

NIEUWSBRIEF

van de Filatelistenvereniging

Zutphen e.o.

Jaargang 15, nr. 4 20 november 2025



Woord vooraf

Beste leden van de F.V. Zutphen e.o.,

Terwijl de temperaturen langzaam richting vriespunt gaan, zit ik op mijn warme kamer de laatste nieuwsbrief van 2025 voor U verzend-gereed te maken. Terugkijkend op het afgelopen jaar denk ik dat we als filatelistenvereniging niet ontevreden mogen zijn. Op de maandelijkse clubavonden is het steeds een gezellige drukte van jewelste, van de insteekalbums wordt heel intensief gebruik gemaakt, ieders verzameling groeit lekker door. De insteekgroep is twee ochtenden per week bezig de “open plekken” in die albums weer aan te vullen.

De maandagochtendbijeenkomsten in de Hanzehal mogen zich ook verblijden met een groot aantal “vaste” deelnemers – en soms ook anderen!

Nu al weer bijna een maand geleden zijn we met de bus naar de Postex geweest en gezien de reacties achteraf was dat voor de meesten beslist niet voor niets geweest. Bijna iedereen ging ook weer met de bus terug ... En dan staat over een goede maand, halverwege tussen de Kerstdagen en Oudejaarsavond een nieuwe busreis op het programma, deze keer naar Houten. Hebt U zich hiervoor nog niet bij Kees aangemeld? Doe dat dat zo spoedig mogelijk – elders in deze nieuwsbrief vindt U daar meer over.

Rest mij nog U en de Uwen fijne Kerstdagen en een voorspoedig, zegelrijk 2026.

Jaap Mieras



Verenigingsnieuws en bestuursmededelingen

ACTIVITEITENKALENDER FILATELISTENVERENIGING ZUTPHEN E.O. 2025/2026			
DATUM	Tijden	PLAATS	OMSCHRIJVING
1 december	19.30-21.30 uur	Warnsveld	Clubveiling
15 december	10.00-12.00 uur	Zutphen	
29 december	09.00	Warnsveld	Bezoek Oudejaarsbeurs, Houten
5 januari	19.30-21.30 uur	Warnsveld	
19 januari	10.00-12.00 uur	Zutphen	
2 februari	19.30-21.30 uur	Warnsveld	
16 februari	10.00-12.00 uur	Zutphen	
2 maart	19.30-21.30 uur	Warnsveld	Inleveren kavel clubveiling van 11 mei
16 maart	10.00-12.00 uur	Zutphen	
13 april	19.30-21.30 uur	Warnsveld	A.L.V.
20 april	10.00-12.00 uur	Zutphen	
11 mei	19.30-21.30 uur	Warnsveld	clubveiling
18 mei	10.00-12.00 uur	Zutphen	
1 juni	19.30-21.30 uur	Warnsveld	
15 juni	10.00-12.00 uur	Zutphen	

Warnsveld : Warnshuus, Dreiumme 43, van 19.30-21.30 uur

Zutphen : Clubochtenden : Kegelcentrum Hanzehal, van 10.00-12.00 uur

N.B. De data 13 april en 11 mei staan op dit moment nog niet definitief vast. Indien er een wijziging plaats zal vinden krijgt U op tijd bericht.

Kopij

Kopij voor het volgende nummer van onze Nieuwsbrief heb ik graag uiterlijk 15 februari 2026 in mijn mailbox (miera022@planet.nl) of brievenbus (Prins Bernhardlaan 69, 7204 AL Zutphen). Het volgende nummer van de Nieuwsbrief verschijnt rond 20 februari 2026.

Overname van artikelen is toegestaan, mits hierover van tevoren contact is opgenomen met de redactie van de Nieuwsbrief.

Wijziging e-mailadressen doorgeven.

Wilt U, als U een ander e-mailadres krijgt, dit ook aan de redactie doorgeven. Als U dat niet doet krijg ik alleen een melding dat Uw (oude) e-mailadres niet meer bekend is. Als U de Nieuwsbrief toch wilt (blijven) ontvangen, moet U ervoor zorgen dat ik Uw actuele e-mailadres heb. Mijn adres: miera022@planet.nl. En wilt U ervoor zorgen dat Uw mailbox niet te vol is tegen de tijd dat U Uw volgende nieuwsbrief kan verwachten!!

Bezoek postzegelshow Postex in Barneveld

Omdat het Warnshuus wegens een verbouwing niet beschikbaar bleek om noch het zo geslaagde seizoen 2024-2025 af te sluiten, noch een feestelijke start van het seizoen 2025-2026 te organiseren, is destijds besloten om in plaats daarvan op 24 oktober een bezoek te brengen aan de Postzegelshow Postex in Barneveld.

Vierendertig leden hadden te kennen gegeven graag gebruik te maken van het aanbod om gratis met de bus mee te reizen. Ook het entreekaartje zou voor rekening van de vereniging komen.

Dit kon allemaal dankzij het mooie resultaat dat de Commissie Taxaties, Aan- en Verkoop dit jaar tot nu toe heeft weten te bewerkstelligen. Natuurlijk mede dankzij de bestedingen van de leden, diverse giften, nalatenschappen, niet te vergeten de winsten uit aan- en verkopen en de medewerking van velen.

Om 09.00 uur werd vertrokken vanaf het Warnshuus met ook deze keer weer een bus van Berkhout Busreizen uit Zutphen met achter het stuur de vakbekwame en gezellige chauffeur Hans Roordink.



Na een korte stop bij het station in Dieren om daar nog enkele leden op te pikken, werden de aanwezigen namens de Activiteitencommissie welkom geheten en kregen ze een aantal huishoudelijke mededelingen mee. Onder andere dat het gezelschap om exact 14.30 uur weer terug zou keren richting Zutphen. Daarover later meer.

Rond 10.30 arriveerden we bij de Veluwehal in Barneveld, waar even gewacht moest worden om Kees in de gelegenheid te stellen de benodigde entreekaarten te gaan kopen. Na de kaarten te hebben uitgedeeld kon men gaan proberen zijn of haar verzamelingen uit te breiden.



Dat het wel goed zit met onze onderlinge contacten bleek wel uit de lange tafels in het restaurant waar onze leden zich verzamelden. Ook hier bleek weer dat het sociale gebeuren binnen onze club een belangrijk onderdeel is naast natuurlijk het “postzegelen”.

Even na het afgesproken tijdstip vertrokken we uit Barneveld. Helaas kregen we na zo’n 5 minuten te hebben gereden telefonisch van Toon Kort te horen dat hij de bus gemist had. Terwijl Kees nog zo gezegd had dat



Rond 16.00 uur waren we terug bij het Warnshuus.

Graag tot een volgende keer. En dat is al snel. Op 29 december gaan we voor de derde keer gezamenlijk naar de Oudjaarsbeurs in Houten. Gelet op de vele positieve reacties die we op de trip naar Barneveld hebben mogen ontvangen (waarvoor onze dank), rekenen we weer op een grote deelname. Voor meer informatie zie elders in deze nieuwsbrief.

Met vriendelijke groeten,
de Activiteitencommissie

Peter Abeln, Henriëtte Formica, Gerben Klein Baltink en Kees Samuels

Wandelen in Zutphen

Op donderdag 25 september j.l. verzamelden de leden van de insteekgroep zich rond half 2 bij de fluisterboot aan het Rijkshage in Zutphen. Ze waren daar op uitnodiging van Kees Samuels, namens de commissie Taxatie, Aan- en Verkoop, als dank voor het vele werk dat ze elke maandag- en woensdagmorgen doen. Bedoeling was een wandeling door een deel van “oud”-Zutphen, onder leiding van Kees zelf.

Kees is geboren en getogen in Zutphen – een echte Zutphenees dus – en hij leidde ons langs een aantal voor hemzelf belangrijke plekken, zoals zijn kleuterschool (waarin ikzelf 30 jaar later een aantal jaren als aardrijkskundeleraar van het Isendoorn College mocht werken), zijn lagere school, zelfs de kapel waarin hij vele jaren later trouwde. Hij liet zien dat Zutphen een groot aantal mooie hofjes heeft – vooral voor mensen die Zutphen niet zo goed kennen verrassend – naast zoveel andere dingen die van Zutphen een toeristisch steeds aantrekkelijker stad maken.

Rustig lopend, gezellig keuvelend eindigden we na zo’n anderhalf uur – iets meer, doordat enkelen het Zutphense stadhuis gebruikten voor een sanitaire stop – op de hoek van de Turfstraat en de Broederenkerkstraat bij Eetcafé De Deur, door Kees stevast betiteld als “de kroeg”. Hier had Kees een tafel gereserveerd, waar we nog meer dan een uur gezellig konden napraten onder het genot van “een hapje en een drankje”.

Was dat gezellig? Nou, reken maar – zelfs zo gezellig, dat niemand gedurende die drie uur op het idee is gekomen om ook maar één foto te maken van het kuierend groepje filatelisten!! Ik denk dat ik namens alle deelnemers de commissie, en dan vooral Kees Samuels, heel hartelijk mag bedanken voor deze gezamenlijke activiteit – en wat mij betreft is het zeker voor herhaling vatbaar.

Jaap Mieras

UITNODIGING VOOR BEZOEK AAN DE
oudjaarsbeurs in houten
OP MAANDAG 29-12-2025

Na het geslaagde en gezellige bezoek aan de Postex in Barneveld op 24 oktober jl. stellen wij de leden van de Filatelistenvereniging Zutphen e.o. wederom in staat om samen op pad te gaan. Voor de derde keer gaan we een bezoek brengen aan de Oudjaarsbeurs in Houten.

Op deze grote filatelistische beurs komen we vele handelaren en interessante stands tegen, met een uitgebreid assortiment postzegels, poststukken en aanverwante zaken.

Deelname aan dit gezamenlijke bezoek is geheel gratis. Wij zorgen voor het busvervoer en de entreebewijzen. Dat is mogelijk geworden door het positieve financiële resultaat dat de Taxatiecommissie, Aan- en Verkoop ook dit jaar weer heeft weten te bewerkstelligen. Met dank aan velen.

Op maandag 29 december vertrekken we om 09.00 uur vanaf het Warnshuus. Na een korte stop in Dieren (parkeerplaats bij het station) om collega's aldaar op te pikken, reizen we door naar Houten, waarna iedereen vanaf ongeveer 10.30 uur naar hartenlust kan rondkijken, zoeken en verzamelen.

Om 14.30 uur vertrekken we weer richting Zutphen/Warnsveld, met natuurlijk opnieuw een tussenstop te Dieren.

Aanmelden kan tot uiterlijk maandag 1 december bij Kees Samuels, hetzij middels een e-mail via kees.samuels46@upcmail.nl, hetzij via de app 0652184597.

Met vriendelijke groeten,

De Activiteitencommissie,

Peter Abeln, Henriëtte Formica, Gerben Klein Baltink en Kees Samuels



PostNL (1)

In het verleden heb ik U al vaker laten zien dat PostNL onvriendelijk omgaat met filatelistisch gefrankeerde post. Maar wat me laatst overkwam slaat alles: Op dinsdag 11 november ontving ik drie enveloppes met inhoud van een correspondentievriendin uit Belarus (vroeger werd dat land “Wit-Rusland” genoemd), alle drie filatelistisch gefrankeerd. De (verkleinde) scans maken duidelijk hoe PostNL daarmee is omgegaan.

Waarom moet dat zo? De adressen waren duidelijk en foutloos geschreven, en voor stickers was op de envelop, zowel aan de voor- als aan de achterkant, plaats genoeg!!

Sowieso, waarom moet PostNL hier stickers op plakken? Hiervoor kan ik eigenlijk maar één woord bedenken: PESTERIJ!!

PostNL (2)

Het zal U niet ontgaan zijn dat PostNL op 10 november de nieuwe Decemberzegels heeft gepresenteerd. Op de website schrijft PostNL:

“Met de decemberzegels maak je van al je kerstpost een sprookje. Ze zijn dit jaar zijn (sic) namelijk ontworpen door de Efteling, en dat zie je. De zegels laten je verdwalen in 10 sprookjesachtige scènes: 9 bekende verhalen uit het Sprookjesbos – van Roodkapje tot Klein Duimpje – én 1 speciaal sprookje voor PostNL.” De twintig zegels kosten € 24,20, d.w.z. € 1,21 per stuk. Dat is € 0,15 meer dan een jaar geleden! Het is voor kerstpost tot 50 gram – maar hoeveel kaarten wegen meer dan 20 gram??

Op die website staat ook: “Plak 2 decemberzegels voor alle buitenlandse bestemmingen.” Tot 1 januari 2026 kost een brief tot 20 gram naar het buitenland € 2,00, daarna € 2,11. Twee decemberzegels kosten € 2,42. Mag ik het advies van de PostNL-website misleiding noemen, of is het gewoon afzetterij? Of is dat hun opvatting van “kerstpost een sprookje”?

Op <https://www.postnl.nl/klantenservice/tarieven-postzegels/gebruik-decemberzegels/> vindt U ook, dat U **niet** – zoals in het verleden – “oude” decemberzegels zonder meer kunt gebruiken; Nee, U moet “bijplakken”: Decemberzegels van 2024 hebben een waarde van € 1,06 en U moet dus € 0,15 bijplakken (en na 3 januari 2026 € 0,34). Decemberzegels van 2010 t/m 2023 hebben een waarde van € 0,96; U dient dus € 0,25, en na 3 januari € 0,44 bij te plakken. Als bijplakzegels biedt PostNL zegels van 2, 3 en 5 cent aan – dat vraagt van U dus, zeker na 3 januari, een extra grote envelop om ze erop kwijt te kunnen ... Ook voor PostNL geldt “Leuker kunnen we het niet maken!”

Jaap Mieras



Zes briefkaarten uit de 19e eeuw: postcrossing avant-la-lèttre?

Gerben Klein Baltink

Hoewel het niet mijn gewoonte is om veel niet-Nederlandse woorden te gebruiken, ontkwam ik er bij deze titel niet aan ...



In mijn verzameling bevinden zich enkele bij elkaar horende briefkaarten, particulier bedrukt, en in 1898 uitgegeven ter gelegenheid van de inhuldiging van Koningin Wilhelmina.

Deze serie van vier verschillende briefkaarten (Geuzendam P33) kan door verzamelaars met enige moeite nog wel gevonden worden, maar juist dit setje is bijzonder omdat ze alle vier vanuit Joure naar één ontvanger in Engeland (de

heer A.W. Stanley, Hale Road, Altrincham) zijn gezonden. De boodschap aan de ontvanger (in het Nederlands!) is over de vier kaarten verdeeld:



- A. Onbekende vriend, 't Doet me genoegen U deze kaarten te zenden en hoop dat ze U wèl mogen bereiken.
- B. Dat ze schitterende sterren mogen zijn in uwe verzameling.



- C. Bewaar ze trouw, want spoedig zijn ze uitverkocht.
- D. Ik groet U vriend, ik, de Hollander.

Helaas bevatten de kaarten geen indicatie van de afzender, anders dan de datum (1 oktober 1898) en de plaats (Joure). Verzonden op 1 oktober tussen 1 en 2 uur 's middags, komen ze minder dan 48 uur later aan in Altrincham ...

Ruim 125 jaar na dato probeer ik vervolgens te ontrafelen wie nu de afzender was en wat zijn relatie met de “onbekende vriend” was. Een verzamelcontact via een advertentie in één van de vele filatelistische bladen uit die tijd? Geen eenvoudig raadsel om op te lossen ...

Maar deze vier kaarten komen uit een aankoop die ik enkele jaren geleden in Edinburgh deed, waar een handelaar stopte met zijn winkel. In het stapeltje Nederlandse poststukken bevonden zich nog twee briefkaarten uit de vergelijkbare serie, maar dan de briefkaarten van 2½ cent voor binnenlands gebruik (Geuzendam P36). De afzender blijkt de heer W. Stanley uit Altrincham te zijn – inderdaad, de ontvanger van de eerdergenoemde set van vier!



Hij verstuurt de twee kaarten in mijn verzameling lokaal (Haarlem, op 27 mei 1899) naar de heer J. Polak Pz. Op basis van het bestellerstempel (F.28) worden deze dezelfde avond nog bezorgd. Zou de heer Polak soms de verzender zijn geweest van de eerste serie? De deels leesbare tekst wijst daar naar mijn mening wel op: *Dear Sir, Many thanks for your kindly sending me view (?) cards from Divers (?). With kind regards. W. Stanley, Altrincham.*

Let op - rechtsonder staat in een ander handschrift: *Yours truly*, en een handtekening, die weer eerder aan J. Polak doet denken.

Ik ben daardoor weliswaar overtuigd dat deze zes briefkaarten bij elkaar horen, maar kan dat helaas niet bewijzen. Het handschrift aan de adreszijde is in elk geval niet van de heer Stanley. Mogelijk heeft Polak hem bij de eerste zending meer toegezonden, waaronder aan hemzelf gerichte briefkaarten? Ook de tekst op de andere briefkaart lijkt te duiden op een verzamelrelatie tussen beide heren, mogelijk via een derde persoon. Die tekst luidt namelijk: *Dear Sir, The stamps (dutch postage due) I sent some days ago to Var (?), You will have received them I suppose by this time.*



Bij de eerste lezing van dit artikel door Jaap Mieras, wist hij mij meer te vertellen over J(acob) Polak – woonachtig in Haarlem en geboren op 18 mei 1851 te Rotterdam. Overleden te Haarlem op 26 augustus 1915 en aldaar begraven op de Joodse begraafplaats. Dank Jaap!

Hoewel er het nodige te vinden is over zijn familiegeschiedenis, heb ik helaas niets kunnen vinden over zijn verzamelen van postzegels. Jammer! Ook van de heer Stanley heb ik niets gevonden in mijn zoektochten op het wereldwijde web. Wel heeft er midden 19^e eeuw duidelijk een familie Stanley in Altrincham geleefd – zo blijkt bijvoorbeeld dat grote stukken land aan de Hale Road het eigendom van deze familie waren. Maar details over de persoon of zijn verzamel interesse ben ik niet tegengekomen.

Mochten leden van onze vereniging nog slimme ideeën hebben om dit raadsel verder op te lossen, dan houd ik me aanbevolen!

Het blijft ondanks de onbeantwoorde vragen wel een leuk setje ... en dit soort vragen houdt onze interesse in postzegels en postgeschiedenis levend!

BRONNEN:

Geuzendam's Catalogus van de Postwaardestukken van Nederland en Overzeese Rijksdelen, 8^e editie (2008)

Diverse zoekmachines op internet

Eigen collectie

De aanleg van het Panamakanaal (1)

Jaap Mieras

Eerder dit jaar besloot ik een verhaal voor onze nieuwsbrief te schrijven over de aanleg van het Panamakanaal. Een van de redenen – maar zeker niet de enige – daarvoor is, dat een postzegel daarbij een doorslaggevende rol heeft gespeeld. Het was ruim op tijd klaar voor publicatie.

Bij ons bezoek aan de Postex in Barneveld kregen alle bezoekers een boekje. Tot mijn schrik zag ik daarin een verhaal van Ton Vis over ... jawel, het Panamakanaal. Toch wil ik U mijn verhaal niet onthouden; bij vergelijking van beide artikelen blijkt dat ik duidelijk andere nadrukken leg dan de heer Vis. Het eerste deel vindt U hieronder.

1. INLEIDING

Op 10 januari 1870 gaf de regering van de Verenigde Staten opdracht aan een marineofficier, Thomas O. Selfridge Jr., om in de Landengte van Panama, de smalle strook land die het Noord- en het Zuid-Amerikaanse continent verbindt, een route te zoeken voor een eventueel kanaal dat de Atlantische en de Grote Oceaan met elkaar zou verbinden.

De Spaanse conquistador Vasco Nuñez de Balbao (1475-1519) had al in 1513 ontdekt dat daar beide oceanen het dichtst bij elkaar liggen, op het smalste punt in vogelvlucht niet meer dan zo'n 60 kilometer – maar dat die smalle strook wel gekenmerkt wordt door bergen, ondoordringbaar oerwoud met moerassen, een verstikkend heet en zeer vochtig klimaat en de daarbij behorende uiterst actieve insectenwereld!



De Amerikaanse burgeroorlog was enkele jaren eerder afgelopen; de winnende staten in het noordoosten begonnen aan een ongeëvenaarde economische groei en Californië was, vooral dankzij de vondst van goud in 1848, sterk in opkomst. Maar om per schip van het noordoosten (New York) naar Californië (San Francisco) te gaan, moest helemaal om Zuid-Amerika heen gevaren worden – een route van 22 500 kilometer. Via een kanaal in Panama zou die afstand beperkt worden tot “slechts” 9 500 kilometer – als er kanaal zou zijn! Dat zou veel tijd schelen, en “tijd is geld”!



In de 19^{de} eeuw waren in Europa en de Verenigde Staten al veel kanalen aangelegd, de technische mogelijkheden hiervoor kwamen meer en meer beschikbaar; het bereikte een voorlopig hoogtepunt met de aanleg van het 193 kilometer lange Suezkanaal, waardoor vanaf eind 1869 de afstand tussen Zuid- en Zuidoost-Azië enerzijds en Europa anderzijds met meer dan achtduizend kilometer werd bekort – ter vergelijking: dat is ongeveer de afstand (in vogelvlucht) van Zutphen naar Vladivostok, aan de oostkust van Siberië!

In principe waren er in de 19^{de} eeuw meerdere mogelijkheden om een kanaal tussen beide oceanen aan te leggen. Naast een kanaal door de Landengte van Panama was aanleg van een veel langer kanaal door Nicaragua een serieuze optie. Dat was in het begin van de 19^{de} eeuw al door de Duitse ontdekkingsreiziger en geograaf Alexander von Humboldt (1769-1859) gesuggereerd. Daar was veel minder reliëf, je kon gebruik maken van het Meer van Nicaragua (90 km) en je kon rivieren bevaarbaar maken (ruim 110 km), waardoor je ‘maar’ een kleine 90 km kanaal moest graven. En Nicaragua ligt veel dichterbij de Verenigde Staten, waardoor de reis van New York naar San Francisco nog eens 800 kilometer korter zou zijn dan via Panama.



Tussen 1850 tot 1855 was door de Verenigde Staten al wel een spoorweg door de Landengte van Panama aangelegd; daar was men op de moeilijkheden gestuit die reliëf, klimaat en door insecten verspreide ziekten met zich meebrachten. Voor vervoer van passagiers tussen de Amerikaanse oost- en westkust was dat beslist een oplossing – totdat in 1869 de eerste spoorwegverbinding tussen beide kusten gereed kwam. Maar voor goederenvervoer tussen beide gebieden gold – en geldt nog steeds – dat vervoer over water nu eenmaal veel goedkoper is (per tonkilometer) dan vervoer per spoorlijn. En dus werd aanleg van een kanaal iets wat hoog op het verlanglijstje van de Verenigde Staten stond – vandaar ook de opdracht aan Selfridge. In zijn eindrapport gaf hij aan dat een eventueel kanaal het best in de buurt van de spoorlijn kan worden aangelegd en hij suggereerde een doorsnijden van de landengte zonder sluizen!

2. EERSTE POGING, EEN FRANS INITIATIEF

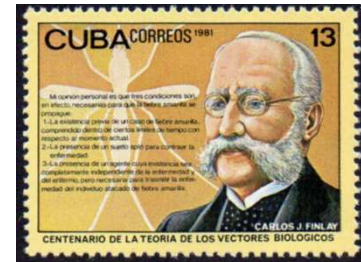
Maar halverwege de jaren 1870 besloot een Amerikaanse overheidscommissie unaniem dat het kanaal in Nicaragua moest komen – Panama had te veel nadelen! Tegelijkertijd toonde de Fransman Ferdinand de Lesseps (1805-1894), de man achter het succesvolle Suezkanaal, belangstelling voor een kanaal tussen Atlantische en Grote Oceaan. Ondanks overtuigende argumenten, zowel technisch als financieel, dat een kanaal door Panama veel lastiger was dan in Nicaragua, koos de Lesseps voor Panama – en dat zonder sluizen. Profiterend van zijn succes bij het Suezkanaal kreeg hij – eigenlijk de maatschappij die hij hiervoor opgericht had – ruimschoots financiën los, zodat in 1881 het voorbereidende werk, en een jaar later het feitelijke graven van het kanaal kon beginnen.



Waarschijnlijk om zijn plannen door te kunnen zetten, hadden de Lesseps en de zijnen de moeilijkheden van het tracé – en daarmee de steeds verder oplopende kosten – zwaar onderschat en de eigen (technische) mogelijkheden zwaar overschat, hetgeen al spoedig bleek. Desondanks hield de Lesseps vast aan zijn idée-fixe van een kanaal zonder sluizen, ook al gaven zijn eigen technici aan dat zo’n kanaal niet haalbaar was.

De maatschappij probeerde haar financiële situatie te verbeteren door loterijobligaties uit te geven. Daartoe werd zelfs desinformatie verspreid: terwijl in 1886 – ze waren toen al vijf jaar bezig! – nog niet meer dan 10% van het werk klaar was, werd aandeelhouders voorgehouden dat men al over de helft was!

Het klimaat in Panama bleek letterlijk moordend te zijn. Het regenseizoen – dat in deze regio acht maanden duurt – maakte dat niet beter. Veel van de voornamelijk zwarte arbeiders liepen dus malaria of gele koorts op. Dat malaria veroorzaakt werd door een mug was misschien dan wel net ontdekt (in 1882, door de Cubaanse arts Carlos Juan Finlay), maar nog niet algemeen geaccepteerd. Voor gele koorts was helemaal nog geen geneesmiddel en als je dat kreeg was je overlevingskans minder dan 50%!



Het hoge sterftecijfer, ook onder Fransen, de tegenvallende snelheid waarmee het kanaal werd gegraven, en de steeds hoger oplopende kosten, wakkerden de kritiek in Frankrijk aan. De Lesseps probeerde dat tegen te houden door journalisten om te kopen, zodat in de Parijse kranten alleen maar positief over zijn prestige-onderneming geschreven zou worden. Zo ontstond een circuit van grootschalige corruptie en financiële wanpraktijken.

Terwijl de beschikbare hoeveelheid financiële middelen sterk afnam, was onmiddellijk overgaan op kant-en-klare plannen voor een kanaal met sluizen nog de enige mogelijkheid om het project te redden. Toch stelde de Lesseps die beslissing steeds uit, hopen op een wonder. Pas toen faillissement voor de kanaalmaatschappij dreigde – maar dan is het al eind 1887 – gaf hij toe en vroeg het Franse publiek opnieuw een astronomische hoeveelheid geld. Hiervan kreeg hij echter niet voldoende; het resulteerde uiteindelijk in een surseance van betaling eind 1888 en een einde van de maatschappij in februari 1889; korte tijd later stopte het werk in Panama.

In september 1892 onthulde de journalist Édouard Drumont in een Franse krant namen van politici en journalisten die zich door de kanaalmaatschappij om hadden laten kopen. Het schandaal leidde tot het aftreden van de regering.

Intussen had de curator van de failliet verklaarde kanaalmaatschappij vastgesteld dat in Panama al zoveel gedaan was, er al zoveel gebouwen stonden, zoveel machines nog bruikbaar waren, dat een nieuwe maatschappij, de Compagnie Nouvelle du Canal de Panama, werd opgericht om alsnog een Panamakanaal af te maken, met sluizen. Enkele weken later overleed de Lesseps, 89 jaar oud.

3. DE VERENIGDE STATEN WILLEN EEN KANAAL



Toen de Amerikaanse president William McKinley na een moordaanslag op 14 september 1901 overleed, werd hij opgevolgd door Theodore Roosevelt. In 1897 was deze als onderminister van marine begonnen met een beleid om de Verenigde Staten de zeeën rond het continent te laten beheersen. Daartoe was van belang dat de Verenigde Staten bases kregen in zowel de Caribische Zee als in de Grote Oceaan; de Spaans-Amerikaanse Oorlog van 1898 leidde onder andere tot onafhankelijkheid van Cuba, waarbij de Amerikanen een flinke vinger in de pap kregen en

zowel Puerto Rico als de Filippijnen werden Amerikaanse kolonies.

En, vanzelfsprekend, er moest een kanaal komen dat beide oceanen met elkaar zou verbinden – maar dat zou dan wel een Amerikaans kanaal onder Amerikaanse controle moeten zijn! Gezien eerdere besluiten en het fiasco van de Fransen in Panama, ging met ervanuit dat dat kanaal in Nicaragua zou worden aangelegd.

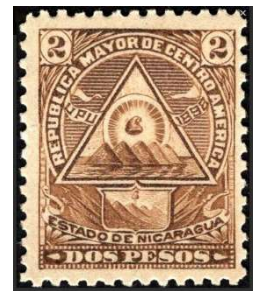
Als president kon Roosevelt hier vaart achter zetten. Een paar maanden later verscheen het rapport van een eerder ingestelde commissie, die een kanaal in Nicaragua en in Panama moest vergelijken. Panama kwam daarin veel beter naar voren dan eerder was gedacht – alleen kreeg Nicaragua de voorkeur omdat het waarschijnlijk minder zou kosten ... totdat vanuit Parijs de mededeling kwam dat de Fransen de volledige investering in Panama (gebouwen, apparatuur, al gegraven stukken kanaal, enz.) veel goedkoper aanboden dan in het rapport was berekend. Eigenlijk was er toen nog maar één belangrijke reden om Panama niet te kiezen: Panama was destijds onderdeel van Colombia en het was nog maar de vraag of de Colombianen bereid waren alle rechten in dat gebied op te geven.



Roosevelt besloot om alle kaarten op een Panamakanaal te zetten, maar hij was een van de weinigen; zowel de grote meerderheid van de politici als de meeste media (die het Franse fiasco breed hadden uitgemeten) waren – en bleven – uitgesproken voorstander van een Nicaragua-kanaal!

Voorstander van het Panamakanaal was ook de Fransman Philippe Bunau-Varilla (1859-1940). Hij was een aantal maanden in Panama leider geweest van de Lesseps' Franse kanaal-maatschappij, waarna hij zijn ontslag nam en particulier aannemer bij het kanaal werd. Vooral door dat laatste bleef hij, nadat de Franse maatschappij failliet was verklaard, naar mogelijkheden zoeken om toch verder te kunnen. Evenals veel andere particuliere aannemers investeerde hij in de Compagnie Nouvelle.

Toen de Amerikaanse kanaalcommissie in 1899 Parijs bezocht, was hij er dan ook als de kippen bij om de leden te beïnvloeden. Spoedig daarna vertrok hij naar de Verenigde Staten om daar te lobbyen voor een Panamakanaal. Daarbij benadrukte hij de voordelen van Panama en de nadelen van Nicaragua. In een pamflet dat hij aan een groot aantal invloedrijke Amerikanen verstuurde, legde hij speciaal de nadruk op het feit, dat in de omgeving van Panama geen vulkanen zijn en in Nicaragua wel: *“Wat heeft Nicaragua gekozen om hun land op het staatswapen te kenmerken, of op hun postzegels? Vulkanen!”*



In het voorjaar van 1902 vonden hoorzittingen van de Senaatscommissie plaats over de vraag waar een kanaal moest komen. Daarbij werden de voordelen van Nicaragua en de nadelen van Panama sterk benadrukt, eventueel gevaar van aardbevingen en vulkaanuitbarstingen in Nicaragua werd gebagatelliseerd. En dus was de conclusie, waarover Senaat en Huis van Afgevaardigden later zouden stemmen, dat een Nicaraguakanaal moest worden gegraven.

Op 8 mei 1902 verwoestte een uitbarsting van de Mont Pelée, een – zo dacht men – slapende vulkaan op het Caribische eiland Martinique, de hoofdstad St. Pierre, waarbij 30 000 mensen omkwamen¹. In de Verenigde Staten was dit voorpaginanieuws! Bijna gelijktijdig vond een uitbarsting van de Soufrière op het nabij Martinique gelegen eiland St. Vincent plaats en, veel belangrijker, van de Momotombo in Nicaragua. Die laatste uitbarsting werd overigens (onterecht) door Nicaragua ontkend!

¹ Ik schreef hierover in onze Nieuwsbrief 14, 3 (augustus 2024)

Voor lobbyist Bunau-Varilla was dit een geschenk uit de hemel. Enkele dagen voor in de Amerikaanse senaat de beslissende stemming plaats zou vinden bezocht hij snel alle postzegelwinkels van Washington en kocht daar de laagste waarde van een twee jaar eerder uitgegeven postzegelserie van Nicaragua. Deze toont een uitbarstende Momotombo. Hij plakte deze op een stuk papier, schreef erbij *“Een officiële getuige van de vulkanische activiteit in Nicaragua”* en verzond ze aan elk van de leden van de senaat. Hij schreef er niet bij dat deze vulkaan zo’n 120 km van het geplande Nicaraguakanaal verwijderd lag ...

Drie dagen later kreeg Panama in de senaat 8 stemmen meer dan Nicaragua; een week later stemde het Huis van Afgevaardigden in overgrote meerderheid ook voor Panama en op 28 juni 1902 tekende president Roosevelt de wet om een Panamakanaal aan te leggen.

In de volgende nieuwsbrief zal het tweede deel van dit artikel verschijnen

