

Al Barid

البريد

Nieuwsbrief

Nummer 15

Herfst 2026

Inhoud:

Van de redactie		2
Agenda		2
Nieuwe uitgiften	Jan van Zelle	3
100 jaar oude Hidjaz spoorlijn	Tiemen Bosma in dagblad Trouw	3
Bekertoernooi	Hans van Elzelingen	6
Postzakzegel Bombay-Karachi	Bo Anderon, Tobias Zywiets	7
Lopend Onderzoek Postroutes	Folkert Bruining	10
Libanon-Syrië-Irak-Iran		
Opdrukzegel Egypte 1914	Jos Strengholt	13
Advertentie Heritage Auctions		15
Europe		
In het Nieuws	Redactie	16

Spelregels en voorwaarden voor de Al Barid Nieuwsbrief:

- De Al Barid Nieuwsbrief © is een interne uitgave van FCIW Al Barid
- Verspreiding alleen na toestemming van de auteur, redactie of het bestuur
- Bij vragen graag contact opnemen met de redactie

Van de redactie

Jan van Zelle

Hierbij de vijftiende uitgave van de nieuwsbrief. Hopelijk heeft iedereen een fijne vakantie gehad.

Een aantal nieuwe artikelen over de toekomst van de Hidjaz spoorlijn, de postzakzegel Bombay-Karachi en het onderzoek naar de postroutes in ons verzamelgebied.

Naast de inzendingen van het bekertoernooi het vervolg van de serie over de opdruk zegel van Egypte van 1914. Dank aan al de inzenders.

Ook op de laatste vergadering in mei was er weer een veiling aanwezig. De veilingmeester roept op tot het inleveren van materiaal.

Zie de notulen van de ledenvergadering 3 van 0 juni 2026

Hierbij nogmaals een **oproep** aan de deelnemers van het **brieventoernooi**, ook van vorig jaar, om hun inzendingen naar de redactie in te sturen!!

Tussenstand Toernooi mei 2026: 1) Theo Kester 2) Theo Hooft

Bij ieder artikel of bijdrage wordt het emailadres van de schrijver vermeld.

Bij vragen, aanvullingen en opmerkingen graag een reactie. Dat bevordert het contact en geeft verdieping voor de schrijver en de vereniging. Natuurlijk mag dit ook via de redacteur: redactie.pv.albarid@gmail.com

Stuur ook wat in, samen de filatelie delen!!

Let op:

Emailadressen secretariaat: secre.pv.albarid@gmail.com en voor

redactie: redactie.pv.albarid@gmail.com

GRAAG BIJ CONTACT OF INSTUREN DEZE E-MAILS GEBRUIKEN

Agenda:

- 19 september: Int. Postzegel en Prentbriefkaartenmanifestatie, Houten
- 2-3 oktober: Antwerpfila 2026, Antwerpen
- 23-24 Oktober Postex 2026, Barneveld
- 28 november: Feestelijke vergadering FCIW Al Barid, Woerden
- 29-30 december: Oudjaarsbeurs 2026, Houten

Nieuwe uitgiften

Jan van Zelle (gjvanzellem@gmail.com)



Onderwerp: 70 jaar Egyptair
toerisme Karnak (1955-2025)
Thema: archeologie/toerisme
Uitgifte 9 febr. 2025
Formaat 3 zegels se-tenant
Soort: Herdenkingszegel
Druk: Offset Lithografie
Waarde 3 x 10 pond

Hidjaz spoorlijn

Artikel in TROUW (9 Juni 2026) met toestemming redactieraad

De ruim 100 jaar oude Hidjaz-spoorlijn wordt mogelijk in ere hersteld

Turkije-Saudi-Arabië | Wie Lawrence of Arabia heeft gezien, kent ongetwijfeld de Hidjaz-spoorlijn. De treinverbinding tussen Istanbul en Medina werd tijdens de Eerste Wereldoorlog deels verwoest. Er gaan nu stemmen op om de spoorlijn te herstellen.

TIEMEN BOSMA

De Ottomaanse sultan Abdülhamit II had een grote droom: het verbinden van de belangrijkste islamitische centra. In 1900 gaf hij daarom opdracht tot de bouw van de Hidjazspoorlijn, genoemd naar de regio in het westen van Saudi-Arabië, waar de heilige steden Mekka en Medina liggen. Meer dan 1300 kilometer aan spoor moest Damascus met die steden verbinden, als symbool van de eenheid van de islamitische wereld.

De spoorlijn, die via al bestaande trajecten een rechtstreekse verbinding met Istanbul zou vormen, bereikte Medina in 1908. Mekka werd nooit bereikt: het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog reed de bouw in de wielen. Een groot deel van de spoorlijn werd tijdens de oorlog verwoest, onder andere door guerrillagroepen zoals die van Lawrence of Arabia. De lijn is inmiddels gefragmenteerd en veel delen zijn buiten gebruik geraakt.

Maar het lijkt erop dat deze spoorverbinding nieuw leven wordt ingeblazen. Afgelopen april ontmoette de Turkse minister van Vervoer en Infrastructuur Abdulkadir Uraloglu zijn Syrische en Jordaanse collega's. Ze spraken af om gezamenlijk hun eigen



spoorwegen te herstellen en ze met elkaar te verbinden.

Nu het regime van de Syrische dictator Bashar al-Assad is gevallen en de Straat van Hormuz al maanden de scheepvaart onder druk zet, lijkt het logisch dat landen in het Midden-Oosten op zoek gaan naar nieuwe handelsroutes en -mogelijkheden.

Ook goederenvervoer

Uraloglu benadrukte in een persconferentie bij het oude treinstation van Amman het belang van de route. De Jordaanse hoofdstad dankt zijn economische groei voor een groot deel aan dit station, dat de stad in 1904 met Damascus verbond. Volgens de minister is de spoorlijn geschikt voor passagiersvervoer, maar kan die ook zorgen voor efficiëntere handelsstromen.

De Turkse transportdeskundige Tarik Dünder stelt dat goederenvervoer over afstanden tot 2000 kilometer efficiënter is dan vervoer over zee of over de weg. 'Dat goederenvervoer tussen deze vier landen per spoor goedkoper kan worden uitgevoerd, zal zowel de bestaande vraag als de diversiteit van de vervoerde goederen vergroten', schrijft hij in een analyse voor het Turkse persbureau Anadolu Agency.

De drie landen hebben afgesproken dat het verbinden van het Turkse en Syrische spoornetwerk de eerste stap is. De focus ligt op het stuk tussen Aleppo en de Turkse provincie Gaziantep. Dit zal ongeveer 95 miljoen euro kosten.

Het spoor in Syrië zelf kan nog wel een behoorlijke upgrade gebruiken. Het uitgebreide netwerk heeft de afgelopen jaren ernstig geleden onder de burgeroorlog. De wederopbouw is nog maar mondjesmaat begonnen. Ongeveer 60 procent van het spoor dat voor 2011 nog operationeel was, is nu kapot of buiten gebruik.

De stations, machines en rails hebben allemaal geleden onder diefstal, verwoesting en verwaarlozing, vertelde een hoge leidinggevende van de Syrische Hidjaz-spoorlijn aan het tijdschrift New Lines. Grote delen spoor zijn weggehaald en verkocht als schroot.

Een andere uitdaging ligt in Jordanië. Het spoor van de Hidjaz-lijn dat daar nog ligt, bestaat uit smalspoor met een breedte van 105 centimeter. In de andere landen van de Hidjazspoorlijn rijden de treinen op normaalspoor (143,5 centimeter), dat we ook in Nederland hebben.

"Dit betekent dat de treinen niet zonder aanpassingen aan het spoor kunnen doorrijden", zegt Wijnand Veeneman, hoogleraar bestuur van infrastructuur en mobiliteit aan de TU Delft. Een oplossing is om het traject in Jordanië te vervangen door normaalspoor. "Dat is niet heel ingewikkeld. Het kost alleen een hoop geld."

Voor Turkije kan de spoorlijn een manier zijn om zijn invloed in de regio te vergroten. Het land wedijvert de laatste jaren om handelsroutes tussen Azië en Europa. De India-Midden-Oosten-Europa Economische Corridor (Imec), waarover onderhandelingen lopen, slaat Turkije juist over: die loopt vanaf India via de VAE, Saudi-Arabië en Israël naar Griekenland.

Maar de actualiteit heeft deze voorgenomen samenwerking op losse schroeven gezet. 'De Imec lijkt nog maar weinig levensvatbaar gezien de slechte reputatie van Israël', schrijft Erwin van Veen, onderzoeker aan het Clingendaelinstituut. 'De Hidjaz-spoorlijn kan dus een alternatief vormen dat de Turkse en Saudische markten verbindt.'

Jarenlange bouwtijd

Van Veen benoemt ook de mogelijkheid voor Turkije om de Hidjaz-spoorlijn te verbinden met de Midden orridor, die China 'door het midden' met Europa verbindt. Deze trein- en scheepsroute ontwijkt Rusland in het noorden en Iran in het zuiden en gaat via Kazachstan, de Kaukasus en Turkije naar Europa.

Dit soort corridorplannen blijkt vaak wel lastig te realiseren, aldus Van Veen, 'zowel qua bouw, potentiële winstgevendheid, als factoren als corruptie en onveiligheid'. Ook ziet hij de spoorlijn er niet binnen een paar jaar liggen. 'Deze plannen kosten miljarden en duren op z'n minst tien jaar.

Veel details over de spoorlijn ontbreken nog. Zo is het nog niet bekend op welke snelheden de beleidsmakers mikken. Ook is niet bekend wat voor treinen er moeten gaan rijden of hoe dit gefinancierd moet worden.

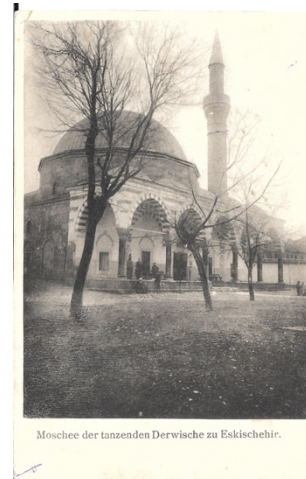
Het is waarschijnlijk dat de financiering voornamelijk vanuit Turkije en Saudi-Arabië zal moeten komen, met een lening bij bijvoorbeeld de Wereldbank, aldus Van Veen. In lijn met Vision 2030, een initiatief van kroonprins Mohammed bin Salman om de Saudische economie te diversifiëren en verduurzamen, kan Saudi-Arabië de spoorlijn gebruiken om het toerisme te bevorderen.

Dat gaat dan specifiek om 'religieus toerisme', oftewel de pelgrimstochten naar de heilige steden Mekka en Medina. Die brengen jaarlijks miljoenen toeristen naar Saudi-Arabië. Een treinverbinding met Jordanië, Syrië en Turkije zou pelgrims uit deze landen een duurzaam en gemakkelijk alternatief kunnen bieden.



Een locomotief van de voormalige Hidjaz-spoorlijn in Jordanië, nabij het Jordaanse Wadi Rum. Foto David Stanley, Wikicommons

- 1) De getoonde ansichtkaart is op 5-3-1918 via de "Duitse Militär Mission in der Türkei in Bosanti" verzonden naar Sauerbrunn in Oostenrijk.
 Het Troepenstempel luidt: "**K.u.k. Etappengruppenkommando TAURUS**".
 Als afzender staat vermeld:
 "Et. Gruppen Kommando / Kompanie Taurus Feldpost 451".
 Veldpost 451 was gestationeerd in Constantinopel (thans Istanbul).
 Tot nu toe is dit troepenstempel het enige bekende.



2) NIEUW K.u.K. TROEPENSTEMPEL UIT OSMaanSE RIJK?

Enige tijd geleden vond ik weer een mij niet bekend troepenstempel van de K.u.K. troepen in het Osmaanse rijk.

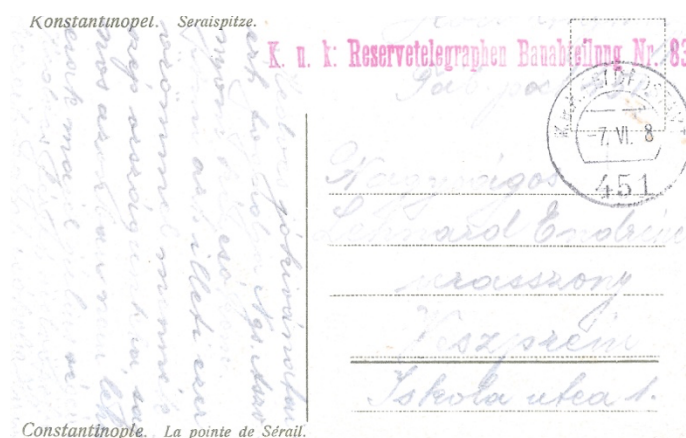
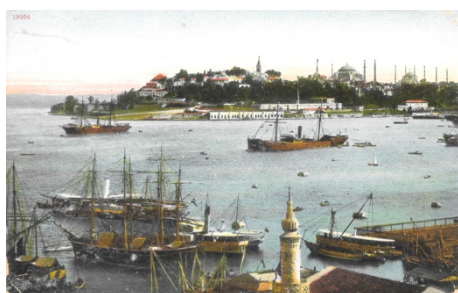
Het betreft het troepenstempel van de "K.u.k. Reservetelegraphen Bauabteilung Nr. 83.

De kaart, van Constantinopel (thans Istanboul), werd op 7 juni 1918 verzonden vanaf het "K.u.K. Feldpostamt 451", gevestigd in Constantinopel naar Veszprem in Hongarije.

In het boek van Peter Jung, "Der k.u.k. Wüstenkrieg Österreich-Ungarn im Vorderen Orient 1915-1918", komt dit onderdeel niet voor.

Wel vermeld hij in de lijst van aanwezige K.u.k. troepen voor 1918 een K.u.k. Telegraphen-Baukompagnie Nr. 49.

In de catalogus van Eva Zehenter van 2007 wordt het getoonde troepenstempel niet vermeld.



Postzakzegel van het Bombay–Karachi Zeepostkantoor

door Bo Andersson¹

Copyright © 2016/2026

Hierbij presenteer ik een bijzonder hoogtepunt uit mijn Zeepostkantoor-collectie: een tot nu toe niet eerder geregistreerde zegel in zwarte was met het intaglio (diepdruk) datumstempel van het Bombay–Karachi Zeepostkantoor, gedateerd 1925.



Afbeeldingen hierboven: Aangetekende brief in slechte staat, verzonden vanuit Perzië naar Philadelphia (USA) begin 1925. Gefrankeerd met 2 Kran en 10 Chahis², afgestempeld met een onduidelijk Sultanabad-stempel. Aantekennummer 11.

De frankering dekt de kosten voor een buitenlandse aangetekende brief van de tweede gewichtsklasse. Het buitenlandse tarief voor een enkele brief was 20 Chahis + 10 Chahis voor de volgende gewichtsklasse + 20 Chahis aantekenenkosten.

Het Perzische schrift links van de postzegels betekent 'aangetekend', 'Philadelphia' en bovenaan de naam van de geadresseerde, allemaal in het Farsi en waarschijnlijk aangebracht door de postbeambte van het verzendende postkantoor in Sultanabad.



Op de achterzijde: Twee afdrukken van 'New York; N.Y. / REG. Y.DIV. / 2-19 / 1925'. 'Received in Bad Condition. / G.P.O.N.Y. Reg. DIV'. Ook handgeschreven aantekeningen en handtekeningen van twee postmedewerkers (?).

Niet eerder geregistreerde zegel in zwarte was met het intaglio-stempel van het Bombay–Karachi Zeepostkantoor. Zeer goede staat. De afdruk is 27 mm breed (diameter van de buitenste ring). De was is op sommige plaatsen gebarsten en er zijn kleine

stukjes van de buitenste ring verloren gegaan, maar verder is het intaglio compleet.

¹ Dit artikel werd aangepast voor publicatie in MEPB. Het werd oorspronkelijk gepubliceerd als "Mailbag Seal from the Bombay-Karachi Sea Post Office" in de India Post, no 200, 2016, pp 112-114

² 1 Kran = 20 Chahis

In het bovenste segment van de dubbele ring staat 'BOMBAY – KARACHI', gescheiden door een ruitvormig ornament van vier kralen van het onderste segment met de tekst 'SEA POST OFFICE'. In het midden staat 'REG. / 22 JA. / SET 2'. Datum en maand zijn duidelijk in losse cijfers/letters aangebracht.

De afzender is het filiaal in Sultanabad van het Londense bedrijf 'The Oriental Carpet Manufacturers Ltd (OCM)'.

Opgericht in Smyrna in 1907, produceerde en handelde het oorspronkelijk in Ottomaanse tapijten en breidde later uit naar Perzië, met de hoofdproductie in Hamadan en filialen in Teheran, Tabriz, Kerman, Meshed en Sultanabad. Laatstgenoemde was het centrum van de tapijtproductie van Ziegler & Co. (2500 weefgetouwen), uiteindelijk overgenomen door OCM in 1913. De geadresseerde 'Fritz & La Rue Co.' had haar hoofdkantoor in New York en maakte deel uit van de OCM-groep.

Het doel van de zegel



De brief was blijkbaar al ernstig beschadigd bij binnenkomst in het Zeepostkantoor. Aan de binnenkant van de achterkant van de envelop zitten twee touwtjes van 24 mm en 30 mm lang, elk met één uiteinde vastgemaakt aan de achterkant van de zegel. De sorteerder heeft blijkbaar eerst de hele brief doorboord met een scherp instrument om twee gaten te maken, 17 mm uit elkaar, en vervolgens de voor- en achterkant dichtgenaaid met een paar draden, waardoor een lus ontstond waarvan de uiteinden met een knoop werden vastgemaakt en verzegeld met de waszegel op de achterkant. De witte pijlen op afbeeldingen links tonen de positie van het bovenste boorgat.

De zegel, die normaal werd gebruikt voor het verzegelen van aangetekende postzakken in het Bombay–Karachi Zeepostkantoor, wordt hier gebruikt om officieel te

bevestigen dat het Zeepostkantoor zich met de post heeft bemoeid om de verdere verzending van de brief met de originele inhoud te waarborgen.

Het Bombay–Karachi Zeepostkantoor werd geëxploiteerd door de British India Steam Navigation Co. en viel onder het General Post Office van Bombay.

Maar wat was de **inhoud van de brief** die tot deze behandeling leidde?

De afzender was 'The Oriental Carpet Manufacturers Ltd., Sultanabad' (Soltân Âbâd, nu Arak), dat (en nog steeds) een belangrijk centrum van tapijtproductie in Iran is. Ziegler & Co. had zoals eerder vermeld ongeveer 2500 weefgetouwen in bedrijf in de stad. Door slimme strategie nam OCM uiteindelijk de tapijtproductie in de stad over. Leahy³ schrijft:

"Het opzetten van productie in het district Arak in Perzië was de meest gedurfde zet van Cecil Edwards (1881-1953 of 57), de directeur van OCM⁴.

Sultanabad, zoals het toen heette, was sinds 1892 het tapijthoofdkwartier van Zeigler. Edwards overwoog Zeigler's activiteiten over te nemen, maar besloot dat het verstandig was om af te wachten.

³ Leahy, (zie bronnen en literatuur) 2016, p. 5. Merk op dat Leahy "Zeigler" in plaats van "Ziegler" gebruikt.

⁴ Noot van de redactie

Hij realiseerde zich dat hun zwakte was dat ze handelaren waren, geen producenten. Hun primaire activiteit was het verkopen van katoenen bedrukte stoffen aan de Perzen en ze moesten de betalingen terug naar Engeland zien te krijgen. Zeigler & Co. had verschillende ingewikkelde methoden gebruikt om de verkoopopbrengsten terug naar Engeland te krijgen, waarbij betaling voor bedrukte stoffen werd geruild tegen verschillende goederen, uiteindelijk werd er afgerekend in tapijten. Edwards zag het zwakke punt van dit nog steeds complexe plan en maakte gebruik van het vermogen van OCM om direct te betalen voor de tapijten die ze kochten of produceerden.

Voor de komst van OCM in Perzië had Zeigler 2500 weefgetouwen in bedrijf. Binnen slechts een jaar had OCM er 1.000 van overgenomen en in 1913, aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, beëindigde Zeigler zijn activiteiten. Cecil Edwards nam het merendeel van het gekwalificeerde personeel in dienst."

De geadresseerde, Fritz & La Rue Inc. (onderdeel van de OCM-groep), was een importeur van oosterse tapijten naar de VS en bestond nog tot in de jaren 80 van de 20^e eeuw. Men kan dus aannemen dat de inhoud monsters waren of een stapel gevouwen papieren met tekeningen van tapijten?

Bronnen en literatuur

- Leahy, Rob: *The evolution of rug retailing in America*. 2016.
Online: <https://agathon.theruggist.com/rob-leahy-the-evolution-of-rug-retailing-in-america-version-2.pdf>.
- Martin, D.R. & G.C. Dandy: *The Bombay-Karachi Sea Post Office*. London: The India Study Circle, 1963.
- Proud, E.B.: *The Indian Sea Post Offices*, Heathfield: Proud, 2014, pp. 183-234.
- Oriental Carpet Manufacturers. In: Wikipedia.
Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Oriental_Carpet_Manufacturers.
- Ziegler (Teppichmanufaktur). In: Wikipedia.
Online: [https://de.wikipedia.org/wiki/Ziegler_\(Teppichmanufaktur\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Ziegler_(Teppichmanufaktur)).
- Sultanabad rugs and carpets. In: Wikipedia.
Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Sultanabad_rugs_and_carpets.



Een typisch Sultanabad-tapijt vervaardigd door Ziegler⁵.

⁵Bron: *Antique Persian Sultanabad Rug with an Ivory Field* (Nazmiyal Collection), in: Wikimedia Commons, online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Antique_Persian_Sultanabad_Rug_with_an_Ivory_Field.jpg

Lopend Onderzoek Postroutes Libanon-Syrië-Irak-Iran (folkertbruining49@hotmail.com)

FOLKERT BRUINING

PRESENTATIE THEO KESTER

Op 30 mei 2026 hield Theo Kester een voordracht voor onze vereniging onder de titel *Lopend onderzoek postroutes Libanon-Syrië-Irak-Iran*. Het gaat om postroutes, over land of over het water, na de Eerste Wereld Oorlog. Met dit onderzoek wil hij een vervolg geven aan onderzoeken die zijn gepubliceerd in de 'special' Al Barīd nr. 93 of eerdere uitgaven van Al Barīd.

EEN ENIGSZINS GEHAVENDE BRIEF

Hoewel Turkije niet in het 'rijtje van Kester' staat kan met het getoonde poststuk (afbeelding 1 en 2) en bijbehorend verhaal wellicht toch een bijdrage worden geleverd aan bovengenoemd onderzoek.



Afbeelding 1. Brief van Ankara naar Bagdad. Aanwijzing voor de post 'Bağdada gidecektir' (naar Bagdad).



Afbeelding 2. Achterzijde brief (75 %) met stempels van Istanboel, Mosoel en Bagdad.

Het betreft een brief die gestuurd is uit Ankara op 7 april 1930 naar Bagdad, aankomst 4 mei 1930. Transit Istanboel 30? april 1930 en Mosoel 3 mei 1930. De brief is gepost op het station van Ankara (octogonaal poststempel ANGORA / ISTASYON).

De brief is gefrankeerd met 27 kurus/20 paradir (27½ kurus). Het basistarief voor brieven buitenland was in 1930 12½ kurus tot 20 gram. Voor elke extra 20 gram werd 7½ kurus gerekend. De brief woog dus tussen de 40 en 60 gram [1].

ROUTE

Het brievenhoofd luidt:

REPUBLIQUE TURQUE / ADMINISTRATION GENERALE DES CHEMINS DE FER ET DES PORTS DE L'ETAT.

Deze administratie zetelde in Ankara.

De brief is gericht aan:

Irak Railways / Office of Director of Railways / Baghdad.

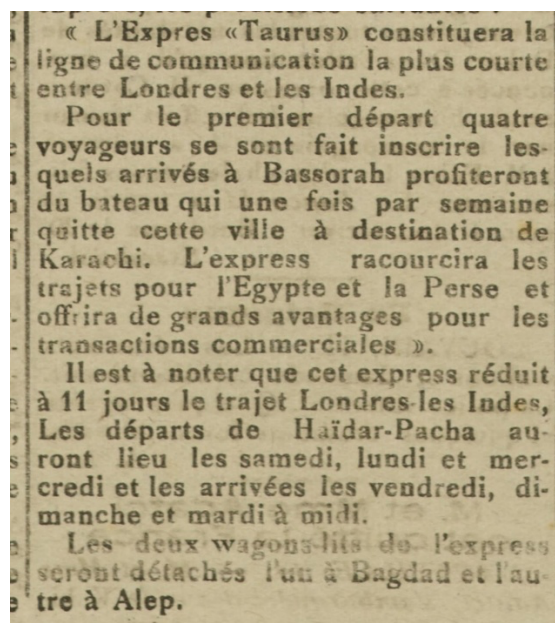
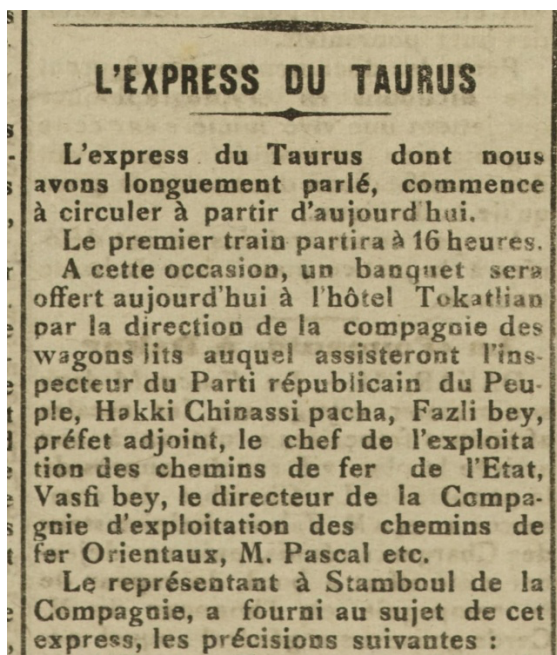
Het zou wel heel vreemd zijn geweest als een brief van de Turkse Spoorwegmaatschappij aan de directeur Spoorwegen in Bagdad niet per trein zou vervoerd!

Zoals gezegd, de brief is gepost op het station van Ankara en vandaar eerst per trein naar Istanboel gezonden. Vandaar is de brief vrijwel zeker per trein -de *Taurus Express*- vervoerd naar Mosoel. Aldaar werd de post gesorteerd en de brief naar Bagdad gestuurd.

DE TAURUS EXPRESS OVER DE BAGDAD-SPOORLIJN

De aanleg van de Bagdad-spoorlijn is in 1903 begonnen en was bedoeld om Konia (centraal Anatolië) uiteindelijk te verbinden met Bagdad. De aanleg heeft tot 1940 geduurd. Het traject tussen Istanboel en Konia staat bekend als de Anatolische Spoorweg.

Vanaf 1930 rijdt de Taurus Express [2] vanaf Istanboel via Konia en knooppunt Aleppo naar Syrië en Irak (en verder). Bovenstaande brief heeft, naar ik vermoed, deze oude route gevolgd. Vanaf 1935 rijdt de trein overigens van Ankara via Adana naar Aleppo en verder, een traject dat in 1930 niet gereed was (zie kaartje afbeelding 5).



Afbeelding 3. Bericht in de 'Stamboul' van 15 februari 1930 over de eerste rit van de Taurus Express. Bron Gallica (BnF).



Afbeelding 4. Stempel MOSUL / SOR., wordt niet vermeld in Proud [4].

In 1930 was de spoorlijn gevorderd tot Nusaybin in Turkije [3]. Passagiers naar Bagdad werden per bus van de spoorwegen vervoerd naar Kirkook, met een tussenstop in Mosoel. Mosoel was met Bagdad verbonden via een smalspoor van de *Iraqi State Railways*.

Waarschijnlijk ging de post ook mee met de bus naar Mosoel waar gesorteerd werd. Vermoedelijk werd 'onze brief' na sortering direct (en niet 'omslachtig' via Kirkook) met gemotoriseerd vervoer naar Bagdad gestuurd. Dit is nader te onderzoeken in het kader van het 'lopende onderzoek'.



Afbeelding 5. Route van de Taurus Express, richting Bagdad via Istanboel-Aleppo-Tel Kotchek en verder. Bron Wikimedia Commons, [Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported](https://commons.wikimedia.org/licenses/by-sa/3.0/) license. De trein sloot aan op de Simplon-Orient Express.

BRONNEN

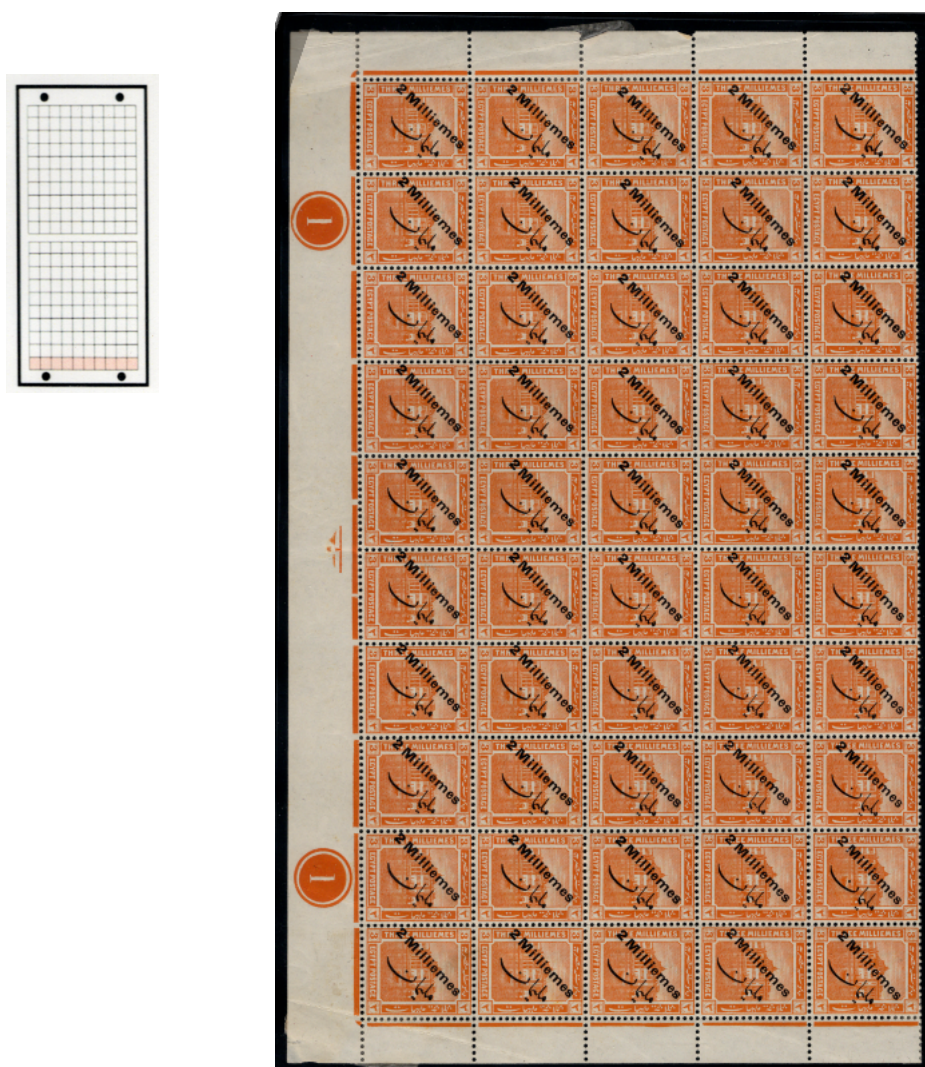
1. Corapcioglu, M. Yavuz, *Postal Rates of the Republic of Turkey, 1920-1960*;
2. Wikipedia https://nl.wikipedia.org/wiki/Taurus_Express;
3. www.trainsofturkey.com/index.php/History/CIOB;
4. Proud, Edward B., *The Postal History of Iraq*, UK 1996.

Jos Strengtholt (jos@strengtholt.info) deel 2



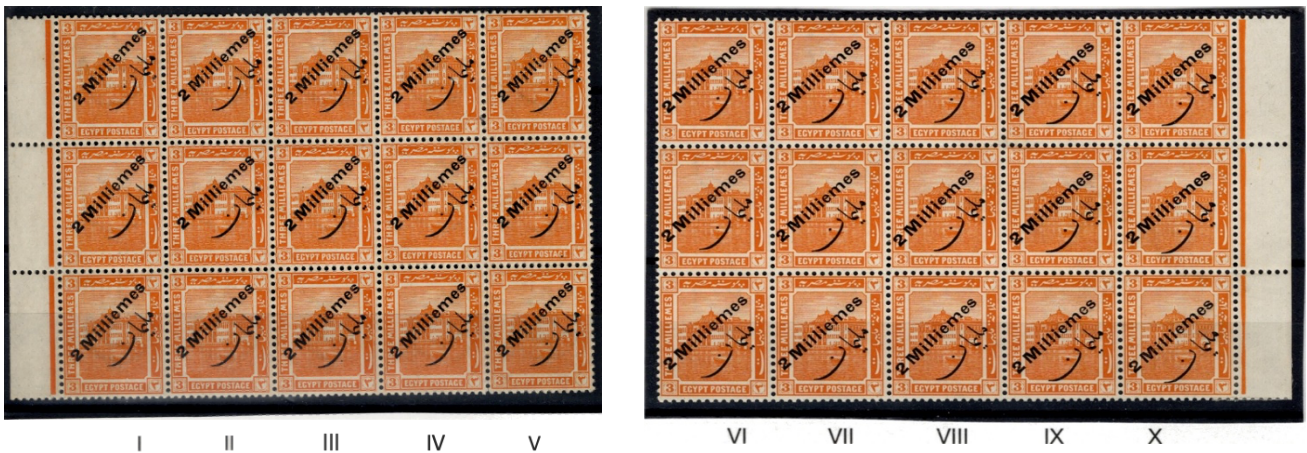
Een half vel van de twee platen die samen het volledige vel vormen.

Voor de overdruk werden Frans en Arabisch gebruikt. Frans was in 1915 de cultuurtaal in Egypte. Het Arabisch luidt: Millimān, dat twee Millièmes betekent.



Elk van de 10 postzegels in de horizontale rijen heeft zijn eigen unieke overdruk. De postzegels in de verticale kolommen hebben vergelijkbare overdrukken omdat ze zijn gekopieerd van de oorspronkelijke matrix van 10 overdrukken. Afbeelding van Magdi Moukhtar Abel-Hadi, Egypt Stamps Handbook Vol 1 (2010), p.

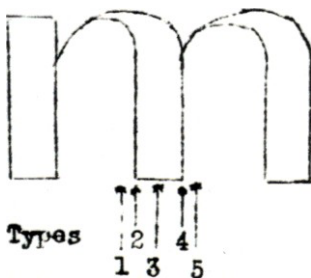
Elke zegel in de rijen I-X heeft zijn eigen unieke overdruk. We zullen laten zien hoe je de overdruk I-X herkent.



Sommige experts uit de Egyptische filatelie hebben over deze overdruk geschreven. Hun werk is mijn leidende licht geweest:

- Douglas McNelle, "Egypte okt. 15, De 3 millièmes waarde van 1914 overdrukt met 2 millièmes in het Arabisch en Frans", in Quarterly Circular (mei 1952), pp. 14-17.
- Charles F Hass, "Belangrijke observaties met betrekking tot drie overdruchte uitgaven van Egyptische postzegels", Quarterly Circular (juni 1980), pp. 277-284.
- Peter A.S. Smith schreef in Egypt : Stamps and Postal History, A Philatelic Freofise (1999), pp. 255-258.
- Magdi Moukhtar Abel-Hadi, Egypt Stamps Handbook Vol I (2010), p. 125.
- Amr El-Etreby schreef een uitvoerig artikel in Quarterly Circular (december 2015), pp. 173-185.
- Joseph H. Chalhoub, The Nile Post, Handbook and Catalogue of Egyptian Stamps Deel I (2025), p. 147.

McNeille verdeelde de 10 overdrukken op de horizontale rij in 5 types. Hij verlengde de Arabische "*lam*" om te zien waar deze het middelste been van de tweede Franse letter m erboven zou bereiken. Dit leidde tot het schema zoals hieronder te zien is. Hij deed dit in 1952: een goed begin, maar we zullen meer kenmerken bekijken om alle 10 typen te beschrijven en te herkennen.



Type 1	Left of the middle leg of m - not touching it	Stamps from columns 7,10
Type 2	Left corner of the middle leg of the m	Stamps from columns 2,3,6,9
Type 3	Corner of the middle leg of the m	Stamp from column 5
Type 4	Right corner of the middle leg of the m	Stamps from column 1,4
Type 5	Right of the middle leg of m - not touching it	Stamp from column 8

Wordt vervolgd



Uw postzegels laten taxeren?

Iedere woensdag kunt u zonder afspraak gratis uw collectie postzegels laten taxeren.

U bent van 10.00 tot 16.00 welkom op ons kantoor in IJsselstein.

Voor taxaties op een ander moment kunt u contact opnemen met ons kantoor.

Meer info? www.ha-europe.com

Steven Terlouw Consignment Director Filatelie +31-(0)6-55103793

Energieweg 7 | 3401 MD | IJsselstein | 030 6063944 | info@ha-europe.com

DALLAS | NEW YORK | BEVERLY HILLS | CHICAGO | PALM BEACH | LONDON
PARIS | GENEVA | BRUSSELS | AMSTERDAM | MUNICH | HONG KONG | TOKYO

HERITAGE
AUCTIONS
EUROPE

1) Britse mandaat zegels in de Gazastrook

Ik heb belangstelling voor zegels van het Britse mandaat Palestina die afgestempeld zijn in wat nu de Gazastrook heet. Mocht iemand die bezitten en willen delen dan hou ik me aanbevolen.

Ser van der Ven <scs.servdven@wxs.nl>

2) Soedan:

Toon Jansen laat weten dat hij een verzameling stempels van Soedan te koop heeft. Bij deze stempelverzameling zitten best zeldzame exemplaren.

Collectie in blanco album omvat 478 stempels waarvan slechts 3 van ná de onafhankelijkheid (1954). De kwaliteit i.h.a. "goed" d.w.z. volledig leesbaar. In veel gevallen 'compleet' op zegel; aantal mooie poststukken!

Groot aantal zeldzaamheden: o.a. Kosha, Debbah, Number Six (2x), Karkoj, Barankwa, Goz-Abu-Goma, Fashoda Meshra-er-Req.

Bij de SSG (Sudan Study Group) rekende men ruwweg 3 pond per stempel. Jansen schat de collectie in op ruim 750 euro. Communicatie graag per telefoon!

Wie geïnteresseerd is kan contact met Toon Jansen opnemen:

Per telefoon: 0317414859 (Wageningen)

3) Isfila 2026:

Overgenomen uit de circulaire van de Türkei-Spiegel:

“Na een jaar pauze is er een nieuwe ISFILA Standaardcatalogus verschenen, 624 pagina's. Daarnaast is er voor de Republiek Turkije een speciaal catalogus verschenen: Republic of Türkiye, 1924-1945 (2025) en van Mehmet Akan: Postal rates of the Republic of Turkey 1920-1950”



4) Postmarks of the Palestinian Post:

Peter Moorer wees mij erop dat er binnenkort een boek uitkomt over de stempels van Palestina: Postmarks of the Palestine Post (1994-2024) by Thomas Schubert.

Na contact met de auteur blijkt dat het boek in druk is en in september te bestellen is (372 pagina's, Engels, €45) bij th57schubi@gmail.com

Kosten verzenden per pakketpost vanuit Duitsland komen er nog bij.