

Bijzondere post



Door Daan Koelewijn

Aflevering 53

OVERLANDMAIL

Een doorn in het oog

Groot-Brittannië was in de negentiende eeuw heer en meester in grote delen van de wereld. Om dit wereldrijk goed te kunnen besturen, waren goede postverbindingen van groot belang. Deze verbindingen werden in de meeste gevallen onderhouden door schepen.

Sinds jaar en dag werd de Britse post met bestemming Verre Oosten en andersom vervoerd via Kaap de Goede Hoop, bijna het zuidelijkste punt van het werelddeel Afrika. Dit maakte dat een reis van Groot-Brittannië naar bijvoorbeeld China vaak zes of meer maanden duurde. Deze lange reisduur was de Britten een doorn in het oog. Daarom gingen ze naarstig op zoek naar een manier om het postvervoer van en naar het Verre Oosten te versnellen.

De oplossing: door de woestijn

De oplossing werd uiteindelijk gevonden in de zogenoemde *Landmail of Overlandmail*.

Schepen uit Groot-Brittannië brachten de post naar Alexandrië in Egypte, van daar werd de post door de woestijn naar Suez vervoerd. Vervolgens ging de post verder per schip naar het Verre Oosten. Langs de omgekeerde route ging de post terug naar Groot-Brittannië. Verderop in het artikel ga ik nog nader in op de tocht door de woestijn en over zee. Deze handelwijze leverde een tijdsbesparing op van enkele maanden.

Wij gaan ook meedoen

In ons land was deze ontwikkeling niet onopgemerkt gebleven en we gingen onderhandelen met de Britten. Het resultaat was dat er op 1 januari 1844 een verdrag van kracht werd, waarin werd bepaald dat wij ook gebruik konden maken van de Britse landmail.

Vanaf 1845 werd dat ook daadwerkelijk gedaan. De post werd eerst via Southampton per Brits schip vervoerd naar Alexandrië of per trein via Breda en Parijs naar Marseille en dan per Franse pakketboot naar Alexandrië. Vervolgens werd de Britse en Franse post door de woestijn naar Suez vervoerd. Daarvandaan werden de brieven per Brits schip naar Singapore gebracht waar ze door een Nederlands schip werden opgehaald en naar Batavia werden vervoerd voor verdere distributie.

Het traject Alexandrië-Suez

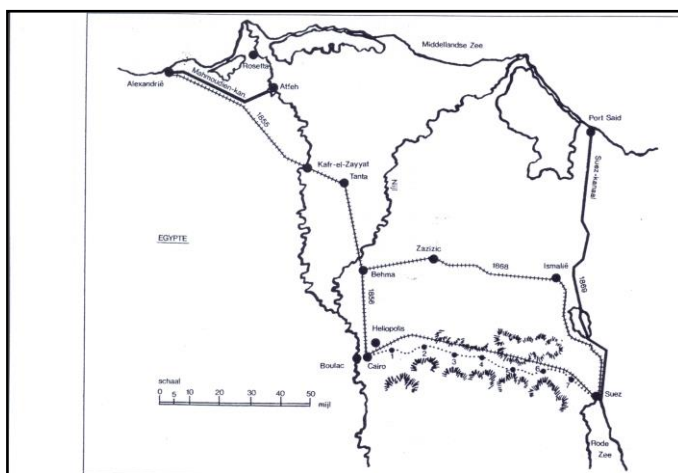
Het grootste karwei voor de overlandmaildienst was het vervoer van de post door de woestijn. Ik geef een kort

overzicht van de tocht die de Nederlandse brieven maakten naar Nederlands-Indië v.v.

Vanaf 1848

Van Alexandrië naar Atfeh over het Mahmoedie Kanaal. Deze vaarweg bestond al in de Oudheid en werd in 1819 opnieuw uitgegraven. Vele tienduizenden arbeiders voerden dit werk uit. Volgens een waterstaatsingenieur die toezicht hield, werd het werk "onder gezang en muziek volbragt" en tengevolge van deze vrolijke stemming van het volk, braken er geen ziekten uit. De tocht over dit kanaal duurde 14 uur en werd uitgevoerd met schepen, gesleept door een stoomboot.

Van Atfeh volgde een tocht van 34 uur per rivierstoomschip over de Nijl naar Kairo. Van deze stad naar Suez volgde een tocht van 20 uur door de woestijn op met vier paarden bespannen wagens (deze wagens werden *vans* genoemd) of per kameel. Onderweg overnachtte men hier en daar. De totale reistijd was 5 of 6 dagen. In 1848 werden 47.000 brieven vervoerd van Nederland naar Nederlands-Indië.



Afb. 1 Kaartje met verschillende routes van Alexandrië naar Suez

Vanaf 1856

Door de aanleg van een spoorweg werd het traject Alexandrië-Kairo afgelegd per trein. De rest van de route werd nog afgelegd per paard-en-wagen of kameel, terwijl ook muilezels werden ingezet. Er werden ook passagiers vervoerd tijdens deze postritten. In een bijgehouden dagboek lezen we: "het eten bestond uit slechte rijst, gebakken aardappelen, koude kippen, brood, kaas en

inlandse vruchten, die den eetlust, welke onder deze luchtstreek veel geleden had, weinig of niet opwekten. Het water dat men vanuit Kaïro en Suez naar de verschillende pleisterplaatsen had vervoerd, was zoo zout en laauw, dat het niet drinkbaar te noemen is en het gebruik er van ernstige ongesteldheden ten gevolge hebben kan.”

Vanaf 1859

Ook het traject Kaïro-Suez v.v. kon nu gedeeltelijk via het spoor worden afgelegd. Er restte nog een rit van 6 uur per paard-en-wagen.

Vanaf 1861

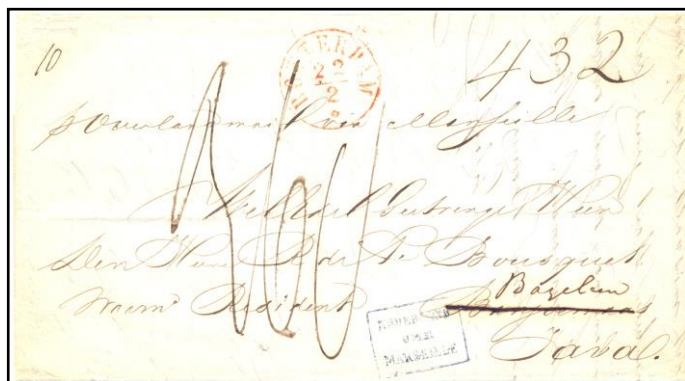
De tocht werd geheel per trein gemaakt, met twee tussenstops om de locomotief kolen en water te laten innemen.

In dat jaar werden 254.000 brieven vervoerd naar Nederlands-Indië. De reistijd was nu bekort tot 10 à 12 uur.

Vanaf 1868

Het ging nu nog sneller. Er kwam een rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Alexandrië en Suez. Er behoefde niet meer via Kaïro te worden gereisd.

Omdat er aan allerlei bepalingen en regels moest worden voldaan om via het Suezkanaal te mogen reizen, werd de tocht zoals beschreven vanaf 1868 nog een aantal jaren na 1869 (jaar opening Suezkanaal) op deze wijze in stand gehouden.



Afb. 2 Nederlandse landmail uit 1850 (collectie auteur)

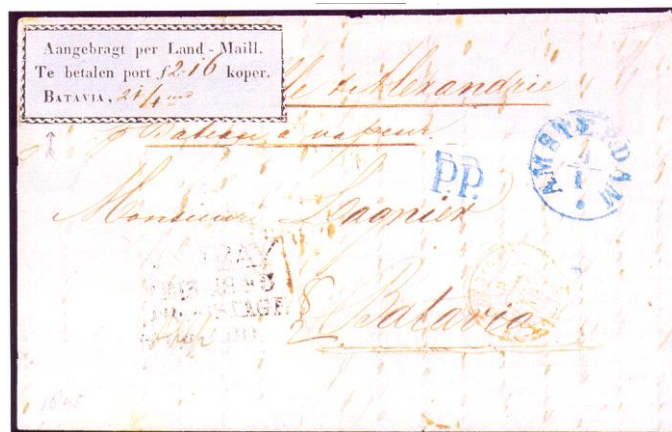
Als u het overzicht in afbeelding 1 raadpleegt, kun u precies zien langs welke route een bepaald poststuk is vervoerd. Ook kunt u dan uitzoeken welke vervoermiddelen zijn gebruikt.

De landmailetiketten

Zoals uit het voorgaande blijkt, moesten de Nederlands-Indische autoriteiten de landmail in Singapore laten ophalen. Dit gebeurde per schip. Om de extra kosten te dekken, werd in 1845 een toeslag op deze post ingevoerd. Hiervoor werden speciale landmailzegels gedrukt, die in Batavia op de brieven werden geplakt. Op deze etiketten werden met pen de aankomstdatum en het bedrag van de door de geadresseerde te betalen toeslag ingevuld.

Sommigen beschouwen deze *administratieve etiketten* als een soort voorloper van de postzegels van Nederlands-Indië. Deze landmailzegels, zoals ze ook

worden genoemd, werden gebruikt in de periode maart 1845 tot januari 1847. Ze zijn zeldzaam.



Afb. 3 Overlandmailbrief op 4 januari verzonden uit Amsterdam en op 21 april via Alexandrië, Bombay en Singapore in Batavia aangekomen. Linksboven het overlandmailetiket (een exemplaar met een dubbele l in het woord) (collectie Museum voor Communicatie).

Landmail erg duur

Het verzenden van post via de routes van de landmail was nogal prijzig. Op de hierboven getoonde brief lezen we dat een bedrag van f 2,16 koper moest worden betaald. Dat *koper* slaat op de toen in Nederlands-Indië in gebruik zijnde *kopergulden*. Dit was voor die tijd een extreem hoog bedrag voor brieven tot 20 gram. In 1846 vond er in Nederlands-Indië een munthervorming plaats. Voortaan werden de portokosten van de landmail berekend in *duiten*.

Op mijn brief uit 1850 staat een bedrag vermeld van 432. Deskundigen hebben mij uitgelegd dat dit neerkomt op ongeveer f 1,75.

Om het gewicht van de post zoveel mogelijk binnen de perken te houden, maakten de briefschrijvers gebruik van zeer dun briefpapier. Dit vormde wel een probleem voor de posteries, omdat het handschrift vaak doorscheen op de adreszijde van de brief, zodat het adres dikwijls moeilijk te lezen was. Op de afgebeelde brieven is dat doorschijnen duidelijk te zien. ■