

## De ontwikkeling van de post in Nederland tussen 1843 en 1913\*

Dr G. Hogesteeger  
Zeestraat 80, 2518 AD 's-Gravenhage

\* Bewerkte versie van de voordracht, uitgesproken bij de Jaarlijkse Herdenking L.C. Dudok de Wit, Breukelen, 30 september 1995. De auteur is als conservator verbonden aan de Stichting Het Nederlands PTT Museum te 's-Gravenhage.

L.C. Dudok de Wit ("Kees de Tippelaar") had op verschillende manieren en gedurende vele jaren intensief te maken met de PTT: hij kreeg en verzond uitzonderlijk veel poststukken, en zowel zijn inkomende als uitgaande post kon vaak niet als routinezaak worden behandeld; hij onderhield vriendschappelijke betrekkingen met brievenbestellers en hun organisaties, steunde de Muziekvereniging van Post- en Telegraafloopers "Onder Ons", enzovoort.<sup>1</sup> Er is dus alle reden om in een Dudok de Wit herdenking aandacht te besteden aan de ontwikkeling van de postrijen in Kees' tijd (1843 - 1913).<sup>2</sup>

### Post als belastinginstituut

Leek na afloop van de Franse Tijd in eerste instantie een gunstige periode voor de post te zijn aangebroken, daar kwam al in de loop van de jaren twintig van de negentiende eeuw een einde aan. Dit was een direct gevolg van de slechte financiële positie van de rijksoverheid. Die ging de post meer en meer gebruiken als belastinginstituut in plaats van als verkeersdienst ten algemenen nutte: de tarieven waren hoog, het dienstbetoon was gering.

Jacob van Lennep spotte in zijn roman *De lotgevallen van Ferdinand Huyck*, dat de post "tegenwoordig enkel slakken en schildpadden tot postboden" benoemde.<sup>3</sup> Het tijdschrift *De Nederlandsche Stoompost* noemde de post "een oude, verachterde, versleten instelling".<sup>4</sup> Keer op keer werd in de pers beklemtoond welk nadeel handel en industrie ondervonden van het beleid van een overheid die de post alleen zag als bron van inkomsten.

### Uitbreiding van het dienstbetoon, 1850 - 1870

Het duurde tot na de Revolutie van 1848 eer in de opstelling van de overheid verandering kwam. In zijn Memorie van Toelichting bij het ontwerp voor een nieuwe postwet schreef de minister van Financiën in 1850 "dat de post een openbare inrigting is, ten gerieve van het algemeen daargesteld en geen middel tot belastingheffing. [De regering streefde er dan ook naar] om aan de ingezetenen eenen ruimen afslag van het briefport toe te staan, en ook in andere opzigten aan regtmatige wenschen omtrent het daarstellen van verbeteringen te gemoet te komen [ . . . ]."<sup>5</sup>

Inderdaad bracht de nieuwe wet een forse daling van de porti: voor veel afstanden - die bleven, naast het gewicht, een rol spelen bij de bepaling van het tarief dat voor een brief moest worden betaald - bedroeg die daling meer dan de helft.

De wet kondigde ook de komst van een nieuw fenomeen aan, de postzegel. De feitelijke introductie daarvan vond overigens pas in 1852 plaats; dit mede als gevolg van de grote weerstand die de postzegel opriep. Die bracht dan ook een grote verandering met zich mee: het vanouds gehanteerde stelsel waarbij de ontvanger het port betaalde, werd verlaten; voortaan betaalde in principe de afzender. Iedereen erkende dat het werk van de post daardoor zou worden vergemakkelijkt en de bestelling van brieven veel sneller kon verlopen; tóch wilde men er eigenlijk niet aan. Daarbij speelde een belangrijke

rol dat het ontvangen van - en dus het betalen voor - veel brieven gold als een aanduiding van stand. Wanneer de afzender het port door middel van een postzegel vooruit betaalde, kon de ontvanger daarin een aanwijzing vinden voor 'minvermogend' te worden aangezien.

De bepaling uit de nieuwe wet die de veranderde opstelling van de overheid het duidelijkst illustreerde, was het artikel dat voorschreef dat in iedere gemeente "eene gelegenheid tot het ontvangen en verzenden van brieven met de post [zou worden] geopend." Bij de uitvoering van dit besluit hield men de financiële gevolgen overigens goed in het oog: de volgorde waarin plaatsen een kantoor kregen en welk type kantoor er kwam, werden bepaald door de hoeveelheid verzonden en ontvangen post. Het aantal kantoren nam de volgende jaren sterk toe; vooral het aantal hulpkantoren groeide snel. Soms, zoals in Breukelen, was het een bestaand distributiekantoor dat werd omgezet in een hulpkantoor - waar dan een uitbreiding van het dienstbetoon mee samenhang -, meestal ging het om geheel nieuwe vestigingen. Tussen 1850 en 1870 nam het aantal hoofd- en hulpkantoren toe van circa 350 tot bijna 800.

Bijna steeds was het kantoor gevestigd in het woonhuis van de beheerder. Van een wachtruimte met een loket was geen sprake: de klant bleef buiten staan en de zaken werden afgewikkeld via een spreekraampje of een luikje. Dit vormde bepaald geen stimulans het port vooruit te betalen. Het tijdschrift *De Tijdspiegel* schreef daarover: "Op de straat, soms, dikwijls zelfs, in het donker, wind, sneeuw of regen staande, tikt men aan een ondoorzigtbaar luikje aan, even groot genoeg om den arm binnen te steken, als het na korter of langer wachten door den onzichtbaren ambtenaar wordt geopend, en door dit gaatje moet het overgeven van geld en brief en de soms noodige woordenwisseling plaats hebben, waarbij diegene, die niet onder de korten van statuur behoort, genoodzaakt is een gebogene bedelaarshouding aan te nemen. Met weinig kosten zou aan de postkantoren voorzeker eene inrigting zijn te maken, waardoor iemand bij het frankeren zich niet zoo zeer in den toestand bevond van een arme, die op een aalmoes wacht [ . . . ]."<sup>6</sup> Zulke voorzieningen kregen voorlopig echter geen prioriteit.

De vestiging van een postkantoor in een plaats was één zaak, de aan- en afvoer van de post een zeker zo gewichtige. Ook hier traden belangrijke verbeteringen op. Het aantal verzendgelegenheden nam toe en de post maakte zoveel mogelijk gebruik van de trein. Daarbij werd de reistijd zelf ook productief gemaakt: de meereizende 'conducteur der brievenmalen' sorteerde vanaf 1850 de op de tussenliggende stations aangeboden brieven tijdens de rit.

In 1855 kwam het eerste zogenaamde expeditiekantoor tot stand: in de trein tussen Moerdijk en Antwerpen liep een speciaal postrijtuig mee waarin de brieven de nodige bewerkingen ondergingen. In 1856 volgde een tweede expeditiekantoor, tussen Amsterdam en Emmerich. Het was er niet gemakkelijk werken: volgens een ooggetuige werd men er "doof door een aanhoudend gekletter en gefluit; nù grijpt men zich krampachtig vast om niet van de beenen te gaan, dan wordt men vergast op eene lamp die u om de ooren komt vliegen of den inktpot, die zijn evenwigt verliezende, al de brieven in den rouw dompelt."<sup>7</sup>

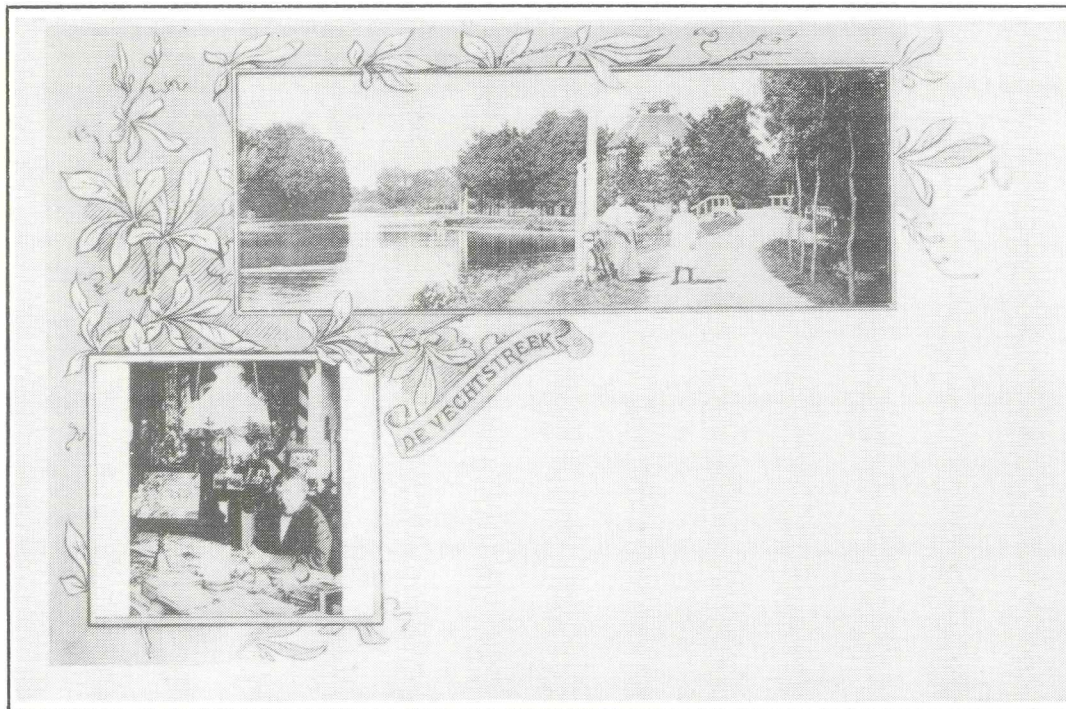
Meer postkantoren, die over het algemeen meer diensten aanboden tegen lagere tarieven en sneller vervoer: geen wonder dat de hoeveelheid post sterk toenam. Tussen 1850 en 1870 vond maar liefst een verzesvoudiging plaats van het aantal in het binnenland verzonden brieven tot bijna dertig miljoen per jaar. Daaraan droeg een mentaliteitsverandering onder de kantoorhouders eveneens bij: vroeger stelden velen zich op alsof het publiek er was tot hun gerief; nu moest volgens één hunner "de postambtenaar, hoofd van een kantoor [ . . . ] dagelijks tot zich zelve [ . . . ] inkeeren met te vragen: *is de dienst nog niet voor verbetering vatbaar? kwijten de ondergeschikte beambten zich van hunnen pligt?*"<sup>8</sup>

Het waren natuurlijk niet alleen interne factoren die leidden tot de genoemde groei van het verkeer. Ook externe factoren oefenden invloed uit, zoals de groei van de bevolking, het toenemend ontwikkelingsniveau en de economische opleving.

### Uitbreiding van het dienstenpakket, 1870 - 1890

Tussen 1850 en 1870 lag de nadruk dus bij de opbouw van een netwerk van kantoren en verbindingen. In de volgende twee decennia stond de uitbreiding van het dienstenpakket centraal. Het aantal vestigingen bleef overigens groeien: er kwamen hoofd- en bijkantoren bij en die laatste boden ook meer diensten aan. Het verschil tussen stads- en plattelandskantoren verdween daardoor nagenoeg. Ook het postverkeer onderging verdere verbetering. Dit betekende vooral versnelling. De snelle ontwikkeling van het spoorwegnet en de opkomst van de interlokale stoomtram maakten dit mogelijk.

De grote veranderingen in de periode 1870 - 1890 betroffen echter de omvang van het dienstenpakket. Basis daarvoor vormde de postwet van 1870. Deze bracht onder andere de invoering van het uniformport: onafhankelijk van de te overbruggen afstand moest nu voor een brief tot 15 gram 5 cent worden betaald. In veel gevallen betekende dit een halvering van het port. Het jaar 1871 bracht de eerste nieuwe dienst, namelijk het 'formulier voor open schriftelijke mededeelingen', kortweg de briefkaart. Vanaf 1875 mocht die ook in het internationale verkeer worden gebruikt. Eveneens in 1871 kwam de kwitantiedienst: voortaan kon men voor het innen van geld gebruik maken van de post. In 1882 en 1883 vond de geleidelijke introductie plaats van weer een nieuwe dienst, de pakketpost. Uit de briefkaart ontwikkelde zich in de jaren 1880 de prentbriefkaart. Kees Dudok de Wit werd al spoedig een gebruiker en enige tijd later ook een verzamelaar van prentbriefkaarten. Als uitvloeisel van een en ander speelde Kees in 1898 een beslissende rol in het tot stand komen van de eerste prentbriefkaarten van de Vechtstreek (zie Afbeelding 1).



Afb. 1. Prentbriefkaart uit 1898. Boven een foto van het Zandpad bij De Vliegende Kraai en op de achtergrond het huis Weeresteyn. Links Kees Dudok de Wit in zijn werkkamer. De gebruikte foto's werden gemaakt door Jacob Schippers Jr. Nog goed is te zien dat de prentbriefkaart ontstond uit de gewone briefkaart: op de voorzijde is nog ruimte gelaten voor de afzender om daar iets op te schrijven. (Archief Historische Kring Breukelen; kaart uit de nalatenschap van Jan van Male.)

Het werk op de postkantoren nam in de periode 1870 - 1890 steeds verder toe omdat diverse niet-postale instanties hun diensten via het postloket gingen aanbieden. Zij maakten zo een dankbaar gebruik van de omstandigheid dat de post over een met recht het hele land bestrijkend netwerk beschikte. De eerste die dit deed, was de Rijkstelegraaf. Deze had de voorafgaande jaren veel verzoeken voor de vestiging van een telegraafkantoor in met name kleinere plaatsen moeten afwijzen, omdat de opbrengst de kosten niet zou goedmaken. In navolging van Pruisen besloot men daarom tot het oprichten van 'vereinigde post- en telegraafkantoren'. Het eerste opende op 1 maart 1870 zijn deuren; in Breukelen werd het hulppostkantoor op 1 mei 1884 omgezet in zo'n verenigd kantoor, dat ondergebracht werd in een nieuw "posthuis" aan de Straatweg dat H.D. Willink van Collen, van Gunterstein, speciaal als post- en telegraafkantoor had laten bouwen.<sup>9</sup>

De grote verbreiding over het land maakte de postkantoren ook bij uitstek geschikt om te fungeren als loket van inleg en uitbetaling voor de in 1881 opgerichte spaarbank voor 'de mindere man', de Rijkspostspaarbank.

Meer kantoren, meer diensten, meer en beter vervoer: het miste zijn uitwerking niet op de omvang van het verkeer. Tussen 1870 en 1890 nam alleen al het aantal in het binnenland verzonden brieven toe van krap dertig miljoen tot ruim vijftig miljoen stuks per jaar. Daar kwamen dan de nieuwe diensten nog bij. Geen wonder dus, dat de post steeds nieuw personeel moest aanstellen. Op de kantoren waren daar vanaf 1878 ook vrouwen onder. Zij konden er zelfs directeur worden. Er gold echter wel een maximum van 1000 gulden voor hun jaarinkomen, zodat de grote kantoren buiten hun bereik vielen.

Het zal geen verbazing wekken dat de komst van vrouwen tot protesten leidde. Aanvankelijk kregen morele bezwaren veel nadruk: hoe zouden publiek en mannelijke collega's reageren op hun komst? In de jaren tachtig wees men vooral op praktische bezwaren. "Volgens de medische wetenschap en ook de dagelijksche ondervinding, is het buiten twijfel, dat [ . . . ] aan de vrouw, wegens haar veel zwakkere spieren en aanmerkelijk gevoeliger zenuwstelsel, een aantal dienstverrichtingen ontzegd worden, die onafscheidelijk met de betrekking van postambtenaar verbonden zijn. Het is verder bewezen dat ongesteldheden meer bij vrouwen, vooral bij jonge vrouwen, dan bij mannen voorkomen en dat dus de bruikbaarheid van vrouwelijke ambtenaren door de aan haar geslacht eigen kwalen: bloedarmoede, bleekzucht, migraine en dientengevolge vaak storing in de spijsvertering, niet weinig beperkt wordt."<sup>10</sup> Vooral die storing in de spijsvertering was natuurlijk ernstig: je kreeg er 'vuyle brieven' van . . . . Ondanks alle bezwaren nam het aantal vrouwelijke medewerkers echter gestaag toe.

De groei van de werkzaamheden en het aantal medewerkers maakten de vestiging van het kantoor in de woning van de beheerder steeds bezwaarlijker. Er diende wat men noemde een 'vast postlocaal' te komen. Dan was men bovendien af van het onaangename verschijnsel dat met de komst van een nieuwe beheerder ook het postkantoor op een ander adres terecht kwam. In kleinere plaatsen werd het 'vaste postlocaal' doorgaans gehuurd van de gemeente of een particuliere eigenaar - in Breukelen het laatste -; in de grotere gemeenten verrezen geleidelijk meer speciaal voor de post gebouwde kantoren. De relatie kantoor - woning bleef overigens bestaan, maar nu in omgekeerde vorm: voortaan woonde de directeur in het postkantoor.

Het Breukelse Posthuis van 1884 deed slechts ruim 10 jaar als post- en telegraafkantoor dienst. Daarna werd op geruchtmakende manier de huur opgezegd.<sup>9</sup> In 1894 liet de weduwe M.G. Wiercx-Korpershoek van der Kooy in de Herenstraat een nieuw postkantoor bouwen. Zij was de buurvrouw en een goede vriendin van Kees Dudok de Wit, die vrijwel zeker de inspirator was van deze bouw. Kees was een dagelijkse goede klant van het postkantoor en hoorde met vrees van de huuropzegging.<sup>1</sup>

### Bestendinging, 1890 - 1913

Een belangrijk kenmerk van het optreden van de post in de periode 1890 - 1913 is haar streven in te spelen op de wensen die leefden in de maatschappij. Dat gold bijvoorbeeld voor de introductie van het lokaalport in 1891 en het buurttarief in 1907. Het beleid ten aanzien van het uitgeven van postzegels was er eveneens op gericht tegemoet te komen aan de wensen van de afnemers. Zo kwamen er in 1902 postzegelboekjes met zegels van de meest gebruikte waarden. In de eerste boekjes zaten per boekje alleen zegels van dezelfde waarde, maar toen daaraan behoefte bleek te bestaan, kwamen er al in 1903 boekjes met in één boekje zegels van verschillende waarde. Bij de uitgifte van losse zegels voerde de post eenzelfde beleid: indien bleek dat veel brieven moesten worden gefrankeerd met een waarde die niet met één zegel kon worden verkregen, kwam het snel tot uitgifte van een postzegel van die waarde.

De typering van deze periode met de term 'bestendinging' houdt beslist niet in dat er sprake was van stilstand of zelfs maar stagnatie. Het aantal in het binnenland verzonden brieven liet bijna een verdrievoudiging zien en het aantal dagelijks in het postvervoer afgelegde kilometers werd bijna verdubbeld. De belangrijkste vervoerder bleef in deze periode de trein.

**Breukelen, Post- en Telegraafkantor.** Zie D. O. 524.

Het gebouw behoort aan een particulier, ligt in een nauwe straat, met de achterzijde naar de Vecht.

Kantoorlokaal. Kantoor 6 × 4 M., wachtkamer publiek 4 × 2.50 M., telefooncel, vestibule, telefoonkamer 2 × 2.50 M., bestellerskamer 4 × 5 M., gang, 2 privaten, batterijkast, bergplaats voor brandstoffen. Lokalen doelmatig ingericht.

Woning *beneden*, gang, dwarsgang, tuinkamer 3.90 × 3.70 M., met schoorsteenmantel, kasten, Serre 4 × 1.40 M., tuin aan de Vecht 9 × 9 M., schuur in tuin. Keuken 3 × 3 × 2.40 M. hoog. Lage kelder, Privaat. Tuin geschikt voor bloementuin, 1 vruchtboom.

*Boven*: hal 2 × 3 M., 5 kamers: no. 1 5.50 × 3.80 M., schoorsteenmantel, kast, 2 ramen, no. 2 5 × 3.80 M., schoorsteenmantel, kast, 2 ramen, no. 1 en 2 vormen eene suite, no. 3 kabinet voorzijde gebouw 4 × 2.40 M., 1 raam, no. 4 voorzijde 4 × 4 M., 1 groot raam, 1 kast; no. 5 achterzijde 3 × 4 M., 1 raam, privaat. Zolder over het geheele gebouw, waarop dienstbodekamer.

Breukelen ligt 15 min. van het station. Bevolking half R.K., half protestantsch.

1 R.K. School, 1 O. L. School. 2 Bijzondere scholen. Schoolgeld niet hoog. Utrecht gemakkelijk per spoor te bereiken voor H. B. S.

Breukelen heeft 2400 inwoners. Leven niet goedkoop. Hoofdelijke onslag ± 1 %. Voor personeele belasting geen opcenten; nortonpompen in het dorp.

1914 zuivere ontvangst f 7144.18<sup>5</sup>; Geheele geldelijke verantwoording f 293528.26<sup>5</sup>: verz. en ontv. telegrammen 4287; telefoongesprekken 7565; Diensten 8-1, 2-3½, 6-7½. Daarbuiten posten te behandelen 5-6 v.m., 7-7½ v.m., 4-4½ n.m., 5½-6 n.m., 8½-9.45 n.m.

Personeel en ressort: Directeur, 1 kantoorbediende, 4 bestellers, 1 vaste hulpbesteller, 1 hulp-postkantoor Kockengen. Brievingaarder; 2 postboden.

Afb. 1. Vermelding van het Post- en Telegraafkantor te Breukelen in De Post- en Telegraafwereld, jaargang 20, nr. 10, januari 1916, blz. 243.

In 1905 legde de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij de eerste nachttrein in op het traject Amsterdam-Rotterdam via Den Haag. De post maakte daar graag gebruik van. Zo kon het publiek brieven, die de volgende morgen bij de eerste ronde moesten worden besteld, later ter post bezorgen, vaak zelfs na middernacht.

Voorlopig bleef de nachttrein tussen Amsterdam en Rotterdam de enige in ons land. Toch kwam er een nachtverbinding tussen Utrecht en Emmerich tot stand. De Oosterstoomtram liet daartoe 's nachts een speciale posttram naar Arnhem rijden; van daaruit ging de post verder per auto naar Duitsland. Dit was niet het eerste gebruik dat de post maakte van de auto: al in 1899 werd die ingezet bij het lichten van de brievenbussen in Amsterdam. Een grootschaliger gebruik van de auto wees de post voorlopig af uit vrees voor hoge kosten. De doorbraak van dit vervoermiddel zou pas in 1913 plaatsvinden.

Vanaf 1907 kregen steeds meer - tot dan lopende - boden de beschikking over een fiets. Met name het vervoer op het platteland onderging daardoor een grote versnelling.

De 634 prentbriefkaarten, felicitatiekaarten, gewone briefkaarten, brieven en postpakketten die Kees Dudok de Wit in 1907 op zijn 64ste verjaardag ontving, werden evenwel nog te voet op Slangevecht bezorgd, in verscheidene over de hele dag verspreide bestellingen.

Bijgaande beschrijving (Afbeelding 2), gepubliceerd vanwege de vacanstelling van de post van directeur van het post- en telegraafkantoor te Breukelen, geeft in de laatste twee alinea's een indicatie van de omvang van het kantoor aan de Herenstraat en de daar verrichte werkzaamheden in 1914. In het eerste gedeelte worden het kantoor en de woning van de directeur uitvoerig beschreven, alsmede de woonomgeving; allemaal factoren die voor een eventuele sollicitant van belang waren.

Tot de omzet van ruim zeventuizend gulden droeg Kees toen niet meer bij. Hij was in 1913 overleden, na zich in 1908 al vrijwel geheel uit het openbare leven te hebben teruggetrokken.

## Noten

- 1 A.A. Mantel en T. Verkuil Sr, 1993. Een Veelzijdig en Buitenissig Heer / L.C. Dudok de Wit / Kees de Tippelaar / 1843 - 1913. Historische Reeks Breukelen / Uitgeverij Verloren, Hilversum, 304 blz.
- 2 Voor een uitgebreider overzicht van de ontwikkeling van de post zie: G. Hogesteeger, 1984. Van Lopende Bode tot Telematica. Groningen.
- 3 J. van Lennep, 1840. De Lotgevallen van Ferdinand Huyck. Amsterdam, deel I, blz. 190.
- 4 De Nederlandsche Stoompost, nr. 38.
- 5 Handelingen van de beide Kamers der Staten-Generaal 1849 - 1850, Tweede Kamer, Bijlagen, no. V, 3 Memorie van Toelichting, blz. 63.
- 6 Kroniek van den dag. Maart, in: De Tijdspiegel, 1850, deel I, blz. 313.
- 7 K., 1860. Het postwezen. Nederlandsch Jaarboekje der Posterijen voor 1860, blz. 152.
- 8 Nederlandsch Jaarboekje der Posterijen voor 1851, blz. 135.
- 9 H.J. van Es, 1989. Het Posthuis van 1884 te Breukelen (1). Tijdschrift Historische Kring Breukelen, jaargang 4, nr. 1, blz. 68 - 79.
- 10 A. Jansen, 1883. Vrouwelijke postambtenaren. Nederlandsch Jaarboekje der Posterijen voor 1883 - 1884, blz. 288.