

	Francotyp · Hasler · Postalia · Komusina · Neopost	Dé vereniging voor de verzamelaar van frankeerstempels!
	Telefrank · Universal · Krag · Pitney-Bowes · Frama	
<b>Redacteur algemeen:</b> P.L. Janssen, <a href="mailto:janssen.oosterhout@ziggo.nl">janssen.oosterhout@ziggo.nl</a>	<b>Redacteur stempelnieuws:</b> H. Smoor, <a href="mailto:h.smoor9@upcmail.nl">h.smoor9@upcmail.nl</a>	

### Uitnodiging voor de bijeenkomst op zaterdag 25 juni 2022 te Oosterhout

We zijn vanaf 10.00 uur welkom in het Tuincafé Floraliapark,  
Beneluxweg 63, 4904 SJ Oosterhout.

Bij binnenkomst ontvangt u enkele munten; deze zijn vrij te besteden aan koffie, appelgebak of een eenvoudige lunch.

Het bestuur hoopt op een grote opkomst, veel ruilmateriaal en een zonnetje, zodat we wellicht op het terras kunnen zitten met zijn allen.

[Peter Janssen, secretaris Frankeerstempel.nl]

### Verslag van de bijeenkomst/jaarvergadering op 26 maart 2022 te Huizen

Op deze zaterdag maakten we voor de laatste keer gebruik van de accommodatie in Huizen; helaas liep het begin van de bijeenkomst enigszins rommelig doordat de zaal tweemaal was gereserveerd. Uiteindelijk vonden we een stekje in de kelder.

De agenda van de jaarvergadering volgend:

- *Opening door de voorzitter:* de voorzitter mocht 21 leden welkom heten en gaf in zijn openingswoordje aan dat het traditionele gebak bij de jaarvergadering (vers) zal worden geserveerd in juni in Oosterhout.
- *Jaarverslag van de secretaris:* hier waren geen op- of aanmerkingen op.
- *Jaarverslag van de penningmeester:* de penningmeester gaf enige uitleg bij het jaarverslag en gaf tevens aan dat enkele leden de contributie 2022 nog moesten voldoen. Vanuit de vergadering waren er verder geen vragen over de financiën.
- *Verslag van de kascontrolecommissie:* de heer Maliepaard sprak namens de commissie zijn waardering uit voor de wijze waarop de penningmeester zijn werkzaamheden weer heeft verricht en stelde de vergadering voor hem decharge te verlenen. Dit gebeurde onder applaus.
- *Verkiezing van de nieuwe kascontrolecommissie:* deze zal bestaan uit de heren Maliepaard en de Bruin.
- *Bestuursverkiezing:* volgens rooster waren de heren van den Merkhof en Janssen aftredend. Omdat er geen tegenkandidaten waren en zij zich herkiesbaar hadden gesteld, werden beiden onder applaus weer aangenomen.

---

**FRANKEERSTEMPEL.NL**

- *Data bijeenkomsten 2022:*  
25 juni 2022 te Oosterhout, 24 september in pannenkoekenrestaurant “1760” te Elspeet en 26 november in “De Ridderhof” te Alphen aan den Rijn. Bijzonderheden volgen telkens in een nieuwsbrief en op de website.
- *Mededelingen van het bestuur:*
  1. De voorzitter gaf aan dat de heer Peters zijn verzameling “gemeenten” wil verkopen; liefhebbers kunnen zich met hem in verbinding stellen.
  2. Het bestuur zoekt nog een nieuwe locatie ter vervanging van “Huizen”. Eventuele suggesties graag naar het bestuur.
  3. De redactie van de nieuwsbrief kan natuurlijk altijd kopij gebruiken. Vooral kleine artikeltjes voor de rubriek “uit de oude doos” zijn meer dan welkom.
- Rondvraag: diverse leden vroegen om een actuele ledenlijst. Deze zal niet op de website worden geplaatst, maar is (digitaal) verkrijgbaar bij Adri van den Merkhof.
- *Sluiting:* na het officiële gedeelte was er meer dan voldoende materiaal om de eigen verzameling uit te breiden.

[Peter Janssen, secretaris Frankeerstempel.nl]

### Rekken en erbij blijven ...

Dit lijkt wel een wedstrijdje: wie kan zijn stempel het grootst maken. Ondanks de verdubbeling bleef het stempel wel goed leesbaar.

Trouwens: het zwarte poststempel laat mooi zien dat ‘TPG Post’ ‘TNT Post’ werd [dat was al zo op 16-10-2006]. De frankeermachine gebruikt dus terecht ‘TNT’ op 31-8-2007.



(met dank aan Arie van Drimmelen voor de scans)

[Gerard Straathof]

---

**FRANKEERSTEMPEL.NL**

Afgelopen december heeft de Nederlandse Bruggenstichting dit boek uitgegeven. Betroffen de NBS-publicaties tot voor kort alleen bruggen in Nederland, met dit boek gaat men ook over de grens.



De Nederlandse Bruggenstichting is in maart 1992 opgericht door een aantal bruggenliefhebbers met oog voor de historie van de Nederlandse bruggenbouw.

In de eerste nieuwsbrief (april, 1993) van de stichting, worden de doelstellingen als volgt samengevat:

- Het bevorderen van kennis over de Nederlandse bruggenbouw, zowel uit het verre als het nabije verleden.
- Het inventariseren en documenteren van deze kennis en het overdragen daarvan.
- Het meewerken aan het zo mogelijk in stand houden van bruggen die uit een oogpunt van cultuurhistorie, stedenbouw of landschap van waarde zijn.

Maar in de loop der jaren is men ook zeker niet vergeten de diverse ontwikkelingen in materialen, ontwerp en bouw op de voet te volgen. Bestond de eerste nieuwsbrief uit 6 bladzijden, nu bestaat de nieuwsbrief uit 44 bladzijden en deze verschijnt vier keer per jaar. Verder worden regelmatig boekwerken gepubliceerd en zijn er ook kleinere publicaties over specifieke bruggen. De website heeft een nieuwtjesrubriek en een databank.

Van Bron tot Zee is een bloemlezing van een aantal bruggen over de Maas. Van begin tot eind kent de rivier zo'n 260 bruggen, 45 hiervan zijn beschreven, 15 per land. Over de laatste 15 bruggen gaat dit artikel.



De locatie van de vijftien Nederlandse bruggen is aangeduid met Maaskilometers, gerekend vanaf de bron in Pouilly-en-Bassigne, hoofdplaats van de gemeente Le Châtelet-sur-Meuse.

### KM 632

De eerste (beschreven) brug is de Hoge Brug in Maastricht, lokaal bekend als de Hoeg Brögk. Dit is een brug voor voetgangers en fietsers die in 2003 in gebruik is genomen. De brug is op initiatief van de gemeente gebouwd.



De hoofdoverspanning is een 164 meter lange stalen boogbrug met een 7,2 m breed brugdek, dat aan diagonaal gespannen kabels hangt. De doorvaarthoogte, van dit sierlijke kunstwerk, is 10 m. Inclusief de toeritten is de brug 261 m lang.

### KM 633

Nog geen kilometer verder dan de Hoeg Brögk, ligt Maastrichts oudste brug, althans een nazaat daarvan: de Sint Servaasbrug of de Aw Brögk. In de twintiger jaren van de vorige eeuw, was de brug zo slecht dat men hem wilde slopen. Daartegen werd zodanig geprotesteerd, dat besloten werd de brug te handhaven. Na herbouw en wat aanpassingen, zoals het inpassen van een hefbrug, was er in 1934 een nieuwe Sint Servaasbrug. Dat men er trots op was, mag blijken uit het gemeentelijk logo, drie brugbogen sieren het veld.



### KM 672

De weg die de grensplaatsen Roosteren met Maaseik verbindt, kruist de zogenaamde Grensmaas, waarmee het midden van de brug dus de grens is tussen België en Nederland.

De brug is vernoemd naar pater Willem Sangers, een echte Maaslander, die streefde naar een veel nauwere band tussen het Belgische en het Nederlandse Limburg.



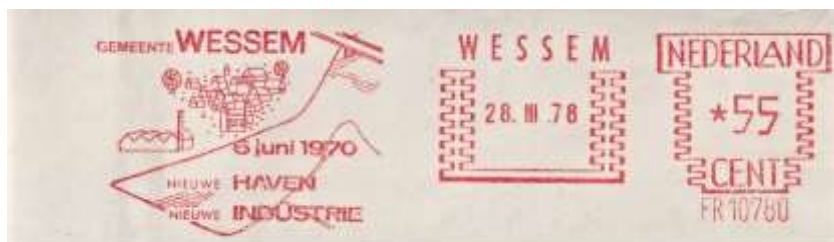
De brug is een geklonken stalen brug uit 1952, met een lengte van 150 meter. De brug heeft twee rijstroken met aan beide zijden een voetpad. Het 70 jaar oude bouwwerk is inmiddels in zo'n slechte staat, dat het aan vervanging toe is.



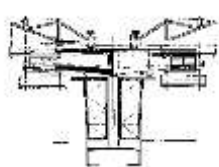


### KM 687

Sinds 1966 is hier (km 687) de brug in Rijksweg A2, tussen Wessem en Maasbracht, over de Maas en de noordelijke toegang tot het Julianakanaal. Hierdoor is het een vrij lange brug van 510 meter met twee hoofdoverspanningen van 100 m.



Het is een van de langere bruggen over de Maas, maar dat maakt hem niet bijzonder. Het is wel de eerste betonnen brug die met de vrije uitbouwmethode is gebouwd in Nederland en in 1966 in gebruik werd genomen.



Bij de vrije uitbouwmethode wordt een brugdek vanaf een pijler gelijktijdig naar beide zijden uitgebouwd. Hiervoor wordt op de pijler het eerste deel van het brugdek geplaatst, waaraan later de verdere uitbouw wordt gemaakt. Dit centrale deel wordt hamerstuk genoemd en dit is (tijdelijk) zodanig ondersteund dat het de latere krachten van de uitbouw op kan nemen; het voorkomt dus het kantelen. De uitbouw gebeurt gelijktijdig aan beide zijden, zodat het evenwicht bewaard blijft. Uitbouw kan plaatsvinden door moten in het werk te storten of door montage van prefab moten.

De brug is ongeveer 20 meter breed en heeft 2x 2 rijstroken op de hoofd baan en 2x 1 rijstrook op de parallelbaan. Vluchtstroken waren in de 60-er jaren nog geen verplichting, zodat de hoofd banen minieme vluchtstroken hebben.

### KM 705

In 1879 werd de enkelsporige goederenspoorlijn Antwerpen-Weert-Roermond-Mönchengladbach in gebruik genomen. Echter, door de neutraliteit van Nederland in 1914-1918 stopte het goederenvervoer over deze IJzeren Rijn in 1914.

Het baanvak Weert-Roermond is sinds 1916 deel van het landelijk spoornet. Daardoor werd de lijn dubbelsporig en werd de oude brug over de Maas bij Buggenum in 1922 door twee enkelsporige vakwerkbruggen vervangen. Na Roermond is de lijn nog steeds buiten gebruik. De bruggen hebben 4 overspanningen van 64,5 meter.



Als kerkdorp op de linker Maasoever was Buggenum een zelfstandige gemeente tot oktober 1942. Toen werd het samengevoegd met de gemeente Haelen en is nu opgegaan in de fusiegemeente Leudal.



Het logo symboliseert: De Leudal, waarbij alles samenkomt.

veelzijdigheid van de gemeente

### KM 752



De Koninginnenbrug tussen Well en Wanssum. Een in 1954 gebouwde Baileybrug door Engels-Nederlandse genietroepen, die in 1980 vervangen werd door een betonnen brug.

De brug is vernoemd naar de beide koninginnen van Engeland en Nederland. Niets bijzonders zou je denken, maar voor het merendeel van Nederlanders ongewoon. Op internet heeft men het vooral over de Koninginnebrug. Aan één koningshuis hebben we genoeg, zal men denken. Zelfs de NBS noemt het relevante hoofdstuk: 'KM 752 Well, Koninginnebrug'.

De geschiedenis is dat het Engelse bezettingsleger in Duitsland een directe weg naar het westen zocht. Die directe weg zou dan via een brug tussen Well en Wanssum moeten gaan; en zo gebeurde. Gekozen werd voor een Baileybrug op betonnen (onderheide) voeten. Het werd een van de meest draagkrachtige Baileybruggen ooit gebouwd.



De twee hoofdliggers bestaan uit vier standaard elementen (1,55x3,05 m) naast elkaar, drie hoog gestapeld en allemaal onderling gekoppeld. In Baileytermen is het dan een Quadruple-Triple-brug. In de lengte hebben de hoofdliggers 16 elementen en zijn dus bijna 50 meter lang. In mijn Bailey Handboek komt dit type brug niet voor, een Triple-Triple is het maximum.

Na 25 jaar dienst te hebben gedaan werd de Baileybrug in 1980 vervangen door een betonnen brug.

Net als bij Wessem is de hoofdoverspanning met de vrije uitbouwmethode gebouwd en ook deze keer heeft de hoofd baan nauwelijks vluchtstroken. De breedte is 19 m verdeeld over een hoofdweg en een parallelweg, ieder met 2 rijstroken.

De lengte van de hoofdoverspanning is 112 meter, de totale bruglengte is 946 meter. Een deel van de aanbruggen is met de schuifmethode gebouwd. Hierbij wordt een dek op een vaste plek gebouwd en is een sectie gereed dan wordt het verschoven, daarna wordt een nieuw dek gebouwd, enzovoort.



## KM 782



Buiten pandemieperiodes wordt ieder jaar de Vierdaagse van Nijmegen gelopen. Op de vrijdag steken de wandelaars bij Cuijk de Maas over en gaan linksaf via Mook naar de Via Gladiola.

De oversteek bij Cuijk gaat normaal per pontje, dat volgens opgave een laadvermogen heeft van 16 ton, oftewel zo'n 230 wandelaars. Als je dan 33.000 deelnemers moet 'verschepen', komen veel van hen na sluitingstijd binnen.



Inderdaad, een onderdeel van de gevechtseenheid Genie, de Pontonniers, komt helpen het tempo erin te houden.

Op de donderdag houden de gezamenlijke bruggenleggers van het Nederlandse en Duitse leger een oefening en komen aan het eind van de middag met de nodige pontons aanvaren. De pontonbrug wordt dan gelegd en de bewoners van Cuijk mogen een keer op en neer naar de overkant. Daarna wordt de pontonbrug ontmanteld, om de volgende ochtend in alle vroegte weer op de plek te worden gelegd.

Voor één dag is de Maas dus volledig gestremd en heeft Cuijk de luxe van een brug.

## KM 785

De spoorbrug bij Mook in de lijn Nijmegen-Venlo is enkelsporig. De huidige brug heeft drie hoofdoeverspanningen van 74 meter en 4 aanbruggen van 33 meter, totale lengte dus 354 meter. Na de laatste oorlog werd de brug provisorisch hersteld met Bailymateriaal, zodat wegverkeer mogelijk werd. In 1946 werd het treinverkeer weer hersteld en is voor twee hoofdoeverspanningen gebruik gemaakt van een zwaarder type militaire brug, het Callander-Hamiltontype.



De Callander-Hamilton-brug is een geprefabriceerde vakwerkbrug bestaande uit handelbare standaard onderdelen. Het is bedoeld voor de bouw van permanente bruggen, maar ook voor gebruik als noodbruggen en tijdelijke constructies. Het samenstellen van een C-H-brug duurt veel langer dan met het Baileysysteem, omdat het systeem bestaat uit losse gegalvaniseerde onderdelen die vastgebout worden met gegalvaniseerde spanbouten; momentsleutelwerk dus. Het concept is niet alleen eenvoudiger en sterker dan Bailey, maar ook veel duurzamer.

Inmiddels is naast de brug een fietsbrug gebouwd voor de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen. Zal de vierdaagse-pontonbrug in Cuijk nu ook vervallen?



## KM 797

Stuwbrug over de Maas bij Grave. De brug is tijdens Operatie Market Garden veroverd door luitenant John S. Thompson en zijn mannen, vandaar de John S. Thompsonbrug. Dierenliefhebbers opgelet! Wie wil weten waar de Rainbows Bridge is ([rainbowsbridge.com](http://rainbowsbridge.com)), heeft nu het antwoord: dat is in Grave! Het kleurverloop van het schilderwerk van het vakwerk boven de weg van de Thompsonbrug is van rood aan de Brabantse zijde naar groen aan de Gelderse zijde.

De brug ligt over het stuw- en sluizencomplex van Grave. De stalen vakwerkbrug uit 1929 is 515 m lang. De brug heeft negen velden variërend van 52 tot 63 meter en de wegbreedte is 7,5 m. Aan een zijde is een fietspad aangebouwd.

Bijzondere van de brug is dat het ook deel uitmaakt van de stuw. Aan de twee brugdelen boven de hoofdstroom van de Maas zijn 20 jukken scharnierend bevestigd. Is een juk neergelaten, dan kunnen 3 schuiven in het juk (en naaste juk) neergelaten worden. Per geplaatste schuif wordt  $\pm 20 \text{ m}^3$  water minder afgevoerd. Al doende kan men de waterstand aan de bovenstroomse zijde regelen.



De vierdaagse maakt op dag vier ook gebruik van deze brug, vanuit Nijmegen loopt men een rondje via Grave, Cuijk en Mook.



### KM 839

Naarmate het spoorweganet in Nederland groeide, werd de behoefte aan een noord-zuidlijn steeds groter. Dat was wel een uitdaging omdat de grootste Nederlandse rivieren letterlijk en figuurlijk dwars lagen. Tussen Utrecht en Den Bosch komt men de Lek, de Waal en de Maas tegen.

Eind jaren zestig van de 19<sup>e</sup> eeuw werd voortgang geboekt en achtereenvolgens kwamen de bruggen over de Lek (1868), de Waal (1869) en de Maas (1870) gereed.



Uniek voor de laatste brug is dat deze op het droge gebouwd werd en de Maas er daarna onderdoor geleid werd. Het gebeurde allemaal op het grondgebied van de gemeente Empel en Meerwijk, dus wat mij betreft is het de ‘Spoorbrug bij Empel’ en niet de spoorbrug bij Hedel.

Op het kaartje is het oude tracé van de Maas goed te zien en betreft het de grote bocht links. Op de zuidelijke oever is de brug van 1870 gebouwd, waarna de bocht is afgesneden.

Uiteindelijk heeft oorlogsgeweld er toe geleid dat de brug in 1940 en 1947 herbouwd is,

steeds als enkelsporige brug. Pas in 1978 werd de brug verdubbeld, zodat er nu twee naast elkaar liggen.



### KM 840

In 1937 werd de verkeersbrug bij Hedel geopend en was er weer een hindernis in de te realiseren A2 genomen. Het werd een stalen boogbrug met een hoofdo overspanning van 125 meter, qua constructie gelijk aan de een jaar eerder voltooide brug in Vianen (1936 en 160 m ), maar kleiner. De totale lengte van de Hedelse Brug is 430 m en er zijn 7 aanbruggen.



Het feit dat de brug net voor de Tweede Wereldoorlog werd geopend, leidde ertoe dat ook deze brug, net als de spoorbrug, in een paar jaar tweemaal herbouwd moest worden



Onlangs nog was de brug in het nieuws omdat een in Oss gebouwd jacht, voor de afbouw onderweg naar Harlingen, vanwege de hoge waterstand in de Maas, niet onder de brug door kon. Na een dagje wachten was het water van de Maas voldoende gezakt om de passage mogelijk te maken.

### KM 851

Na het uitgraven van de Bergsche Maas kwam in 1904 een brug bij Heusden, een stalen vakwerkbrug met twee hoofdvelden van elk 110 m en zeven aanbruggen van 44 m per stuk, in totaal 530 meter. Aan het eind van 80 jaren waren de hoofdovertoppingen aan het einde van hun levensduur.

Een nieuwe tuibrug kwam ervoor in de plaats, een type brug, nieuw voor Nederland. Deze kwam net naast de oude brug en heeft dan ook vergelijkbare afmetingen: één hoofdovertopping van 230 m en zeven aanbruggen van totaal 310 meter.

De ±50 m hoge pyloon werd nabij het midden van de Maas gebouwd en is de ‘kapstok’ voor het 210 m lange dek. Het dek bestaat uit twee hoofdbalken, met daartussen het rijdek en aan de buitenzijde de uitkragende fietspaden. De tuien zijn verankerd in de hoofdbalken en aan de bovenzijde van de pyloon. De brug is met de vrije uitbouwmethode gebouwd.



De aanbruggen, alle aan de noordzijde gelegen, zijn samengesteld met prefab betonnen voorspanliggers met daarop een in het werk gestort dek.

RWS was zo vriendelijk om de oude aanbruggen aan Suriname te verkopen voor één gulden. Maar het land kon de transportkosten niet betalen. Kinderdijk (en de sloop) werd de eindbestemming.

Overigens kwam het bij Hedel genoemde jacht ook in Heusden in de problemen. Het ging op gegeven moment maar net, maar wel ten koste van een navigatielicht onder het brugdek.

### KM 868



In het wegenplan van Napoleon (Frankrijks keizer, 1804-1814) was ook een weg tussen Parijs en Amsterdam opgenomen. De weg zou via Maubeuge, Antwerpen en Utrecht lopen en nabij Raamsdonk werd dan de Maas gekruist. En . . . zo geschiedde.

Het werd dan nog geen brug maar een veerpont, die 1812 in gebruik werd genomen en tot 1931 dienst deed. Toen werd de eerste brug geopend, bij het inmiddels ontstane buurtschap Keizersveer. De brug had drie vakwerkbogen van 86 m en een rijweg met vier smalle rijstroken. Echter, toen de weg in 1968 de snelweg A27 werd, was de brug al gauw een flessenhals.



Een 'nieuwe' brug kwam er in 1978. Zestien kilometer stroomafwaarts was men in 1976 bij Moerdijk begonnen met het vervangen van de brugdekken van de Moerdijkse verkeersbrug. Zes van de brugdekken vormden de twee nieuwe parallelbruggen in de A27, bij Keizersveer.



Of met de nieuwe brug ook Bergsche Maas nieuw gespeld wordt . . ? >>

### KM 884

Bij dit kilometrage vindt men de Moerdijkbruggen, momenteel 2 spoorbruggen en een verkeersbrug. Bruggen tussen de gemeenten Zevenbergen (nu Moerdijk) en Dordrecht.



Wat de maatvoering betreft zijn de historische gegevens niet altijd correct. Dat valt bij een enkele brug niet zo gauw op, maar als er drie bruggen naast elkaar liggen wordt het storend. Bij de Moerdijkbruggen is de lengte van de dekken niet altijd goed beschreven en als dan 10 dekken achter elkaar liggen, wordt het foutje vertienvoudigd.

Daar de HSL brug de meest recente en best gedocumenteerde brug is, houd ik de afstand tussen het hart van de pijlers van deze brug aan als de ware deklengte, is 105 m.

Opzet van de ontwerper/opdrachtgever is altijd geweest dat de schipper een zo'n recht mogelijke lijn kan varen, dus dat de doorvaartopeningen in lijn liggen met elkaar. Geen slalom.

De eerste brug die gebouwd (1872) werd, was de spoorbrug in het baanvak Dordrecht-Lage Zwaluwe. Een waar kunstwerk in het Hollands Diep, vooral wat betreft de fundering van de pijlers. De brug was enkelsporig, had 14 vakwerk overspanningen van 105 m en een draaibrug aan de zuidzijde om zeilvaart door te laten. De totale lengte 1.500 m en daarmee, toen, de langste brug van Europa.

Tussen 1951 en 1955 werd de oude spoorbrug vervangen door een tweesporige vakwerkbrug. De grondlichamen aan beide oevers werden verlengd zodat nog maar 10 overspanningen over bleven. Op de wal werden 5 nieuwe brugdelen van 210 m gemaakt, die elk in een keer 2 oude brugdekken konden vervangen.

Eind 1936 werd de verkeersbrug geopend. Een vakwerkbrug met 2x 2 rijstroken van 2,7 m breedte en bordessen aan de buitenkant als fietspaden. De brug had 10 overspanningen van 105 m. In 1960 was het verkeer dusdanig toegenomen dat de smalle rijstroken en het ontbreken van een midden scheiding zich gingen wreken. Het werd dus tijd voor iets nieuws.

Het nieuws was een stalen kokerliggerbrug van 43 m breedte, met 2x 3 rijstroken, vluchtstroken en langzaam verkeerspaden. Omdat het een geheel stalen brug was, was het gewicht gelijk aan de oude brug bestaande uit het vakwerk en een betonnen dek. Hierdoor konden de brugdelen uitgewisseld worden en bleven de bestaande pijlers hun dienst bewijzen. Een probleem, de 'dikte' van de onderzijde van de oude brug was 1,9 m, de dikte van de nieuwe brug 3,5 m. Om het uitwisselen van de brugdelen in een weekeinde toch mogelijk te maken, werd eerst de oude brug 1,6 m opgevijseld tot de nieuwe hoogte. In twee jaar tijd werden de tien brugdelen vervangen.



De oude brugdekken zijn daarna elders hergebruikt: 4 dekken zijn opgenomen in de hefbrug bij Spijkenisse, de overige zes dekken vormen de tweelingbrug bij Keizersveer.



Sinds 2004 is HSL-brug de derde brug van Moerdijk. De brug heeft 11 pijlers en twee landhoofden en een lengte van 1.190 m. De pijlers staan 105 m uit elkaar en bestaan uit stalen buispalen met beton gevuld met daarop een betonnen opbouw.



De bovenbouw bestaat uit stalen kokers. Eerst werd op de pijlers een driehoekig hamerstuk geplaatst, daarna de veldliggers ertussen. Daar bovenop werd een betonnen plaat gestort van 14 m breedte, waarop de rail voor twee sporen bevestigd is. Staal, beton en rail zijn één geheel, er zijn geen voegen. Dit zorgt voor 1.190 m ongestoord treinplezier, gelijk aan 14 seconden. Constructief heeft het één-zijn meer consequenties omdat de buitentemperatuur invloed heeft op de lengte. De NBS vatte het als volgt samen: tussen koud en warm zit een meter verschil. Het vaste punt zijn de drie middelste pijlers, zodat de uitzetting gelijk is op beide oevers. Op de overige pijlers zitten glijopleggingen. Om de lengteveranderingen op te vangen zijn net buiten de brug compensatie-inrichtingen aangebracht.



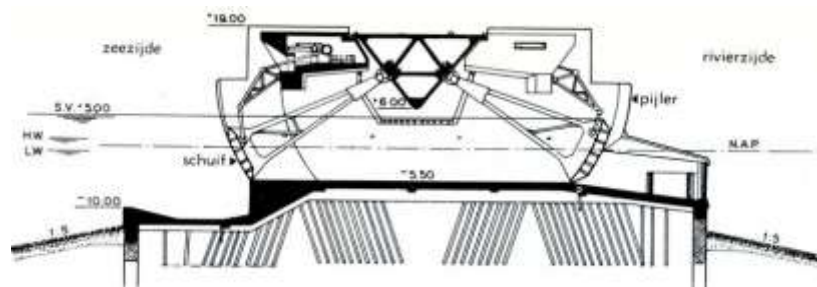
## KM 930

Op Goeree-Overflakkee heeft de ANWB een fietsroute met de naam “Deltaroute Kraan van Europa”. Vier en half uur fietsplezier, zeker als je bij knooppunt 64 even de route verlaat en een ommetje maakt over de Haringvlietdam. Op het moment dat je het land verlaat, fiets je op een brug die over de spuisluizen in deze dam ligt. Deze spuisluizen noemt men ook wel De Kraan van Europa.



De spuisluis heeft 17 openingen van 56,5 meter en inclusief de eind- en tussenmuren is het complex 1.080 m lang. De sluis heeft 2 schuiven per opening en kan dus zowel als spuisluis of als stormvloedkering dienen. Sinds begin 2019 gaan bij vloed een aantal schuiven op een kier om zo de passage van vis, in beide richtingen, mogelijk te maken. Tevens creëert het een brakwatergebied op het Haringvliet, goed voor de vis als overgangsgebied, goed voor de natuur als brakwatergebied en goed voor bepaalde vogels als leefgebied.

Over de dam, en over de spuisluizen, loopt de provinciale weg N57. Bij de spuisluizen gaat de weg over de driehoekige constructie waar de draaipunten van de schuifarmen aan zitten en waarop de schuifarmen afgestempeld zijn. De bovenzijde van deze driehoekige ligger is dus de N57 met drie gescheiden rijbanen; 2x 2 rijstroken voor de autoweg en 2x 1 rijstrook voor de parallelweg. Totaal 20 m breed.



De brug over de spuisluizen is zo een soort van bonusbrug, of zoals ze in de naastgelegen plaats Stellendam zeggen: bijvangst!

Voor zover ‘Van Grens tot Zee’, 17 Bruggen over de Maas.

[Pieter Bosman]

---

FRANKEERSTEMPEL.NL

## De boomkorkotter

Van Gerard Straathof kreeg ik onlangs een scan van dit frankeermachinstempel van een fraaie vissersboot.



Dus in mijn verzameling gekeken of ik dit stempel al had, eventueel andere stempels van dit type schip. Deze had ik nog niet, wel de voorganger uit het Duitse Mark tijdperk:



Dit type schip heet een boomkorkotter (mooi woord voor het spelletje Galgje). De naam is afgeleid van het soort net waarmee gevist wordt, de boomkor. Dat wordt over de bodem gesleept en wordt aan de voorkant opgehouden door een stalen buis, de boom van maximaal 12 meter. De naam boomkor zou echter niet afgeleid zijn van deze buis, maar een samentrekking zijn van bodemkor. Aan de uiteinden van de boom zitten een soort van sleeën, waarmee deze over de bodem glijdt. Aan de voorkant van het net zitten kettingen (wekkers) die het zand omwoelen waardoor de vis die op of in het zand ligt opgeschrikt wordt en in het net terechtkomt. Gevist wordt met twee netten, aan weerszijden van het schip.



FRANKEERSTEMPEL.NL

Omdat de netten vrij ver buitenboord zitten en er met een behoorlijk groot motorvermogen (2000, vroeger zelfs 4000 pk) gevaren wordt, is deze manier van vissen niet geheel ongevaarlijk. Soms gebeurt het dat een van de netten aan een obstakel op de bodem (bv een wrak) blijft hangen en het schip omgetrokken wordt.

De kleinere kotters met een lengte van 12 tot 24 meter vissen voornamelijk op garnalen langs de Belgische en Nederlandse kust en op de Nederlandse en Duitse Wadden. Een typisch voorbeeld is de “Krabbenkutter” Pornstrom TÖN 4, afgebeeld op het frankeerstempel van de gemeente Tönning. Het houten schip is in 1959 gebouwd, had een lengte van 13,5 m, een breedte van 4,12 m en was voorzien van een 72 PK dieselmotor. Het was tot 1990 in bedrijf. In 1992 is het gerestaureerd en op de havenkade geplaatst. Inmiddels is het daar verdwenen, waarschijnlijk gesloopt.



Tegenwoordig heeft Tönning een wat modernere garnalenvisser in het frankeerstempel.

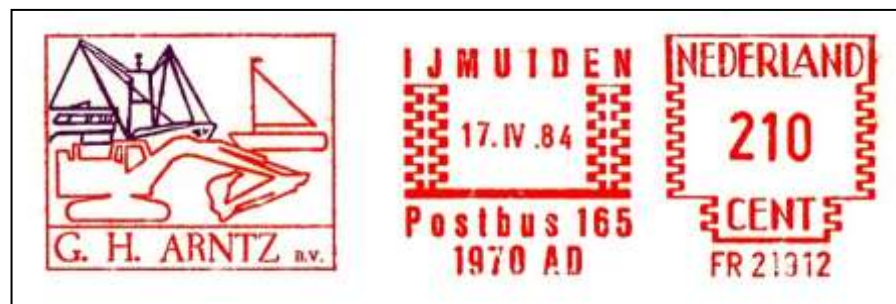
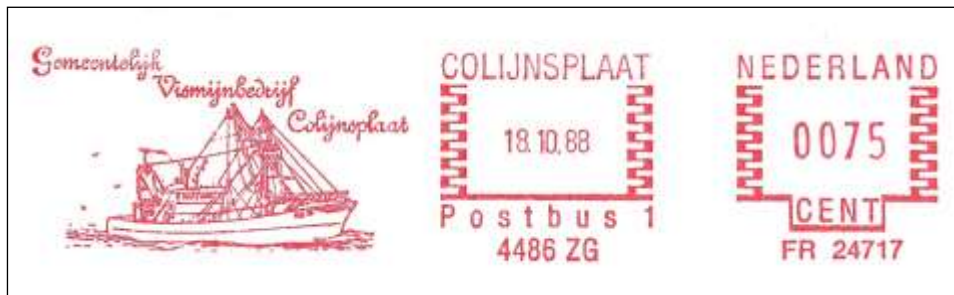


In Nederland had Arnhemuiden een behoorlijke garnalenvloot al is hier de nadruk verschoven naar de grotere Noordzeekotters. De garnalenvangst staat behoorlijk onder druk: op de Waddenzee worden steeds meer gebieden afgesloten voor de garnalenvangst en op de Westerschelde mag volgens de natuurbeschermingswet slechts een beperkt aantal uren per jaar gevestig worden.





De grotere boomkorkotters (tot 46 meter) vissen op tong, schol en andere platvis. Deze gaan wat verder van huis. Dit soort kotters is te zien op de stempels van Colijnsplaat en IJmuiden. Omdat het stempel van IJmuiden nogal druk is met vissersboot, zeilboot en graafmachine heb ik de kotter voor de duidelijkheid maar een ander kleurtje gegeven.



Het zal duidelijk zijn dat de boomkorvisserij niet erg duurzaam is. Er is nogal wat motorvermogen nodig om het net en de wekkerkettingen over de bodem te trekken. Dat kost veel brandstof en produceert veel CO<sub>2</sub> en het bodemleven vindt het ook niet fijn. Hoge olieprijsen maken de visvangst minder rendabel. Inmiddels geldt er een maximum vermogen van 2000 pk. Er worden wel pogingen gedaan om de vangst duurzamer te maken. Een mooie vinding is de pulskor. Hierbij wordt de vis niet opgeschrikt met kettingen maar met stroomstootjes. Er wordt dus minder door de bodem geploegd, het kost minder energie en er is minder kans op beschadiging van de vis. Helaas is de pulsvisserij door de Europese Commissie verboden omdat het volgens een aantal milieuorganisaties schadelijk is voor de vis en de visstand.

Familie van de boomkorkotter is de mosselkotter. Deze worden gebruikt om mosselen te vangen in de Waddenzee. Deze worden dan op verwaterplaatsen in de Oosterschelde opgeslagen tot ze geschikt zijn voor consumptie. De mosselkotter heeft vier mosselkorren bestaande uit een stalen frame van ongeveer twee meter breed met daarin een ondiep net. De meeste mosselkotters zijn ingeschreven in Yerseke en Bruinisse.



[Jos Wessels]



## Van postzegel naar frankeerstempel en terug

Velen van ons zijn begonnen als postzegelverzamelaar en op een gegeven moment kwam er



bij de meesten ook aandacht voor andere zaken die met filatelie te maken hebben. Er werd meer aandacht besteed aan de vele soorten strookjes die op een envelop stonden



en door dat kijken naar die enveloppen, viel je oog natuurlijk ook op de frankeerstempels. En als je die verzamelt, dan komt er een moment dat je lid wordt van een vereniging zoals frankeerstempel.nl.

En als je dan intensief naar die frankeerstempels kijkt in je gevonden materiaal op de bijeenkomst of wat je op het internet tegenkomt, dan valt het op dat er soms weer teruggegrepen wordt op het verleden en zie je postzegels, of imitaties daarvan, in frankeerstempels verschijnen.

Soms als bijna compleet frankeerstempel, zoals hier uit Zuid-Afrika en Iran, maar vaker als



onderdeel van een groter geheel. Ik laat er een paar de revue passeren.

**Zuid-Korea** eerde zijn oudste postzegel in dit frankeerstempel. De postzegel is van 1884 toen Korea nog een ongedeeld land was; in 1948 werd het opgesplitst in Noord- en Zuid-Korea.



FRANKEERSTEMPEL.NL

Een oude zegel van **Togo** vinden we terug op een frankeerstempel van de postzegelhandel Helmut Hammer uit Frankfurt. Het betreft een zegel uit 1900 van Duits Togo. Togo(land) was van 1884 tot 1914 een kolonie van Duitsland. Daarna werd het een mandaatgebied van het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk en pas in 1960 werd het land Togo onafhankelijk.



Duitse kolonie



Engels-Franse bezetting

Natuurlijk mag de eerste postzegel ter wereld niet ontbreken. En dat is dan ook niet het geval: Op de honderdste verjaardag van de zegel, verscheen hij in dit Amerikaanse frankeerstempel uit 1940.





Maar ook Tsjechoslowakije besteedde er aandacht aan bij het honderdvijftig jarig bestaan.



En ook in Groot-Brittannië was er natuurlijk een frankeerstempel met deze beroemde zegel.



Als je goed zoekt, zijn er vast meer voorbeelden te vinden. Ik ben benieuwd wat er op dit gebied nog opduikt uit de dozen tijdens onze bijeenkomsten of gevonden wordt op het internet. Ik houd mij voor aanvullingen aanbevolen.

[Gerard Straathof]

Al vele jaren is een aantal van onze leden bezig met het catalogiseren van de frankeerstempels. Een hele klus, waarbij de hulp van alle leden onontbeerlijk is. Hieronder staat een overzicht van de beheerders, zodat u aanvullingen en opmerkingen rechtstreeks naar de juiste persoon kunt sturen.

Wie doet wat?		
Foutencatalogi		Gerard
<b>Frama</b> (rood)	FM 0 - 99.999 FM 800.000 - 810.000	<b>Adri</b>
Frama NetSet2 (blauw)	FM 100.000 - 220.000 FM 870.000 - einde	Gerard
Francotyp	FR 101 - 19.999	Jan Willem
<b>Francotyp</b>	FR 20.000 - 59.999 FR 850.000 - 869.999	<b>Adri</b>
Francotyp Francotyp NetSet 2	FR 60.000 - 839.999 FR 900.000 - einde	Gerard
Francotyp Postalia	FP, FS, SD	Gerard
Hasler	H en HR	Adri
Hytech		Gerard
Kamer v. Koophandel		Gerard
Kleine machines	K, SA, SE, SI, SR, U , US	Jan Willem
Koninklijk Huis		Gerard
Krag	KR	Adri
Mailstation	MS	Gerard
Neopost	N en RN	Adri
Overheden (m.u.v. rijks- en regiopolitie)		Henk
<b>Pitney Bowes</b> (rood)	PB 400 - 825.500 PB 835.000 - 846.999 PB 886.000 - 899.999	<b>Peter</b>
Pitney Bowes NetSet2 (blauw)	PB 825.700 - 827.999 PB 865.000 - 880.999 PB 900.000 - einde	Gerard
Politie (Rijks- en Regio-)		Arie
Postalia	P en PR	Jan Willem
Reserve machines		Gerard
Telefrank	TF	Gerard
Omdat voor sommige merken meerdere beheerders actief zijn is daar <b>met rood</b> aangegeven wie desgewenst als centraal aanspreekpunt kan worden benaderd. Deze zorgt dan dat de informatie zo nodig wordt doorgezonden aan de juiste persoon.		



€ NIEUWTJES GEMEENTEN €

**SCHOONHOVEN (ZH)** Vanaf 0115 gemeente Krimpenerwaard  
FR 822248 B - H/j (PostNL) Schoonhoven Postbus 504 2870 AH ..... A 1212

€ OVERIGE NIEUWTJES GEMEENTEN €

**HAARLEMMEERLIJDE EN SPAARNWOUDE (NH)** Vanaf 0119 gemeente Haarlemmeer  
FR 822534 Tot en met 0508 Kennemer Group te Schagen

€ NIEUWTJES WATERSCHAPPEN €

**Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht** Vanaf 0197; Vanaf 0117 Waterschap Amstel, Gooi en Vecht  
HR 6018 B 3 (in rechthoek: NIEUW ADRES PER 4 JULI SPAKLERWEG 16 1096 BA ..... A 0505  
AMSTERDAM POSTBUS 94370 1090 GJ AMSTERDAM)



VERKEER en WATERSTAAT

HR 24097 A - C/c 3000 AN ROTTERDAM POSTBUS 556 ..... A 1299

f NIEUWTJES GEMEENTEN f

**SCHARSTERLAND (FR)** Vanaf 0184; Vanaf 0385 gemeente Skarsterlân  
FR 7430 Tot en met 1283 Gemeente Doniawerstal te Langweer  
A - B/c LANGWEER Oasingaln. 17 8525 EL  
1 DOANJEWERSTAL (3 zeilschepen op water, wolken, horizon) SIL BLIUWE ..... R 0184



**SOEST (UT)**  
PR 3029 B 2 (uitgespaard in balk: minckelers) 200 JAAR GAS (dikke onderlijn) ..... R 0284



FRANKEERSTEMPEL.NL

**VENLO (LB)**

FR 13689 A 4 DE GEMEENTE- SPAARBANK (vignet) uw bonds spaarbank..... R 0474



**ZWOLLE (OV)**

PR 3090 A - A/a ZWOLLE..... R 0979

**ZWIJNDRECHT (ZH)**

PR 3437 A - A/a ZWIJNDRECHT..... R 0379

**f NIEUWTJES PROVINCIES f**

**NOORD-HOLLAND**

HR 21015 Regio Noord  
B - C/c 1722 ZK ZUID SCHARWOUDE POSTBUS 185 ..... A 1099-0100

**ZEELAND**

FR 9906 A - B/b MIDDELBURG  
I (wapen) "PROVINCIE ZEELAND" .....00! R 1264  
Opm: Eerdere varianten A, B en C worden resp. B, C en D



**f NIEUWTJES WATERSCHAPPEN f**

**Hoogheemraadschap van Delfland**

PB 60100 A 1 (in rechthoek: (over golflijn: HOLLAND onder waterland) ..... A 0492  
hoogheemraadschappen van Delfland, Rijnland en Schieland  
FLORIADE 10 april - 10 oktober 1992)

Opm: Eerder vermelde A 1 wordt A 2. Afdruk op geribbeld papier laat helaas aan duidelijkheid te wensen over.



De heren van Drimmelen, Jansma, Janssen, van den Merkhof, Straathof en Wingelaar: Allen vriendelijk dank voor de geleverde bijdragen.