

Scheepspost op de Zwitserse meren

*Dik Bakker
Frans Haagen¹*

Inleiding

Waar obstakels het transport van post over land onmogelijk maken, zetten we tegenwoordig gewoon het vliegtuig in. Maar in vroeger tijden moesten andere vormen van vervoer worden gevonden. Geen land waar dit zo vaak het geval was als Zwitserland: stond er geen berg in de weg, dan lag er wel een meer. Met de komst van de luchtpost, rond 1920, werden de bergen gaandeweg bedwongen. Beter toegankelijke bergpassen en tunnels maakten ook het postverkeer langs de weg in toenemende mate mogelijk voor de fameuze Zwitserse postautobussen, 's zomers en 's winters. Anders was het in het geval van de vele meren die het land kent. Een hoofdweg dan wel een spoorlijn hield vaak op bij een grotere plaats aan een meer, en de kortste route naar een plaats aan de overkant voerde meestal over het water. In sommige gevallen lag die plaats in een ander land, wat voor extra complicaties kon zorgen.

Scheepspost

Ver voordat officiële postdiensten werden ingesteld bestond er op de Zwitserse meren reeds goederenverkeer over het water. En de schippers namen en passant vaak ook brieven mee. Documenten uit de vijftiende eeuw tonen aan dat in die tijd reeds extra toeslagen werden geheven voor post van het ene naar het andere klooster in geval de bode een oversteek over een meer had moeten maken; een vroege vorm van *scheepspost* dus. Rond 1500 begon het huis Thurn und Taxis de eerste geregelde postdiensten in Europa. Er werden vaste tarieven ingesteld voor de diverse trajecten, die hoger waren wanneer de bode onderweg sloop moest gaan. Ook andere bodedien-

¹ Deze bijdrage is gebaseerd op eerder verschenen artikelen van de hand van de tweede auteur, in Jungfraupost nrs. 73, 74, 75, 76, 77, 80 en 87. Het leeuwendeel van de afbeeldingen is ontleend aan de respectievelijke collecties van de auteurs.

sten pasten dergelijke toeslagen toe. Tot aan het begin van de negentiende eeuw was bij dergelijk transport sprake van zeilschepen, of zelfs roeiboten. Vanaf ongeveer 1820 werden deze geleidelijk vervangen door stoomschepen en, weer later, door motorschepen.

Wij zullen in dit artikel die stukken als echte *scheepspost* beschouwen die een expliciete markering van transport over water vertonen, zoals een speciaal stempel of een authentieke handgeschreven indicatie. Het kan daarbij, naast voorgefrankeerde stukken, uiteraard ook gaan om prefilatelistische post. Poststukken die niet een dergelijke markering hebben, maar waarvan men met zekerheid kan aannemen dat ze onderweg over water moeten zijn vervoerd, kunnen hieraan worden toegevoegd. Voorwaarde is wel dat dit gestaafd kan worden met documentatie die aantoont dat op het relevante moment de enig gevolgde postale route geheel of gedeeltelijk over water voerde. Bij gebrek daaraan kan afstempeling van de post in de haven van vertrek of van aankomst, en de ertussen verlopen tijd, wijzen op vervoer over het water. Men kan dit laatste type *scheepspost bij implicatie* noemen.

Stempels

Scheepspost wordt gekenmerkt door een aantal verschillende soorten stempels. We onderscheiden de volgende categorieën van afstempelingen:

- a) *Algemeen stempel* Dit is een stempel dat aangeeft dat het poststuk voor althans een deel van de reis aan boord is geweest van een (post)schip, zonder indicatie van begin- en eindpunt van de reis en het schip waarop het transport plaatsvond.
- b) *Trajectstempel* Dit stempel geeft aan langs welke route het poststuk is vervoerd. Het hoeft daarbij niet te gaan om de plaats van vertrek of aankomst, aangezien het stuk ook in een tussengelegen haven kan zijn aan- of afgeleverd.
- c) *Plaats van vertrekstempel* Dit stempel geeft aan waar het poststuk aan boord is gegaan, in principe een havenplaats aan het betreffende meer.

- d) *Plaats van aankomststempel* Dit stempel geeft aan waar het poststuk van boord is gegaan, in principe een havenplaats aan het betreffende meer.
- e) *Rederijstempel* Dit stempel vermeldt de rederij van het schip waarop het poststuk is vervoerd, onderweg naar zijn bestemming.
- f) *Scheepsstempel* Dit stempel vermeldt de naam van het schip waarop het poststuk is vervoerd, onderweg naar zijn bestemming.
- g) *Scheepsvoorzieningenstempel*. Dit stempel vermeldt de naam van een voorziening aan boord van een schip, zoals een boordrestaurant.
- h) *Impliciete scheepspostafstempeling* Dit is een stempel of combinatie van stempels die het aannemelijk of zeker maakt dat het poststuk per schip is vervoerd over althans een deel van het afgelegde traject. In het algemeen zijn dat de plaats van vertrek en aankomst van het schip. Een en ander kan verder onderbouwd worden door data en tijden in de stempels, en uiteraard door informatie over het al of niet bestaan van een (spoor)weg tussen beide plaatsen.

Op een poststuk kan een combinatie van twee of meer van deze soorten stempels voorkomen, die elkaar dan aanvullen. Ook is het mogelijk dat in een enkel stempel meerdere categorieën verenigd zijn, bijvoorbeeld een die zowel scheepsnaam (f) als rederij (e) vermeldt, of een scheepsnaam (f) en boordrestaurantie (g).

Verder kan men een onderscheid maken tussen stempels die zijn aangebracht aan de wal enerzijds en die welke zijn aangebracht door een postbeambte aan boord van het betreffende schip anderzijds. In de Duitstalige literatuur over dit onderwerp wordt voor dit laatste type wel de term *Schiffpost* gereserveerd, terwijl voor de overige typen de meer neutrale term *Seepost* wordt gebruikt. Trajectstempels (type b hierboven) zijn een voorbeeld van *Schiffpost*, omdat die typisch aan boord zijn aangebracht, waar zich dan een dependance van het postkantoor bevond. Dat een stuk aan boord is afgestempeld wordt soms zelfs expliciet aangegeven, als getoond in afbeelding 1. Deze kaart is vanuit Duitsland naar het Zwitserse Sankt Gallen gestuurd, en over

het water Zwitserland binnengekomen op 20 augustus 1938, en wel in Romanshorn aan het Meer van Konstanz. De toevoeging *SEE-* geeft aan dat Romanshorn de aankomsthaven was. Deze afstempeling is getuige het rode stempel aan boord gezet.



Afb. 1. Stempel aangevend dat het zegel aan boord is ontwaard

We bespreken, per meer, de belangrijkste routes waarlangs post over water werd vervoerd, de voorkomende afstempelingen, en andere, meer specifieke bijzonderheden.

Meer van Konstanz

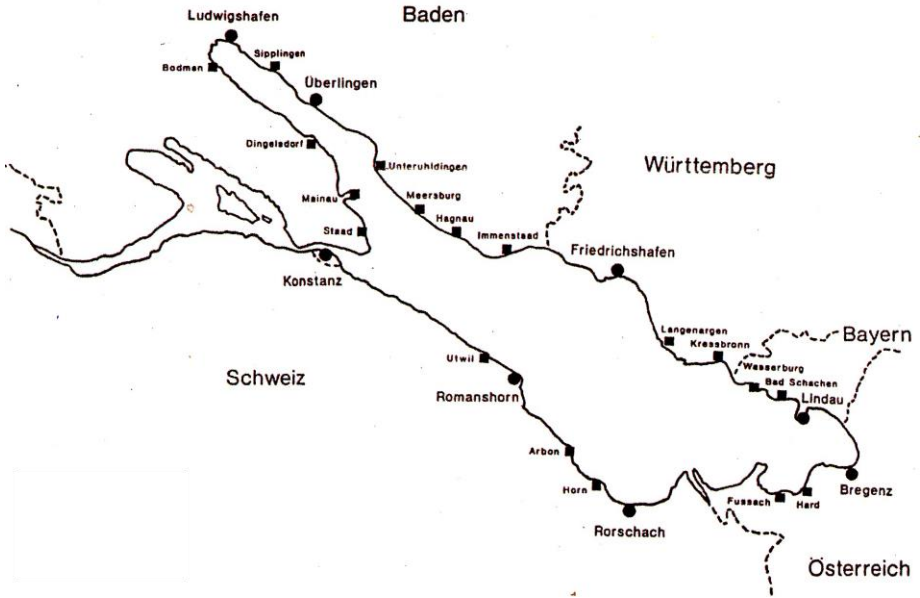
Het Meer van Konstanz – Bodensee voor de Duits sprekkenden – is het meest noordelijke van de Zwitserse meren. Het heeft een oeverlengte van 213 kilometer, en heeft indirect een connectie met ons land: de Rijn stroomt er aan de oostzijde in en aan de westzijde weer uit. Het is het meest spectaculaire van alle Zwitserse meren voor wat betreft het postvervoer. Immers, het is lange tijd omringd geweest door maar liefst vijf landen. De kaart van afbeelding 2, die de situatie rond 1850 aangeeft, maakt dat duidelijk².

In wat volgt gaan we nader in op de post die in de loop der tijden is vervoerd over de volgende Zwitserse meren:

- Meer van Konstanz,
- Vierwoudstedenmeer,
- Meer van Zürich,
- Meer van Genève,
- Lago Maggiore,
- en enkele kleinere meren.

Het Meer van Konstanz, het Meer van Genève en het Lago Maggiore zijn bijzonder omdat ze aan twee of meer landen grenzen, met de te verwachten extra postale en filatelistische gevolgen.

² Kaart ontleend aan Frey & Weiner (2001).



Afb. 2. Meer van Konstanz – situatie rond 1850

Het ging in die tijd dus om, met de klok mee: Baden, Württemberg, Beieren, Oostenrijk en Zwitserland. Elk van deze landen had zijn eigen postzegels en tarieven, met de nodige postale gevolgen, zoals we zullen zien.

Het vroegste voorbeeld van scheepspost op het Meer van Konstanz dateert uit de vijftiende eeuw. Archiefstukken uit Sankt Gallen, dat iets ten zuiden van het meer ligt, laten zien dat reeds in 1446 voor een brief uit Ulm, in Zuid Duitsland, een toeslag is betaald voor vervoer over water. Op een kaart van Sankt Gallen en omgeving uit 1450 zijn de routes over het water tussen Arbon, de haven van Sankt Gallen, en enkele plaatsen aan de overkant ingetekend. Op kaarten uit de volgende eeuwen worden dit er steeds meer. Ook kwam rond 1450 een regelmatige bodedienst op gang tussen Lindau, aan de noordoost zijde van het meer, en Milaan. Het eerste deel van de route

voer over de uiterste oostpunt van het meer, naar Fußach, kennelijk in die tijd te prefereren boven de route over land via Bregenz.

Begin negentiende eeuw komt het postverkeer over het Meer van Konstanz pas goed op gang. De eerste geregelde scheepspostdienst vond plaats onder auspiciën van de eerder genoemde familie Thurn und Taxis. Vanaf 1 mei 1814 werd post uit Württemberg met een bestemming in de Zwitserse kantons Thurgau en Zürich met een zeilschip vervoerd tussen Langenargen en Romanshorn; een tocht die, afhankelijk van wind en weer, vier tot zeven uur kon duren. In maart 1820 werd deze dienst vervangen door een tweewekelijkse overtocht met bestemming Rorschach, in het kanton Sankt Gallen. In 1823 werd Friedrichshafen het Württembergse startpunt van de overtocht. Een jaar later werd het zeilschip vervangen door een stoomschip, de 'Wilhelm I'. Vanaf 1830 vond de tocht driemaal per week plaats, en vanaf 1842 zelfs dagelijks. De op deze wijze vervoerde post werd niet voorzien van enig kenmerk waaruit eenduidig zou kunnen worden vastgesteld dat hij over het meer werd vervoerd.

Dat veranderde rond 1850, toen men de post ging afstempelen in zowel de haven van vertrek als de haven van aankomst. Dit is dan ook de eerste post waarvan met zekerheid kan worden gesteld dat die over het Meer van Konstanz moet zijn vervoerd. En dat wordt met name duidelijk als slechts enkele uren zijn verstreken tussen de beide afstempelingen. Dit is het geval bij de brief van afbeelding 3³. Die



Afb. 3. Brief van Uster naar Lindau, via Rorschach

³ Afbeelding afkomstig uit Frey & Weiner (2001)

werd op 17 april 1850 verstuurd vanuit Friedrichshafen (Württemberg) naar Wohlen (kanton Aargau). Hij kwam dezelfde dag aan in Rorschach, en de volgende dag via Zürich op de eindbestemming. Gezien het geringe tijdsverschil is deze brief naar alle waarschijnlijkheid over het water vervoerd.

Zoals we eerder zagen was Romanshorn in 1820 zijn scheepspostverbinding met Württemberg kwijtgeraakt aan Rorschach. Dit betekende dat de postroute voor de kantons Thurgau en Zürich nu via het kanton Aargau liep. Vanwege het toenemende postverkeer, ook naar die eerste twee kantons, werd in 1851 een nieuwe, dagelijkse scheepspostdienst ingesteld tussen Friedrichshafen en Romanshorn. Die sloot direct aan op de eerder ingevoerde snelle postkoetsdienst tussen Romanshorn en Zürich, die ook de rest van Zwitserland bediende.

De postverbinding over het Meer van Konstanz kreeg een extra impuls toen in 1856 een spoorlijn werd aangelegd van Zürich naar Rorschach. Deze werd verder doorgetrokken naar Romanshorn. Vanaf 1869 ging men zelfs zover dat de post niet meer werd uitgeladen alvorens sloop te gaan: de postwagons werden op een speciaal daartoe ontworpen schip geladen, en ze werden in Friedrichshafen weer aan land gezet. Er zijn poststukken met een gecombineerde afstempling *Eisenbahn- & Dampfbboot Romanshorn*, die hiervan getuigen.

Was Württemberg het eerste land waarmee een Zwitserse postverbinding over het meer ontstond, Baden volgde in 1831. Het stoomschip 'Leopold', dat een verbinding onderhield tussen het Badense Konstanz en het Beierse Lindau, deed vanaf dat jaar onderweg ook Rorschach aan, om post en andere zaken uit te wisselen. In 1837 kwam daar een tweewekelijkse verbinding tussen Lindau en Rorschach bij, onderhouden door het stoomschip 'Ludwig', waarmee ook het bilaterale postverkeer tussen Zwitserland en Beieren geregeld was. In 1842 volgde een verbinding Romanshorn-Lindau, zodat Thurgau en Zürich direct bediend konden worden.

Ook tussen de andere landen aan het meer ontstonden postverbindingen. In het geval van Baden, met de langste meerkust (78 km),

was er zelfs een binnenlandse postverbinding tussen de verschillende kustplaatsen over het water. Deze laten we hier verder buiten beschouwing. Opmerkelijk is wel dat er nooit een directe scheeps-postverbinding tussen Oostenrijk en Zwitserland ontstond, terwijl die er wel was tussen Oostenrijk en de drie andere landen.

Naarmate de eeuwwisseling naderde werd het treinverkeer steeds belangrijker, en werden er ook spoorlijnen langs het meer zelf aangelegd. In 1871 werd de lijn Rorschach-Romanshorn doorgetrokken tot Konstanz. In 1901 volgde de lijn Lindau-Friedrichshafen-Überlingen, die Baden, Württemberg en Beieren verbond.

Overigens waren de eerste twee staten inmiddels sinds 1871 deel uit gaan maken van het verenigde Duitsland, terwijl Beieren volgde in 1918.

Waar de trein aanvankelijk had gezorgd voor een uitbreiding van het postverkeer over het meer, zorgden deze uitbreidingen van het spoornet gaandeweg voor een teruggang ervan. Het duurde echter nog tot 30 april 1961 tot een officieel einde kwam aan het postvervoer over het Meer van Konstanz, en alle post hetzij over land hetzij door de lucht werd vervoerd.

Poststukken uit de periode 1820-1961 getuigen uitbundig van de scheepspostverbindingen over het meer. We treffen alle typen afstempelingen aan die in de inleiding werden onderscheiden. Alvorens naar een voorbeeld van elk te kijken dient een belangrijk aspect van de post rond het Meer van Konstanz vermeld te worden, dat samenhangt met het feit dat er aanvankelijk vijf landen aan het meer grensden. Tabel 1 laat zien vanaf welk jaar in de betrokken landen de eerste postzegel verscheen.

Er was dus al enkele decennia sprake van scheepspost op het meer voordat de eerste postzegel verscheen, zodat van elk van deze landen een scheepspoststuk met de eerste emissie te vinden zou moeten zijn.

| LAND | EERSTE POSTZEGEL IN: | EERSTE SCHEEPSPOSTBUS |
|-----------------|------------------------------|-----------------------|
| BADEN | 1851 | 1891 |
| BEIEREN | 1849 | 1882 |
| OOSTENRIJK | 1850 | 1885 |
| WÜRTEM- BERG | 1851 | 1889 |
| ZWITSERLAND | 1843 (Zürich) 1850 (Bund) | 1882 |

Tabel 1. Verschijningsjaar van eerste zegel per land

Vanaf 1882 werden de schepen uitgerust met een eigen brievenbus, terwijl er een postbeambte aan boord was die de post afstempelde. Dit was voor het eerst op de lijn tussen Romanshorn-Rorschach in Zwitserland en Lindau in Beieren. Oostenrijk volgde in 1885 met een scheepspostkantoor, en Württemberg in 1889. Elk land had aanvankelijk zijn eigen tarieven voor de scheepspost, en stond slechts de eigen zegels toe. Echter, toen Baden in 1891 als laatste oeverstaat zijn schepen van een postbus annex postkantoor voorzag, besloot men dat voortaan de zegels van al deze landen geldig waren aan boord, ongeacht vertrek- en eindpunt. De eindbestemming was bepalend voor de verschuldigde port. Uit de wijze waarop dit was geformuleerd kon men echter opmaken dat zegels van meerdere landen tegelijk konden worden gebruikt, mits het totaalbedrag voldoende was voor het gehele traject. Dit leidde tot mengfrankeringen met zegels van twee, drie, vier of zelfs alle vijf landen. Hier werd volop gebruik van gemaakt, uiteraard voor filatelistische doeleinden. Veel van deze stukken dragen de naam van een zekere J. Maus, die bijzonder actief was in het creëren van dergelijk filatelistisch maakwerk. Afbeelding 4 toont zo'n kaart, in juli 1897 gestuurd uit Oostenrijk naar Dresden, en gefrankeerd met zegels uit vijf landen (er zit een zegel van het Duitse Rijk op in plaats van een van Baden). Uit de afstempeling kan worden opgemaakt dat de kaart is vervoerd door een Württembergs schip op het traject Bregenz-Friedrichshaven.

Op 24 april 1900 werd een einde gemaakt aan dergelijke mengfrankeringen: de verschuldigde port moest voortaan worden voldaan met zegels van een enkel land. Men mocht echter nog steeds zegels van elk van de betrokken landen gebruiken, ongeacht het vertrekpunt.



Afb. 4. Kaart uit Oostenrijk naar Dresden met vijflandenfrankering

Nu dan een voorbeeld van elk van de typen van afstempeling die we in eerder hebben onderscheiden. We gebruiken de volgende afkortingen:

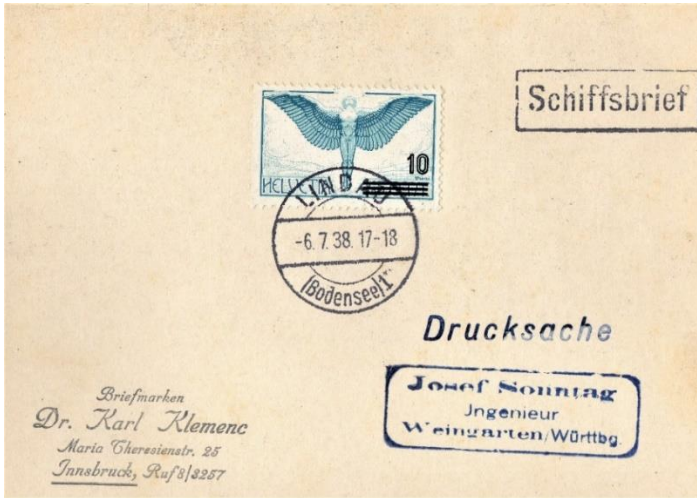
| | |
|-----------------|-------------------|
| St = Stempel | Zg = Zegel |
| Bad = Baden | Oos = Oostenrijk |
| Bei = Beieren | Wür = Württemberg |
| Dui = Duitsland | Zwi = Zwitserland |

a. Algemeen stempel

De brief van afbeelding 5 werd in juli 1938 verstuurd vanuit een (onbekende) plaats in Zwitserland, en vervoerd over het Meer van Konstanz. Bij aankomst in Lindau, aan de Duitse zijde, werd hij afgestempeld en voorzien van een extra stempel dat aangeeft dat hij per schip werd getransporteerd (Zg = Zwi / St = Dui).

b. Trajectstempel

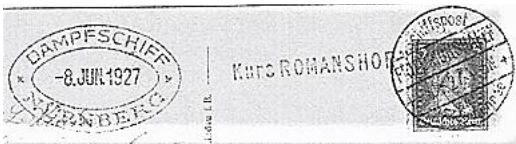
Deze kaart werd op 5 april 1912 afgestempeld aan boord van een Duits schip op weg van het Oostenrijkse Bregenz naar het Duitse Konstanz (route nummer 74), met eindbestemming Neurenberg in Beieren (Zg = Oos / St = Dui).



Afb. 5. Stempel met de tekst Schiffsbrief

c. Plaats van vertrekstempel

Deze kaart werd op 8 juni 1927 aan boord van het stoomschip 'Nürnberg' afgestempeld, waar hij in Romanshorn aan boord was gebracht; de toevoeging 'KURS' geeft dat aan. De bestemming was Frankfurt a/d Rijn (Zg = Dui / St = Zw).



Afb. 7. Stempel dat Romanshorn als haven van vertrek aangeeft



Afb. 6. Stempel voor het traject Bregenz-Konstanz

d. Plaats van aankomststempel

Deze kaart werd ergens vanuit Beieren verzonden, ging naar alle waarschijnlijkheid in Lindau aan boord, en werd op 11 februari 1913 afgestempeld in Romanshorn, de haven van aankomst (toevoeging SEE-). Vandaar werd hij verder getransporteerd naar eindbestemming Moutier, in het kanton Bern (Zg = Bei / St = Zwi).



Afb. 8. Stempel dat Romanshorn als haven van aankomst aangeeft

e. Rederijstempel

Het paarse stempel op deze kaart vermeldt zowel de naam van het schip – de ‘Saentis’ - als die van de rederij – ‘Romanshorn’ - onderdeel van de Zwitserse spoorwegen (SBB). Er is tevens een aankomstmarkering plus plaatsnaam: *SEE-ROMANSHORN*. Dit was de ‘maiden trip’ van de ‘Saentis’, die ook nog op de beeldzijde staat afgebeeld (Zg = Zwi / St = Zwi).



Afb. 9. Stempel met rederij (SBB ‘Romanshorn’) en het schip (‘Saentis’)

f. Scheepsnaamstempel

Deze kaart werd op 9 oktober 1953 vermoedelijk in Romanshorn aan boord van het Duitse motorschip ‘Höri’ gepost, alwaar hij werd voorzien van het paarse naamstempel. De kaart werd diezelfde dag afgeleverd in Überlingen aan de Duitse zijde van het meer. De zegels zijn aldaar afgestempeld. De kaart kreeg tevens een scheepspoststempel, dat aldaar in gebruik was tot 30 april 1961 (Zg = Zwi / St = Dui).



Afb. 10. Naam van het postvervoerende schip ('Höri')

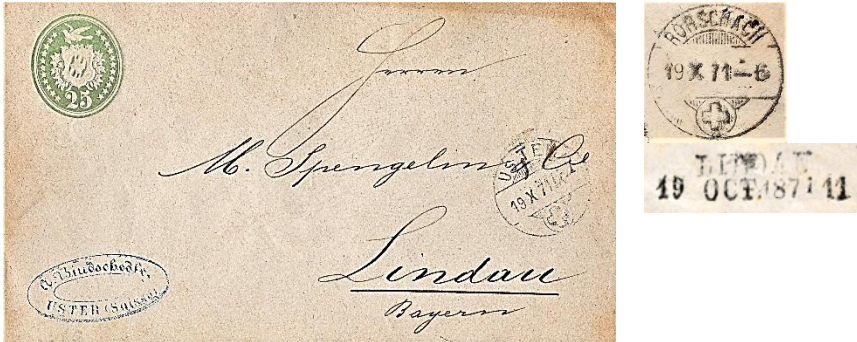
g. Scheepsvoorzieningenstempel

Hiervan is geen exemplaar in ons bezit dat behoort tot de post op het Meer van Konstanz. Op afbeelding 27 ziet U wel een dergelijk stempel, afkomstig van het meer van Genève.

h. Impliciete scheepspostafstempeling

Afbeelding 11 toont links een brief met ingedrukte frankering van 25 rappen. Hij is op 19 oktober 1871 verzonden uit Uster (Kanton Zürich) met bestemming Lindau, aan de Beierse kant van het Meer van Konstanz. De rechts (vergroot) afgebeelde stempels op de achterzijde van de brief geven aan dat deze diezelfde dag is aangekomen in Rorschach, en weer later die dag is afgestempeld in de plaats van bestemming, Lindau. Dit is alleen mogelijk als hij per boot naar de overzijde is vervoerd (Zg = Zwi / St=Zwi,Bei).

Ter afsluiting van dit hoofdstukje nog iets over de schepen die voor het vervoer zorgden. Volgens Frey & Weiner (2001) waren dat er vanaf 1824 in totaal zo'n 130. Daarvan wisselden er in de loop der tijd 21 van naam, onder meer in 1918, toen enkele keizerlijke namen niet meer acceptabel werden gevonden. Een Württembergs schip wisselde zelfs tweemaal van naam.



Afb. 11. Impliciete scheepspost

Tabel 2 geeft een overzicht van het aantal schepen per land. De aantallen tussen haakjes duiden op het aantal verschillende scheepsnamen.

| LAND | AANTAL SCHEPEN | NAAM EERSTE SCHIP | VANAF JAAR |
|-----------------|----------------|--------------------|------------|
| BADEN | 15 (17) | Helvetia I | 1831 |
| BEIEREN | 15 (19) | Max Joseph | 1824 |
| WÜRTEM- BERG | 16 (20) | Wilhelm I | 1824 |
| DUITSLAND | 39 (45) | Stadt Radolfzell I | 1907 |
| OOSTENRIJK | 16 (20) | Habsburg | 1884 |
| ZWITSERLAND | 29 (30) | Stadt Schaffhausen | 1851 |
| TOTAAL | 130 (151) | | |

Tabel 2. Aantallen schepen per land

Tot slot een afbeelding van een van die schepen: de 'Württemberg'. Dit was in feite het tweede schip van die naam. Het eerste werd in 1904 gesloopt, terwijl nummer twee zelf in 1945 verloren ging. De kaart is gepost op 20 november 1910 aan boord van de 'König Karl', onderweg van Friedrichshafen naar Romanshorn.



Afb. 12. Stoomschip 'Württemberg II'

Vierwoudstedenmeer

Twee factoren zorgden ervoor dat het Vierwoudstedenmeer (Duits: *Vierwaldstättersee*) een van de drukst bevaren meren was in termen van postvervoer. Op de eerste plaats vanwege de grote bedrijvigheid in de steden en dorpen aan de oevers van het meer. En daarnaast

omdat het ligt aan de doorgaande route naar Italië. Rond 1860 verschijnen de eerste afstempelingen die aangeven dat een stuk over dit meer is vervoerd. Het stuk in afbeelding 13 toont zowel een globaal routestempel (*Vierwaldstättersee*) als een vertrekhaven (*Schiffsbureau Luzern*).



Afb. 13. Route en vertrekstempel

Vanaf 1867 wordt de meer precieze route in het stempel opgenomen. Het eerste stempel van dit type vermeldt Luzern, aan de uiterste westzijde, en Flüelen, aan de uiterste oostzijde van het meer, zonder dat de vaarrichting wordt aangeduid: *Luzern-Flüelen*.

Drie jaar later vindt een wijziging plaats: nu wordt het complete traject aangegeven. We vinden een rondstempel met *Flüelen-Luzern-Flüelen* en een met *Luzern-Flüelen-Luzern*, zie afbeelding 14.



Afb. 14. Routestempel, inclusief vertrek- en aankomsthaven

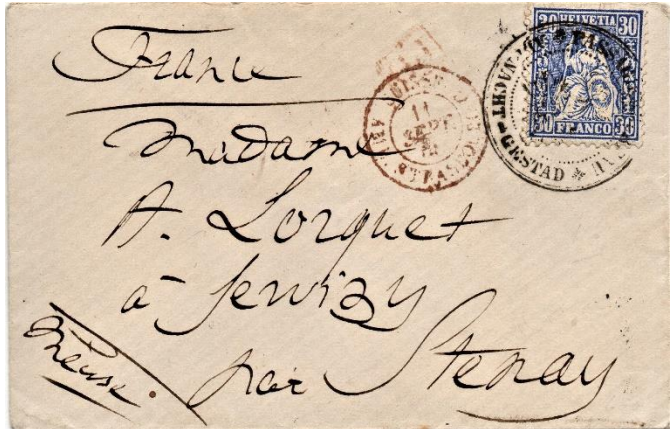
Vanaf 1867 wordt de meer precieze route in het stempel opgenomen. Het eerste stempel van dit type vermeldt Luzern, aan de uiterste westzijde, en Flüelen, aan de uiterste oostzijde van het meer, zonder dat de vaarrichtung wordt aangeduid: *Luzern-Flüelen*. Tegelijkertijd worden, naast de datum, ook nog routeaanduidingen opgenomen, en wel in de vorm van Romeinse cijfers I, II, III en IV, die corresponderen met de te varen route.

In de periode 1878-1885 wordt de oorspronkelijke, eenvoudige routeaanduiding *Luzern-Flüelen* weer in ere hersteld. Daarbij staat nu de indicatie *Schiffsb(ureau)*. Naast de datum staat verder een richtingsaanduiding in Romeinse cijfers: I en II. Een voorbeeld van een dergelijk stempel treft men aan in afbeelding 15.



Afb. 15. Vereenvoudigd routestempel, met aanduiding scheepspost

Uit dezelfde periode zijn privéafstempelingen bekend. Interessant en schaars is het stempel op een exemplaar van de zittende Helvetia, afkomstig uit het dorp Alp-nach, gelegen aan een naar dit dorp genoemde zijtak van het Vierwoudstedenmeer. Afbeelding 16 laat dit zien.



Afb. 16. Privéstempel met plaats van vertrek

In 1895 wordt het stempel wederom aangepast. Nu staat de routeaanduiding *Luzern-Flüelen* bovenin de cirkel, met onderin het woord *Schiff*. Naast de datum treft men weer een richtingsaanduiding, ditmaal in Arabische cijfers. Verder bevinden zich in dit stempel zes, zeven of acht verticale balkjes, boven en onder de datum. Zie afbeelding 17.



Afb. 17. Aangepast routestempel, met aanduiding Schiff

Tussen 1904 en 1908 werd gebruik gemaakt van een soortgelijk stempel voor de route *Luzern-Alpnach*, eveneens met *Schiff* in de onderhelft.

Vanaf 1895 ontstond gaandeweg het gebruik om naast het *Schiff* rondstempel ook een afstempeling aan te brengen op de plaats waar het stuk aan boord ging, veelal middels een langstempel. Zo kennen we stempels van o.m. Beckenried, Buochs, Flüelen, Gersau, Luzern, Tellsplatte en

Treib, alle gelegen aan het meer.

Ook vinden we stempels met de namen van schepen en scheepvaartmaatschappijen op de scheepspost van het Vierwoudstedenmeer.

Meer van Zürich

Het Meer van Zürich (Duits: Zürichsee) kende vanaf 1 januari 1868 maar liefst drie dagelijkse postdiensten met stoomschepen. De eerste verbond Zurich, gelegen aan de uiterste noordwestpunt van het meer, met Rapperswil, aan de zuidoostkant op de noordelijke oever. Deze volgde op de heenweg de zuidelijke (linker) en op de terugweg de noordelijke (rechter) oever van het meer. Een tweede route verbond Zürich met Richterswil, gelegen aan de zuidoostkant op de zuidelijke oever. Deze dienst volgde de noordelijke oever op de heenweg, en de zuidelijke op de terugweg. Een derde dagelijkse dienst verbond eveneens Zürich met Rapperswil, maar dit schip volgde alleen de zuidelijke oever, zowel op de heen- als de terugweg. Al deze diensten deden aan de betreffende oever gelegen plaatsen aan, om post te bezorgen en aan boord te nemen. De post werd afgestempeld in het scheepspostbureau door de aldaar aanwezige postbeambte. In Zürich was een bureau op de linker en een op de rechter oever. Afbeelding 18 toont een afdruk van het stempel van het *Schiffsbureau* L(inker) Ufer Z(ürich) S(ee). Een soortgelijk stempel van het kantoor aan de rechteroever wordt getoond in afbeelding 19.

Deze afstempelingen werden in 1884 vervangen door een rondstempel met in de rand de tekst *Schiffspost / Zürichsee*, en in het midden de datum gevolgd door een routenummer.

We vinden ook nog andere afstempelingen dan de bovenstaande. Zo was in de periode 1870-1879 een rondstempel in omloop met in de



Afb. 18. Stempel van het scheepspostbureau Zürich Linkeroever



Afb. 19. Stempel van het scheepspostbureau Zürich Rechteroever

rand de tekst *Schiffsbureau III Zürichsee*. De gebruikelijke kleur is zwart, maar in december 1878 was de inkt kennelijk op, en is het

stempel uitgevoerd in de kleur blauw. Afbeelding 20 toont een kaart met dit stempel.



Afb. 20. Stempel Schiffsbureau III

Dit stempel wordt in 1879 vervangen door een rondstempel met in de rand de tekst *Zürichsee II*, en naast de centrale datum een routenummer. In combinatie met dit stempel, en de latere *Schiffspost I Zürichsee* treft men soms een langstempel met de naam van de plaats van afgifte van de post aan het meer.

In 1894 werd een einde gemaakt aan deze scheepspostdiensten, omdat inmiddels langs beide oevers spoorlijnen waren aangelegd, waaronder de lijn Stadelhofen-Rapperswil. Hierlangs kon het postvervoer aanmerkelijk sneller plaatsvinden. Maar twintig jaar eerder was de post over water reeds komen te vallen onder verantwoordelijkheid van de spoorwegmaatschappij *Schweizerische Nordostbahn*. Post die met de trein was aan- of afgevoerd kreeg vanaf die tijd soms een ovaal stempel met de naam van de havenplaats in kwestie. In dat stempel was een ankerteken opgenomen ter aanduiding van de scheepsconnectie. Deze stempels zijn overigens tamelijk zeldzaam.



Afb. 21. Stempel Zürichsee II

scheepspost op de Zürichsee al men op ansichtkaarten nog wel boordstempels aan met de namen van schepen, zoals 'Stadt Zürich' en 'Stadt Rapperswil'.

Meer van Genève

In tegenstelling tot de overige grotere meren van Zwitserland kent het Meer van Genève (Frans: Lac Léman) betrekkelijk weinig variatie in scheepsafstempelingen. Dit

ondanks de relatief grote omvang ervan, en het feit dat reeds vroeg, in 1823, de eerste stoomschepen over het meer voeren. Ook aan dit meer grenst nog een ander land: een deel van de zuidoever is Frans grondgebied. Dit heeft echter niet geleid tot interessante internationale frankering en stempelcombinaties, zoals in het geval van het Meer van Konstanz. Er waren rond het eind van de negentiende eeuw scheepsroutes die de noord- en de zuidoever van het meer volgden, en die onderweg aan het meer gelegen plaatsen aandeden. Er waren tevens twee routes dwars over het meer, een van Lausanne naar het Franse Evian, en een van Nyon naar het Franse Thonon. Op schepen in ontvangst genomen post werd dan afgestempeld in

Naast de boven genoemde stempels treft men tevens privé-stempels aan, die de naam van het betreffende schip dan wel de rederij in kwestie vermelden. Een van de meer bekende stempels is van het *Schiff-fahrtgesellschaft Zürich-Walensee* (afbeelding 22). Ook treft men boordstempels aan in de vorm van een vignet op het poststuk. Een daarvan verwijst naar het stoomschip 'Luckmanier'. Veel later, als de lang is opgehouden te bestaan, treft



Afb. 22. Boordstempel stoomschip 'Wädenswil'

de plaats waarin hij werd afgegeven. Dit leidde dus tot slechts impliciete scheepspost. Wel direct op scheepspost duidende stempels zijn die van stoomvaartmaatschappijen zoals de *Compagnie Generale De Navigation Sur Le Lac Léman* (afbeelding 23).

Aan het eind van de negentiende eeuw verschenen er enige stempels van havenplaatsen die aangedaan werden door schepen die post vervoerden. Voorbeelden zijn Nyon, Vevey, Bouveret, en Genève. Aan de plaatsnaam werd dan toegevoegd het woord *Lac*. Aanvankelijk gebeurde dit met de hand. Later werd de toevoeging opgenomen in het stempel. Van beide treft men een voorbeeld in de afbeeldingen 24 en 25.



Afb. 23. Maatschappijstempels Lac Léman



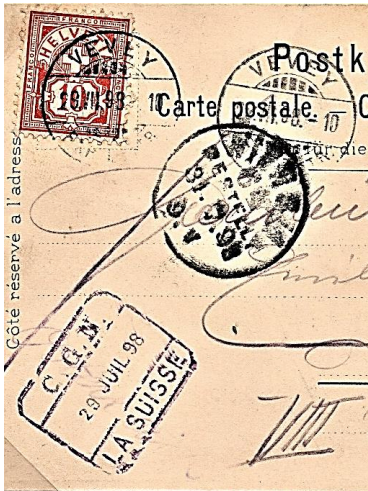
Afb. 24. Handmatige toevoeging van Lac aan de naam Vevey



Afb. 25. Gestempelde toevoeging van Lac aan de naam Vevey

Tegenwoordig treft men nog regelmatig boordstempels van schepen aan op ansichtkaarten. Bekend zijn de rechthoekige stempels van de

C.G.N. (*Compagnie Générale de Navigation*), met in het midden een datum en onderin de naam van het betreffende schip, zoals 'La Suisse', 'Dauphin', 'Helvetie' en 'Bonivard'. Een voorbeeld daarvan is te vinden in afbeelding 26.



fb. 26. Boordstempel met maatschappij- en scheepsnaam

Het heeft overigens ook een Duitse naam: Langensee. Voor de eenwording van Italië, en het ineensinken van de Dubbelmonarchie was zelfs sprake van drie eraan grenzende landen: naast Zwitserland ook het koninkrijk Sardinië en Oostenrijk-Hongarije.

Het eerste stoomschip dat op het meer voer was de 'Verbano', gebouwd in een dichtbij het meer gelegen plaats met diezelfde naam. Op zijn eerste reis in 1826 voer dit schip in vijf uur tijd van het Italiaanse Sesto Calende aan de uiterste zuidpunt van dit langwerpige meer naar het Zwitserse Magadino in het uiterste noorden, een afstand van zo'n 70 kilometer. Locarno, recht tegenover Magadino op de andere oever gelegen, zou ogenschijnlijk de meer voor de hand liggende landingsplaats zijn geweest, maar het was door aardverschuivingen slecht bereikbaar geworden over het water. Deze plaats was bovendien als resultaat van de reformatie en een pestepidemie in de loop van de tijd ontvolkt geraakt.

Ook komt het voor dat de eigenaar van een boordrestaurant zijn naam in een stempel verwerkt, als te zien in afbeelding 27.



Afb. 27. Boordstempel met naam van schip en restaurateur

Lago Maggiore

De Italiaanse naam waaronder dit meer algemeen bekend is verraadt reeds dat het voor verreweg het grootste deel op Italiaans grondgebied ligt.

Het heeft overigens ook een Duitse naam: Langensee. Voor de eenwording van Italië, en het ineensinken van de Dubbelmonarchie was zelfs sprake van drie eraan grenzende landen: naast Zwitserland ook het koninkrijk Sardinië en Oostenrijk-Hongarije.

Het eerste stoomschip dat op het meer voer was de 'Verbano', gebouwd in een dichtbij het meer gelegen plaats met diezelfde naam. Op zijn eerste reis in 1826 voer dit schip in vijf uur tijd van het Italiaanse Sesto Calende aan de uiterste zuidpunt van dit langwerpige meer naar het Zwitserse Magadino in het uiterste noorden, een afstand van zo'n 70 kilometer. Locarno, recht tegenover Magadino op de andere oever gelegen, zou ogenschijnlijk de meer voor de hand liggende landingsplaats zijn geweest, maar het was door aardverschuivingen slecht bereikbaar geworden over het water. Deze plaats was bovendien als resultaat van de reformatie en een pestepidemie in de loop van de tijd ontvolkt geraakt.

Een intrigerend begin van de scheepspostgeschiedenis van het Lago Maggiore wordt gevormd door het ovaalstempel met de letters L.M., aangetroffen op correspondentie uit de regio. Dit stempel wordt gevonden op post uit de periode 1806-1815 die rond dan wel over het meer is vervoerd. Ondanks uitgebreide studies is echter vooralsnog niet duidelijk geworden of L.M. de afkorting is van Lago Maggiore,



Afb. 28. Brief met ovaalstempel L.M.

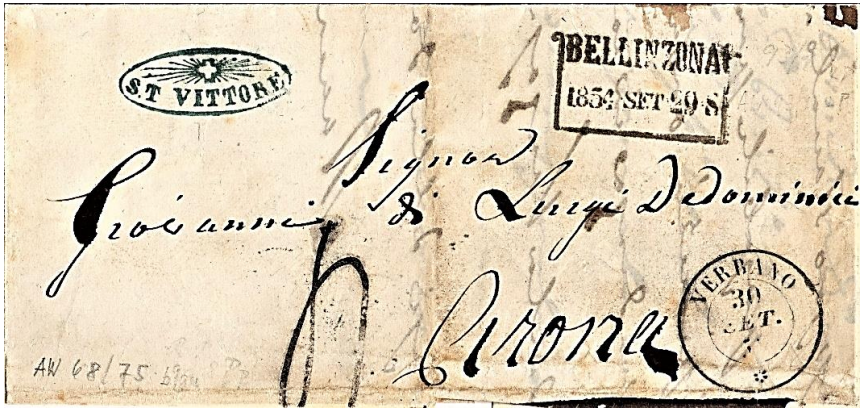
van Locarno-Magadino, of van firmanamen als L. Martignoni of L. Meschini. Van de laatste firma is bekend dat die meerdere malen een verzoek heeft ingediend bij de postdirectie van het Koninkrijk Sardinië te Milaan om post te mogen vervoeren

over het meer. Vooralsnog is niet bekend of dit verzoek ooit is ingewilligd. Een brief met dit stempel is te vinden in afbeelding 28.

Vanaf 1850, als de meeste post inmiddels is voorzien van een postzegel, komt daadwerkelijke scheepspost op het Lago Maggiore op gang. In de aan het meer gelegen plaatsen Intra, Palanza, Cannobio en Luino werden Zwitserse postbeambten gestationeerd, die per schip vervoerde poststukken voorzagen van speciale afstempelingen, die echter uiterst schaars zijn.

In de periode 1851-1859 treft men een ovaalstempel met de tekst *I.R. Piroscalo Sul Lago Maggiore* ('Keizerlijk en Koninklijk Stoomschip op het Lago Maggiore'). Het is afkomstig uit Lombardije-Venetie, dat toentertijd deel uitmaakte van de Oostenrijks-Hongaarse Dubbelmonarchie. In diezelfde tijd verschijnt een Sardijns rondstempel van de plaats waar het poststuk sloop ging. Ook hiervan zijn slechts weinige stukken bekend. Een dergelijk stuk is te vinden in afbeelding 30. De betreffende brief, getuige het langstempel afkomstig uit Locarno

in Zwitserland, en voorzien van Zwitserse zegels, is over het meer vervoerd tussen Verbanò aan de oostelijke en Arona aan de westelijke zijde van het meer. Het stempel P.D. ("Payé jusqu'à destination") geeft aan dat de porto is betaald door de afzender.



Afb. 29. Rondstempel van Verbanò met sterretje



Afb. 30 Rondstempel van Verbanò met numerieke routeaanduiding

Aanvankelijk stond onderin dit stempel een sterretje (afbeelding 29). Na 1855 staat op die plek een routeaanduiding, N1 of N2. Hiervan vindt men een voorbeeld in afbeelding 32. Weer later, in de periode

1866-1878, wordt dit stempel op zijn beurt vervangen door een rondstempel met *Verbano*, ditmaal gevolgd door de vermelding *Corsa Ascendente nr. 1* voor de noordelijke route, en *Corsa Discendente nr. 1* voor de zuidelijke route. Zie afbeelding 31.



Afb. 31. Rondstempel van Verbano met expliciete routeaanduiding



Afb. 32 Stempel van het Uffizi Natante met nummer (N. 2)

Terzelfder tijd waren ook nummerstempels in gebruik van het *Uffizi Natante* ('Scheepvaartbureau'), met de nummers 226 t/m 229, als getoond in afbeelding 31.

Gedurende de periode 1878-1886 zien we weer rondstempels, ditmaal met een expliciete aanduiding van de vaarroute: *Arona-Magadino* (zuid-noord) resp. *Magadino-Arona* (noord-zuid), beide gevolgd door N1, N2 of N3 tussen haakjes. Afbeelding 33 geeft een voorbeeld van de laatste, met N2.

Ook na 1886 treffen we nog routestempels die duiden op postvervoer over het Lago Maggiore, tussen plaatsen als Locarno, Arona en Intra.

Een bijzonder interessante brief tenslotte is te vinden in afbeelding 34. Hij is op 11 juni 1863 verstuurd vanuit Zürich naar Intra aan het Lago Maggiore. Getuige het stempel *Schiffsbureau Luzern 12-6-1863* is hij eerst vervoerd over het Vierwoudstedenmeer. Vandaar ging het per postkoets naar Verbano aan de noordzijde van het Lago Maggiore, wat blijkt uit het stempel *Verbano (N2) 13-6-1863*. Tenslotte vervolgde de brief zijn weg over het Lago Maggiore naar de eindbestemming Intra, waar hij diezelfde dag arriveerde. De brief is gefrankeerd met een zittende Helvetia van 30 rappen (Zu. Nr. 33). Dit was tussen 1-7-1862 en 1-10-1865 het tarief voor een brief in de gewichtsklasse tot 30 gram voor het grensverkeer met Italië.



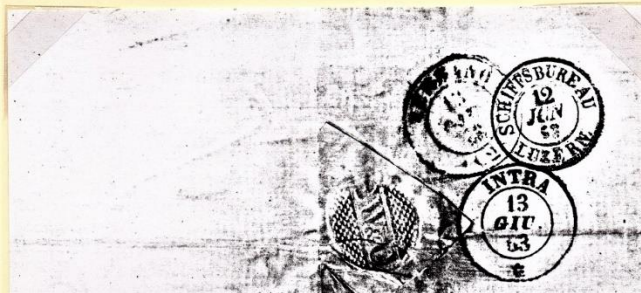
Afb. 33. Routestempel Magadino-Arona (N2)

Overige meren

Niet alleen de grotere meren kenden enigerlei vorm van scheepspost. In beperkte mate treffen we postvervoer over het water ook aan bij enkele van de kleinere meren, met name de Meren van Thun, Zug en Brienz (Thunersee, Zugersee en Brienersee), in centraal Zwitserland.

De brief in afbeelding 35 is verstuurd op 2 juni 1876 vanuit Thun naar Heustrich, beide aan het Meer van Thun. Het rondstempel *Thunersee* geeft aan dat transport over het water heeft plaatsgevonden. Dit stempel is slechts kort in omloop geweest: van 1874 tot 1876. Porto is voldaan middels een zittende Helvetia van 10 rappen, het dan geldende binnenlandse tarief voor brieven van maximaal 10 gram.

Nog korter was de gebruikperiode van een soortgelijk stempel voor post over het Meer van Zug. Dit stempel werd slechts toegepast in de periode 1881-1882. Afbeelding 36 toont een briefkaart die op 25 augustus 1881 is vervoerd over de Zugersee. Deze beide stempels geven slechts globaal aan dat het hier om scheepspost gaat. Stem-

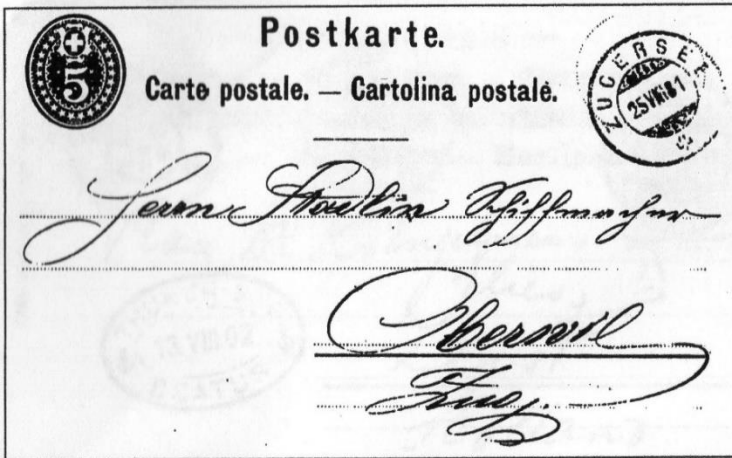


Afb. 34. Brief vervoerd over Vierwoudstedenmeer en Lago Maggiore



Afb. 35. Brief vervoerd over het Meer van Thun

pels voor postvervoer over het Meer van Brienz geven tevens een indicatie van de vaarroute, en wel middels routenummers achter de datum in de middenbalk van het rondstempel.



Afb. 36. Brief vervoerd over het Meer van Zug

De kaart van afbeelding 37 is op 23 augustus 1913 vervoerd over dit meer (*Brienzersee*), op weg naar Graz in Oostenrijk. Hij is verder voorzien van het balkstempel van *Iseltwald*, een plaats aan het meer, alwaar hij ter hand is gesteld aan de postdienst.

Van de Thunersee en de Brienzersee zijn ook boordstempels bekend, die de naam van het schip vermelden in de vorm van een ovaal. Afbeelding 38 toont zo'n afstempeling. Daarnaast treffen we stempels, eveneens in ovaalvorm, met de namen van scheepvaartmaatschappijen. Afbeelding 39 laat een brief zien met een dergelijk stempel, afkomstig van het Meer van Zug.



Afb. 37. Brief vervoerd over het Meer van Brienz

Ook enkele kleinere meren in het westen van Zwitserland, samen bekend als de 'Jura Gewässer' kenden scheepspost, veelal gemarkeerd door scheepsnaam- of maatschappijstempels. Afbeelding 40

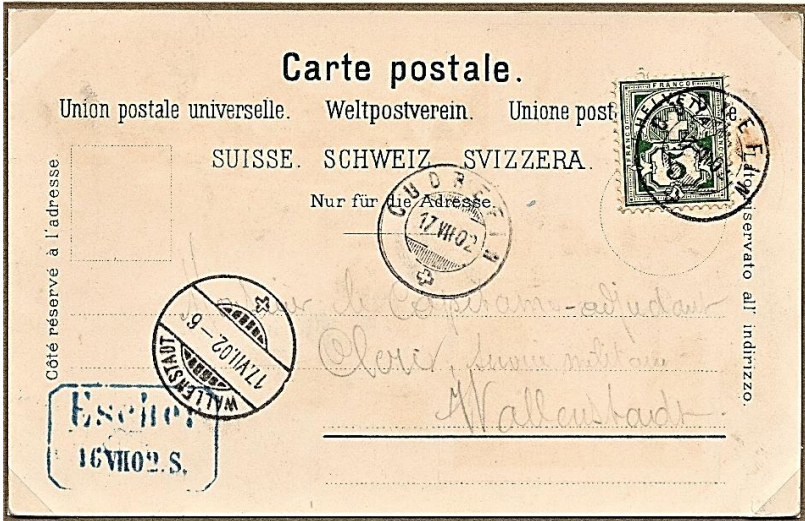
toont een voorbeeld van het eerste type: een briefkaart uit 1902, vervoerd over het Meer van Biel door een schip genaamd de 'Escher'. In afbeelding 41, tot slot, een brief uit 1854 die, blijkens het ovale maatschappijstempel, is vervoerd over het Meer van Neuchâtel.



Afb. 38. Briefkaart vervoerd door de 'Beatus' op de Thunersee



Afb. 39. Brief vervoerd over de Zugersee met maatschappijstempel



Afb. 40. Brief vervoerd door de 'Escher' over het Meer van Biel



Afb. 41. Brief vervoerd over het Meer van Neuchâtel

Tot slot

In deze bijdrage hebben we een overzicht gegeven van de scheeps-
post op de Zwitserse meren. In de inleiding hebben we de opkomst
en de ondergang van deze vorm van postvervoer geschetst tegen de
achtergrond van de Zwitserse natuurlijke omstandigheden en de

voortschrijdende technologie, ruwweg de anderhalve eeuw tussen 1820 en 1970 omvattende.

Voorts gaven we een categorisering van de soorten van stempels die, enkel dan wel in gezamenlijkheid, scheepspost onderscheiden van andere vormen van postvervoer. Tenslotte zijn we wat dieper ingegaan op de meer specifieke aspecten van de scheepspost op een aantal van de grotere en enkele kleinere Zwitserse meren. Een extra dimensie wordt toegevoegd door het feit dat drie van de grotere meren – Meer van Konstanz, Meer van Genève en Lago Maggiore – grenzen aan een of meer van de omringende landen, met interessante filatelistisch gevolgen.

Literatuur

- | | | |
|----------------------------------|-------------------|--|
| Anonymus | 2000 | Spezialkatalog und Handbuch; die Ganzsachen der Schweiz, XI ^e oplage. Verlag Zumstein & Cie, Bern |
| Antonini, E. & J. Grasset | 1984 | <i>Histoire Postale des Lacs et des Rivières du Monde</i> . Verlag Dacid Geldman |
| Baedeker, Karl. | 1854 | <i>Handbuch für Reisende in die Schweiz</i> . Verlag K. Baedeker. Coblenz |
| Frey, H.U. & Dr. Berthold Weiner | 2001 | <i>Die Schiffspost auf dem Bodensee</i> . Arbeitsgemeinschaft Schiffspost im BDPH.e.V. |
| Jung, Gerhard | 1975 | <i>Die Schiffspost auf dem Bodensee</i> . Arbeitsgemeinschaft Schiffspost im BDPH.e.V. |
| Keller, Thomas | 1994 | <i>Die Verkehrsentwicklung und die Organisation der Schiffspost auf dem Zurichsee im 19. Jahrhundert</i> . Privéuitgave |
| Muller, Alfred H. | 1968 | <i>Die Post auf der Zurichsee</i> . Schweiz. Altbriefsammlerverein Zürich. |
| Müller, A. Sr. & Jr. & A. Lipp | 1969 - 1973 | <i>Grosses Handbuch der Abstemplungen auf Schweizer Marken 1843 – 1907</i> . Band I, II en III (groen; afbeeldingen); Band I, II, III, IV en V (karamel; tekst). Verband Schweizer Philatelisten-Vereine |

Summary

The article discusses ship mail (*Seepost*) on the Swiss lakes. A general definition of this kind of mail is given, and a classification is proposed of the types of cancellations that characterize postal items as ship mail. In separate sections, an overview is given of mail that has been transported over the major and some of the minor Swiss lakes. Many examples are shown, mainly stemming from the respective collections of the authors.