

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



Beste medeverzamelaars,

Wel wat laat, maar iedereen toch een zeer gemeend goed en gezond 2021 gewenst.

Zoals iedereen wel kan begrijpen, zal ik deze wens niet op een bijeenkomst in maart kunnen uiten dus daarom via deze Nieuwsbrief.

Het bestuur heeft afgelopen maand digitaal zijn jaarlijkse bestuursbijeenkomst gehouden en daaruit zijn een paar zaken gekomen die ik jullie hierbij nu wil medelen. Alle geplande zaken uiteraard onder voorbehoud.

We vieren dit jaar onze 35-jarig bestaan! Dat gaan we vieren met een vernieuwde website en op de bijeenkomst in september. Die bijeenkomst houden we in Oosterhout (NB) op zaterdag 25 september. De partners zijn daarbij nadrukkelijk uitgenodigd. Het programma zullen we t.z.t. bekend maken, maar reserveer deze datum alvast in de, nu nog, lege agenda.

De overige bijeenkomsten dit jaar zijn als volgt gepland:

- 19 juni in Huizen
- 27 november in Huizen

Dus de bijeenkomst in maart gaat zeker niet door en die in juni is ook zeker nog niet definitief. We zullen daarover berichten als zaken duidelijker liggen.

We hebben vorig jaar besloten dat, in verband met het jubileum en gezien de goede financiële positie van de vereniging, de contributie dit jaar op € 0,00 wordt gesteld. Degenen die toch al betaald hebben, krijgen hun geld terug. Het voorstel van het bestuur is om de contributie voor 2022 naar € 12,50 te verlagen, omdat de kosten van de papieren nieuwsbrieven zijn vervallen. Dat zullen we bespreken op de jaarvergadering tijdens onze eerste bijeenkomst dit jaar.

Op dit moment wordt er door Peter hard gewerkt aan een nieuwe website. Dat is een flinke klus, dus nog even geduld voordat deze website te bewonderen valt. Peter zal jullie daarover later verder informeren.

En nu op naar de artikelen in alweer de tweede Nieuwsbrief van dit jaar. Misschien vormen ze ook een aansporing om zelf iets te schrijven.

Een goed (verzamel)jaar gewenst en tot ziens,

Gerard Straathof [voorzitter]

FRANKEERSTEMPEL.NL

HOE DE AUTO NEDERLAND VERANDERDE (5) WEGEN



Na de Romeinen was Napoleon degene die al vroeg het belang van goede wegen inzag, met name om je leger snel te kunnen verplaatsen. Cornelis Lely (ja, die van de afsluitdijk) had in 1906 al de vooruitziende blik dat de automobiel zich zou ontwikkelen tot een massaproduct en dat daar nieuwe en goede wegen voor nodig waren, waarbij verschillende verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden moesten worden. Hij kwam met een plan voor een landelijk net van hoofdwegen, geschikt voor autoverkeer, om de provinciale hoofdsteden met elkaar te verbinden. Wegenbouw zou welvaart brengen. Van de Kreeke NV, lid van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers, was het daar natuurlijk helemaal mee eens. En let op de symboliek van het getoonde verkeersbord!



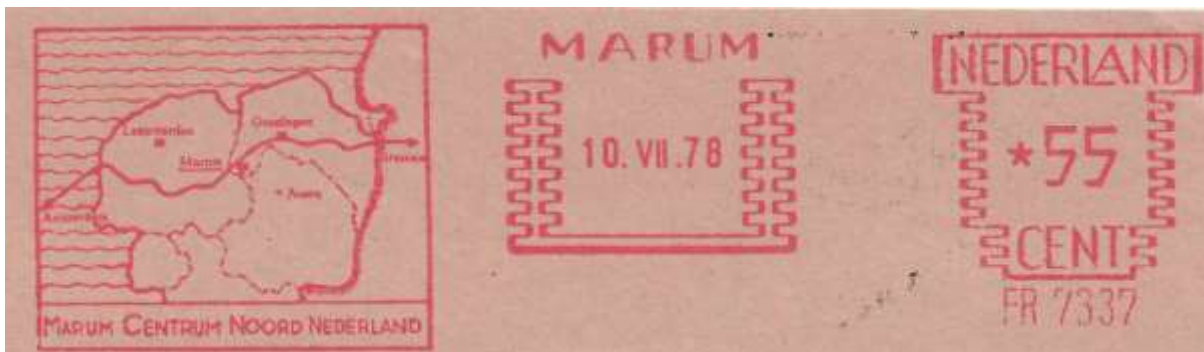
Er moest eerst nog een Rijkswegencommissie (1915), een wegenbelastingwet (1916) en een District Wegentechniek bij Rijkswaterstaat (1923) aan te pas komen voordat er in 1927 een Rijkswegenplan lag. Hoewel dit al een hele stap vooruit was moest je er nog niet teveel bij voorstellen. De meeste wegen waren 3 meter breed en werden gebruikt door auto's, fietsers en paarden. Deze wegen werden onderhouden door Rijkswaterstaat. De gemeente Nieuwolda laat mooi zien hoe ze ten opzichte van deze zogenoemde Rijkswegen ligt.



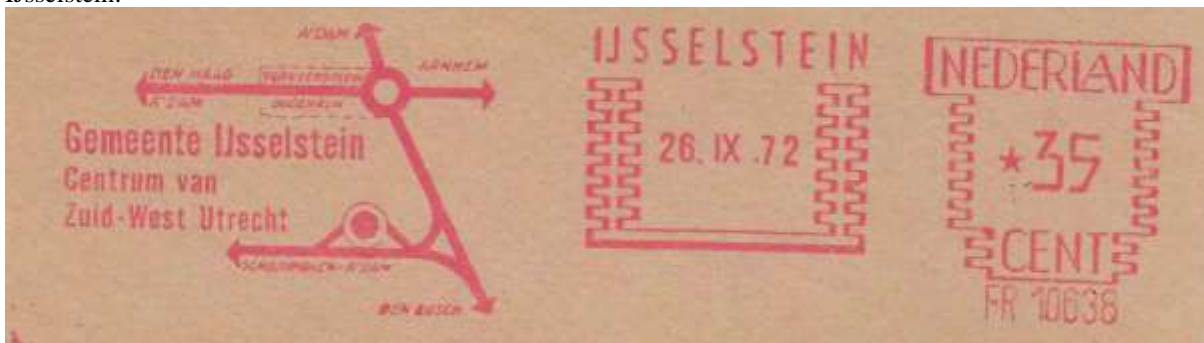
In 1936 werd een aantal Rijkswegen aangewezen als autosnelweg. De wegbedekking bestond uit betonplaten en klinkers. Autosnelwegen hebben gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen en een middenberm, zoals te zien is in de afdruk van FR 14427 van Snitjer's Aannemings- en Wegenbouwmaatschappij.



In 1976 kregen alle autosnelwegen de aanduiding A en een nummer. Iedereen kent wel de A1 en de A2, maar wist u ook dat de A7 met 241 km, lopend van Zaandam naar Nieuweschans, de langste autosnelweg in Nederland is? De gemeente Marum ligt aan de A7, waarvan het deel in Groningen en Friesland te zien is in het frankeerstempel.



De A3, A11, A14 en A19 zult u overigens niet tegenkomen. Die waren ooit wel gepland, maar zijn nooit gerealiseerd. Het totale autosnelwegennet in Nederland is 2474 km lang. De A12 was de eerste autosnelweg ter wereld met vluchtstroken. De A12 was ook de eerste autosnelweg die te maken kreeg met het fenomeen file. In 1955 stonden 50.000 auto's stil bij knooppunt Oudenrijn. Dit knooppunt is in beeld gebracht door de Gemeente IJsselstein.



Niet alle Rijkswegen kregen een A-nummer. De provinciale wegen kregen een N-nummer. Daarnaast waren er nog de Europese wegen, die een E-nummer kregen. Europese wegen gaan veelal over bestaande autosnelwegen, maar soms ook deels over bestaande provinciale wegen, zoals de E30 van Hoek van Holland naar Oldenzaal. Al in 1950 werd het Europese Hoofdwegennet vastgesteld. Het traject van Londen naar Moskou kreeg de naam E8. Daarvoor moest wel de A1 verder naar het oosten worden doorgetrokken. Na diverse eerdere vruchteloze pogingen werd de 'Werkgroep E-8' opgericht. Met als leus 'GeEft 8' bracht de burgemeester van Enschede elke maand in een oude Ford een nieuwsbrief naar Den Haag. De gemeente Enschede was zo blij toen de doortrekking eenmaal doorging dat ze er een speciaal stempel voor in de frankeermachine plaatsten. De E8 werd uiteindelijk pas halverwege de jaren '80 voltooid.... en omgedoopt tot E30!



Tegenwoordig is er ook nog een andere indeling van wegen. Op zgn. ‘stroomwegen’ moet het verkeer zoveel mogelijk ononderbroken doorstromen. Stedelijk- en landelijk gebied wordt ontsloten met ‘gebiedsontsluitingswegen’. Deze wegen hebben gelijkvloerse kruisingen. Tenslotte kom je uit op ‘erftoegangswegen’, waarop zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer rijdt en rijrichtingscheiding en gescheiden fietspaden ontbreken. De afdruk hieronder laat mooi zien hoe je via deze 3 wegsoorten bij de Beukenallee 1 kunt komen.



De eerste verharde wegen bestonden uit vele kleine stenen van gebakken klei. Als je tegen deze bakstenen tikt klinken ze helder. Men spreekt daarom wel van ‘klinkerwegen’. Om de samenhang van de stenen zo duurzaam mogelijk te maken werden ze in een bepaald verband gelegd. In onderstaande afdruk liggen ze in ‘keperverband’ (ook wel visgraat genoemd).



Bij hogere snelheden rijdt een klinkerweg niet echt lekker en was er slijtage aan de auto's. In de wegenbouw wordt daarom gebruik gemaakt van asfaltbeton. Dat is een mengsel van zand, grind en steenslag, dat bij elkaar gehouden wordt door bitumen. Bitumen wordt bij verhitting vloeibaar, hetgeen heel handig is voor de aanleg van wegen. Er zijn meerder soorten asfaltbeton, zoals DAB (Dicht Asfalt Beton) en ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). De levensduur van een asfaltweg is overigens beperkt, zo'n 7 tot 12 jaar. Het is daarom maar goed dat asfalt voor 100% hergebruikt kan worden.



Bitumen is een aardolieproduct. De eerste weg met bitumineuze bedekking werd al in 1914 gebouwd. In 1923 werd de eerste gewalste asfaltweg gelegd. Daarbij werd gebruik gemaakt van de bekende walsmachine om de weg mooi vlak te maken. De Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers (NVWB) toont een exemplaar in haar frankeerstempel.



Eshalite is een bitumenemulsie die geschikt is bij reparatie van asfaltwegen. Smid & Hollander, het bedrijf dat dit in haar stempel noemt, is later Esha Infra Solutions gaan heten. Waar de naam Esha of Eshalite voor staat blijft onduidelijk.



Op initiatief van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers werd in 1960 het Noordelijk Wegenbouw Laboratorium opgericht. In 1962 volgde het Oostelijk Wegenbouw Laboratorium en een jaar later het Zuidelijk Wegenbouw Laboratorium. Het doel was onafhankelijke deskundige dienstverlening voor de leden van de NVWB. In 1992 gingen de drie regionale laboratoria op in de Stichting Keuring, Onderzoek en Advies in de Civiele techniek (KOAC).



Veel automobilisten zijn het eens met de onderstaande stelling van de vereniging van wegenbouwers:



Er kwamen niet alleen betere wegen, maar ook steeds meer auto's die er sneller overheen raasden. Om het aantal ongelukken, dan wel de ernst ervan, te beperken werden de wegen 'ingericht' om het verkeer er snel en veilig overheen te laten rijden. Denk aan verlichting, een vangrail en verkeersstekens. Op de Zeedijk in Amsterdam werd in 1544 de eerste straatverlichting geplaatst. Het was een lantaarn met een kaars erin. Vanaf de 17^e eeuw werden olielampen gebruikt en eind 18^e eeuw gaslampen. Met de intrede van de eerste elektrische straatverlichting in 1886 in Nijmegen, werd het beroep van de lantaarnopsteker stilaan overbodig omdat de verlichting op elk gewenst moment op afstand aan en uit gedaan kon worden. Gezien de hogere snelheden is verlichting langs autosnelwegen met name van belang op plekken waar automobilisten in- of uitvoegen of van rijbaan moeten veranderen. Toch wordt vanuit het oogpunt van energiebesparing en het milieu niet de hele snelweg de hele nacht verlicht. Ook worden steeds betere lampen gebruikt, zoals HPL-N (hoge druk kwiklamp), SOX (lage druk natriumlamp), TL-S (fluorescentielamp), SON-T (hoge druk natriumlamp) en LED (licht emitterende diodes).



Een vangrail of geleiderail zorgt er in Nederland vanaf 1965 voor dat auto's die van de weg af (dreigen te) raken om pijlers van viaducten en andere obstakels 'geleid' worden en niet per ongeluk frontaal op het tegemoedkomende verkeer op de andere rijbaan kunnen botsen. Het is belangrijk dat de vangrail enerzijds sterk genoeg is, maar anderzijds ook uitbuigt om de energie van het voertuig te absorberen. Dat vangrails in de middenberm dubbelzijdig worden uitgevoerd is logisch, maar heeft u zich wel eens afgevraagd waarom een vangrail in de buitenberm ook dubbelzijdig is? Nederland is één van de weinige Europese landen waar dit zo is. Afgezien van de extra stevigheid zorgt een dubbelzijdige vangrail ervoor dat auto's er minder gemakkelijk overheen schieten omdat ze op hun zij buigen en daardoor voldoende hoogte behouden. Dat is ook een voordeel als meerdere automobilisten na elkaar hun auto in de vangrail 'parkeren'. De afdruk van FR 15506 toont een enkelzijdige vangrail.



Om het verkeer op een weg te regelen kunnen 3 soorten verkeerstekens gebruikt worden. Dat zijn wegmarkeringen, verkeerslichten en verkeersborden. Bij wegmarkeringen moet je denken aan strepen, al dan niet doorgetrokken lijnen, pijlen en haaiantanden (soms ook een fiets op een fietspad of de tekst BUS op een busbaan). Ze worden meestal in wit of geel aangebracht. De betekenis ervan staat in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Het Verbond voor Veilig Verkeer laat in de afdruk van FR 18519 een zebraad zien als voorbeeld van een wegmarkering.



Het bekendste verkeerslicht heeft 3 boven elkaar geplaatste lampen in de kleuren rood, oranje (in wetteksten veelal geel genoemd) en groen. Dit soort verkeerslichten worden in de volksmond ook wel stoplichten genoemd, maar feitelijk is dat alleen juist als ze op rood staan. Sterker nog, in Nederland ben je verplicht om bij een groen licht door te rijden. Bij een oranje knipperlicht is het verkeerslicht buiten werking. Knippert er een oranje licht op de plek van het groene licht, dan duidt dat op een gevaarlijke situatie. Hieronder een voorbeeld van een verkeerslicht in een frankerestempel. Eindhoven had in 1929 de primeur met dit soort verkeerslichten, die toen ook nog een bel hadden die rinkelde als het licht op rood stond.



Bij spoorwegovergangen, opengangende bruggen en veerponten kunnen ook verkeerslichten staan. Meestal gaat het om twee lampen naast elkaar, die afwisselend knipperen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de afdruk van PR 614 van de Nederlandse Spoorwegen.



In het Romeinse Rijk werden al verkeersborden gebruikt. Als je weet dat 'alle wegen naar Rome leiden', dan begrijp je dat het om bewegwijzering ging. Daarnaast stonden er langs belangrijke wegen op een afstand van 1000 stappen bordjes met informatie over de afgelegde afstand, in de buurt gelegen steden of dorpen en de naam van de bouwer van de weg. Tegenwoordig kennen we de hectometerpaaltjes, die deels dezelfde functie hebben. In Nederland werd de eerste bewegwijzering in 1894 door de ANWB geplaatst om hun toenemende aantal leden dat zich op steeds meer manieren ging verplaatsen (bv. fiets, auto) te helpen bij het vinden van de juiste route naar hun bestemming. In de frankeerstempels van de ANWB zien we die wegwijzers terug. Pas in 2015 droeg de ANWB de verantwoordelijkheid voor de verkeersborden in Nederland over aan de Nationale Bewegwijzeringsdienst.



Naast richtingaanwijzers werden in het heuvelachtige Limburg ook de eerste waarschuwborden met teksten geplaatst. Doordat het verkeer steeds sneller ging werd de tekst later vervangen door symbolen, die je sneller kunt 'lezen'. In 1908 werden er op het International Road Congres in Rome internationale afspraken gemaakt over verkeersborden. Je had 3 categoriën: verplichtingen, verboden en informatie. Sinds 1968, toen ze dat in Wenen nog eens dunnetjes overgedaan hadden, zijn er wereldwijde afspraken over de vorm en de betekenis van verkeersborden. Voor wegwijzers golden die afspraken niet.

In Nederland staan zo'n 4000 verschillende verkeersborden en 3 miljoen in totaal. Het vaakst voorkomende bord in Nederland is voor het verlenen van voorrang aan bestuurders op de kruisende weg. Dit bord is te zien in de afdruk van FR 13615 van Agmi Wegbebakening BV. Dit is een bord voor een verplichting.



Als je niet alleen voorrang moet verlenen, maar ook stil moet staan werd het bord gebruikt dat afgebeeld is in de afdruk van FR 8635. Voor een betere herkenbaarheid is dit bord later vervangen door een achtkantig bord, dat in PB 5567 is gebruikt om iets anders te stoppen.



Verbodsborden zijn rond en hebben een rode rand. Hierna als voorbeeld het bord dat aangeeft dat het verboden is om met een vrachtwagen een ander motorvoertuig in te halen.



Staande driehoeken met een rode rand zijn waarschuwborden. FR 7097 toont het bord dat waarschuwt voor slipgevaar.



Verkeersborden werden aanvankelijk van hout gemaakt, maar tegenwoordig van aluminium. De 'opdruk' is van duurzame, hoogwaardige, zelfklevende, geprinte, micro-prismatische retroreflecterende folie van klasse III. Bij verkeersbordenfabriek Elverding & Kruijff, één van de 11 fabrikanten van verkeersborden in Nederland, weten ze dat het bord daardoor niet alleen lang meegaat, maar dat het daardoor ook altijd goed zichtbaar is.



Oorspronkelijk waren 'wegen' smalle stroken die aangelegd zijn over land of op een kunstmatige structuur, zoals een aarden wal, en geschikt gemaakt voor wegverkeer. Maar in Nederland noemen we niet alle wegen gewoon 'weg'. Een verharde weg heet een 'straat'. De combinatie 'straatweg' komt ook voor en verwijst naar een, vaak met klinkers, verharde weg buiten de bebouwde kom. Staan er bomen langs een weg, dan wordt het een 'laan'.



Gaat het om een lange en brede laan dan spreekt men vaak van een 'boulevard'. En is het juist een heel smal straatje dan heet het een 'steeg'. Men spreekt van een 'pad' bij een smalle weg die op natuurlijke wijze is ontstaan door loopsporen van mensen of dieren. De weg waarlangs men de kudde vee van het dorp naar het open land dreef wordt echter een 'dreef' genoemd.



Een 'beemd' is een weg langs een strook laaggelegen weiland, dat regelmatig overstroomde door een beek of rivier. In een stad kom je soms 'hofjes' tegen, dat zijn gemeenschappelijke binnenterreinen met rondom kleine huisjes. Als de onbebouwde ruimte wat groter is en er meerdere wegen op uitkomen heet het vaak een 'plein'. Op de zandgronden zie je vaak dorpen met een open ruimte, die 'brink' genoemd worden.



Maar als er gehandeld wordt krijgt het vaak de naam 'markt'. Is het echter een brede winkelstraat met glazen overkapping dan mag het zichzelf 'passage' noemen. Een Romeinse heerweg noemde men een 'baan'. Loopt een straat langs een beschoeide of gemetselde oeverstrook, dan praten we over een 'kade'.



En dan zijn er de wegen die uitkomen op een andere weg met dezelfde naam. Die heten soms 'dwarsstraat'. Veel wegen worden ook genoemd naar hetgeen waar ze langs, overheen of naartoe lopen. Denk aan 'singel', 'gracht', 'vaart', 'haven', 'kerkhof', 'plantsoen', 'park', 'wal', 'brug' of 'dijk'.



En het is mooi om af te sluiten met de wegen die in wat voor windrichting dan ook naar ver buitenaf lopen. Zij krijgen de uitgang 'einde'.



[Jan Willem Jansma]

EEN REACTIE ...

Het woord frankeerstempel komt in mijn tekst niet voor maar het is een reactie op de laatste 2 artikelen van Jan Willem in de nieuwsbrief 2021-1.

Dat waren mooie bijdragen in de vorige Nieuwsbrief over automerken en de supermarkten van Jan Willem. Over beide artikelen kan ik nog een aanvulling schrijven.

Citroën 2CV (lelijke eend)

Dat een Citroën 2CV ongeschonden eieren naar de markt kon brengen is mooi en algemeen bekend maar ons relaas is nog mooier.

Na enige miskramen was mijn vrouw gelukkig weer zwanger. Echter bij de controle door de gynaecoloog kwam de mededeling dat hij mijn vrouw afraadde om zich te laten vervoeren door een brommer, fiets, trein, auto, autobus of een ander motorvoertuig. Die mededeling kwam ons slecht uit want kort daarna zouden we naar een bruiloft van vrienden gaan. Dat was lopend niet te doen. Toen we vertelden dat we misschien mee konden rijden met een ander bevriend stel die in het bezit waren van een 2CV, kwam de prettige mededeling dat hij daar geen bezwaar tegen had. Zo zie je maar dat de vering van de 'lelijke eend' niet alleen goed is voor eieren maar ook ideaal voor bepaalde zwangere vrouwen. De zwangerschap is verder prima verlopen en onze zoon is in januari 50 jaar geworden.

Zeven jaar later zijn we zelf "Eenden" gaan rijden. Voor een prikkie, 500 gulden, konden wij een eend overnemen. Voor die prijs kon je niet veel verwachten natuurlijk. Hij zoop olie, accu was slecht, sturen deed die ook niet goed en starten ging met een schakelaartje i.p.v. een contactsleutel.

Omdat we de auto niet vertrouwden om daar een rit van ruim 500 km mee te rijden gingen we altijd met de eend naar Assen en met de trein naar Schiedam. De eend stalde we bij het Asser station. Op een keer bij terugkomst stond de eend niet meer op de plaats waar wij hem hadden achter gelaten. De dief in wording heeft het linnen dak open gesneden en hem van de handrem gehaald en toen reed de eend vanzelf naar de andere zijde van het parkeerterrein. Het terrein liep enigszins schuin. Het was toen koud en het sneeuwde. De accu was in zo'n slechte conditie dat toen degene die het op onze auto had gemunt de motor heeft willen starten lukte dat niet. Gewoon starten lukte mij dus ook niet maar wat ik wel wist, dat je de eend kon aan slingeren.

FRANKEERSTEMPEL.NL

De sleutel van de krik paste op de as van de motor en zo lukte het bij mijn eerste poging de motor aan het lopen te krijgen.

Via het politiebureau zijn we naar Stadskanaal gereden met in het gat van het linnen dak een handdoek. Het is natuurlijk nooit warm geworden in de eend. Maar de reis naar huis is goed verlopen. Onze dochter van een half jaar heeft het avontuur ook goed doorstaan. I.v.m. familieomstandigheden moesten we toch een keer zo snel mogelijk naar Schiedam. Bij aankomst in Schiedam moesten wij 1 liter olie bijvullen. Omdat de eend niet goed spoorde moest ik constant tegensturen anders reden wij vanzelf de berm in. Ik heb nog dagenlang spierpijn in mijn armen gehad. Maar we rijden nog steeds Citroën.

AH

Deze aanvulling op het artikel over supermarkten kan ik ook niet onvermeld laten. Albert Heijn mag dan niet de eerste kruidenier zijn die een zelfbedieningswinkel opende maar toen het zover was kwam die wel in Schiedam, de toenmalige woonplaats van mij. Ik was toen 8 jaar maar ik kan het me nog goed herinneren.

Op de site van de "Stichting Albert Heijn Erfgoed" lees ik :

Succes De eerste zelfbedieningswinkel van Albert Heijn vestigde zich in Schiedam in 1952. Het gevolg was lange rijen. Klanten mochten in kleine groepjes naar binnen, waar ze direct een mandje in handen kregen.

[Ton Etman]

oud (kranten)nieuws 1



Arnhemsche Courant van 7-4-1931

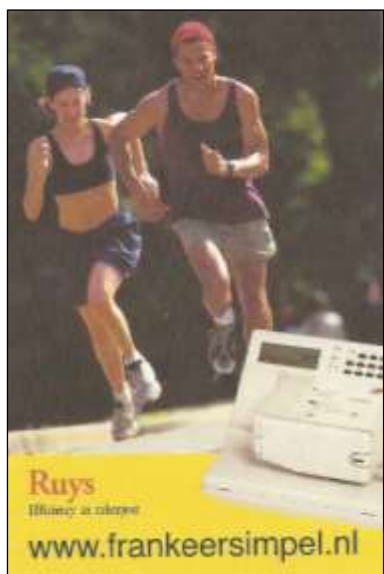
[Gerard Straathof]

FRANKEERSTEMPEL.NL

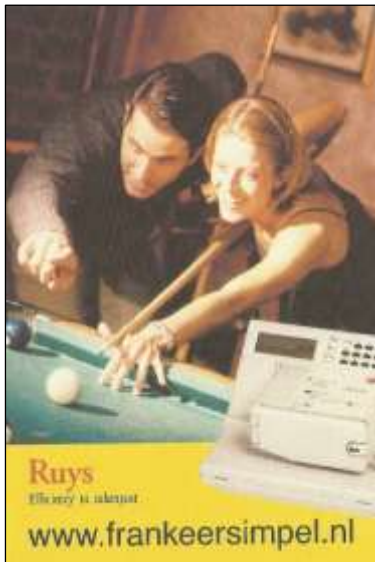
VERVOLG RUY'S RECLAMEKAARTEN

Als reactie op mijn artikel in nieuwsbrief 2020-8, ontving ik van Henk Smoor vier nieuwe reclamekaarten met de nummers P02-11, P0-15, P0-17 en P0-18.

Ik beeld ze hierbij af, met nog steeds het verzoek om te kijken of jij nog andere kaarten uit deze serie kent. Kunnen we deze serie 'compleet' maken?



FRANKEERSTEMPEL.NL



Samen dingen ondernemen is toch het leukst. En goed teamwork zorgt immers voor een beter resultaat. De juiste mix van mensen en goed materiaal kunnen je laten scoren. En dat willen we toch allemaal!

Vriendelijke groet,
Rob Schoute

P.s. Op kantoor kies je voor een frankeermachine van Ruys. Kijk op www.frankeersimpel.nl of bel 078 - 6920720.

TPGPOST
04.11.02 € 0038 ct
Postbus 19100 #FR 75363
2500 CC NEDERLAND

GVU
Postbus 8222
3503 RE UTRECHT
R023R123 N3503RE

De Ruys serie is een serie die is ontwikkeld door de Nederlandse Post en de Nederlandse Telecommunicatie. Het is een serie die is ontwikkeld door de Nederlandse Post en de Nederlandse Telecommunicatie. Het is een serie die is ontwikkeld door de Nederlandse Post en de Nederlandse Telecommunicatie.



Kijk jij er ook zo naar uit? Kaarsjes, de kerstboom, cadeautjes en lekker eten. Net wat meer tijd voor en met elkaar. Gezelligheid en warmte staan voorop. Maak er wat moois van. Ook in 2003.

Vriendelijke groet,
Rob Schoute

P.S. In 2003 kies je voor een frankeermachine van Ruys. Kijk op www.frankeersimpel.nl of bel 078 - 6920720.

TPGPOST
02.12.02 € 0038 ct
Postbus 19100 #FR 75363
2500 CC NEDERLAND

GVU
Postbus 8222
3503 RE UTRECHT
R023R123 N3503RE

De Ruys serie is een serie die is ontwikkeld door de Nederlandse Post en de Nederlandse Telecommunicatie. Het is een serie die is ontwikkeld door de Nederlandse Post en de Nederlandse Telecommunicatie. Het is een serie die is ontwikkeld door de Nederlandse Post en de Nederlandse Telecommunicatie.

[Gerard Straathof]

FRANKEERSTEMPEL.NL