

Geschiedenis Posterijen in Nederland

De historie van de post

1799

Nationalisatie van de post

In 1799 werd de post in Nederland nationaal verklaard. In de praktijk concentreerde het postverkeer zich in Holland, want de verbindingen met de rest van Nederland en het platteland waren nog beperkt. Op het platteland werd de post daarom, ondanks de nationalisering, voornamelijk door particulieren bezorgd.

18e eeuw

Lopende bode

De lopende bode liep van stad naar stad met de post onder zijn arm. Hij leverde de post af bij bestellers, die deze daarna bij geadresseerden bezorgden. In de 18e eeuw was dit de voornaamste manier van posttransport. De bode liep ongeveer acht uur per dag.

Postiljon

De Fransen introduceerden in de 18e eeuw de postiljon. Te paard gaat het posttransport een stuk sneller.

Het postrijtuig

Het postrijtuig kan nog meer post vervoeren dan een postiljon. Als de post een rivier moest oversteken, werd de post uit het rijtuig geladen op een schip die het naar de andere kant bracht. Daar werd het in een ander postrijtuig overgeladen.

1844

De posttrein

Vanaf 1844 ging de post per trein door het land. Vanaf de stations werd de post via rijtuigen en op andere manieren naar de klant gebracht. Eerst ging de post mee met passagierstreinen in een aparte wagon. In 1873 werden speciale posttreinen ingezet. De eerste nachttrein reed in 1905. Door 's nachts post te vervoeren en in de trein te sorteren kon de post al de dag na verzending aankomen op het juiste adres. In 1952 werd de eerste elektrische posttrein in gebruik genomen. De trein is nog lang niet verdwenen uit de Nederlandse postwereld. Post werd tot 1997 per spoor vervoerd.

1852

Postzegel

De postzegel werd in 1852 ingevoerd. Het was de introductie van het systeem waarbij de verzender vooraf een vast bedrag betaalt. Voor die tijd betaalde de ontvanger. Het betalen van porten werd als statussymbool beschouwd. Daarom werd de postzegel niet meteen met open armen ontvangen.

Tram en hittekar

Het spoorwegnet breidde zich in de tweede helft van de 19e eeuw uit. Ook werd de stoomtram voor postvervoer ingezet. Lopende boden verdwenen uit het straatbeeld. Onbereikbare plekken werden aangedaan met een hittekar: een klein postkarretje dat door een hond werd voortgetrokken.

1881

Pakketten

Vanaf 1881 begon de post pakketten te vervoeren en te bezorgen. Pakketten werden voor die tijd met het openbaar vervoer meegegeven, maar lang niet alle plekken waren op die manier bereikbaar.

Vrouwen

Aan het eind van de 19e eeuw kwamen de eerste vrouwen bij de post op kantoor werken. Later zouden vrouwen nog een belangrijke rol gaan spelen binnen het bedrijf. In zowel de Eerste als de Tweede Wereldoorlog werden mannen gemobiliseerd. Daardoor ontstond een tekort aan arbeidskrachten. Dat zorgde ervoor dat ook vrouwen post gingen bezorgen.

20e eeuw

Postschool

Aan het begin van de twintigste eeuw werd de Hogere Post- en Telegraafschool opgericht. De studenten werden opgeleid voor een carrière bij de PTT. Vanwege onder andere sociale verzekeringen was extra scholing nodig op juridisch en administratief gebied.

Brievenbussen

In Amsterdam werden de brievenbussen aan de achterzijde van de tram gemonteerd. Zo konden ze bij het Centraal Station geleege worden in een verzamelbus. Pas in de jaren '60 kwamen de tweelingbrievenbussen, waarbij de klant zelf zijn post sorteert in lokale post en overige bestemmingen.

Fiets

Aan het begin van de twintigste eeuw kregen de lopende boden en de boden met hittekarren op het platteland de beschikking over een fiets. Het maakte de bezorging aanzienlijk sneller en minder arbeidsintensief.

Eerste Wereldoorlog

Schaarste

Medewerkers werden schaars vanwege de mobilisatie. Mannen werden ingezet bij de veldpost, waarbij post van en naar het front werd gebracht. Vrouwen vulden het tekort aan, maar dat was niet genoeg. Ook betaalden andere bedrijven hogere lonen. Het transport kende problemen: treinen vielen uit door kolenschaarste en ook de auto was geen optie door een tekort aan rubber en brandstof. Oude methoden werden van stal gehaald: de postiljon en het rijtuigje keerden terug. Daarnaast kregen de lopende boden weer een belangrijkere rol.

1921

Postauto

De auto werd in 1913 voor het eerst ingezet als vervoermiddel voor post. In 1921 brak de inzet van de postauto pas echt door. De auto werd vooral ingezet ter vervanging van de rijtuigen en postiljons. De trein bleef echter nog lang van groot belang voor langere afstanden. Vanaf het einde van de jaren '50 werd de auto steeds belangrijker.

1925

Huis-aan-huis

Al in 1925 werd het commerciële voordeel van huis-aan-huis bladen en reclame ontdekt en ingevoerd. Postbodes die toch al post bezorgden bij de adressen, konden de folders zonder al te veel extra kosten bezorgen.

1926

Postagentschap

In 1926 werd het eerste postagentschap opgericht. Een agentschap is een particuliere winkel waar bij een speciaal loket een assortiment postdiensten wordt aangeboden.

1931

Automatiseren postsortering

De eerste automatisering van het post sorteren werd in 1931 doorgevoerd. Met behulp van de Transorma, een Nederlandse uitvinding, konden medewerkers twee tot drie maal zo snel sorteren als met de hand. Ook veel vrouwen deden dit werk.

Tweede Wereldoorlog

Einde aan efficiënt postnetwerk

De Tweede Wereldoorlog maakte een einde aan het efficiënte postnetwerk. Spoor- en tramwegen raakten beschadigd door bombardementen. Door schaarste aan benzine en rubber waren auto en fiets geen goed alternatief. Opnieuw kwamen de lopende bode en het paard terug in de postbezorging.

Veel mannen moesten zich melden voor de Arbeitseinsatz, dus vrouwen stonden er grotendeels alleen voor. Sommige diensten, zoals de pakketpost, konden niet meer worden uitgevoerd. Dit betekende dat voedsel op veel plekken schaars was.

1944

Spoorwegstaking

In 1944 bracht een spoorwegstaking het postvervoer tot een halt. Men moest bakfietsen en fietsestafettes inzetten om nog post te kunnen vervoeren. In die periode duurde het soms een maand voordat een poststuk zijn bestemming bereikte.

1945

Wederopbouw

Na de Tweede Wereldoorlog was briefpost een cruciaal communicatiemiddel. De telegraaf en de telefoon werkten nog niet goed. Het vervoernetwerk moest zich ook herstellen: treinen waren door de bezetter geconfisqueerd en het gehele treinnet was in slechte staat.

Toch wist de PTT een oplossing te vinden in de vorm van huurauto's en Canadese militaire vrachtwagens. Er werden tussen Amsterdam, Eindhoven, Maastricht, Groningen en Leeuwarden zelfs vliegtuigen ingezet. Door te improviseren kon de post dus voorzien in de broodnodige communicatie voor een land in wederopbouw. De fiets, het paard en de lopende bode verdwenen weer naar de achtergrond. Vanaf 1947 kwam het treinnetwerk, inclusief de nachttreinen, weer op gang.

1953

Watersnoodramp

De watersnoodramp in 1953 was een moeilijke periode. Grote delen van Zeeland en Zuid-Holland stonden blank, en juist dan is communicatie heel belangrijk. Mensen moesten hun huis uit of waren het kwijtgeraakt, veel mensen waren zeer moeilijk bereikbaar. De post werd daarom met boten bezorgd, of postbodes maakten lange voettochten over binnendijken om de adressen te bereiken.

Eind jaren '60

Bestelling

Van oudsher werd de post meerdere keren per dag bezorgd. In grote steden soms vier keer op een dag, in dunbevolkte gebieden meestal twee keer. Door de ontwikkelingen in het vervoer kon de briefpost eind jaren '60 grotendeels al bij de eerste bestelling worden bezorgd. De latere bestellingen werden onrendabel en zijn in fases afgeschaft.

1976

Postcode

In het vierde kwart van de twintigste eeuw nam de PTT computergestuurde sorteermachines in gebruik. Hiervoor was het nodig om een nieuw element in het adres in te voeren: de postcode. In 1976 werd dit geïntroduceerd voor partijenpost. Vanaf april 1980 werd de postcode ook voor losse post gebruikt.

Jaren '80

Rijdend Postkantoor

In dunbevolkte gebieden moesten postagentschappen die verlies draaiden hun deuren sluiten. Als alternatief werd het rijdend Postkantoor bedacht, zodat de getroffen dorpen ook ergens terecht konden voor hun postzaken.

Cassettepost

Op een speciaal cassettebandje kon men zijn 'brief' inspreken en versturen. Een groot succes en typerend voor de jaren '80.

1989

Privatisering en splitsing

In 1989 werd de PTT geprivatiseerd. Daarmee werd PTT Post samen met PTT Telecom onderdeel van de Koninklijke PTT Nederland (KPN). Deze loskoppeling van de staat zorgde voor meer commerciële kansen en meer ruimte voor ondernemerschap. PTT Post bleef de monopoliepositie behouden.

Na overname van het Australische TNT was PTT Post groot genoeg om zelfstandig verder te gaan. Dit betekende een splitsing van het bedrijf, waarna PTT Telecom onder de naam KPN verder ging. PTT Post werd omgedoopt tot TNT Post Groep (TPG). Op 28 juni 1998 was de tweedeling een feit.

21e eeuw

Digitalisering en liberalisering

Aan het begin van de 21e eeuw kwamen twee ontwikkelingen samen. De eerste is de toenemende digitalisering, waardoor de hoeveelheid fysieke post afneemt. De tweede is de liberalisering van de postmarkt, waardoor er meer concurrentie komt. In het begin van de 21e eeuw werd het postbedrijf daarom ingrijpend gereorganiseerd. TPG veranderde in TNT Post. Het bedrijf speelde in op de digitalisering, door zelf met vernieuwende diensten te komen, zoals online facturerings- en direct maildiensten.

2002

Maatschappelijke verantwoordelijkheid

In deze tijd vergeet TNT Post haar maatschappelijke verantwoordelijkheid niet. In 2002 begint het bedrijf zijn samenwerking met het World Food Programme. In 2007 wordt Planet Me in het leven geroepen, een CO2-reductieprogramma.

2011

PostNL

De twee grote divisies van TNT, Post en Express, groeien steeds meer uit elkaar, met hun eigen strategieën. In 2011 splitst TNT Express zich af, en gaat het postbedrijf als PostNL verder.