

# Aspecten van de Thematische Filatelie

Door Pim van den Bold

Lid van de Nederlandse Academie voor Filatelie



## HET PLAN (4)

In de reeks waarin we oude en nieuwe plannen van hetzelfde thema bespreken komt deze keer: "De strijd om de Blauwe Wimpel" van de heer J. Wessels aan de beurt. De heer Wessels stuurde maar liefst zes versies van hoe zijn plan er in een periode van zes jaar concreet heeft uitgezien. Alleen al hulde om steeds zo met je verzameling bezig te zijn. Ik publiceer hierbij alleen de eerste en de laatste versie om u het zicht niet te laten verliezen. Waar nodig komen delen van tussenliggende plannen ter sprake.

### De Blauwe Wimpel

Voor wie niet helemaal thuis is in de scheepvaartwereld, wordt even vermeld wat de Blauwe Wimpel was. Het passagierschip dat tot dat moment de snelste transatlantische overtocht, tussen een punt aan de Zuidkust van Ierland tot het lichtschip Ambrose voor de haven van New York, had volbracht, mocht de Blauwe Wimpel voeren. Het gaf een enorm prestige om daarvoor in aanmerking te komen, laat staan als een schip deze wimpel maar liefst 22 jaar mocht voeren, zoals een keer is voorgekomen. De periode waarin om de Blauwe Wimpel gestreden werd, lag vanaf het eind van de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw tot het begin van de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw.

### Titel

De titel: "De strijd om de Blauwe Wimpel", met als ondertitel: "Opkomst en ondergang van de transatlantische passagiersvaart" heeft alle veranderingen in het plan overleefd. De inzender was daar kennelijk best tevreden over en niet ten onrechte. 'De strijd om de Blauwe Wimpel' is veel sprekender dan alleen 'de Blauwe Wimpel' en geeft bovendien beter aan waar het om gaat. De ondertitel maakt duidelijk op welk terrein we dit thema moeten zoeken.



### Het eerste plan

In het schema heb ik geprobeerd het eerste en laatste plan qua lay-out zo te rangschikken dat in de beide plannen de gedeelten die over (ongeveer) hetzelfde gaan, naast elkaar komen te staan. Op die manier is ook gemakkelijker te zien wat er bij is gekomen en wat is weggelaten in de loop van zes jaar. Laten we eerst eens naar het eerste plan kijken.



### Evenwichtig plan

Het eerste plan valt niet in de veel voorkomende valkuil, om eerst de hele ontwikkeling van de scheepvaart te behandelen, om dan tenslotte pas bij het eigenlijke thema te belanden. Het plan geeft een korte inleiding van 2 bladen, behandelt dan op 18 bladen de periode van de transatlantische lijndiensten en geeft op 3 bladen nog een korte nabeschuiving. Een mooi evenwicht.

Dit plan is trouwens buitengewoon geschikt om twee veel voorkomende mythes over wat de eisen zijn voor een evenwichtig plan aan de kaak te stellen. De eerste mythe is, dat alle hoofdstukken in een plan ongeveer evenveel bladen zouden moeten bevatten. In dit geval zijn er 3 hoofdstukken en 24 bladen, dus ieder hoofdstuk (ongeveer) 8 bladen. Nee dus! Evenwichtig wil zeggen dat ieder hoofdstuk dat deel van het totaal beschikbare aantal bladen krijgt dat overeenkomt met zijn belang. Precies wat in dit plan gebeurd is. Een plan is bijvoorbeeld onevenwichtig, als van twee hoofdstukken die van evenveel belang voor het thema zijn, het ene hoofdstuk veel uitgebreider is dan het andere. Hiervoor zijn over het algemeen twee redenen aan te wijzen.

De meest voorkomende reden is, dat de verzamelaar voor het ene hoofdstuk over veel meer filatelistisch materiaal beschikt, dan voor het andere, omdat over dat ene hoofdstuk nu eenmaal veel meer is uitgegeven. De tweede oorzaak voor onevenwichtigheid ligt vaak aan de belangstelling van de inzender. Het ene onderdeel van het thema interesseert hem nu eenmaal veel meer dan dat andere. Als u dat bij u zelf bespeurt, overweeg dan of over het onderwerp van dat ene hoofdstuk niet in een eigen thema kan worden uitgewerkt. De tweede mythe is, dat ieder hoofdstuk op dezelfde manier gestructureerd zou moeten zijn. In deze zienswijze zou, omdat hoofdstuk 3 subparagrafen bevat, dat ook voor de hoofdstukken 1 en 3 moeten gelden. Ook dit is een fabeltje. Het is heel logisch en dus goed dat de hoofdstukken die meer 'body' hebben voor het thema,

een verdere uitwerking en indeling in het plan krijgen dan hoofdstukken waarvoor dat niet geldt.

### Een buitenbeentje

Paragraaf 2.3 'De rol van Nederland in de transatlantische passagiersvaart' vormt in tweeërlei opzicht een buitenbeentje in het geheel. In de eerste plaats is paragraaf 2.3 van geheel andere orde dan de beide andere paragrafen in dit hoofdstuk. Die andere gaan namelijk over de verschillende manieren waarop schepen worden voortbewogen, de derde paragraaf gaat over de rol van een bepaald land in het geheel. Een verbetering zou al zijn, om deze paragraaf uit hoofdstuk 2 te halen en vervolgens dit hoofdstuk een naam te geven die beter bij de inhoud past. Het gaat dan namelijk niet meer over de lijndiensten, maar over de schepen die op die lijndiensten voeren.

Waar laat je dan die Nederlandse paragraaf? Het is best te begrijpen dat een verzamelaar even apart stil wil staan bij de prestaties van het eigen land, zeker als hij waarschijnlijk daar ook nogal wat materiaal van heeft (zie boven, bij onevenwichtigheid). Maar dan zou je bij zo'n internationaal gebeuren, de Nederlandse rol moeten afzetten tegen die van andere landen. Is daar voldoende reden voor, gezien de Nederlandse prestaties? Wie nieuwsgierig is naar het antwoord op die vraag, moet maar vast eens in het laatste plan kijken. Daar worden nu landen apart behandeld, en dan blijkt dat Nederland helemaal geen rol speelt. Voor dit eerste plan is dan ook het advies: laat die paragraaf gewoon weg. Als er leuk filatelistisch materiaal in zat, probeer dat dan elders in te passen.

### Benamingen

De namen voor de hoofdstukken en de onderdelen daarvan, zijn over het algemeen nog recht toe, recht aan. Op die manier ontstaat al gauw het gevaar van een opsomming, dat wil zeggen een rijtje van gelijksoortige zaken. Kijk maar naar de drie subparagrafen van hoofdstuk 2. Tot driemaal toe: 'schepen met'. Tegenwoordig worden dit soort opsommingen negatief beoordeeld. Maar de belofte op dit gebied voor de toekomst zit er al duidelijk in. Titels als 'Hinkend de oceaan over' en 'Cruiseschepen- een nieuw leven voor oudgedienden', zijn precies de titels waar juryleden op kicken. Ze zijn namelijk heel beeldend, maar toch duidelijk en niet kunstmatig. Ze geven precies aan wat er mee bedoeld wordt.

### Het tweede plan

Het tweede plan is uitgebreid ten opzichte van het eerste. Er zijn twee hoofdstukken bij gekomen. Ook is duidelijk aandacht besteed aan de benamingen van de onderdelen.

### Uitbreiding

Er wordt nu begonnen met een hoofdstuk dat de technische basis behandelt voor de passagiersvaart en



daarmee krijgt het hele plan meer basis. Hoofdstuk 4 beslaat een periode die in plan 1 ontbrak. Als je niet zo met de materie op de hoogte was, viel dat niet op. Weliswaar heette het laatste hoofdstuk: "De jaren na 1969", maar de toeschouwer wist toch niet dat hoofdstuk 2 een aantal decennia eerder eindigde. Nu in het latere plan het nieuwe hoofdstuk 3 eindigde met 1940, werd het ook aan de inzender duidelijk dat een oplossing moest worden gevonden voor de verdonkeremaande jaren en dat werd hoofdstuk 4. Vaak zie je in inzendingen die de geschiedenis van iets behandelen, dat er hele perioden weg zijn, soms zelfs eeuwen. Dat kan zo maar niet zonder meer. Soms kun je de oplossing in de titel vinden: "Bloeiperioden uit .....". Dat geeft al aan dat de behandelde perioden niet in de tijd hoeven aan te sluiten. Als er een thematische reden voor het overslaan van een tijdvak is, kan dat ook in het plan tot uitdrukking worden gebracht: "Een tijd van stilstand" of: "De ontwikkelingen op een laag pitje".

### De benamingen

We zien nu meer boeiende benamingen. Let in dat verband eens op de hoofdstukken 1 en 3. Die veranderingen zijn heel recent. Ik geef u de titels van die twee hoofdstukken zoals ze nog werden gepresenteerd op de Nationale dit jaar in Autotron.

1. De technische basis voor regelmatige scheepvaartverbindingen
  - 1.1 Stoommachines en stoomturbines
  - 1.2 De dieselmotor – zuinigheid boven snelheid
  - 1.3 Schepraders en schroeven
- 3 De bloeiperiode van de transatlantische lijndiensten
  - 3.1 1897-1907 de Duitse periode
  - 3.2 1907-1929 de Engelse periode
  - 3.3 1929-1940 de laatste roemrijke jaren

In het jurygesprek werd aan de orde gesteld dat deze hoofdstukken heel sterk het karakter van een opsomming hadden. Aan de inzender werd gesuggereerd de benamingen aan te passen in de geest van die van paragraaf 1.2. Het was toen al duidelijk dat de inzender precies begreep wat bedoeld werd. Ik moet zeggen dat ik heel verheugd was, toen ik het resultaat zag. Door dit soort veranderingen snijdt het mes aan twee kanten. De creativiteit wordt hoger gewaardeerd en het opsommingkarakter wordt (in ieder geval optisch) een stuk minder.

Hartelijk dank aan de heer Wessels voor zijn medewerking. ■

Wie verder geïnteresseerd is in het thema *Blauwe Wimpel*, kan er op Internet meer over bekijken:

<http://home.wanadoo.nl/jos.wessels/blw/blwmain.htm>

## De strijd om de Blauwe Wimpel

### Opkomst en ondergang van de transatlantische passagiersvaart

Plan 1998		Plan 2004	
	Aantal bladen		Aantal bladen
		1. Nieuwe technieken maken regelmatige scheepvaartverbindingen mogelijk	
		1.1 Stampen of draaien – stoommachines en turbines	2
		1.2 De dieselmotor – zuinigheid boven snelheid	2
		1.3 Opzij of achteraan? – Schepraderen en schroeven	2
1. De opkomst van de gemechaniseerde scheepvaart		2 Op zeil en stoom de oceaan over	
1.1 De eerste stoomschepen	1	2.1 De eerste stoomschepen	3
1.2 Hinkend de oceaan over	1	2.2 Heen <i>en</i> weer – geregelde transatlantische lijndiensten	3
		2.3 De eerste Wimpelhoudsters	2
2. Geregelde transatlantische lijndiensten		3 De bloeiperiode van de transatlantische lijndiensten	
2.1 Raderboten – de eerste wimpelhouders		3.1 Duitse 'Gründlichkeit' op de Atlantische Oceaan (1897-1907)	4
2.2 Schepen met schroefvoortstuwning	2	3.2 'Britannia rules the waves' (1907-1929)	9
2.2.1 Schepen met zuigermachines		3.3 De laatste roemrijke jaren (1929-1940)	9
2.2.2 Schepen met Stoomturbines – de echte records	3		
2.2.3 Schepen met dieselmotoren	7		
2.3 De rol van Nederland in de transatlantische passagiersvaart	2		
	4		
		4 De nadagen	
		4.1 Na de 2 <sup>e</sup> wereldoorlog – nog eenmaal een record	7
		4.2 De laatste echte passagiersschepen	7
5 De jaren na 1969		6 Na het einde van de transatlantische diensten	
5.1 Cruiseschepen – een nieuw leven voor oudgedienden	2	6.1 Cruiseschepen – een nieuw leven voor oudgedienden	7
5.2 Wel of geen wimpel? – Toch nog nieuwe recordpogingen	1	6.2 Wel of geen wimpel – Toch nog nieuwe recordpogingen	2
Totaal	24	Totaal	60