

㉔は日付印自体の中にPAQUEBOTやPACKET BOATと証示のあるものです。㉓の左下のPAQUEBOT印は㉒と同様「ふじ」のもので、さくらには、㉔㉕のように証示なしのものもありますが多分押し忘れたか省略したものと考えています。

㉔㉕は、PAQUEBOT印で切手を抹消し、脇或いは裏面に日付印を押したものです。㉔は枠付きで日付印は裏面に押されています。㉕はPAQUEBOTが薄れたせいか、地元の配達局で消印モレ印を押されてしまいましたが、考えようによっては実通された証拠でもありますので面白いと思います。㉔は船上交寄函件 / Ship Letters と二列に表わしたもので、㉕はタイプライターで切手上にNavire Paquebotと打ったものです。始め、日本切手を無効と考えて、航空便表示を×で消して船便扱いとして、中国日本間の船便料金（信書、基本料）30分をT扱いにした痕跡がみられます。

さらに、㉔は取扱い局で自国切手、航空ラベルを貼り加えたもので、私の持っている唯一の混貼例です。㉓はアメリカ国籍の船上で投函されたものですが、日付印もPAQUEBOT印も証示印として使われ、別の消印で切手を抹消したものです。

#### ◆集め方

船内局のない船舶の旅客や、乗組員の差し出した郵便物はすべてバックボー便になるかという、そうではなく殆んどの場合寄港地よりその国の切手が貼られて、送られているのが実情のようです。自国の見慣れた切手より外国の大型で華麗な切手を何枚も貼った方が喜ばれるのが普通でしょう。客船華やかりし頃と違って今ではバックボー便は収集のためのみ利用されていると言っても過言では

ないと思います。

さて、集め方ですが、船客或いは船員となって自分自身で投函するのが、一番手っ取り早いのですが、そういつでも誰にでもできる方法ではありません。

次に、これらの人にバックボー便の何であるかを説明して投函して貰う方法が考えられます。アメリカの収友等は船会社とかその代理店の住所、船舶の動静を海事関係の新聞や雑誌から調べて船長あて、手紙を書いて依頼している由です。勿論、送り先を記入した封筒に船舶所属国の切手を過不足なく貼付しておきます。

バックボー便は局迄出向いて、局員に手渡すのを原則としていますが、時間のない場合は、㉑のような依頼書を同封して郵便局長あて差し出せば、十中八・九迄引き受けてくれますので、あらかじめ用意して前記の封筒に添えておいた方が良いでしょう。

さらに、切手商とかオークションを利用する方法もありますが、品薄で入手難です。

アメリカにバックボー便ばかり集める会があり、隔月に“Sea Postsr”誌(㉔㉕)を発行しています。PAQUEBOT印のリストやその改廃等詳細に出ていますし、なかなか参考になります。巻末にはオークションのページもありますので、利用されたら良いと思います。会費は年額U. S. \$ 5です。

Mr. Gustav J. Lund  
1029 Martim Road,  
Houston, TX 77018  
U. S. A.

あてアメリカ未使用切手31¢、IRC 2枚同封の上入会申込書 (Application Form at) を請求すれば見本誌と共に送ってくれます。

さて、既にお気付きの事と思いますが、