderd. Het 7e en 8e rad hebben voor de eene trein-, tram- of bootrichting, hier dus de richting "Haarlem-Amsterdam via Aalsmeer", de aanduidingen A. B. C. D. enzovoorts en voor de andere richting, dus "Amsterdam-Haarlem via Aalsmeer", de aanduidingen I. II. III. IV. enzovoorts. Het is ook mogelijk voor het 7e en 8e rad slechts één rad aan te brengen met de letter- en cijferaanduidingen. Het 1e en 2e rad behoeven slechts éénmaal per dag, het 3e en 4e slechts éénmaal per maand, het 5e en 6e rad slechts éénmaal per jaar en het 7e resp. 8e, slechts bij elken volgenden dienst te worden verzet (*red. uiteindelijk zijn 10 raderen aangebracht*).

Indien een postconducateur nu bijvoorbeeld van de lijn "Haarlem-Amsterdam via Aalsmeer" overgaat op de lijn "Haarlem-Uitgeest", dan behoeft hij alleen maar het blokje "Amsterdam via Aalsmeer" te verwisselen voor "Haarlem-Uitgeest".

De richting van de stempels is, zooals gezegd, zoodanig, dat het onderste en bovenste blokje niet met elkaar kunnen worden verwisseld. Wel kan het voorkomen, dat de postconducateur een verkeerd blokje in den stempel zet, zoodat er bijvoorbeeld staat "Haarlem-Leiden" terwijl hij dienst doet op de lijn "Haarlem-Uitgeest", doch dit ziet hij natuurlijk onmiddellijk bij de afstempeling van het advies.

De heer Lampe schrijft verder: *Een verdere afwijking, op de algemeen bestaande regeling, waarvan een verklaring nog steeds op zich laat wachten, komt voor bij de volgende in mijn bezit zijnde stempels (de bedoeling is zeker "stempelafdrukken" in plaats van "stempels")*.



De oplossing van dit raadsel is niet zeer moeilijk. Er zijn twee mogelijkheden, namelijk de postconducateur heeft óf voor beide richtingen dezelfde stempel gebezigd indien hij over 2 stempels beschikt, na de blokjes "Stadskanaal-Winschoten" te hebben vervangen door de blokjes "Winschoten-Stadskanaal", óf hij heeft verzuimd, indien hij slechts één stempel heeft, het 7e rad iets te draaien, waardoor de Romeinsche aanduiding II te voorschijn zou komen. Er kan dus alleen sprake zijn van eene min of meer regelmatige onregelmatigheid.

Ik hoop deze zaak voor den buitenstaander duidelijk uiteen te hebben gezet.

De heer Lampe geeft hierna een aanvulling op zijn artikel: In aansluiting aan het artikel op blz. 30 van het voorgaande nummer, is thans nog gevonden een stempel met cijfer IV^A en met letter J¹.

In het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie van oktober 1928 is de volgende melding van de heer J.C. Pull opgenomen: In het Aprilnummer j.l. gaf ik eene beschrijving van de blokstempels van spoorweg-, tram- en boottrajecten, benevens aan het slot daarvan op blz. 68 voorlaatste zinsnede, eene verklaring van de door den heer Lampe ontdekte afwijking in het gebruik van een treinstempel, waarvan de afdruk in beide richtingen een letter heeft, in plaats van resp. een cijfer en een letter. Ik schreef dit toe aan het nonchalante gebruik van dergelijke stempels.

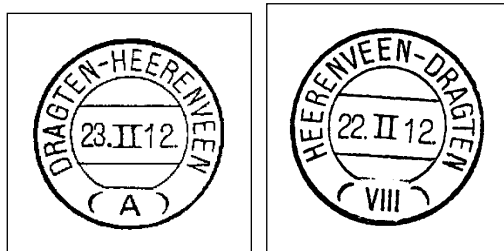
Dat de voorschriften betreffende het gebruik van die stempels niet steeds wordt opgevolgd, moge blijken uit de in mijn bezit zijnde antwoordkaart van eene dubbele Deutsche briefkaart, welke ik in Juli j.l. van uit Bad Pyrmont aan den Ontvanger der Invoerrechten en Accijnzen te Oldenzaal richtte. De antwoordkaart draagt, nevens dag-, maand-, jaar- en treinaanduiding, de onjuiste richtingaanduiding "Bentheim-Amsterdam" in plaats van "Amsterdam-Bentheim".

In het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie van maart 1929 werd de volgende mededeling opgenomen: Dienstorder H. 117 van 6 Februari 1929 luidt: Afstempeling frankeerzegels. De bij Do. 714/1928 op proef ingevoerde regeling betreffende het onbruikbaar maken van de frankeerzegels gehecht op stukken, welke "los" in geleidetreinen worden ontvangen, wordt definitief ingevoerd. Verzamelaars dienen dus nu te gaan letten op spoor- en tram afstempelingen van blokstempels **zonder** treinletters (A t/m L) of nummers (I t/m XIII).

Dit is in het overzicht 'Vroegst en laatste datum van gebruik trajectblokstempels' opgenomen met de aanduiding (z).

Typenraderstempels

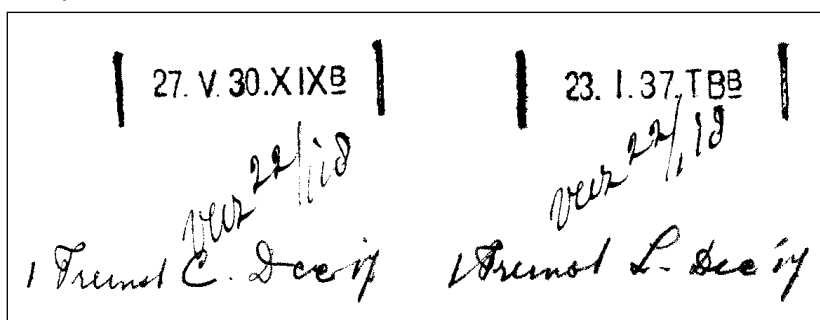
In de periode van juli 1908 tot november 1909 werd een aantal trajectstempels door De Munt vervaardigd als typenraderstempels.



Deze stempels werden naast de blokstempels gebruikt. Voor verdere beschrijving zie 'Typenraderstempels'.

Vermeldingen in de stempelboeken

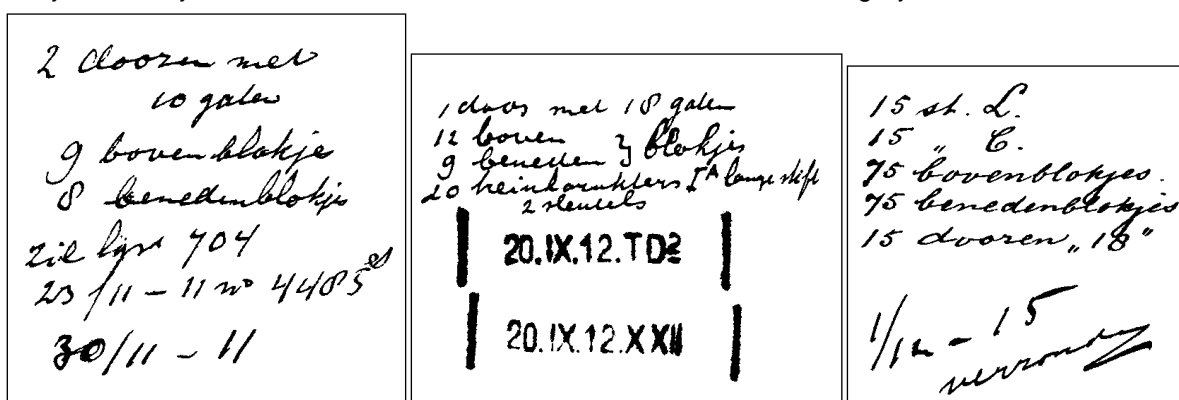
Bij de afdrucken van de stempels werden door de ambtenaar naast de datum van verstrekking soms de letters C of L geplaatst. Dat gebeurde vooral bij de losse sleutels (de sleutel is het middendeel met datumbalk tussen twee verticale lijnen en handvat). De C staat voor Cijferstempel en de L voor Letterstempel.



Verstrekking van losse sleutels zonder aanduiding van het traject

In beide stempelboeken, die van De Munt en van het Museum voor Communicatie, zijn sleutels afgedrukt, zonder vermelding van het traject waarvoor zij waren bestemd.

In een groot aantal gevallen werden alleen vermeldingen in de stempelboeken geplaatst van het aantal blokjes. Daarbij werd soms verwezen naar een bestelnummer of iets dergelijks.

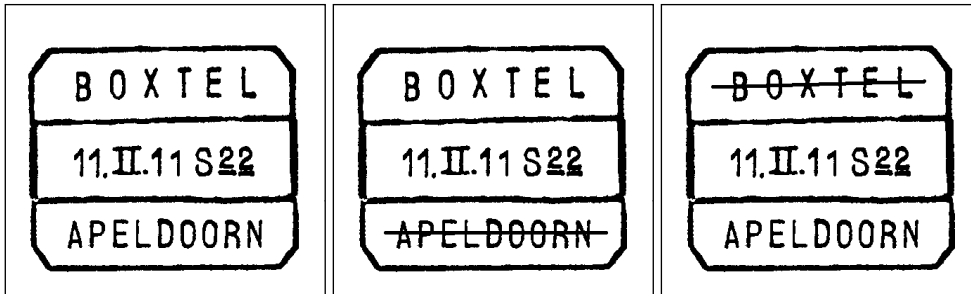


Ten behoeve van het veilig en netjes opbergen van de trajectstempels en losse blokjes werden houten dozen beschikbaar gesteld. Er bestonden enkele typen dozen, met 10 gaten, met 18 gaten en 24 gaten. Deze dozen werden soms ook bij een verzending vermeld. Bij de aantallen sleutels in de stempelboeken werd meestal de letter L vermeld voor lettersleutel of C voor cijfersleutel.

Combinaties in het stempelboek van De Munt

In het stempelboek van De Munt werden stempels samengesteld van niet bestaande trajecten. Men voegde willekeurige boven- en benedenblokjes samen en drukten de aldus ontstane stempels af in het stempelboek. De enige overeenkomst tussen de blokjes was, dat de opleveringsdatum op dezelfde dag plaatsvond. Als voorbeeld de blokjes van BOXTEL en APELDOORN.

De bestellingen van de stempels werden door het Hoofdbestuur bij De Munt veelal geplaatst in de vorm van aantallen bovenblokjes, benedenblokjes, cijfers en letters. Meestal niet als trajectstempel. Daarom werden door de medewerkers van De Munt de stempels willekeurig samengesteld. Deze stempels werden na aflevering bij het Hoofdbestuur gedemonteerd en soms als losse blokjes in het stempelboek afgedrukt.



Een stempel met de combinatie BOXTEL en APELDOORN werd gemaakt, doch een dergelijk traject heeft nooit bestaan. De auteur heeft daarom de stempelafdrukken aangepast in die zin, dat de benaming in één blokje werd doorgehaald, zodat het duidelijk wordt dat het om het andere blokje gaat.

Verstrekingen vermeld in het stempelboek van het Hoofdbestuur

In het stempelboek en op de stempelkaarten van het Hoofdbestuur der PTT komen naast afdrukken van de stempelblokjes ook vermeldingen voor zonder bijbehorende afbeeldingen. Een voorbeeld van de stempelkaart van Spoorwegpostkantoor No 3 waarbij een hele reeks stempelblokjes werd genoemd, doch niet afgebeeld.

20 bovenblokjes Assen	3 benedenbl. Apeldoorn
2 " Arnhem	2 " Enschede
2 " Apeldoorn	16 " Hengelo (O.)
2 " Enschede	16 " Stadskanaal
16 " Stadskanaal	2 " Winterwijk
2 " Winterwijk	3 " Zwolle
2 " Zutphen	
3 " Zwolle	42
49	toegezonden 23/12 '30

Trajecten

In de treinstempels werden verschillende trajecten aangegeven door boven- en benedenblokjes. Een treintraject kan bestaan uit meer vakken. Zoals het treintraject van Arnhem, via Nijmegen, 'sHertogenbosch en Tilburg naar Breda vanaf 1911 tot 1923. Daarvoor werd één treinstempel gebruikt. Eerst voor het deel ARNHEM-NIJMEGEN. Dan werd in Nijmegen het benedenblokje van de stalen sleutel afgeschroefd en het benedenblokje 'sHERTOGENBOSCH aangebracht. Daarna werd TILBURG als benedenblokje gemonteerd.

Bij aankomst in Tilburg werd het benedenblokje vervangen door dat van BREDA. Zo ontstond het trajectstempel ARNHEM-BREDA.

Een trajectvak 'sHERTOGENBOSCH-TILBURG v.v. werd niet gehanteerd. Wel komt het trajectstempel ARNHEM-TILBURG voor, echter niet TILBURG-ARNHEM. Een trajectstempel TILBURG-NIJMEGEN werd eveneens gebruikt.

Ook het trajectstempel BREDA-'sHERTOGENBOSCH is bekend alsmede 'sHERTOGENBOSCH-BREDA.

Voor het complete retourtraject werd vanaf 1911 tot 1923 het stempel BREDA-ARNHEM gebruikt.

Schematisch kan dit als volgt worden weergegeven:

Heen:

```

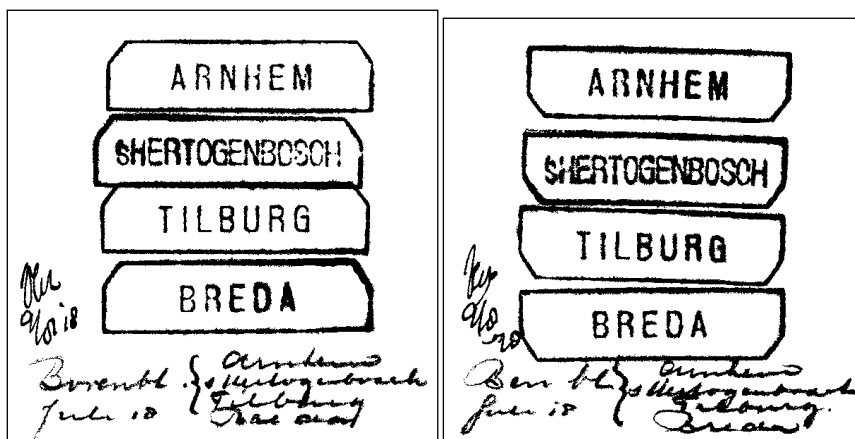
ARNHEM-----NIJMEGEN
ARNHEM-----'sHERTOGENBOSCH
ARNHEM-----TILBURG
ARNHEM-----BREDA
          NIJMEGEN-----BREDA
                'sHERTOGENBOSCH-----BREDA
  
```

Terug:

```

BREDA-----'sHERTOGENBOSCH
BREDA-----NIJMEGEN
BREDA-----ARNHEM
          TILBURG-----NIJMEGEN
          TILBURG-----ARNHEM
                'sHERTOGENBOSCH-----ARNHEM
                          NIJMEGEN-----ARNHEM
  
```

Het traject ARNHEM-ROOSENDAAL dan wel ARNHEM-VLISSINGEN werd op latere datum ingevoerd. Het schema wordt dan nog gecompliceerder. Ook omdat in het bestaande traject vakken werden tussengevoegd, zoals NIJMEGEN-ARNHEM en 'sHERTOGENBOSCH-NIJMEGEN.



Op 9 augustus 1918 werden een boven- en benedenblokjes verstrekt met ARNHEM, 'sHERTOGENBOSCH, TILBURG en BREDA voor het traject (en de deeltrajecten) ARNHEM-BREDA v.v.

Voorbeeld traject ARNHEM - TILBURG

De prentbriefkaart werd verzonden vanaf het postkantoor te Helvoirt via het treinstation in dezelfde plaats. Het treinstation werd geopend op 4 juni 1881 en gesloten op 15 mei 1938. Het treinstation lag aan de spoorlijn Arnhem - Breda.



In de trein werd de prentbriefkaart afkomstig uit Helvoirt gestempeld met het blokstempel ARNHEM - TILBURG F op 23 december 1912. Dit was de laatste trein met postverwerking op dit traject. De prentbriefkaart was bestemd voor een geadresseerde in Amsterdam. De prentbriefkaart werd de volgende dag met de eerste postbestelling te Amsterdam besteld getuige de afdruk van het bestellerstempel A.75 van Amsterdam.

Gebruik van de blokstempels tijdens het postvervoer in treinen

De postambtenaren in de treinen ontvingen postzakken die gelabeld waren door de postkantoren die aan de stations lagen waar de betreffende trein stopte. Deze postzakken werden niet geopend omdat op de labels het kantoor van bestemming was vermeld zodat in de trein geen verdere behandeling nodig was.

De postzakken die geen kantoor van bestemming als kenmerk hadden werden wel geopend en de in die zakken aanwezige poststukken werden in sorteerkasten naar plaatsnaam verwerkt. Indien voldoende poststukken voor een bepaald postkantoor op het traject aanwezig was, werd deze gebundeld en in een postzak gedeponeerd. Deze postzak werd dan dichtgebonden en voorzien van een label.



Voorbeeld van een bundelzaklabel voor het traject ARNHEM - ROTTERDAM waaraan het station Gouda lag en waarbij in de trein een bundelzak met poststukken voor het postkantoor Gouda was samengesteld.

Het verzamelen van afdrukken van de traject blokstempels

Al in het begin van de twintigste eeuw waren verzamelaars van afdrukken van poststempels druk in de weer om deze te verkrijgen op zelfgeadresseerde enveloppen, briefkaarten en adreswijzigingsformulieren. Dit gold in het bijzonder voor afdrukken van traject blokstempels.

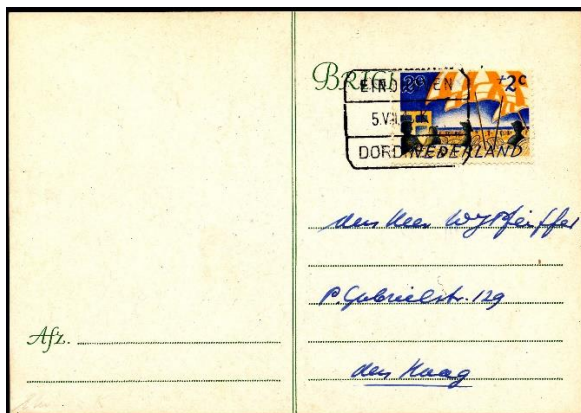
Van onder andere de volgende verzamelaars zijn poststukken bekend met dergelijke afdrukken:

- S. Koops, Leeuwarden
- H. Lampe Fzn., Sneek
- E.J. Lunenberg, Haarlem
- W.J. Pfeiffer, Den Haag
- R. Tocila, Amsterdam

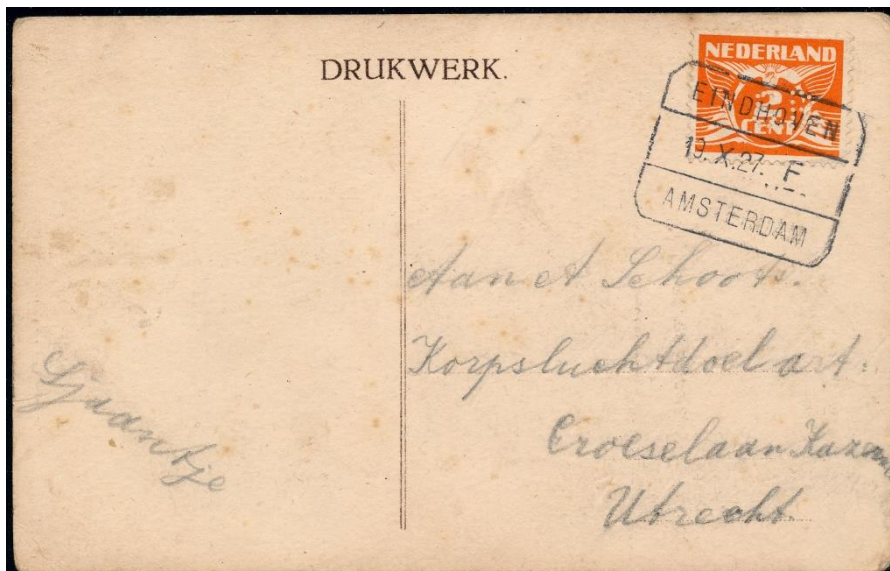
J.P. Visser, Drachten / Lemelerveld / Bergen (NH)
 P. Vlot, Kerkrade
 A. van der Willigen, Den Haag
 A. van Woudenberg, Warnsveld



Dank zij deze verzamelaars zijn vele afdrucken van de traject blokstempels bewaard gebleven. De heer Visser gebruikte vrijwel altijd adreswijzigingsformulieren geadresseerd aan hemzelf.



Vooraf van de heer W.J. Pfeiffer uit Den Haag zijn vele enveloppen en briefkaarten bekend. Niet alleen geadresseerd aan hemzelf maar ook aan derden in abbonement of op bestelling.



Gelukkig zijn ook vele poststukken bewaard gebleven verzonden door particulieren en bedrijven. Zoals de hierboven afgebeelde prentkaart, verzonden op 19 oktober 1927 door 'Sjaantje' naar een militair gelegerd in de Hojel kazerne aan de Croeselaan te Utrecht van het Korps Luchtdoelartillerie. Overigens wel een aardig raadsel, want de opgeplakte postzegel van 2 cent heeft een perforatie met de letters S.B. van de Spoorwegboekhandel te Utrecht! Hoe de prentkaart in een postzending terecht is gekomen waarbij een afdruk werd aangebracht van het traject blokstempel EINDHOVEN-AMSTERDAM F is mij (nog) niet duidelijk.

Vroegste en laatste datum van gebruik

Er is nog veel onderzoek nodig naar de gebruikperiodes van de blokstempels. In het boek 'Spoor en Post in Nederland', uitgave van het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht (verschenen in 1979) is een opsomming gemaakt van de gebruikperiodes. Daarbij werd een codering gebruikt:

EM = Eerst bekende gebruiksmaand.

LM = Laatst bekende gebruiksmaand.

Omdat in het genoemde boek de trajecten alleen op alfabetische volgorde van het bovenste blokje zijn opgenomen, is geen goed overzicht mogelijk van de gebruikperiodes per traject, zowel heengaan als teruggaan postvervoer.

Aan de hand van de verzamelingen van blokstempels, bijeengebracht door verzamelaars en meldingen van bezitters van poststukken met afdrukken van blokstempels, zullen de data nauwkeuriger kunnen worden vermeld. Zie hiervoor het afzonderlijke overzicht van vroegste en laatst bekende data van gebruik.

Vermelding trajecten in de inventarisatielijsten

In de inventarisatie worden zowel het heen- als terug traject bij elkaar vermeld. Het kan dan voorkomen dat bij een van de trajecten **geen letters of cijfers zijn opgenomen** omdat deze (nog) niet zijn gevonden dan wel omdat op dat traject geen postverwerking plaatsvond.

Blokstempel uitgevoerd als bijzonder poststempel

Mededeling in het Nederlandsch Maandblad voor Philatelie van mei 1933: *Amsterdam. Tijdens het congres van den Centralen Bond van Nederlandsch P.T.T.-Personeel, gehouden in hotel Krasnapolsky, van 27 t.m. 29 April j.l., werd een blokstempel gebruikt in den vorm van de koerseerende spoorstempels en inschrift CBPTT-CONGRES / 28 IV 33 II / AMSTERDAM. Wij danken den heer M. N. Pollé voor toezending van dezen bijzonderen gelegenheidsstempel.*

Afdrukken in blauwe en zwarte stempelinkt.



Dienstorder No 311 van 19 mei 1937: Gelegenheidsstempels.

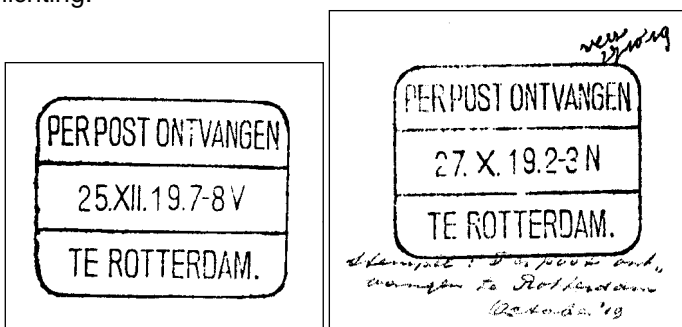
De op het van 27 t/m 29 Mei a.s. te Vlissingen te houden Congres van den Centralen Bond van Nederlandsch Post-, Telegraaf- en Telefoonpersoneel ter post bezorgde correspondentie zal van den afdruck van een bijzonderen stempel worden voorzien.



In het stempelboek van De Munt is tevens een bijzonder stempel in de vorm van een blok- of trajectstempel afgedrukt met de kantoor naam SCHEVENINGEN.

Per post ontvangen....

In het stempelboek van De Munt is een afdruck aangebracht van een blokstempel, zonder verdere toelichting.



Het stempel werd afgedrukt op 23 oktober 1919. In tegenstelling tot de blokstempels voor de trajecten heeft dit stempel afgeronde hoeken en bestaat niet uit delen. De datumbalk bestaat uit radertjes met aangebrachte cijfers en letters. Op de stempelkaart van het Rijkstelegraafkantoor Rotterdam is dit stempel afgedrukt. Het stempel werd verstrekt op 27 oktober 1919.

Dankwoord

Met bijzondere dank aan het voormalige Museum voor Communicatie, thans Nationaal Archief, voor het gebruik van de stempelboeken en stempelkaarten met afdrucken van de stempels. Verder dank aan de heren Arno Oomis, Koos van Putten (†), S. de Lange, J.J.M. Arts, Maarten van Teeseling, Bredase Postzegelhandel, Michel Weidemann, Harrie Jans, René Hillesum Filatelie, Schippers Filatelie Bergum, Derk Hoek, Wieger Jansma, Arie Zonjee, Willem Pasterkamp (<https://www.posthistorie.nl>), Pim van der Voort, Bert Arends, Ernst Flentge en enkele andere verzamelaars voor het beschikbaar stellen van hun stempelgegevens.