

DE GESCHIEDENIS VAN HET POSTVERVOER

K. DESTOOP



RENBODES EN BODES TE PAARD

Reeds in de vroegste tijden bestond de behoefte om schriftelijke boodschappen door te geven. Chinezen, Egyptenaren, Perzen, Grieken en Romeinen beschikten al over goed uitgebouwde koerierdiensten; de berichten werden meestal door estafettelopers overgebracht.

De eerste vermelding van bodes die een paard gebruikten, dateert van de tijd van Cyrus de Grote in Perzië (± 550 v. Chr.). Het waren echter de Romeinen die een goed uitgebouwde koerierdienst in het leven riepen, wat gezien de uitgestrektheid van hun rijk trouwens niet zo verwonderlijk was. De officiële post, de «cursus publicus», werd meestal vervoerd met zware vierwielige rijtuigen, getrokken door 2, 3 of 4 paarden. Voor snelle transporten beschikten ze echter over een rijtuig met 2 wielen, de «cisia», dat tevens in staat was 2 personen en wat lichte bagage mee te nemen. Als we Cicero mogen geloven legde zo'n postkoets 80 km af in 10 uren.

Door zijn organisatie verliep deze dienst erg vlot; zo was op geregelde afstand de aflossing van paarden en bodes verzekerd.

ALGEMEEN VERVAL VAN DE COMMUNICATIE

Na de ondergang van het Romeinse Rijk viel het belang van de koets terug. Het geleidelijk verval van de Romeinse wegen zorgde trouwens voor een sterke achteruitgang van de communicatie in het algemeen. Onder Karel de Grote bestonden er in onze streken drie regelmatige postroutes in de richting van Italië, Duitsland en Spanje.

Maar na de opsplitsing en het verval van Karels' rijk, gingen ook deze verbindingen verloren.

Gedurende verschillende eeuwen waren er alleen nog particuliere bodes die in dienst stonden van edelen en andere vooraanstaanden.

Ook tussen de talrijke kloosters bestond er een interne koerierdienst : deze bodes waren gewoonlijk monniken, die de weg te voet aflegden. Naar het einde van de Middeleeuwen toe, ontstonden de eerste universiteiten. Die beschikten over bodes die de brieven uitwisselden tussen de studenten onderling en tussen de studenten en hun familie en professoren. Zo bestond er aan de universiteit van Parijs een vermaarde besteldienst, die na verloop van tijd ook privé-correspondentie aannam.

Typisch voor Vlaanderen waren bovendien de veekooplieden die op hun reizen de brieven van particulieren meenamen.

EEN TOEGENOMEN UITWISSELING

Een eigenlijke postdienst ontstond in onze gebieden pas in de 15e eeuw, onder druk van de toenemende handelsbetrekkingen tussen de grote steden. Om de toegenomen correspondentie ter plaatse te bezorgen, beschikten veel steden over eigen bodes die door de stadsmagistratuur betaald werden. Eind 15e eeuw werd Brussel het knooppunt van een internationale postdienst. Keizer Maximiliaan van Oostenrijk wou immers een permanente verbinding onderhouden tussen het hof te Innsbrück en dat van zijn zoon Philips te Mechelen. Vanaf het begin kreeg deze postdienst (te paard) een uitloper naar Milaan, kort daarop gevolgd door postlijnen

De eerste vermelding van bodes die een paard gebruikten, dateert van de tijd van Cyrus de Grote in Perzië.



richting Frankrijk en Spanje.

Het waren de prinsen van Thurn en Taxis die het monopolie verwierven van deze organisatie. Ze beschouwden de bodes, in dienst van de steden, als grote concurrenten en probeerden zoveel mogelijk hun werk te onderdrukken, vooral waar het internationale bestellingen gold. Deze acties van de familie Taxis waren vooral succesvol in de Zuidelijke Nederlanden.

Door de oorlogen van de Franse Revolutie verloor de familie dit monopolie en haar poging in 1814 om het weer te verwerven mislukte. De vorming van een aantal moderne staten, leidde trouwens overal in Europa tot het ontstaan van staatspostdiensten.

DE DILIGENCE

Nadat het gebruik van de koets na de Romeinse tijd, tijdens de Middeleeuwen enigszins in onbruik was geraakt, werd ze opnieuw volop gebruikt vanaf de 16e, 17e eeuw.

De kwaliteitsverbetering van de rijtuigen onder Lodewijk XIII, evenals de uitbouw van een degelijk weggennet onder Lodewijk XIV, gaf midden de 17e eeuw aanleiding tot het inzetten van postkoetsen, die naast poststukken ook personen en bagage meenamen. Ook het Duitse Rijk en Engeland zagen rond die tijd de eerste postkoetsverbindingen tot stand komen. Spijts al de aangebrachte verbeteringen was het transport door postkoetsen in de 18e eeuw toch nog onvoldoende. Men verweet de dienst vooral gebrek aan nauwkeurigheid en comfort en ook zijn traagheid.

In Frankrijk werd daar grote verbetering in aangebracht toen minister Turgot in 1775 de post grondig hervormde en nieuwe rijtuigen invoerde de zogenaamde «Turgotinnes». Het succes was groot : het postverkeer verliep snel en regelmatig. Bij het begin van de 19e eeuw nam in alle landen het aantal wegen evenals het aantal voertuigen snel toe. De postdiensten voerden een snelle en systematische postbedeling in; het was de gouden tijd van de diligence.

Langs de diligenceroutes waren wisselposten gevestigd die voor aflossing van paarden en eventueel van bodes zorgden. Deze haltes waren vaak herbergen die eveneens als vergaderplaats dienden voor de reizigers. Nog steeds vinden we herbergen terug waarvan de naam aan het roemrijke verleden

herinnert : Postherberg, In de Postillion,

In 't Wit Paard...

Nauwelijks had de postkoets haar hoogtepunt bereikt of ze moest haar monopoliepositie afstaan aan de spoorweg. Toch liep deze overgang niet van een leien dakje; de ongewone snelheid wekte immers heel wat wantrouwen. Op die manier wist de postkoets zich toch nog te handhaven tot het einde van de 19e eeuw vooral dankzij de grote technische vorderingen die werden verwezenlijkt door de wagenmakers.

POST EN TREIN : EEN VRUCHTBARE SAMENWERKING

Nadat in Engeland in 1825 de eerste spoorlijn was geopend, ging de post snel over tot het inschakelen van dit nieuw transportmiddel in de postbedeling.

In Engeland waren het kolonel Maberley en Rowland Hill die besloten de post per spoor te vervoeren.

Het General Post Office ging een contract aan met de verschillende grote spoorwegmaatschappijen.

Het betaalde daarvoor een bepaald bedrag aan transportkosten maar eiste in ruil stiptheid inzake vertrek- en aankomsturen.

Aanvankelijk plaatste de post haar eigen rijtuigen op de vrachtrijtuigen, maar daar het systeem ontoereikend was, besloot de post-administratie al vlug tot het bestellen van specifieke postrijtuigen. Aanvankelijk beperkte men zich ertoe om op voorhand gesorteerde zendingen te vervoeren. Daar dit echter onaangename vertragingen veroorzaakte besloot men postsorteerrijtuigen in te schakelen, die het sorteren onderweg mogelijk maakten. Het eerste werd in dienst genomen in 1838 op de lijn Londen – Birmingham.

De primeur op het continent was ook nu weer voor België; op 15 september 1840 reed het eerste postrijtuig tussen Brussel – Antwerpen en drie jaar later werden Bergen, Gent, Moeskroen, Luik en Verviers bediend. Ook de andere Europese landen volgden snel.

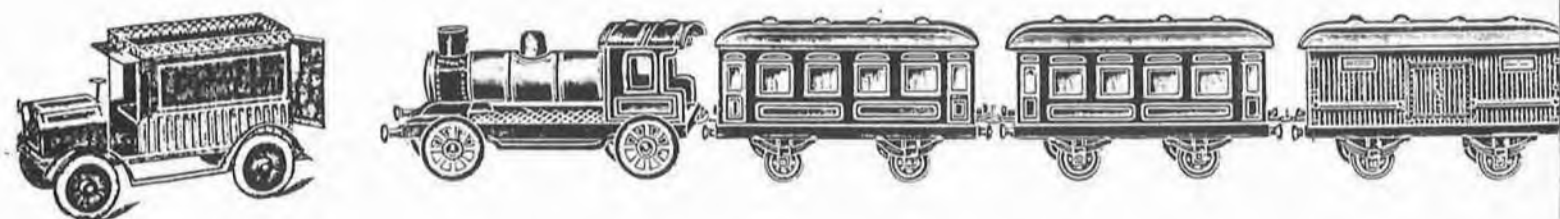
Het grote voordeel van het posttransport per trein was de hoeveelheid die men kon verwerken en de snelheid waarmee dit gebeurde. Deze voordelen zorgden ervoor dat de post één van de trouwste klanten van de spoorweg werd.

In een eerste stadium werden de postrijtuigen ingeschakeld in een gewone

Eind 15e eeuw werd Brussel het knooppunt van een internationale postdienst.

Langs de diligenceroutes waren wisselposten gevestigd die voor aflossing van paarden en eventueel van bodes zorgden.

Het General Post Office ging een contract aan met de verschillende grote spoorwegmaatschappijen.



In Engeland en Duitsland werden vanaf 1898 experimenten uitgevoerd om de post te vervoeren met de auto.

De post heeft trouwens een grote impuls gegeven aan de ontwikkeling van de luchtvaart.

reizigerstrein, maar wegens de omvang was het weldra nodig om afzonderlijke posttreinen te laten rijden.

Deze treinen circuleren dag en nacht en hebben er sterk toe bijgedragen dat de reisduur tot een minimum beperkt bleef. Net zoals de andere treingebruikers profiteerde de post van de toegenomen mogelijkheden van de locomotieven, evenals van de aanpassing van de nationale en internationale uurregelingen. Ook technische verbeteringen zoals verlichting, verwarming en inrichting mogen niet vergeten worden. Deze postsorteerrijtuigen zijn de grote concurrenten van de vaste sorteercentra, die steeds meer een beroep doen op snellere transportmiddelen.

De concurrentiestrijd met het wegtransport vergde van de spoorweg een grote inspanning om de snelheid, zowel over korte als lange afstanden, te laten toenemen en de stilstanden te verkorten.

DE AUTO IN DIENST VAN DE POST

In Engeland en Duitsland werden vanaf 1898 experimenten uitgevoerd om de post te vervoeren met de auto, een onderneming die aanvankelijk nogal scheen tegen te vallen. Vanaf 1903 maakte de Deutsche Reichspost gebruik van auto's voor het transport van postpakketten, het jaar daarop gevolgd door Zwitserland. Vooral tijdens en na WO I werd in toenemende mate gebruik gemaakt van de auto zodat de autoconstructeurs begonnen in te zien dat de post een potentiële klant was en ze dan ook specifieke modellen ontwierpen. In sommige landen heeft de post ook de diligence-traditie overgenomen en voorzag ze in het reizigersvervoer. Zo'n postautobusdiensten bestaan nog steeds in Zwitserland, Zweden, Finland, Liechtenstein, Oostenrijk en Duitsland.

De eerste bussen waren nochtans alles behalve comfortabel; de ophanging was slecht en de verlichting met petroleum of acetyleen was primitief. Bovendien werden deze logge voertuigen vaak het slachtoffer van slecht geplaveide straten. Deze situatie veranderde snel na WO I. De postadministratie verlangde een verhoogde capaciteit, een groter comfort, meer veiligheid en een nieuwe vormgeving.

De tendens ontstond trouwens om het vervoer van de regionale post toe te vertrouwen aan de auto.

DE POST OP ZEE

De overbrenging van boodschappen over zee gaat heel ver terug in de tijd. Reeds in de periode van de Kruistochten was er een druk verkeer op de Middellandse Zee. Doch in de 17e eeuw zorgde een commerciële impuls voor een pijlsnelle ontwikkeling van de

scheepvaart. Rond 1650 deed een regelmatige postdienst de kanaalkusten Dover, Calais en Nieuwpoort aan. Daarop werd in 1660 een postverbinding ingesteld tussen Harwich en de Nederlanden en in 1669 tussen Falmouth en de Spaanse kust, La Coruna.

Op 21 oktober 1702 werd de eerste Transatlantische postdienst ingehuldigd tussen Portsmouth en Barbados. De reis vond plaats éénmaal per maand, in beide richtingen.

Deze onderneming had echter sterk te lijden onder de omloopoperaties tussen Frankrijk en Engeland. De eigenaar van de compagnie, Eduard Drummer, verloor het grootste deel van zijn schepen en uiteindelijk ging zijn onderneming in 1711 failliet.

In 1755 werden twee nieuwe postverbindingen in het leven geroepen; ze vertrokken vanuit Falmouth, de ene naar Barbados, de andere naar New-York. Het belang van deze routes nam steeds toe en daarom werd er eveneens een verbinding tussen het Iberisch schiereiland en Latijns-Amerika ingesteld.

Door het gebruik van stoomschepen konden snelheid en regelmaat worden opgedreven, hetgeen voor de postdienst onontbeerlijk was. Het eerste stoomschip deed de tocht over de Atlantische Oceaan in 1819. Niettegenstaande de gunstige resultaten is het schip toch nog steeds één der traagste transportmiddelen, waardoor het veel te lijden heeft onder de concurrentie van de luchtvaart.

DE LUCHTPOST

De eerste postverbindingen in de lucht werden verzekerd door duiven. Zo o.a. bij het beleg van Venetië in 1204. In 1541 organiseerde sultan Selim van Turkije een postduivendienst in zijn uitgestrekt rijk. Zelfs tijdens het beleg van Parijs in 1870 verzekerden de Parijzenaars de communicatie met de buitenwereld met duiven.

Veel van die beestjes bereikten echter nooit hun doel; ze vlogen verloren, stierven van kou of uitputting of onder de schoten van soldaten. Vandaar dat men zocht naar nieuwe transportmiddelen.

De eerste warme luchtballon steeg op boven Versailles op 9 september 1783. Nauwelijks honderd jaar later, in 1870, werden tijdens het beleg te Parijs, zowat 2,5 miljoen brieven met de luchtballon verstuurd. Daar deze toestellen onbestuurbaar waren, dreef de hevige wind hen vaak in totaal verkeerde richtingen. Uiteindelijk slaagde Ferdinand von Zeppelin erin het naar hem genoemde luchtschip te ontwikkelen.

Deze « vliegende sigaren » transporteerden ook af en toe postzakken. Op de zakken, die

naar beneden gegoooid werden, stond in verschillende talen de oproep om ze naar het dichtstbijzijnde postkantoor te brengen. Sinds het begin van deze eeuw had ook het vliegtuig zijn bruikbaarheid bewezen.

De eerste geslaagde vlucht waarbij post werd gedropt, dateert van februari 1911; dit was boven Allahabad, Indië.

De eerste Wereldoorlog versnelde het gebruik van het vliegtuig; veel militaire post bereikte zo haar doel.

Na de oorlog werden heel wat militaire vliegtuigen voor het posttransport gebruikt. De eerste echte postvlucht had plaats op 15 mei 1918 tussen New York, Philadelphia en Washington. Bij deze gelegenheid werden er ook luchtpostzegels gebruikt.

Kort na WO I ontwikkelde Duitsland speciaal voor het posttransport een volledig metalen vliegtuig, de Junker F13. De post heeft trouwens een grote impuls gegeven aan de ontwikkeling van de luchtvaart. Eind 1918 installeerde Pierre Latécoère een postroute naar West-Afrika die hij later verlengde tot Zuid-Afrika.

Verskillende landen met overzeese kolonies openden een luchtlijn tussen het moederland en de kolonie: KLM had een verbinding Amsterdam - Batavia, Air France had er een tussen Parijs en Saigon en Imperial Airways een tussen Londen en New-Delhi.

Tot voor WO II bestonden de intercontinentale vluchten uit een aaneenschakeling van korte vluchten want 1 000 km betekende zowat een maximum. Na de oorlog volgde opnieuw een snelle ontwikkeling. De schroefvliegtuigen bleven in dienst tot de jaren 60 maar werden daarna vervangen door straalaandrijving. Rond de jaren '70 verschenen de Jumbo's en supersonische vliegtuigen. Zodat ook het luchtpostverkeer in grote mate geprofiteerd heeft van de technische verbeteringen als van de toename van het aantal vluchten.

De postadministratie was steeds geïnteresseerd in de ontwikkeling van nieuwe transportmiddelen. Meer nog, ze maakte er in de mate van het mogelijke actief gebruik van en droeg bij tot de perfectionering ervan. Dit is zo geweest met alle nieuwe transportmiddelen die sinds de industriële revolutie ontwikkeld werden; steeds is de samenwerking vruchtbaar geweest voor beide partijen. Het beoogde doel was daarbij steeds de klant op de meest efficiënte manier te bedienen. □



NAMPS



R. BLANPAIN