



*Amsterdam en de  
posterijen*

Amsterdam heeft een belangrijke rol gespeeld bij het ontstaan van een geregelde postbezorging in binnen- en buitenland. In 1565 namelijk vaardigde Amsterdam een keur uit waardoor het particulier bezorgen van poststukken verboden werd en de verplichting ontstond dit soort poststukken aan een kantoor van de stad af te geven. Van daar werden die stukken door stadsboden verder geleid, vaak naar beurtschippers als de geadresseerde buiten Amsterdam woonde. Het eerste kantoor was het Paalhuis op de Nieuwe Brug.

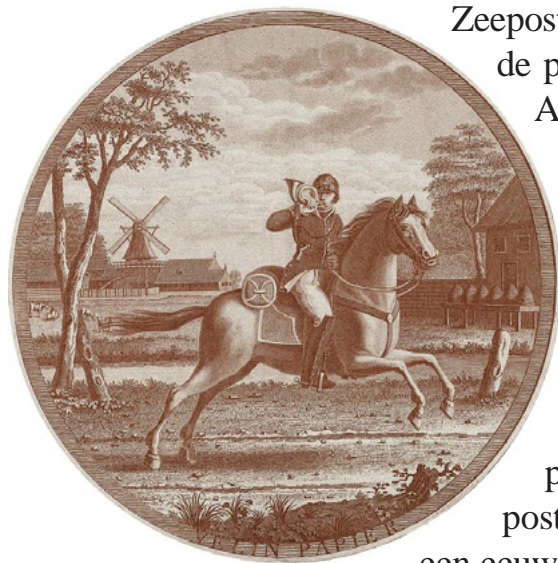
Vóór die tijd droeg een beurtschipper een van zijn knechts op de poststukken te bezorgen. De ontvanger betaalde de porto. Was er geen knecht ter beschikking, dan stond bij aankomst aan de wal een legertje werklozen klaar om dat klusje te klaren. Die werden geacht de vergoeding van 1½ stuiver aan de beurtschipper te betalen en zijn eigen vergoeding van de geadresseerde te incasseren. Het is niet moeilijk te raden dat, zodra er geld mee gemoeid was, er ge-



fraudeerd werd. Bijvoorbeeld door de ontvanger een hoger bedrag te ontfutselen. Als de loopjongen niet in staat was de 1½ stuiver direct aan de schipper uit te reiken, werd hij geacht dat later alsnog te komen doen. Niet zelden kwam het voor dat ze met de noorderzon vertrokken met al het geïnde geld. Reden genoeg voor de stad om in 1565 deze obscure postbezorging naar zich toe te trekken.

Amsterdam professionaliseerde de postbezorging door een dicht netwerk op te bouwen waardoor de poststukken de hele weg in vertrouwde handen bleven. Over water was dat netwerk al min of meer bestaand via de beurtschippers, maar gedurende de 17<sup>e</sup> eeuw ontstond ook een dicht net met trekschuitverbindingen, met Amsterdam als een spin in het web. Trekschuiten voeren volgens een dienstregeling en de aankomst van een poststuk was daardoor te voorspellen.

- ▲ *Postvervoer over land ging per paard of per postkoets; deze laatste combineerde dat in de regel met personenvervoer*
- ◀ *Het eerste postkantoor van Amsterdam stond op de Nieuwe Brug, het Paalhuis; dat had zijn functie verloren doordat de inning van paalgeld van Amsterdam was afgenomen, maar de postverwerking was een goede vervanging*



Zeepost was een belangrijk deel van de post door de kolonies in Oost-Azië en West-Indië. In de 19<sup>e</sup> eeuw kwamen er ook andere bestemmingen bij naar knooppunten in Brindisi, Genua, Marseille en Napels. Over land werd iets dergelijks opgezet met briefvervoerders te paard of op postkoetsen, de zogenaamde postiljons. Dat netwerk dekte na

een eeuw heel Europa met veel knoop-

punten waar het poststuk afgegeven werd om in een andere richting verder vervoerd te worden. Knooppunten ontstonden bijvoorbeeld in Deventer (1605), Keulen (1606), Hamburg (1606), Groningen (1609) Rijssel (1609), Rouaan (1609), Arnhem (1614), Emmerich (1614), Breda (1617), Leeuwarden (1619), Harlingen (1623), Den Bosch (1635) en Zutphen (1640). In 1611 opende de beurs van Hendrick de Keyser en daar werden een aantal agentschappen ondergebracht. Het waren nou eenmaal de kooplieden die het meest gebruik maakten van briefpost.

Na 1849 kwam er een nieuwe postvervoerder om de hoek kijken: de trein. Het kwam zelfs zover dat de posterijen een speciale postwagon aankoppelden waar personeel de afhandeling tijdens de treinreis regelde.

Die knooppunten ontstonden in de loop der jaren in heel Europa omdat elk land het belang van een betrouwbare postbestelling ging inzien en zich conformeerde aan internationale afspraken. In Duits-

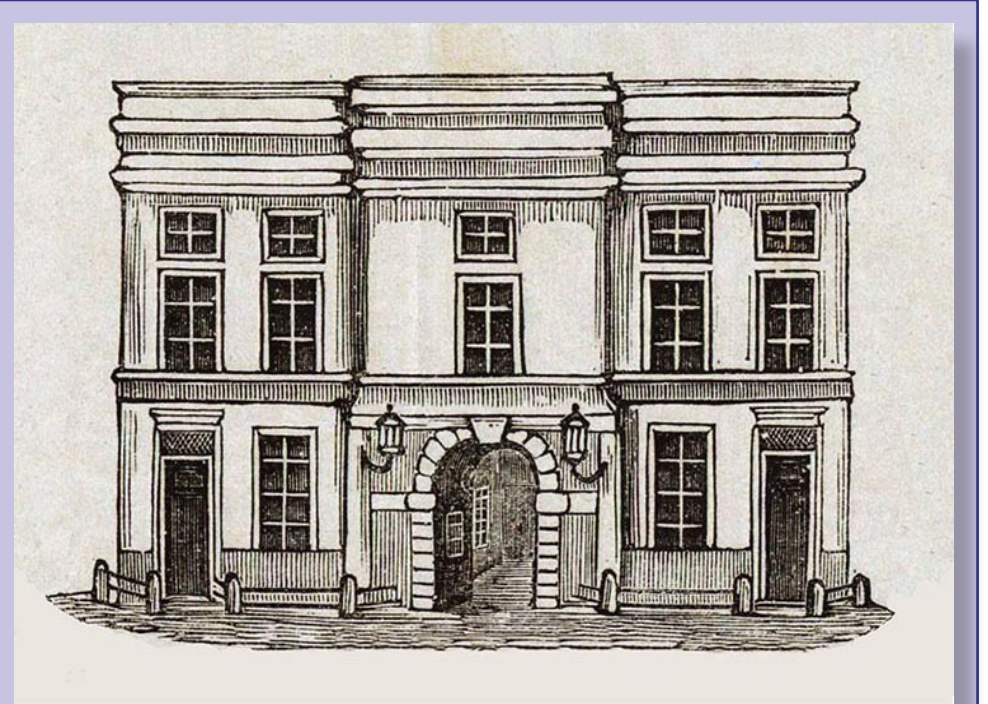
land was de organisatie in handen gegeven van de familie Thurn und Taxis, die een uitgekiend systeem had opzet. In Schotland stond dan weer het eerste postkantoor ter wereld, dat was ontstaan uit een tussenstop voor postkoetsen. Nederland had de primeur van de eerste staatsposterijen, toen in 1748 stadhouder Willem IV Amsterdam dwong om de lucratieve postafhandeling af te staan aan de Staten van Holland (zie onderstaand kader). Dat werd ingegeven door de algemene onvrede over het beleid van de stad die eigenmachtig de overheidsbaantjes onder een klein groepje families uit het regentencapitool verdeelde. De groeiende winsten op de post verdwenen voor 1748 in de zakken van deze regenten.

#### **Staats posterijen**

*De Staten van Holland betaalden de stad Amsterdam 2 miljoen gulden voor het recht op de posterijen. Dat zijn guldens anno 1752 en dat zou nu ongeveer 3 miljard vertegenwoordigen. Dat geld was niet alleen voor de stad. Daarvan werden alle postmeesters gecompenseerd voor het verlies aan inkomsten. Verder alle boden die bij de bezorging betrokken waren geweest en alle schippers voor wie het transport van de post een deel van hun inkomen was geworden. Voor het complex met de stadspaardenstallen, drie woningen en de apotheek aan de Nieuwezijds Voorburgwal werd extra f45.000,- betaald. Of de Staten sommige betrokkenen in dienst heeft genomen, is niet bekend maar twijfelachtig. In dit staatsapparaat was geen plek voor particulieren; het nieuwe personeel kwam in staatsdienst en werd ingezworen. Waar de Staten wel gebruik van maakten waren de knooppunten in binnen- en buitenland waar de post herverdeeld werd afhankelijk van de eindbestemming. Een brief naar Italië ging via Keulen, die naar Frankrijk, Spanje en Portugal via Antwerpen en die naar Engeland ook via Antwerpen.*

**De Stads Paardenstallen werden Generaal Post Comptoir**

Achter het oude stadhuis aan de Nieuwezijds Voorburgwal bevonden zich de stads paardenstallen, voorkomend op onderstaande afbeelding. In een vroeg stadium van de nieuwbouwplannen voor een nieuw stadhuis, dat verder van Die Plaetse verwijderd richting burgwal gebouwd ging worden, moesten deze paardenstallen samen met veel meer bebouwing verdwijnen. Behalve paarden werden daar ook de askarren gestald waar de paarden op werkdagen voor stonden. Een nieuwe plek werd gevonden aan de overzijde van de burgwal op een plek boven de brug over een doorvaart van Nieuwezijds Voorburgwal via de Achterburgwal naar het Singel waar voorheen de appeltjesmarkt werd gehouden. Daar stonden enkele huizen van Jan



Dirkszoon, die de stad van hem overnam en af liet breken. In 1661 werd het poortgebouw van die nieuwe stallen opgeleverd. De afbeeldingen daarvan laten onbeantwoord of het achterterrein overdekt was of niet. Wel was daarna de doorvaart van het daglicht afgesloten en ging verder als Donkere Sluis door het leven. Achter de stalling, grenzend aan de Achterburgwal werd de stads apotheek gehuisvest. Dit complex werd in 1752 aan de Staten van Holland verkocht voor f45.000,- waarna stalling en apotheek een nieuwe plek moesten zoeken. In 1755 ging in dit complex de Generale Post voor rekening van de Staten van Holland van start. De locatie bleef tot 1988 de plek waar het hoofdkantoor der posterijen zou staan.



### *De brievenbus*

Na de sloop van het Paalhuis in 1681 volgde de verspreiding van verschillende particuliere post-agentschappen over de explosief gegroeide stad. Een deel daarvan ging kantoor houden in de beurs van Hendrick de Keyser. Om de klanten de lange weg naar hun kantoor te besparen, werden in de stad brievenbussen opgehangen, zóveel dat er van een inundatie gesproken werd. Dat veranderde na 1748, toen de postafhandeling in handen van de Staten van Holland kwam. Voortaan maar één bus voor alle bestemmingen en de postsorteerder regelde dat het poststuk bij de juiste postvervoerder kwam. De

eerste brievenbus van de Staatspost verscheen in 1851, samen met de invoering van de postzegel.

### *De eerste postzegel*

Het innen van de verschuldigde porto bij de ontvanger was een moeizame procedure en gevoelig voor fraude en oponthoud. Het omdraaien van de verplichting voor de porto op te draaien zou de hele postafhandeling veel praktischer maken en vooral veel efficiënter en lucratiever. Waarom de



introdunctie zolang duurde zal te maken hebben met de opinie dat porto voor rekening was van degene die baat had bij de brief en dat zou de ontvanger zijn. De tegenovergestelde mening dat dit juist de verzender was, ontwikkelde zich pas in de 19<sup>e</sup> eeuw.

Op 6 mei 1840 verscheen de eerste postzegel in Engeland, de 'penny black' en op 27 december 1851 de eerste postzegels van Nederland, ongetand, met een schaar uit het drukvel te knippen, met de beeltenis van Koning Willem III. De geldigheid van deze postzegels was vanaf 1 januari 1852. Aanvankelijk kon de verzending nog steeds op de oude manier door geen zegel te plakken. Die kwam er dan op het postkantoor op als portzegel met een iets hogere waarde (strafporto) en de bezorger diende alsnog het verschuldigde bedrag te innen. In 1877 werd het verplicht een poststuk voldoende te frankeren maar het bleef lang de gewoonte van de posterijen om het stuk bij onvoldoende frankering alsnog in behandeling te nemen. De afschaffing van de portzegel gebeurde pas in 1966 maar de inning

- ▲ *De eerste postzegels in Nederland per 1 januari 1852; ongetand*
- *De eerste brievenbus van de Staatspost stond in Amsterdam*
- ▼ *Een portzegel werd geplakt op een poststuk dat niet of onvoldoende gefrankeerd was; de ontvanger werd geacht dat bedrag alsnog te voldoen*
- ◄ *De eerste postzegel ter wereld, de 'penny black' per 6 mei 1840 in Engeland*

door de bezorger al veel eerder; dat werd vervangen door een retourkaart waarop de ontvanger het ontbrekende bedrag in postzegels diende te plakken. Door ingewikkelde jurisprudentie kon de ontvanger echter niet verantwoordelijk gesteld worden voor de onvoldoende frankering en dat had het publiek snel in de gaten. Voor onvoldoende gefrankeerde poststukken gold dezelfde procedure. Er kwam op de brief een portzegel met de waarde van de te lage frankering, maal 1½.



### *Postafgiftepunten*

Iedereen die een brief wilde versturen bracht die naar het postkantoor. Dat was tot 1681 het Paalhuis op de Nieuwe Brug en vanaf 1681 een kantoor op Kromme Waal 10. Buitenlandse post ging naar een der agentschappen. Na 1748, toen de postafhandeling door de Staten van Holland werd overgenomen, kwam daar het Generaal Post Comptoir op de Nieuwezijds Voorburgwal voor in de plaats. Omdat de afstanden naar het kantoor steeds langer werden, voerde de posterijen de brievenbus in. Het eerste exemplaar verscheen in 1851. Dat werd mogelijk door de invoering van de postzegel, zodat de verzender het stuk vooraf kon frankeren. In 1882 kwam er een postkantoor aan het Centraal Station, speciaal voor post die per trein vervoerd ging worden. Dat verhuisde in 1966 naar de nieuwbouw Oosterdok. In 1883 kwam er een bijkantoor in de Amstelstraat en de Spiegelstraat, in 1886 op de Prins Hendrikkade en in 1894 op het Haarlemmerplein. In de 20<sup>e</sup> eeuw werden tientallen bijkantoren geopend.

- ▼ *Het Koninklijk Postkantoor van architect Cornelis Oudshoorn dat in 1854 in gebruik genomen werd; op de foto kort na de opening met de Donkeresluis nog open*
- *Hetzelfde postkantoor na de demping van de Nieuwezijds Voorburgwal in 1883-'84; dit postkantoor zou in 1897 alweer afgebroken en vervangen worden*



### *De post genationaliseerd*

Ook al was de post onder toezicht van de Staten van Holland gekomen, Amsterdam bleef het middelpunt van het netwerk. Dat zag Den Haag ook in en bleef voorlopig gebruik maken van het redelijk efficiënte stelsel van knooppunten in binnen- en buitenland. Nog tijdens de eerste jaren van de staatspost besloot Den Haag het hoofdkantoor in Amsterdam te houden en kocht het complex van paardenstallen op de Nieuwezijds Voorburgwal. Dat werd verbouwd en kwam in 1755 in gebruik.

De Republiek was uiterst onrustig in de laatste helft van de 18e eeuw. De Verlichting gaf voedsel aan de onvrede met het functioneren van de politieke realiteit. De vlam in de pan was de Franse Revolutie van 1789 waardoor de patriotten meenden dat de Republiek daar ook rijp voor was. Het duurde nog tot 1795 eer er daadwerkelijk een omwenteling plaats vond, gemarkeerd door de vlucht van stadhouder Willem V c.s. naar Engeland. De Bataafse Republiek koos opnieuw voor Den Haag als zetel en de diverse Staten werden opgeheven om daarna verder te functioneren als provincies. Bij alle zaken die veranderd werden, fungeerde Frankrijk als voorbeeld. De efficiëntie zou verbeteren en gewaarborgd zijn wanneer die gecentraliseerd werden in staatsdiensten. Zo kunnen we spreken van een nationalisering van de postertijen in 1799.



Het waren opnieuw de postale inkomsten waar het in eerste instantie om ging, maar dit maal ten behoeve van de nationale kas.

Het Franse voorbeeld bepaalde dat in 1810 de eerste Postwet van kracht werd. Die was geheel naar Frans voorbeeld. De brieftarieven hingen af van de afstand en het gewicht. Nederland werd verdeeld in rayons en zodra een brief in een volgend rayon terechtkwam ging het tarief omhoog. Vastgesteld werd dat een brief een gewicht had van omgerekend 15 gram. Boven dit gewicht verdubbelde of verdrievoudigde de prijs. Het belangrijkste verschil was het tarief voor drukwerken dat beduidend lager werd dan voor briefpost. Dit was bedoeld als stimulans voor het bedrijfsleven.

Aan alles komt een eind zegt het spreekwoord en dat gold ook voor de Franse overheersing. In 1813 werden de Fransen uit Nederland verjaagd en werd de zoon van stadhouder Willem V als soeverein vorst van het Koninkrijk der Nederlanden beëdigd. De nieuwe regering - met een dominante rol voor het staatshoofd - dacht er



geen moment aan om alle veranderingen terug te draaien. De Franse efficiëntie was te verkiezen boven het slecht geregelde systeem tijdens de Republiek der Verenigde Nederlanden. Zo bleef ook de Postwet van 1810 voorlopig gehandhaafd. Tot 1850 een nieuwe Postwet van kracht werd die een complete omwenteling betekende.

◀ *Wapen van de Franse Post en van de Nederlandse Post*

**De Postwet van 1850, van kracht geworden op 1 september 1850**

Hierin werd het staatsmonopolie vastgelegd voor de post. Dat was minder schokkend want dat was het min of meer al sinds de Bataafse Republiek. Ingrijpender was de omdraaiing van de kosten van verzenden. Voortaan ging de verzender betalen en dat deed hij door het plakken van een postzegel. Tot 30 km afstand een stuiver, van 30 tot 100 km twee stuivers en daarboven drie stuivers. Met deze waarden verschenen – weliswaar een jaar te laat – de eerste postzegels in Nederland.



Een brief hoefde niet meer binnen in het postkantoor afgeleverd te worden. Na invoering van de Postwet kwamen brievenbussen te hangen aan de buitengevel van elk postkantoor, op de Dam en alle plaatsen waar postkoetsen aankwamen. Dat aantal werd voortdurend uitgebreid. Er was een wandmodel en een staand model, aan-



Wouter Bregman 27-04-2020



◀ ▶  
Verschillende brievenbussen van de 20e eeuw (zie tekst en ook afbeelding op pag.5)



vankelijk van gietijzer en donkergroen geschilderd. Het kwam voor dat de wandbus ingemetseld werd met alleen het front zichtbaar. De leging werd dan binnen verricht. Men vreesde duidelijk voor vandalisme, ook al door de keuze voor zwaar gietijzer. Pas later werd de rode kleur ingevoerd en nog veel later andere materiaalsoorten zoals plaatstaal en polyester. Op het Centraal Station op perron 2B vindt u nog een staande brievenbus uit 1906 (foto links). Die had al een aparte gleuf voor drukwerken. In 1926 kwam een serie wandbrievenbussen uit, nog steeds van gietijzer maar naar ontwerp van kunstenaar Anton Kurvers (in dienst van PW Amsterdam) in de stijl van de Amsterdamse School. In de 60er-jaren kwam de nu bekende polyester brievenbus in gebruik; ook alweer als eerste in Amsterdam (Der Kinderenstraat). Uniek voor Amsterdam was de invoering van de plaatstalen trambrievenbus die van 1922 tot 1971 achter aan trams hingen en op het CS werden gelegd. Daarmee zijn we beland in de landelijke posterijen zoals vandaag nog geldig

# Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



**Klik hier** voor een overzicht van alle PDF's op deze site

