

Aspecten van Ierse poststukken

Dik Bakker

Wie alle zegels van een land in zijn bezit heeft, of althans die welke hij zich meent te kunnen permitteren, kan besluiten zijn collectie te verrijken met complete poststukken. Die bieden een aantal extra's ten opzichte van 'losse' zegels. Zo is elk poststuk welhaast bij definitie uniek, in elk geval als het echt gelopen heeft (voor Eerste Dag-enveloppen zonder adres, en ander maakwerk, geldt dit uiteraard niet). En dat kan maar van weinig losse zegels gezegd worden. Verder vertelt een compleet poststuk vaak het een en ander over het traject dat het stuk heeft afgelegd voordat het zijn bestemming bereikte. Dit geldt met name voor stukken uit de negentiende eeuw, en ook nog wel de vroege jaren van de twintigste eeuw, die vaak op diverse plekken werden afgestempeld, niet alleen op de plaats van vertrek maar ook bij aankomst, en zelfs onderweg. Op die manier krijgt men een goede indruk van het verloop van de reis. In deze bijdrage wil ik enkele poststukken laten zien uit mijn collectie Ierland, die een en ander illustreren.

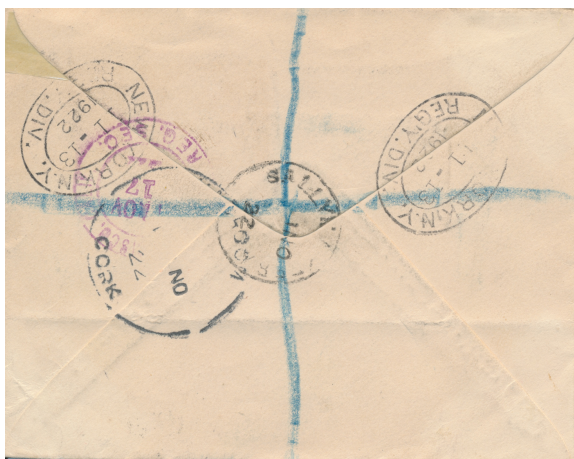
Ik begin met de brief in afbeelding 1. Hij werd op 1 november 1922 verstuurd vanuit Ballymakeera, een dorpje in Zuid-West Ierland, aan iemand die kennelijk werkzaam was bij Standard Oil (het latere Exxon) in San Francisco (Californië, V.S.). Op dat moment was Ierland al bijna een jaar onafhankelijk van Groot Brittannië, maar men gebruikte bij gebrek aan eigen zegels nog de Engelse, voorzien van een opdruk in het Iers 'Voorlopige Regering van Ierland 1922'. [1] De in totaal vijf pence porto die op de envelop geplakt is (tweemaal twee pence en tweemaal een half pence) maakte, getuige het strookje, aantekening mogelijk. De aard van het opgedrukte nummer 55367 is mij niet duidelijk, en die van het met blauw potlood aangebrachte kruis evenmin. Wellicht heeft dit iets te maken met censuur: in juni 1922, dus kort na de onafhankelijkheid, brak in Ierland een burgeroorlog uit, die voortduurde tot medio 1923.



Afb. 1. Brief van Ballymakeera naar San Francisco

Draaien we de brief om, dan worden we verder geïnformeerd ten aanzien van de reis die de brief maakte. Getuige het grote ronde stempel kwam hij dezelfde dag nog aan in Cork, de havenstad waar hij aan boord ging van het

eerstkomende schip richting Amerika. En dat liet vermoedelijk niet erg lang op zich wachten, of het lag reeds aan de kade.[2] Er is een tweede stempel, het kleinere ronde in het midden, dat geplaatst lijkt over het eerste. Helaas is er, naast de datum (wederom 1 november 1922) verder weinig te lezen. De eerste letters lijken te zijn 'S.S. LLY...', en dat zou kunnen duiden op de naam van het schip. Hoe het ook zij, op 13 november wordt dan tweemaal het aankomststempel van New York geplaatst (de overtocht zelf besloeg in die tijd zo'n 10 dagen). Het paarse stempel is vervolgens aangebracht in San Francisco, nog weer eens vier dagen later. Ook aan deze kant is een blauw potloodkruis aangebracht. Nadere bestudering laat zien dat alle stempels daar overheen zijn geplaatst. Het kruis moet dus reeds op het postkantoor in Ballymakeera zijn gezet.



Afb. 2. Achterzijde brief van Ballymakeera naar San Francisco

In december 1922, dus enkele weken na de brief hierboven, werd de brief in afbeelding 3 verstuurd, van Dublin naar Springfield (Massachusetts, V.S.), ook weer aangetekend. Zoals het aantekenstrookje laat zien is de brief gepost op kantoor Dublin 1. Dat kan niet het hoofdpstkantoor zijn geweest, want dat was grotendeels verwoest tijdens de opstand van 1916 tegen de Britten, en werd pas in 1929 gerestaureerd. De brief is gefrankeerd met een blokje van het allereerste zegel van Ierland. Dit zegel, met een frankeerwaarde van twee pence (Iers: *pinsin*), verscheen overigens pas een jaar na de onafhankelijkheid van Groot-Brittannië, die op 6 december 1921 was beklonken. Het totaalbedrag van acht pence lijkt drie pence te veel: het tarief was vijf pence. Ik vermoed daarom dat het vooral om het blokje ging. Dat wordt nog eens ondersteund door het feit dat de envelop niet geopend is, en ook geen inhoud bevat. Van beide stempels op de zegels kunnen we alleen de naam 'DUBLIN' ontwaren; de rest is min of meer onleesbaar. We treffen overigens ook weer het met blauw potlood aangebrachte kruis aan, zoals op de brief hierboven, en een gestempeld nummer, dit keer tweemaal gezet.



Afb. 3. Brief van Dublin naar Springfield (Mass.)

De achterzijde van deze brief, getoond in afbeelding 4, geeft ons gelukkig nog wat verdere informatie. Allereerst vinden we er hetzelfde ovale stempel van Dublin dat ook op de voorkant te vinden was. Nu kunnen we echter de datum ontwaren: 6 december. Er staat geen jaar bij, maar dat vinden we wel bij de andere stempels: 1922. Dit betekent dus dat de brief gepost is op de allereerste dag dat dit zegel beschikbaar kwam. Het is dus een Eerste Dagafstempeling, en wel op een normaal gelopen brief. Bovendien is nu ook de naam van het postkantoor leesbaar: College Green, in het hartje van Dublin. Verder zien we tweemaal een aankomststempel van New York – afdeling aangetekende post, met de datum 19 december 1922, dus 13 dagen na de ter post bezorging. Tenslotte staat er, in paars, het aankomststempel van Springfield, op 250 km van New York, een dag later. De gelukkige ontvanger kon het stuk dus vlak voor de Kerst aan zijn verzameling toevoegen.



Afb. 4. Achterzijde brief van Dublin naar Springfield (Mass.)

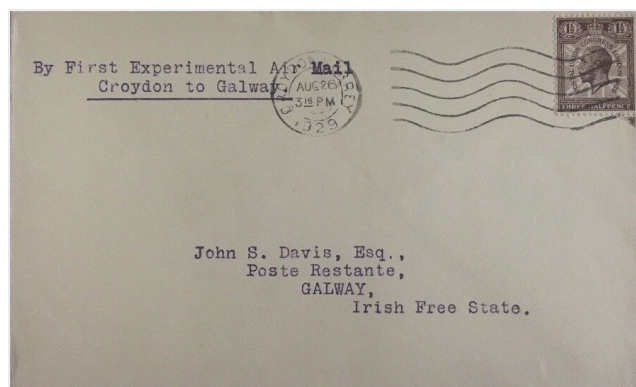
We kunnen nu wel vaststellen dat deze envelop veel meer informatie verschaft dan men van het blokje had kunnen afleiden als het was afgeweekt. Zelfs de informatie dat de zegels op de eerste dag van uitgifte zijn afgestempeld zou in dat geval verloren zijn gegaan, gezien de vage afdruk erop.

Een volgend voorbeeld van extra informatie op een poststuk vinden we in afbeelding 5. Deze brief werd op 26 augustus 1929 verstuurd vanuit Galway, in het uiterste westen van Ierland, naar een adres in Londen. Hij werd vervoerd met de eerste luchtpostvlucht vanaf vliegveld Galway. Dit wordt gemarkeerd door het speciale ovale stempel. Die vlucht was, gezien het opschrift op de speciale envelop, twintig jaar na de oversteek van Blériot over het Kanaal, kennelijk nog steeds *experimenteel* van aard.



Afb. 5. Vroege luchtpost Ierland – Engeland: heenvlucht

Na veilige landing op het Londense vliegveld Croydon is het vliegtuig korte tijd later weer teruggevlogen naar Galway, zoals de envelop in afbeelding 6 laat zien. Merk op dat de reis van Ierland naar Engeland ½ pence duurder is dan de omgekeerde weg.



Afb. 6. Vroege luchtpost Ierland – Engeland: retourvlucht

Er zijn nog een aantal jaren luchtpostvluchten vanaf dit vliegveld gemaakt, onder meer naar Berlijn, en zelfs naar Amerika. Vandaag is het alleen nog toegankelijk voor sportvliegtuigjes.[3]

Een vierde type poststuk-met-extra-informatie is een met port belaste brief. Aan dergelijke ondergefrankeerde brieven wordt door Post-NL tegenwoordig een kaartje gehangen met het verzoek het tekort aan frankering goed te maken door dat kaartje gefrankeerd met een veelvoud van het ontbrekende bedrag te retourneren. Filatelistisch een weinig opwindende oplossing, want het laat verder geen sporen na op het oorspronkelijke stuk. In vroeger dagen werd, zoals de wat oudere lezer ongetwijfeld bekend is, op

zo'n stuk een speciaal zegeltje geplakt, met als waarde het dubbele bedrag van het tekort: de strafport. Dat bedrag diende dan door de ontvanger te worden voldaan aan de postbode. Voorts werden er vaak nog verdere modificaties aangebracht, in de vorm van een gestempeld of handgeschreven symbool of tekst. Het poststuk won erdoor aan filatelistische waarde. De verzamelaar kon een zegeltje extra afweken, eentje van het back-of-the-book type. Maar de verzamelaar die het poststuk in zijn geheel bewaarde beschikte over een object dat aanzienlijk zeldzamer en interessanter was dan een brief zonder die toevoeging. Ook al bestaan er, in de mij bekende landen althans, geen strafportzegels meer, er zijn gelukkig voldoende met port belaste stukken bewaard gebleven om een interessant deelgebied te vormen.

Ierland gaf zijn eerste eigen portzegels (*Postage Due*) uit vrij kort na het uitkomen van de eerste eigen zegels, namelijk in februari 1925. Net als bij veel andere landen zijn deze zegels nogal simpel: ze tonen alleen het bedrag en het doel, niet de landsnaam, laat staan een fraaie afbeelding. Een aardig voorbeeld van een met strafport belast stuk is de brief in afbeelding 7. Hij werd op 29 oktober 1937 verstuurd uit Bombay (India) naar Dublin. Er werden in totaal vijf zegels opgeplakt, twee met de beelden van George V (gestorven ruim anderhalf jaar eerder, in januari 1936), en drie met die van zijn zoon George VI. De totale frankeerwaarde is zeven anna zes paisa. Dit was het tarief voor Groot Brittannië. Voor een brief naar Ierland moest een anna meer betaald worden: twee anna zes paisa briefport plus zes anna luchtrecht.[4] Dit was kennelijk nog steeds niet goed doorgedrongen in India, vijftien jaar na de Ierse afscheiding, want ik bezit nog diverse andere van dergelijke brieven uit dezelfde tijd, verzonden vanuit verschillende plaatsen, alle met dezelfde frankeerfout. Een en ander kostte de ontvanger twee penny strafport; vermoedelijk een aardige extra inkomstenbron voor de Ierse PTT over die jaren. De omcirkelde hoofdletter T (van 'tax') geeft aan dat het stuk extra belast moest worden. Het betreffende bedrag is er bij gestempeld. Als bewijs van betaling aan de postbode zijn er tenslotte twee strafportzegels van een penny opgeplakt, ongeldig gemaakt met het stempel van Baile Átha Cliath (de Ierse naam van Dublin), en gedateerd 6 november 1937. De luchtpostreis had dus negen dagen in beslag genomen. Er staan verder nog wat handgeschreven indicaties op, waaronder een paraaf, mogelijk van de bezorger, ten bewijze van ontvangst van de twee penny.



Afb. 7. Met port belaste brief van Bombay naar Dublin

Het briefgeheim is in de meeste landen een grondrecht. Echter, in tijden van oorlog of grote politieke onrust kan dit worden opgeschort, omdat brieven cruciale informatie kunnen bevatten voor of over de vijand. De overheid houdt zich dan het recht voor om post te kunnen openen. De Tweede Wereldoorlog was zeker zo'n situatie. Er bestonden in Ierland rond die tijd zowel pro- als anti-Engelse (en pro-Duitse) sympathieën; de regering koos voor neutraliteit. Deze periode is in Ierland bekend als de *Emergency* (Noodtoestand), en men bereidde zich voor op een mogelijke invasie van zowel de Engelse als de Duitse kant. Zover kwam het echter niet, en in de praktijk heeft het land vooral steun gegeven aan de geallieerden, met name voor wat betreft de rol van de inlichtingendiensten. In dat licht is het begrijpelijk dat ook in het neutrale Ierland sprake was van censuur: brieven mochten worden geopend voor inspectie, als men daartoe aanleiding zag. Dat is dan ook gebeurd met de luchtpostbrief in afbeelding 8. Hij werd op 15 mei 1941 verzonden uit Strokestown (graafschap Longford) naar New Jersey (V.S.). Nog in Ierland werd hij voor het eerst opengesneden, en weer netjes gesloten middels de roze strook aan de linkerzijde. Aan de achterzijde staat op die strook: *AN SCRUDOIR D'OSCAIL* (Iers voor 'door de censor geopend'), en censornummer 98. Eenmaal in de Verenigde Staten werd de brief nogmaals getroffen door hetzelfde lot. Daar is hij aan de rechterzijde geopend, en weer gesloten, en wel door *EXAMINER 5,286* (de onderzoeksambtenaar met nummer 5286). Die dubbele inspectie werd wellicht veroorzaakt door het feit dat de afzender niet zijn adres heeft achtergelaten op de envelop, maar heeft volstaan met zijn initialen op de afsluitklep, wat tot achterdocht kan hebben geleid.[5]

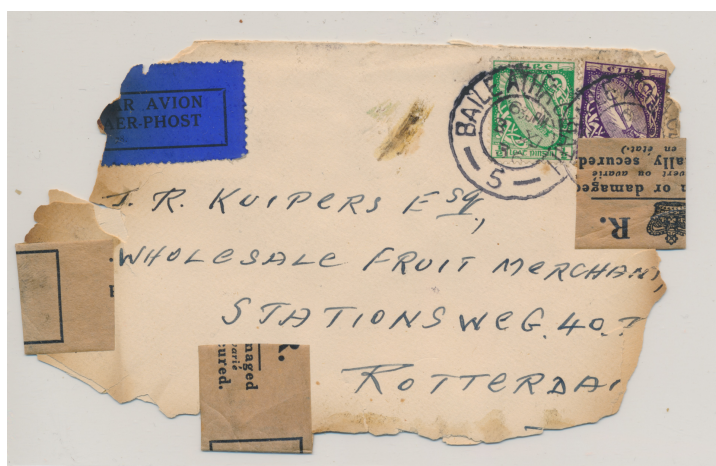


Afb. 8. Gecensureerde brief van Ierland naar de Verenigde Staten

Maar het kan nog wel wat spannender. Post wordt getransporteerd, soms over een lange en ingewikkelde weg. Daarbij kan van alles misgaan: auto's kunnen een aanrijding krijgen; treinen kunnen ontsporen; schepen kunnen vergaan; en vliegtuigen kunnen verongelukken. En wat minder dramatisch: een rotje in de brievenbus op Oudejaarsnacht. Daarbij kan post uiteraard geheel verloren gaan. Ook kunnen poststukken gedeeltelijk in het ongereede raken, en vochtplekken vertonen of door vuur zijn aangetast. In dat geval spreekt men van *rampenpost*. Het is een erkende, zij het enigszins lugubere specialisatie binnen een poststukkenverzameling. Stukken die onderweg zijn beschadigd maar nog wel kunnen worden bezorgd, worden veelal voorzien van een postaal kenmerk. Dit kan een handgeschreven mededeling zijn, een speciaal stempel, een strookje, of een aangehecht

document, waarbij mogelijk ook melding wordt gemaakt van de oorzaak van de beschadiging. Zo'n toevoeging maakt het poststuk interessant voor de verzamelaar, omdat het een stukje van zijn historie documenteert. Het moge duidelijk zijn dat zo'n kenmerk in principe nodig is om het predicaat *rampenpost* te kunnen toekennen aan een beschadigd poststuk.

In mijn collectie Ierse poststukken vond ik de onderstaande brief, te zien in afbeelding 9. Hij werd op 3 november 1936 om half zeven 's avonds afgestempeld op postkantoor nr. 5 te Dublin. Hij is vervolgens, getuige het blauwe strookje, per luchtpost (Iers: *AER PHOST*) vervoerd naar Nederland, geadresseerd aan een fruithandelaar in Rotterdam.[6] Hij is gefrankeerd met een zegel van vijf pence en een van een halve pence, tezamen vijf en een halve pence. Dit was het Engelse tarief, omdat alle luchtpost tot aan het jaar 1939 via Engeland verliep.[7] De envelop is duidelijk door het vuur aangetast. Hij werd op drie plaatsen afgesloten middels een bruin strookje met het opschrift *Found opened or damaged and officially secured* ('Geopend of beschadigd aangetroffen en officieel gesloten'). Daarboven staat een Britse kroon, geflankeerd door de letters E. en R. (afkorting van Edward Rex, d.w.z. Edward VIII, die in 1936 kortstondig koning van Groot Brittannië was). De schade aan het poststuk is dus ergens in Engeland vastgesteld.



Afb. 9. Voor- en achterzijde beschadigde brief van Dublin naar Rotterdam

Het stuk zelf geeft verder weinig houvast t.a.v. de precieze oorzaak van de beschadiging, afgezien van het feit dat het door brand moet zijn veroorzaakt, op of na 3 november 1936, en ergens op weg van Dublin naar Rotterdam, in of boven Engeland. De vlucht die het meest in aanmerking lijkt te komen vond ik op de website PlaneCrashInfo, waarop alle vliegtuigongelukken worden vermeld en gedocumenteerd.[8] Het betreft dan de KLM DC-2 'Lijster', die op 9 december 1936 om 10:30 in dichte mist opsteeg van het Londense vliegveld Croydon, tegen een schutting aanvloog, en verongelukte, waarbij 15 van de 17 inzittenden om het leven kwamen.[9] In Six van Overleek (1965:23), een werk dat alle rampenpost bespreekt als gevolg van Nederlandse vliegtuigongevallen, vond ik dezelfde vlucht terug. Vermeld wordt in dat werk dat op deze vlucht een klein aantal brieven met bestemming Nederland in Londen aan boord was gebracht, waarvan enkele stuks werden gered en aan de geadresseerden doorgezonden. Een zwart-wit foto van een van deze stukken wordt in het boek getoond; ik reproduceer hem hier als afbeelding 10.



Afb. 10. Voor- en achterzijde rampenbrief van Dublin naar Rotterdam

Dit poststuk vertoont grote gelijkenis met dat uit afbeelding 9, zowel voor wat betreft de schade als de wijze van reparatie door de postale autoriteiten. Wat verder opvalt is dat het eveneens gaat om een stuk uit Ierland op weg naar Rotterdam, nu afgestempeld in Raet Fearnain, een buitenwijk van Dublin. Dat stempel is wel geplaatst slechts een dag voor het ongeval. Er moet dus een aparte vlucht Dublin-Londen aan vooraf zijn gegaan, ofwel de KLM-vlucht is in Dublin begonnen. Ook dit stuk is met vijf en een halve pence gefrankeerd. Het punt is nu dat het stuk uit mijn collectie op de dag van de desastreuze vlucht al meer dan een maand onderweg was. Dit maakt de hypothese dat het ook aan boord was van het verongelukte toestel, hoe aantrekkelijk ook, niet al te waarschijnlijk. Wellicht is er echter toch een verklaring voor het lange

tijdsverloop ertussen. Hoe het ook zij: luchtpostverzending bleek hoe dan ook een slechte keuze voor de afzenders van beide brieven.

Slot

Poststukken geven in het algemeen veel meer informatie dan losse zegels. Dit geldt voor 'gewone' brieven en kaarten, maar meer nog voor stukken waar iets bijzonders mee aan de hand is. Ik gaf enkele voorbeelden, ontleend aan mijn collectie Ierland. We zagen een eerstedag-afstempeling, een eerste vluchtpost, een met strafport belast stuk, door de censuur geopende post, en tenslotte een brief aangetast door de gevolgen van een ongeval. Dergelijke stukken informeren ons verder over tarieven, veranderingen daarin, toeslagen, de duur van trajecten, en nog veel meer. Andere voorbeelden, hier niet geïllustreerd, zijn brieven die behandeld zijn met oog op besmettelijke ziekten; scheepspost; post aan krijgsgevangenen; brieven geretourneerd wegens onbestelbaarheid; brieven die een onwaarschijnlijke omweg hebben gemaakt; treinpost; ballonpost, waaronder Zeppelins; brieven die vanaf een schip aan land zijn gebracht middels een katapultvliegtuig; en vele andere typen. Tenslotte: voor verzamelaars die het vooral op poststukken hebben voorzien is er een gespecialiseerde vereniging: Po(ststukken) & Po(ststempels), waar deskundigheid voor handen is ten aanzien van dit fascinerende terrein.[10]

Noten

[1] Deze overdrukken werden behandeld in twee eerdere bijdragen (zie de referenties).

[2] Zoals we in een eerdere bijdrage vermeldden (Bakker 2017), emigreerden in de periode 1848-1950 gemiddeld zo'n 25.000 Ieren per jaar, waarvan de meerderheid naar de Verenigde Staten. Het leeuwendeel vertrok vanuit Cobh, de havenplaats van Cork .

[3] Zie: Galway Airport - <http://www.galwayairport.com/>

[4] Zie: India postal rates - <http://www.philatel2.com/jubilee/id489.htm>

[5] De Amerikaanse censor heeft er helaas wel voor gezorgd dat het rechterzegel, met een frankeerwaarde van 1 shilling – de hoogste waarde van de serie – een hoek mist. Afgeweekt zou dit zegel rijp zijn voor de vuilnisbak; zo op het stuk is de beschadiging wat minder van belang.

[6] Naar het zich laat aanzien op de Stationsweg 40, alhoewel hier door de afzender een vraagteken achter lijkt te zijn geplaatst. Overigens bestaat deze weg niet meer: hij is het slachtoffer geworden van het Duitse bombardement op Rotterdam in mei 1940. Dat heeft deze envelop, als hij zich op dat moment inderdaad nog ter plekke bevond, wel overleefd.

[7] Zie: Irish Airmail Society - <http://www.postalcensorship.com/ias/index.html>

[8] Zie: Plane Crash Info - <http://www.planecrashinfo.com/>

[9] Zie: <http://www.planecrashinfo.com/1936/1936-40.htm>

[10] Zie: Po & Po - <http://po-en-po.nl/>

Referenties

Bakker, D. (2017). 'Twee ansichtkaarten uit Ierland'. *Britannia News* 184, 50-53.

Bakker, D. en Frans Op den Kamp (2015). 'Ierland: de vroege jaren'. *Britannia News* 178, 41-51.

Bakker, D. en Frans Op den Kamp (2016). 'Ierland: opdrukken op de hoge waarden'. *Britannia News* 183, 41-54.

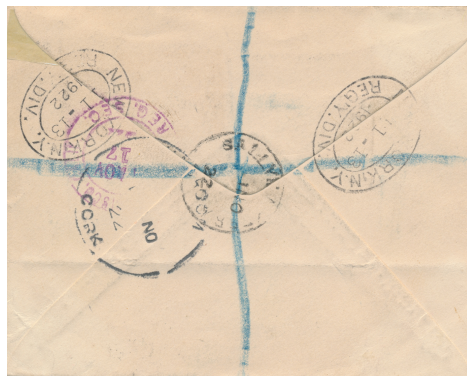
Six van Oterleek, W. Baron (1965). *Rampstukken. De geschiedenis van de bij Nederlandse vliegtuigongelukken geheel of gedeeltelijk verloren gegane postzendingen*. Amsterdam: De Branding.

Aspecten van Ierse Poststukken – enig commentaar

Dik Bakker

In de vorige aflevering van *Britannia News* behandelde ik enkele poststukken uit mijn collectie Ierland. Hoofddoel van het stukje was te laten zien wat de extras zijn van het verzamelen van complete poststukken ten opzichte van slechts 'losse' zegels. [1]. Diverse aspecten van de getoonde stukken waren mij niet duidelijk; in enkele andere gevallen waren mijn veronderstellingen onjuist.

Gelukkig mocht ik van diverse kanten reacties ontvangen. In de eerste plaats van ons medelid Gerard Raven. En ten tweede van Stan Challis, de redacteur van het blad *Irish Philately*, naar wie ik een Engelstalige versie stuurde, met daarbij een aantal vragen. [2] Beide heren dank ik hierbij gaarne voor hun reactie. Hun commentaren vullen elkaar aan, en ik wil ze hierbij graag doorgeven aan de lezers van ons blad.



Afb. 1. Brief van Ballymakeree naar San Francisco

Bij deze eerste brief, uit november 1922, deed ik een verkeerde suggestie. Het stempel op de punt van de sluitklep is niet een mogelijk scheepsstempel, maar een van hetzelfde type als de drie stempels aan de voorzijde. Het is geplaatst in Macroom, waar zich het postkantoor voor het nabijgelegen Ballymakeera bevond, en dat aan de – later opgeheven - spoorlijn naar Cork was gelegen. Het stempel is van het type 'skeleton', een tijdelijk Circular Date

Stamp, zonder de binnencirkel en lijnen van het gebruikelijke CDS. De blauwe potloodstrepen geven aan dat het om een aangetekend stuk gaat. Verder dient vermeld dat het totale bedrag aan port – 5d = 2d voor port plus 3d voor aantekening – voldaan is middels twee zegels van 2d en twee van 1/2d, en niet middels een zegel van 5d. Dit was het gevolg van een veiligheidsmaatregel in het kader van de sinds juni 1922 woedende Ierse burgeroorlog, die uitbrak nadat het land een half jaar eerder de facto onafhankelijk was geworden. Die maatregel schreef voor dat op kleine postkantoren geen zegels aanwezig mochten zijn met een hogere waarde dan 2d.

Eenzelfde nummer – nu tweemaal gezet - siert een ander stuk uit mijn verhaal, te vinden in afbeelding 2. Het is een Eerste Dag-brief met het eerste eigen Ierse zegel, gedateerd 6 december 1922. Postkantoor 1 van het aantekeningstrookje is inderdaad het kantoor College Green van het stempel, dat ook hier weer is van het tijdelijke type 'skeleton'. Nadat het kantoor College Green was gesloten ging nummer 1 over op kantoor St. Andrew's Street. Het hoofdpостkantoor, dat in 1916 was afgebrand, maar pas in 1929 werd heropend, heeft geen nummer. De spelling van de Ierse munteenheid is overigens *pingin* ('penny'), niet *pinsin* ('pensioen').



Afb. 2. Eerste Dagbrief van Dublin naar Springfield (Mass.)

Een derde stuk waarop enige correctie van toepassing is, is de censuurbrief uit 1941, getoond in afbeelding 3. De route van Ierse post naar de Verenigde Staten liep over Liverpool. Daar werd het stuk ten tweede male gecensureerd, ditmaal door de Britse censor met nr. 5286, en dus niet door de Amerikaanse censor, zoals ik vermoedde.



Afb. 3. Gecensureerde brief van Ierland naar de Verenigde Staten

Vervolgens ging het stuk, tezamen met alle Britse gecensureerde luchtpost, terug naar Foynes, aan de westkust van Ierland. Dit fungeerde, tot aan de opening van de nabijgelegen luchthaven Shannon in 1942, als zeehaven voor de watervliegtuigen van het type Boeing 314 (de zgn. Clippers). De British Overseas Airways Corporation (BOAC) bezat drie van deze vliegtuigen, die gedurende de gehele oorlog een geregelde luchtdienst over de Atlantische Oceaan onderhielden.



Afb. 4. Zojuist opgestegen Boeing 314 'Clipper'

Vandaar ging het eerst nog naar Lissabon, waarna werd overgestoken naar New York. De drie letters 'SAG' op de sluiting van de envelop zijn niet, als door mij vermoed, de initialen van de afzender, maar een afkorting van "Saint Anthony's Grace", een oproep tot de Heilige Antonius, de patroonheilige van verloren zaken, een niet ongebruikelijke toevoeging op post uit Ierland.

Tot zover mijn aanvullingen en correcties. Met excuses aan degenen die ik door beweringen in de oorspronkelijke bijdrage op het verkeerde been heb gezet. Ik ben dankzij deze exercitie in elk geval weer iets wijzer geworden. En ik houd me graag aanbevolen voor verder commentaar.

Noten

[1] 'Enkele aardige aspecten van Ierse poststukken'. In: *Britannia News* 190, 38-45.

[2] *Irish Philately* is het huisorgaan van de *Irish Philatelic Circle*.

<http://www.irishphil.com/>