

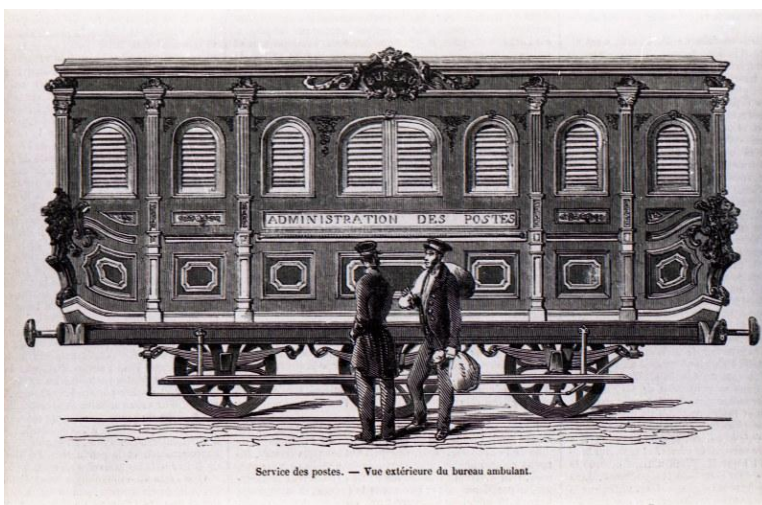
De posttreinen: Het vervoer van post per spoor

In enkele woorden: In de 19^{de} eeuw maakten de post, de telegraaf en de spoorwegen deel uit van één ministerie. De snelle bezorging van post was een van de prioriteiten van deze administratie. De spoorweg droeg hiertoe bij door vanaf 1840 postrijtuigen, speciaal ingericht voor het vervoeren en sorteren van post onderweg, in te zetten. Tot 2003 zou deze samenwerking stand houden en post vervoerd worden per spoor.



Postrijtuig 9014 in de Centrale Werkplaats Mechelen (Ref.IFA269)

Het ontstaan van de posttreinen



'Service des postes. - Vue extérieure du bureau ambulante.' (Ref. Z00689)

In België werd er al kort na de komst van de spoorweg in 1835 gestart met het vervoeren van post per trein. Al op 7 december 1837 regelde een ministerieel besluit de betrekkingen tussen de postkerken en de spoorwegen om poststukken per trein te vervoeren.

Op 15 september 1840 werd tussen Brussel en Antwerpen gestart met een postvervoerdienst per spoor. Een primeur op het Europese vasteland! Deze eerste test vond al snel uitbreiding en luidde het einde van de door paarden getrokken postkoetsen in.

Speciale rijtuigen, uitsluitend bedoeld om post te vervoeren, werden in de samenstelling van de treinen opgenomen. Straffer nog: om tijd te besparen, werd de post gesorteerd tijdens de reis! Het idee kwam overgewaaid uit Engeland, waar de eerste reizende postkantoren op 6 januari 1838 het levenslicht zagen.

Beetje bij beetje werd de dienst uitgebreid naar het hele land: op 1 december 1841 werd een postrijtuig in gebruik genomen op de verbinding Brussel - Tubeke, dat vanaf 1842 doorreed tot in Bergen. Daarna volgden Bergen - Quiévrain (1843), Gent - Moeskroen en Luik - Verviers.

Naarmate het spoornet werd uitgebouwd, kwamen er telkens nieuwe postvervoerdiensten bij, tot het koninklijk besluit van 30 januari 1850 deze dienst uiteindelijk invoerde op alle hoofdlijnen van de staat.

Met de invoering van de postzegel voor het frankeren van post door de afzender in 1849, nam ook het aantal brievenbussen toe.¹ Hierdoor werd het voor het grote publiek makkelijker om brieven te versturen. Ze hoefden namelijk niet langer naar een postkantoor om hun brieven daar af te geven.



Zwarte brievenbus type 1866
(Ref. MKKG03)

De dienst werd definitief ingevoerd door het koninklijk besluit van 30 januari 1850. Er werd een overeenkomst ondertekend waardoor de posterijen de post mochten vervoeren en sorteren op het merendeel van de Belgische spoorlijnen.

Niet veel later zou een dienstorder (omzendbrief nr. 637 van 10 april 1850) bepalen dat alle spoorwegstations zonder brievenbus onverwijld met een exemplaar moesten worden uitgerust.

Vanaf 1 juli 1852 dook het begrip *rijdend postkantoor* op: *de brievenbussen van de stations op de lijnen (...) moeten 10 minuten voor het vertrek of de passage van de 'rijdende postkantoren' worden gelicht.* (A.R. nr. 127 van 12 juni 1852). Door deze dienst kon de uitreiking van de post gemakkelijker, sneller en betrouwbaarder verlopen.

In plaatsen waar er geen postkantoor was, moest het stationspersoneel vanaf 10 januari 1886 zelf de brievenbussen lichten in de stations van de Staatsspoorwegen. De inhoud van de lichtung werd dan bezorgd aan een naburig postkantoor. Op de stukken moest het merk van de postbus worden aangebracht. De postzegels moesten daarbij intact blijven, want de afstempeling werd uitgevoerd door het ontvangend postkantoor.

¹ Vanaf 1 juni 1852 kwamen er zelfs postzegelkiosken in alle spoorwegstations.

De werkorganisatie

De invoering van rijdende sorteerkantoren bracht een revolutie teweeg in de sector van de postbehandeling.

De taak van de reizende postmannen in de postrijtuigen was vooral het sorteren en het vervoeren van dringende post om op die manier het werk van de vaste postkantoren te verlichten. Dankzij hen kon de post die net voor de laatste lichter op de bus werd gedaan, in om het even welke plaats, de volgende ochtend de geadresseerde bereiken. Zelfs al woonde die aan de andere kant van het land.



Interieur van een postrijtuig (Ref. Z12584)

De reizende postkantoren reden aan het einde van de dag en 's nachts op de grote spoorwegassen. Ze brachten de post van de provinciale sorteercentra naar Brussel, waar ze tussen 22 uur en middernacht aankwamen. De gesorteerde post werd in het sorteercentrum Brussel X bezorgd.

Andere postrijtuigen vertrokken in Brussel-Zuid, tussen middernacht en twee uur, met aan boord de post die niet kon worden verzonden via de laatste avondtreinen.

Tijdens de rit namen de postmannen plaats in de speciale rijtuigen om daar de post, ontvangen voor het vertrek maar ook tijdens de stops op het traject, te sorteren. Ze werden de *reizende postmannen* genoemd.

In de stations langs het traject werd de post uit de brievenbussen in postzakken gestopt, die bestemd waren voor de sorteercentra op de reisweg. Deze zakken werden vervolgens herverdeeld naar de postkantoren.



Interieur van het postrijtuig in Train World (Ref. D4093-13)

In de linkerbovenhoek van het adres vermeldden de reizende postmannen met de hand waar de brieven vandaan kwamen. Daar waar er veel post moest worden verwerkt, werd hiervoor een stempel gebruikt.

Tot 15 december 1895 droegen de reizende postkantoren de naam van de spoorlijn waarop ze reden. Daarna kregen ze de naam van het traject dat ze aflegden. Wanneer verschillende reizende postkantoren hetzelfde traject deden, werden ze genummerd.

Het personeel

De reizende postmannen leidden geen gemakkelijk leventje.

Overdag stond het postrijtuig op een opstelspoor, maar bij valavond, werd het wakker en reed het naar het perron, waar het aan het werk ging. In het rijtuig staken de reizende postmannen de lampen aan, ze trokken hun stofjas aan, maakten de vuurhaard aan en namen de eerste postzakken in ontvangst.



Beeld uit tijdschrift « Het Spoor » van 11/1974 (Ref. K567382)

De sorteervakjes wachtten om gevuld te worden met brieven. Zodra de trein vertrok, startte het onafgebroken sorteren van de postzakken. De hoeveelheid werk bepaalde daarbij de uitvoerings-snelheid. Onvermoeibaar lieten de armen van de sorteerdere stapels post in

de sorteervakjes verdwijnen. Leidinggevend en ondergeschikten stonden zij aan zij en waren onafgebroken in de weer. Iedereen wist precies wat hij moest doen en kweet zich van zijn taak om het werk zo goed mogelijk uit te voeren. Het personeel was zo gewend aan het traject van de trein dat ze konden inschatten hoeveel tijd ze nog hadden tot de volgende halte, waar de gevulde postzakken werden gelost en nieuwe te sorteren postzakken werden ingeladen.

In de zomer was het 's nachts warm in het postrijtuig en in de winter kroop de koude tussen de kieren van de ramen en deuren.

Door de manier waarop het meubilair was opgesteld, konden er tien postmannen tegelijkertijd werken. Maar de ruimte was krap.

De ruimte werd ingenomen door drie- tot vierhonderd postzakken die wachtten om geopend, geleegd, verwerkt, opnieuw gevuld en gesloten te worden. Soms was er maar plaats voor een vuurhaard om de wagen te verwarmen. De verlichting die de accumulatoren aanleverden liet het soms afweten. Dan moesten er vetkaarsen of waskaarsen gebruikt worden om de wagen te verlichten, met alle gevaren van dien. De trein maakte een oorverdovend lawaai en het personeel werd voortdurend door elkaar geschud bij de minste remming van de trein. Verwondingen door de harde schokken waren dan ook geen uitzondering, zonder het nog maar te hebben over de risico's bij ontsporing of een ongeval.

De reizende postmannen waren aan zichzelf overgeleverd en voerden hun werk plichtsbewust uit. Behalve bij overmacht was steeds alle post verwerkt. Ondanks de ongemakken van het werk, het gebrek aan comfort van de te warme of te koude postwagons, de abnormale uren en het steeds rechtop te moeten staan, waren deze mannen trots op hun beroep! Ze verdienden dan ook dubbel en dik hun bijnaam 'heren van de posterijen'.

In 1934 waren er dagelijks maar liefst 48 reizende kantoren aan het werk.

De autonome posttrein

Op 20 november 1959 werden er gesprekken opgestart om een overeenkomst te sluiten tussen de Regie der Posterijen en NMBS over de invoering van de eerste APT (Autonome Posttreinen).

In 1967 werden acht vierledige motorstellen van het type 1935 omgevormd tot een tweeledig postmotorstel. Dit gebeurde in de Centrale Werkplaats Mechelen.



Postmotorstellen in de sporenbundel van Schaarbeek, 1989
(Ref. M042_074)

Oorspronkelijk maakten de postrijtuigen deel uit van reizigerstreinen. Ze vervangen door autonome motorstellen had verschillende voordelen. Zo konden de reisweg en de dienstregeling vrij gekozen worden.

Bovendien gingen de werkomstandigheden en de veiligheid erop vooruit: de intercirculatie tussen de twee rijtuigen van het motorstel maakt het mogelijk om een rijtuig te gebruiken om te sorteren en het

andere om de postzakken te bewaren.

De eerste ATP werden ingehuldigd op 5 maart 1968². Ze bedienden de sectoren van de sorteercentra in Namen en Libramont (lijn Brussel - Luxemburg). Vervolgens werden die van Gent en Oostende (lijn Brussel - Oostende) ingezet op 2 september 1968. Later volgden nog anderen ...

In mei 1971 werd de reizende postsorteerdienst stopgezet op de verbinding Brussel - Antwerpen. Een jaar later volgde ook de verbinding Brussel - Gent.

Tot 1981 werkten twaalf reizende ploegen op deze manier, met in totaal zo'n 300 medewerkers en postmannen.

Deze Autonome Posttreinen kregen zelfs vaak voorrang bij *conflicterend verkeer* (kruisingen met andere treinen bijvoorbeeld).

De dienst werd echter geleidelijk aan afgebouwd en in 1981 verdwenen de reizende postkantoren van Charleroi, Bergen en Doornik.

Vanaf 30 september 1984 werd de postbediening anders georganiseerd. Het sorteren aan boord wordt overal afgeschaft. De APT vervoerden dan nog enkel de post.

Het einde van de posttreinen

Op het ogenblik van de invoering van de nieuwe dienstregeling in juli 1988, werden nog slechts vijf sorteercentra bediend. Alle APT kwamen samen in Brussel-Zuid, waar ze werden gelost en herladen om een half uur later terug naar hun station van herkomst te rijden. Deze organisatie kreeg de naam 'Ijzeren Kruis'.

² In dienst gesteld op 23 april 1968.

Door de voortdurende toename van het postverkeer bouwde de Centrale Werkplaats Mechelen 15 motorstellen van de reeks 00, schijf 1954 om tot poststellen, die op 11 juli 1988 in dienst werden genomen. Tot één uur 's nachts reden deze treinen vijf keer per dag heen en weer tussen de verschillende sorteercentra in het land en Brussel-Zuid.

Deze nieuwe poststellen konden tot 86 postcontainers vervoeren.

Maar postbezorging per spoor is duur! Uiteindelijk zou het verdwijnen van posttreinen in twee fasen plaatsvinden. De eerste op 28 maart 2003, met de schrapping van drie van de vier verbindingen: die naar Luik, Charleroi en Antwerpen-Berchem. De tweede stap was het opheffen van de resterende verbinding tussen Brussel en Gent eind 2003.

De postbedeling gebeurt vanaf dan nog enkel via de weg.



Postmotorstel 964 in Waterloo, 1989 (Ref. M039_036)

Catherine Walravens
Februari 2021

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Les débuts de la Poste belge. - ill. *Club philatélique écaussinois* ; nr. 74, 01-06-1996, p. 1-9, K621041
- Le saviez-vous ? Les ambulants. 01-01-1983, p. 44-46, K621031
- Le premier ambulant autonome. - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-04-1968, p. 9, K708790
- Les ambulants. - ill. *Club philatélique écaussinois* ; nr. 88, 01-12-1997, p. 22-24, K621035
- Acheminement postal : la noria des AM 54. - ill. *Rail Passion*, 01-01-1997, p. 58, K16983
- FONCK J. Les bureaux de poste ambulants / *Correspondance* ; nr. 04, 07-08-1986, p. 12-17, K708727
- MAJOR R. 35 jaar posttreinstellen (1968-2003) - ill. *Spoorweg Journaal* ; nr. 133, 05-06-2003, p. 8-21, K36438
- MAJOR R. 35 ans de trains postaux 1968-2003 - ill. *Journal du Chemin de Fer* ; nr. 133, 05-06-2003, p. 8-21, K37617
- MAJOR R. La Poste 1969-1994: 25 ans de services autonomes - ill. *Journal du Chemin de Fer* ; nr. 83, 06-1994, p. 4-8, K588186
- PASTIELS P. Les ambulants postaux - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB* ; nr. 11, 01-11-1974, p. 21-23, K567382
- PASTIELS P. De postrijtuigen - ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS* ; nr. 11, 01-11-1974, p. 21-23, K568223
- Boeken:** *Procès-verbaux du conseil consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par arrêté royal du 29 mars 1853.* - Bruxelles : MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, 1855. - 330 p. ; C3164
- VANDENBERGHEN J. *Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat belge et des réseaux concédés* - Bruxelles : SNCB, 1984 - 263 p. ill. ; C3538
- VANDENBERGHEN J. *Verzameling van het tweeassig reizigermaterieel van de Belgische staats- en privéspoorwegen* - Brussel : SNCB, 1984. - 265 p. ill. ; C3539

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: *Postrijtuig, Postrein, Postvervoer*

Museumcollectie: *postrijtuig, postmotorstel 1967 (1935), postmotorstel 1987 (1954)*