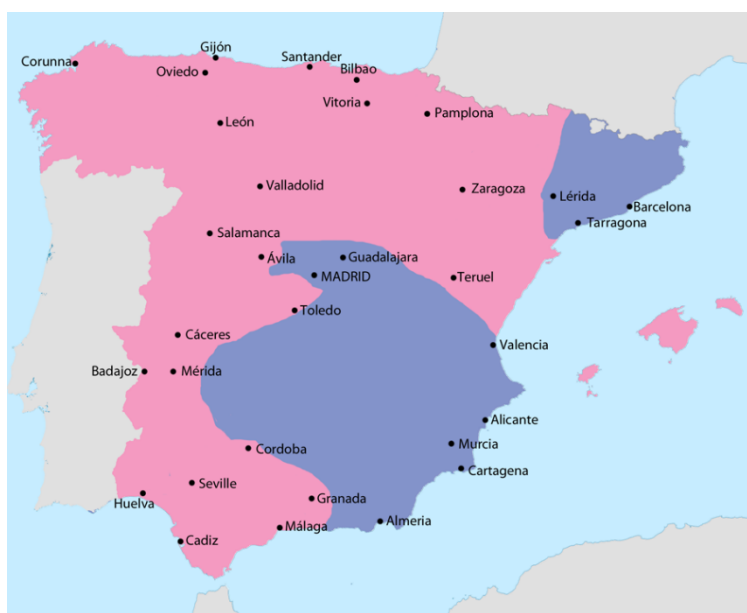


El Correo Submarino: post per duikboot

Dik Bakker

1. Het oorlogstoneel

Het is 1938. Engeland en Frankrijk staan op het punt de zoveelste concessie te doen aan 'bevriend staatshoofd' Adolf Hitler. Ondertussen helpen Duitsland en Italië de Nationalisten in Spanje om ook daar het Fascisme aan de macht te brengen. Goering's *Luftwaffe* heeft in april 1937 de stad Guernica in Baskenland vernietigd; de Italiaanse luchtmacht bestookt vanaf het bezette Mallorca regelmatig Barcelona met bommen. De opmars van de Nationalisten lijkt niet meer te stuiten. Met de steun van tienduizenden Italiaanse militairen heeft de opstandige generaal Franco inmiddels een groot deel van het land in handen gekregen. De hoofdstad is omsingeld; het grondgebied van de Republiek is gereduceerd tot Catalonië, de provincie Madrid en het zuidoosten van het land. Afbeelding 1 toont de situatie in deze fase van de strijd.



Afb. 1 Verdeling van het Spaanse grondgebied in augustus 1938[1]

De Republiek wankelt: de financiële en materiële situatie is penibel, de verre Sovjet-Unie en de duizenden vrijwilligers van de internationale brigades zijn haar enige steunpilaren, de rest van de wereld kijkt toe. Het grondgebied dat nog in handen is van de Republiek ligt grotendeels in puin, de voorraden zijn uitgeput. De peseta is sterk ontwaard, en er is geen geld voor zelfs de meest cruciale zaken: voedsel, brandstof, munitie, wapens, onderdelen.

Begin januari was in Barcelona, op suggestie van de Sovjetambassadeur, het *Agencia Filatélica Oficial* ('Officieel Filatelistisch Agentschap', A.F.O.) opgericht. Onder de directie van de lokale postzegelhandelaar Francisco del Tarré ging deze filatelistische dienst zich inzetten om postzegels te ontwerpen en te verkopen, om zo extra inkomsten te genereren, met name in de vorm van Franse francs en Amerikaanse dollars. De eerste twee producties in dat kader, de door de Amerikaanse adviseur Arthur Barger voorgestelde *Defensa de Madrid* en de *Constitución de los Estados Unidos*, waren een, zij het bescheiden, succes gebleken. Daar werd in enkele bijdragen in *Iberia* reeds ruime aandacht aan besteed (Bakker 2019a, 2019b, 2020a, 2020b).

Ondertussen zijn er grote problemen met het transport van goederen en post binnen het grondgebied dat nog tot de Republiek behoort, onder meer omdat de hoofdwegen regelmatig worden bestookt vanuit de lucht. Ook over het water zijn de verbindingen kwetsbaar, met name die tussen de steden aan de Middellandse Zee kust. Nadat de Nationalisten op 14 april 1938 in de buurt van Vinaròs, halverwege Barcelona en Valencia, de Middellandse Zee hebben bereikt is het Republikeinse gebied in twee delen uiteengevallen, en zijn de belangrijkste lijnen tussen de twee gebieden verbroken. Van luchtverbindingen is al sinds kort na het uitbreken van de oorlog geen sprake meer: alle vliegtuigen in handen van de Republiek hebben een militaire bestemming gekregen.

Met name de bevolking en het garnizoen op Menorca, als enige van de Balearen nog in handen van de Republiek, zijn van contact met het vasteland verstoken. In tegenstelling tot de drie overige eilanden – Mallorca, Ibiza en Formentera – die zich van meet af aan in de handen van de opstandelingen bevinden, weet Menorca zich aan de nationalistische machtsovername te onttrekken. In Rodríguez Martín-Granizo et al (2003:87f; 212f)

kunnen we lezen hoe de bemanningen van de in de haven van de hoofdstad Mahón voor anker liggende marineschepen aan het begin van de oorlog op nogal radicale wijze voorkwamen dat hun officieren ook daar de macht in handen gaven van de opstandelingen. Zij bleven trouw aan de Republiek, die ze door hun meerderen verraden zagen. En zo zou het tot kort voor het einde van de oorlog blijven. Menorca wordt pas op 8 februari 1939 ingenomen door de Nationalisten.

Maar zover is het in de zomer van 1938 nog niet. Op Mallorca bevindt zich de basis van de Italiaanse luchtmacht, die van daaruit het vasteland bestookt, en met grote regelmaat de steden Barcelona en Valencia bombardeert. Italiaanse torpedoboten leggen, gesteund vanuit de lucht, een blokkade rond Menorca, en sluiten het af van de buitenwereld. Vroeg in 1938 wordt de gedachte geboren om de verbinding tussen de verschillende Republikeinse steunpunten aan de kust te onderhouden langs de enige weg die nog open lijkt: onder water.

2. De post duikt onder

Het staat wel vast dat bij het uitbreken van de Burgeroorlog een groot deel van het Spaanse leger de kant van de opstandelingen koos. Daartoe behoorde het Afrikalegioen, het best uitgeruste en getrainde onderdeel van dat leger. Bij de marine lagen de zaken anders. De bemanning van vrijwel de gehele oorlogsvloot bleef de Republiek trouw, op een deel van de hoogste rangen na. Maar haar rol zou zich voornamelijk beperken tot het controleren van de bevoorradingsroutes; op zee werd weinig strijd geleverd.

Van de vloot maakten aanvankelijk twaalf duikboten deel uit.[2] Zes daarvan waren van de min of meer verouderde B-klasse, en alleen de B-5 en B-6 speelden nog enige rol van betekenis. Bovendien werden deze twee al in het eerste oorlogsjaar tot zinken gebracht. De overige zes schepen behoorden tot de C-klasse. De vrijwel identieke C-1 t/m C-6 waren tamelijk recent, tussen 1927 en 1929, in Cartagena van stapel gelopen, en ze deden alle dienst aan de kant van de Republiek.

De C-1 was het enige schip van de zes met een naam: de *Isaac Peral*. Isaac Peral y Caballero (1851-1895) was de ontwerper van de eerste elektrisch aangedreven duikboot, waarmee de Spaanse marine in 1888 een succesvol experiment had uitgevoerd. Een afbeelding van Peral en zijn duikboot staan in afbeelding 2. Die laatste is te vinden op een in 1964 verschenen postzegel, welke deel uitmaakt van een serie ter ere van de Spaanse marine.[3]



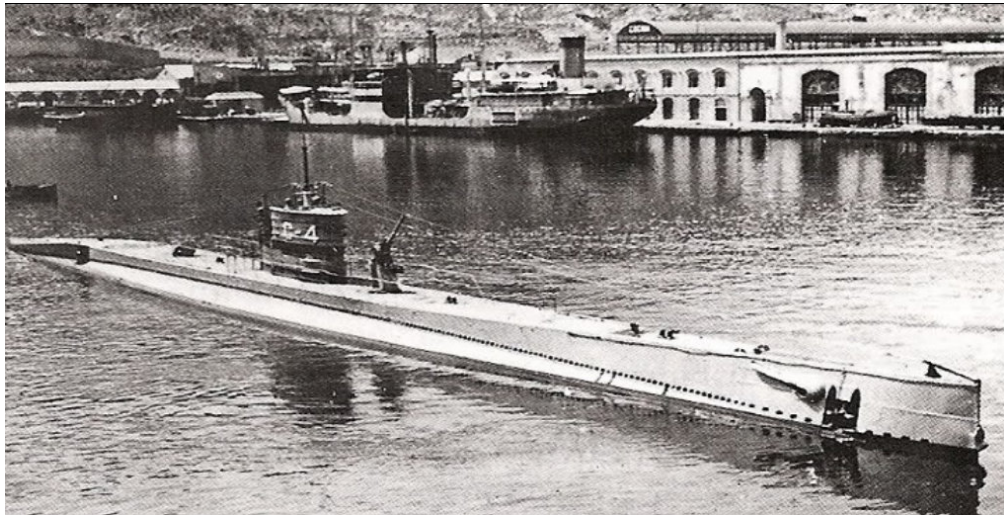
Afb. 2 Isaac Peral en zijn duikboot (Ed.1610)

Met de beschikbaarheid van enkele duikboten leek het tamelijk voor de hand te liggen om deze in te gaan zetten voor het tot stand te brengen van een verbinding tussen het vasteland en het geïsoleerde Menorca. Ze zouden dan vooral gebruikt kunnen worden voor de uitwisseling van post. Het is niet geheel duidelijk wie op het idee kwam om voor deze duikbootpost dan speciale zegels uit te brengen. Het was vermoedelijk Arturo Fernández Noguera, de directeur zegelwaarden, die het voorstel lanceerde, maar het idee kan ook afkomstig zijn geweest van Arthur Barger. Hoe het ook zij, op 11 mei 1938 werd per officiële verordening een emissie aangekondigd van speciale duikbootzegels. Appendix 1 geeft hiervan een vertaling.[4]

Geheel in lijn met de in april verschenen *Defensa* zegel en de *Constitución* uitgifte, die op 1 juni zou verschijnen, zouden er zowel een aantal zegels worden gedrukt als een blokje. In de verordening werd dan ook gestipuleerd dat er sprake zou zijn van een serie van zes zegels voor de duikbootpost, met de waarden 1, 2, 4, 6, 10 en 15 peseta's, alsmede een blokje. Van dat laatste werd niet vermeld welke zegels daar deel van uit dienden te maken, en of het frankeergeldig zou moeten zijn. Alle uitgiften dienden expliciet gewijd te zijn aan wat de 'Eerste Duikbootpost' zou moeten worden. De bewuste zegels mochten uitsluitend gebruikt worden voor postvervoer per duikboot. In het geval dat een dergelijke postvaart niet mocht plaatsvinden, konden de zegels dan voor vervangend vervoer door de lucht worden toegepast. Net als bij de twee door Barger geïnspireerde uitgiften dacht men echter niet in de eerste plaats aan postaal gebruik, maar werd vooral gemikt op de verzamelaars. Met oog op het binnenhalen van de broodnodige deviezen hoopte men vooral op die in het buitenland.

Ontwerpers werden aangezocht, en er werden diverse voorstellen ingediend, die echter geen genade konden vinden in de ogen van de filatelistische dienst. Uiteindelijk werd gekozen voor drie verschillende afbeeldingen van duikboten, gelijkelijk verdeeld over de zes voorgestelde zegelwaarden. We komen daar later uitgebreid op terug.

Voor het tot stand brengen van de postverbinding viel de keuze op de duikboot C-4. De zusterschepen C-3, C-5 en C-6 waren inmiddels verloren gegaan. Ook de C-4 was eind 1937 beschadigd geraakt, en vervolgens overgebracht naar de neutrale haven van Bordeaux voor de nodige reparaties. Pas in april 1938 waren de werkzaamheden voltooid, en voer de C-4 terug naar de marinebasis in Cartagena.



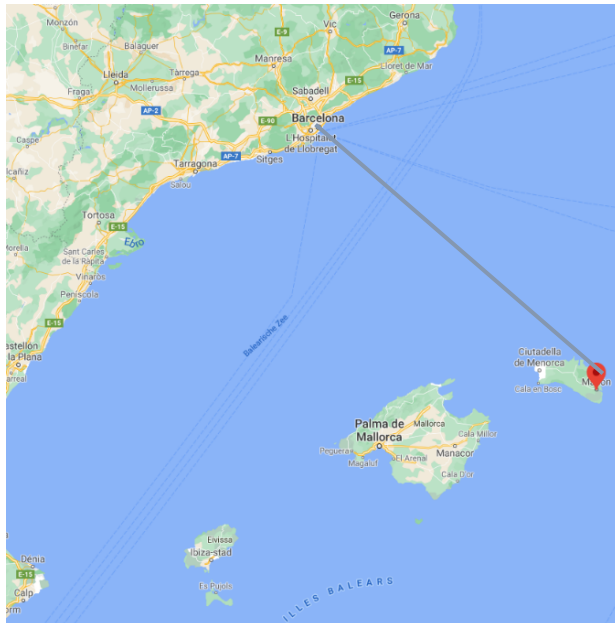
Afb. 3 De duikboot C-4

De oorspronkelijke commandant van de C-4, Jesús Lasheras, was, zoals velen uit het hogere kader, overgelopen naar de opstandelingen. Het commando was inmiddels overgedragen aan de Russische duikbootkapitein Guerman Yulevich Kuzmin, die zich de Spaanse schuilnaam Carlos Murato had aangemeten.[5]



Afb. 4 Guerman Kuzmin, commandant van de C-4

Op 15 juli wordt een proefvaart gemaakt naar Mahón, de hoofdplaats van Menorca, die mede bedoeld is om het moreel aldaar wat op te vijzelen. Zes dagen later keert de C-4 terug naar Barcelona. Op deze tocht wordt geen post meegenomen, noch op de heenweg noch op de terugweg. Dat gebeurt wel op de tweede tocht. Op vrijdag 12 augustus, 's avonds omstreeks half negen, vertrekt de C-4 uit Barcelona. Zij komt de volgende ochtend om tien uur aan in Mahón. De reis vindt voornamelijk in het donker plaats, en boven water, waar de boot zich tweemaal zo snel kon voortbewegen als onder water. De tocht van de C-4 is nadrukkelijk aangekondigd als een postvaart, en de meegenomen post is dan ook de voornaamste lading aan boord. Op woensdag 17 augustus om half tien 's avonds vertrekt de C-4 weer richting vasteland. Er wordt nieuwe post meegenomen, en ook een deel van de oude, die aan boord is gebleven maar wel ter plekke is afgestempeld. De terugtocht wordt, als er vijandelijke vliegtuigen verschijnen, voor een flink deel onder water afgelegd. De volgende dag wordt om half negen 's avonds weer veilig afgemeerd in de haven van Barcelona.[6]



Afb. 5 De zeeroute van Barcelona naar Mahón

Er bevonden zich naast de reguliere bemanning van 40 koppen twee landrotten aan boord: Werner Kell en Tomás Orós. Kell was een Amerikaanse oorlogscorrespondent. Hij was bevriend met de eerdergenoemde postdirecteur Fernández Noguera, en had deze gevraagd of hij de tocht mee mocht maken. Noguera had daar gaarne mee ingestemd. Hij hoopte immers dat via berichtgeving in de buitenlandse pers de aandacht zou worden gevestigd op de penibele situatie waarin Republikeins Spanje verkeerde. Belangrijker echter nog was dat Kell nu kon getuigen dat de tocht daadwerkelijk had plaatsgevonden. De zegels en de ervan voorziene poststukken kregen daardoor meer legitimiteit, wat hopelijk de verkoop zou stimuleren.

Een artikel van Kell's hand verscheen echter pas op 11 maart 1939 in het Amerikaanse weekblad *The Saturday Evening Post*, toen de oorlog reeds op zijn einde liep. In zijn stuk, met de titel *Stamp War*, verhaalt Kell van de duikboottrip, die hij overigens een stuk avontuurlijker afschildert dan hij geweest moet zijn. Hij kenschetst de onderneming verder als voornamelijk bedoeld om geld te genereren voor de goede zaak, door de verkoop van de duikbootzegels. Hij is zelf verzamelaar en heeft de recente zegeluitgiften van beide kampen nauwlettend in het oog gehouden. Hij komt tot de conclusie dat zich in Spanje een ware postzegeloorlog had ontwikkeld. Die was begonnen aan de kant van de Nationalisten, maar dreigde inmiddels de markt zodanig te overspoelen met meer en minder officiële uitgiften dat die zo langzamerhand door de handelaren, verzamelaars en catalogi werden gemeden. Een vertaling van Kell's artikel is te vinden in Appendix 3.

Het andere voor de gelegenheid toegevoegde bemanningslid was Tomás Orós Gimeno, een vertegenwoordiger van *Correos*, die als *Ambulante Submarino* ('duikbootpostbeambte') werd meegestuurd om zich te ontfemen over de mee te voeren post. Hij kreeg een vergoeding van 3,75 peseta's voor elk uur dat de reis in beslag zou nemen, hetgeen hem meer dan een maandsalaris aan extra inkomsten opleverde. Ook Orós heeft verslag gedaan van zijn belevenissen tijdens de tocht, en wel in de vorm van een interview voor het blad *España y América* in november 1938, dus vrij kort na de reis. Hij toont zich daarin een fervent antifascist en toegewijd postbeambte. Zijn beschrijving van de reis is een stuk minder dramatisch dan die van Kell, maar naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijk dichter bij de realiteit.



Afb. 6 Tomás Orós Gimenez, beambte op het boordpostkantoor

Gevraagd naar de hoeveelheid post die was meegenomen geeft hij de volgende karakteristiek (Martínez-Pinna 2002:323). Hij spreekt van meer dan driehonderd door hemzelf gewaarmerkte brieven en enkele zakken gewone post. Tot die aparte stukken behoorden een honderdtal grootformaat enveloppen met het opschrift 'PRIMER CORREO SUBMARINO' ('eerste duikbootpost'), waarop ook een routekaartje stond afgedrukt. Verder waren er ruim tweehonderd enveloppen met het briefhoofd van het *Agencia Filatélica Oficial (A.F.O.)*, de producent van de speciale zegels. Deze stukken waren voorzien van een of meer duikbootzegels dan wel het blokje. Daarnaast bevonden zich aan boord ook nog honderd maximumkaarten met eenzelfde afbeelding van een duikboot als afgebeeld op de zegel van 1 peseta die erop was geplakt. Deze Tomás Orós zullen we verderop nog tegenkomen. Van het genoemde interview is een vertaling te vinden in Appendix 4.

En er was nog een derde betrokkene die getuigenis heeft afgelegd van de reis van de C-4 en haar filatelisch getinte lading. Luitenant Constantino Caneiro Pernas was kapitein van sleepboot R-13, die op de bewuste dag dienstdeed in Mahón. Samen met een andere sleepboot patrouilleert hij in de nacht van 12 op 13

augustus bij de ingang van de haven, wachtend op de C-4, waarvan de komst reeds was doorgegeven. Men speurt naar eventuele mijnen en vijandelijke duikboten. Rond tien uur 's ochtends ontwaart Caneiro de periscoop van de opduikende C-4, en hij begeleidt haar binnengaats.



Afb. 7 De haven van Mahón

Als hij ziet dat Tomás Orós 'meer dood dan levend' aan wal komt is Caneiro ook behulpzaam bij het overbrengen van de post naar het lokale postkantoor. Onderweg hoort hij hoe de stadsomroeper rondgaat met de boodschap

dat er speciale postzegels te verkrijgen zijn aan het postkantoor. Zelf ook verzamelaar toont Caneiro interesse in de afhandeling van de post, en is er getuige van dat de enveloppen aan de achterzijde worden afgestempeld met de datum 13 augustus 1938. Hij meent te weten dat er minder dan 40 enveloppen met een of meer duikbootzegels erop in Mahón zijn afgeleverd, waarbij geen enkele met een complete serie. De zegel met de hoogste waarde, de 15 peseta's, heeft hij in het geheel niet gezien. Als er nog een klein stapeltje af te stempelen post over is gaat het luchtalarm. Men verlaat snel het postkantoor en zoekt elders dekking. Het onafgestempelde deel van de post wordt dientengevolge pas de volgende dag van het Mahón aankomststempel voorzien.

Caneiro heeft naar eigen zeggen ook geen maximumkaarten onder ogen gehad. Die laatste zijn vermoedelijk dan ook alle aan boord gebleven en retour afzender gegaan. Er waren wel twee enveloppen bij met blokken van vier zegels, een met die van 4 peseta's en een met die van 10 peseta's. Die laatste envelop had de bijzondere aandacht van Caneiro, want hij was voor hemzelf bestemd. Verder heeft hij vastgesteld dat een flink deel van de afgeleverde duikbootpost was geadresseerd aan zijn collega's van de marinebasis in Mahón, en niet van oorspronkelijke ingezetenen van het eiland.[7]

Aangenomen mag worden dat de aantallen van de poststukken genoemd door Caneiro minder accuraat zullen zijn geweest dan die van postbeambte Orós, die ze stuk voor stuk in handen heeft gehad. Waarschijnlijk heeft Caneiro uitsluitend de post onder ogen gekregen die op Menorca achterbleef. Daar was hij immers persoonlijk bij betrokken. We zullen ons in het vervolg dus in de eerste plaats baseren op de aantallen die Orós noemt, en die ook in de literatuur over dit onderwerp meestal worden aangehouden.

Maar laten we onze reis nu vervolgen in meer filatelistische zin. We kijken eerst naar de speciaal voor deze trip vervaardigde zegels zelf, en de bekende variaties ervan. Daarna wenden we ons tot de meegevoerde poststukken.

3. *De duikbootzegels*

Op 11 augustus 1938, een dag dus voor de afvaart van de C-4, werden de al drie maanden eerder aangekondigde zegels voor de duikbootpost bij het kantoor van het A.F.O. beschikbaar gesteld. De uitgifte bestond uit een serie van zes zegels, van respectievelijk 1, 2, 4, 6, 10 en 15 peseta's, tezamen een forse 38 peseta's. Met name de hoogste waarde was extreem: nooit eerder had er meer dan 10 peseta's op een Spaanse postzegel gestaan. De waarden leken verder min of meer willekeurig gekozen; ze kwamen niet overeen met enig op dat moment geldend tarief. Het actuele tarief binnen de Republiek voor een binnenlandse brief was 45 céntimos, voor een buitenlandse was het 75 céntimos. Het tarief voor een kaart bedroeg 25 céntimos, en aantekenen kostte 45 céntimos extra. Maar de nieuwe zegels mochten dan ook niet voor andere toepassingen dan de duikbootpost gebruikt worden.

Dat er een speciaal, hoger tarief zou gaan gelden was op zich niet vreemd: ook de luchtpost kende een toeslag van 50 céntimos per 20 gram. En op de luchtpostversies van de twee Barger-uitgiften was zelfs een toeslag toegepast van 5 peseta's. Dus waren bij het decreet van 11 mei de volgende tarieven vastgesteld. De 1 peseta zegel was bedoeld voor een duikbootbrief tot 25 gram, iets meer dan het dubbele dus van het gewone brieftarief. Er was geen beperking tot het binnenland. Het 15 peseta exemplaar was bedoeld als toeslag voor aangetekende stukken, 33 maal het gebruikelijke binnenlandse aantekentarieff. Kennelijk werd rekening gehouden met de enigszins riskante aard van de onderneming. Dan was er een 2 peseta zegel voor officieel drukwerk tot 140 gram en een van 4 peseta voor drukwerk van privépersonen, beide ook tientallen malen het normale geldende tarief. Waartoe de 6 en 10 peseta zegels dienden is niet erg duidelijk, anders dan om nog meer geld te kloppen uit de zak van de (over)enthousiaste verzamelaar.

Er werden verschillende ontwerpen ingediend die het niet haalden. Zo was er een voorstel voor een zegel van niet minder dan 25 peseta's, een bedrag dat in de officiële aankondiging niet werd genoemd. Hierop stonden het portret van Isaac Peral en zijn elektrisch aangedreven duikboot, die wij reeds tegenkwamen op een zegel uit 1964; zie afbeelding 8.



Afb. 8a Afgekeurde ontwerpen duikbootzegel

Drukkerij Rieusset, die verantwoordelijk was voor de vervaardiging van de eerdere uitgaven van het A.F.O. kwam met drie zegels, die wel in het voorgestelde tarief pasten. Ze werden voorgelegd in verschillende proefkleuren: blauw, bruin, oranje, groen en paars. Op het exemplaar van 1 peseta, links in afbeelding 9, zien we wederom Isaac Peral en zijn duikboot. De 4 peseta's zegel in het midden eert Narcís Monturiol, die eveneens een duikboot ontwierp. Op de 10 peseta's zegel rechts staat een fantasieduikboot met het opschrift 'POST' in niet mis te verstane letters. Dit liet geen twijfel over de missie van de duikboot[8]



Afb. 9 Afgekeurd ontwerp duikbootserie van Rieusset

Het ontwerp waarvoor uiteindelijk werd gekozen was afkomstig van Antonio Serra, en werd gegraveerd door Pedro Pascual. Voor zover ik heb kunnen nagaan hadden deze twee niet eerder Spaanse postzegels ontworpen. Het resultaat is te vinden in afbeelding 10.



Afb. 10 De serie van zes duikbootzegels (Ed.775-780)

De officiële aankondiging was gedateerd 11 mei 1938, en de zegels verschenen uiteindelijk op 11 augustus, maar de keuze voor het ontwerp was kennelijk reeds spoedig na de aankondiging gemaakt. Ook moeten er al snel proefexemplaren zijn gedrukt. Daarvan had *La Vanguardia*, Catalonië's belangrijkste krant, snel lucht gekregen. Op pagina 4 van haar zondagseditie van 29 mei verscheen tenminste de volgende afbeelding, als onderdeel van een collage van propagandistische foto's.



Afb. 11 Fragment uit *La Vanguardia* 29 mei 1938 pagina 4

**DE COMPLETE TEKST IS TE VERKRIJGEN BIJ:
KONTAKTGROEP SPANJE-PORTUGAL 'IBERIA'**

<https://www.ksp-iberia.nl>