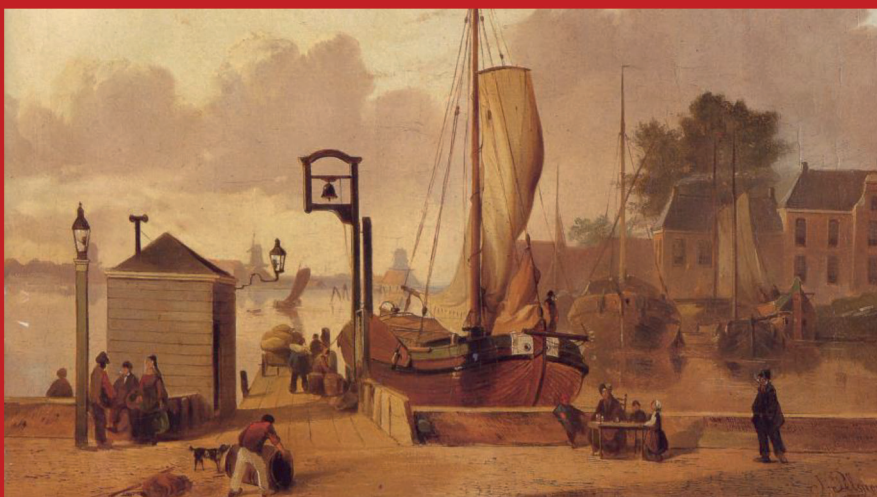


# 80 Zaanse stukken

Driehonderd jaar post in de Zaanstreek



John Dehé  
Jan Kluit



# 80 Zaanse stukken

John Dehé

Jan Kluft

Drukwerk: Drukcase te Zwolle  
Eerste druk, november 2018

Deze uitgave is tot stand gekomen met een financiële bijdrage van de Stichting Filatelie.

## Inhoudsopgave

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 1.  | Een stukje ter inleiding .....                                     | 4   |
| 2.  | 'Het grootste en rijkste Dorp van onze Nederlanden' .....          | 5   |
| 3.  | Van Veerschuyt tot Saandenposterij .....                           | 6   |
| 4.  | Een gemeenschappelijke veerdienst .....                            | 8   |
| 5.  | Wanneer begon die goeie ouwe tijd? .....                           | 12  |
| 6.  | Een verkenning van de Zaanstreek.....                              | 13  |
| 7.  | De stad Zaandam?.....  | 15  |
| 8.  | De heren Trip en Dekker .....                                      | 17  |
| 9.  | Met een fluit naar Narva .....                                     | 22  |
| 10. | De Franse tijd: een nieuwe postregeling.....                       | 24  |
| 11. | Poststempels .....   | 29  |
| 12. | Over zwaar werk en ruig volk .....                                 | 35  |
| 13. | Vraagtekens bij posthoorns .....                                   | 38  |
| 14. | Een postdirecteur met kasproblemen.....                            | 41  |
| 15. | Lopende boden .....  | 44  |
| 16. | Per stoomboot over het IJ .....                                    | 46  |
| 17. | De paardenraderboot.....   | 49  |
| 18. | Post met de stoomboot .....  | 50  |
| 19. | Post per stoomboot, trein en diligence.....                        | 53  |
| 20. | 'Een aan natuur en levensgenot zoo arme streek' : Wormerveer ..... | 59  |
| 21. | Wormerveer 1 ½ cent.....   | 67  |
| 22. | Postvoorzieningen in de dorpen .....                               | 70  |
| 23. | Onze Eerste Emissie .....  | 73  |
| 24. | Stempels op de Eerste Emissie in de Zaanstreek .....               | 79  |
| 25. | Papier uit Wormerveer .....  | 82  |
| 26. | Met de pen vernietigd.....   | 85  |
| 27. | Doorgeslagen postzegelvellen.....                                  | 87  |
| 28. | William Pont: Waterland en Zaanstreek.....                         | 90  |
| 29. | Een postkantoor in Krommenie .....                                 | 92  |
| 30. | Het postkantoor van Zaandam: een soap in vele bedrijven.....       | 99  |
| 31. | Westzaan: niet aan te raden voor een zwak gestel .....             | 103 |
| 32. | De Zaanlandsche Communicatieweg.....                               | 108 |
| 33. | Assendelft .....   | 109 |
| 34. | Trots op het bedrijf.....  | 111 |
| 35. | Wormer .....   | 113 |
| 36. | Jisp .....   | 117 |

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 37. | Oostzaan .....   | 120 |
| 38. | Zaandijk en Koog aan de Zaan .....                       | 124 |
| 39. | Koog- Zaandijk: een plaats die niet bestaat .....        | 129 |
| 40. | Een Zaanse reglement voor de postbode .....              | 132 |
| 41. | Olielampje .....   | 134 |
| 42. | Lawaaiige snelheid .....                                 | 136 |
| 43. | Het Noordzeekanaal .....                                 | 143 |
| 44. | Van Hembrug naar Hemtunnel .....                         | 145 |
| 45. | Spoor en post .....                                      | 147 |
| 46. | Stempels lief en leed .....                              | 154 |
| 47. | Het Kalf bij Zaandam .....                               | 165 |
| 48. | De Titanic en de Zaanstreek .....                        | 171 |
| 49. | Een bijzondere fabriek, een speciaal poststempel .....   | 173 |
| 50. | Koekjes en plaatjes bij Verkade .....                    | 177 |
| 51. | Alfred Ost en de Zaanstreek .....                        | 180 |
| 52. | Prentbriefkaarten in een kader .....                     | 183 |
| 53. | De Eerste Wereldoorlog .....                             | 186 |
| 54. | De Interneringszegels .....                              | 192 |
| 55. | Aan het werk bij Duyvis .....                            | 194 |
| 56. | De Zaanse blikindustrie .....                            | 198 |
| 57. | Duitse piraterij .....                                   | 200 |
| 58. | De Bijenkorf, voorheen M.K. Honig .....                  | 203 |
| 59. | Zaanse sigaren .....                                     | 205 |
| 60. | Van Gelder Zonen .....                                   | 207 |
| 61. | Mooi blauw .....   | 210 |
| 62. | Geperforeerde zegels .....                               | 213 |
| 63. | Niet eerlijk .....                                       | 217 |
| 64. | Een industrieel paradijs? .....                          | 218 |
| 65. | Bruynzeel: eens groot in hout .....                      | 220 |
| 66. | Albert Heijn: filatelistische sporen .....               | 223 |
| 67. | Ongeluksvlucht van de Douglas DC-2, PH-AJU 'Uiver' ..... | 226 |
| 68. | Nog meer ramppost .....                                  | 231 |
| 69. | Polak & Schwarz .....                                    | 233 |
| 70. | De postzegeltonoonstelling van De Posthoorn: 1939 .....  | 237 |
| 71. | Zaanstreek in oorlogstijd .....                          | 238 |
| 72. | Een bomaanslag op het postkantoor Koog-Zaandijk .....    | 243 |
| 73. | Deutsche Dienstpost Niederlande .....                    | 244 |
| 74. | Postcensuur? .....                                       | 248 |

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 75. | Post met behulp van het Rode Kruis ..... | 250 |
| 76. | Autopostkantoren in de Zaanstreek .....  | 251 |
| 77. | Het kan ook netjes!.....                 | 262 |
| 78. | Een gedicht van Duut .....               | 263 |
| 79. | FILATELIE met vallen en opstaan.....     | 264 |
| 80. | Verantwoording.....                      | 267 |

## 1. Een stukje ter inleiding

De Posthoorn bestaat 80 jaar en dat moet gevierd worden. Hoewel de vereniging een rijke traditie heeft in het organiseren van tentoonstellingen (Saenphilex) gingen de gedachten deze keer uit naar iets anders: een boek.

Al vele jaren verschijnen in de Hoornblazer, het verenigingsblad, grote en kleine stukjes waarin de Zaanse postgeschiedenis centraal staat. Die stukken gaan over het postverkeer in vroeger tijden, over oude brieven, stempels, postkantoren, brievenbussen, postbestellers en alles wat daarmee maar enigszins in verband staat, onder het motto 'de leukste paden zijn de zijpaden'. In 1984 werd door Willem van der Velde en Jan Kluit zelfs een Studiegroep Zaanse Postgeschiedenis opgericht, die zich enthousiast op dat Zaanse postverleden stortte, bergen materiaal verzamelde en daarover publiceerde ('Zaanse Monographiën').

Voor dit jubileumboek is een selectie gemaakt van al dat materiaal. Die selectie is bewerkt, deels herschreven, aangevuld en enigszins geordend volgens een grotendeels historische lijn.

De eerste stukken gaan over de 'postale prehistorie' en die loopt van de 17<sup>e</sup> eeuw tot in de Franse Tijd. Zeilschepen en lopende boden bepalen de snelheid van het postvervoer.

Halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw zien we de introductie van nieuwe wijzen van vervoer: de stoomtrein luidt de moderne tijd in. Dan verschijnen ook de eerste postzegels; het papier werd in de Zaanstreek gemaakt.

In de twintigste eeuw passeren belangrijke thema's de revue. Aan de orde komen de Grote Oorlog (=de Eerste Wereldoorlog), de Watersnoodramp van 1916, de Tweede Wereldoorlog, de opkomst van de luchtvaart, de bloei (en neergang) van enkele belangrijke Zaanse bedrijven. Bij de keuze van die bedrijven heeft naast het economische, ook het postale belang een rol gespeeld: de aanwezigheid van poststukken als stille getuigen van Zaanse bedrijvigheid. De daar besproken poststukken zijn zo gekozen dat ze ook een bepaald facet van de filatelie illustreren: firmaperforaties, expresseverzending, aangetekende brieven, frankeermachinstempels, enz.

De Posthoorn is nog steeds een boeiende en bloeiende vereniging. De verenigingsavonden worden goed bezocht, ook de veilingen laten zien dat het verzamelen van postzegels allerm minst een saai hobby is. We hopen dat we met dit boek kunnen laten zien hoe veelzijdig die hobby is.

Diverse mensen hebben ons met raad, daad en poststukken terzijde gestaan bij het klaren van deze klus. Wij willen hen graag bedanken. In volgsagen willekeurige volgorde: Willem Aaij, Willem Pasterkamp, Arie Zonjee, Jan Vellekoop, Teake Jansonius, Nathan Bouscher, Edwin Voerman, Cees Janssen, Nico van der Lee, Jos Stroom, Nicolaas Bakker, Jos Span, Henk Smit, Hans Ruiter, Marc Snoeren, René Dresken, Franck Glandorff, Michael Brekelmans, Nico Helling en Jeffrey Groeneveld.

John Dehé  
Jan Kluit

## 2. 'Het grootste en rijkste Dorp van onze Nederlanden'



Het land ten noorden van het IJ, kaart uit de *Nieuwe Geographische Nederlandsche Reise- en Zak-Atlas* van 1773. In deze zakatlas worden allerlei reisadviezen gegeven voor een tocht door de 'VII Vereenigde Nederlandsche Provinciën'. De laatste reis voert de reiziger naar de Zaanstreek. In de taal van toen:

'Nu zal het nog wel der moeite waarde zijn, dat wy de Reisigers eens na het grootste en rijkste Dorp van onze Nederlanden geleiden, genaamd ZAANDAM, of ZARDAM. Een Dorp, dat in Getal van Huizen en Volkrykheid menige Stad te boven gaat, en zeer vermaard is in Scheepvaart, Koophandel en veelvuldige Zaag Oly Papier en andere Moolens, waarvan men hier meer dan 900 zoude kunnen tellen.'

De schrijver roemt de scheepvaart, de rederijen naar alle uithoeken van de wereld. 'Deeze Plaats bestaat uit twee aan elkander gevoegde Dorpen, te weeten: Oostzaandam en Westzaandam, zynde alleen gescheiden door den Stroom de Zaan, die van *Alkmaar* komende hier langs vloed en door zwaare Sluizen zich in het Y stort.'

De schrijver noemt de kerken, de kermis en de logementen en geeft de verbinding met Amsterdam: 'Van *Zardam* zeild alle Uuren, den geheelen Dag door, een Schuit naar Amsterdam en op gelyke wyze van daar herwaards.'



### 3. Van Veerschuyt tot Saandenposterij

Tot aan het begin van de negentiende eeuw ging alle personen- en goederenvervoer, en ook het postverkeer, tussen Amsterdam en de Zaanstreek over water. Hier schetsen we de organisatie van het postverkeer in de zeventiende en achttiende eeuw.

#### De ontwikkeling van het postverkeer tussen de Zaanstreek en Amsterdam

In de zeventiende eeuw was Amsterdam het knooppunt in het Hollandse postverkeer. Op tientallen plaatsen aan de Amsterdamse haven bevonden zich briefkasten, waarin de brieven voor de Hollandse steden werden verzameld om daarna te worden gedistribueerd. Maar een brievenkast voor de Zaanstreek ontbrak. De Zaanstreek was wel de voedselschuur van Holland en beschikte over een enorme houthandel en vele scheepswerven, maar een stad was er niet te vinden. En dus was er geen Zaanse briefkast in Amsterdam.

Daarnaast was Amsterdam over land voor een Zaankanter bijna onbereikbaar, maar voor het actieve Zaanse bedrijfsleven was Amsterdam met al zijn beurzen een grote trekpleister. Daarom begonnen vanaf de zestiende eeuw steeds meer Amsterdamse beurtschippers diensten op Zaandam. De oudste reglementen dateren zelfs uit 1588. In 1630 en in 1654 vinden we al pogingen van 32 resp. 40 schippers om te komen tot een besloten veerdienst.

#### De besloten veerdienst van 1661

In 1661 verscheen een ordonnantie van de Heren van de Gerechte der Stad Amsterdam betreffende een besloten Amsterdamse Veerdienst op Zaandam. Een vloot van 40 veerschuiten lag klaar om elk uur op Zaandam te varen. Die schippers moeten ware mannetjesputters zijn geweest. Het toen nog ongedempte IJ tussen Amsterdam en Zaandam was 10 km breed en stond in open verbinding met de Zuiderzee en de Noordzee. Tussen eb en vloed zat een verval van 60 cm en elke vloed bracht een nieuwe berg bagger in de vaarroute. Het water was brak, in de winter ontstond kruierend ijs. De altijd aanwezige westenwind vanuit het Wijckermeer was altijd nog beter dan windstilte. Onder deze omstandigheden een regelmatige veerdienst opzetten getuigt van moed. Wel was een veercommissaris bevoegd om afhankelijk van de weersomstandigheden de overvaart te staken of te eisen dat met dubbele bemanning werd gevaren. Het vrachttarief werd dan wel verdubbeld.



*Het gebied ten noorden van Amsterdam. Kaartfragment van 'Afsbeelding van de wydvermaarde en beroemde koopstad Amsteldam met d'omleggende landen/gemeten en getekent door Gerrit Drogenham', ca. 1750.*

### Zaanse concurrentie

Op 5 juni 1683 bekrachtigden de burgemeesters van Oost- en Westzaandam een regeling voor veerschippers van Zardam op Amsterdam. Uit deze regeling is het volgende van belang:

- er zullen 12 schuiten varen, zes van de Oostzijde en zes van de Westzijde;
- aan zowel de Oostzijde als de Westzijde zal een Overman zorgen voor nakoming der regels;
- in de zomer (april tot oktober) vaart er elk uur een schuit tussen 5.00 en 18.00 uur;
- in de winter (oktober tot en met maart) vaart er elk uur een schuit tussen 6.00 en 16.00 uur;
- onder aangegeven voorwaarden zullen ook schuiten tussen en na de vaste uren af mogen varen;
- het tarief bedraagt 2 stuivers en 3 penningen + een impost (passagegeld) voor de Staten;
- de schuiten zullen niet meer dan 64 personen innemen;
- zowel van de Oostzijde als de Westzijde vertrekken de schuiten na het slaan van de klok van de Oostzijderkerk.

De Amsterdamse schippers waren bepaald niet gelukkig met de Zaanse concurrentie. Zij deden er alles aan om de Zaankanters het leven zuur te maken. Amsterdammers hadden al een voorsprong omdat zij al twintig jaar vanaf vaste ligplaatsen in Amsterdam naar de vrije aanlegplaatsen in de Zaan voeren. Zaankanters hadden echter de grootste moeite om een aanlegplaats te krijgen aan de overvolle Amsterdamse steigers. Amsterdam verwees de Zaandammer schippers zoveel mogelijk naar plaatsen in een slecht bereikbare uithoek van de haven. Toen het de Zaankanters niettemin lukte om, al dan niet met slimme trucs, steeds meer vracht van de Amsterdammers af te nemen, gingen de laatsten tot hardere maatregelen en zelfs handgemeen over. Verschillende twisten over aanvaringen, overvaren en vernieling werden behandeld in de gemeenteraden of kwamen voor de vrederechter.



*Zaandammer veerschuit op het IJ; op de paal: de ton van de Nes, een soort vuurtoren met olielicht. Tekening in inkt, Zaanlandia Illustrata nummer 103. Gem. Archief Zaanstad110482.*

#### 4. Een gemeenschappelijke veerdienst

Op 14 oktober 1695 werd de strijdbijl begraven. Zaanse en Amsterdamse schippers regelden bij notariële acte een wederzijdse veerdienst.

Winsten uit vervoer van volk, goederen en nu ook van brieven gingen voortaan in gemene beurs. Van Zaanse zijde tekenden de schippers Jan P. Haen, Cleas C. Swaen, Dirck Lambertsz. en Cornelis de Boer. Het contract kon elke twaalf jaar worden verlengd. Vanaf de eerste verlenging in 1708 werden telkens verbeteringen en aanvullingen aangebracht. In 1708 kregen de Oostzijderschippers een huisje op de hoek van de Dam te Oostaandam. De schippers dienden een logboek bij te houden waarin alle afvaarten en aankomsten werden genoteerd. De laatste verlenging had plaats in 1755. In Amsterdam kwam nu een Sardammer steiger beschikbaar. Deze steiger lag in de Koninxgracht (nu: Singel) naast de Haringpakkerstoren.



*De Haringpakkerstoren, schilderij van Jacobus Storck (1641-ca. 1700)*

Achter de toren, stonden negen nagenoeg identieke huizen, onderbroken door de Panaalsteeg. De nummers 5 tot en met 8 waren in gebruik als herberg, nr. 6 was 't Turfschip van Breda, het tweede huis in een rij van negen.

Het testament van ene Jac. Vermanen uit 1687 beschrijft het als 'huis en erve over de Sardammer Stijger genaamt 't Turfschip van Breda, later ook als Zaandammer Veerhuis'.

Later werd het Zaandammer Veerhuis samengevoegd met de op nr. 7 gevestigde herberg voor de schippers op Vlaardingen.

In deze herberg werd niet alleen bier gedronken, maar hier werden ook de brieven die naar de Zaanstreek moesten worden vervoerd, bij de schipper ingeleverd. Dit alles geschiedde onder het toezien oog van de veercommissaris, die het correcte vertrek en de lading registreerde in zijn commissaris-huisje. Hier wachtten de schippers op hun passagiers en vracht en op het vertreksein van de klok in de toren. Voor de schippers was in feite alleen de klok die in de Haringpakkerstoren hing van belang. Op alle hele uren die de klok sloeg, vertrokken zij met hun schuiten vanaf de Sardammer steiger. Tot het slaan van de klok verbleef de schipper in de herberg 't Turfschip van Breda, die direct achter de toren was gelegen.

In 1690 schilderde Jacobus Storck de omgeving van de Haringpakkerstoren en zijn schilderij is een prachtige illustratie van het bovenstaande. We zien:

- de in 1606 gebouwde Haringpakkerstoren, met in de top een haring;
- de negen identieke huizen, met in het midden 't Turfschip van Breda;
- de Sardammersteiger, waaraan de veerschuit klaar ligt voor vertrek, vol in de zeilen;
- de schipper, die op de steiger staat te wachten tot de klok het volle uur slaat;
- links van de veerschuit staat op de wal het commissarishuisje;
- rechts van de Haringpakkerstoren herkennen we de Koepelkerk, rechts boven de Haarlemmersluis is de toren van de Westerkerk te zien.

Het Zaandammer Veerhuis bestaat (als enige huis van de negen) in 2018 nog steeds. Op de hoek van het Singel en de Prins Hendrikkade bevindt zich nu een tattoo-shop. De Haringpakkerstoren werd al in 1830 gesloopt, maar er bestaan plannen om hem op dezelfde plaats weer op te bouwen.

In Zaandam was rond de Dam ruimte genoeg voor de schuiten uit Amsterdam. Waar in Amsterdam 't Turfschip de rol van veerhuis vervulde, had Zaandam logement de Zon naast de Grote Sluis. Verder wisselden de aankomende schuiten elk uur van steiger tussen de Oostzijde en de Westzijde van de Zaanhaven. Dit is waarschijnlijk ook de reden van de aanduidingen die we op de brieven lezen, zoals: 'met de schuyt van 11 uhren'. Deze brief moest kennelijk naar de Oostzijde. De 'schuyt van 12 uhren' voer dan op de Westzijde.



*Drie-stuivers-stempel in Amsterdam aangebracht. De rode diagonale streep op de achterzijde van de brief geeft aan dat een deel van de portokosten (nl. tot Amsterdam) betaald is.*

*24 July 1729  
'Port betaald tot Amsterdam en daar af te geven by de Haring Pakkers Tooren in de Herberg daar uythangt het Turfschip van Breda. Cito Cito'  
Het port van 's-Gravenhage naar Amsterdam bedroeg 3 stuivers. Het port van Amsterdam naar Crommenie (zie de rode strepen) 11 stuivers.*

### Bevestiging van de geschiedenis

Bovenstaande gegevens werden vergaard uit de Gemeente- en Rijksarchieven van Zaandam, Amsterdam, Haarlem en Den Haag. Leuk om kennis van te nemen. Maar veel leuker is het bewijs. En dat kregen we jaren later in de vorm van een aangeboden kavel op een postzelveiling. Je gelooft je ogen niet als je ineens een brief uit 1729 ziet, waarop zowel de Haringpakkerstoren als het Turfschip worden genoemd. Weer enige jaren later bleek uit een contact met het Historisch Genootschap Crommenie, dat het niet zomaar een brief was, maar een van de drie brieven die werden geschreven door de Staten van Holland aan het gemeentebestuur van Crommenie en waarin werd onderhandeld over de terugkoop van de Heerlijke Rechten door Crommenie.

### Vracht- of posttarieven

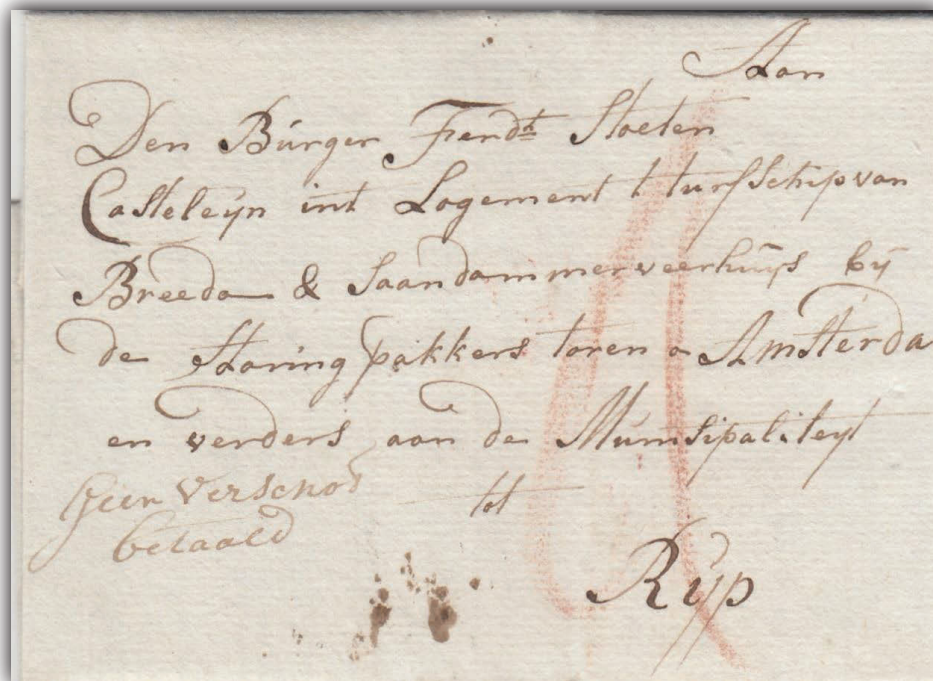
Zaandam was natuurlijk niet altijd het eindpunt van de verzonden brief. Maar voor verder vervoer dan de Dam in de Zaan moest wel extra worden betaald. Een ordonnantie uit 1807 luidt:

| ORDONNANTIE,   |             |
|--|-------------|
| Wegens de Vragt en Bestelloon der BRIEVEN, met de Veerschuiten of Loopers van AMSTERDAM, Aangebragt. |             |
| Voor één BRIEF of klein PAKJE.   |             |
| Te OOSTZAANDAM, tot aan de Noorder-Valbrug.  | 2 Stuivers. |
| tot de Molen de Groeneboer.  | 3 ———       |
| tot de Molen de Oranjeboom.  | 4 ———       |
| en verder 't Calf Uit . . .  | 5 ———       |
| — WESTZAANDAM, tot de Mallegat-Sluis, en de Molende Paauw op de Hogendijk                            | 2 ———       |
| tot de Westzaander-Sluis. . .  | 4 ———       |
| — WESTZAANE, tot het Blauzel-Kantoor. . .  | 6 ———       |
| en verder tot het Noord-Einde.   | 8 ———       |
| — K O O G, - - - - -   | 5 ———       |
| — Z A A N D I J K, - - - - -   | 6 ———       |
| — W O R M E R V E E R, - - - - -   | 11 ———      |
| — C R O M M E N I E, W O R M E R & J I S P, -  | 20 ———      |
| <i>Alles buiten 't Verschot op de Brieven.</i>   |             |
| En by beslote Water alles Twee Stuivers meer.  |             |
| Aldus Geërresteerd by de Gemeente-Bestuuren van Oost- & WESTZAANDAM, den 24 Januarij 1807.           |             |
| A. B O O K E R. } Secretarissen.<br>H. C. G Ö B E L. }   |             |

*'Alles buiten 't Verschot op de Brieven'. Soms werd een deel van de verzendkosten voorgeschoten. Dat bedrag werd op de briefgenoteerd als 'verschotkosten' en bij de ontvanger in rekening gebracht.*

*Gem. Archief Zaanstad, OA 0148, inv. 162.*

Bij deze tarievenlijst moet worden bedacht dat het dagloon van een volwassen arbeider een gulden bedroeg.



Er is een tweede brief bekend waarin Stoeten, de kastelein in 't Turfschip van Breda/ het Saandammer Veerhuys, een rol speelt. De brief werd in 1797 ('het 3<sup>e</sup> jaar der Bataafsche Vrijheid') uit Werkendam via Gorcum verstuurd. De kastelein had de opdracht om de brief naar de Municipaliteit van Ryp te laten vervoeren, ongetwijfeld door hem mee te geven aan een beurtschipper. Tarief? 'Geen verschot betaald': de ontvanger moest alle kosten betalen.

In de brief verzoekt Jan de Geus om terugzending van zijn getuigschriften, of in ieder geval een reactie op zijn sollicitatie (naar...?). Hij heeft al eerder via kastelein Stoeten een herinnering gestuurd, maar daar geen reactie op gekregen.



'Raadhuis en Kerk in de Ryp'  
Gravure door C. Bendorp naar Jan Bulthuis uit 1763.

## 5. Wanneer begon die goeie ouwe tijd?

Thans kan elke Zaandammer die na afloop van zijn 40-urige werkweek op vrijdagavond thuiskomt, vanuit zijn luie stoel kennis nemen van naar verkiezing het Zaanse, het Nederlandse, of het wereldnieuws. Hij kiest gewoon uit één van de 27 televisiestations.

Wil hij ook nog weten of ome Dirk uit Westzaan last heeft gehad van de op TV gemelde hagelbui, dan staat de telefoon onder handbereik. Maar eerst belt zoon Wim uit Corsica even om te vertellen dat het weer er goed is. Naast die telefoon ligt nog de ansicht van tante Truus uit Wormer die drie weken met vakantie is op Texel. Tante blijkt op de ansicht een postzegel van 70 cent te hebben geplakt.

Ook al is het niet overal een vetpot, een luie stoel, een TV, een telefoon of een postzegel van zeven

dubbeltjes heeft bijna iedereen.



Dan schrijven wij Wormerveer, februari 1807.

Na een werkdag van veertien uur in de tochtige mosterdmolen (zeven dagen per week en vakantie op Pinksterdrie)

heeft voorman Jaap zijn dagloon van negentig cent ontvangen en sloft hij over de besneeuwde dijk huiswaarts. Moeders heeft zijn bord nog maar net met bonen vol geschept of de klopper meldt een bezoeker. Brievenbesteller Jan de Vries uit Zaandam bezorgt een brief van ome Claes uit Delft. Twee dagen geleden blijkt een windhoos diens huis te hebben verwoest. Jaap wist van niets.

Ome Claes heeft alleen het hem bekende briefport van Delft tot Amsterdam betaald. De bode vraagt dus het verdere bestelloon: per zeilschuit over het IJ naar Zaandam en per voetbode naar Wormerveer kost 11 stuivers. Gezien de strenge vorst rekent De Vries nog twee stuivers toeslag, dat maakt 65 cent. Zo'n brief weigeren kon eigenlijk niet. Ome Claes zou de brief dan terugkrijgen en vast denken dat Jaap geen belangstelling voor hem had. Jaap overhandigt de postbode bijna zijn hele dagloon en prijst zich gelukkig dat hij vorig jaar van Krommenie naar Wormerveer is verhuisd anders had de brief fl. 1,10 gekost. Jaap eet zijn bonen en kruipt in de bedstee. De komende week maar een uurtje eerder op om de schade in te halen, denkt hij en valt in slaap.

Zo duur was de officiële postbezorging, nadat in 1807 was bepaald dat in elke gemeente minstens éénmaal per dag een brievenbestelling diende plaats te hebben. Zaandam beschikte toen al over twee brievenbestellers en kon voor de bestelling vragen wat het wilde. Uit een 'Ordonnantie' (zie p. 10) blijkt dat als je een molentje verder vanaf de Dam woonde, de bezorger weer een stuivertje meer ving. Brieven bestellen was toen een goudmijn.

Overigens werd de officiële dagelijkse bestelling tegen dit hoge tarief door veel Zaankanters ontweken. Zij bleven de klassieke bezorging door beurtschippers trouw. De willekeurige bezorging tegen de willekeurige (maar veel lagere) tarieven van de schippers namen zij graag voor lief.

Na enkele jaren beschikte elke Zaangemeente wel over een eigen brievenbesteller. Deze ontvingen een traktement van fl. 200,- per jaar. Het goud van de postbezorging begon te verbleken. In 1811 kostte Zaandam-Krommenie nog maar acht stuivers en in 1850, toen Zaandam nog steeds aan twee bestellers genoeg had, was één stuiver al voldoende. Na 1870 betaalde de ontvanger helemaal niets meer, maar moest de afzender het port voldoen. Dit laatste maakte voor de inkomsten van de Post niet veel uit, maar voor de zoon van Jaap wel. Voor hem begon toen de goeie ouwe tijd en zo kon hij een uurtje langer in de bedstee blijven liggen, al zond de familie hem tien brieven.

## 6. Een verkenning van de Zaanstreek

In de Franse tijd onderzochten de bestuurders de verbindingsmogelijkheden in de Zaanstreek en omgeving. Men was van plan om in ons land – naar Frans voorbeeld – een ‘Paardenposterij’ op te richten, een ‘overheidsorganisatie, die langs de voornaamste wegen, speciaal in aansluiting op het buitenland, stations (relais) onderhield, waar men tegen vastgesteld tarief paarden, postiljons en ook rijtuigen kon huren’. Het is er in ons land nooit van gekomen.

Om te achterhalen hoe het met de infrastructuur in de Republiek gesteld was, werden er vragenlijsten naar alle gemeentes gestuurd. Het leverde in 1809 een rapport op dat we hier integraal weergeven.

Assendelft heeft geen steen- of ander rijwegen, of men zou de Assendelver Zeedijk een rijweg willen noemen. Met de Nauernasche Vaart heeft een geregelde communicatie plaats d.m.v. beurtschepen en schuiten. In Assendelft zijn geen veerhuizen. In Nauerna is een sluis met een valbrug, ook is er een kleine sluis. Er is een sluis aan het Vrouwenverdriet, men kan hier langs van de Banne van Assendelft in de Nauernasche Vaart komen.

Buiksloot. De weg door het dorp is gedeeltelijk bestraat, gedeeltelijk begrind. Postwegen zijn er niet. De herberg van Akkerman Bak is vanouds genaamd het Veerhuis, maar eigenlijke Veerhuizen zijn er niet.

Jisp. Er zijn geen steenwegen, trekvaarten, noch Veerhuizen.

Koog a/d Zaan. De weg langs de Lagedijk verbindt Koog a/d Zaan met Westzaandam en Zandijk. Er zijn geen veerhuizen en trekvaarten. Er zijn 2 sluizen (Mallegadsluis en de Koger sluis).

Krommenie. Er zijn geen rijwegen. Er zijn 2 veerhuizen, een aan de Nauernasche Vaart naar Wormerveer, en een aan het westeinde van het dorp aan het water den Ham naar Uitgeest. De communicatie geschiedt met beurt- of vrachtschepen door voorn. vaart op Alkmaar, Amsterdam, Purmerend, Haarlem en andere plaatsen in de Nauernasche Vaartdijk.

Krommeniedijk. Er zijn geen rijwegen en trekvaarten, ook geen belangrijke bruggen en sluizen. Aan het westeinde van het dorp is een veerhuis om van deze naar Uitgeest te gaan.

Landsmeer. Door het midden van de Banne loopt de Trekweg van Buiksloot naar Purmerend, dit is geen postweg. Er zijn geen veerhuizen en belangrijke sluizen en bruggen.

Wormer. Driemaal per week vaart een veerschipper op Amsterdam. Er zijn geen rijwegen, trekvaarten, belangrijke sluizen of bruggen.

Enge Wormer. Er staan 4 woonhuizen. Er is alleen een dijk, niet bestemd voor grote communicatie, verder zijn er geen wegen. Ook geen trekschuiten, veerhuizen, belangrijke sluizen of bruggen.

Wijde Wormer. De Ringsloot is het enige vaarwater, zijnde een passage voor schuiten van Purmerend naar de Zaan. Geen veerhuizen. Over de Ringsloot is een vaste brug voor voetgangers naar 't Kalf, genaamd de Kalverbrug. Verder is er de Neckerbrug.

Wormerveer (dorp). Er is een steenweg welke te Zaandam begint en langs de Zaan gelegen is, deze loopt tot het eind van het dorp en wordt gebruikt voor rijtuigen, alsmede door brievendragers welke te Zaandam met de schuiten van Amsterdam naar Zaandam en vice versa varen. Te Wormerveer zijn 2 veren, alwaar met kleine schuitjes over de Zaan naar de zijde van Wormer gebracht en gehaald wordt. Er zijn geen belangrijke sluizen of bruggen.



Zaandam-Oost (dorp). Door het dorp lopen geen rijwegen, men kan alleen met losse paarden of te voet naar Purmerend gaan. Langs het dorp loopt de Zeedijk. De Zaan is de gewone passage van Amsterdam naar Alkmaar, doch alleen voor kleine vaartuigen, die de mast kunnen strijken. De grote passage geschiedt door Nauerna, alwaar een grote sluis met een ophaalbrug is. Van hier is een gereguleerd veer over het IJ naar Amsterdam, v.v. , waar van zekere Herberg tot een Veerhuis verstrekt. Onder de Dam tussen Oost en West-Zaandam liggen 2 sluisen, de grote en de kleine sluis, over deze sluisen liggen vaste bruggen, zodat geen vaartuigen met staande masten kunnen passeren.

Zaandam-West (dorp). Er zijn geen grote rijwegen, alleen de hoge Zeedijk. Er is ook een binnenweg van de Ringdijk voor de Polder, beginnende aan de Dam en lopende ten westen van de Zaan naar Koog, Zaandijk, Wormerveer tot bezuiden West-Knollendam naar Nauerna tot de Zeedijk. Er is een geregelde communicatie tussen West-Zaandam en Amsterdam d.m.v. veerschuiten. Er is met Oost-Zaandam 1 veerhuis.



1784, Veerschuit van Westzaandam op Amsterdam van Pieter Rijnberge, getekend door J. Koppies en ingekleurd door J. Wilson.

Gem. Archief Zaanstad- 13.0035

Zaandijk. Er zijn geen grote wegen en geen wegen voor “Couriers en Brievendragers”. De veerschuiten van Amsterdam op Alkmaar passeren nagenoeg dagelijks. Van Zaandijk vertrekt 3x per week een marktschuit op Amsterdam.

Zanen (Oost) (dorp) liggende aan het zuidoende tegen het IJ. De Zeedijk is de enige rijweg. Het vaarwater het Twisk scheidt het dorp ten oosten van Waterland. Aan de Overtoom aldaar is een Veerhuis, vanwaar geregeld een Veerschuit op Amsterdam vaart.

Zanen (West). Westzoner Overtoom en Nauerna behoren tot dit dorp. Steenwegen of andere grote rijwegen, afzonderlijke wegen voor Couriers, Brievendragers, Trekvaarten, Veerhuizen, voornamelijk sluisen of bruggen bestaan aldaar niet.

Amsterdam (lijst van veren).

Op Buiksloot gelegen bij de Nieuwe Stadsherberg aan het IJ en hebbende een commissaris en een Commissarishuisje. Op Zaandam gelegen bij de Haringpakkerstoren en hebbende een commissaris en commissarishuisje.

## 7. De stad Zaandam?

Na een bestuurlijke herindeling in 1974 is Zaanstad ontstaan, ‘de jongste stad van Nederland’:

Voor Zaanstad is dat een duidelijk beginmoment. Maar hoe zit het met Zaandam? Is dat wel een stad? Tevergeefs zoeken we naar oorkondes waarin de een of andere vorste-



lijke hoogheid aan Zaandam stedelijke rechten toekent. Amsterdam heeft ze, Edam natuurlijk ook, Hoorn, Purmerend zelfs, al buitelen daar de lokale historici over elkaar bij het zoeken naar een antwoord op de vraag wanneer dat dan precies gebeurd is. Maar Zaandam?

Men is daar met elkaar overeengekomen dat 1 januari 1812 het kantelpunt was. In het boek *Zaandam 150 jaar Stad* laat mej. Dr. M.A. Verkade zien op welke wonderlijke wijze de twee dorpen Oostzaandam en Westzaandam, van elkaar gescheiden door de Zaan, tot één stad gesmeed werden. Harde bewijzen ontbreken, maar mej. Verkade voert voldoende aan om te stellen dat de secretaris van Westzaandam, Hendrik Christiaan Göbel, dit met de Franse autoriteiten bedisselde. Uiteraard had Göbel (‘Hein de Draaijer’) daar zelf erg veel financieel voordeel van, ook omdat hij een stevige promotie maakte: van secretaris van Westzaandam met een inwonertal van 4.700 zielen, tot *maire* van Zaandam, met meer dan het dubbele aantal inwoners.

Over het bestaan van Oostzaandam en Westzaandam kan geen twijfel bestaan, we komen die aanduidingen ook op brieven tegen. We laten er twee zien, beide verstuurd uit Amsterdam.

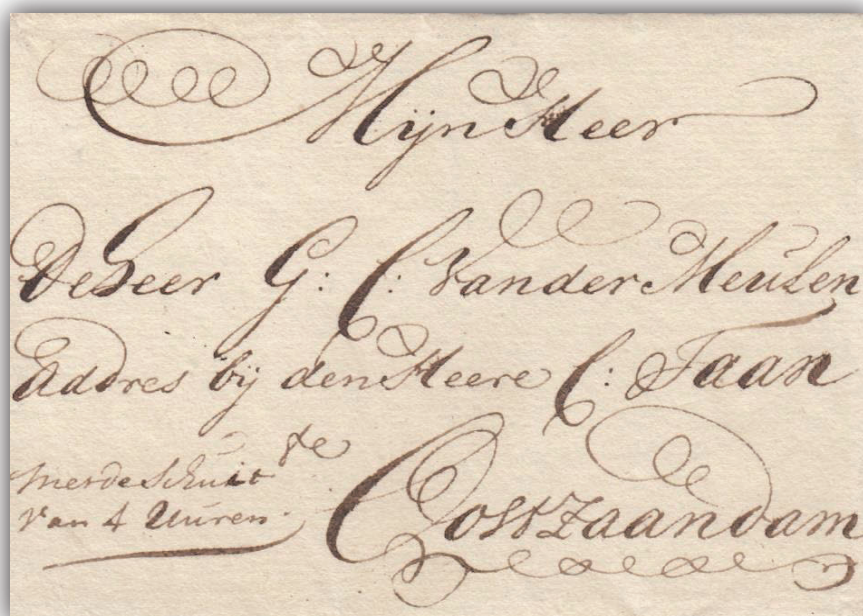


Brief verstuurd op 28 april 1762, ‘Met de Schuyt van 3 uren’, met een voor die tijd uitgebreide adressering: Tewis Rogge woonde tegenover de meelmolen in Westzaandam.

Op beide brieven ontbreekt een tariefaanduiding, maar de aanduiding ‘Met de Schuyt van...’ geeft aan dat we hier te maken hebben met brieven die met de reguliere veerdienst vanuit Amsterdam (adresaanduiding in de brief) over het IJ gezeild werden.

Omdat aangegeven was met welke schuyt dat gebeurde, had de geadresseerde de mogelijkheid om te

controleren of er niet te lang getreuzeld was met de bezorging. Het kan ook zijn dat de schuiten-commissaris in Amsterdam nu zeker wist aan welke schipper hij de brief moest meegeven, want Oostzaandam en Westzaandam hadden, bij de Dam, elk hun eigen aanlegplaats.



De Heer  
De Heer G. C. van der Meulen  
Adress bij den Heere C. Taan  
in de  
Medeschip  
van 4 Uren  
Oostzaandam

Brief verstuurd op 12 juli 1771, 'met de schuit van 4 Uren', aan de heer G.C. van der Meulen, 'adress bij den Heere C. Taan' te Oostzaandam.

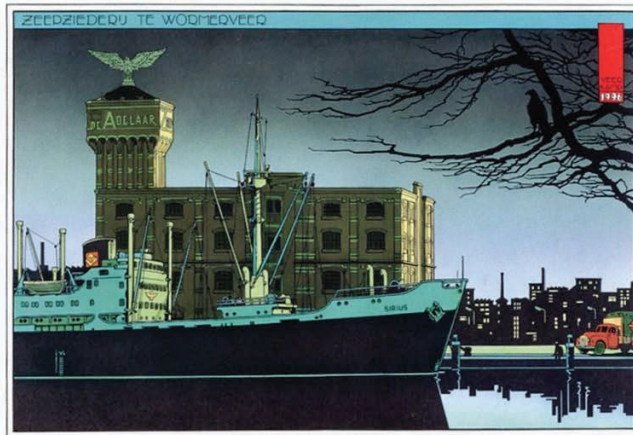


1808, Veerschip aan de Dam. Fragment uit een 'Nieuw Jaars Wensch' van de gemeenschappelijke veerschippers aan de 'Kooplieden en Ingezetenen' van hun dorpen. Gem. Archief Zaanstad 12.0109.

## 8. De heren Trip en Dekker

Het is een leuke klus om een oordeel te vellen over tien oude brieven. De brieven zijn compleet en uitstekend leesbaar; gedateerd in het eerste kwartaal 1775 en geadresseerd aan de heren Lammert Trip & Dekker te Wormerveer. Deze heren waren beiden gehuwd met een dochter Schenk.

In 1772, Dekker was toen 32 jaar oud, besloot hij samen met zijn zwager een bedrijf in potas, weedas etc. te stichten. Maar helaas, zaken en familie gingen ook toen al moeilijk samen. In 1778 besloten zij uiteen te gaan en ging Jan Dekker zelfstandig door.



De brieven zijn dus afkomstig uit het oudste archief van het inmiddels 240 jaar bestaande Jan Dekker concern, dat de Zaanstreek in 1896 trakteerde op die enorme Adelaar aan de Zaan.

< Litho van Joost Veerkamp

In 1775 bestond de firma dus nog geen drie jaar maar ontving zij brieven uit het hele land: Arnhem, Kampen, Leijden, Antwerpen, Gorredijk, Dokkum, Weender en Groningen. Hoe flikte Dekker dat in 1775, zonder radio- of TV reclame en zonder telefoon of e-mail? Er waren

zelfs nauwelijks wegen en zeker geen treinen! Het antwoord geeft Dekker zelf in de twee laatste brieven uit de collectie van tien. Uit herbergen in Weender en Groningen doet hij uitvoerig verslag aan Trip over zijn zakenreis over (de Zuider) zee waarna hij met diverse schuiten - en ondanks zijn zere voeten - van het ene dorp naar het andere reisde. Gewoon hard werken dus!

Alle brieven zijn voorzien van portaanduidingen van 3 tot 6 stuivers, die Trip diende te voldoen aan de bezorgers. Meestal betaalde de ontvanger van een brief in deze tijd de portokosten. Twee brieven zijn voorzien van een stempelafdruk; de brief van de Wed. van Delden uit Campen van 22 januari

heeft zelfs van een mooie afdruk van het 3 stuivers-stempel. Dit aankomststempel was aangebracht door het kantoor Amsterdam en is het oudste poststempel ter wereld.



De adressering van de brieven is opmerkelijk. Slechts drie brieven gingen direct naar Wormerveer. Alle andere gingen naar Amsterdam, naar een etablissement genaamd de Koning van Polen. Adres: 'Op 't Water tot Amsterdam'. 't Water= het Damrak.

Mijn Heere  
De heer Trip en Dekker tot  
Wormerveer af te geven in den  
Konink. Sak Pöden  
tot  
Amsterdam

Op een andere brief staat een rode "A" in een cirkel; dit is op 9 februari 1775 aangebracht door het postkantoor Antwerpen.

Mijn Heere  
De heer Trip en Dekker  
met een Sak Gelt. f. 90-  
N 37 tot Wormerveer  
te behandige inde Herberg  
genaamt de Koning van Polen  
op t Water tot Amsterdam  
gem T.D

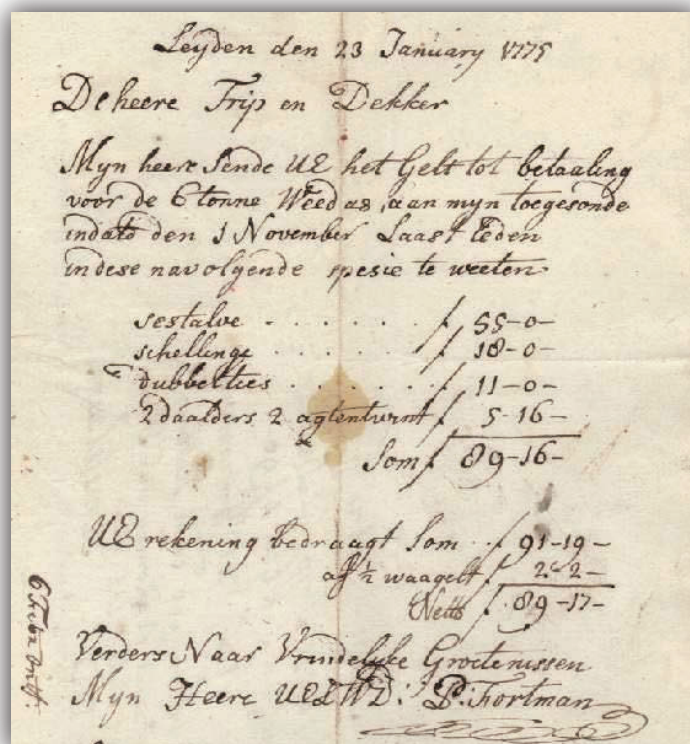
Trip deed in Amsterdam niet alleen zaken, hij ontving daar ook het geld voor de geleverde waren. Een brief van 23 januari meldt b.v. :

“Met een sak Gelt f. 90, -  
Gem T.D”

Wat wil zeggen dat de schipper in het vooronder een afgesloten linnen zak met munten ter waarde van fl. 90, - bewaarde, gemerkt T.D. De specificatie in de brief over de inhoud van de zak is geweldig:

|                             |          |
|-----------------------------|----------|
| Sestalve.....               | f 55-0-  |
| Schellinge.....             | f 18-0-  |
| Dubbelties.....             | f 11-0-  |
| 2 daalders 2 agtentwint.... | f 5-16-  |
| Som.....                    | f 89-16- |

Deze namen van munten verlangen nader onderzoek. Bedacht moet worden dat de basis van het geld toen bestond uit de stuiver. Sestalve staat voor 6 minus een ½ of wel 5½ stuiver. Een schelling = 6 stuivers. Een daalder = 30 stuivers en een agtentwint is een kleine daalder waarvoor u 28 stuivers terugkrijgt.



Waarschijnlijk had Trip zijn intrek in de Koning van Polen in Amsterdam genomen omdat hij midden in de winter niet het risico wilde lopen dat hij vast kwam te zitten op het half bevroren Y en hij zijn zaken op de beurzen van Amsterdam niet af kon wikkelen. Uit een brief van 9 januari blijkt dat de kanalen en vaarten inderdaad bevroren waren en de schepen niet voeren.

De precieze locatie van de Koning van Polen was nog even een puzzel. Het etablissement wordt ook aangeduid als 'De Pool' en wordt in kranten met beursberichten al in 1742 genoemd, vaak met de toevoeging 'over (of 'aan') de Koornbeurs'.



'Gezicht van de Koorn-beurs, staande op 't Water by de Oude-brug 't Amsterdam. Gebouwt in 't Jaar 1768'. Handgekleurde kopergravure, gedrukt door Jan Schenk naar een tekening van Adolph van der Laan. Uitgegeven omstreeks 1769 te Amsterdam door Leonardus Schenk.

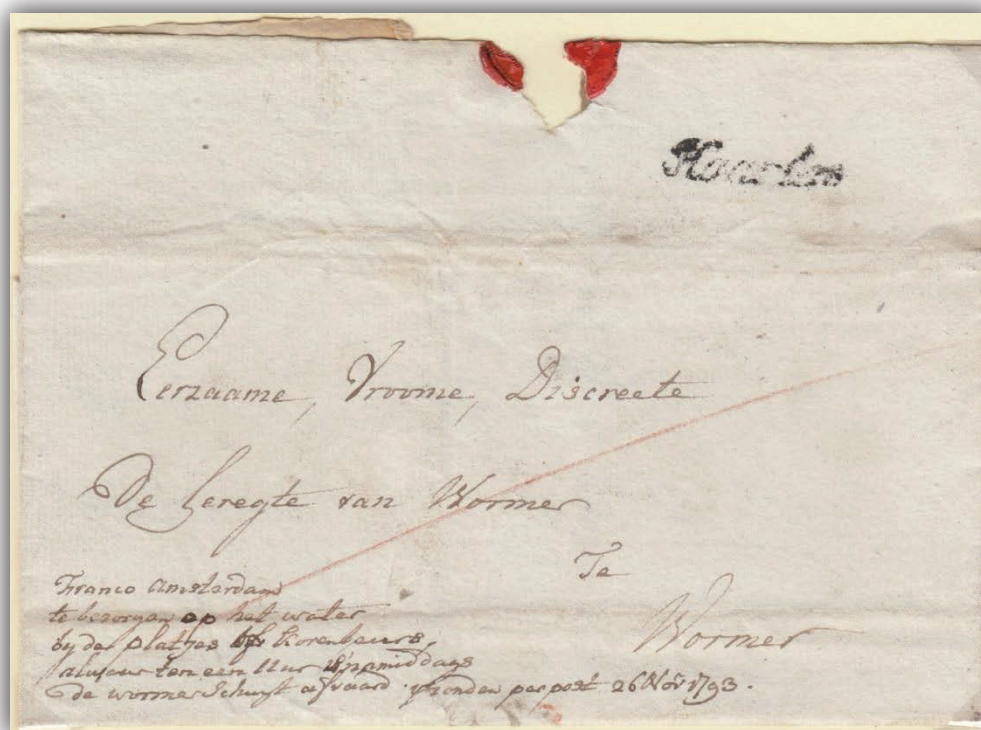
Gezicht op de Korenbeurs, vanaf het Damrak, de kerk die we zien is de Oude Kerk. Links de Oude Brug. Bijna in het verlengde van de Oude Brug lag De Pool (De Koning van Polen). Tot in de jaren vijftig van de 20<sup>e</sup> eeuw is op deze plek een etablissement met die naam geweest, tegenover de Beurs

van Berlage, die op de plek van de Korenbeurs gebouwd werd. Tegenwoordig is dat Damrak 42-43 en zit er een wat somber en morsig hotel (Delta).



Curieus stempel DEPOOL op briefomslag (frankering 7 Kreuzer), in juni 1872 verstuurd vanuit Mannheim aan de Zaanse firma Krull & Lensselink, kantoorhoudend in De Pool. Plaatste de afzender het stempel of de uitbater van De Pool? Meer vondsten zouden het antwoord op die vraag kunnen geven.

Oude prenten laten zien dat naast de Korenbeurs veel schuiten hun vertrek- of aanlegplaats hadden. De onderstaande brief bewijst dat ook het beurtschip van Wormer hier zijn ligplaats had:



1793, brief uit Haarlem (cursief vertrekstempel op achterzijde) naar Wormer. De brief ging met de dagelijks gereden postrit Haarlem-Amsterdam, 'Verzonden per post, 26 Nov. 1793'. 'Franco Amsterdam': de portokosten (2 stuivers) tot Amsterdam waren vooraf betaald. Daarna: 'Te bezorgen op het Water [=het Damrak], bij de Platjes of Korenbeurs alwaar ten 11 uur namiddags de wormer Schuyt afvaardigd'.



De Zaan gezien vanaf de Poelsluis te Wormer. Op de voorgrond een zeilende veerschuit, die de kooplieden van Knollendam en omstreken, naar Zaandam of Amsterdam zal brengen. Bij de steiger een schuit, waarin vis wordt aangebracht. Zaanlandia Illustrata nummer 295. Gem. Archief Zaanstad 11.1732.



## 9. Met een fluit naar Narva

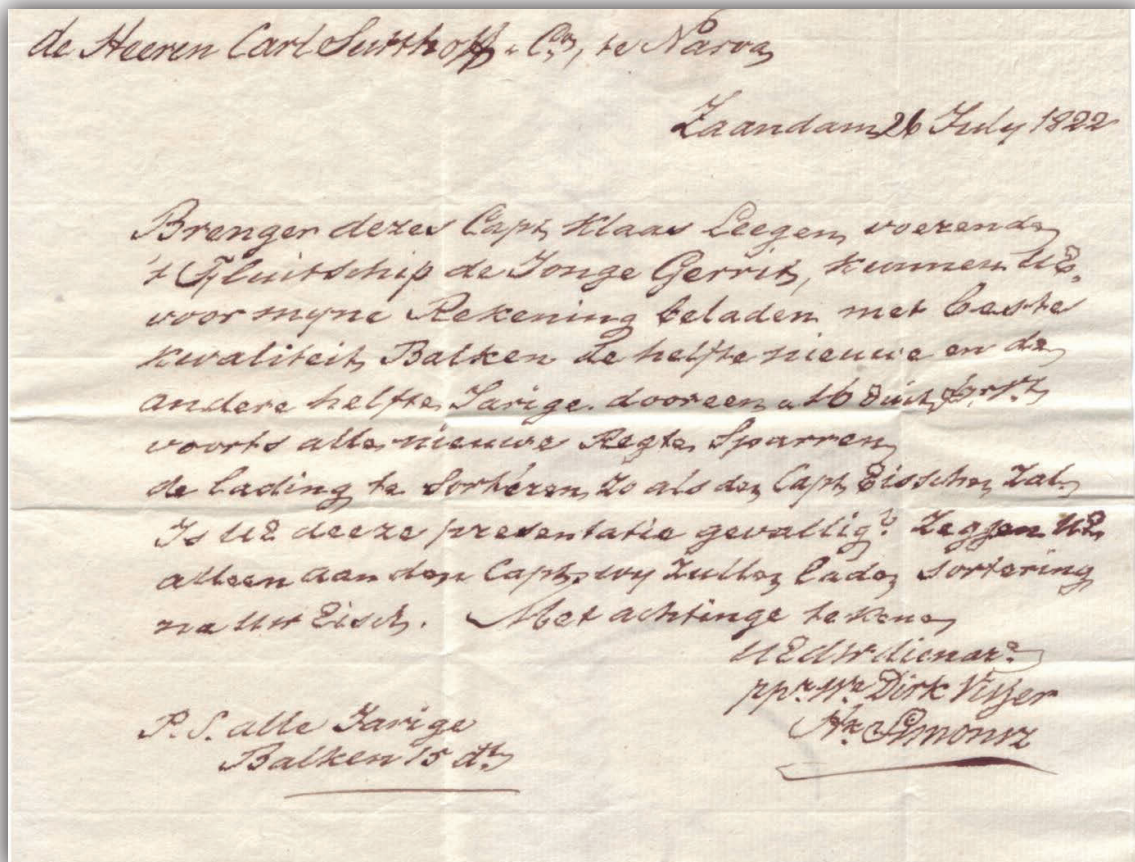
Er waren meer Zaankanters die wereldwijd zaken deden. Op een veiling in Noorwegen doken enkele brieven op die begin 19<sup>e</sup> eeuw verstuurd waren aan een handelaar in Narva, Estland. De brieven

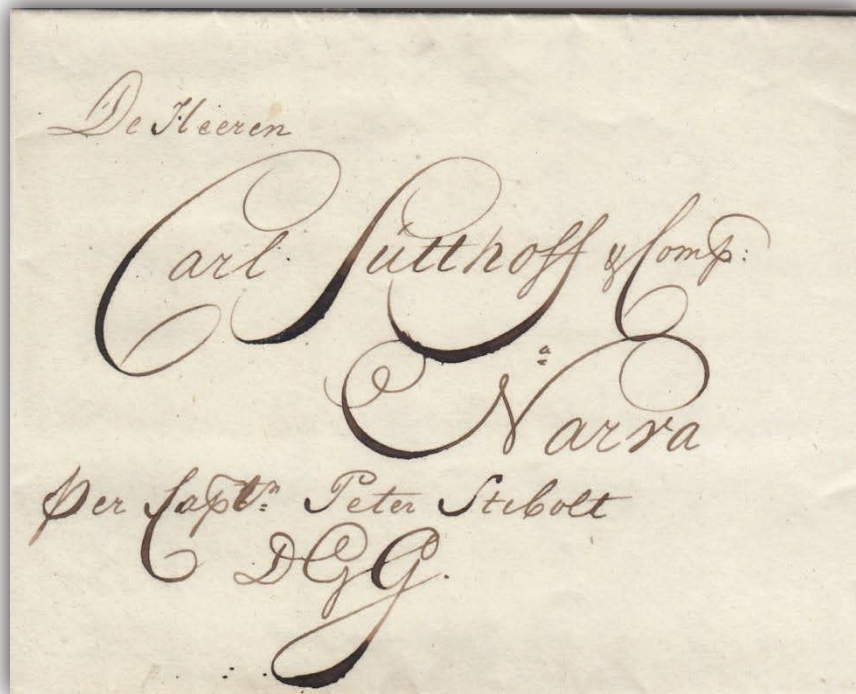


waren verzonden aan de firma Carl Suthoff & Co. in de jaren 1822-1824 vanuit Zaandam en Edam en hadden alle betrekking op de handel in hout.

Behalve de inhoud (er werd in het Nederlands geschreven), was de adressering van de brieven bijzonder. Ze laten zien dat de kapitein van het schip de brieven meenam en ook verantwoordelijk was voor het aan boord brengen van de lading en soms ook voor de financiële afwikkeling. De brief hiernaast werd vervoerd 'Per Capt. Kl. Leegen' (linksonder). Blij-

kens de inhoud van de brief voer hij met een fluitschip, *De jonge Gerrit*. De geadresseerde wordt verzocht het schip te beladen met 'beste kwaliteit balken' en de lading te sorteren 'zo als den Capt. eisschen zal'. De brief werd 26 juli 1822 geschreven, het zeilschip kwam op 20 augustus in Narva aan.





*Brief verstuurd op 2 mei 1823 door de firma E. van de Stadt & Zoonen, Zaandam. Hij kwam in Narva op 25 mei aan. Gezagvoerder was kapitein Peter Siebolt. Ook nu gaat het om de bestelling van een groot aantal balken en sparren. De letters DGG staan voor Dien God Geleide.*

Narva is een belangrijke stad geweest als het gaat om de Nederlandse houthandel. De Nederlanders haalden daar meestal ongezaagd hout, om het daarna in de eigen zagerijen te verwerken. Het fluitschip was voor dit vervoer ideaal. Het was een lang, smal en snel schip dat een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de opkomst van de Republiek als grootste zeevarende mogendheid. Met dit scheepstype werden de Nederlanders de vrachtaarders van Europa, een positie die zij tot het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw behielden. Maar kennelijk werd het schip in de 19<sup>e</sup> eeuw ook nog gebruikt, vooral door zijn enorme vrachtcapaciteit.



## 10. De Franse tijd: een nieuwe postregeling

Op 21 april 1810 ontving het gemeentebestuur van Oostzaandam een belangrijke brief met als strekking dat het 'de stellige begeerte van zijne majesteit [was] dat de Saandenposterij op den 1e van de Bloemaand aanstaande een aanvang neeme'. Deze stellige begeerte betekende het einde van het vervoer van poststukken over het IJ en het einde van de zogenaamde Zaanse 'Schuytbrieven'. Het schrijven van april 1810 ging vergezeld van een Algemene Instructie van 400 pagina's met achthonderd artikelen waaraan de nieuwe postorganisatie moest voldoen. Meest ingrijpend was wel dat de Fransen slechts postroutes over land kenden. Het fijnmazige en frequente postvervoer door beurtschippers over het IJ werd afgeschaft. De Zaanse gemeentebesturen verloren elke zeggenschap over het postverkeer. De nieuwe route werd vanuit het Postkantoor Amsterdam gecoördineerd en stond onder leiding van de Directeur Generaal, de heer Chambure. Deze besloot tot de volgende wijzigingen:

- de postbode van het postkantoor Amsterdam brengt zijn depêches voor Zaandam niet langer elk uur naar de Haringpakkerstoren, maar slechts een keer per dag naar de Nieuwe Stadsherberg;
- de depêche voor Zaandam, en die voor Purmerend en Edam, wordt daar om 9.00 uur in ontvangst genomen door postloper Conrad Kuhlman, die om 6.00 uur uit Zaandam moest vertrekken om te 9.00 uur aan de Stadsherberg te zijn;
- de zeilschuit van het Buiksloterveer vertrekt vanaf de Stadsherberg en vaart naar het Tolhuis. De postbode geniet vrijdom voor veergeld;
- vanaf het Tolhuis loopt Kuhlman langs de Buyck Slooter Trekvaart door Volewijck naar de wisselplaats Buiksloot;
- te Buiksloot worden ook de brieven van Purmerend en Edam met bestemming Zaandam aan Kuhlman overgedragen. Tegelijk draagt hij de post van Amsterdam voor Purmerend en Edam over aan de bode op Purmerend;
- van Buiksloot loopt Conrad over de Hooge Zeedijk via de Oostzaner Overtoom en langs het Barnde Gat door de Achtersluispolder naar het postkantoor Zaandam, waar hij om 12.00 uur arriveert.

*Het Tolhuis aan het IJ, Buiksloot ligt aan de horizon, aan het eind van de Buyck Slooter Trekvaart. Ets, ca. 1660.*

De nieuwe route was ongetwijfeld veiliger dan de oude over het IJ, maar in plaats van ieder uur, zou er nu slechts eens per dag post in Zaandam aankomen. De Zaanse kooplieden tekenden zwaar protest aan. De post was immers hun enige middel van communicatie! In een



vergadering in de Waakzaamheid in Koog aan de Zaan gaf Chambure toestemming voor een extra bodeloop als de Zaangemeenten de kosten daarvan voor hun rekening zouden nemen. Drie keer per week, op dinsdag, donderdag en zaterdag, zou er een tweede, extra bode, heen en weer gaan. Voor brieven verzonden met deze extra loop zou 1 stuiver port meer berekend mogen worden. Als deze extra inkomsten voor Postmeester Sanderson onvoldoende waren, zouden de gemeenten voor het tekort garant staan.

### **De directeur van de Saandenposterij**

En zo komen we in de notulen van de spoedvergadering in de Waakzaamheid voor het eerst de naam van de aangestelde directeur tegen: postmeester Sanderson. Wie was die man? In de lijsten *Personele Quotificatie*, opgetekend in mei 1811, staat zijn naam. Alle inwoners boven de 21 jaar werden huis aan huis opgenomen, om te beoordelen of zij onder de wapens geroepen konden worden. In kanton 1, sectie 1 van Westzaandam, stond genoteerd: Casemir Alexander Entick Sanderson, geboren op 7 maart 1785; beroep: directeur van het Postcomptoir. Bij de pensioenkassen te Parijs stond C.A.E. Sanderson vermeld als 2e commies bij het postkantoor Utrecht van 1 april 1811 tot 31 maart 1813.

Aan deze lijst was een notitie gehecht waaruit bleek dat Sanderson begin 1813 met onbekende bestemming was vertrokken en dienst had genomen bij een Frans regiment jagers te paard, waarna ook zijn familie niets meer van hem had vernomen.

Op 1 april 1812 werd Sanderson opgevolgd door W.G. Lauts. Zijn start was weinig voorspoedig, want al op 12 april schreef burgemeester Göbel een brief aan de Staatsraad met klachten over hem. Nu was Lauts ook niet gelukkig met zijn baantje zoals blijkt uit zijn verzoek om ontslag op 7 december 1813: hij wilde liever het leger in. Om zijn oude moeder niet brodeloos achter te laten verzocht hij de heren haar de directie van het postkantoor te Zaandam op te dragen, waarbij dan het eigenlijke werk door een commies gedaan zou kunnen worden. Daar ging men niet op in, integendeel. De Administratie onthief Lauts met onmiddellijke ingang uit zijn functie en stelde als directeur ad interim de commies van de Administratie Vermeer aan.

In februari 1814 werden in Zaandam de boeken gecontroleerd. Lauts kreeg decharge..... onder voorbehoud. Op 15 februari verzocht hij of hij de door hem aan de Administratie verstrekte borgstelling van fl. 12.000, - kon terugkrijgen. Een verzoek dat enig licht werpt op zijn rijkdom: omgerekend naar huidige geldswaarde was Lauts miljonair. Op 15 juni 1814 vroeg hij waar zijn geld bleef. Uit zijn laatste brief d.d. 9 juli blijkt overduidelijk dat de Administratie niet gerust was over de wijze waarop hij met de gelden was omgegaan. Zij had meer vertrouwen in een harde borgsom, dan in de belofte van Lauts. Tenslotte blijkt uit de verzamellijst van 12 januari 1815 aan de Pensioenkassen te Parijs, dat de Administratie verstandig had gehandeld. Bij Zaandam vermeldt de lijst: beide directeuren, Sanderson en Lauts: *au diable* (met de noorderzon vertrokken).

Eind december 1813 werd waarnemer Vermeer vervangen door Z.W. Forsten uit Purmerend. Maar S.C. Vroom uit Monnickendam deed het eigenlijke werk. In juli 1816 werd de taak opgedragen aan L.J.H. Scheltus tot Campherbeeke. Die stelde in december 1816 de heer M.L. Dellebarre aan als zijn vervanger. In vijf jaar tijd versleet het postkantoor Zaandam zeven postdirecteuren!

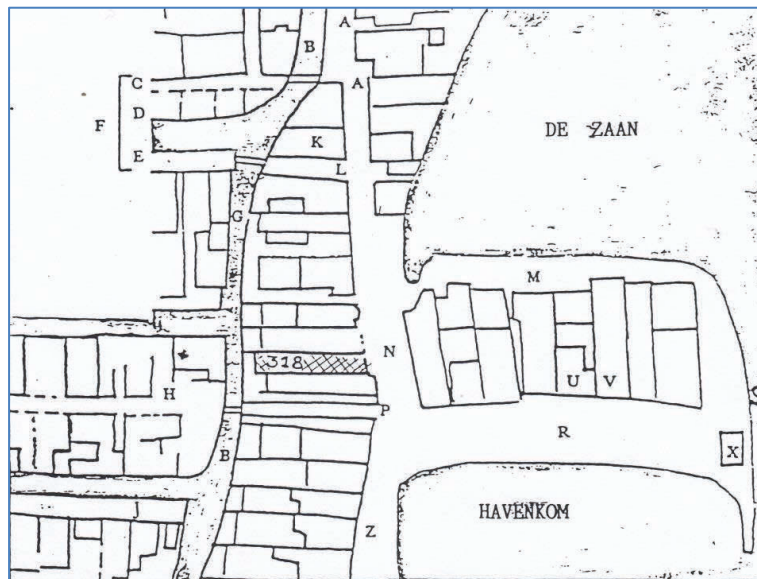
### **Het postkantoor van Zaandam in De Granaatappel**

Volgens de Franse algemene instructie moest in 1811 in de muur van het huis een opening worden gemaakt voor een afsluitbare bus, waarboven het woord 'brievenbus'. Boven de toegangsdeur moest een bord worden opgehangen met het woord 'postkantoor', welk bord verder was versierd met 'de Arend'. De ruimte binnen moet voldoende zijn geweest om de post van en voor de vier voetboden uit Amsterdam, Zaandijk, Krommenie en Wormer te sorteren. Hiertoe moest Sanderson tafels met sorteerkokken en weegschalen plaatsen. Hij mocht slechts met het publiek spreken door een venstertje dat was aangebracht in een traliehek. Door dit hek werden de postzaken van zijn familiezaken gescheiden.

De vraag is verder: waar woonde en werkte Sanderson in Zaandam? Het volgnummer 9651 uit het *registre civique* van 1811 is geen huisnummer. Wel is duidelijk dat de ambtenaren huis na huis wa-

ren afgegaan. De oudste opgave met huisnummers is de ‘nominatieve staat bevolking’ van 1824. Bij de volkstelling van 1829 werden tenslotte aan de huisnummers uit 1824 de bijbehorende straatnamen toegevoegd.

Door de gegevens van 1811 te vergelijken met die van 1824 en 1829 kon het oudste postkantoor van



Zaandam worden gelokaliseerd. Twee naaste burens van Sanderson waren namelijk tussen 1811 en 1824 niet verhuisd. De weduwe van bakker Klaas Rol bleef tussen 1811 en 1824 op hetzelfde adres wonen en ook boekdrukker Jan de Roode, door het Dampad van het huis van Rol gescheiden, bewoonde in beide jaren hetzelfde huis. Een hard bewijs, zoals een huurcontract van Sanderson, werd in de archieven niet teruggevonden. Niettemin lijkt het zeker dat het eerste Zaanse postkantoor was gevestigd in het huis Overtoom nummer 318.

- |                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| A. Molenbuurt (nu Westzijde)  | L. Steeg naar Zilverpad    |
| B. Wegsloot                   | M. Achterdam               |
| C. Kuiperspad                 | N. Overtoom (nu Damstraat) |
| D. Bleekveldjes               | P. Steeg naar Dampad       |
| E. Zilverpad                  | R. Dam                     |
| F. C, D, E nu Gedempte Gracht | U. Het Wapen van Amsterdam |
| G. Wegsloot                   | V. Herberg “De Otter”      |
| H. Dampad                     | X. Sluiswachterswoning     |
| J. Rozengracht                | Z. Hogendijk               |



Reclameprent van de fa. H.J. Londen, Damstraat 7 anno 1860. Litho H.B. van Dieperink en A. Starreveld. Links of rechts daarvan het pand waar de eerste directeur zijn postkantoor aan huis had. Gem. Archief Zaanstad 11.0537

Verdere gegevens over dit pand vinden we in het befaamde *Dagboek van Aaffe Gijsen*, uitgegeven en geannoteerd door J.W. van Sante.

Aaffe trouwde op 23 juli 1780 met Cornelis Cardinaal. Hun zoon Cornelis Cardinaal, geboren in 1781, bewoonde in 1824 het huis Overtoom 318. Cornelis Jr. kocht in oktober 1805 het winkelhuis De Granaatappel aan de Overtoom voor fl. 3.800,-. Na zijn huwelijk met Anna Ris in 1806 kocht hij een huis in de Molenbuurt bij de Papenpadsluis, waar zij gingen wonen.

De Granaatappel hield hij kennelijk als belegging aan, waarvan de verhuur aan postmeester Sander-son het resultaat was. In oktober 1815 verkocht Cornelis zijn huis aan de Molenbuurt, waarna hij in de Granaatappel ging wonen, zodat het huurcontract met de Posterijen voor die tijd moet zijn opgezegd. Van Sante tekende bij het huis de Granaatappel aan de Overtoom aan: 'nu staat daar het perceel Damstraat 3. Op 12 augustus 1893 werd het pand door brand geheel verwoest.'

De huidige huizen aan de Damstraat met de nummers 1 t/m 15 (laatste nummering 1900) komen overeen met Overtoom 317 t/m 324 uit 1824. Vandaar de conclusie dat Damstraat 3/ Overtoom 318 De Granaatappel moet zijn geweest.

### De Dam in Zaandam



*De Dam gezien vanaf de IJ-zijde, met de overtoom (links), de Grote Sluis in het midden, twee kleine sluisen rechts de Oostzijderkerk. Olieverfschilderij van voor 1717 door J. Keyzer. Zaan Museum ZOV-04143*

De Dam moet in de Zaan zijn aangelegd in het begin van de 14<sup>e</sup> eeuw en diende toen om de inwoners tegen de gevaren van het water te beschermen. Van scheepvaart was nauwelijks sprake; op de Zaan werd vooral visserij bedreven. In de Dam werden later twee houten sluisjes aangebracht en in het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw nog een uitwaterings- of duikersluis. Na opkomst van de scheepvaart werd de Grote Sluis van belang. Deze sluis werd voor 1430 door Westzaan gebouwd en in 1544 door het College van de Hondsbossche overgenomen.

Toen de scheepsbouw aan de Binnenzaan toenam en er steeds grotere schepen werden gebouwd, werden de sluisen naar het IJ niet vergroot, maar werd er een overtoom over de Dam gelegd. Schepen die niet door de sluis konden, werden over de Dam getrokken met behulp van deze overtoom, goed te herkennen op het schilderij van J. Keyzer. De overtoom werd in 1609 aangelegd en heeft zeker 100 jaar dienst gedaan. Door het verval van de scheepsbouw op de Binnenzaan werd op 10 maart 1718 het laatste schip 'overgewonden'.

De Dam nam in de Zaanstreek een bijzondere plaats in. Enerzijds verbond hij de dorpen Westzaandam en Oostzaandam, anderzijds scheidde hij de Binnenzaan en het IJ (of Achterzaan). Dit kruispunt van wegen en vaarten werd een centrum van bedrijvigheid, waar de beurtschippers en stoomboten aanmerden en zich diverse logementen bevonden. Tussen de overtoom en de Grote Sluis zijn enkele van die logementen te herkennen. In de *Nieuwe Geographische Nederlandsche Reise en Zak-Atlas* (1773)



worden de volgende herbergen genoemd 'De Otter of 't Wapen van Amsterdam, de Oude Prins, de Drie Zwaanen, 't Moriaanshoofd enz.'

Detail van een schilderij van S. de Wit uit 1789. Het pand met de halsgevel links is De drie Zwanen, daarnaast Het wapen van Amsterdam. Het 'rode' pand daarnaast is De Otter. Zaans Museum ZOV 01298



De Dam gezien vanaf de Binnenzaan, 1751. Links pakhuizen aan de Oostzijde met daarachter de Oostzijderkerk, centraal de sluisen met gebouwen en rechts de achterzijde van de Westzijde. Rechts van het midden de herbergen De Oude Prins, De Otter en De Drie Zwanen.

De logementen op de Dam deden ook dienst als afgiftepunt voor brieven. Kasteleinspost is post die met behulp van de uitbaters van de logementen werd doorgestuurd.

23 februari 1781, Brief uit Hoorn aan de 'Dijkgraav van den Hogendam', 'af te geven in den Otter te Westzaandam'.

De brief bevat een uitnodiging van het College van Gecommitteerde Raden van de Staten van West-Friesland en het Noorderkwartier om te komen spreken over 'het bewaaren en bewaaken der Dijken en Zeesluizen'.



## 11. Poststempels

Het laatste decennium van de achttiende eeuw en de eerste dertien jaren van de negentiende heten in de geschiedenisboekjes ‘de Franse tijd’. Over het algemeen staan deze jaren bekend als een periode van rampspoed en ellende, maar voor de organisatie van de Posterijen zijn zij van grote betekenis geweest.

Het land werd, naar Frans model, in negen departementen verdeeld. Het ‘Departement van de Zuiderzee’ kreeg nummer 118, een nummer dat ook in de poststempels werd opgenomen. Het departement omvatte de provincie Noord-Holland en delen van Zuid-Holland en Utrecht.

Voor de postdienst werden de zeer gedetailleerd uitgewerkte Franse postwetten van kracht. De regels en wetten uit de *Instruction Générale* en het gecentraliseerde postsysteem dat in de Franse periode werd ingevoerd, hebben tot halverwege de negentiende eeuw de basis gevormd van het nationale postwezen.



16 augustus 1811, brief van de burgemeester van Krommeniedijk (C. Eenhoorn) aan de onderprefect Carbasius in Hoorn. Portvrij (dienstbrief).

De burgemeester plaatste zijn handtekening (linksonder) om de portvrijdom te waarborgen.

De vroegst bekende datum van dit stempel is 22 april 1811.

In 1811 werden voor het eerst in de Zaanse postgeschiedenis poststempels gebruikt op de te verzenden brieven. Het was gebruikelijk dat de ontvanger van een brief de portkosten betaalde. Die werden bepaald door het gewicht van de brief en de afgelegde afstand. Plaatsnaamstempels hadden vooral als functie om de portberekening (of de controle daarvan) door het ontvangende kantoor mogelijk te maken. Voor brieven waarvan de portkosten nog betaald moesten worden, werd vanaf 1811 het hierboven afgebeelde stempel gebruikt (Korteweg K21). Het is bekend in rode en zwarte inkt. De postdirecteur beschikte ook over een stempel voor aangetekende brieven: CHARGÉ.



Aangetekende brief, augustus 1811, verstuurd door de Vrederechter in het kanton Westzaandam aan de Procureur Impériale in Haarlem. Rood lakstempel op achterzijde:





De brief werd aangetekend verstuurd (stempel CHARGÉ), als portvrije ambtelijke post (geschreven 'd'office'). Linksboven: 'tres pressée'.



Brieven die ongefrankeerd werden verzonden (wat redelijk standaard was) werden zonder formaliteiten verzonden aan het kantoor dat ze moest bestellen. Zodra de brieven binnenkwamen, boekte het kantoor de te ontvangen bedragen. Als nu een brief om enige reden niet bezorgd kon worden, bijvoorbeeld omdat de geadresseerde onbekend was of verhuisd, moest een administratieve/boekhoudkundige correctie uitgevoerd worden. Zulke brieven werden 'uit de eigen beurs gelicht', en voorzien van een déboursé-stempel.

In Zaandam werd het stempel na de Franse tijd nog lang gebruikt, wat onderstaande brief laat zien:



De brief werd op 25 november 1830 van Haarlem naar Zaandam verstuurd, in de veronderstelling dat Wijdedwormer onder dit postkantoor ressorteerde. Dat had Purmerend moeten zijn. De kantoorbediende (of de directeur zelf) noteerde 'Zie agter' en op de achterzijde 'Goed voor Purmerende', en plaatste het déboursé-stempel.

Maar in Purmerend was de geadresseerde ('De plaatselijke Commissie van het fonds ter aanmoediging en ondersteuning van de gewapende dienst in de Nederlanden') onbekend: 'Te Purmerend onbekend'. Blijkens een notitie in de brief is hij toch nog goed terecht gekomen.

### Plaatsnaam- datumstempels op ongefrankeerde brieven

Voor de stempelnummers in dit overzicht is gebruik gemaakt van Korteweg, 300 jaar Postmerken.

Na de Franse tijd werden vanaf 1814 de departementsnummers uit de stempels 'gehakt', zodat alleen de plaatsnaam overbleef. In Zaandam gebeurde dat in 1814.



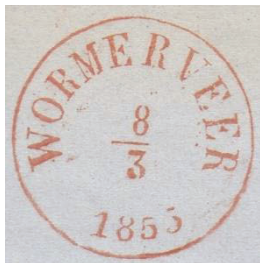
K21 z/n, afmetingen 41x 5 mm. Afstempelingen in zwarte en rode inkt.



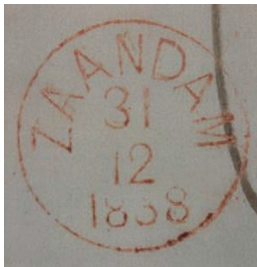
K29- Vanaf 1829 kwamen ronde vertrek- en aankomststempels in gebruik, met een datum, zoals op de déboursé-brief hierboven, diameter 30mm. Afstempelingen altijd in rode inkt.



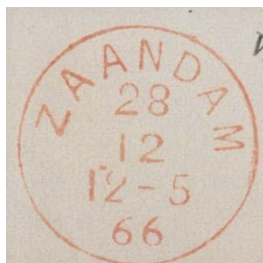
K42- Tussen 1837 en 1855 was een stempel in kleiner formaat in gebruik (diameter 23mm), met een cijfer voor de dag en de maand, als vertrek- en aankomststempel. Dit stempel is ook van Wormerveer bekend.



K43- Wormerveer gebruikte vanaf 1850 een stempel met schreefletters ('Egyptisch') als vertrek- en aankomststempel. Dit stempel werd in 1850 verstrekt aan meer voormalige distributiekantoren.

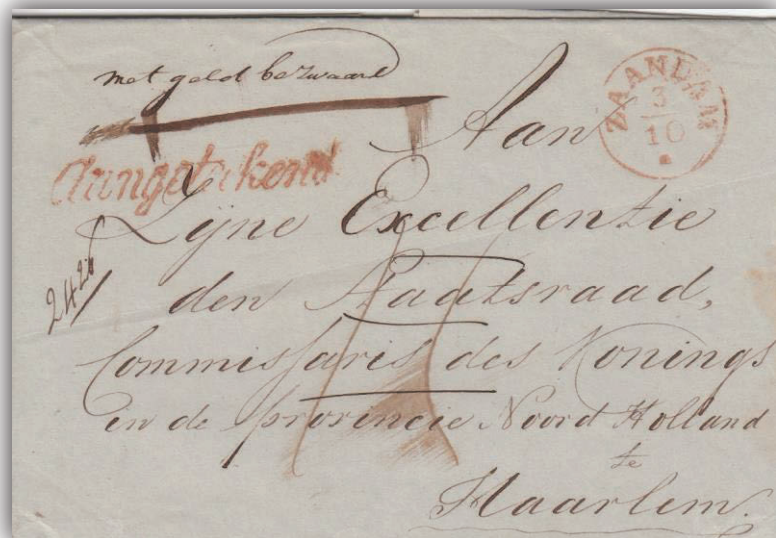


K45- In 1854 ontvingen Zaandam en Wormerveer een stempel met schreef-loze letters en cijfers waarin een jaartal voorkwam, afstempelingen in rode inkt, als vertrek- en aankomststempel.



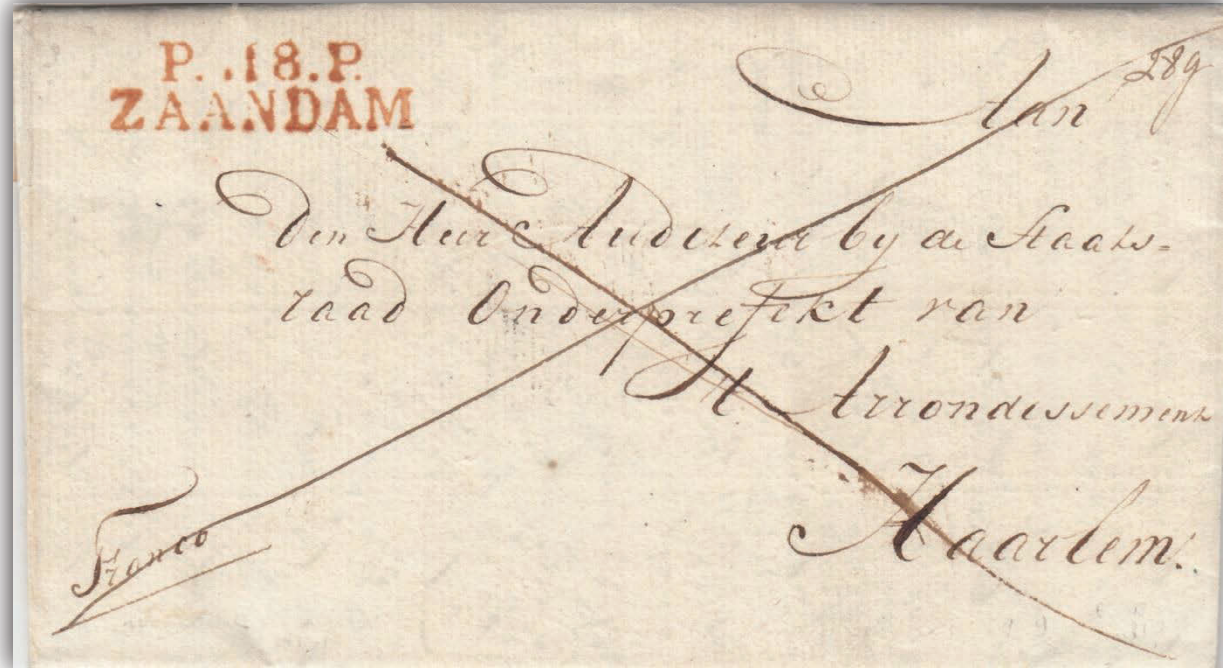
K47- Vanaf 1860 is aan een aantal postkantoren een stempel verstrekt met een uuraanduiding: 8-12, 12-5, 5-8.

Zaandam, 3 oktober 1851, aangetekende brief ('met geld bezwaard') naar Haarlem. Stempel K42, de portaanduiding is doorgehaald: 'Zijne Excellentie den Staatsraad, Commissaris des Konings' weigerde te betalen voor deze brief van de dijkgraaf van de Achtersluis-polder. De portaanduiding werd doorgestreept.



### Franco-brieven

Brieven waarvan de portokosten vooruit betaald werden, zijn zeldzamer dan ongefrankeerde. In het departementsstempel zijn de letters P. P. opgenomen: Port Payé. Ook hier zijn rode en zwarte afstempelingen bekend. Een van de oudst bekende brieven is tevens de mooiste:



(13) Maart 1812, brief verstuurd vanuit Zaandijk naar Haarlem. De portokosten (7 stuivers, achterzijde) werden door de afzender voldaan. Die afzender is Jan Koning, koopman, oliefabrikant en assuradeur. Het stempel is K22. De brief woog 28 gram (rechtsboven).

Het tarief werd bepaald naar afstand en gewicht, volgens het tariefschema van de Franse postwetten, officieel ingevoerd 9/6/1810. Het basistarief voor een afstand van minder dan 50 km bedroeg 2 stuivers bij een gewicht van minder dan 6 gram. Voor een brief tussen de 25 en 30 gram werd 7 stuivers gerekend. Het diagonaal geplaatste kruis markeert dat de brief franco verstuurd is.

De brief is niet alleen postaal interessant, maar werpt ook een bijzonder licht op de situatie in de Zaanstreek in de Franse tijd. De brief is gericht aan de 'Auditeur bij de Staatsraad Onderprefect van 't Arrondissement Haarlem'. Een auditeur is een ambtenaar die belast is met het vooronderzoek in bepaalde kwesties.

Jan Koning laat de geadresseerde weten dat hij het aanbod heeft gekregen om de functie van *Maire* (burgemeester) in Zaandijk te vervullen, maar dat hij daar 'zwaarwegende bezwaren' tegen heeft. Uiteraard voelde hij zich zeer vereerd en hoe graag hij ook zijn 'geringe vermogens' in dienst zou willen stellen van het Rijk en de gemeente Zaandijk, zijn persoonlijke omstandigheden stonden zo'n benoeming in de weg.

Zijn zakelijke verplichtingen maakten het noodzakelijk dat hij drie maal per week van Zaandam naar Amsterdam reisde en op die dagen kon hij dus niet in Zaandijk aanwezig zijn. Als hij zijn zakelijke 'affaires' zou beëindigen, droogden zijn inkomsten op, 'en dit gedogen mijne Huiselijke Omstandigheden niet'. De inkomsten die hij als burgemeester genoot waren uiterst gering, dat hoefde hij de 'Auditeur' niet uit te leggen. Ook was zijn financiële situatie niet van dien aard dat hij zijn zaken kon beëindigen, zonder zichzelf en zijn familie ernstig tekort te doen.

Ten tweede verklaarde Koning dat hij de Franse taal slecht beheerste en hij zag zichzelf ook niet iemand in dienst nemen om alle toegestuurde stukken voor hem te vertalen ('voor Privé Rekening').

Bovendien was hij weinig bekend met alle veranderingen en nieuwe regels die in de laatste jaren door de Franse overheid waren ingevoerd. De gevolgen van alle fouten die hij daardoor zou maken, konden ook voor hem persoonlijk nadelig zijn.

Ten derde waren er de problemen binnen de gemeente Zaandijk, waar de 'Staat der Finantien', bepaald ongunstig was, net als in vele andere plaatsen in het Arrondissement. Voor 1811 waren de budgetten al overschreden; de hele 'Huishouding' was naar zijn zeggen 'in de war geraakt', de gemeente zuchtte onder een zware – niet af te lossen – schuld. Het innen van plaatselijke belastingen (bijvoorbeeld op de invoer van goederen) was gestagneerd. Wie goederen importeerde, moest octrooirecht betalen, maar de ligging van de gemeente maakte het uiterst eenvoudig om dat te ontduiken.



Hoe kon Koning, 'als eerlijk man', een post aanvaarden als hij nu al inzag dat hij die niet 'overeenkomstig den wil van zyne Majesteit naar behore kon waarnemen'. Hij achtte zich niet in staat die maatregelen te treffen die nodig waren om aan de financiële wanorde een eind te maken en vreesde dat hij daardoor met het aanvaarden van de functie zich het 'misnoegen van hogere Autoriteiten' op de hals zou halen.

Misschien slaagde men erin aan de bezwaren van Koning tegemoet te komen, want *maire* werd hij wel. Volgens de *Encyclopedie voor de Zaanstreek* werd hij in 1812 aangesteld en bleef hij na de omwenteling van 1813 lid van het gemeentebestuur. Vanaf 1817 vervulde hij de functie van schout en secretaris. In 1820 richtte hij de Onderlinge op, een verzekeringsmaatschappij die later bekendheid zou krijgen als Koning & Boeke.

### Franco-stempels



K30 Av- Vanaf 1814 werd nevenstaand stempel gebruikt voor franco-brieven. Afstempelingen in zwarte en rode (vanaf 1829) inkt. De A is 'gevorkt'.

Dit stempel is (in rode inkt) ook gecombineerd met K29, in de jaren 1829-1830.



In 1829 werd het stempel K30 Av vervangen door een combinatie van het eerste ronde plaatsnaamstempel (K29) en een FRANCO-stempel.

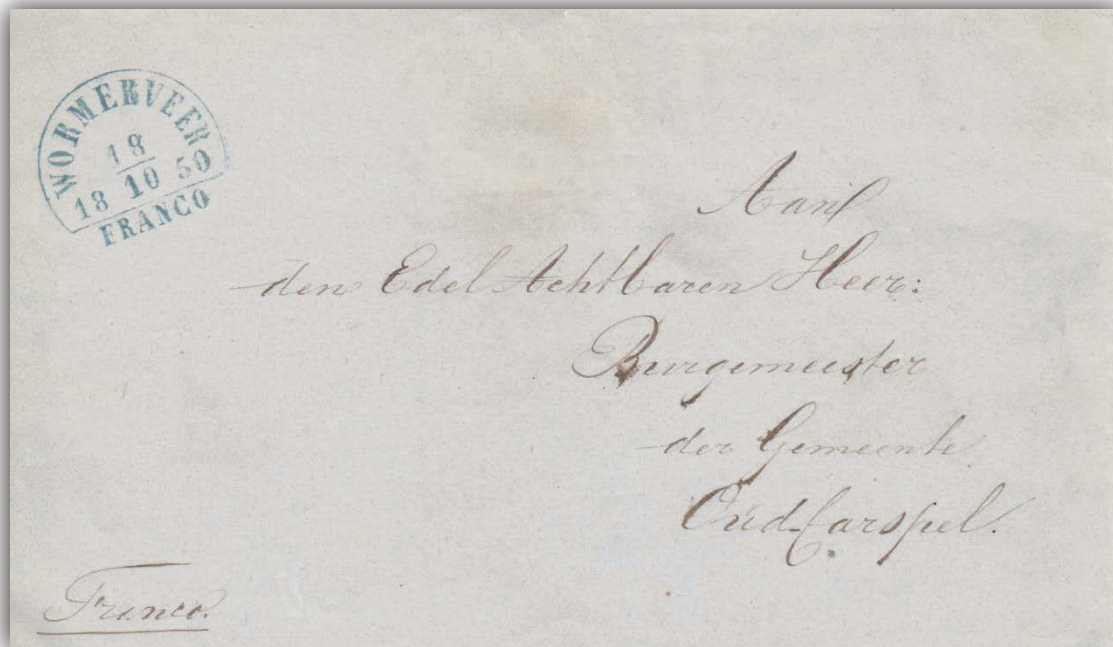


Ook stempel K42 komt voor in combinatie met een FRANCO-stempel.



K55- Vanaf 1844 werd voor franco-brieven een franco-halffrondstempel gebruikt. In de Zaanstreek bekend van Zaandam. Periode 1844-1851.

K56- Per 1 september 1850 kreeg Wormerveer een postkantoor. Voor franco-brieven werd een halffrondstempel verstrekt, met jaartal:



*Franco verstuurde brief van Wormerveer naar de burgemeester van Oudkarspel, 18 oktober 1850. Tarief 5 cent (geschreven achterzijde). Het stempeltype is K56.*

Op drukwerk moet in Wormerveer ook zo'n stempel gebruikt zijn met schreefloze letters en cijfers (K57).

Vanaf 1852 bestond de mogelijkheid (niet de verplichting!) brieven met postzegels te frankeren. Zie het hoofdstuk over onze eerste emissie.

Vanaf 1861 werden de halffrondstempels vervangen door franco-stempels in kastje. De stempels K45 en K47 werden daarbij gebruikt als plaatsnaamstempel (en als aankomststempel). Zie voor afbeeldingen het betreffende hoofdstuk.

## 12. Over zwaar werk en ruig volk

De mensen die de brieven moesten overbrengen, hadden daar een zware taak aan. De lopende boden en postiljons moesten vaak 's nachts op pad, over onverlichte klei-, zand- en puinwegen, die vooral in herfst en winter uiterst moeilijk begaanbaar waren. Die donkere wegen waren bovendien gevaarlijk, postiljons liepen gemakkelijk de kans overvallen en beroofd te worden. In Friesland reden ze gewapend met pistolen hun rit.

### Postiljons en boden

De postiljons en bodelopers hadden zich te houden aan een uitgebreid reglement van voorwaarden. Die hadden onder meer te maken met de wijze waarop de dienst uitgevoerd diende te worden, de tijden waarbinnen dat moest gebeuren, de te gebruiken karren, de af te leggen route en de omgang met de postpakketten.

Ook de kleding lag vast. In het 'Contract van aanbesteding' van de postrit van Buiksloot naar Hoorn (1825) bepaalt artikel 5 dat de postiljons gekleed moesten zijn in 'een blauw buis met rooden kraag en opslagen, een lederen broek, een paar laarzen, een blauwe rijmanteel of jas met rooden kraag, en een ronde hoed. Zij zullen voorts moeten voorzien zijn van een posthoorn en een armband met een koperen plaat, waarop eene gekroonde W, met het omschrift: *Koninklijke Nederlandsche Posterijen*'.

De oudste voetboden waren, in tegenstelling tot de rijdende postiljons, aan weinig kledingvoorschriften gebonden. Misschien hadden zij een uniformplaatje op hun kleding. De boden beperkten zich, zeker op het platteland, niet tot het vervoer alleen. Zij konden onderweg brieven aannemen en bestellen, portokosten innen, brievenbussen lichten, enz.

### Posthoorn



Met de posthoorn maakte de postiljon zijn komst in de stad bekend. In *Loont den bode* wordt de soap beschreven die zich in 1831 in Alkmaar afspeelde. Daar klaagde de burgemeester maandenlang over 'het geweldig blazen op den Hoorn' door de postiljon van de nachtelijk gereden postrit van Den Helder naar Haarlem. Midden in de nacht hield hij vele mensen uit hun slaap -vooral in de omtrek van het huis waarin de postdirecteur op kamers woonde- doordat hij met luide en langdurige hoornstoten de directeur wekte.

De postdirecteur, door de burgemeester hierop aangesproken, meende dat dit conform de regels was en weigerde op de klachten in te gaan. De postiljon blies in de nachten daarna langer en harder dan ooit, waarop de burgemeester dreigde hem zijn hoorn door de politie te laten afnemen bij het binnenrijden der stad.

### Boetes

Op het overtreden van de reglementen stonden boetes, die door de postdirectie aan de aannemers opgelegd werden en door hen ongetwijfeld op de boden en postiljons verhaald. Op het vergeten of verliezen van pakketten stonden flinke geldstraffen, tijdoverschrijdingen werden relatief licht bestraft. De postiljons van de postrit tussen Buiksloot en Oosthuizen kwamen in maart 1827 bij elkaar meer dan 19 uur te laat op hun plaats van bestemming, maar de postadministratie hield rekening met de weersomstandigheden in het gure voorjaar en bracht de aannemer 1 uur en 3 minuten in rekening: fl. 3,15.

'Dronkenschap, onbeschoftheid, nalatigheid, of ander onbehoorlijk gedrag' kon schorsing ten gevolge hebben. Ook het vervoeren van meer dan één passagier op de postkar was tegen de regels; het kostte postiljon Van Baar in 1843 een boete van fl. 25 toen hij door de burgemeester van Buiksloot

betrappt werd met twee reizigers op zijn kar. Omdat hij zich tijdens zijn bekeuring ‘zeer onbescheiden’ had gedragen, ‘brutaal en slecht opgevoed’, zat er geen clementie voor hem in.

Streng waren de straffen voor een vergrijp waaraan veel postiljons en bodelopers zich bezondigden: het aannemen van brieven onderweg om die *ten eigen bate* te bezorgen.

In een circulaire uit 1826 worden alle rijksambtenaren, postbeambten en stedelijke politieambtenaren in de provincie Noord-Holland gemachtigd om de postrijders en voetboden onderweg staande te houden en te visiteren. Mocht de onverlaat op fraude betrappt worden, dan moest hij meegevoerd worden naar het naastbij gelegen postkantoor waar proces-verbaal opgemaakt werd.

### ‘Lied voor den brieven-post’

Dat de postbode een onmisbare schakel is in het economisch verkeer, brenger van goede en slechte tijdingen, boodschapper van liefde en dood, is in verschillende gedichten en verhalen onder woorden gebracht, of in prenten verbeeld. Bijna 200 jaar geleden werd een bijzonder lied geschreven en dankzij de bijgeleverde muzieknotatie voor de pianobegeleiding, konden de Zaanse en Waterlandse PTT’ers hun personeelsfeesten van historische noten voorzien. Maar of ze dat ooit gedaan hebben?

Het lied werd geschreven door J. van Oosterwijk Bruijn en ‘in muziek gebragt met accompagnement van de Piano’ door W.H. Brachthuizer. Tekst en muziek werden in 1831 gedrukt door de Monnickendamse steendrukker R. de Vries. Overigens is het auteurschap van J. van Oosterwijk Bruijn niet geheel duidelijk. Onder de tekst van het lied staat geschreven: ‘Luimige Dichtstukjes bij M. Westerman.’

J. van Oosterwijk Bruijn (1794-1874) is voor de meesten van ons een volslagen onbekende dichter, maar toch komen we hem nog tegen (11 bladzijden lang!) in de verzamelbundel van Gerrit Komrij, *De Nederlandse poëzie van de 19<sup>de</sup> en 20<sup>ste</sup> eeuw in 1000 en eenige gedichten*. ‘Ons’ lied vinden we daar overigens niet bij.

### Lied voor den brieven-post

Hoe-zee! ik leef gerust en blij,  
En stem een vrolijk lied.  
Wie meer door ’t lot begunstigd zij,  
‘k Ruil met den rijksten niet!  
Ik rij door ’t land de brieven rond,  
En prijs mijn lot met blijde mond.  
Al lijde ik vaak door wind en weer,  
Ik ben vernoegd en vraag niets meer!

‘k Hoor steeds een blijden welkomst groet,  
Met ongeveinsde taal,  
’t Zij, dat ik ijvrig en met spoed  
De brieven brenge of haal!  
‘k Word vroeg en laat, bij dag en nacht,  
Met groot verlangen afgewacht.  
En schoon ik daag’lijks wederkeer,  
Nooit ziet men mij te dikwijls weer.

Van hen verwijderd, die men mint,  
Klopt menig angstig hart.  
Mijn komst, met tijding van den wind,  
Verdrijft die boezem smart.  
‘k Breng vreugde en zegen, hoop en troost,



Naar noord en zuiden, west en oost.  
En wie gescheiden zijn door 't lot,  
Geef ik bij droefheid nog genot.

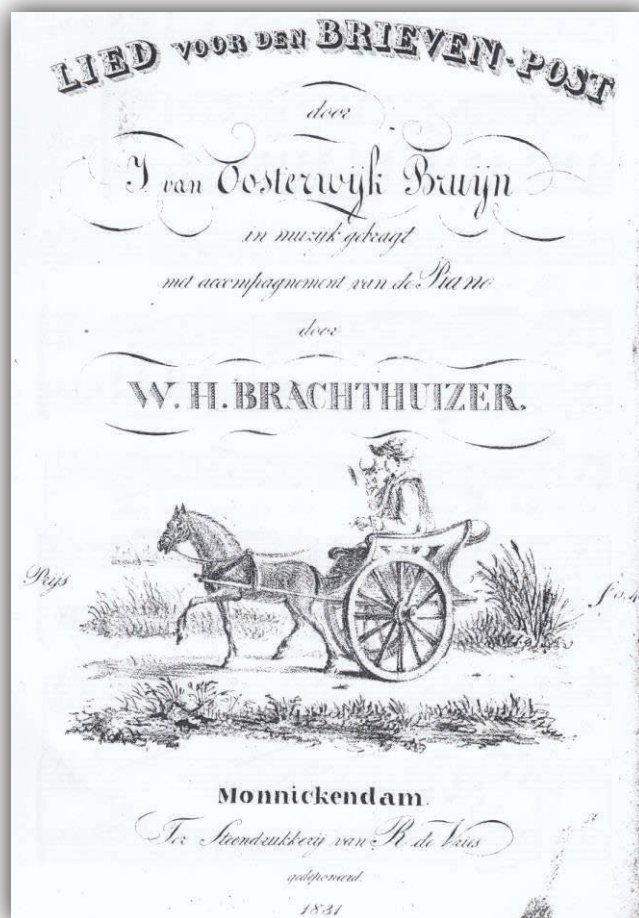
Wat werd er van de maatschappij,  
Als ik mijn post verliet?  
Wat werd de koopman zonder mij?  
Zijn handel ging te niet.  
Wat zat hij vaak in angst en klagt,  
Zoo hem mijn hulp geen wissels bragt!  
Wat was zijn toestand bang en naar,  
Zoo 'k hem niet afhielp van zijn waar!

'k Zie hoe gij angstig op mij wacht,  
En van verlangen brandt,  
Ja, 'k geef uw' handel klem en kracht,  
Gij, kloeke speculant!  
Onzeker ware uw ijvrig werk,  
Bragt ik geen tijding en geen merk.  
Gij ziet angstvallig naar mij uit,  
Eer gij met moed een' handel sluit.

Wat menschen help ik uit den droom,  
Wier wensch mijn komst voldoet!  
'k Meld d'een' den dood van neef of oom,  
Van wien hij erven moet.  
'k Breng d'ander 't jawoord van zijn lief,  
Dien weder 't eerkruis door een' brief,  
'k Maak velen magtig, rijk en groot,  
En red bedrukten uit den nood.

Veel draag ik in mijn reiszak meë.  
Veel zaken van gewigt,  
Het nieuws van oorlog en van vree,  
En 't modes laatst berigt.  
'k Bezit, onvatbaar voor verraad,  
't Geheim van burger, Vorst en Staat.  
Wat nooit een ander wordt ontvouwd,  
Is aan mijn zorgen toevertrouwd.

Ja, ieder ambacht heeft zijn kruis,  
Maar veel is 't mijne waard.  
Ik ruil mijn klapzweep en mijn buis,  
Voor mijter, kroon, noch zwaard.  
Ik steek den horen vrolijk op,  
Ik zet mijn paarden in galop,  
'k Stoor mij aan wind en koude niet,  
En zing, hoezee! mijn vreugde lied.





### 13. Vraagtekens bij posthoorns



Als nog maar net beginnend bestuurslid volgde ik de discussie een aantal jaren geleden met enige verwondering en het duurde even voordat ik zag waar de emoties precies lagen. Het ging over ‘de worst’: het logo van De Posthoorn. Dat was, volgens een ander bestuurslid, hard aan een opfrisbeurt toe: het ding was nauwelijks als een posthoorn te herkennen en zou plaats moeten maken voor een afbeelding met een wat meer eigentijdse uitstraling. Onze voorzitter, toch over het algemeen een man die tot veel compromissen bereid is, heeft zich het langst verzet. Zelfs toen de nieuwe posthoorn al jarenlang het clubblad en briefpapier sierde, was zijn eigen correspondentie voorzien van de worst. ‘Ja,

dat zit zo in mijn computer en ik krijg het er niet uit.’ We deden maar of we hem geloofden.



Een posthoorn is een instrument dat nauw met de postrijen verbonden is, een instrument met een bijna magische kracht. Als de postiljon de stad naderde blies hij op zijn hoorn en openden de stadspoorten zich. Er moeten postiljons geweest zijn die niet zomaar een deuntje bliezen, maar de stedelingen onthaalden op *Wien Neêrlands bloed*, of een stukje *Wilhelmus*. De postiljon bracht goede en slechte tijdingen, zijn komst was een gebeurtenis en zijn hoorn ondersteunde die komst. Soms ging dat mis. Elders in dit boek wordt de soap beschreven die zich in de jaren dertig van de negentiende eeuw in Alkmaar afspeelde, waar de postiljon midden in de nacht vele mensen uit hun slaap hield met zijn hoorngeschal. Het ging zelfs zo ver dat de burgemeester dreigde dat hij de politie zou inschakelen om de blaaslustige postiljon bij zijn binnenkomst van de stad de hoorn af te pakken.

*Postzegelalbum van Dannenfesler, ca. 1865, particuliere collectie.*

#### Noorwegen

In het Noorse postmuseum in Oslo spelen posthoorns een belangrijke rol. Ze zijn in soorten en maten te bewonderen in een grote vitrine, je kunt ze er zelfs beluisteren. Hoe klinkt een postiljon die de stad nadert of in galop zijn hoorn blaast? Ga naar Oslo en u kunt het horen. De postbodes in Waterland en Zaanstreek hadden, door de vaak moeilijk begaanbare wegen, geen gemakkelijke baan, maar in Noorwegen was dat allemaal nog een graadje erger. Extreme weersomstandigheden, eindeloos lange wegen en weinig volk onderweg om gezellig een praatje mee te maken.

In een van de zalen van het museum is het dramatische verhaal van postbode Gunnar Turtveit

uitgebeeld. Op zaterdag 3 januari 1903 was hij met zijn maat en de postzak op weg van Odda naar Roldal. Ze gebruikten ski's om zich te verplaatsen, maar de sneeuwval en de stormen werden zo hevig dat ze van hun gewone route moesten afwijken om ergens tegen een bergwand beschutting te kunnen vinden. Door al het natuurgeweld was de sneeuw in beweging gekomen en waren de sneeuwhopen gaan schuiven: Turtveit en zijn collega werden bedolven onder een lawine. Die collega wist zich uit te graven en Seljestad te bereiken, het dorp van waaruit ze vertrokken waren, maar de opgetrommelde hulptroepen slaagden er niet in om de rampplek te bereiken. Op zaterdag en zondag werden nieuwe expeditie uitgezonden, maar tevergeefs.

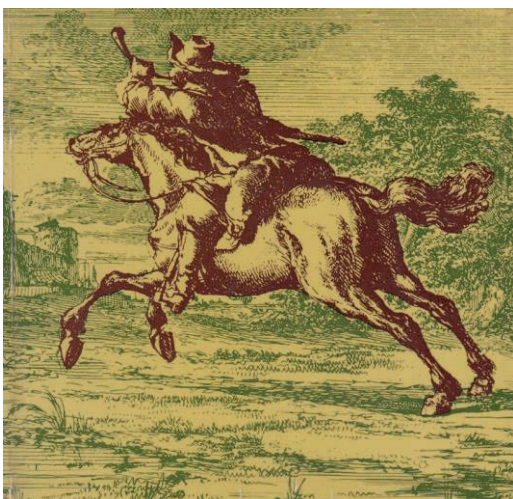
Op maandagavond strompelde Turtveit, de uitputting nabij, tot ieders verbijstering het dorp binnen: na 56 uur had hij zich uit de sneeuw weten te bevrijden. Zijn posthoorn was zijn redding geweest: die had hij gebruikt om een tunnel te graven uit de meer dan vier meter hoge sneeuwmassa. Uiteraard had hij de postzak nog om zijn schouder. In Seljestad hebben ze een monument voor de heldhaftige postbode opgericht. In het museum is de sneeuwhoop te zien, met de hand van Turtveit, die na een druk op de knop de posthoorn probeert te grijpen.

### Slagers

De posthoorn is, ook internationaal, een symbool voor de postrijen en zo'n vijftig jaar geleden schreef een vooraanstaand filatelist, P.C. Korteweg, een uitvoerig gedocumenteerde studie over dit instrument. Hij deed dat in een boek dat nooit is uitgegeven: *Oude tijden, oude brieven. De ontwikkeling van het post- en vervoerswezen in de 19de eeuw*. De inhoudsopgave belooft 31 hoofdstukken, maar het boek bevat er niet meer dan zeven, zo'n tachtig bladzijden. De rest van het boek is een 'dummy': meer dan 400 blanco pagina's. Een van de hoofdstukken gaat over de posthoorn. Korteweg gaat uitgebreid in op de oudste geschiedenis van het postvervoer en belicht daarbij onder meer de 'Slagerspost' in Württemberg en Zwabenland. De slagers trokken regelmatig met slachtvee in wagens naar de grote markten, waar zij andere slagers uit andere streken ontmoetten. Kooplieden gaven aan de slagers brieven mee, die zij met hun collega's op de markt en onderweg uitwisselden. Oorspronkelijk was dit een tamelijk primitief soort briefvervoer, maar het groeide uit tot een hele organisatie. De slagers waren misschien wel de eersten die van een hoorn gebruik maakten om de boeren en kooplieden attent te maken op hun komst. Die hoorn was natuurlijk een koehoorn en toen de slagerspost tot een volwaardige post organisatie uitgegroeid was, was zo'n hoorn nog steeds in gebruik, ook in metalen uitvoeringen.

### Koeriers

De ene posthoorn is de andere niet (dat bleek al uit de opening van dit stukje) en Korteweg tracht aan te tonen dat we op enkele afbeeldingen met postiljons in feite iets anders zien dan we denken: geen



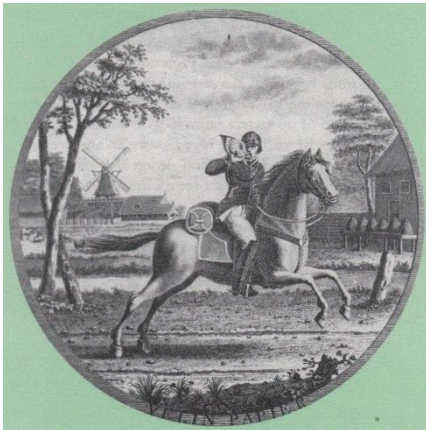
postiljons met postzakken op pad, maar een ander soort koeriers. Hij wijst op enkele afbeeldingen in de belangrijke posthistorische studie van Overvoorde, *Geschiedenis van het Postwezen in Nederland voor 1795*.

Korteweg: 'Deze afbeelding heeft tot achtergrond een kasteel, of eerder nog een lange vestingmuur, waarvan de middelste toren verwoest is, terwijl de verdedigers op de trans van het dichtstbijzijnde hoekbolwerk te hoop lopen en een hunner aan de anderen de welkome ruiter wijst, die moeilijk anders dan goede berichten kan komen brengen van het krijgstoneel elders. Hij werd dus uit de verte door de bezetting herkend, hetzij aan zijn kleding, hetzij aan zijn hoornsignaal (...)'

De tweede afbeelding die hij bespreekt is een tekening, afkomstig uit het Postmuseum in Berlijn. Er is een ruiter in een winterlandschap afgebeeld, voor een der poorten van Gorinchem. In het boek van

Korteweg is slechts een schetsje te zien. ‘De tekening is zeer onduidelijk en wij kunnen slechts een gedeelte overnemen. Op en achter het lage muurtje aan de overzijde van de vestinggracht, ter linkerzijde van het poortgebouw, staat op het origineel een onduidelijk weergegeven opgewonden mensenmenigte te juichen en te jubelen, handen gaan omhoog, armen zwaaien. Het is moeilijk om aan te nemen dat deze blijdschap de komst van een gewone postiljon zou gelden! Veeleer doet deze voorstelling geloven dat een bevriend koerier aan komt snellen, die men als zodanig herkend heeft, voor wie de ophaalbrug reeds werd neergelaten en wiens verschijning het onweerlegbare bewijs is, dat het beleg der Fransen werd verijdeld, zoals dat in 1672 inderdaad het geval was.’

Korteweg: ‘Beide ruiters blazen op een hoorn, maar zijn ze nu koerier of postiljon? Beiden hebben zij achter het zadel een rol opgebonden, maar is hier sprake van een model gerolde mantel, of een postzak? Naar onze bescheiden mening mogen wij dus wel oppassen dit blaasinstrument (...) zonder meer als posthoorn aan te duiden.’



De blazende postiljon die hiernaast is afgebeeld is ontleend aan een watermerk (begin 19e eeuw) van J. Honig & Zoonen, papierfabrikanten te Wormerveer. Korteweg: ‘Volgens de Dienst voor Schone Kunsten van de gemeente ‘s-Gravenhage is de vorm van de hoorn en de stand geheel juist, hoewel het signaal min of meer over het hoofd van de postiljon naar achteren gegeven wordt. Praktischer lijkt de Duitse Rijks-posthoorn van ca. 1900, die zijn geluid naar voren uitstoot. Het embleem van de PTT toont ons ook een posthoorn, maar hoe die in de praktijk gehanteerd zou moeten worden, is niet geheel duidelijk.’

Nog één hoorn moet in dit artikel besproken worden: de hoorn die het watermerk vormt van de eerste Nederlandse postzegels.

Het lijkt voor de hand te liggen dat de hoorn die we hier als watermerk zien (en die heel erg lijkt op de oude worst van De Posthoorn!) een posthoorn is, maar Korteweg bestrijdt dat en hij staat hierin niet alleen. Er is niet zoveel over dit watermerk gepubliceerd, maar bij de plannen voor de eerste Nederlandse postzegels werd er natuurlijk wel over gesproken. Als punt 11 van een vergadering over de vervaardiging van de eerste zegels komt het watermerk ter sprake: ‘Een kroontje, of iets dergelijks -bespreken met den fabrikant- van zilverdraad.’ Dat kroontje werd een hoorn en die stap is niet zo groot als hij lijkt. Korteweg (en voor hem Joh. H. Lint in *Postzegelkunde en Postwezen*, 1932) meent dat deze hoorn rechtstreeks te maken heeft met het stamwapen van de Oranjes, waarin een jachthoorn is afgebeeld. De posthoorn en de jachthoorn zijn zeer nauw verwant, want oorspronkelijk was de jachthoorn natuurlijk ook een koehoorn. Op dezelfde dag dat de eerste Nederlandse postzegels uitkwamen, verscheen ook de eerste emissie van Luxemburg met een vorstelijke W van Willem (van Oranje?) in het watermerk. Ook de hoorn in de Nederlandse postzegels verwijst, volgens Lint en Korteweg, rechtstreeks naar de Oranjes en zou gezien moeten worden als een jachthoorn die verwijst naar de Oranjes en niet als een posthoorn die naar het postbedrijf verwijst. De visie van Korteweg is door weinig mensen overgenomen. Niemand spreekt van een jachthoorn als hij het heeft over het watermerk van onze eerste emissie en ook in *Port betaald. Een cultuurgeschiedenis van de eerste Nederlandse postzegel* komen we dit standpunt niet tegen.

Ik heb met enige schroom deze ‘onthulling’ gebracht, wetend dat het pijn kan doen als iemand aan je zekerheden begint te rommelen, als je een worst moet inleveren voor ‘iets wat beter lijkt’, of als die worst, die altijd een posthoorn leek, toch meer met het koningshuis te maken kan hebben. Voor dat watermerk is er misschien een tussenweg denkbaar. Het kan gezien worden als een geniale vondst van de papiermakers of de mensen die het schepzaam leverden en die twee vliegen in één klap sloegen: een hoorn die in zijn sobere vormgeving zowel een link had met het postbedrijf als met de koning die op de postzegel is afgebeeld. Het geeft de 80-jarige Posthoorn uit de Zaanstreek ook een koninklijk tintje.

## 14. Een postdirecteur met kasproblemen

‘Postdirecteur van het postkantoor te Zaandam’, dat klinkt gewichtig. Een postdirecteur was iemand uit de betere kringen, ging om met andere notabelen uit de stad, genoot een mooi salaris en had een flinke borgsom te storten voor hij zijn ambt mocht uitoefenen.

Toch is dat niet het hele beeld. Toen Alexander Mitchell in Purmerend als directeur van het postkantoor werd aangesteld, was hij tevens notaris en advocaat van beroep en ondanks de combinatie van al die respectabele beroepen, was hij een man die moeite had met het volgen van het rechte pad.

### Alexander Mitchell

Alexander Mitchell werd in 1765 in Leiden geboren en werd in 1814 directeur van het Purmerendse postkantoor. Hij was de zoon van een predikant te Leiden en werd in 1794 benoemd tot griffier van het Hof van Brabant, maar door de ‘ongelukkige tijdsomstandigheden’ had hij die functie nooit kunnen vervullen.

*‘De ongelukkige tijdsomstandigheden’, Nederland wordt onderdeel van het Franse Rijk. Mattheus Ignatius van Bree, De intocht van Napoleon te Amsterdam, 9 oktober 1811.*  
<https://hart.amsterdam/nl/page/2928>

Hij was nog een tijdje ontvanger der verponding, werd notaris, maar omdat hij de eed van getrouwheid aan de keizer weigerde af te leggen, werd hij uit die functie ontheven.

Toen hij in 1814 werd aangesteld als postdirecteur in Purmerend, was hij 49 jaar oud, vader van twee kinderen, weduwnaar.

Voor bijna alle Waterlandse postdirecteuren was hun standplaats vooral een opstap naar een betere baan en bijna alle directeuren beklagden zich over de hoogte van hun salaris (fl. 500 à fl. 600 per jaar), dat zij niet in overeenstemming achtten met het belang van hun positie. De meeste directeuren probeerden dan ook hun postale activiteiten te combineren met andere werkzaamheden. Mitchell was ook als advocaat actief, maar dat werk bracht hem nog minder geld op dan zijn postdirecteurschap.



### Een braaf man

In 1818 moest Mitchell verhuizen, maar door de woningschaarste in Purmerend vond hij slechts met veel moeite een huurhuis, waar hij echter met fl. 120 veel meer verwoonde dan de fl. 50 die hij van de postdirectie als tegemoetkoming ontving. In een brief aan de directeur-generaal der Posterijen, waarin hij over deze en andere zaken zijn hart luchtte, toonde Mitchell zich allerm minst gelukkig met zijn leven in Purmerend. Hij sprak van een ‘duure en elendige plaats’ waarin het voor hem onmogelijk was om buiten zijn postdirecteurschap iets bij te verdienen. Het traktement dat hij genoot, was niet toereikend ‘voor een fatsoenlijk huisgezin (...) om in den waardigheid aan deze post verbonden te leven.’

Jaren terug, bij de aanvaarding van zijn ambt had hij al schulden moeten maken om zijn borgsom te kunnen betalen en regelmatig had hij de kas van het postkantoor moeten aanspreken om privé rond te kunnen komen. Gelukkig was hij er altijd in geslaagd om tijdig de boeken weer kloppend te krijgen en zichzelf en de voetbode het maandelijks traktement te betalen!

Mitchell schreef dat hij ‘een braaf man’ was en pleitte met enige regelmaat voor een betere functie die hem eens was toegezegd.

### **Zaandam**

Na deze gebeurtenis promoveerde Mitchell inderdaad in 1823 tot directeur van het grotere postkantoor te Zaandam. De Purmerendse stadsheer- en vroedmeester Jan Dirks Thijn stelde zich garant voor de gevraagde borgtocht van fl. 800. De Posterijen liepen dus weinig risico met de aanstelling van Mitchell, maar of Thijn zich volledig bewust was van de consequenties van zijn borgstelling, valt te betwijfelen.

De voorbode van de moeilijkheden in Zaandam was een ogenschijnlijk simpel verzoek van Mitchell aan de Staatsraad Gouverneur, gedateerd 10 februari 1834. Hij verzocht nederig om het tekort van fl. 600 in zijn postkas uit eigen middelen af te mogen betalen door maandelijksse inhouding van fl. 50 op zijn traktement. De Staatsraad overlegde met de minister, die het maar een vreemd verzoek vond. Hij meende dat Mitchell misbruik had gemaakt van de hem toegestane ruimte, maar ging akkoord.

Op 6 oktober 1834 ging Mitchell nog een stapje verder. Hij verzocht de Staatsraad om een gratificatie van fl. 800. Niet omdat hij zo goed zijn best had gedaan, maar omdat er in de kas van zijn postkantoor een deficit van gelijke omvang was ontstaan. Met de gratificatie zou hij dit tekort aan kunnen vullen. Voorwaar, een oplossing van briljante eenvoud!

De Staatsraad legde ook dit verzoek voor aan de minister, die verbijsterd reageerde. Inwilliging zou een precedent scheppen, nog daargelaten of Mitchell wel een gratificatie toekwam. De minister voelde er meer voor Mitchell in een betrekking te plaatsen, waarin hij niet meer met overheidsgeld om hoefde te gaan, maar zo'n betrekking was bij de Posterijen moeilijk te vinden. Zijn reeds gevorderde leeftijd van 71 jaar maakte hem bovendien ongeschikt voor een ander ambt.

Het ministerie gaf op 28 februari 1835 opdracht tot een onderzoek in Zaandam, '(...)naar aanleiding van bij het departement ingekomen berichten dat men zich ten postkantore van Zaandam aan ongeoorloofde praktijken ten aanzien van geldartikelen en aangetekende brieven schuldig maakte, waartomtrent behalve onderscheidene andere ingezetenen ook de visiteur H. van der Sanden te Zaandam zich meer dan eens zou hebben te beklagen gehad.'

Een half jaar later bleek dat het onderzoek, door ziekte van de inspecteur, vertraging had opgelopen. De minister drong aan op spoedige maatregelen, want het werd steeds duidelijker dat Mitchell zich voortdurend schuldig had gemaakt aan malversaties. Misschien werd het zelfs tijd de rechter in te schakelen, in ieder geval zou het meer dan noodzakelijk zijn 'om de man uit zijn tegenwoordige betrekking te verwijderen'.

In januari 1836 werd de Staatsraad opgedragen om Mitchell ter voorkoming van strafrechtelijke vervolging te laten kiezen uit: onverwijld ontslaaanvraag of het overdragen van het beheer van zijn kantoor aan een door de administratie aan te wijzen deskundige, de surnumerair Carbasius uit Hoorn. Diens beloning zou fl. 500 bedragen, welk bedrag gekort zou worden op het traktement van Mitchell. Deze antwoordde dat '(...) hij bereid was zich alle opofferingen te getroosten om aan de wensen van het gouvernement te voldoen en dat niets hem aangenamer zou zijn dan de deskundige ambtenaar vanwege het bestuur te ontvangen. Aan deze zou hij het beheer van zijn kas overlaten, benevens dat van de Staatsdrukkerij.'

Wel drong Mitchell erop aan het salaris van Carbasius terug te brengen tot fl. 340, want hij ontving zelf slechts fl. 940, terwijl alle onkosten voor zijn rekening bleven.

### **Staatscourant**

Een maand later zond Mitchell opnieuw een opmerkelijke brief aan de Staatsraad. 'Ten einde aan mijne verpligting en belofte te voldoen heb ik eene somma van fl. 55 uit mijn courantenkas afgezondert om daar mede mijn agterstallige bij 's landsdrukkerij in mindering te betalen, of te strekken tot betaling van het nu begonnen jaar. Vermits ik niet weet, waar of aan wien de penningen over te storten, verzoeken ik dat uwe excellentie de goedheid wil hebben, mij met hoogst deszelfs inlichting te vereeren.'

Het opmerkelijke van deze brief is dat Mitchell zijn bereidwilligheid toonde, maar er terloops melding van maakte dat hij niet alleen bij de Posterijen een tekort had, maar ook bij de Staatsdrukkerij.



In zijn brief van januari had hij al aangegeven dat hij de deskundige ook het beheer van de kas van de Staatsdrukkerij zou overlaten.

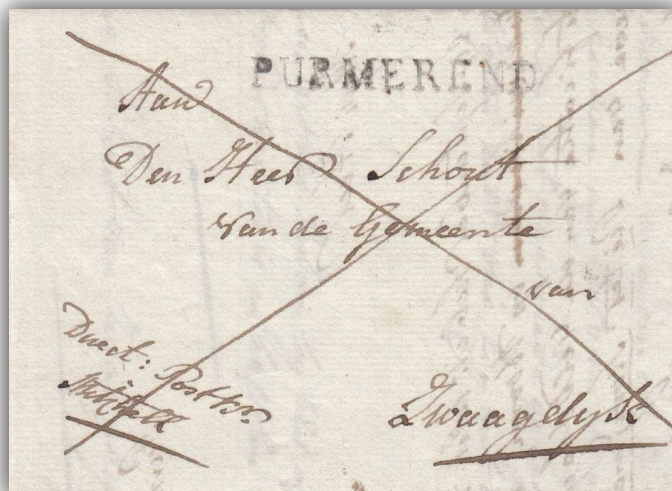
De heer Smitt,

controleur bij het postkantoor te Amsterdam, stelde het kastekort voor de postdienst vast op een bedrag van fl. 457,63. Dat leek nog alles mee te vallen, maar de schulden aan de Staatsdrukkerij lagen veel hoger. Mitchell was de Staat voor geleverde staatscouranten over 1833, 1834, 1835 en het eerste kwartaal van 1836 een bedrag van fl. 1186,80 schuldig. Het gehele tekort bedroeg zo'n fl. 1640, en dat was dus geen meevaller. De omvang wordt nog duidelijker als wij het vergelijken met het traktement van de besteller Tjeerd Boom. Boom verdiende fl. 10,40 per maand en zou dertien jaar brieven moeten bestellen om zo'n bedrag te verdienen.

### Pensioen

De minister toonde zich verontwaardigd over de bevindingen en stelde voor om pensioen voor Mitchell aan te vragen. Uit de borgtocht zou eerst het tekort bij de Posterijen moeten worden aangevuld, waarna het restant kon worden overgemaakt aan de landsdrukkerij. De Purmerender heelmeeester Thijn werd voor het volle bedrag van fl. 800 aangesproken, de landsdrukkerij kwam tekort en Alexander Mitchell werd ontslag verleend en gepensioneerd.

Zelfs dat verliep niet gladjes. Mitchell vroeg een pensioen aan voor 42 dienstjaren, terwijl er bij het hoofdbestuur slechts 22 dienstjaren bekend waren: in 1814 was hij in Purmerend aangesteld. Mitchell werd uitgenodigd bewijsstukken te leveren voor de overige twintig dienstjaren, maar of hij daarin geslaagd is, was in de archiefstukken niet meer te achterhalen.



Brief, gedateerd 14/10/1817, verstuurd door Alexander Mitchell als directeur van het Purmerendse postkantoor (linksonder) aan de schout van Zwaagdijk. Hij genoot portvrijdom voor zijn ambtelijke correspondentie, en gaf dat zelf op de brief met twee diagonaal geplaatste lijnen aan.

## 15. Lopende boden

Het postvervoer van en naar de Zaanstreek was tot de Franse tijd (1811-1813) niet of nauwelijks centraal geregeld. Schippers van verschillende Zaanse dorpen zorgden voor het transport van brieven naar/ uit Amsterdam. Dat was geen wild vervoer. De schippers werden door hun dorpsbestuur aangesteld en hadden zich te gedragen naar de regels die door het dorp of de stad Amsterdam opgesteld waren. De archieven melden veerdiensten vanuit vele Zaanse dorpen: Oostzaan, Westzaan, Assendelft, Krommenie, Wormer, Wormerveer, Jisp, Koog en Zaandijk. Tijden van afvaart, aanlegplaatsen, tarieven en gedragsregels, het lag allemaal vast in de reglementen. Vaak kwam daar ook het vervoer van brieven in voor, zelfs in extreme omstandigheden:

1794, ORDONNANTIE of REGLEMENT, waar naar de Veer-Schippers tusschen AMSTERDAM en ZAANDAM zich moeten reguleeren

*Art. 15 – By besloote Water zal de Commissaris alle dagen des morgens om 9 uuren en des namiddags om 2 uuren een Looper afzenden met Brieven, Pakjes en Geld, welke zich niet over het Ys zal mogen begeeven ten zy het Ys reeds eenigen tyd door Paarden is gebruikt geworden; zullende de Looper, die van Amsterdam ten 9 uuren is afgegaan, te Buiksloot wagten naa den Looper die te Zaandam ten 9 uuren is afgegaan , gelyk de Looper van 2 uuren den Looper ten 2 uuren afgaande te Buiksloot zal moeten wagten, en aldaar elkanderen de Brieven, Pakjes en Geld overgeeven; zullende by besloten Water voor de Brieven, Pakjes en Geld dubbeld port worden betaald.*

*Aldus gearresteert, by de Heeren Burgemeesteren en Regeerders der Stad Amsterdam en Oost en West Zaandam, den 27 maart 1794*

In de dorpen zelf zagen de bestuurders erop toe dat ook het bezorgen van de brieven goed geregeld werd. Zo kwamen de veerschuiten uit Amsterdam in Zaandam aan bij de Dam, waar de veercommissaris de coördinatie van de bestelling had. Vanaf de Dam waaierden de lopende boden uit naar alle Zaanse dorpen.

We zagen al dat aan de Amsterdamse kant van de verbinding, bij de Haringpakkerstoren, de zaken ook door een schuitencommissaris gecoördineerd werden.



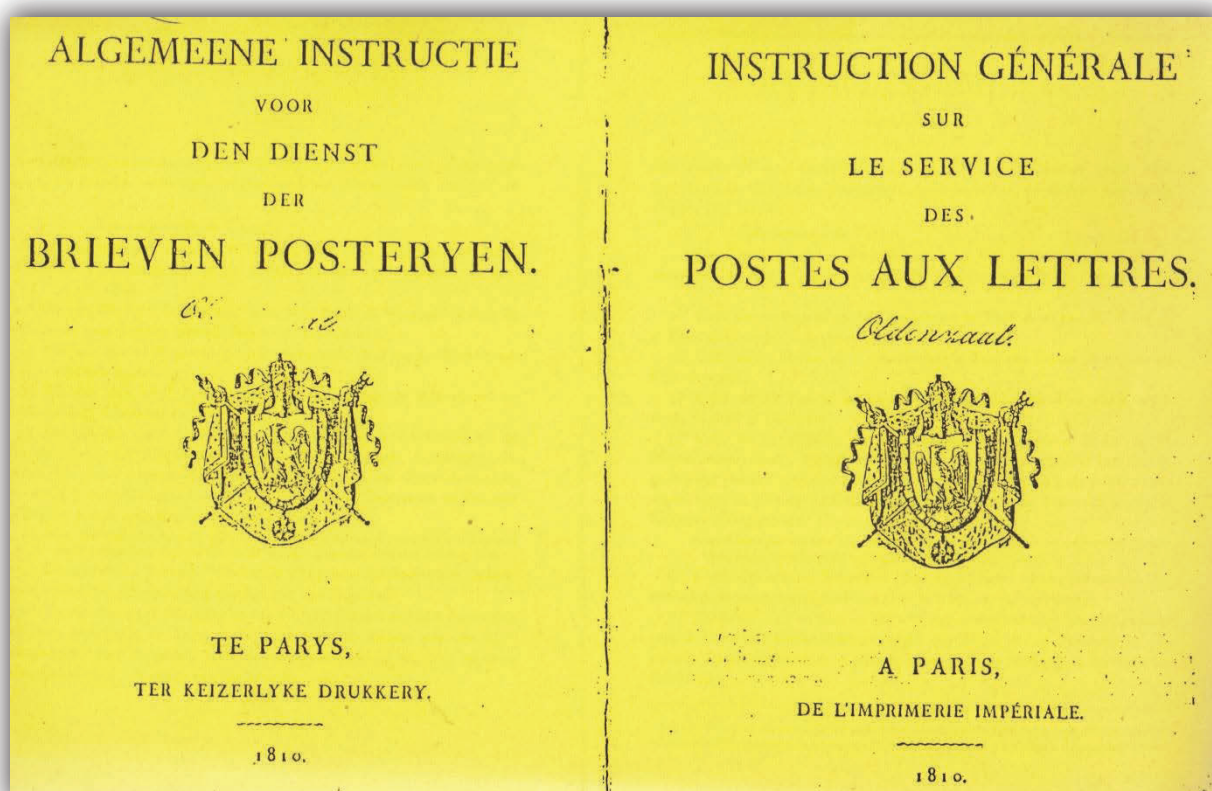
*De aanlegplaats van de veerschuiten aan de Dam in Zaandam, ca. 1850. Olieverfschilderij gemaakt door J. Pelgrom. Zaans Museum ZOV 05227*

In de Franse tijd veranderde dat beeld. Zaandam kreeg in 1811 als belangrijkste plaats in de Zaanstreek een postkantoor met een directeur aan het hoofd, de postzaken werden voortaan geregeld volgens de *Instruction Générale*, de *Algemeene Instructie voor den Dienst der Brieven Posteryen*. De schippers werden buitenspel gezet, de Haringpakkerstoren verdween uit beeld. Voortaan was de Nieuwe Stadsherberg het verzamelpunt.

In principe regelde de *Instruction Générale* het postvervoer op het platteland door het instellen van bodelopen en postritten. De nieuwe verbinding Amsterdam-Zaandam is er een voorbeeld van. Een probleem was wel dat er in de Zaanstreek nauwelijks berijdbare wegen waren. Dus moest er gelopen worden. 'Piétons' werden de boden te voet genoemd. Er zouden er vier aangesteld worden voor negen Zaanse gemeenten (die hun betaling moesten financieren).

- Krommenie stelde twee voetboden aan. Een liep op Zaandam (via Westzaan). De ander liep naar Beverwijk;
- Assendelft stelde ook een bode op Beverwijk aan;
- Koog aan de Zaan, Zandijk en Wormerveer stelden gezamenlijk één bode op Zaandam aan. Daarover hieronder meer;
- Wormer en Jisp benoemden samen één voetbode op Zaandam;
- Oostzaan volstond met een taakuitbreiding voor de gemeentebode.

Pas halverwege de negentiende eeuw zouden de postale voorzieningen op het platteland uitgebreid en verbeterd worden.





## 16. Per stoomboot over het IJ



Bord met afbeelding van de eerste raderboot Amsterdam-Zaandam, 1825. Museum Flehite.

In 1826 werd een stoombootdienst geopend tussen Amsterdam en Zaandam, geëxploiteerd door de nv Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij. Die stak met een houten raderboot – de Mercurius – het IJ over. Het ging om passagiersvervoer; de post zou later zijn intrede doen.

**\*\* AMSTERDAMSCH E STOOMBOOT - MAATSCHAPPIJ.**  
*Opening der Vaart tusschen Amsterdam en Zaandam, vice versa.*  
De STOOMBOOT *MERCURIUS* zal, te beginnen met Dingsdag den 18 Julij 1826, geregeld varen, tusschen de Steden **AMSTERDAM** en **ZAANDAM**, alle dagen (*den Donderdag alleen uitgezonderd*) en wel:  
Van *Amsterdam* des voormiddags ten half zeven en half tien ure en des nademiddags ten twee en vijf ure.  
Van *Zaandam* des voormiddags ten acht en elf ure en des nademiddags ten half vier en zeven ure.

|                               |   |                    |                                   |    |           |
|-------------------------------|---|--------------------|-----------------------------------|----|-----------|
| De prijzen der Plaatsen zijn: | { | Van het Pavillioen | of 1 <sup>o</sup> Plaats          | 60 | } Centen. |
|                               |   | „ de Groote Kajuit | „ 2 <sup>o</sup> d <sup>o</sup> . | 40 |           |
|                               |   | „ de Voor-Kajuit   | „ 3 <sup>o</sup> d <sup>o</sup> . | 30 |           |

Nadere informatien zijn te erlangen ten Kantore der *Directie*, Kalkmarkt, N<sup>o</sup>. 54, te Amsterdam.  
De *Boot* vertrekt te *Amsterdam* provisioneel van voor de zoogenaamde *Keulsche Waag*, bij de Kalkmarkt, en te *Zaandam* van voor de *Steiger der Maatschappij*.

*Opregte Haarlemsche Courant, 18/7/1826*

De Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij was opgericht door Paul van Vlissingen, een steenkolenhandelaar die in 1827 op het terrein van de VOC de Koninklijke fabriek van Werktuigen oprichtte. Hij had voor de dienst op Zaandam een voor zijn tijd uiterst modern vervoermiddel aangeschaft. Het was een houten schip van 24 ton, in 1824 gebouwd op de werf van Van Swieten in Amsterdam. De aandrijving geschiedde door een stoommachine van 24 pk. Het schip had eerst dienst gedaan op Kampen. In Amsterdam had het zijn ligplaats bij de Nieuwe Stadsherberg.

Van Vlissingen deed al snel (in mei 1827) een geslaagde poging om met de Mercurius ook post te laten vervoeren en wist een contract te bewerkstelligen om dagelijks post van Amsterdam naar Zaandam v.v. over te varen. Op donderdag lag de boot stil (onderhoud?), maar moest de maatschappij een voetbode inzetten, die over Buiksloot naar Zaandam liep.

**AMSTERDAM, den 24 July.**

De nieuwe inrigting der Stoomboot *de Mercurius*, welke tegenwoordig regelmatig viermaal daags van hier naar **Zaandam** heen en weder vaart, lokt dagelijks eene aanzienlijke menigte uit om een speeltogtje derwaarts te maken. Op gisteren was deze menigte echter met den zondag buitengewoon; telken male was de stoomboot van hier vertrokken met zoo veel passagiers als zij slechts laden konde. De meeste derzelve nu het voornemen hebbende om eerst bij den laatsten overtocht, des avonds ten zeven uren, van de Zaan te rug te keeren, zoo gebeurde alstoen wat men reeds tegen den middag alhier had voorzien; de stoomboot konde onmogelijk al deze te rug komenden bergen, en ofschoon ruim 350 menschen ingenomen hebbende, bleef op verre weg het grootste aantal achter. Een deel derzelve werd opgenomen door een der gewone veerscheepen en kwam aldus hier aan den boom terug; een ander deel, zich in een particulier schip hebbende ingescheept, moest zich getroosten zich op de hoogte van *Land en Uziqt*, buiten de Haarlemmerpoort, aan den dijk, aan wal te laten zetten. Zoo veel men weet moet alles wel en zonder ongelukken zijn afgeloopen.

*Leeuwarder Courant 28/7/1826*

< De stoomboot was zeker in het begin een grote attractie, maar zijn komst leidde ook direct tot grote onrust onder de Zaanse veerschippers. Zij beklagden zich erover dat de dienst buiten medeweten van B&W van Amsterdam en de overlieden van het Zaandammer Veer was ingesteld.

Uiteindelijk werd met hen een overeenkomst getroffen over een gecombineerde dienst. Ze bleven iedere dag varen, negen keer per dag van Amsterdam naar Zaandam en even vaak terug. Ze hadden moeten beloven dat ze alles in het werk zouden stellen om 'het Transport zoo kort en aangenaam te maken als mogelijk is'. Een overtocht kostte voor een reiziger 25 cent.

De overeenkomst bleek al snel voor de Stoomboot Maatschappij zeer onvoordelig te zijn. Met de *Mercurius* was weliswaar een winst van fl. 4.000 behaald, maar dat had de maatschappij weer toe moeten leggen op de dienst der beurtschippers, die chronisch verlies leden. Na één jaar kwam de maatschappij financieel in de problemen en in april 1829 werden haar vaartuigen in de Nieuwe Stadsherberg publiek te koop aangeboden. Aan gegadigden ontbrak het niet, maar op geen enkel schip werd geboden, omdat men erop rekende dat de Maatschappij weldra gedwongen zou zijn om tot elke prijs te verkopen.



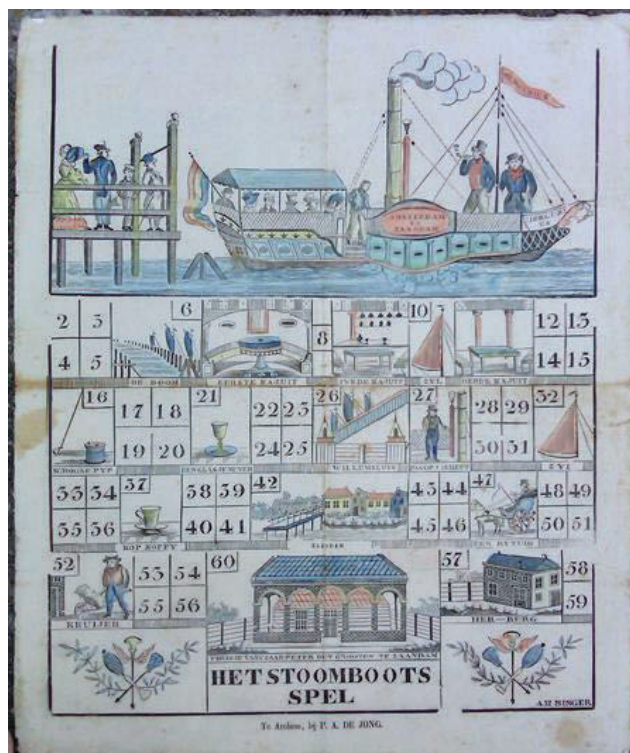
*De havenkom van Zaandam met links de Dam met zijn sluisen en bebouwing (1827). Rechts het begin van de Zuidijk met stadhuis en Oostzijderkerk. De Mercurius vertrekt van de kade richting Amsterdam. Op de voorgrond een ondiepte met landaanwinst met jager en vissers. Gem. Archief Zaanstad 12.0971.*

De houten Mercurius werd in 1842 of 1845 vervangen door een ijzeren schip, vervaardigd door de Koninklijke Fabriek van Stoom- en Werktuigen (later Werkspoor), waarvan Paul van Vlissingen eveneens de grondlegger was. Of de Mercurius in deze tijd nog ingeschakeld werd voor het postvervoer is onduidelijk. Een brief die de Kamer van Koophandel in juli 1850 aan de Minister van Financiën zond, geeft aan dat er op dat moment geen brieven per stoomboot meer werden verzonden. Wanneer/ of deze verzending is gestaakt, is uit correspondentie nog niet gebleken. Wel staat vast dat na 1 september 1850 het postvervoer weer een rol ging spelen.



Gravure (ca. 1850) met de Mercurius bij de aanlegsteiger in Zaandam, Gem. Archief Zaanstad 11.0304.

Een bijzondere versie van de Mercurius is te zien op dit bordspel. De tekst op het zijboord van het schip luidt: 'Amsterdam op Zaandam'

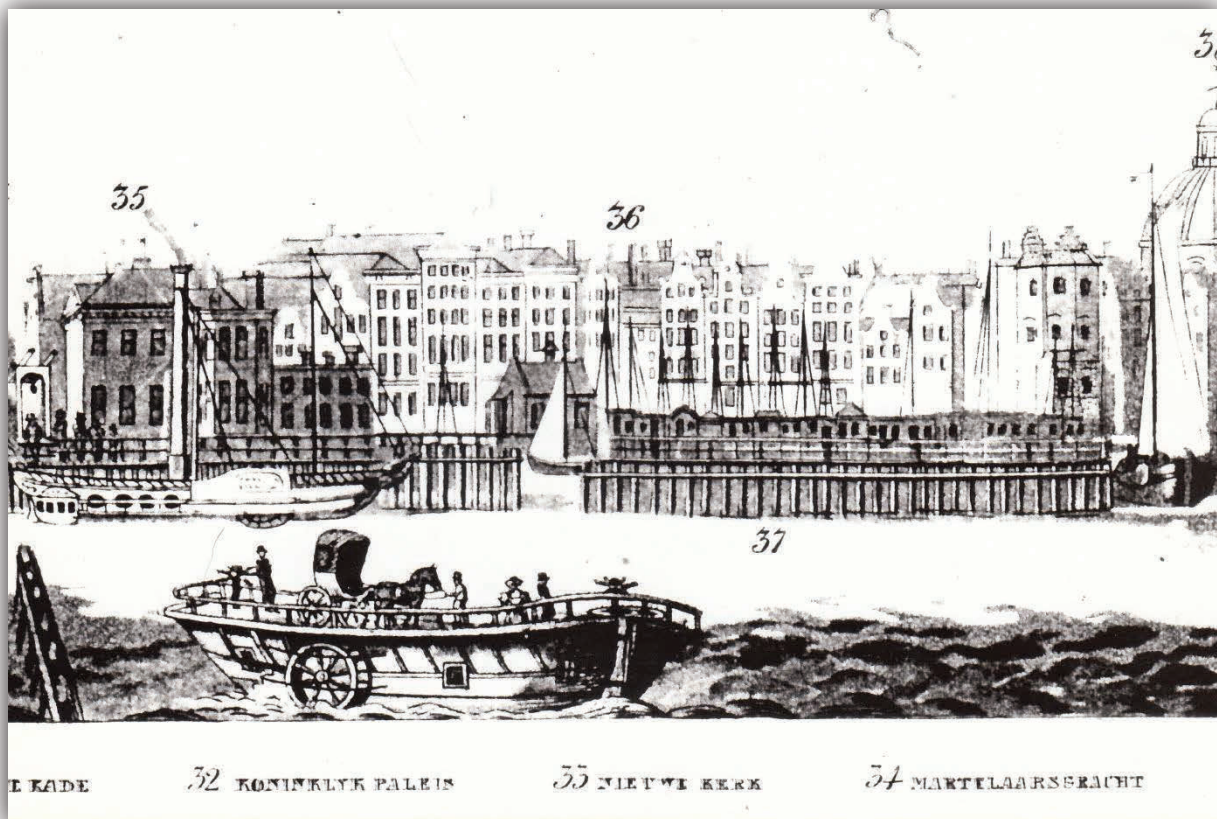


## 17. De paardenraderboot

In 1829 kreeg de stoomboot aan de steigers van de Nieuwe Stadsherberg gezelschap van een raderboot die op Buiksloot ging varen. In 1832 volgde een tweede exemplaar. Die raderboot werd niet door stoom, maar door paardenkracht in beweging gezet en dat bleek niet goed te werken. De paarden moesten benedendeks in een tredmolen de schoepen in beweging brengen, maar bij slecht weer (storm, kruierend ijs) misten ze de kracht om de boot veilig naar de overkant te brengen. De Enkhuizer Almanak van 1842 presenteerde de dienstregeling (twee keer per dag), een prentje en een versje:

Kind'ren laat dit prentje u malen  
Hoe de raderboot zich spoed,  
Mensch en dier kan overhalen,  
Rijtuig zelfs en koopmansgoed.  
Onder 't dek zijn **paarden** werkzaam,  
Die de rad'ren om doen gaan,  
En men landt schier onopmerkzaam,  
Even snel als veilig aan.

De paarden hadden een onderkomen bij het Tolhuis. Ofschoon de sterfte onder de paarden aanzienlijk was, bleef de paardenraderboot tot 1858 in gebruik.



*De Mercurius ligt aangemeerd aan de steigers van de Nieuwe Stadsherberg, op de voorgrond de paardenraderboot.*

## 18. Post met de stoomboot

Voor de exploitatie van een stoombootdienst was altijd een ministeriële vergunning (concessie) vereist. Daarin werden de voorwaarden en reglementen vastgelegd. Ook moesten betrokken gemeenten instemmen met de plannen.

Bekend is dat de firma C. Avis Czn uit Krommenie in 1842 toestemming kreeg om een dienst te organiseren tussen Alkmaar en Zaandam. Er werd gevaren met de Zaanstroom en de dienst sloot aan op de verbinding Zaandam-Amsterdam (Mercurius). Het publiek kon nu op één plaatsbewijs van Amsterdam naar Alkmaar varen, met een overstap aan de Dam in Zaandam.

Het ligt in de lijn der verwachting dat de stoomboten behalve vracht en reizigers ook post overvoeren. Het staat vast dat de firma Avis –vanaf 1850– werd ingeschakeld bij het vervoer van postzakken, vanuit Wormerveer naar Amsterdam, Zaandam, Alkmaar en Den Helder. Uiteraard werden op andere uren ook andere transporteurs ingezet: lopende boden, diligences en postkarren.

Ook uit overzichten van latere jaren (1853-1858) blijkt dat de stoomboot als brievenvervoerder tussen genoemde steden actief was. De stoomboten van de Alkmaar Packet zouden –vanaf 1864– eveneens post vervoeren.



*Aanlegsteiger van de Stoomboot Prins van Oranje in Zaandam (de Nicolaassteiger) op een reclame blaadje met op de achterzijde de vertrektijden van de dienst Amsterdam-Zaandam. Gem. Archief Zaanstad 110536.*

### Meer stoombootondernemingen

We hebben kennis gemaakt met de nv Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij, die in 1826 met de Mercurius de primeur had van het stoombootvervoer tussen Amsterdam en Zaandam. De firma Avis exploiteerde een dienst, deels over de Zaan, vanuit Alkmaar naar Zaandam. Maar er waren meer ondernemers die brood zagen in het vervoer per stoomboot, zelfs op hetzelfde traject.

De nv Zaanlandsche Stoomvaart Maatschappij (ZSM) te Zaandam opende in 1857 de stoombootdienst Zaandam-Amsterdam met het nieuwe raderstoomschip Prins van Oranje. Dat deze maat-

ZAANLANDSCHE  
STOOMBOOT-REEDERIJ.  
DAGELIJKSCHE DIENST TUSSEN  
**ZAANDAM EN AMSTERDAM**  
MET HET NIEUW GEBOUWDE IJZEREN STOOMRADERJAGT  
**Prins van Oranje.**  
UREN VAN AFVAART:

| ZAANDAM.               | VAN | AMSTERDAM.             |
|------------------------|-----|------------------------|
| Des Morgens ten 8 Ure. |     | Des Morgens ten 8 Ure. |
| " " " 9 "              |     | " " " 10 "             |
| " " " 11 "             |     | " " " 12 "             |
| " Middags " 2 "        |     | " Middags " 4 "        |
| " " " 4 1/2 "          |     | " " " 5 1/2 "          |
| " " " 6 1/2 "          |     | " " " 8 "              |

VRACHTEN VOOR PASSAGIERS.  
Grootte Kajuit 35 Cts., Voorkajuit 20 Cts.

**Retour-Biljetten,**  
geldig op denzelfden dag voor Heen en Terug,  
OP GEWONE DAGEN:  
Grootte Kajuit 60 Cts., Voorkajuit 30 Cts.  
OP ZON- EN FEESTDAGEN:  
Grootte Kajuit 50 Cts., Voorkajuit 30 Cts.

**ABONNEMENT:**  
Grootte Kajuit 50 Kaartjes f 15. Voorkajuit 50 Kaartjes f 7.50.  
De Stoomboot *Prins van Oranje* staat in dadelijke Correspondentie met  
de Stoomboot *Stad Alkmaar*, van ZAANDAM naar WORMERVEER  
vertrekkende dagelijks behalve des Dingsdags.

| VAN ZAANDAM.                      | VAN WORMERVEER.                   |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Des Morgens ten 9 en 11 Ure.      | Des Morgens ten 8 en 10 Ure.      |
| " Middags ten 2, 4 1/2 en 6 1/2 " | " Middags ten 1, 3 1/2 en 5 1/2 " |

VRACHTEN VOOR PASSAGIERS. 1ste Kaj. 2de Kaj.  
Van Wormerveer naar Amsterdam of omgekeerd 55 Cts. 35 Cts.  
" Zaandijk. . . . . 52 1/2 " 32 1/2 "  
" Koog n/d Zaan . . . . . 50 " 30 "

Kinderen beneden 10 jaren betalen op beide Stoombooten Halve Vracht  
De Vrachten der Goederen zijn naar billijk geschild volgens de Tarie  
ven op beide Stoombooten voorhanden.

HET BESTELLOON IS ONDER DE VRACHTEN  
BEREKEND.  
Inlichtingen, Tarieven, Retour-Biljetten en Abonnement-Kaarten zijn  
te bekomen aan boord der Stoombooten, aan het Bestelkantoor in het Turf  
schip van Breda, Haringpakkevijs, L. N<sup>o</sup>. 264, te Amsterdam en aan het  
Kantoor der Zaanlandsche Stoomboot-Beederij, Dam, Westzijde, N<sup>o</sup>. 308,  
te Zaandam.  
(13926)

DE RAAD VAN ADMINISTRATIE.

schappij een raderstoomboot had laten bouwen was opmerkelijk, want dit scheepstype was niet onomstreden. Zo hadden verschillende polderbesturen langs het Noordhollands Kanaal steeds de plannen tegengehouden om diensten met raderstoomschepen uit te voeren. Ze waren bang voor schade aan de kanaaloevers, die veroorzaakt werd door de ronddraaiende scheepsraderen. Toen de scheepsschroef steeds meer werd ingevoerd voor de voortbeweging van schepen, verdwenen die bezwaren.

In 1857 verschijnen in krantenberichten over de Zaanstreek nieuwe raderboten. De *Stad Alkmaar* ging varen tussen Wormerveer en Zaandam, via Koog aan de Zaan en Zaandijk. De dienst sloot aan bij die van de Prins van Oranje tussen Amsterdam en Zaandam. Uit andere berichten blijkt dat de *Mercurius* ook nog steeds actief was, althans een stoomboot met die naam, want in 1855 is sprake van een 'ijzeren stoomschip'.

*Algemeen Handelsblad 18/8/1857*

**De Alkmaar Packet**

**SCHROEF-STOOM-BOOT-DIENST**  
van **ALKMAAR** naar **AMSTERDAM**, vice versa,  
TOT VERVOER VAN PERSONEN EN GOEDEREN,  
met de goed ingerigte Stoomboot **ALKMAAR PACKET**.

Aanvang nemende Maandag 3 October 1864 en voorts Dagelijks, met uitzondering van Zaterdag.

|                  |                           |  |
|------------------|---------------------------|--|
| Van ALKMAAR..... | 's Morgens ten 6 1/2 Ure. | Van AMSTERDAM... 's Namidd. ten 4 Ure. |
| " PURMERENDE..   | " " " 8 1/4 "             | " PURMERENDE..                         |
|                  |                           | " " " 5 1/4 "                          |

Ligplaats te ALKMAAR: Aan de Bierkade. Ligplaats te AMSTERDAM: Nabij de Nieuwe Stads Herberg.

**VRACHTTARIEF VOOR REIZIGERS:**

|                       |                                   |        |
|-----------------------|-----------------------------------|--------|
| 1e Kajuit van ALKMAAR | naar PURMERENDE en omgekeerd..... | f 0.70 |
| " " " PURMERENDE      | " " " AMSTERDAM " " "             | 1.20   |
| 2e " " ALKMAAR        | " " " PURMERENDE " " "            | 0.50   |
| " " " PURMERENDE      | " " " AMSTERDAM " " "             | 0.35   |
| " " " ALKMAAR         | " " " PURMERENDE " " "            | 0.60   |
| " " " PURMERENDE      | " " " AMSTERDAM " " "             | 0.25   |

Voor tusschenliggende Plaatsen naar evenredigheid.  
Matrozen en Militairen in bepaalde dienst 40 Cents. Men gelieve zich voor den overtocht van Kaartjes te voorzien bij de Commissarissen.  
Goederen worden zonder betaling van Antteekengeld aangenomen; alleen wordt op verlangden, tegen betaling van 5 Cents, door den Commissaris een Reçu afgegeven. Verdere inlichtingen, Vrachttarieven, enz. betrekkelijk bovengemelde Dienst, zijn te bekomen te Alkmaar bij den Commissaris J. POST, Langestraat; te Purmerende bij den Agent A. C. L. OHMSTEDE, Koemarkt, en te Amsterdam bij den Commissaris P. J. GOEDKOOP, bij de aanlegplaats der Stoomboot.  
(20713)

*Algemeen Handelsblad 29/9/1864*

In het voorjaar van 1864 had de Alkmaarse ondernemer Cornelis Bosman de 'commanditaire ven-

nootschap genaamd Alkmaar Packet' opgericht. Het doel was de exploitatie van een stoombootdienst voor het vervoer van personen en stukgoederen, dagelijks van Alkmaar over het Noordhollands Kanaal en de Zaan naar Amsterdam en terug. Men voer met schroefstoomschepen.

De Alkmaar Packet (AP) is een succesvolle onderneming geworden en werd een begrip in Noord-Holland boven het IJ.

De schepen kregen een nummer. De AP 1 kwam op 1 juli 1864 in de vaart. Hij was voor de dienst naar Amsterdam gebonden aan de afmetingen van de schutsluis in Zaandam, beheerd door het college van Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland. Omdat de gemeenten Alkmaar en Westzaan destijds in belangrijke mate aan de bouwkosten van deze sluis hadden bijgedragen, was toen bepaald dat schepen van de inwoners van Alkmaar en Westzaan bij het schutten voorrang kregen op andere schepen.

In de advertentie hierboven komt de Zaanstreek nog niet voor, maar dat zou snel veranderen.

**SCHROEF-STOOMBOOTDIENST**  
TUSCHEN  
**ALKMAAR en AMSTERDAM,**  
via AKERSLOOT, WORMERVEER, ZAANDIJK, KOOG AAN DE ZAAAN en ZAANDAM,  
tot vervoer van GOEDEREN en VEE,  
MET DE STOOMBOOT  
**„ALKMAAR PACKET N<sup>o</sup>. 2.”**

Vertrek van **ALKMAAR, Maandag, Woensdag en Vrijdag.**  
" " **AMSTERDAM, Dingsdag, Donderdag en Zaterdag.**  
*Iederen dag 's morgens ten 6 ure.*

Ligplaats te **ALKMAAR, aan den Voormeer.**  
" " **AMSTERDAM, aan de Texelsche Kade, einde Damrak.**

Goederen worden zonder betaling van aanteekengeld aangenomen, alleen wordt op verlangen, tegen betaling van 5 cents, een reçu afgegeven.  
Inlichtingen betrekkelijk bovengemelde dienst zijn te bekomen te Alkmaar bij den Commissaris J. ENGELSMAN; te Zaandam bij ZWART; te Wormerveer bij SICKING en te Amsterdam aan boord der Stoomboot.

*Opregte  
Haarlem-  
sche Cou-  
rant,  
14/9/1865*

De afvaart van de schepen in Alkmaar was afgestemd op de dienstregeling van de treinen; de spoorlijn Alkmaar-Den Helder was in december 1865 geopend. Op de vaart naar Amsterdam werd aangelegd in Akersloot, Knollendam, Wormerveer en Zaandam. Daar moesten de reizigers overstappen op de Mercurius (II) of Prins van Oranje, omdat de AP niet over het ruwe water van het IJ kon varen.

In 1866 werd de AP 2 in bedrijf gesteld. Dit schip was de Zaanstroom III van de stoombootdienst Zaandam-Alkmaar van de rederij van de gebr. C. en J. Avis uit Westzaan. Dit bedrijf was door de AP overgenomen.

Het staat vast dat de schepen van de Alkmaar Packet ook post vervoerden, in ieder geval in de periode mei 1867-1869. Het gaat in die jaren om het dagelijkse vervoer van zakken post ('regtstreekse pakketverzendingen') vanaf het postkantoor van Wormerveer naar Alkmaar. In het overzicht van november 1869 ontbreekt de Alkmaar Packet en heeft de trein de rol van postvervoerder overgenomen.

### **Einde van de stoombootdiensten**

De introductie van een nieuw fenomeen als de stoomboot gaat altijd met de nodige publiciteit gepaard. Maar tot wanneer hebben de stoomboten dienst gedaan? Advertenties in kranten laten daar iets van zien. Eind 1873 blijkt de 'Stoombootvaart' tussen Amsterdam en Zaandam nog steeds verzorgd te worden door de Mercurius en de Prins van Oranje, met verschillende afleveradressen voor vrachtgoederen voor beide schepen. Toch zou het belang van de stoomboten langzaam maar zeker minder worden. Nieuwe vervoermiddelen, waarvan de stoomtrein ongetwijfeld de belangrijkste was, wonnen terrein.

## 19. Post per stoomboot, trein en diligence


Halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw maakten Burgemeester en Wethouders van de stad Zaandam, namens de directeur van het postkantoor, bekend hoe de postverzending van en naar de Zaanstreek zou gaan verlopen. Een combinatie van vervoermiddelen uit de oude en nieuwe tijd werd voor het postvervoer ingezet: diligences, stoomboten, veerschuiten en postkarren moesten het brievenvervoer van en naar de Zaanstreek garanderen. Het aardige is nu dat er diverse poststukken bewaard zijn gebleven die de stille getuigen zijn van dit vervoer.

Ze zijn afkomstig uit het archief van de firma Van Wessem.



Jan Carel van Wessem (1799-1864) was een voornaam man in de Zaanstreek, lid van Provinciale Staten en de Eerste Kamer, lid van de Kamer van Koophandel en bestuurder van de Polder Westzaan. Hij was houthandelaar en oliefabrikant. Hij had drie zonen die hem in zaken opvolgden: Adrianus, Cornelis en Jan Carel. Alle drie trouwden zij met dochters van belangrijke Zaanse ondernemers, oliefabrikanten, houthandelaren, molenbezitters en uiteraard gingen hun zonen ook in zaken.

De firma Van Wessem & Co deed vooral in olie en hout; tot in de jaren 80 van de twintigste eeuw was Van Wessem Houtimport bv. in de Zaanstreek actief. In 1982 werden de aandelen overgedaan aan de Zweedse firma Graningen Werkens AB, die de bedrijfsactiviteiten in Zaandam voortzette.



# KENNISGEVING.

**BURGEMEESTER EN WETHOUDERS der Stad Z A A N D A M.**  
*Brengen ter kennis van de belanghebbenden:*  
de navolgende van den Heer Directeur der Posten te dezer Stede ontvangen:

## BEKENDMAKING

### VAN HET VERTREK EN DE AANKOMST DER POSTEN

#### T E Z A A N D A M.

---

#### V E R T R E K.

Dagelijks met de Diligence over *Beverwijk* naar *Haarlem*, des morgens ten 6 ure.  
Dagelijks behalven op *Donderdag* met de Stoomboot *Mercurius* naar *Amsterdam* des morgens ten 8 1/2 ure.  
Dagelijks met het Postrit langs de *Zaan* naar *Warmerveer*, des morgens ten 10 ure.  
Dagelijks met de Veerschuit naar *Amsterdam*, en wel: op de marktdagen ten 12 en op de overige dagen ten 11 ure des morgens.  
Dagelijks met het Postrit over *Buiksloot* naar *Amsterdam*, des avonds ten 3 1/2 ure.  
Dagelijks, behalven op *Donderdag*, met de Stoomboot de *Zaanstroom* naar *Alkmaar*, des avonds ten 6 ure.  
Dagelijks met het Postrit over *Beverwijk* naar *Haarlem*, des avonds ten 7 ure.  
Alles in verband met de onderscheidene Postritten, Stoombooten, Spoorreinen, Diligences, enz.  
De laatste ligting der bus geschiedt bij elke verzending 1 uur te voren.  
De brieven ter *Frankering*, voor de morgenpost per Diligence moeten vóór 9 uur des avonds aan het kantoor bezorgd worden; voor alle overige verzendingen tot 1 uur vóór het vertrek.  
De brieven ter aantekening alsmede gelden ter verzending door postwissels, moeten 1 uur vóór het vertrek der Posten bezorgd worden; die met de morgen diligence eebter vóór 9 uur van den avond te voren.

#### A A N K O M S T.

Dagelijks met het Postrit van *Haarlem* over *Beverwijk*, des morgens ten 8 ure.  
Dagelijks met het Postrit van *Amsterdam* over *Buiksloot*, des morgens ten 10 ure.  
Dagelijks, behalven op *Donderdag* met de Stoomboot de *Zaanstroom* van *Alkmaar*, des avonds ten 4 ure.  
Dagelijks, behalven op *Donderdag* met de Stoomboot *Mercurius* van *Amsterdam*, des avonds ten 6 ure.  
Dagelijks met de Diligence van *Haarlem* over *Beverwijk*, des avonds ten 9 1/2 ure.  
Bij elke aankomst worden de brieven dadelijk besteld.  
Alle verdere inlichtingen zijn aan het Postkantoor te bekomen.  
Het Kantoor is open, des morgens van 7: tot 12, en des avonds van 2: tot 9 ure.

**Z A A N D A M 6 SEPTEMBER 1850.**  
Burgemeester en Wethouders voorsz.,  
**CORN. VAN DE STADT.**  
Ter volmacht van deszelfs,  
**J. PRINS.**  
*Secretaris.*

Te Zaandam bij N. T. VAN SPANJEN ROFFENHOL, Staatsdrukker en Boekverkooper.



Honderden zakelijke brieven uit het archief van de firma Van Wessem zijn bewaard gebleven en worden regelmatig op veilingen, op Ebay en Delcampe aangeboden. Ze zijn vaak filatelistisch interessant en ze geven een mooi beeld van het wereldwijde handelsnetwerk van dit bedrijf. Veel brieven bevatten rekeningen of offertes, en brengen berichten over de prijzen van hout, lijn- of andere oliën.

Filatelistisch zijn ze voor de Zaanstreek vooral interessant doordat ze ons een blik gunnen op oude vormen van vervoer, waarin stoomtrein, stoomboot en diligence elkaar aanvulden om een brief uit (bijvoorbeeld) Rotterdam naar de Zaanstreek te krijgen. Een kleine bloemlezing.

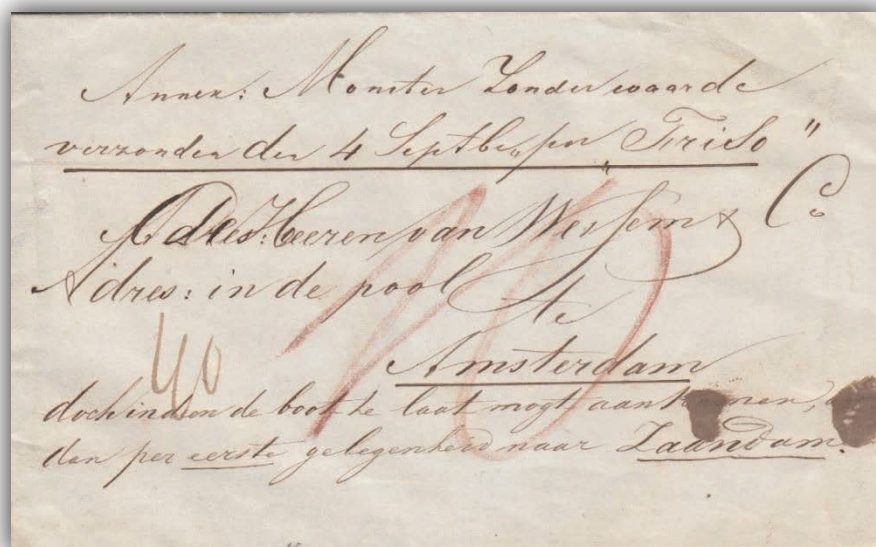


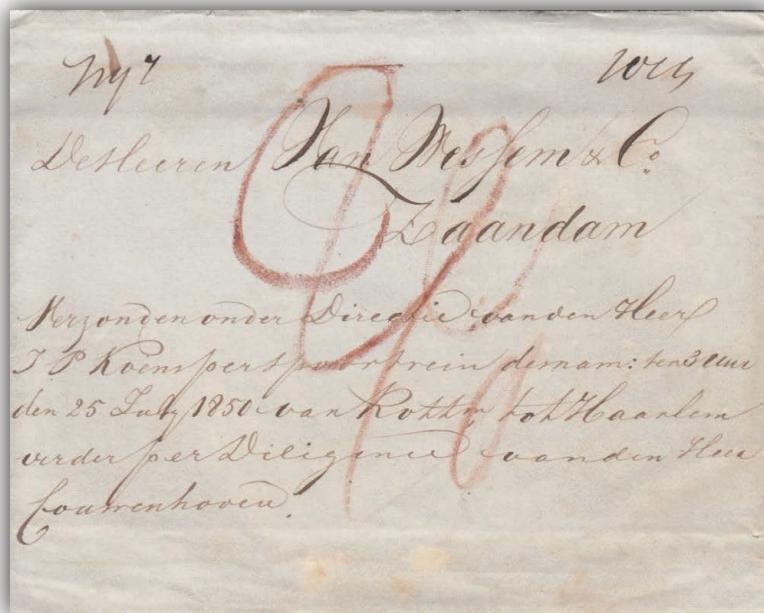
Al eerder kwam ter sprake dat diverse Zaanse kooplieden hun zaken deden vanuit een logement in Amsterdam. De Koning van Polen, ook wel De Pool. Bovenstaande brief werd op 7 augustus 1849 'per Nachtdiligence' van de firma Koens verstuurd. De afzender was een Rotterdamse firma, de firma Dorrepaal, die rapport uitbrengt over de stand van zaken rond de verschepping en prijzen van diverse goederen. De rode merktekens geven een lastig te ontcijferen bedrag dat de firma Koens voor het vervoer van de brief in rekening bracht.

**OMNIBUS-, DILIGENCE- EN EXPEDITIE-ONDERNEMING**  
VAN  
**J. P. KOENS.**  
Bij gelegenheid der PLEGTIGE INTREDE EN HULDIGING VAN Z. M. ONZEN GEËERBIEDIGDEN KONING WILLEM III, zal **HET KANTOOR** dezer Onderneming, voor dien tijd, zijnde den 11den en 12den dezer Maand, **VERPLAATST** worden van den Dam naar den Singel, het Derde Huis van de Oude Leliestraat, zullende alsdan van daar op den gewonen tijd de **OMNIBUSSEN** en **NACHT-DILIGENCE** Aankomen en Vertrekken.  
**J. P. KOENS.**  
AMSTERDAM, 8 Mei 1849. (6797)

Algemeen Handelsblad, 11/05/1849

4 september 1849, brief uit Groningen naar Amsterdam (logement De Pool), als begeleiding van een monster zonder waarde. Vervoer per stoomboot Friso, 'doch indien de boot te laat mogt aankomen, dan per eerste gelegenheid naar Zaan-dam'. Het gaat om een koolzaad-transactie.





25 juli 1850, weer is de firma Dorrepaal de afzender. Hij heeft wat gepuzzeld over de verzendwijze. Het eerste deel vond plaats 'onder Directie van den Heere J. P. Koens' per spoortrein, 's middags om 3 uur van Rotterdam naar Haarlem. De firma Koens bemiddelde bij de verzending per spoor. Een treinverbinding met Zaandam was er nog niet vanuit Haarlem, dus werd daarvoor de diligence van Couwenhoven ingezet. Deze onderhield ritten van en naar de Zaanstreek en werkte samen met Koens.

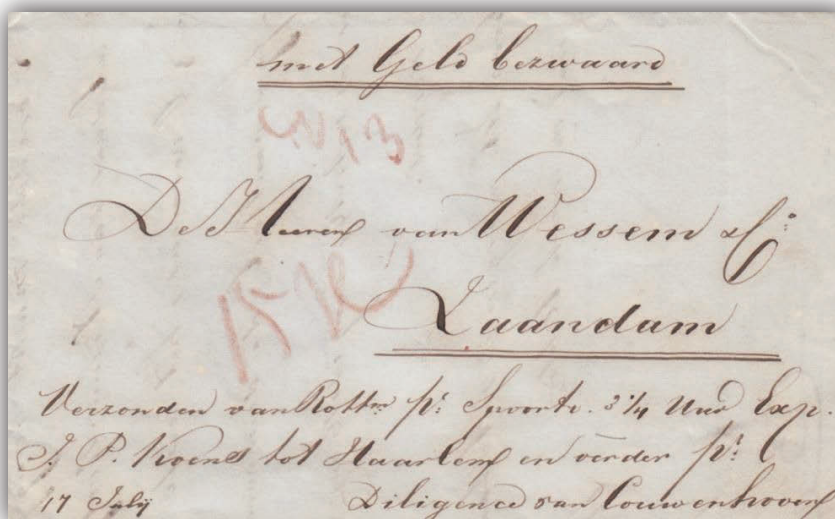
### Postmonopolie

Altijd heeft het Postbedrijf op gespannen voet gestaan met andere partijen die meenden dat ze ook wel wat inkomsten konden verwerven met het vervoer en de bezorging van brieven. Particuliere vervoerders, schippers van trekschuiten en beurtschepen en eigenaars van diligencediensten slaagden er vaak in zich te onttrekken aan het monopolie dat de nationale (of gewestelijke) overheid voor zichzelf claimde.

Dat gebeurde vaak met stilzwijgende instemming van de lokale overheden, die wel inzagen dat de ingezetenen van hun stad of dorp gebaat waren bij de lagere tarieven die doorgaans gehanteerd werden, een betere dienstverlening en de uitbreiding van verzendmogelijkheden.

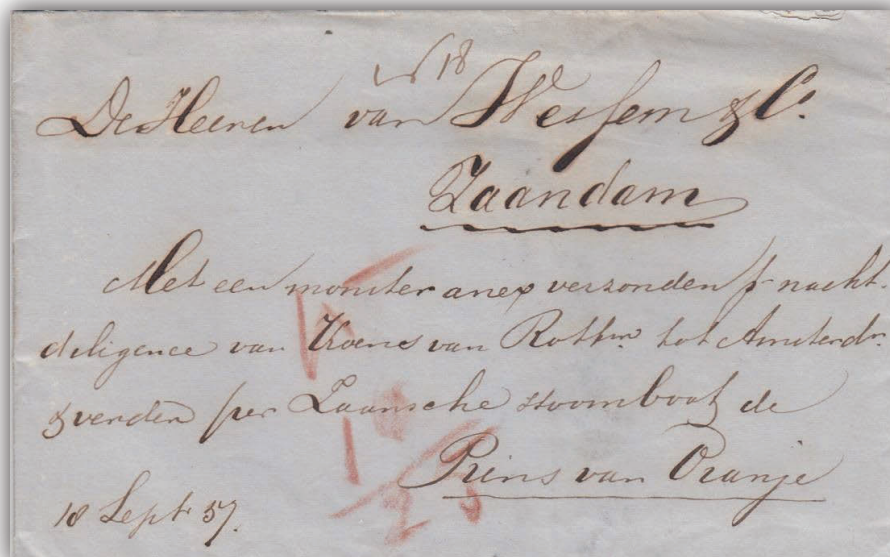
Ook in de Zaanstreek zien we hoe verschillende diligencieondernemingen zich actief met brievenvervoer bezig hielden. Meestal ging het om brieven die een pakket begeleidden, of een zakje geld. In de jaren 1844-1850 zien we de opkomst van 'expeditie diensten'. De postwet bood ze de ruimte om kleine pakjes en geld te vervoeren, maar het meenemen en bezorgen van brieven was dagelijkse

praktijk. Soms werkten ze met eigen postwagens ('diligences'), soms zorgden ze voor het vervoer van post van en naar de treinen of stoomboten. Bijna altijd hadden ze een kantoor in de stad waar vracht en brieven afgegeven konden worden. Middels advertenties in kranten werd het publiek geïnformeerd over de mogelijkheden en tarieven.

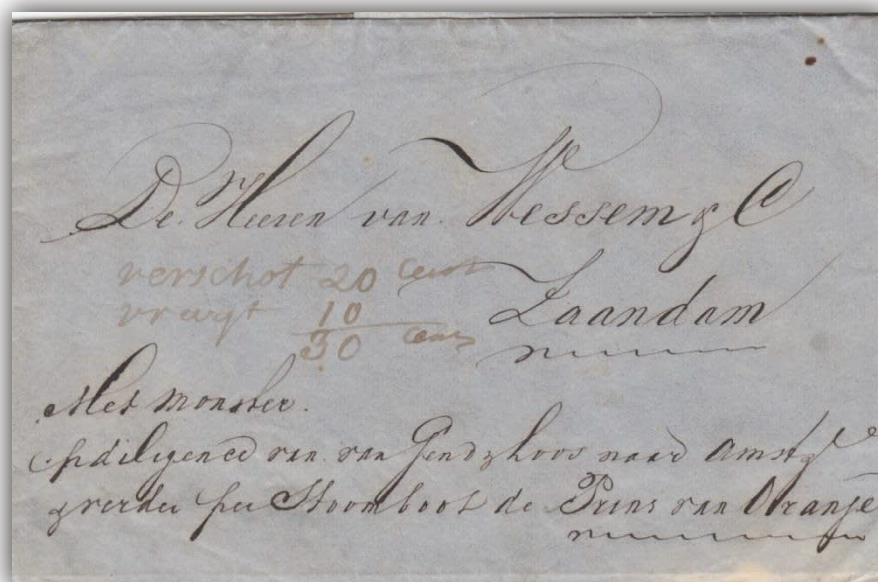


17/7/1857 Dezelfde verzendwijze als in 1850 op een vergelijkbare brief, weer uit Rotterdam. Deze keer is de brief 'Met Geld bezwaard': hij bevatte behalve de zakelijke correspondentie een niet genoemd geldbedrag. Notities in rood krijgt geven aan wat de geadresseerde te betalen had.

Tot de introductie van de Postwet van 1850 werd dit soort vervoer/ bemiddeling toegestaan, maar daarna golden er andere regels en werd de controle verscherpt. Toch komen we ook onder de nieuwe Postwet nog veel brieven tegen die buiten de post om door expeditie diensten vervoerd werden.



Aan deze op 18 september 1857 uit Rotterdam verzonden brief was een monster zonder waarde bevestigd. De firma Koens bracht het van Rotterdam naar Amsterdam ('pr. nachtdiligence') en daarna werden brief en monster op de Zaanse stoomboot Prins van Oranje geladen. Een rekensommetje op de voorzijde komt uit op 25 cent.



20 juli 1859, weer een brief met monster, uit Rotterdam naar Amsterdam, maar nu met de diligence van Van Gend & Loos, te betalen door de ontvanger 30 cent. Vermoedelijk ging 20 cent naar Van Gend & Loos, en moest voor het vervoer per stoomboot een dubbel-tje betaald worden. Het monster betreft een zakje koolzaad.

**Expeditie J. P. KOENS EN COMP.**



De Ondergeteekenden hebben de eer aan het Publiek te berigten, dat zij hunne Expeditie-Kantoren te Haarlem, Leyden, 's Bage, Delft en Schiedam, aan de Heeren VAN GEND EN LOOS hebben overgedaan. Onder dankbetuiging voor het genoten vertrouwen, verzoeken zij hunne Begünstigers zulks op gemelde firma te willen overdragen.

LEYDEN, 15 Julij 1861. J. P. KOENS EN COMP.

(Leydsche Courant)

### Transportbemiddeling

De firma Dorrepaal in Rotterdam maakte gebruik van verschillende bedrijven om het transport van zijn post te verzorgen, zoals de firma's Van Gend & Loos en Koens.

De Spoorweg en Stoomboot Expeditie Koens was een particulier bedrijf dat zich ontwikkelde van ondernemer met diligences tot expeditie dienst. Tot 1847 nam hij in de nachtdiligence brieven van Rotterdam, 's-Gravenhage en Leiden mee naar Amsterdam. Eind 1847 ging men voor het brievenvervoer gebruik maken van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij vanaf Amsterdam naar het zuiden en van de Nederlandsche Rhijn Spoorweg van Amsterdam naar het oosten.

Brieven kregen een registratienummer; dat nummer kwam ook op de lijst van de expediteur.

Vrachtkosten van Koens voor Leiden-Amsterdam bedroegen 10 cent.

### Diligence Couwenhoven

Jan Jansz Couwenhoven was eigenaar van pelmolen De Grootvorst aan de Kalverringdijk (Zaandijk), maar koos halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw voor een ander bestaan. Hij verkocht de molen voor fl. 6.000 aan zijn achterneef Cornelis Wildschut uit Jisp, kocht een aandeel in de net opgerichte Zaanlandsche Communicatieweg en vroeg een concessie aan voor een diligencedienst tussen Zaandam en Haarlem.



**NIEUWE  
DILIGENCE ONDERNEMING**  
VOOR  
**PASSAGIERS EN GOEDEREN,**  
**BEGINNENDE DEN 18den DECEMBER,**  
ONDERNEMING  
VAN  
**J. COUWENHOVEN, Jansz.**  
TE  
**Z A A N D I J K,**  
IN VERBAND MET DE  
**Algemeene Spoorwegen en Stoom-  
booten Expeditie**  
**J. P. KOENS.**

**VERTREK VAN ZAANDAM:**  
Dagelijks des morgens ten 6¼ uren en des avonds ten 5 uren naar **Koog aan de Zaan, Zaandijk, Wormerveer, Westzaan, Assendelft, Assummertolhek, Beverwijk, Velsen, Zandpoort** en **Haarlem**. In correspondentie met de eerste en laatste van **Amsterdam** en **Rotterdam** vertrekkende spoortreinen.

**VERTREK VAN HAARLEM:**  
Langs dezelfde route des morgens ten 10 uren en des namiddags ten 5¼ uren, na aankomst der eerste en derde van **Amsterdam** en **Rotterdam** vertrekkende spoortreinen.

**GOEDEREN VERVOER**  
Naar alle deelen des rijks; naar **Engeland**, geheel **Duitschland** en **Belgie**, over de Spoorwegen, Diligences en Stoombooten.  
Men belast zich met het **Vervoer van Vrachtgoederen, het Incasseren van Gelden, Verzigten van alle Commissiën** enz. enz. **Alles tegen een zeer matig tarief.**  
Informatie is te bekomen aan alle bestaande Kantoren van den Heer **J. P. KOENS.** (8826)

Het was een opmerkelijke stap, want in deze jaren staakten heel wat diligencemaatschappijen hun activiteiten door de opkomst van de stoomvaart en de komst van de trein. Maar Couwenhoven zag in die nieuwe middelen van vervoer een uitdaging: zijn diligences konden zorgen voor aan- en afvoer van reizigers.

Op 12 oktober 1848 ontving hij zijn concessie, waarin onder meer vermeld werd:

-In Zaandam en Haarlem moest een kantoor van de onderneming gevestigd worden. Zaandijk werd het hoofdkantoor.

-De dienst moest dagelijks gereden worden en aansluiting bieden op de treinverbindingen.

-Een reiziger betaalde voor het kortste ritje (Zaandam-Koog aan de Zaan) fl. 0,25; voor het langste traject (Zaandam-Haarlem) moest fl. 1,50 betaald worden. Kinderen kregen korting, voor vracht werd een tarieflijst opgesteld.

<NRC, 11/12/1848

Wie de Communicatieweg bereed, moest regelmatig een tolhek passeren. Couwenhoven deed tevergeefs een poging om daar een vrijstelling voor te krijgen. Het bestuur van de Communicatieweg vond dat de diligence als commerciële onderneming geen bescherming behoeft.

Maar toen Couwenhoven zich in 1850 beklagde over de belabberde toestand van de weg, kreeg hij wel gehoor. Hij stelde dat de

weg zo slecht was, dat hij regelmatig drie paarden voor moest spannen, omdat zijn wagens anders bleven steken in de modder. En de reglementen schreven voor dat er bij drie paarden meer tol geheven werd dan bij twee. Hij kreeg verlaging van tolgeld en een kleine restitutie.

Op 20 mei 1850 diende Couwenhoven een verzoek in bij de Posterijen om te worden belast met het transport van brieven en pakjes tussen Haarlem en Zaandam en tussenliggende plaatsen. In dat jaar spande ook de Zaanse Kamer van Koophandel zich in om, naast de tocht over het IJ, die zo afhankelijk was van de weersinvloeden, een tweede postrit over Haarlem te leiden.

Op 14 september werden beide verzoeken ondersteund door een adres van ingezetenen van Westzaan die dringend om verbetering van het vervoer van hun correspondentie vroegen.

In oktober van hetzelfde jaar ontvingen de Posterijen ook een verzoek van kooplieden aan de Zaan, die graag de firma Couwenhoven belast zouden zien met transport van pakketten met brieven. Hij nam ook losse brieven mee. Als de beurtvaart gestremd was –wat nogal eens voorkwam– kon Couwenhoven de post die met de trein in Haarlem was aangeleverd, naar de Zaanstreek brengen.

Jan Couwenhoven kreeg nog voor het einde van het jaar zijn contract, maar blijkens enkele bewaard gebleven brieven, had hij daar al een voorschot op genomen.

De stalhouderij, het hoofdkantoor, bevond zich naast molen De Bleke Dood, vlakbij het Tolhek.



**Zaanlandsche  
Diligence Onderneming,**  
VAN  
**J. COUWENHOVEN Jansz.,**  
IN VERBAND MET DE  
ALGEMEENE SPOORWEGEN EN STOOMBOOTEN  
EXPEDITIE VAN J. P. KOENS.  
**Zomerdienst, aangevangen 15 April 1849**

Vertrek van ZAANDAM, des voormiddags ten 6 ure en des namiddags ten 2 ure, naar *Koog aan de Zaan, Zaadijk, Wormerveer, Westzaan, Assendelft, Assumer Tolhek, Beverwijk, Velzen, Zandpoort en Haarlem.*

In correspondentie met de Eerste en Derde van Haarlem vertrekkende Spoortreinen naar *Leyden, Delft, 's Hage, Schiedam en Rotterdam.*

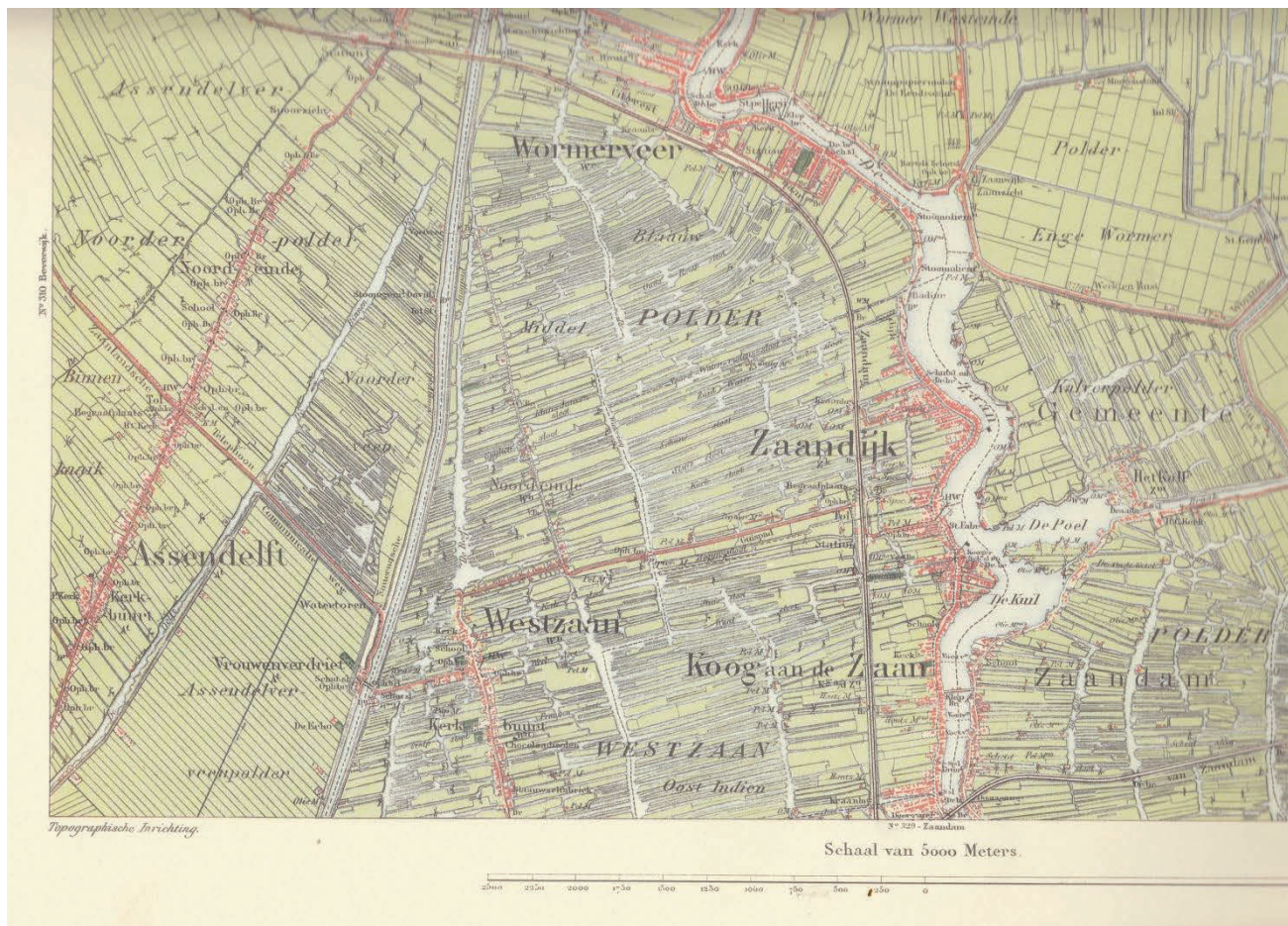
Vertrek van HAARLEM, langs dezelfde route, des voormiddags 9 $\frac{1}{4}$  ure en des namiddags ten 6 ure, na aankomst van den Eersten en Derden Spoortrein van *Rotterdam*

Men belast zich met het vervoer van Goederen, het incasseren van Gelden en verrigten van Commissien, enz. enz. Alles tegen zeer billijk tarief.

P. S. Aan alle Kantoren van J. P. KOENS worden informatien gegeven. (2865)

16/4/1849, NRC

## 20. 'Een aan natuur en levensgenot zoo arme streek' : Wormerveer



Zaandam, Koog aan de Zaan, Zaandijk, Wormerveer, Uitgeest, Krommenie, voor buitenstaanders is het vaak niet helemaal duidelijk waar het ene dorp ophoudt en het andere begint. Toen Jacob van Lennep in 1823 met zijn vriend Dirk van Hogendorp een voetreis door Holland maakte, deed hij ook de Zaanstreek aan. Hoewel ook dit gebied in de Franse tijd veel schade geleden had, bloeiden de handel en nijverheid er. 'Ontzettend is het getal der aanwezige olie-, houtzaag- en papiermolens.' 'Nadat wij een uur over straatsteentjes langs een smalle gracht waren voortgewandeld en de klinkers mijne voeten, die ik tot mijn ongeluk in nieuwe schoenen gestoken had, zeer begonnen te knellen verwonderde het ons nog geen eind aan Saerдам te zien. Dies vroegen wij waar Wormerveer lag. Het antwoord was dat wij drie stappen voortgaande er zouden zijn. Al de bovengenoemde plaatsen liggen zonder grensscheiding aan elkaar.'

Sinds de oprichting van een postkantoor in Zaandam (1811) bestond er een postverbinding van Zaandam over Wormerveer naar Krommenie. Een van de Franse maatregelen die tot doel hadden de postvoorziening op het platteland te verbeteren, was de oprichting van distributiekantoren, uiterst eenvoudige postinrichtingen. In Waterland zijn drie van zulke distributiekantoren geweest: in Oosthuizen, Broek in Waterland en Buiksloot. In de Zaanstreek waren er twee: in Wormerveer en Krommenie. Ze lagen strategisch langs de routes van de postboden en postiljons. Een dis-

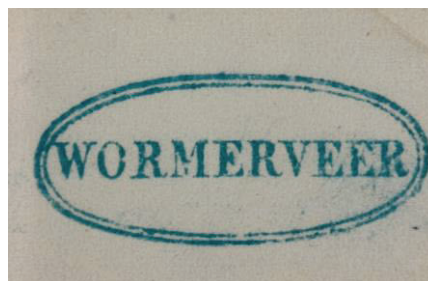


tributeur nam brieven in ontvangst om ze door te geven aan de passerende postiljons of boden, maar daarnaast bezorgde hij ook de post in en rond het dorp waar hij aangesteld was. Meestal kwam het erop neer dat de plaatselijke bakker of herbergier vanuit een achterkamer dit werk als bijverdienste verrichtte.

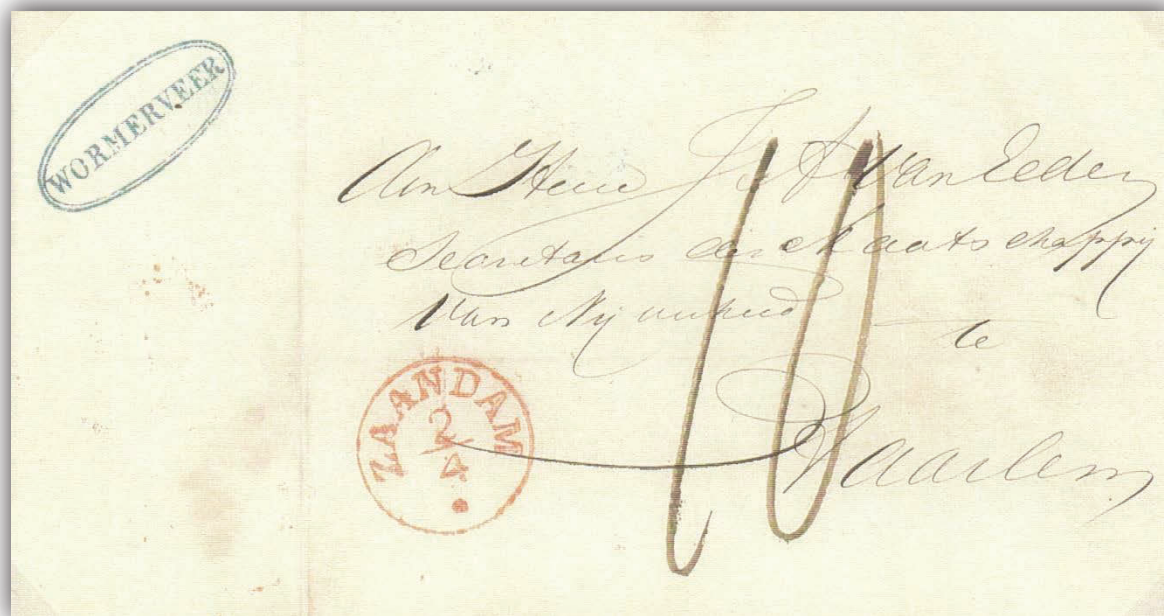
De meeste distributeurs kregen geen salaris van de Posterijen. Zij ontvingen een bepaald bedrag voor het beschikbaar stellen van de benodigde ruimte in hun huis. Verder bestonden hun inkomsten uit de bedragen die ze aan de geadresseerde mochten vragen voor de brieven die op hun kantoor binnenkwamen of voor brieven die aangeboden werden ter verzending.

Op 8 januari 1848 liet de Staatsraad Gouverneur van de provincie Noord-Holland aan de burgemeester van Wormerveer weten dat de Administratie had besloten dat de omvang van de correspondentie het mogelijk maakte in Wormerveer een distributiekantoor te vestigen. De postrit Buiksloot-Zaandam zou doorgetrokken worden tot dit kantoor.

Op 1 april 1848 werd Jan Oosterhuis aangesteld als distributeur. Sinds 1832 was hij al postbode en zijn aanstelling was dus een geweldige promotie voor hem. Hij woonde in Wormerveer op 93 K, het huidige Schoolpad en moest aan zijn woning een brievenbus plaatsen. Zijn kantoor bestond uit een afgezonderde ruimte in zijn woning, het meubilair was waarschijnlijk weinig meer dan een keukentafel waarop hij enkele brieven sorteerde. Voor eigen rekening liet Oosterhuis een ovaal stempel Wormerveer vervaardigen, waarmee hij de uitgaande post stempelde, wat overigens tegen de regels was.



Een hulpkracht die voor hem de brieven bezorgde, assisteerde hem.



2/4/1848, brief van Wormerveer over Zaandam naar Haarlem. Vroeg gebruik van het stempel: Jan Oosterhuis werd op 1 april aangesteld.

### Postkantoor

Op 1 september 1850 werd in Wormerveer een postkantoor opgericht en hoewel Jan Oosterhuis stellig de droom koesterde een nieuwe promotie mee te maken, stelden de Posterijen een ander als

directeur aan: Adriaan Jansen. Simon Ris werd als postbode benoemd en Jan Oosterhuis werd terzijde geschoven, met een klein wachtgeld. Hij kon na zijn ontslag nog wel de functie van nachtwaker krijgen, maar daar zag hij niets in. Hij ontving wel tot zijn dood een jaarlijkse uitkering. Op 10 juni 1869 overleed Jan Oosterhuis op 61-jarige leeftijd, als laatste beroep werd opgegeven 'waagmeester'.

Adriaan Jansen kwam uit Sluis in Zeeland en was nog maar 26 jaar oud toen hij postdirecteur in Wormerveer werd. Hij werd op 26 juli 1850 als zodanig benoemd en per 1 september 1850 aangesteld tegen een traktement van fl. 600,-. Bovendien kreeg hij nog een viertal onkostenvergoedingen van in totaal fl. 800,- waaronder een bijdrage van fl. 150,- voor de huur van zijn kantoor. Dit kantoor met woonhuis was gevestigd in de Dubbele Buurt. Het zou hier blijven tot Jansen in het voorjaar van 1858 de mededeling ontving dat de huur binnenkort zou worden opgezegd, omdat er familie van de eigenaar in zou trekken.

Voor Jansen brak toen een bijzonder moeilijke tijd aan, want buiten zijn normale werk moest hij op zoek naar een geschikt en betaalbaar pand. Dit bleek al snel een vrijwel onmogelijke zaak.

Een verzoek aan de burgemeester vond zo weinig gehoor, dat Jansen de Inspecteur vroeg of een gemeentebestuur niet verplicht was zorg te dragen voor een behoorlijke woning. De burgemeester verklaarde echter geen woning te kunnen verschaffen omdat die er eenvoudig niet was.

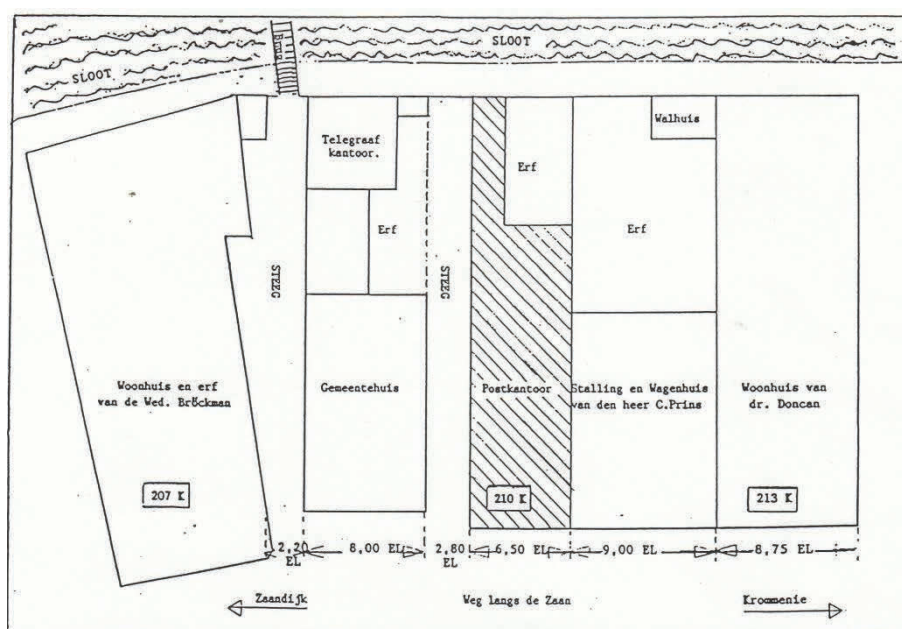
In november 1858 diende Jansen ten einde raad een verzoek in om zijn postkantoor te verplaatsen naar Zaandijk, teneinde het samen te voegen met het hulpkantoor voor Zaandijk en Koog aan de Zaan, waarvan de brievegaarder Andries Smit per 1 december zou worden ontslagen.

Dit verzoek wekte grote ontsteltenis bij de burgemeester van Wormerveer die bang was zijn postkantoor te verliezen. B&W van Wormerveer verklaarden ijlings de werkplaats van een schilder tot zeer geschikt perceel om er een postkantoor in te vestigen en meldden dit feit bij de Inspecteur der Posterijen.

Jansen vond het bewuste pand, eigendom van de Wed. P. Hoog, echter verre van geschikt en overlegde een rapport waarin een ingenieur van Waterstaat het perceel geheel afkeurde en onbewoonbaar verklaarde. Het pand was in feite absoluut ongeschikt voor zijn doel. Er was geen elektrisch licht of stromend water, een turfkacheltje moest het kantoor in de koude wintermaanden op temperatuur houden. Bovendien wees Jansen erop dat het als kantoor gevaarlijk was:

*De voorhandene oliën, terpentijn en andere ligt ontvlambare stoffen, de gewone voorraad der verwen, waaronder die aan zelfontbranding onderhevig zijn, maken die geheel van hout gebouwde woning tot een zeer gevaarvol verblijf. De inademing van het stof en de lucht van schadelijke verwen (...) doet die woning een hoogst ongezond verblijf zijn. Nog kort geleden stierven in dat huis de echtgenoot en eene dienstbode der eigenares aan longtering.*

Jansen wist de huuropzegging te rekken tot 1 maart 1859. Eén week voor de cruciale datum kwam hij met de mededeling dat hij voor zijn kantoor tijdelijk een kamer in de Dubbele Buurt te Wormerveer had gehuurd en dat hij met zijn gezin naar Zaandijk zou verhuizen. Deze actie werd hem toegestaan omdat hij een huurovereenkomst had getekend met de Wed. Laan voor een





geschikt pand, eveneens in de Dubbele Buurt op nr 210 K, echter ingaande op 1 november 1859. In het bevolkingsregister stond A. Jansen, directeur van het postkantoor, per 1 januari 1862 ingeschreven op nr. 210 K.

Dat betekende wel dat hij dagelijks een flinke wandeling moest maken over het voetpad langs de Zaan om zijn kantoor te bereiken. Het postkantoor was iedere dag geopend voor het publiek van 's morgens 8 tot 12 uur en 's middags van 14 tot 19.30 uur. Ook op zondag kon men op het postkantoor terecht, van 8 tot 9 en van 14 tot 17 uur.

Uit de correspondentie die hij jarenlang met de Inspecteur der Posterijen, de Minister van Financiën en het gemeentebestuur van Wormerveer voerde, blijkt dat hij het in de Zaanstreek absoluut niet naar zijn zin had. Zo schreef hij in november 1858 dat een vertrek na acht jaar 'uit deze aan natuur en levensgenot zoo arme streek' hem zeer aangenaam zou zijn. In het voorjaar van 1864 werd hij uit zijn lijden verlost: op 30 april van dat jaar vertrok hij naar 's-Gravenhage.

### Gerrit van der Vliet



Na Adriaan Jansen komen we Gerrit van der Vliet (Zierikzee, 1832) in de archieven tegen als postdirecteur van Wormerveer. Eerst betrok hij het kantoor van Jansen, maar toen dat in 1867 gesloopt moest worden voor de aanleg van een weg naar het nieuwe spoorwegstation, kocht hij een pand aan de Zaanweg (nu nr. 40). Het postkantoor werd ondergebracht in een houten paardenstal naast de woning van de directeur. Deze houten aanbouw was geel geschilderd: je kon het postkantoor niet missen. Op de foto hieronder staat het woonhuis van de directeur (het huis met de klokgevel; het lichte huisje ernaast is het postkantoor).

Op 6 januari 1872 werd Van der Vliet overgeplaatst naar Meppel.



### Schoolpad/ Dubbele Buurt

Vanaf 1 maart 1872 was het postkantoor van Wormerveer gevestigd in een pand aan de Dubbele Buurt (op nr. 1), op de hoek van het Schoolpad. Dubbele Buurt 1 in Wormerveer was het eerste huis op het Schoolpad; het stond met zijn lange kant aan de Dubbele Buurt. H.A. van Foreest, de nieuwe directeur van het postkantoor, kocht het in 1872 en vestigde er zijn postkantoor in.

Ook de brievenbus verhuisde; die stond in de Dubbele Buurt, 'tegen de woning van de heer Peereboom' en stond voortaan in de nabijheid van het Raadhuis, in de Dubbele Buurt, tegen het magazijn van de firma Sijpestein.

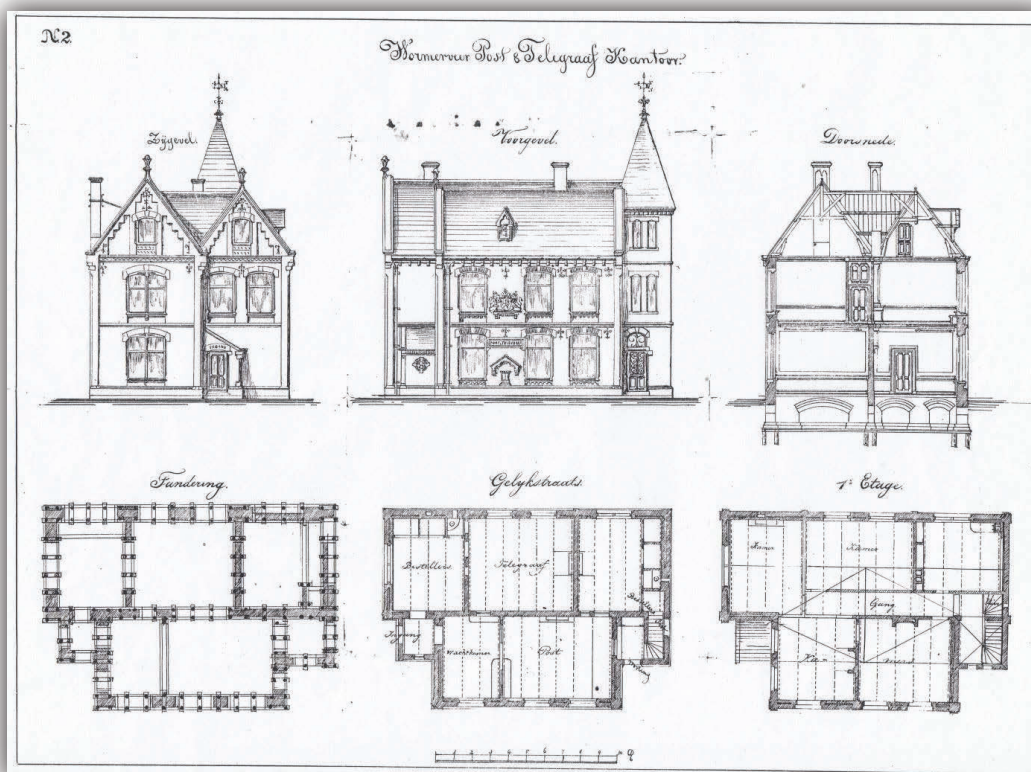
### Een kantoor bij het spoor

In deze jaren werden er plannen ontwikkeld voor de bouw van een 'echt' postkantoor, in de nabijheid van het station. In 1876 vond de aanbesteding plaats, in mei 1878 kon het al in gebruik worden genomen. Het was een karakteristiek gebouw met een torentje en werd op 1 mei 1878 in gebruik genomen. Het zou tot juli 1932 in gebruik blijven, werd vele malen inwendig verbouwd en werd in 1933 gesloopt.



*Foto uit 1904  
Achter de vlaggenmast  
het Rijkswapen; tus-  
sen de ramen rechts in  
de gevel een brieven-  
bus. De ingang voor  
het publiek was in de  
linker aanbouw. Op  
de eerste etage was de  
woning van de direc-  
teur.*

*De rails op de voorgrond  
leiden van de spoorbaan  
naar de laad- en loswal  
in de Zaan.*



Postkantoor Wormerveer, 1878-1932

### Nieuwbouw



Schuin tegenover het oude gebouw uit 1878 werd in 1932 aan de Esdoornlaan in Wormerveer een nieuw kantoor in gebruik genomen. Het was gebouwd onder toezicht van de Rijksgebouwendienst en droeg de kenmerken van de Amsterdamse school. Dit heeft tot in 1984 dienst gedaan en maakte in 1985 plaats voor een kantoor op dezelfde plaats. In

de tijd tussen sloop en nieuwbouw werd een tijdelijk onderkomen geplaatst aan de Zaanweg, tegenover de bibliotheek.



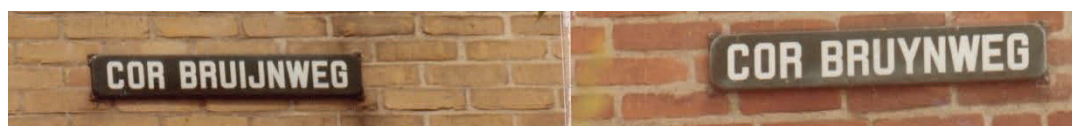
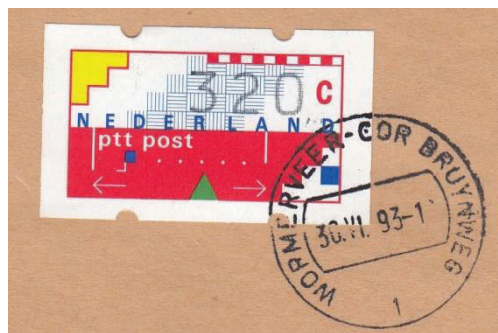
*Tijdelijk postkantoor aan de Zaanweg. Het was in gebruik van mei 1984 tot juli 1985.*



*Foto uit 1989, het nieuwe kantoor aan de Esdoornlaan.*

### Postagentschap

Vanaf 3 maart 1969 mocht Wormerveer wennen aan een nieuwe koers die de PTT had ingezet: vestiging van kantoren in supermarkten. In dat jaar werd een postagentschap gevestigd in de Spar-super aan de Cor Bruijnweg. Later werd dat de Plusmarkt. Over de spelling van de naam bestond onzekerheid, getuige de straatnaambordjes én de poststempels, ij of y:



Het postagentschap heeft hier tot 30 juni 1993 gefunctioneerd en werd minstens twee keer gewa-  
pend overvallen. Het werd gesloten omdat er aan het loket te weinig postale handelingen verricht  
werden. De sluiting leverde uiteraard veel teleurgestelde en boze reacties op ('dictatoriaal en be-  
spottelijk'). Een handtekeningenactie, opgezet door de eigenaar van de supermarkt en gesteund door  
de lokale ouderenbond en de bewonerscommissie van het nabij gelegen bejaardentehuis, kon de  
PTT-directie niet op andere gedachten brengen. De afstand tot het postkantoor aan de Esdoornlaan  
(zo'n drie kilometer) achtte men redelijk.

## Po(s)tverdorie

Ach ja, het postagentschap aan de Cor Bruijnweg in Wormerveer moest zo nodig sluiten. Te klein, niet rendabel en zo. De geachte cliëntele werd verwezen naar het kantoor aan de Provincialeweg. De service, liet papa Postbank geruststellend weten, zou onverkort gehandhaafd blijven.

Ja ja. De eerste dag na de sluiting sjokten, reden, fietsten de trouwe Cor Bruijn-bezoekers helemaal naar het 'echte' postkantoor. Aldaar werd slechts de collectieve ergernis gestimuleerd. Want twintig wachtenden slaan al snel aan het pruttelen.

„Wat een eind; hoe moet dat als

je slecht ter been bent?”

„Op de Cor Bruijnweg werd je tenminste zo geholpen.”

„Wat een rij zeg; dat wordt wachten.”

En het wachten zou nog wel even duren.

De twee (2!) employées waren immers bezig met grote zaken: vakantiegeden, overzeese gebiedsdelen; telegrafische overboekingen. De gewone postzegtjes konden wel even wachten. Tien minuten, een kwartier, een half uur...

Service?

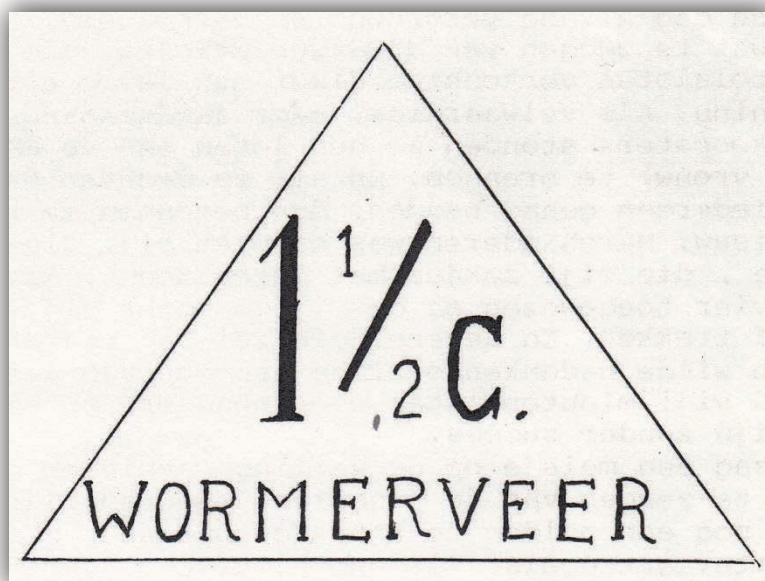
Nou ja, de sociale contacten zijn sinds 1 juli in Wormerveer flink toegenomen.

**PAUL JANSSEN**

Dagblad de Zaanstreek, 3 juli 1993.

## 21. Wormerveer 1 ½ cent

In de Zaanse Monographie nummer 10 (*Hoornblazer*, november 1985) presenteerde de Studiegroep Zaanse Postgeschiedenis een bijzondere ontdekking: een prijscourant uit Riga van augustus 1863 met een onbekend driehoekig stempel:



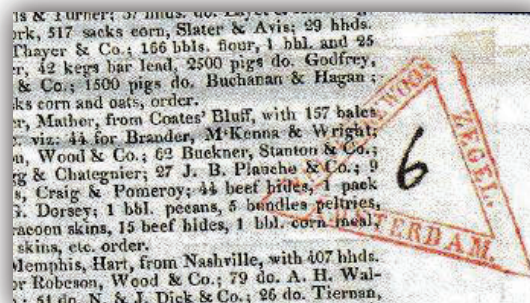
Toch bleek al snel dat het stempel niet helemaal onbekend was: het werd genoemd in het standaardwerk van Vellinga (*De poststempels van Nederland 1876-1915*), maar een stempel Wormerveer kwam niet in dit overzicht voor. Het boek van Vellinga is onbetwist een standaardwerk, maar hij ging nogal solistisch te werk, had weinig overleg met mede-verzamelaars, dus hij miste ook nog wel eens wat.

De ontdekking van de Zaanse Studiegroep leidde vanaf september 1986 tot een stroom van reacties, breed uitgemeten in het *Maandblad Philatelie* en een groot aantal vragen, theorieën en speculaties over de aard van het stempel. Vanuit het hele land (en vanuit het buitenland) werden nieuwe vondsten gemeld. Een 'fiscaal randgebied van de Nederlandse postgeschiedenis' noemde Jan Vos het, die zich in de achtergronden van het stempel verdiepte en er in *Philatelie* (tussen september 1986 en oktober 1990) diverse artikelen aan wijdde. Inmiddels is het stempel bekend van 52 kantoren, met waarde aanduidingen tussen de 1½ en 9 cent (1½, 3, 4 ½, 6, 7 ½ en 9). Van Amsterdam, Haarlem en 's-Gravenhage zijn alle zes waarden bekend. Wormerveer was een tijd lang het enige kantoor in de Zaanstreek met dit stempel, maar in de literatuur wordt ook een afstempeling van Zaandam genoemd. Waarschijnlijk zijn de meeste gezegelde stukken afkomstig uit het archief van de firma Kaars Sypsteijn.

### Fiscaal stempel

Het gaat bij deze driehoeksstempels in feite om fiscale stempels die in de periode 1844-1869 op buitenlands drukwerk geplaatst werden door de directeuren van postkantoren. Je zou kunnen zeggen dat de vorm van de stempels symbolisch is: er is sprake van een driehoeksverhouding van post, fiscus en de (buitenlandse) pers.

Het gebruik van dit soort stempels is ook al bekend op stukken uit een eerdere periode. Ze hebben de



vorm van een dubbele driehoek met de tekst 'Buitengewoon zegel' en werden gebruikt in de jaren 1825-1844. Ze werden door de dienst der Registratie (de fiscus) verstrekt aan de directeuren van enkele postkantoren in grote gemeenten die de opdracht hadden gekregen dit 'zegelstempel' aan te brengen op buitenlands drukwerk dat op hun kantoor binnenkwam. Dat gebeurde vanaf 1 januari 1825 op kranten en grotere periodieken, maar de Zegelwet van 3 oktober 1843 bepaalde dat per 1 april 1844 ook buitenlandse catalogi, gedrukte prijscouranten en berichten gezegeld moesten worden. De directeuren van de postkantoren waren niet alleen verplicht te stempelen, ze moesten de verschuldigde gelden ook innen. Hoe dat laatste in de praktijk werkte, is ons nog niet duidelijk.

### De stempels

In de maanden na de ontdekking werd in de *Hoornblazer* regelmatig gewag gemaakt van nieuwe vondsten, steeds van de waarde van 1½ cent. Stukken met dit stempel bleken toch niet heel zeldzaam te zijn. Het meest opmerkelijke was misschien wel dat er niet alleen vondsten gerapporteerd werden op buitenlands drukwerk, maar ook op binnenlands verzonden post. Er was nog iets wat afweek van het normale patroon. De voorgeschreven kleur van het stempel was blauw, maar bij Wormerveer komen ook zwarte, lila en rode afdrucken voor, zonder duidelijk chronologische volgorde. Jan Vos: 'Als we bedenken dat de fiscaal voorgeschreven kleur blauw was, dan heeft de directeur van het postkantoor Wormerveer er letterlijk een "postaal potje" van gemaakt. Dit verklaart ten dele wellicht ook, waarom Wormerveer tegen de voorschriften in zoveel driehoek stempels op binnenlandse drukwerken plaatste.'

| Hollman & Comp.                                |  |   |
|--|--|---|
| Cölnor Börse. Notirungen der vereideten Makler |  |   |
| Samstag den 3. October 1863. Nachmittags 1 Uhr |  |   |
| Wetter: trüb.                                  |  |   |
| Weizen<br>Termine<br>matt.                     | eff. hiesiger neuer                                  | — G. 5 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> B.   |
|  | alter  | 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> B.  |
|  | „ fremder  | 5 <sup>6</sup> / <sub>12</sub> B.   |
|  | Nov. 82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> p. Sch.          | 5.5a6a6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> bz. 5.6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> B. 5.6 G.   |
|  | März 1864 „  | — bz. 5.16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> B. 5.15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.   |
| Roggen<br>dito.                                | Mai 1864 „   | 5.18a19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> bz. 5.20 B. 5.19 G.   |
|  | effect. ungedörrt                                    | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 4 <sup>7</sup> / <sub>12</sub> B.   |
|  | „ gedörrt  | — B.  |
| Geräte<br>unverändert.                         | Nov. 75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> p. Sch.          | 4.2a1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a2 bz. 4.2 B. 4.1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.  |
|  | März 1864 „  | 4.7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> bz. 4.8 B. 4.7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.   |
|  | Mai 1864 „   | — bz. 4.9 — 4.8 G.  |
| Hafer<br>dito                                  | hiesige  | 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> B.  |
|  | oberländische  | 5 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub> B.  |
| Spiritus<br>dito                               | effect.  | 4 B. — G.   |
|  | Nov. 45 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> p. Sch.          | — bz. 3.25 B. — G.  |
|  | März 1864 „  | — bz. — B. — G.   |
| Räbbi<br>unverändert.                          | effectiv 80 % in<br>Parth. v. 3000<br>Quart          | 20 B.   |
|  | effect. in Parthien<br>von 100 Ctr. in<br>Eisenband  | — bz. 13 <sup>7</sup> / <sub>10</sub> B. 13 <sup>15</sup> / <sub>20</sub> G.  |
| Leinöl<br>unverändert.                         | effect. fassweise                                    | —   |
|  | October  | 13 <sup>9</sup> / <sub>20a</sub> <sup>4</sup> / <sub>10</sub> bz. 13 <sup>9</sup> / <sub>20</sub> B. 13 <sup>9</sup> / <sub>20</sub> G. |
|  | Mai 1864   | 13 <sup>1</sup> / <sub>4a</sub> <sup>3</sup> / <sub>10</sub> bz. 13 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> B. 13 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> G.   |
|  |  | — bz. u. B. — G.  |
|  | effect. in Parthien<br>von 100 Ctr.<br>per September | 16 <sup>2</sup> / <sub>10</sub> B.<br>— bz. — G. — B.   |

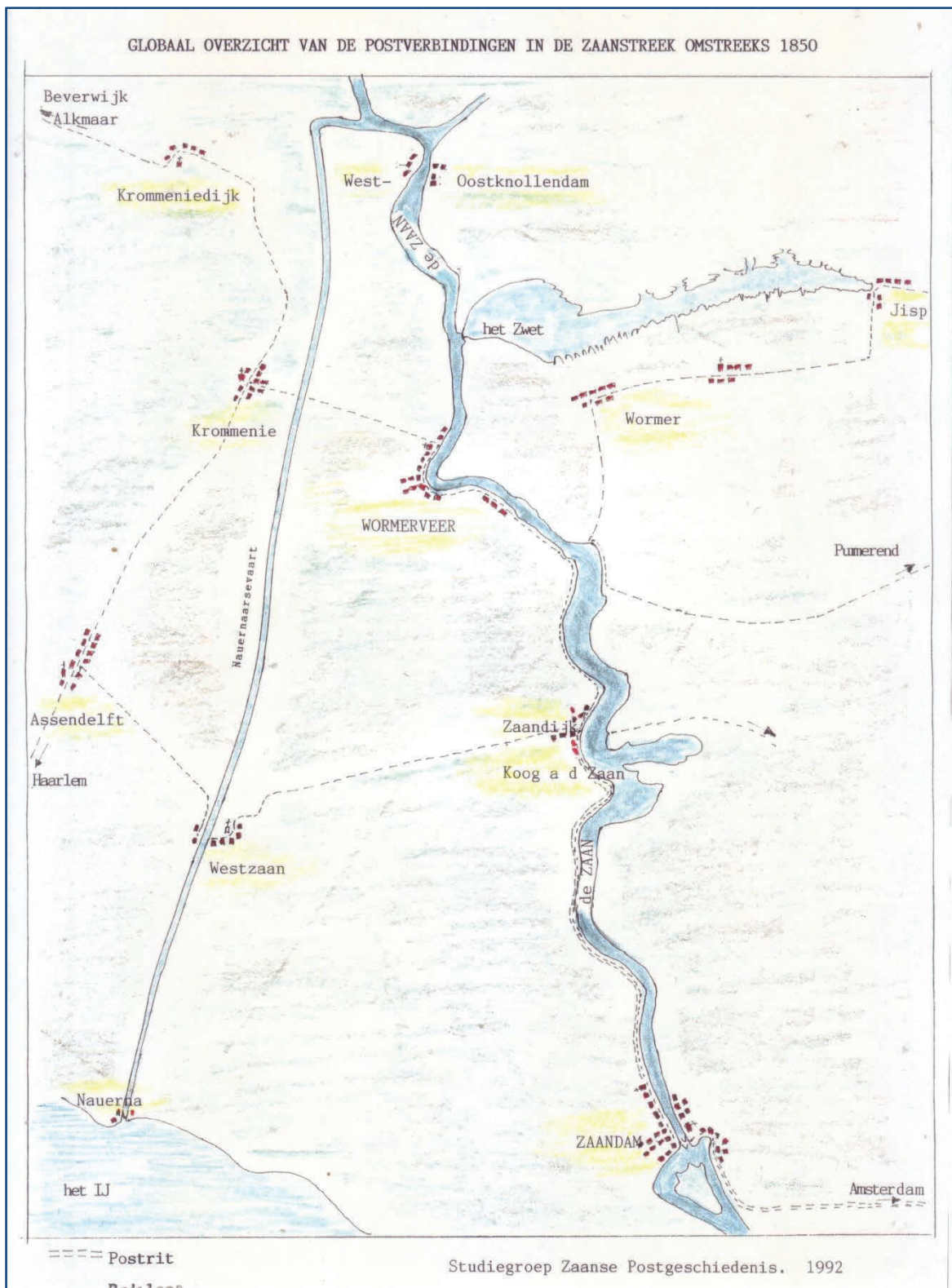
De Zaanse Studiegroep had weinig op met de in *Philatelie* gevoerde discussie. 'De onlangs verschenen studie naar het voorkomen van driehoeksstempels (...) mag dan wel veel tekst bevatten, maar doet verder geen suggestie voor de naamgeving van dit zo opmerkelijke stempel, vandaar dat wij dat doen!' De Studiegroep stelde de term 'Drukwerkstempel' voor. Een ander idee van de Studiegroep was dat het stempel gezien kon worden als een voorloper van de postzegels voor drukwerk die in 1869 verschenen: de 'Wapentjes'.

Zowel de naam van het stempel als de link met de wapenzegels vond buiten de Studiegroep weinig weerklank. Jan Vos noemde de visie 'origineel', maar wees erop dat het om fiscale stempels gaat; van een postale functie als de frankering van drukwerk is geen sprake.

'Als we voor deze stempels de term 'Drukwerkstempel' gebruiken, ontbreekt de link met het fiscale aspect. De inmiddels ingeburgerde term 'driehoeksstempel' zal voor minder verwarring zorgen. Ook de aanduiding 'Driehoekig Zegelstempel' is een vlag die de lading dekt.'

Het 'Dagbladzegel' was een vorm van belasting die per 1 juli 1869 werd

afgeschafte. Daarmee verdwenen ook de driehoeksstempels.



Een kaartje (getekend door Willem van der Velde) met de belangrijkste plaatsen in de Zaanstreek en het netwerk van postritten en bodelopen. Oostzaan ontbreekt op dit kaartje.



## 22. Postvoorzieningen in de dorpen

Klachten over de post en de postale dienstverlening lijken wel van alle tijden te zijn. In de jaren dertig van de 19<sup>e</sup> eeuw typeerde een krant het Nederlandse postbedrijf als volgt: ‘Het brieven-vervoer of de brieven-posterij is in Nederland eene oude, verachterde, versleten instelling, die sedert 30 jaren dikwerf gelapt en gerepareerd werd, doch die eene geheele, aan de behoeften van onzen tijd en van onzen handel, getoetste verbetering, steeds te wenschen liet. In een land als het onze, schier uitsluitend aan de handel gewijd, grenst zoo iets aan het ongelooflijke.’

Vanaf de jaren veertig begon de Nederlandse economie bij te trekken. De niet aflatende stroom van kritiek op het functioneren van het postwezen, op het najagen van winst en een tekort schietende dienstverlening, bracht de regering ertoe te komen met een nieuwe postwet.

### De Postwet van 1850

De eerste wettelijke regeling van ons nationale postwezen, de Postwet van 1807, bracht meer eenheid in de tarieven en legde het staatsmonopolie op het vervoer van brieven vast. Vooral op het laatste punt was de praktijk anders. Het clandestiene postvervoer was de overheid al jaren een doorn in het oog, maar alle pogingen er iets tegen te doen, stuitten bij het publiek op verzet en onbegrip.

De Nieuwe Amsterdamsche Courant zag maar één weg voor een regering die de zaken écht wilde aanpakken: ‘Zij breide ‘s Rijks Postwezen uit op zoodanigen voet, dat geene concurrentie te vreezen zij; vermeerderde het aantal postkantoren, zij verlage hare tarieven en neme de menigvuldige klagten wegens de slordigheid en onbeleefdheid harer beambten weg.’

In de Postwet van 1850 werd het staatsmonopolie op brievenvervoer opnieuw vastgesteld, maar de wet bracht ook een aantal vernieuwingen die het grote publiek aanspraken. De brieftarieven werden belangrijk verlaagd, de oprichting van nieuwe kantoren en hulpkantoren werd aangekondigd.

In elke Nederlandse gemeente zou zo spoedig mogelijk een gelegenheid geschapen moeten worden voor het verzenden en ontvangen van post. In de kleinste dorpen werden ‘bestelhuizen’ opgericht en bovendien werden er op strategische plaatsen brievenbussen geplaatst. Overal werden postboden aangesteld om brieven naar de kantoren te brengen of post aan huis te bezorgen.

Voor het in werking treden van de Postwet van 1850 was de postvoorziening op het Zaanse platteland minimaal geregeld. Het vervoer van brieven werd aan de initiatieven van de plaatselijke bestuurders of een ondernemende dorpsbewoner overgelaten. Een enkel dorp mocht zich verheugen in een distributiekantoor (Wormerveer, Krommenie), maar dat was het wel zo’n beetje. Met de Postwet van 1850 kwam er meer belangstelling voor die postvoorziening. Dorpen werden opgenomen in een netwerk van postritten en bodelopen. De distributiekantoren werden afgeschaft, in plaats daarvan werden bestelhuizen en hulppostkantoren opgericht, er werden meer brievenbussen geplaatst.

In hoofdstuk 29 komt het (hulp)postkantoor van Krommenie ter sprake. Nu is het tijd om stil te staan bij de postale perikelen in een aantal andere dorpen: Westzaan, Oostzaan, Wormer, Jisp, Assendelft, Koog aan de Zaan, Zaandijk, Oostknollendam. Ook wordt aandacht geschonken aan de verbetering van de wegen naar die dorpen, waar halverwege de negentiende eeuw ook meer energie in gestoken werd.

### Bestelhuizen

In tientallen Noord-Hollandse dorpen werden als uitvloeisel van de Postwet van 1850 bestelhuizen opgericht. In en rond de Zaanstreek gebeurde dat onder meer in Assendelft, Wijdewormer, Watergang, ’t Schouw, Landsmeer en Ipendam. Het was geen groots postaal gebeuren. Eén van de lokale middenstanders mocht zich bezig houden met het verzamelen en uitdelen van brieven. Hij timmerde een brievenbus aan zijn buitenmuur en sorteerde de post op de keukentafel.

Bestelhuizen werden gevestigd in plaatsen die te klein waren voor de vestiging van een postkantoor of een hulppostkantoor. De bestelhuishouder ontving een jaarlijkse vergoeding van fl. 25, maar kreeg verder geen salaris en was ook geen postambtenaar. Meestal diende hij ook nog in zijn dorp een brievenbus te plaatsen en te ‘onderhouden’.

Waar hij financieel iets wijzer van werd, waren de bedragen die hij (tot eind 1865) als bestelloon mocht vragen voor het bezorgen van brieven aan ‘min of meer afgelegene woonhuizen’. Het ging om maximaal 2½ cent voor een brief en 1 cent ‘voor ieder pakje drukwerk’.

Voor de brievenaarder was het bestelloon een niet onbelangrijke aanvulling op zijn jaarsalaris, maar de ontvangers van brieven waren er minder blij mee, vooral als ze het ongeluk hadden ver buiten de dorpskern te wonen.

Bij een ministeriële resolutie van 22 december 1862 werd het bestelgeld afgeschaft. Per 1 januari 1863 moesten alle brieven en drukwerken *kosteloos* besteld worden, maar daar stond wel een verhoging van het traktement tegenover.

Zo kreeg G. Voerman uit Assendelft een jaarlijkse opslag van fl. 15; P. Grootes uit Westzaan kreeg fl. 5, bestelhuishouder G. de Ruijter uit Wijdewormer ontving jaarlijks fl. 25 als compensatie, terwijl Simon Ris, de postbode van Wormerveer naar Purmerend v.v., er jaarlijks fl. 100 bij kreeg.

### **Distributiekantoren**

Voor 1850 kende men naast de postkantoren in de steden, op het platteland een aantal distributiekantoren, bijvoorbeeld in Wormerveer en Krommenie. Een brievenaarder zwaaide daar de scepter, maar genoot geen salaris. Wel mocht hij op door hem bestelde brieven een ‘bovenport’ in rekening brengen; doorgaans ging het om een halve stuiver als de brief binnen de bebouwde kom besteld werd, buiten de bebouwde kom ging dat bedrag omhoog. Wie zelf zijn brieven bij de brievenaarder ophaalde, hoefde geen ‘bovenport’ (ook wel ‘bestelloon’) te betalen.

Met de Postwet van 1850 werden de distributiekantoren afgeschaft; daar kwamen bestelhuizen en hulppostkantoren voor in de plaats. De brievenaarder bleef bestaan, die kreeg nu zelfs de status van ambtenaar en werd vooraan ook als ambtenaar betaald.

### **Hulppostkantoren**

Iets meer cachet dan de bestelhuizen hadden de hulppostkantoren die gevestigd werden in plaatsen waarvan de economische betekenis doorgaans wat groter was, waardoor er meer gecorrespondeerd werd en de noodzaak van betere postale voorzieningen aantoonbaar groter was. Vaak nam de burgemeester van het dorp het initiatief om tot de oprichting van een hulppostkantoor te komen en kwam hij met een in het dorp goed bekend staande kandidaat die als ‘brievenaarder’ de postzaken kon behartigen.

### **De brievenaarder**

Om aangesteld te worden als brievenaarder moest je destijds aan bepaalde voorwaarden voldoen. Je moest niet alleen kerngezond zijn, maar ook van onbesproken gedrag, je moest kunnen lezen, schrijven en rekenen. Je moest langs de postroute wonen en bereid zijn voor eigen rekening een aantal brievenbussen te plaatsen. Soms moest je ook bereid zijn om de bodeloop naar het postkantoor te verzorgen. Net als de bestelhuishouder mocht een brievenaarder bestelloon vragen als brieven besteld moesten worden op afgelegen plaatsen.

Het heeft tot 1881 geduurd voor er een ministeriële beschikking kwam, waarin geformuleerd werd wie voor de functie van brievenaarder in aanmerking kwamen:

*Art. 3- De brievenaarders worden in de regel gekozen uit meerderjarige inwoners der plaats waar het hulppostkantoor gevestigd is en bij voorkeur uit hen, die enige middelen bezitten, een beroep uitoefenen of een ambt bekleden, waarvan de vereeniging met het ambt van brievenaarder geen bezwaar oplevert.*

*Art. 4- De kandidaten moeten bij voorkeur niet ouder zijn dan 30 jaar of, indien zij militairen diensten hebben vervuld, niet ouder dan 35 jaar. Notarissen, kassiers, ambtenaren van justitie en politie, alsmede zij, die zich inlaten met den verkoop van sterken drank in het klein, of wier huisgenoten dergelijk bedrijf uitoefenen, kunnen voor de betrekking van brievenaarder niet in aanmerking komen.*

PORTLIJST



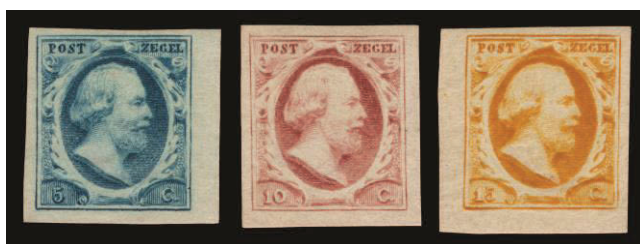
van WORMERVEER.

| KANTOREN.                 | PORTEN. | KANTOREN.                  | PORTEN. | KANTOREN.                    | PORTEN. |
|---------------------------|---------|----------------------------|---------|------------------------------|---------|
| ALKMAAR . . . . .         | 5       | Harderwijk . . . . .       | 10      | Rozendaal . . . . .          | 15      |
| Almelo . . . . .          | 15      | Harlingen . . . . .        | 10      | SAS VAN GEND . . . . .       | 15      |
| Alphen . . . . .          | 10      | Hattem . . . . .           | 10      | Schagen . . . . .            | 10      |
| Amersfoort . . . . .      | 10      | Heerenveen . . . . .       | 10      | Schiedam . . . . .           | 10      |
| Amsterdam . . . . .       | 5       | Heerlen . . . . .          | 15      | Schoonhoven . . . . .        | 10      |
| Apeldoorn . . . . .       | 10      | den Helder . . . . .       | 10      | Sittart . . . . .            | 15      |
| Appingadam . . . . .      | 15      | Hellevoetsluis . . . . .   | 10      | Sluis . . . . .              | 15      |
| Arnhem . . . . .          | 10      | Helmond . . . . .          | 15      | Sneek . . . . .              | 10      |
| Assen . . . . .           | 15      | 's Hertogenbosch . . . . . | 10      | Steenbergen . . . . .        | 15      |
| BERGEN OP ZOOM . . . . .  | 15      | Heusden . . . . .          | 10      | Steenwijk . . . . .          | 10      |
| Beverwijk . . . . .       | 5       | Hilversum . . . . .        | 10      | TENBONGH . . . . .           | 15      |
| Bolsward . . . . .        | 10      | Hoogerzand . . . . .       | 15      | Tholen . . . . .             | 15      |
| Bommel . . . . .          | 10      | Hoorn . . . . .            | 5       | Tiel . . . . .               | 10      |
| Boxmeer . . . . .         | 15      | Hulst . . . . .            | 15      | Tilburg . . . . .            | 15      |
| Breda . . . . .           | 15      | KAMPEN . . . . .           | 10      | UTRECHT . . . . .            | 10      |
| Brielle . . . . .         | 10      | Koevorden . . . . .        | 15      | VAALS . . . . .              | 15      |
| CULEMBORG . . . . .       | 10      | LEERDAM . . . . .          | 10      | Vcendam . . . . .            | 15      |
| DELFSHAVEN . . . . .      | 10      | Leeuwarden . . . . .       | 15      | Velp . . . . .               | 10      |
| Delft . . . . .           | 10      | Leiden . . . . .           | 10      | Venlo . . . . .              | 15      |
| Delfzijl . . . . .        | 15      | de Lemmer . . . . .        | 10      | Vianen . . . . .             | 10      |
| Deventer . . . . .        | 10      | Loenen . . . . .           | 10      | Vlaardingen . . . . .        | 10      |
| Dirksland . . . . .       | 10      | MAASSLUIS . . . . .        | 10      | Vlissingen . . . . .         | 15      |
| Doesborgh . . . . .       | 15      | Maastricht . . . . .       | 15      | WAALWIJK . . . . .           | 10      |
| Dokkum . . . . .          | 15      | Medemblik . . . . .        | 10      | Wageningen . . . . .         | 10      |
| Dordrecht . . . . .       | 10      | Meppel . . . . .           | 10      | Weert . . . . .              | 15      |
| EDAM . . . . .            | 5       | Middelburg . . . . .       | 15      | Weesp . . . . .              | 5       |
| Eindhoven . . . . .       | 15      | Monnikendam . . . . .      | 5       | Willemstad . . . . .         | 10      |
| Elburg . . . . .          | 10      | NAARDEN . . . . .          | 10      | Winschoten . . . . .         | 15      |
| Enkhuizen . . . . .       | 10      | ter Neuzen . . . . .       | 15      | Winterswijk . . . . .        | 15      |
| Enschede . . . . .        | 15      | Nijkerk . . . . .          | 10      | Woerden . . . . .            | 10      |
| FRANKER . . . . .         | 10      | Nijmegen . . . . .         | 15      | Wormerveer . . . . .         | *       |
| GEENTRUIDENBERG . . . . . | 10      | OLDENZAAL . . . . .        | 15      | Woudrichem . . . . .         | 10      |
| Goes . . . . .            | 15      | Onderdendam . . . . .      | 15      | Wijk bij Duurstede . . . . . | 10      |
| Goor . . . . .            | 15      | Oostburg . . . . .         | 15      | ZAADAM . . . . .             | 5       |
| Gorinchem . . . . .       | 10      | Oosterhout . . . . .       | 10      | Zeist . . . . .              | 10      |
| Gouda . . . . .           | 10      | Oud-Beijerland . . . . .   | 10      | Zevenaar . . . . .           | 15      |
| Grave . . . . .           | 15      | Oudewater . . . . .        | 10      | Zevenbergen . . . . .        | 10      |
| 's Gravenhage . . . . .   | 10      | PURMEREND . . . . .        | 5       | Zierikzee . . . . .          | 15      |
| Groningen . . . . .       | 15      | ROERMOND . . . . .         | 15      | Zutphen . . . . .            | 15      |
| HAARLEM . . . . .         | 5       | Rotterdam . . . . .        | 10      | Zwolle . . . . .             | 10      |

De Minister van Financien,  
VAN ROSSIE.

Portlijst van 1850

## 23. Onze Eerste Emissie



We begonnen op 1 januari 1852 met drie waarde-aanduidingen op onze postzegels: 5, 10 en 15 cent. In principe waren de regels niet zo ingewikkeld. Op een brief die niet zo ver hoefde te reizen, moest 5 cent, iets verder was een dubbeltje en helemaal naar Maastricht 15 cent. En als je geen zin had om te betalen, liet je de ontvanger dat doen. Dat was eeuwenlang de gewoonte geweest, en tradities zijn er om in ere gehouden te worden. De **verplichting** om met postzegels te frankeren, gold pas per 1 januari 1871.



25/5/1850, Zaandam naar 's-Gravenhage; de afzender betaalde de portokosten (franco); Zaandam plaatste een franco-halffrond stempel.

Het grote publiek werd al in 1851 vertrouwd gemaakt met de komst van de postzegels middels een publicatie van het Ministerie van Financiën: een *Beknopte Handleiding omtrent de bestemming en het gebruik der POSTZEGELS*. Hierin wordt in ieder geval duidelijk dat het allemaal toch nog niet zo simpel lag. In 19 artikelen wordt uitgelegd hoe er gehandeld moest worden met de nieuw te verschijnen postzegels. We lichten er een paar artikelen uit.

### § 1

*De postzegels zijn een middel om brieven te frankeren.*

*Zij dienen inzonderheid voor de briefwisseling, die naar plaatsen binnen 's lands is bestemd. Het gebruik van postzegels is in geen geval verplichtend. Men kan, des verkiezende, zijne brieven met*

geld blijven frankeren. Men kan ook de brieven ongefrankeerd verzenden, enkele buitenlandsche brieven uitgezonderd.

§ 4

De postzegels zijn gedrukt op papier, waarvan ieder vel 100 zulke zegels bevat.

De prijs van een geheel vel is alzoo:

f 5 voor de zegels van 5 cents.

f 10 voor die van 10 cents.

f 15 voor die van 15 cents.

Elk vel is afgedeeld in vier reeksen, ieder van 25 zegels, en waarvan de prijs is f 1.25, f 2.50 en f 3.75.

§ 6

De postzegels zijn op de keerzijde voorzien van eene klevende stof, waarmede zij door middel van een weinig vocht op de brieven worden vastgehecht.

Het is voor de afzenders van belang ze goed te bevestigen, om het afvallen voor te komen.

Zij worden geplaatst in den bovensten hoek, aan de linkerzijde van het adres.

§ 10

Ten einde zich in de berekening van het port niet te vergissen, is het noodig de grondslagen te kennen, waarnaar het binnenlandsche briefport gegeven wordt.

Daarbij komen twee zaken in aanmerking, namelijk:

1<sup>e</sup>. de afstand tusschen het kantoor van verzending en dat van de bestemming van den brief;

2<sup>e</sup>. het gewigt van den brief, zoodra hetzelfde meer dan 15 wigtjes bedraagt. [1 wigtje= 1 gram]

§ 11

Voor de berekening van het port naar den afstand heeft men slechts te raadplegen de portlijst van het postkantoor, alwaar of onder welks resoort de brief in de bus wordt geworpen.

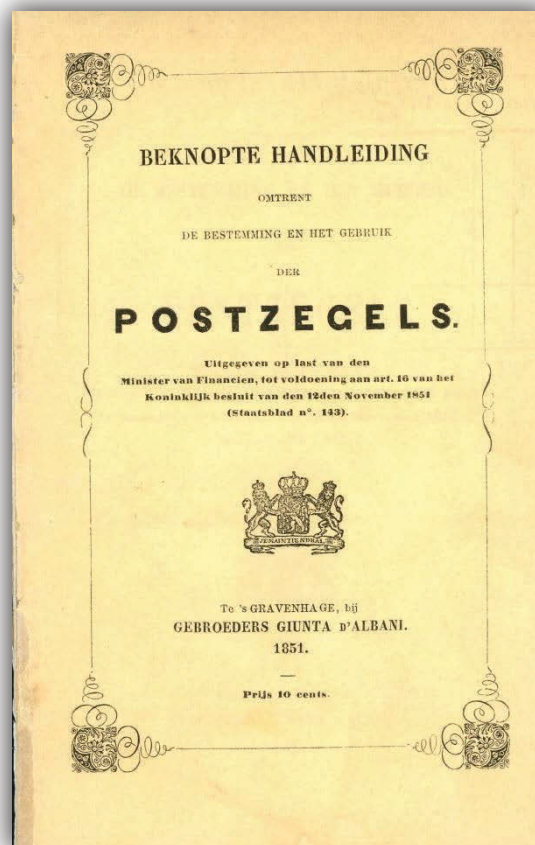
Wanneer de brief wordt afgegeven aan een hulpkantoor, of elders waar brieven van wege de administratie ter verzending worden aangenomen, volgt men de portlijst van het naastbijgelegen postkantoor.

Indien daarentegen op de plaats van bestemming geen postkantoor is, en dus ook de naam van die plaats niet op de portlijsten voorkomt, wordt het port berekend tot aan 't postkantoor 't welk het naast bij de plaats van bestemming is gelegen. (...)

§ 13

(...) Wanneer de brieven zwaarder zijn, ondergaat het port eene verhooging naarmate van het meerder gewigt:

|          |            |            |                 |         |           |
|----------|------------|------------|-----------------|---------|-----------|
| Boven 25 | tot en met | 30 wigtjes | is verschuldigd | 2 malen | het port, |
| „ 30     | „ „ „      | 50 „ „ „   | 3 „ „ „ „       |         |           |
| „ 50     | „ „ „      | 100 „ „ „  | 4 „ „ „ „       |         |           |
| „ 100    | „ „ „      | 250 „ „ „  | 5 „ „ „ „       |         |           |
| (etc.)   |            |            |                 |         |           |



Paragraaf 15 roept wat vragen op:

§ 15

*De naar het binnenland bestemde brieven, welke door de afzenders met geld zijn gefrankeerd, worden op de postkantoren ambtshalve van zegels voorzien met inachtneming van hetgeen daaromtrent voorgeschreven is.*

Wat wordt hier bedoeld? Gaat het om brieven waarvoor de afzender het verschuldigde port op het postkantoor met contant geld wil betalen, dus de brieven die nog niet door de afzender vooraf waren beplakt met de benodigde hoeveelheid postzegels, bijvoorbeeld omdat hij het tarief niet wist? Of hebben we hier te maken met een aloude gewoonte waarover Jansen, directeur van het postkantoor van Wormerveer, zich in 1864 beklagt. Het publiek was gewend om (meestal ongefrankeerde) brieven ter post te bezorgen door deze eenvoudig in de brievenbus van het postkantoor te werpen. Na het verschijnen van de postzegels gingen ze daarmee door en wierpen ze de brief tegelijk met het geld voor de portokosten in de brievenbus. In een speciaal door hem opgesteld bulletin liet hij weten dat dit niet de bedoeling was.

§ 16

*Het is niet geoorloofd hetzelfde zegel meer dan eenmaal tot het frankeren van een brief te bezigen. Tot voorkoming van dubbel gebruik worden alle zegels die aan de brieven zijn vastgehecht, op het postkantoor van vertrek, na verificatie overgestempeld, en daardoor voor het vervolg onbruikbaar gemaakt.*

*Brieven, op de post bezorgd met zegels die reeds eenmaal hebben gediend, zonder dat het blijkt dat daaromtrent eenige vervalsching heeft plaats gehad, worden behandeld als brieven die niet zijn gefrankeerd, en met het volle port belast, door hem aan wien de brief is gerigt, te betalen.*

§ 17

*Brieven op de post gebragt met onechte, nagemaakte of vervalschte postzegels, of ook voorzien van echte postzegels die, na reeds eenmaal gediend te hebben, de sporen dragen van eene misdadige poging om de vernietigings-stempel, die daarop gesteld was uit te wisschen of weg te nemen, worden op de postkantoren aangehouden en gesteld in handen der ambtenaren die met het opsporen en vervolgen van misdrijven bij de wet zijn belast.*

De laatste paragraaf (§ 18) van de *Beknopte Handleiding* geeft nog aan dat de postzegels ook gebruikt mogen worden naar het buitenland, maar de voorschriften op dit gebied zijn zo uitgebreid dat daar meer voor nodig is dan een *Beknopte Handleiding*. ‘Men kan echter daaromtrent in ieder bijzonder geval inlichtingen op de postkantoren bekomen.’ Een waarschuwing achtte men nog wel op zijn plaats. Als een brief naar het buitenland onvoldoende gefrankeerd was, werd hij gezien als ongefrankeerd.

## Postzegels als waardepapier

Postzegels zijn papieren die een bepaalde geldwaarde vertegenwoordigen (vertegenwoordigen?). Dat ze vroeger - net als kwitantiezegels - gebruikt werden om betalingen te doen, blijkt uit een schrijven (10 juni 1857) van de heer Boreel, 'Commissaris des Konings' in de provincie Noord-Holland aan de burgemeesters in zijn provincie:

Het heeft mijne aandacht getrokken, dat waar-  
neer kleine sommen aan de Provinciale Griffie alhier  
moeten worden overgemaakt, dit bedrag door som-  
mige Burgemeesters wordt gevonden - hetzij door  
opzending van gewone Rijkse-Regels, - hetzij  
in Post-Regeltjes.

Daar de ondervinding heeft geleerd, dat die  
Regels veelal in onbruikbaren staat alhier wor-  
den ontvangen - en bovendien de Post-Regeltjes,  
ter Griffie niet kunnen gebruikt worden, zoo  
heb ik de eer de Heeren Burgemeesters, wie dit  
mocht aangaan, te verzoeken, zich van dijs,  
danige wijze van overmaken van gelden voor  
het vervolg wel te willen onthouden.

De Commissaris des Konings,  
in de Provincie Noord-holland,  
Boreel.

Zaanse brieven zonder postzegels uit de jaren 1852-1871 komen veel vaker voor dan brieven met zegels. Ze zijn door de gebruikte stempels en tariefaanduidingen nog steeds een leuk en betaalbaar

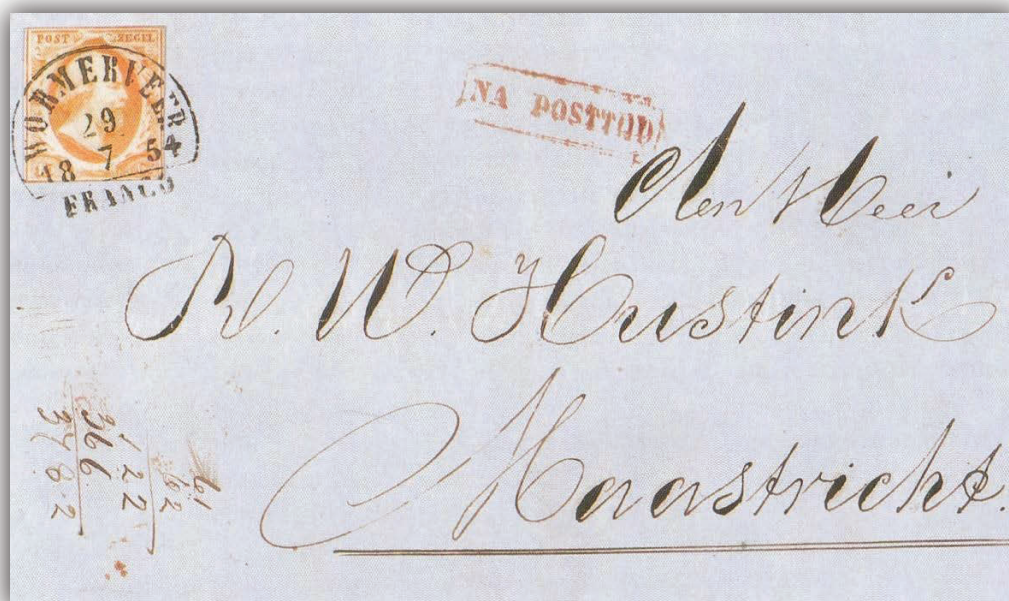
verzamelgebied. Voor poststukken met de eerste emissie worden vaak dikke prijzen gevraagd (en betaald), zeker als de zegels mooi zijn (brede randen) en de stempels zeldzaam.



9 oktober 1860, van Zaandam naar Amsterdam. De postzegel is afgestempeld met een franco-halffrond stempel. Op de achterzijde van de brief zijn een aankomststempel van Amsterdam (dezelfde dag!) en een bestellersstempel te onderscheiden.

De oranje 15 cent op brief is van bepaalde plaatsen zeker zeldzaam. Als in een plaats bedrijven gevestigd waren met internationale handelscontacten levert dat bijna automatisch meer exemplaren op van NVPH nr. 3. Van Edam (houthandel Pont) zijn diverse brieven bekend met de 15 cent, net als van Zaandam en Wormerveer.

De 15 cent was voor het binnenlands verkeer bedoeld voor de verre bestemmingen. Dat zien we op de brief die in 1854 vanuit Wormerveer naar Maastricht gestuurd werd.







*Twee brieven naar Tourcoing (1859 en 1860) in Noord-Frankrijk, waarvan de portokosten geheel door de afzender voldaan zijn. Het stempeltje P.D. geeft dat aan: Payé jusqu'à Destination. In Frankrijk werd een grensstempel geplaatst: Pays Bas- Lille. Portokosten van 30 cent voldaan met een strip van 3 (NVPH nr. 2) en een paartje nr. 3.*

Eind 1859 werd het franco-halffrond stempel van Wormerveer vervangen door een type met schreef-loze letters. Over die stempels gaat het volgende hoofdstuk.

## 24. Stempels op de Eerste Emissie in de Zaanstreek

In de Zaanstreek waren op 1 januari 1852 twee postkantoren, nl. Zaandam en Wormerveer. Beide kantoren hadden een franco-dagtekeningstempel in gebruik om de postzegels op gefrankeerde brieven te stempelen. Dat stempel komt ook voor op brieven in de jaren veertig, toen er nog geen postzegels waren.



In Zaandam werd in 1852 – naar de catalogus van Reed – type A gebruikt (zonder jaartal). Type B (met jaartal) is van Zaandam onbekend.



Wormerveer stempelde in 1852 met type B (jaartal); het is tot eind 1859 gebruikt. Daarna kwam type C.



Vanaf juni 1856 kwam in Zaandam type C in gebruik: een ander lettertype (zonder schreven), met jaartal. Gebruikt tot en met februari 1861.

Opmerkelijk is dat van de 15 cent maar weinig exemplaren bekend zijn met het stempel type C van Zaandam. Volgens de gegevens van de catalogus van Reed zou het gaan om 4 of 5 zegels.



Wormerveer type C is tot in april 1861 gebruikt.

De Zaanstreek was een belangrijk industrieel centrum. De handel in hout, zaden, graan en meel zorgde in Zaandam voor veel bedrijvigheid, net als de scheepsbouw. In Wormerveer waren olie- en meelfabrieken, er werd in kaas gehandeld. Voor aanvullende diensten zorgden notarissen, makelaars en verzekeringsbedrijven. Het waren vooral die bedrijven die bij de invoering van de postzegels in 1852 hun brieven daarmee gingen frankeren.

Het franco-halfroond stempel van Zaandam was al vanaf 1845 in gebruik voor franco brieven en was in 1852 al aardig versleten. Scherpe afdrukken op de postzegels komen weinig voor. De stempels staan bovendien zelden mooi centraal op de zegels. Er zijn verhoudingsgewijs veel losse zegels en minder paren en/of strippen bekend.

Het stempel van Wormerveer was in 1850 in gebruik gekomen en dus relatief nieuw toen de eerste postzegels uitkwamen. Het stempel staat meestal mooi recht en centraal op de zegels. Er zijn veel paren en strippen bekend. Na 1860 wordt de wijze van afstempelen wat slordiger, wat misschien te maken heeft met een directeurs wisseling.



Een van onze leden stuurde ons een bijzondere scan. Het gaat om NVPH nr. 2, afgestempeld in Wormerveer op 1-1-1852, en dus feitelijk op de eerste dag dat dit mogelijk was! Maar, toen de postbeambte de zegel (op de brief) had afgestempeld, zag hij dat hij verzuimd had de datum in zijn stempel aan te passen; het was inmiddels 8 januari 1852 geworden. Hij pakte toen het karakter 8 uit zijn doos met karakters dat bij het stempel hoorde, en stempelde een 8 over het cijfer 1. De NVPH keuringsdienst voorzag het zegel van een certificaat van echtheid.

### Hulppostkantoren

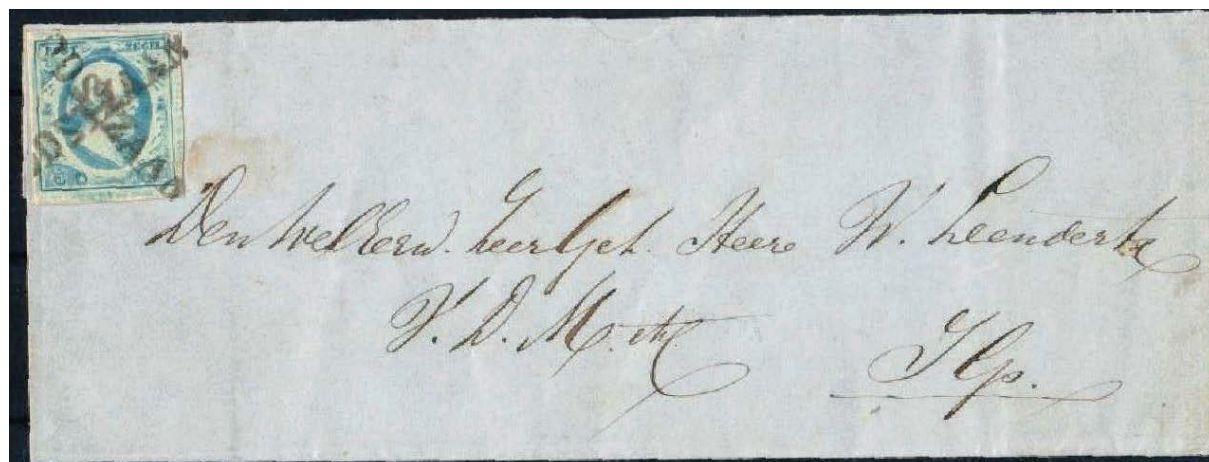
Er waren ook enkele hulppostkantoren: Zandijk, Oostzaan, Westzaan, Koog aan de Zaan en Krommenie. Die gebruikten een naamstempel. Krommenie en Assendelft hadden toen nog geen postale stempels. Naamstempels van hulppostkantoren zijn schaars op de eerste emissie en scoren hoog op veilingen. Zo bracht een naamstempel van Middenbeemster in 2017 bij Van Dielen € 1.650 op (exclusief 22% veilingkosten). Een mooi exemplaar van (De) Rijk werd bij € 1.550 afgeslagen.



De brievenaarders van de hulppostkantoren mochten alleen zegels afstempelen als de brief naar een nabijgelegen hulppostkantoor verstuurd werd, zonder dat daarbij het postkantoor waaronder zij ressorteerden, een rol hoefde te spelen. Dus: van Middenbeemster naar De Rijk, of andersom. Dat verklaart ook de zeldzaamheid van zulke afstempelingen. Het was gemakkelijker, sneller en goedkoper om de brief zelf even te brengen. Van vier Zaanse hulppostkantoren zijn stempels op de Eerste Emissie bekend:



**Westzaan:** 6 exemplaren bekend op zegel, één op een lokaal verstuurd brief.



**Oostzaan:** 1 kruiselingse afstempeling op brief naar Den IJp bekend. De brief heeft op de achterzijde ook een langstempel Oostzaan en een geschreven datumaanduiding: november 1861.



**Koog aan de Zaan:** 2 afstempelingen bekend.



**Zandijk:** 4 afstempelingen bekend op zegel, 1 op brief.

## 25. Papier uit Wormerveer

Directeur Jansen van het postkantoor in Wormerveer was op een bijzondere manier betrokken bij de productie van de eerste Nederlandse postzegels. Het papier voor die postzegels werd namelijk vervaardigd op de 'Oude Blauw' (ook wel 'Ouwe Romp'), een van de drie papiermolens van de gebr. Blauw te Wormerveer, en aan Jansen was het toezicht op die productie toevertrouwd. Op alle dagen dat er op de papiermolen papier werd gemaakt, werd hij geacht aanwezig te zijn. Tegelijkertijd moest hij ook zijn postkantoor draaiende houden, aanvankelijk zelfs zonder dat hem daar extra personeel voor ter beschikking werd gesteld. Misschien dat zijn postbode of de bodeloper op Purmerend hem assistentie verleende?



Op de molen van Blauw werd handgeschept papier gemaakt, voorzien van een watermerk. De schepramen voor de papierfabricage werden via de directeur van het Wormerveerse postkantoor ter beschikking gesteld, die ze op zijn beurt in gesloten kisten per aangetekende post vanuit Utrecht ontving van de Inspecteur der Posterijen.

Voor de productie werden steeds twee schepramen gebruikt. De vereiste watermerken, in de vorm van posthoortjes, waren in die schepramen aangebracht; het was gebruikelijk dat men de watermerken met zilverdraden in de zeef knoopte. Kleine reparaties aan de schepramen werden op de papiermolen uitgevoerd. Van iedere papierproductie maakte de postdirecteur van Wormerveer een protocol op; was er voldoende papier geproduceerd, dan stuurde hij de beide schepramen weer terug naar Utrecht.

### **De papierproductie**

Voor de papierproductie werden speciaal geselecteerde grondstoffen gebruikt, waaronder oud papier, wit katoen en linnen, dat eerst werd gesorteerd en eventueel gereinigd, voor het in stroken werd gescheurd. Bevuild materiaal kon niet zonder meer worden gebruikt.

De aangeleverde grondstoffen werden na een selectie op kwaliteit in repen gescheurd en in een ‘stamperton’ langdurig fijn gehakt. Hoe fijner het haksel, hoe mooier het papier. De kwaliteit van het water (nodig voor het maken van de papierbrij) was een belangrijke factor bij de papierproductie. Kennelijk was die kwaliteit destijds uitstekend, want er waren langs de Zaan tenminste vijftien



papiermolens. Alleen de molen van de gebr. Blauw kon echter aan de zeer hoge eisen van de Minister voldoen. Bovenstaande brief, 1 oktober 1861, ging voor 10 cent van Wormerveer naar Utrecht.

De brief is gericht aan de ‘Contrôleur over de Fabriek der Postzegels’. Onderwerp is de aflevering van een partij postzegel-papier; de afzender is de papierfabrikant de Erven Dirk Blauw. Hij schrijft:

*Door deze hebben wij het genoeg UwEd te berigten, wij de ons opgedragen bestelling van 30 Riemen papier ten dienste der Postzegels heden aan het Muntcollegie hebben geëffectueerd door dezelve met den beurtschipper van hier op costij te verzenden.*

*Dit papier is van zuiver linnen lompen in de beste qualiteit welke daarvan te verkrijgen is, vervaardigd; terwijl wij bij de vervaardiging van hetzelfde de door UwEdele gemaakte bedenkingen in UwEdel's Missive dd 23 Mei ll. hebben in acht genomen, zoodat wij niet twijfelen, of dit papier zal in alle opzigten goedkeuring verdienen.*

*De bij UwEdele voor handen zijnde in onbruik geraakte vellen verwachten wij, ingevolge art. 10 van het bestaande Contract van UwEd. te ontvangen; ten einde deze door andere te vervangen.*

Voor wie het contract wil nalezen, verwijzen we naar de publicatie van Ottenheim over het ontstaan en de invoering van de eerste Nederlandse postzegels.

De molens langs de Zaan zijn nog steeds een geweldige toeristische attractie en een bezit om trots te koesteren. Velen vonden hier werk, maar voor de meesten waren de werkomstandigheden slecht en de verdiensten gering. Eigenlijk hadden alleen de meesterknecht en de papierscheppers een redelijk salaris. Er waren veel vrouwen en kinderen bij de papierproductie actief. De vrouwen hielden zich vooral bezig met het scheuren van de lompen en met het ophangen van de vellen papier in de droogschuren; daar waaide het bijna altijd.

Omdat de hele papierfabricage stond of viel met de aanwezigheid van ‘pap’ (de papierbrij), moest er bij gebrek daaraan ook wel op zondag gewerkt worden. Alleen tijdens de kerkdienst stond de molen dan even stil.



Het is de vraag of de Wormerveerse postdirecteur heel blij geweest is met de komst van de eerste Nederlandse postzegels. Het leverde hem heel wat werk op en al moest hij voor zijn kantoorwerk toch al dagelijks een tocht naar Wormerveer maken, het toezicht in de molen van Blauw betekende altijd een extra wandeling. Die papiermolen lag midden in het land en was alleen goed bereikbaar met een bootje of te voet. Daar, in die natte en tochtige molen zal hij nog wel eens verlangd hebben naar zijn turfgestookte kachelletje bij de drogist, waar hij de postzegels kon knippen uit de vellen papier die onder zijn toezicht oog bereid waren.

*Detail van de kaart op p. 59. Te herkennen zijn de locatie van het postkantoor van Wormerveer (witte vlag) en de Oude Romp Sloot, waar de papiermolen De Oude Romp, of De Oude Blauw, stond.  
De ‘Chromotopografische kaart’ is van 1903. Spoorlijn en station zijn aanwezig.*



*Een brief uit Wormerveer naar Knollendam (Westzijde), met een goed gerand nummer-tje 1 en een mooi geplaatst stempel, 28-9-1860.*

Hoe kwam die brief van Wormerveer in Knollendam? Fietsen deden ze nog niet in deze tijd, maar misschien pakte de postbode de roeiboot over de Zaan of kuierde hij soppend door de weilanden naar deze bestemming met zo'n deprimerende naam. Willem van der Velde maakte eens een mooi kaartje met Zaanse postverbindingen, maar ook daar zijn West- en Oostknollendam niet in het netwerk van postritten en bodelopen opgenomen. We gaan voor de roeiboot, u ziet hem hier liggen.

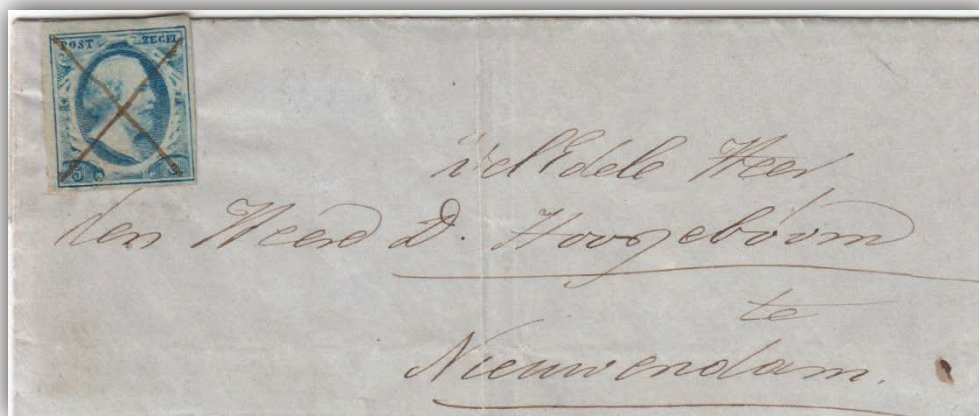


## 26. Met de pen vernietigd

Voor Ronald

Met de Postwet van 1850 kregen zelfs de kleinste dorpjes in Waterland en Zaanstreek een eenvoudige postinrichting. Er werden brievenbussen geplaatst, bestelhuizen en hulppostkantoren opgericht. De postverbindingen werden onderhouden door lopende boden en soms verscheen er zelfs een postkar in het dorp.

Onderstaande brief is mij dierbaar. Niet alleen omdat het een postale zeldzaamheid is, maar ook omdat ik hem voor een zacht prijsje mocht kopen van een handelaar bij wiens prijzen ik vaak even moest slikken. 'Ik vind dat hij in jouw verzameling thuishoort, misschien kun je er nog een keer een stukje over schrijven. De inhoud is ook leuk.' Ronald Bouscher is dit jaar overleden, een fantastische man, een uitnemend filatelist met grote kennis van zaken en met een zeer bijzonder gevoel voor humor. Tot in de laatste weken van zijn leven.



Onderstaande brief komt niet uit de Zaanstreek, maar schurkt er tegenaan. Op het kaartje hieronder is Oostzaan nog net te zien. Bijzonder aan dit briefje is vooral de penvernietiging van de postzegel. De brief werd op 23 maart 1857 verstuurd van Holiusloot naar Nieuwendam, Waterlandse dorpjes die vooral bekend zijn vanwege hun rust en natuurschoon. Het gebied is een paradijs voor wandelaars en fietsers, onder de rook van Amsterdam. Het kaartje laat de ligging zien, vlak bij het IJ en het IJsselmeer. Bijna had ik Zuiderzee getikt.

In Nieuwendam werd in 1854 een bestelhuis opgericht, in Ransdorp gebeurde dat twee jaar later. Ransdorp deed ook dienst als bestelhuis voor het nog kleinere Holiusloot. In 1856 werd er ook een bodeloop ingesteld tussen Ransdorp en Nieuwendam.

Poststempels kregen de bestelhuishouders niet, wel een aantal Instructies waarin hun werkzaamheden (en betaling) vastgelegd werden.

Over de wijze waarop postzegels door de bestelhuishouders vernietigd moesten worden, ben ik nog geen duidelijke regel tegengekomen. Van der Willigen schreef hierover in zijn boekje over de afstempelingen op de Emissie 1852





onder het kopje ‘Penvernietiging’ dat ze doorgaans niet over stempels beschikten en dan ook de zegels niet mochten vernietigen. ‘Deden de bestelhuishouders dit toch, dan bestond daarvoor meestal een bijzondere reden, bijv. omdat de brief dicht in de buurt moest worden besteld en niet op een post- of hulpkantoor kwam.’ En dat is precies wat er met deze brief gebeurde, al bestaat de mogelijkheid dat niet de bestelhuishouder maar de postbode zijn kruis over de zegel zette.

Een Instructie uit 1870 – bij de invoering van de poRTzegels gaat in dezelfde richting. Circulaire 780 (23 april 1870) schrijft voor (art. 3): ‘De postboden en Bestelhuishouders, die in het geval kunnen komen om portzegels te gebruiken, bewerkstelligen de vernietiging door middel van twee strepen in inkt, kruiselings op de zegels te plaatsen.’

Ook de inhoud van de brief is de moeite waard. De geadresseerde is D. Hoogeboom, van 1854 tot 1865 burgemeester van Nieuwendam. De afzender is B. Cloos, dominee in Holijssloot en Uitdam. Hij schrijft dat hij kort geleden ‘naar de stad’ gereisd was, van plan om de volgende dag ‘met de schuit van 4 ure’, terug te reizen. Helaas werd het weer zo ‘onstuimig’ dat hij besloot de terugreis uit te stellen, omdat hij en zijn vrouw anders ‘meer als druipnat’ in Holijssloot zouden aankomen. Daardoor miste hij wel de avond van de Maatschappij tot Nut van het Algemeen.

Terug in zijn dorp sprak hij de onderwijzer van Ransdorp die hem vertelde dat men zich verbaasd had over zijn afwezigheid.

Cloos gaf daarop aan de heer Hoogeboom het commentaar dat de voorlezingen en bijdragen van het Nut voor hem – door zijn drukke werkzaamheden – op het tweede plan moesten staan, maar ook dat hij aan veel bijdragen op de

bijeenkomsten een ‘inhoudelijke hekel’ had. Verder had hij vernomen dat de volgende bijeenkomst gepland was op de dag voor Goede Vrijdag, wat hem in verband met zijn werk als dominee heel slecht uitkwam. Hij stelt in de brief een andere dag voor, die als bijkomend voordeel heeft dat de maan dan in het eerste kwartier staat, waardoor er – bij gunstig weer – voldoende licht is om met zijn vrouw een tocht naar Nieuwendam (en terug!) te ondernemen.



Ronald Bouscher

## 27. Doorgeslagen postzegelvellen

In de tijd dat Jan Kluit nog regelmatig in archieven speurde, stuitte hij op een bijzonder document. Hij liet wat kopieën maken en kwam die kort geleden weer tegen toen hij aan het opruimen sloeg. Het is zo'n beetje de geboorteakte van de tweede emissie van Nederland 'Kun je daar wat mee?', vroeg hij en vertrok naar de wintersport.



*Proefdruk 2e emissie (facsimile)*

Het gemopper van tegenwoordig op 'de Post' heeft een lange voorgeschiedenis. Slechte dienstverlening, hoge tarieven en het ontbreken van kantoren waren al halverwege de negentiende eeuw bronnen van grote ergernis. Mede naar aanleiding van de vele kritiek kwam de regering in 1850 met een postwet, waarin een aantal zaken beter geregeld werd. Een van de meest opzienbarende vernieuwingen was de aankondiging dat er per

1 januari 1852 postzegels uitgebracht zouden worden, die de mensen konden gebruiken om brieven te frankeren. Het begin van onze hobby.

Dat was bijna een revolutionaire verandering, want het was in die tijd gebruikelijk dat de ontvanger van de brief de portokosten betaalde, en niet de afzender. De postbesteller moest steeds het geld voor de verzending incasseren; als de portokosten vooruit betaald waren, zou dat een hoop tijd scheelen.

Omdat veranderingen tijd nodig hebben, was het nog niet verplicht om postzegels te plakken. Tot 1871 kon men zijn brieven ongefrankeerd blijven verzenden. Die overgangsmaatregel leidde ertoe dat er relatief heel weinig postzegels verkocht werden en dat de meeste Nederlanders op de vertrouwde manier (ontvanger betaalt) hun post bleven verzenden.



*6 oktober 1863,  
aangetekende brief uit Zaandam  
naar Helmond.  
De ontvanger betaalde 20 cent,  
de afzender had voor de aangete-  
kende verzending betaald.*

### **Ongetand**

Die eerste postzegels waren ongetand. De postdirecteur knipte ze uit een vel en dat was een tijdrovend (en heel precies) werkje. Zegels met mooie randjes van de eerste emissie zijn een stuk zeldzamer dan slordig uitgeknipte exemplaren. Rond 1860 ontstond daar op hoog niveau een discussie over. In andere landen was men inmiddels overgegaan tot de uitgifte van getande postzegels en de

vraag rees waarom dat in Nederland niet gebeurde. De Rijk's Muntmeester overlegde hierover met de minister van Financiën.

Postzegels waren papieren met geldwaarde en daarom was het logisch dat die gemaakt werden in het gebouw waar ook onze geldstukken geslagen werden, 's Rijks Munt in Utrecht. De Muntmeester was verantwoordelijk voor de goede gang van zaken. We volgen de discussie in het taalgebruik van toen, mooie lange zinnen, maar dat went vanzelf. We laten de Muntmeester zelf aan het woord, januari 1862.

'Het is niet te ontkennen dat het omringen van elken postzegels met eene rij kleine gaatjes, ten einde ze, zonder het gebruik eener schaar gemakkelijk en zonder vrees voor beschadiging van elkander te kunnen scheiden voor het publiek gemak aanbiedt en door personen die veel postzegels gebruiken zeer gewenscht wordt'.

Maar daar zat nu juist het probleem. Vloeiende de vraag naar getande zegels voort uit een echte behoefte, of ging het om de 'wensch om bij andere natiën niet achterlijk te zijn'? In die andere landen was de vraag naar postzegels veel groter, waarschijnlijk omdat daar wel de verplichting tot frankeren bestond.



*GB, 1e emissie: ongetand*

'Bij ons zijn de postzegels een artikel van luxe, bestaat er dus geen bepaalde behoefte aan het meer gemakkelijk maken van hun gebruik, doch begrijp ik zeer goed dat bij sommige de wensch opkomt dit luxe artikel voor het gebruik, zoo goed en doelmatig mogelijk te maken (...)'

Technisch gezien achtte de Muntmeester de fabricage van vellen getande postzegels wel mogelijk, al moest er uiteraard een speciaal apparaat voor geconstrueerd worden en moest zo'n 'werktuig met de uiterste zorg (...) zamengesteld en afgewerkt worden'. Dat ging natuurlijk geld kosten.

Er zouden naar zijn idee ook grotere vellen postzegels moeten komen. De eerste emissie werd gedrukt in vellen van 100, de

Muntmeester wilde naar een dubbel aantal, daar moest bij de fabricage van het werktuig dat de invoering van 'doorgeslagen postzegelvellen' mogelijk moest maken, rekening mee worden gehouden. Er moesten dus ook nieuwe drukplaten komen en een nieuwe snijmachine, 'om de postzegelvellen, in verband met het gedrukte gedeelte, regthoekig aftesnijden'.

Er werd een kleine begroting gemaakt:

|   |          |
|---|----------|
| -drie nieuwe drukplaten ad fl. 225        | fl. 675  |
| -een afsnijdmachine                       | fl. 300  |
| -een doorslagmachine                      | fl. 1800 |
| -te nemen proeven en onvoorziene uitgaven | fl. 125  |
| te zamen                                  | fl. 2900 |

De Muntmeester dacht een half jaar nodig te hebben om de zaak bedrijfsklaar te maken. Buitenlandse voorbeelden (Frankrijk, Engeland) konden bestudeerd worden, maar als we nu toch aan het veranderen waren, kon er nog wel iets anders meegenomen worden. Voor de nieuwe postzegels zou een nieuwe gravure gemaakt moeten worden.

'Die welke thans gebruikt wordt is te zwak van gravure en geeft daardoor aanleiding tot het spoedig afslijten der drukplaten, welke bij eene diepere gravure gemiddeld de helft meer afdrucken moeten leveren dan de thans gebezigde'. De Muntmeester meende dat men voor het staal van de drukplaten het beste zijn licht kon opsteken in Engeland, waar men inmiddels al wat stappen voor liep.

### De invoering van de zegels

Anders dan bij andere postzegeluitgiften ging aan de invoering van de zegels van de emissie 1864 geen Koninklijk Besluit vooraf. Ze werden destijds niet gezien als een nieuwe uitgifte, maar als een nieuwe gravure van de bestaande zegels. Met tanding, dat wel, maar zonder watermerk, gedrukt in vellen van 200 stuks. De zegels van 5 en 10 cent werden in de zomermaanden van 1864 aan de kantoren geleverd; de zegels van 15 cent vermoedelijk pas in januari 1865. Een echte eerste dagafstempeling (zoals bij de emissie 1852) is niet bekend. Specialisten zoeken nog steeds naar de vroegst bekende datum.



15/1/1868, brief met NVPH 4 en 6 van Wormerveer naar Frankfurt, buitenlandtarief van 20 cent.

### Dromen

Het mooie van de huidige computertechnieken is dat je met een beetje scannen, kopiëren en plakken de mooiste plaatjes tevoorschijn kan toveren. Je hoeft poststukken niet eens meer te kopen, terwijl je er toch van kunt genieten. Zo prijkte op de omslag van de veilingcatalogus (628, maart 2014) van

Van Dieten een topstuk van Purmerend. Een drukwerkbandje uit 1867 naar Nederlands-Indië, met een paartje nr. 6 en allerlei interessante notities.



Ik heb er even van gedroomd, maar toen besloten dat de verbouwing van de keuken voorrang moest krijgen. Het bandje heeft €16.500 opgebracht, exclusief 22% veilingkosten.....

## 28. William Pont: Waterland en Zaanstreek

Wie oude brieven verzamelt en ook nog wil schrijven over Zaanstreek en Waterland, komt een keer bij de firma William Pont terecht. Dit was van oudsher een Edams familiebedrijf, in 1828 opgezet door William en zijn oom Jacob Boot. Het ging vooral om de handel in hout en mede als gevolg van de aanleg van het Noordhollands Kanaal in de jaren twintig van de 19<sup>e</sup> eeuw kwam het bedrijf tot grote bloei. De haven van Edam was toen nog voor grote zeeschepen bereikbaar en over de Purmeringvaart had Edam een verbinding met het Noordhollands Kanaal.



Dirk de Jong, ca. 1780, zicht op de haven van Edam, kopergravure.

Een citaat uit *Veertig Poststukken*: ‘Allengs werden de aanvoeren van balken zoo groot, dat men in de zomermaanden bijkans van de Edamsche wallen tot aan Den Helder over de vloten kon lopen.’ Dat is dus heel veel hout (en heel veel lopen).

Het hout kwam vooral uit de Scandinavische landen en één van de mooiste brieven in mijn verzameling is daar een stille getuige van. De brief is van 1855. William Pont was in 1847 overleden, maar de energieke weduwe, Wilhelmina Versteegh, nam met veel succes de leiding van het bedrijf over.

Maar het succes hield niet aan. Het Noordhollands Kanaal bleek voor de steeds groter wordende schepen een lastig te bevaren vaarwater. De aanleg van het Noordzeekanaal (1876 gereed gekomen) zorgde voor een kortere route naar zee en de directie van het Edamse bedrijf besloot van die nieuwe mogelijkheden gebruik te maken en verhuisde naar de Zaanstreek. Volgens de recent verschenen *Geschiedenis van de Zaanstreek* gebeurde dat halverwege de jaren tachtig van de 19<sup>e</sup> eeuw.



7 oktober 1855, verstuurd door de firma William Pont naar Drammen in Noorwegen met 2x NVPH 3. Linksonder staat 'franco Hamburg'. De brief ging via het Deense postkantoor in die plaats naar Noorwegen. Het port naar Noorwegen bedroeg 70 cent; de afzender betaalde 30 cent, de ontvanger de rest.

In de Zaanstreek groeide William Pont uit tot het grootste houtbedrijf in Nederland (in 1913) en de grootste houtimporteur van West-Europa. Directeur was toen Pauw, hij was ook wethouder van Zaandam en een van de grote strijders voor een grote zeehaven bij Zaandam. Wie in die tijd nog over balken wilde lopen, moest in de Zaanstreek zijn.



## 29. Een postkantoor in Krommenie

Het belang van een stad of dorp werd vroeger onder meer weerspiegeld in de postale voorzieningen, zoals de aanwezigheid van een postkantoor en de frequentie van de postverbindingen. Tegenwoordig kennen we Krommenie als een niet onbelangrijk centrum van industriële bedrijvigheid, maar halverwege de negentiende eeuw was daar nog weinig van te merken en stelde het postbedrijf in deze regio dus weinig voor. Een postkantoor kwam er pas toen de aloude huisnijverheid failliet ging en plaats maakte voor nieuwe vormen van industriële bedrijvigheid.

### Zeildoek

Wie er de geschiedenisboekjes op naslaat, leest dat voor de inwoners van Krommenie de zeildoekweverij van groot belang is geweest. Deze vorm van nijverheid werd ook wel 'rolrederij' genoemd: rolreders gaven opdrachten aan thuiswerkers en verkochten de rollen geweven zeildoek aan zeilmakers. Het zeildoek was vooral bestemd voor de scheepvaart en de molenindustrie. Het is een economische activiteit die teruggaat tot het begin van de zeventiende eeuw, die vooral in de achttiende eeuw bloeide maar in de tijd van de Franse overheersing sterk terugviel. Nauw in verband met de zeildoekweverij stonden de garensponnerij en hennepklopperij. Na 1814 bloeide de zeildoekweverij in en rond Krommenie weer op, maar met de opkomst van de stoombootvaart werden zeilschepen steeds minder belangrijk en liep ook de zeildoekweverij sterk terug. Door de steeds verder voortschrijdende mechanisering en de terugval van de zeildoekweverij in de tweede helft van de negentiende eeuw raakten veel thuiswevers hun werk kwijt. Ze zochten emplooi als arbeider onder meer in de nieuwe industrieën die in de Zaanstreek opkwamen.



*De Linoleumfabriek in Krommenie, schilderij van H. Heijnenbroek (1925), Zaanse Museum ZM 15427*

De naam van de familie Kaars Sijpesteijn is nauw verbonden aan de industriële bedrijvigheid in Krommenie. We komen leden van deze familie tegen als rolreder en fabrikant van lijnolie. De grootste bekendheid heeft de familie echter gekregen als grondlegger van de linoleum-industrie die Krommenie wereldwijde bekendheid heeft gegeven (de 'Lum', zeggen de Zaankanters). Kaars Sijpesteijn wist de teruglopende inkomsten uit de zeildoekweverij op te vangen door de fabricage van een nieuw product: linoleum. Hij was niet de uitvinder van deze revolutionaire vloerbedekking, die eer komt toe aan een Engelsman, Fred Walton. Kaars Sijpesteijn produceerde de basis ingrediënten van linoleum (juteweefsel en lijnolie) al jaren zelf. Men bezat in West-Knollendam een oliemolen (De Vrede) en in Krommenie een weverij en slaagde er uiteindelijk in, na het overwinnen van veel hindernissen en tegenslag, een kwaliteitsproduct te maken dat tot de verste uithoeken van de aarde afnemers zou vinden. De eerste fabriek werd in 1899 geopend aan de Padlaan; in 1928 werd aan de Nauernase Vaart een tweede fabriek in gebruik genomen, een derde kwam in Assendelft te staan.



Brief uit Paramaribo, 20/4/1882 naar de firma Kaars Sijpesteijn in Krommenie. Gefrankeerd met 25 cent, zegel vernietigd met puntstempel 204 van Paramaribo. Trajectaanduiding stempel 'Suriname over Southampton'. Het bedrag van 25 cent was 'Ontoereikend', vermoedelijk vanwege het gewicht van de brief. In Krommenie vond een naheffing plaats van 50 cent. De portzegels werden afgestempeld met een langstempel Krommenie. Krommenie was in 1882 een hulppostkantoor.

### Schippers

Terug naar de post. Voor de Franse tijd waren het in de Zaanstreek vooral de schippers die zich over de (schaarse) correspondentie ontfermden. Na de voltooiing van de Nauernase Vaart (als afwateringskanaal voor de drooglegging van de Schermer en de Beemster) werd ter hoogte van het overzetveer Krommenie-Wormerveer een veerhuis gebouwd, met een aanlegsteiger. Er vormde zich hier een afvaartplaats voor personen en vrachtvervoer naar Amsterdam. Dat moet al in 1634 gebeurd zijn. Archiefstukken maken melding van de verkoop van een stuk land aan schepenen en regeerders van Krommenie; op dit stukje land (aan de Wormerveer-zijde ten noorden van de Capelsloot) kwam het 'Veerhuis tot Crommenije' te staan. Er staat nog steeds een



café 'Het Vissertje'. In 1695 werd het veerhuis eigendom van Dirk Klaasz Root en de volgende honderd jaar komen we die familie steeds als eigenaar tegen, zij het dat de namen wat variëren: Root, Roo, de Roo. Leden van deze familie verzorgden het veer, maar waren ook als beurtschipper actief.

Het ligt voor de hand dat zij naast vracht en personen ook post vervoerden. In 1795 wordt Dirk de Roo genoemd als brievegaarder en 'loper van brieven van Krommenie'. Ook wordt hij genoemd als bodeloper van Krommenie naar Purmerend, op welke plaats hij ook met vracht voer. Op 26 juni 1805 verscheen in Krommenie een publicatie waarin duidelijk gemaakt werd dat er op maandag, woensdag en vrijdag in Amsterdam brieven meegegeven konden worden aan de markt- en vrachtschippers van Krommenie op Amsterdam en Alkmaar, v.v. De volksschuit van Krommenie op Amsterdam voer in dit jaar elke maandagochtend om vijf uur met kooplieden en passagiers op Amsterdam. Om twee uur 's middags moest hij vanaf Amsterdam terugvaren. Losse brieven konden zowel op de heen- als de terugweg meegegeven worden en moesten direct besteld worden.

### **Bodes**

Tijdens de Franse overheersing trad per 1 januari 1811 de Franse Postwet in werking en werd in Zaandam een postkantoor gevestigd. Dat kantoor kreeg onder meer de taak het postverkeer naar de andere Zaanse gemeenten in goede banen te leiden. De brieven bereikten Zaandam door een postverbinding met Amsterdam. Een bode bracht de brieven over het IJ en liep met de post via Buiksloot over de Zeedijk naar Zaandam. Vanaf 1827 werd daar een postkar met paard voor gebruikt; in 1826 werd de stoomboot Mercurius voor het eerst gebruikt voor het postverkeer tussen Amsterdam en Zaandam.

Vanuit Zaandam werden dorpen als Wormerveer en Krommenie postaal 'bediend', maar de bodes werden door de gemeentes aangesteld. Zo komen we in 1811 Pieter Bakker tegen als voetbode van Krommenie over Assendelft naar Beverwijk. Teunis Maas was (in datzelfde jaar) bodeloper van Krommenie over Westzaan naar Zaandam. Terug liep hij rechtstreeks van Zaandam naar Krommenie. In 1821 werd deze bodeloop gewijzigd: van Krommenie rechtstreeks naar Zaandam, terug van Zaandam over Westzaan naar Krommenie. Op 19 januari 1828 werd Jacobus Bakker voor deze bodeloop aangesteld. We zullen hem straks nog tegenkomen.

### **Distributiekantoor Krommenie**

Halverwege de negentiende eeuw kregen enkele Zaanse dorpen een eenvoudig soort postkantoor, een 'distributiekantoor'. De oprichting van een distributiekantoor in Wormerveer kwam hiervoor al ter sprake.



Het distributiekantoor van Wormerveer verzorgde ook de post van en naar Krommenie. De gemeentebode van Krommenie liep twee keer per dag naar Wormerveer om daar de post van zijn dorp af te geven en de post voor Krommenie op te halen. In 1848 werd dat werk gedaan door Jacobus Bakker; in 1828 had hij een

officiële aanstelling als bode gekregen.

De gemeente Krommenie pleitte er bij de Posterijen voor dat de postrit naar Wormerveer doorgetrokken werd naar het eigen dorp. Zij verklaarde zich bereid de kosten wegens het overzetten van paard en postkar over de Nauernase Vaart voor haar rekening te nemen, maar de Inspecteur der Posterijen zag daar niets in. Wel verklaarde hij zich bereid ook in Krommenie een distributiekantoor te openen en een distributeur aan te stellen. Jacobus Bakker leek voor die functie de aangewezen man: hij stond bekend als een onberispelijke gemeentebode en had bovendien een jarenlange ervaring met postzaken. Maar Jacobus had zelf een hoger doel voor ogen. Hij had te horen gekregen dat ook in

Westzaan de functie van distributeur vrij zou komen, een plaats waar meer te verdienen zou zijn dan in Krommenie. Hij vertelde dat aan de gemeenteraad en onderstreepte daarbij dat zijn zoon Klaas graag de functie van distributeur in Krommenie zou aanvaarden. Die was ook al aardig thuis in de postzaken, want hij assisteerde zijn vader regelmatig bij diens werkzaamheden en verving hem in geval van absentie of ziekte. De gemeenteraad was niet onverdeeld gelukkig met dit verzoek. Vader Jacobus was van onbesproken gedrag, maar dat gold zeker niet voor de zoon. Hij stond bekend als een goede en regelmatige klant van de plaatselijke tapperij en was geen onbekende in de huizen met meisjes van plezier.



*Brief 27 januari 1850 van Krommenie naar Nieuwe Niedorp. Klaas Bakker maakte de geschreven vertrek-aanduiding 'Krommenie'. Jan Oosterhuis plaatste het ovale stempel Wormerveer. Willem Nagel stempelde met Zaandam 27/1.*

Ook de postdirecteur van Zaandam, W. Nagel, zag weinig in Klaas Bakker. Hij zette de raad onder druk door er op 13 december 1848 schriftelijk op te wijzen dat een distributeur als Rijksambtenaar werd aangesteld, dat daar een beëdiging bij hoorde én een rechtschapen levenswijze. De heer Nagel moest uiterlijk diezelfde middag de voordracht hebben voor de benoeming, zodat de raad in spoedzitting bijeenkwam. Eerst werd Jacobus Bakker ontboden, daarna zijn zoon.

Jacobus deed een goed woordje voor zijn zoon. Die had hem beloofd zijn leven te beteren en had serieuze verkering met een heel mooi meisje in Wormerveer; Jacobus zelf gaf nog steeds de voorkeur aan Westzaan, boven een aanstelling in Krommenie. Hoewel de twijfels niet waren weggenomen, besloot de raad Klaas Bakker een kans te geven. Wel kreeg hij te horen dat men zijn gangen zou nagaan en wanneer er onverhoopt iets verkeers mocht gebeuren, zou men onmiddellijk een ander in zijn plaats aanstellen. Zo werd Klaas Bakker op 28 december 1848 als distributeur aangesteld en kreeg Krommenie zijn eerste officiële postinrichting. We mogen aannemen dat het kantoor in zijn woonhuis gevestigd was. Bakker woonde op het Vermaningspad nummer 312 in Krommenie. De Studiegroep Zaanse Postgeschiedenis ontdekte dat dit nummer correspondeerde met een nummer 7 in later tijd. Toen daar een blikfabriek werd gebouwd, zette men op de plaats van num-

mer 7 een nieuw pand neer, nummer 7a, maar ook dat is al weer afgebroken. Waar zich eens het eerste distributiekantoor van Krommenie bevond, ligt nu nog slechts een grote betonplaat. Het was niet gebruikelijk dat de distributeurs een poststempel ontvingen. Wel moesten zij bij brieven die vanuit hun kantoor verzonden werden, de kantoornaam op de achterzijde van de brief noteren, zodat in de plaats van aankomst het tarief berekend kon worden. Zie de brief hierboven van Krommenie naar Nieuwe Niedorp.

Jacobus Bakker kreeg aanvankelijk niet de zo vurig gewenste aanstelling in Westzaan en moest weer als postbode aan het werk, nu in dienst van zijn zoon. Een belangrijk deel van zijn werk bestond uit het verzorgen van de bodeloop naar Wormerveer, want een postrit naar Krommenie was er nog steeds niet. Hij verdiende er fl. 8,- per week mee, een verzoek om aanpassing van zijn traktement werd door de gemeenteraad afgewezen. Kort daarna werd hij toch nog in Westzaan aangesteld, toen daar per 1 september 1850 een hulpkantoor gesticht werd.

### Machten

Zijn zoon zorgde in juli 1850 voor opschudding, toen er klachten binnenkwamen over zijn plichtsbetrachting. 'Verregaand achteloos' was hij erin geslaagd enkele brieven van een inwoner van Krommenie bijna twee maanden in zijn kantoor te laten slingeren. De consternatie in de gemeenteraad was groot, men herinnerde zich de twijfels van nog geen twee jaar geleden en ook de dreigende woorden die men toen had uitgesproken. Men besloot die woorden in daden om te zetten en Klaas Bakker te ontslaan. Maar Klaas was behalve gemeenteambtenaar ook rijksambtenaar, de raad zocht daarom contact met de postdirecteur in Zaandam. Die verklaarde ook niet precies te weten wat nu de juiste stappen waren en stelde zich in verbinding met de Inspecteur der Posterijen in Utrecht. Deze had maar één oplossing: de gemeente Krommenie zou Klaas Bakker moeten bewegen vrijwillig ontslag te nemen.

Kennelijk waren zijn vergrijpen niet van dien aard dat een ontslag door het Rijk tot de mogelijkheden behoorde. De burgemeester liet Bakker bij zich ontbieden en stelde hem voor de keus: hij kon direct vrijwillig ontslag nemen als distributeur, of de zaak van de 'opgehouden brieven' zou ahangig gemaakt worden. Klaas Bakker koos het ontslag. De burgemeester had zich voorbereid en kon hem direct de ontslagpapieren laten tekenen.

J. Idema Greidanus werd de nieuwe distributeur, op een traktement van fl. 200 per jaar. Hij woonde op de Nieuwe Kerkbuurt 301, maar deed dit werk slechts drie maanden. C. Walig, kandidaat-notaris in het dorp, werd zijn opvolger. Hij had zijn kantoor op de Nieuwe Kerkbuurt 299.

### Hulppostkantoor

Met het in werking treden van de Postwet van 1850 werden per 1 september van dat jaar de distributiekantoren opgeheven; zij promoveerden tot postkantoor (Wormerveer) of tot hulppostkantoor (Krommenie). Ook in Westzaan werd een hulppostkantoor gevestigd. De man die leiding gaf aan zo'n hulppostkantoor werd brievenaarder genoemd. Krommenie was in deze jaren, maar dat werd

al eerder in dit artikel verduidelijkt, nog niet belangrijk genoeg voor een postkantoor.



Brief verstuurd vanuit Krommenie (langstempel hulppostkantoor op achterzijde) via het postkantoor Wormerveer naar Lingen in Duitsland.

Opmerkelijk is wel de ambtelijke status van de brievenaarder. C. Walig bracht het tot burgemeester van Krommenie en kon in 1857 dat werk nog steeds combineren met de postzaken. Hij woonde in 1857 op het Zuideinde 89, en daar was ook het hulppostkantoor van Krommenie gevestigd. In 1869 komen we de naam van zijn broer Klaas als brievenaarder tegen, in 1891 kreeg deze op eigen verzoek eervol ontslag, omdat zijn fysieke gesteldheid steeds meer te wensen overliet.

Aan het kantoor was steeds een postbode verbonden, aan wie het ophalen en bezorgen van de brieven was opgedragen. Meer dan eens blijkt dat deze mensen een zware taak hadden, de wegen waren slecht, de afstanden groot en altijd moest zo'n tocht volbracht worden binnen een te krappe tijdslijmit.

### Postkantoor

Nieuwe industriële bedrijvigheid (blik en linoleum) maakte in Krommenie de weg vrij voor een 'echt' postkantoor. Het gemeentebestuur had al een tijd rondgelopen met plannen voor een eigen postkantoor, waar tegelijk een Rijkstelegraafkantoor in ondergebracht kon worden. Het vinden van een goede locatie bleek echter een probleem, evenals de prijs van zo'n onderneming. Toen in 1891 Klaas Walig ontslag nam als brievenaarder, werd G. Kabel aangesteld als zijn vervanger en een deel van diens woonhuis werd als kantoor ingericht. Het was een tijdelijke oplossing, de gemeente betaalde hem jaarlijks fl. 156 huur. Na veel zoeken vond men een geschikte locatie, in de Noorderhoofdstraat op nummer 10. De eigenaar was bereid het voor fl 2.000 aan het Rijk te verkopen, het huis dat erop stond werd verbouwd tot postkantoor. Ontwerper van het geheel was de Rijksbouwmeester

C. H. Peters, een van de belangrijkste Nederlandse architecten van de negentiende eeuw. Behalve het kantoor van Krommenie ontwierp hij o.a. het hoofdpstkantoor van Amsterdam op de Nieuwezijds Voorburgwal (nu Magna Plaza) en de kantoren van Alkmaar, Enkhuizen, Monnickendam, Edam, Purmerend en Zaandam. Door de vele ornamenten, uitbouwsels en torentjes die zijn ontwerpen kenmerkten, sprak men wel van de 'postkantorengoethiek'.



Het eigenlijke bouwen werd voor iets minder dan fl. 20.000 gegund aan Jan en Jacob Kroon uit Assendelft. Zij gingen voortvarend te werk, begin 1894 was het kantoor gereed.



*Het postkantoor in de Noorderhoofdstraat. Vooraan rechts D. Rotgans (klerk postkantoor), besteller Th. Tiebie, Stelling (kantoorbediende), ca. 1912.*

Nadat het hulppostkantoor officieel gepromoveerd was tot postkantoor (maart 1894) had Krommenie een kantoor om trots op te zijn. Mede op aandringen van P.H. Kaars Sijpesteijn werd in dat kantoor ook een Rijkstelegraafkantoor gevestigd. Het Rijk was tot zo'n vestiging alleen bereid als de gemeente zich garant stelde voor een jaarlijkse opbrengst van fl. 800 (tien jaar lang). Kaars Sijpesteijn stelde zich met een aantal anderen garant te staan voor dat bedrag. Op 1 maart 1894 werd het nieuwe postkantoor in gebruik genomen. In 1905 zou er ook een Rijkstelefoonkantoor in gevestigd worden.

Het gebouw zou tot 1967 dienst doen en daarna gesloopt worden. Tussen 1967 en 1985 was in de Zuiderhoofdstraat in een loods een noodpostkantoor gevestigd. Nadat Krommenie het vele jaren met



dat noodpostkantoor had moeten doen, werd op plek van het oude postkantoor in de Noorderhoofdstraat op 14 juni 1985 een nieuw kantoor geopend. Het heeft minder lang dienst gedaan dan zijn voorganger. Op 3 september 2003 werd het gesloten en werd de postale dienstverlening voortgezet bij een plaatselijke middenstander: de rokersspeciaalzaak van Verveen aan de Heiligeweg 33 in Krommenie.

*Postkantoor in de Noorderhoofdstraat*

*Het postkantoor van Krommenie op schaal nagebouwd door Wanda van Yperen, de echtgenote van Nico van Yperen. Nico was lid van de Posthoorn vanaf de oprichting in 1938 en een trouw bezoeker van onze bijeenkomsten. Hij heeft het 80-jarig jubileum net niet mogen meemaken. Hij overleed begin 2018.*



### 30. Het postkantoor van Zaandam: een soap in vele bedrijven

Heel lang heeft Zaandam het zonder een 'echt' postkantoor moeten stellen: het kantoor was gevestigd bij de directeur aan huis en als die verhuisde, verhuisde het postkantoor mee. In 1869 werd op landelijk niveau de beslissing genomen dat er meer permanente postkantoren gebouwd moesten worden, onder de supervisie van een Rijksbouwmeester.



Het eerste postkantoor dat als Rijksgebouw in de Zaanstreek werd gebouwd, stond aan de noordkant van de Gedempte Gracht en werd in 1875 in gebruik genomen. Het was een indrukwekkend gebouw, met een zeer respectabele voorgevel. Later zou het dienst doen als belastingkantoor. In de jaren zeventig van de vorige eeuw werd het gesloopt.



Op 1 mei 1916 werd een nieuw postkantoor aan de Dam / Wilhelminastraat opgeleverd, een monumentaal gebouw met fraaie trapgevels, waar de stad trots op kon zijn.

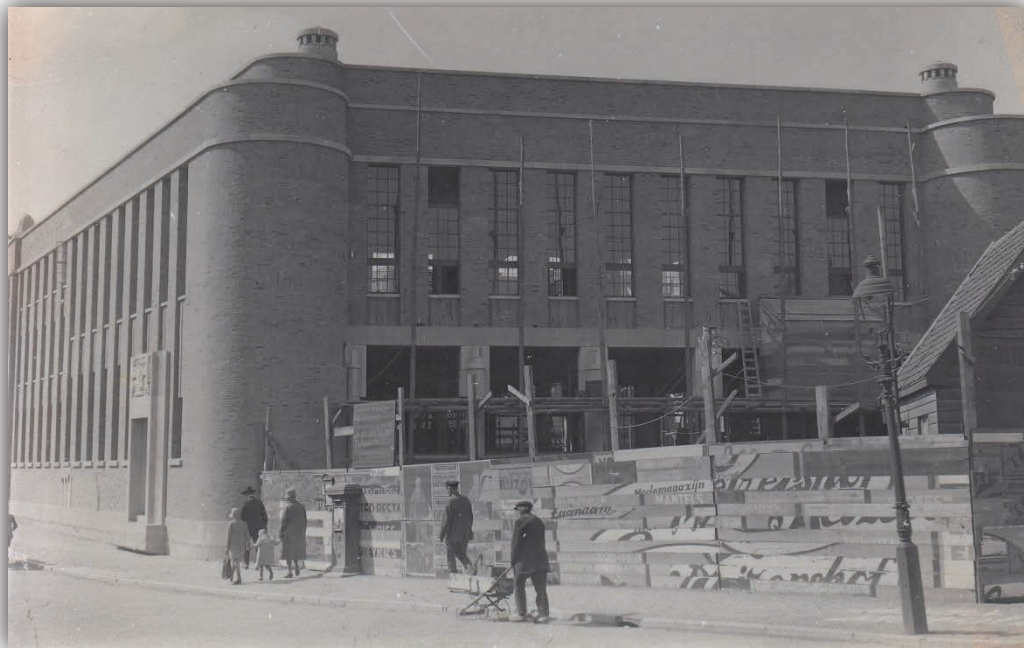
Maar al snel kwamen er ernstige bouwkundige gebreken aan het licht, zodat het kantoor pas begin

1918 in gebruik kon worden genomen, eerst door de afdeling Telefonie, eind juli door de Posterijen. Daarbij was de functie van directeur al sinds november 1915 vacant. De relatieve duurte van Zaandam stond een soepele sollicitatie vermoedelijk in de weg. 'Veel schilderachtige punten en mooie waterpartijen, maar wandelingen schaars. Klimaat is vochtig en koud maar niet ongezond, mits niet gelijkvloers slapend', meldde *De Post- en Telegraafwereld* in juli 1916.



Het grootste probleem was dat het gebouw al direct begon te verzakken, uit het lood begon te staan en als het ware doormidden knikte. In februari 1924 moest het wegens instortingsgevaar worden ontruimd en kort daarna begon men met de sloop.

Het postkantoor werd 'tijdelijk' ondergebracht in het gebouw van de Raad van Arbeid, Westzijde 77. Die tijdelijkheid zou zo'n tien jaar duren, want pas in 1930 kon – ongeveer op dezelfde plaats - een nieuw kantoor geopend worden, zonder trapgevels deze keer, maar zeker 'karakteristiek'.



*1929, het nieuwe postkantoor nadert zijn voltooiing. Een staande brievenbus is te herkennen.*



### **Postkantoor in oorlogstijd**

Op 22 mei 1940 stuurde de directeur van het postkantoor te Zaandam aan de Directeur Generaal van de PTT en de Inspectie een verslag over de gang van zaken in de eerste oorlogsdagen. Dat verslag vermeldt dat in de nacht van 7 op 8 mei het kantoor door (Nederlandse) militairen bezet en bewaakt werd. In het kantoor werden daarvoor ruimtes ingericht.

Op 8 mei werd de uitgang voor het publiek gesloten en van een prikkeldraadversperring voorzien. Bij de ingangen voor het publiek en op het dak werden wachten geplaatst. Er werden blinderingen aangebracht, na zonsondergang werd het gebouw verduisterd. Het gebouw beschikte niet over een schuilkelder, wel werden waar dat mogelijk was zandzakken aangebracht.

Op 10 mei werd het kantoor 's nachts in staat van verdediging gesteld omdat men een overval vreesde. Er werd een mitrailleur geplaatst die de toegang tot het kantoor bestreek.

Omdat in Zaandam het hoofdkwartier van de staf van de Vesting Holland Noorderlinie gevestigd was, waren er zeer veel troepen gelegerd. 'Vele hoofdofficieren liepen in en uit en riepen overdag en 's nachts mijn assistentie in voor telefoonverbindingen, uitbetalingen van soldij, enz.'

Op 14 mei werden alle aanwezige kasgelden in zakken verpakt, op lijsten genoteerd en 'aangeboden aan verschillende commandanten, die echter allen weigerden deze in ontvangst te nemen, zoodat ze weder in de kluis werden opgeborgen en den volgenden dag weder uitgereikt voor normaal gebruik.'

In de nacht van 14 op 15 mei werd de militaire bezetting opgeheven, op 15 mei werd het geheim archief vernietigd. In de dagen daarna was 's nachts een slaapdienst in het kantoor aanwezig en was er EHBO en een 'brandploeg' aanwezig. Ook hield de automatische telefooncentrale 's nachts een bezetting.

Veel mensen hadden in de eerste oorlogsdagen geld opgenomen van hun spaarbankboekjes en hoewel er soms lange wachttijden waren, kon aan alle verzoeken voldaan worden. Op de dagen dat er telegrammen aangenomen konden worden, heerste er grote drukte op het kantoor. Kennelijk was het ook mogelijk om via het postkantoor gasmaskers te betrekken; daarvan werden er 17 verkocht, 'doch alleen Veritex maat 4 en Duiker maat 5'.





In 1982 werd het postkantoor van Zaandam nog ‘aangepast aan de eisen van de tijd’, wat onder meer inhield dat het lokettenfront voorzien werd van kogelvrij glas. Dat glas werd overigens na een jaar of vijf weer verwijderd, omdat de beoogde klantvriendelijkheid daarmee niet strookte.

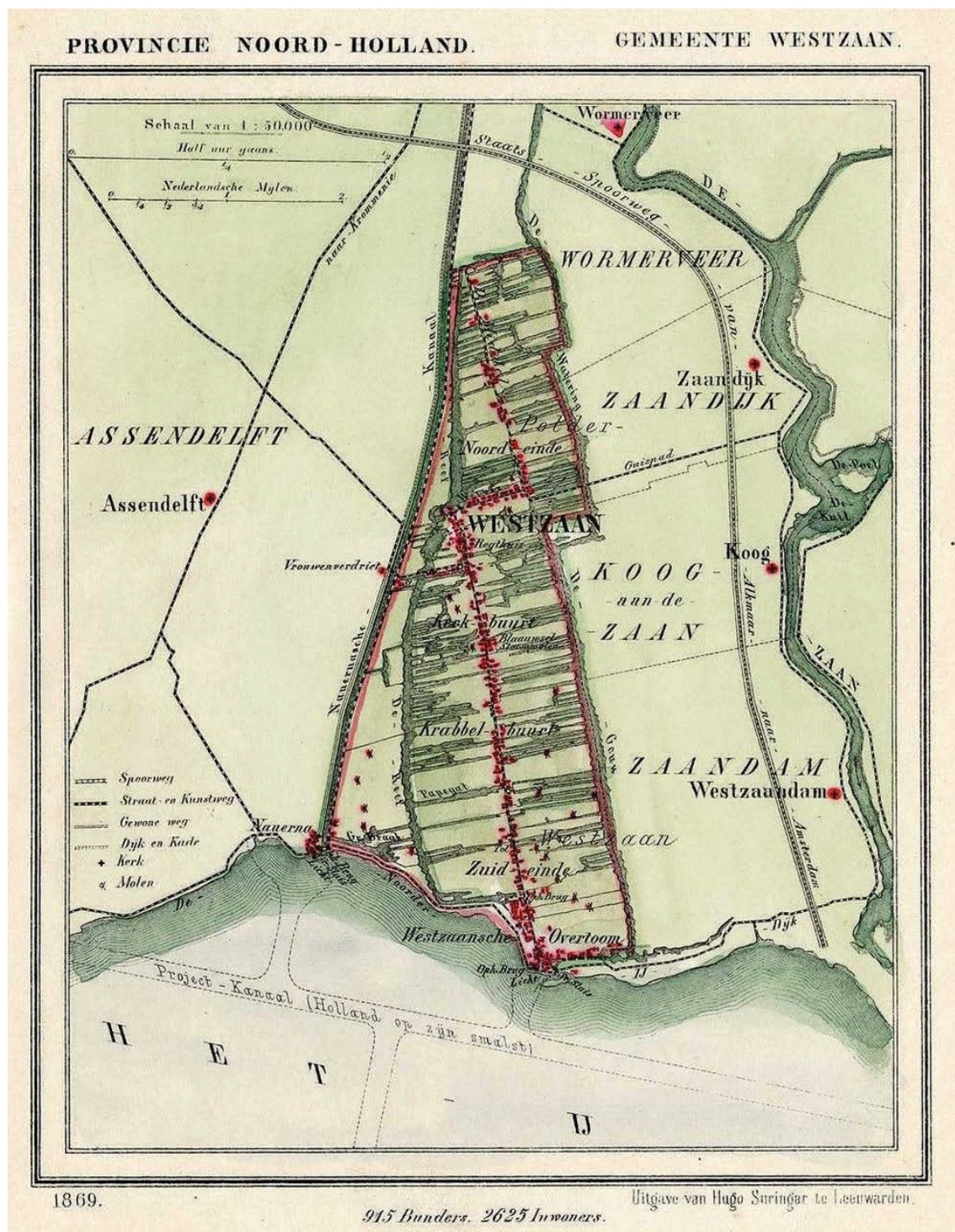
In 1989 verscheen in de plaatselijke krant, de Typhoon, een redactioneel artikel (‘Postkantoor Zaandam te koop; kans op sloop’) waaruit duidelijk werd dat de Gemeente en de postdirectie problemen hadden met de ligging van het pand dat onvoldoende bereikbaar zou zijn. Toch bleef het pand staan, al werd het uiteraard nog een paar keer verbouwd, gemoderniseerd en aangepast aan de geest des tijds en bleven de klachten over de slechte bereikbaarheid. Op 22 april 2010 sloot het kantoor zijn deuren.

Wel werd er in het steeds maar groeiende Zaandam op vrijdag 29 november 1985 een nieuw kantoor geopend aan de M.L. Kingweg.

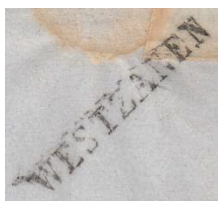


### 31. Westzaan: niet aan te raden voor een zwak gestel

Het hulpkantoor Westzaan werd op 1 september 1850 (de dag van de invoering van de nieuwe Postwet) opgericht waarbij Jacobus Bakker, voorheen postbode te Krommenie, werd aangesteld als brievengaarder. Hij had beslist zijn zinnen gezet op deze functie. Hij had bedankt voor de vacature van distributeur in Krommenie, was verhuisd naar het Zuideinde in Westzaan, maar had niet voorzien dat de postroute over de Zaanlandsche Communicatieweg zou lopen en dat de Posterijen het kantoor in de nabijheid van deze weg wilden hebben. Dus verhuisde Bakker opnieuw, nu naar de Krabbelbuurt (J.J. van Allanstraat).



Hij ontving jaarlijks fl. 200, wat een beetje het standaard bedrag lijkt te zijn geweest, en een toelage van fl. 75 voor het onderhouden van een bodeloop op het wisselpunt Zaandijk (twee keer per dag).



In de eerste maanden (van september tot december 1850) stempelde Bakker met een wat bijzonder naamstempel: Westzanen. Korteweg rubriceert dit stempel als K61, net als de wat meer bekende variant Westzaan.

In de loop van 1851 werd dit vervangen door het gewone stempel in 'Egyptische' letters (K61), hier afgebeeld op de achterzijde van een briefje dat op 11 juli 1855 vanuit Wormer via Wormerveer voor 5 cent naar De Rijk verstuurd werd.



Westzaan op de eerste Nederlandse postzegel uit 1852

Brief verstuurd door de firma gebr. De Jong, met een spoedbestelling van letters bij de lettergieterij van Joh. Enschedé & Zn. Westzaan plaatste het kantoorstempel op de achterzijde. De brief ging met de postrit via Beverwijk naar Haarlem; aankomststempel K47 met uuraanduiding.



Na een jaar of vier ging het ernstig mis met de loopbaan van Bakker. Er kwamen klachten binnen over het niet afdragen van ontvangen gelden en hoewel een schorsing voor de hand lag, bleef die achterwege: in Westzaan had men niet meteen een geschikte opvolger bij de hand. Toen Pieter Grootes, de zoon van de deurwaarder, zich meldde, kon Jacobus Bakker op zestigjarige leeftijd per 1 januari 1855 ontslagen worden. Eervol zelfs.

Pieter Grootes ontving als brievenaarder een traktement van fl. 300 (per jaar) en bovendien een vergoeding van fl. 75 voor het onderhouden van een bodeloop op het wisselpunt Zaadijk.

Het hulppostkantoor Westzaan ressorteerde van 1850 tot 1873 onder verschillende postkantoren: Zaandam, Beverwijk en Haarlem. De kantoorhouder te Westzaan moest rekening en verantwoording afleggen tegenover de postdirecteur van Zaandam.

Post die uit Westzaan verzonden werd ging doorgaans met de postrit naar Beverwijk, om vandaaruit verder via Haarlem te worden verzonden. De verbinding met Beverwijk liep over de in 1849 gereed gekomen Communicatieweg.



*Juni 1869,  
brief van West-  
zaan, via post-  
kantoor Zaan-  
dam naar  
Maastricht.*

*Op 5 december 1866 ontving Westzaan een langstempel in schreefloze letters (type Korteweg K 64). Het voorschrift was toen dat er met rode inkt gestempeld werd. Op 15 december 1869 werden de voorschriften veranderd en werd het gebruik van zwarte stempelinkt verplicht. Het stempel werd in januari 1880 vervangen door een kleinrondstempel.*

Met het gereedkomen van de spoorverbinding Zaandam-Uitgeest in 1869 kwam de postrit naar Beverwijk te vervallen en kon de post voortaan over het spoor verzonden worden via het station Koog-Zaadijk. Op poststukken komen we de trein-trajectstempels van deze verbinding tegen: Zaandam-Uitg: (takje), Haarl:-Helder (takje), Amst:-Helder (kleinrond), Amsterd:-Uitg: (kleinrond). Westzaan gebruikte het spoor ook voor de lokale post naar Zaandam.

Westzaan ressorteerde postaal gezien voortaan onder Koog aan de Zaan.

Poststukken naar/ uit Westzaan hebben meestal te maken met een vijftal belangrijke bedrijven die daar gevestigd waren: de firma Grootes (cacao, chocolade). Molenaar's Kindermeel, de verffabrieken van de firma Avis, de papierfabriek van de Gebr. De Jong en de Sociëteit der Blauwselfabriek. De afgebeelde brief uit Westzaan naar Maastricht is verzonden door de Blauwselfabriek.

Avis is een bekende naam in de Zaanstreek. Avis vestigde zich al in 1824 in Westzaan, toen hij de bestaande Firma der Sociëteit van de Blauwselfabriek en Negotie overnam (deze ging in liquidatie in 1824). In 1833 was Avis de eerste onderneming in de Zaanstreek die een stoommachine installeerde. Gevolg was dat hier de eerste schoorsteen in de Zaanstreek verrees, een wonderlijk bouwsel op een vierkante plaat, gestut door vier zware steunberen. In 1848 namen de uit Oostzaan afkomstige broers Avis het initiatief tot de aanleg van de Zaanlandsche Communicatieweg.

### Westzaan krijgt een postkantoor



In 1898 kwam de functie van brievengaarder vacant door het overlijden, op 30 maart 1898, van brievengaarder S. Grootes jr. (vermoedelijk een zoon van Pieter). In het periodiek *De Post- en Telegraafwereld* van april 1898 verscheen een advertentie voor het vervullen van de vacante post. In de uitvoerige beschrijving van het hulpkantoor Westzaan worden we geïnformeerd over de diensten en de bestelkring. Die bevat, behalve het dorp Westzaan, ook de helft van Nauerna, dit wil zeggen alles ten oosten van de Nauernase Vaart. Er zijn drie postboden maar geen telefoonbeheer. De brievengaarder was tevens sub-ontvanger der Invoerrechten en Accijnzen. Om de functie wat aantrekkelijk te maken werd nog vermeld: 'de mensen in deze streek zijn, over 't algemeen, zeer geschikt'.

De status van dit hulpkantoor zou pas op 16 februari 1914 worden omgezet in Postkantoor, nadat er in de Kerkbuurt een Rijkspostkantoor gebouwd was .

In *De Post- en Telegraafwereld* verscheen op 10 januari 1914 weer een bericht, maar nu voor de functie van directeur. Er wordt uitgebreid ingegaan op het nieuwe Rijksgebouw van Postkantoor Westzaan, met als kennelijke (luxe ?) bijzonderheid: de verlichting geschiedt door petroleum. Westzaan is als vele N-H dorpen. in de lengte gebouwd met weinig wandelwegen. Het naaste spoorwegstation is Koog-Zaandijk op een goed half uur gaans. De gemeenschap met genoemd station wordt onderhouden met een motorbootje (!).

Even verder lezen we: 'Voor een zwak gestel is Westzaan als woonplaats niet aan te raden, moerasig. Vreemdelingen lijden hier nog al aan koorts. Toch zijn er onder de ingezetenen velen van hooger leeftijd.'

De man die de functie van postdirecteur in Westzaan kreeg, was J. Meyer, hij zou zijn functie vervullen tot 1 augustus 1919 want in *De Post- en Telegraafwereld* verscheen in juli 1919 weer een adver-

tentie wegens de vacante post van directeur in Westzaan.

Nu wordt in de advertentie vermeld dat de bovenwoning van het Postkantoor nogal vochtig is, maar er is waterleiding en de verlichting geschiedt met gas hoewel er spoedig elektrische verlichting zal kunnen plaats hebben. Hoewel ook nu weer wordt vermeld dat het spoorwegstation Koog-Zaandijk op een half uur gaans ligt wordt niet gerept over een motorbootje, wellicht omdat inmiddels de dienstfiets was ingevoerd.

Wel is in 1917 het Rijkstelegraaf- en telefoonkantoor ondergebracht in het Postkantoor zodat de nieuwe directeur nu ook beschikt over een telefoniste en vier bestellers.

Van dit Westzaanse Postkantoor zijn nogal wat Ansichtkaarten bekend waaruit blijkt dat er in de loop der tijd diverse veranderingen zijn aangebracht. Op bovenstaande afbeelding komen ook de telefoon- en telegraafdraden voor, met een 'boom-constructie' op het dak. De foto zal zo omstreeks 1920 gemaakt zijn. Rechts is de toegang tot het postkantoor te zien en links de toegang tot de directeurswoning op de eerste etage. De pleisterlaag ter hoogte van de woning mocht tegen de vochtigheid niet baten want het bleef er kil en klam.

Het gebouw staat er nog steeds, maar functioneert al een tijd niet meer als postkantoor. Voor postzaken moeten we tegenwoordig naar de Bruna of de drogist.

### Veiling Hoes: bod van f 7.50 op kavel van f 3.600.-

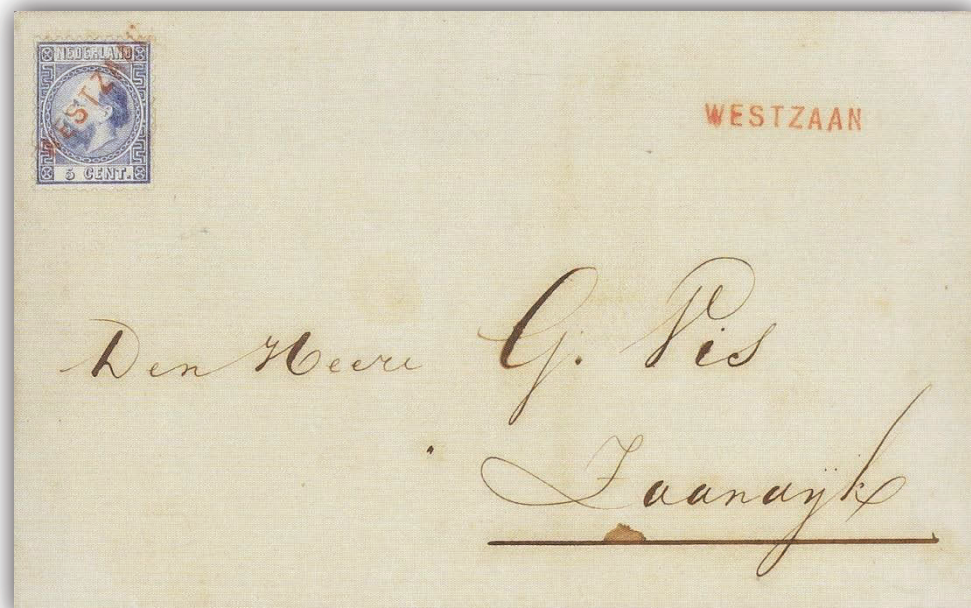
Op 6 en 7 mei jongstleden hield de firma Hoes uit Tilburg haar 153ste veiling. Het klapstuk van deze veiling was een brief met een rood stempel 'Westzaan', dat zowel op de brief als op de zegel (5 cent emissie-1867) was aangebracht. De taxatie van dit kavel was f 750.-.

Eén dag voor de veiling kreeg de veilinghouder bezoek van iemand, die veronderstelde dat er een vergissing moest zijn gemaakt met de taxatie: zevenhonderdvijftig gulden voor een zegeltje dat gebruikt voor slechts drie gulden in de catalogus stond. Hij gaf een order van f 7.50...

Onnodig te zeggen dat de brief iets meer opbracht dan drie rijksdaalders; het poststuk ging uiteindelijk voor f 3.600.- in andere handen over.

Overigens waren de opbrengsten op de veiling niet allemaal even zonnig. Een mooie aangetekende brief van Amsterdam naar Weltevreden (maart 1923), die onder meer was gefrankeerd met nummer 3 uit de 'Drijvende Brandkast'-serie (cataloguswaarde f 800.-) bracht slechts f 280.- op. Ook de prijzen voor de eerste emissie van Nederland lagen aanzienlijk lager dan enkele jaren geleden het geval was.

*Maandblad Filatelie, mei 1988*



## 32. De Zaanlandsche Communicatieweg



De wegverbinding tussen, ruwweg, Kennemerland en Zaanstreek bestond voor 1848 uit een voetpad dat liep van Beverwijk, Heemskerk, Assendelft en Westzaan naar Zaandijk. In Zaandijk sloot dat voetpad aan op de weg langs de Zaan in de richting van Zaandam. Over deze wegverbinding vond de dagelijkse bodeloop plaats. De paden waren zo slecht dat er zelfs niet met een paard overheen kon worden gereden. In 1848 werd het voetpad Zaandijk-Westzaan (de Guisweg) verhard en de brug bij de papiermolen begaanbaar gemaakt voor de postkar.



De Communicatieweg loopt op de kaart van linksboven schuin naar beneden, volgt een stukje de Nauernase Vaart om in Westzaan uit te komen. Zie ook de detailkaart van Westzaan, waarop ook het Guispad tussen Westzaan en de Zaan goed te zien is.

Het Guispad werd in 1637 als kerkenpad aangelegd en liep van Koog langs de molens De Bijenkorf en Het Guyswyf naar Westzaan. Dit voetpad steunde oorspronkelijk op takkenbossen, maar was in 1838 al twee keer beschulpt, geteerd en verbreed tot 9 palmen. Halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw werd het Guispad deel van de Communicatieweg die van Zaandijk en 'de zeedijk' over Westzaan richting Beverwijk voerde. De aanleg van deze weg was een enorm project, in feite ging het over de eerste ontsluitingsweg in de Zaanstreek, waarover ook nog eens een postkoets zou gaan rijden.

De weg werd aangelegd op persoonlijk initiatief van enkele Zaanse ondernemers, waarvan de gebroeders Cornelis en Jacob Avis Gz. de voortrekkers waren. Zij vormden een commissie die de eerste plannen uitwerkte, fondsen wierf en gemeentes en polders bereid vond zich met geldbedragen garant te stellen voor de uitwerking van het project. Een viertal tolhekkers moest zorgen voor inkomsten, die geschat werden op zo'n fl. 5.000 per jaar. Met dat vooruitzicht namen velen een of meer aandelen in dit bijzondere project.

Bij de verdediging van de plannen wezen de initiatiefnemers op het ontbreken van een goede verbinding met de weg die als de belangrijkste in Noord-Holland gezien werd (Haarlem-Alkmaar). Hierdoor werd de inwoners van de Zaanstreek niet alleen veel vertier onthouden, maar bleven de prijzen er hoog (door het ontbreken van concurrentie). De nieuwe weg betekende werkgelegenheid voor vele ambachtlieden (wagenmakers, zadelmakers, smeden en schilders) en zou een reis naar een andere stad bij alle seizoenen mogelijk maken.

Nadat aan verschillende bezwaren van gemeentewege en polderbesturen tegemoet gekomen was, kon de Zaanlandsche Communicatieweg op 9 december 1848 worden ingewijd.

### 33. Assendelft



Assendelft is een lang gerekt dorp, eigenlijk bestaande uit één dorpsstraat, met aan weerszijden wat schaarse bebouwing. Die lange straat strekte zich uit van Krommenie tot aan het Wijkermeer, ter hoogte van Zaandam. Qua oppervlakte was het halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw de grootste Zaangemeente.

Een markante watertoren, op de plaats waar de Nauernase Vaart de Communicatieweg kruist, is een niet te missen herkenningspunt. Het gebouw wordt 'de Peperbus' genoemd. Het werd gebouwd in 1885 en verhoogd rond 1925, maar werd in 1973 als watertoren buiten gebruik gesteld.

Floris Smit was visser van beroep, maar kreeg in 1812 een aanstelling als bode van de gemeente Assendelft. Waarschijnlijk ging het vooral om het halen en brengen van ambtelijke correspondentie, maar wellicht mocht hij ook particuliere brieven bezorgen. Waarschijnlijk, wellicht. Het begin van de postgeschiedenis van Assendelft is in nevelen gehuld. Wel staat vast dat Smit in 1829 nog steeds als postbode in dienst was van de gemeente, tegen een jaarwedde van fl. 80. Uitbetaling vond plaats per kwartaal.

In 1829 nam Jacobus Voerman het werk van Smit over. 's Morgens liep hij in alle vroegte naar Beverwijk, een wandeling van twee uur, en 's middags naar Zaandam. Ook die tocht vergde twee uur en dan moest hij nog naar huis. Een dagtaak dus, waar ook het bestellen van brieven nog bij hoorde. Op 19 juni 1848 kreeg Voerman te horen dat hij voor iedere brief, boven het gewone porto, als bestelgeld een bedrag van 10 cent in rekening mocht brengen bij de ontvanger van de brief. Een mooie aanvulling op zijn wedde, maar op het platteland had je de postbode in deze jaren liever niet aan de deur.

Kennelijk deed Voerman zijn werk zo goed, dat hij per 1 januari 1851 als bestelhuishouder in Assendelft aangesteld werd. Het bestelhuis ging ressorteren onder het hulppostkantoor Westzaan, maar kon ook rechtstreeks post ontvangen van (en verzenden naar) Zaandam, Beverwijk en Wormerveer.

Het loopwerk was waarschijnlijk belangrijker dan het kantoorwerk, want hij moest dagelijks een bodeloop gaan onderhouden van en naar Zaandam (en niet meer naar Beverwijk), via de postwisselplaats Zandijk.



Als ingezetenen van het dorp brieven te verzenden hadden, moesten ze die voortaan aan het bestelhuis bezorgen. Brieven voor Assendelft moest hij in het dorp bezorgen, waarvoor hij 2½ cent per brief mocht rekenen; drukwerk 1 cent. De ambtelijke correspondentie moest hij zonder extra kosten afleveren.

Voerman woonde aan de Communicatieweg-West op nummer 3 in een huis dat in 1849 als Tolhuis voor de Zaanlandsche





Communicatieweg ingericht was, met een tolhek voor de deur. Het huis is in 2017 gesloopt, waarmee ook het oudste Zaanse postkantoor verdween.

*Ansichtkaart uit 1903, met centraal het tolhuis, met gesloten tolhek.*



Aanvankelijk (tussen 1851 en 1853) voorzag Jacob Voerman de vanuit het bestelhuis Assendelft te verzenden brieven van een geschreven vertrekaanduiding (K74).



Het oudste poststempel dat in Assendelft gebruikt is (vanaf 1853), is het langstempel met 'Egyptische' letters, lengte 33 mm.

Het werd in 1868 vervangen door een stempel met schreefloze letters, afdrukken zijn bekend in zwarte en rode inkt.



Daarna komt de bekende reeks: kleinrond-grootrond- typenrader lange balk – korte balk, etc.



Kleinrond verstrekt 23/12/1879



Op 27 september 1900 werd het grootrondstempel verstrekt. Het langebalkstempel werd toegezonden op 29 januari 1913.

## 34. Trots op het bedrijf



Franck Glandorff is een van de jongste leden van De Posthoorn en was elf jaar lang postbode in de Zaanstreek, van 1999 tot 2011. Ook werkte hij, voor deze tijd, drie jaar in het postagentschap Assendelft. Speciaal voor het jubileumboek zette hij wat herinneringen op papier.

‘Ik begon in september 1997 met werken in het postagentschap Assendelft. Kort daarvoor had het postkantoor daar schuin tegenover de deuren voor het publiek gesloten. De postsortering zou nog tot in 2002 daar aanwezig blijven. In het postagentschap, dat in Winkelcentrum De Delfthof gevestigd was, had de familie Brandse de leiding. Zij hadden de Bruna-winkel met het postagentschap, en ook de juwelierswinkel die in het winkelcentrum zat. Het winkelcentrum bestaat inmiddels niet meer, de hele oppervlakte wordt nu ingenomen door een supermarkt van Lidl. De familie Brandse bestond uit rasechte Amsterdammers, hetgeen soms nogal wat strubbelingen veroorzaakte tussen klanten en deze familie. Beide groepen bedoelden het goed, maar waren gewoon te verschillend. Ik kon het er best aardig mee vinden. Ze verzorgden mijn lunch iedere dag, en ik kreeg de hele dag door koffie en thee aangereikt. Ook hadden zij er niets op tegen als ik aan klanten, die een pakje of aangetekende brief kwamen

ophalen, vroeg of ik de postzegels mocht hebben. Zo heb ik heel wat postzegels gekregen. Mensen hadden vaak ook nog postzegels thuis, en die gaven ze mij dan ook.

Ze waren wel heel precies met regels, en eigenlijk is dat natuurlijk ook heel goed. In het oude postkantoor werkten al jaren dezelfde mensen, ze kenden bijna iedereen. Als je een aangetekende brief, of cheques kwam ophalen, en ze kenden je, hoefde je je niet te legitimeren. De familie Brandse en ik kenden lang niet iedereen, wij vroegen altijd om een legitimatiebewijs. Dat waren de mensen uit het dorp niet gewend, en ze hadden het ook vaak niet bij zich. Dan moesten ze naar huis terug, en werd vaak met veel gemopper duidelijk gemaakt dat ze er niet blij mee waren.

Eind 1999 wilde de dochter van het gezin, die de leidinggevende was over de winkels, ander werk gaan doen. Rond dat moment had ik gehoord dat er vraag was naar postbodes, het werk leek mij erg leuk, en ik had al veel contact gehad met postbodes, omdat ze vaak bij mij aan het loket kwamen. Ze moesten de lijst waarop mensen getekend hadden voor een pakje of aangetekende brief altijd bij mij inleveren, met de pakjes en brieven van mensen die niet thuis waren, zodat zij deze bij het loket op konden komen halen.

Ik probeerde het en stuurde een sollicitatie. Ik werd al snel opgebeld, en het gesprek ging prima. Eind 1999 begon ik als postbode. Ik verdiende meteen bijna het dubbele van wat ik eerst verdiende, waarom had ik hier niet eerder gesolliciteerd? De werksfeer was meteen heel goed, er werd hard gewerkt, maar ook veel gelachen, eigenlijk kon iedereen goed met elkaar overweg. De arbeidsvoorwaarden waren ook heel goed. In 1999 nog wel! Er was erg veel post, de vrachtwagen kwam twee keer per dag, en dan waren er ook nog partijen huis-aan-huis en pakketpost. Iedere dag moest alles weer bezorgd zijn. Ik had in 2001 mijn rijbewijs gehaald, en mocht regelmatig met de bestelauto de post bezorgen bij de boerderijen in de polder in Assendelft en Westzaan. Ook hoorde daar het wegbrengen van de postzak-

ken bij, naar de wijken waar de postbodes liepen. Toen waren het nog van die grote, stugge jute zakken.

Een minder fijne gebeurtenis was de ziekte van postbode Ruud de Boer. Hij kreeg slokdarmkanker. Hij bleef nog tot heel ver in zijn ziekbed aan het werk, zo goed als het ging. Na een tijdje kon hij de post niet meer bezorgen, maar hij bleef wel een paar uur per dag sorteren. Alle collega's hielpen hem zonder uitzondering. Toen het echt minder ging, kwam hij in het ziekenhuis terecht en ook daar bezochten veel collega's hem. Hij kon het echter niet winnen van zijn ziekte en overleed op 18 december 2007. Bij de uitvaart waren veel collega's aanwezig. Postkantoor Purmerend stuurde die dag een ploeg om de post in Krommenie, Assendelft en Westzaan te bezorgen. Rond die tijd was er ook een overlijden van een collega in Purmerend, en toen hebben wij een ploeg gestuurd om daar de mensen uit de brand te helpen. Zelf heb ik daar ook een wijk gesorteerd en gelopen. Ik kan me nog herinneren dat dat een buurt was waar de straten namen hadden van landbouwwerktuigen. Als dank ontving ik een pen. Dit was absoluut niet nodig geweest, maar was wel attent. De pen heb ik nog steeds.

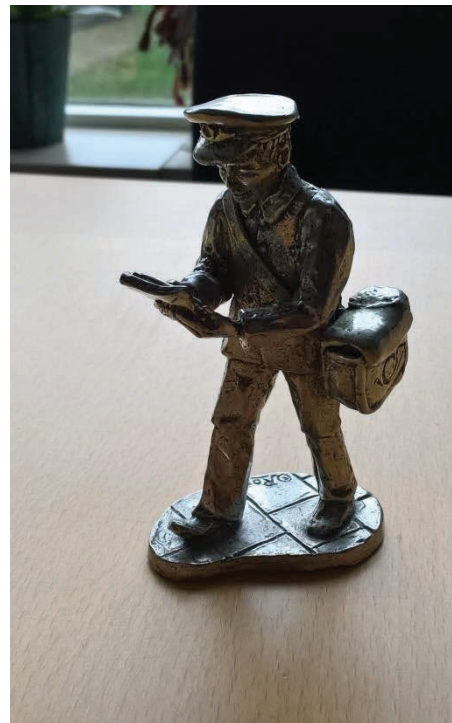
De manager van het kantoor, dat in 2002 was samengegaan met Krommenie en dat zich inmiddels in het gebouw van postkantoor Krommenie bevond, was Tom Veerman. Niet iedereen kon het goed met hem vinden, maar ik vond het een goeie kerel. Ik heb nog steeds contact met hem. Hij deed naast zijn werk voor de post ook vrijwilligerswerk. Hij ging regelmatig een tijdje naar Gambia om scholen te helpen bouwen en waterputten aan te leggen. Ik weet nog goed dat hij, na een tijdje weg geweest te zijn, binnenkwam in traditionele Gambiaanse kleding.

Er was in 2006 een personeelstekort. De werkdruk werd erg hoog voor veel mensen, ook voor mij. De managers van het kantoor konden er ook niet veel aan doen, veel dingen waren van hogerhand opgelegd. We vonden dat we toch wat moesten doen en we schreven de hoogste baas in Den Haag en de vakbonden aan. Iedereen was bereidwillig om naar een oplossing te zoeken. Er kwam een vergadering, waar veel hoge managers naartoe kwamen en ook alle medewerkers waren uitgenodigd. Dit heeft wel het een en ander opgelost.

Er was ook postbode Sylvia, die er al sinds 1973 werkte, zij was al op leeftijd, en redde het niet meer om steeds een eind te fietsen. Het werd zo geregeld dat zij met de auto opgehaald werd om naar haar werk te gaan, en met de rit in de middag werd ze, samen met de door haar gesorteerde post, weer naar huis gebracht. Daar had zij een loopkar staan, waarmee ze de post dan kon bezorgen.

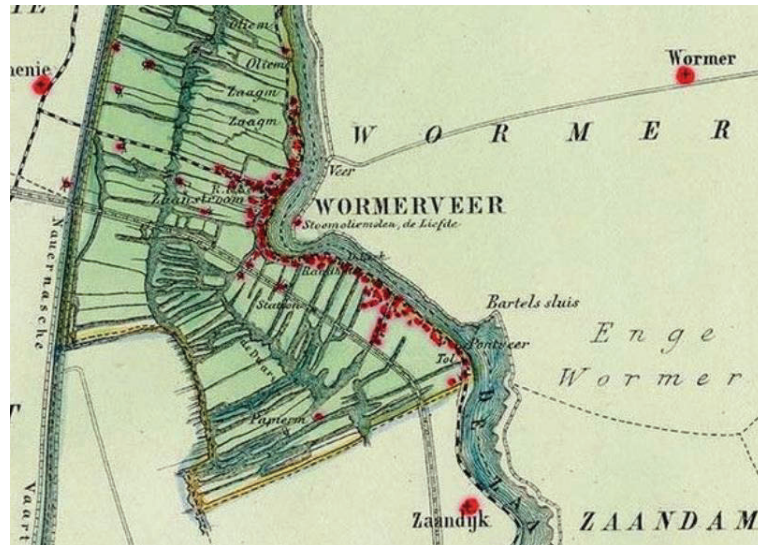
*Een beeldje als herinnering >*

Rond 2010 werd het postvolume steeds kleiner, het bedrijf moest wat doen. Het werd goed geregeld, de medewerkers konden op kosten van het bedrijf een cursus naar keuze volgen die bij hen paste, om meer kans te hebben op de arbeidsmarkt om ergens anders werk te vinden. Ik deed een tweejarige opleiding MBO 3 logistiek. Iedere week een avond naar Alkmaar, in een ruimte in het postkantoor Hertog Aalbrechtweg werd de opleiding gegeven. Meerdere collega's deden deze opleiding, het was natuurlijk leren maar ook was er tijd voor ontspanning en gezelligheid. Ik vond ook al snel een baan, bij Esprit in Amsterdam Zuidoost. Ik begon in het magazijn, maar ik vond de winkel en kassa toch leuker. In dit multiculturele deel van Amsterdam kwam het goed uit dat ik Engels, Duits en Frans spreek, en ik kwam erachter dat ik heel goed ben in het aanprijzen en verkopen van de kleding. Tot op de dag van vandaag werk ik er, maar heel eerlijk gezegd, als het postvolume nog zo was geweest als in het begin van mijn carrière, dan zou ik zo weer terug willen. Maar die tijd is geweest en komt niet meer terug. Maar de herinneringen hou ik altijd bij me en zal ik niet kwijt-raken!



## 35. Wormer

Voor echte Zaankanters is het niet nodig, maar omdat de kans bestaat dat ook mensen buiten de Zaanstreek dit boek lezen, is een kaartje van de geografische ligging van Wormer wellicht gewenst.



Dit fragment uit de Suringar-kaart van 1867 toont de ligging van het dorp Wormer ten opzichte van Wormerveer aan de Zaan. Wat niet te zien is, zijn de tientallen molens die langs de Zanoevers stonden, ook aan de kant van Wormer en ook in het land rond Wormer. Het was door al die molens een gebied vol bedrijvigheid, dat via twee overzetveren (het Noorderveer en het Zuiderveer) met Wormerveer verbonden was, tot er in 1889 een vaste brugverbinding kwam, een tolbrug.



*Molens en bebouwing in het dorp Wormer in de 17e en 18e eeuw. Deze gegevens uit het archief van Wormer zijn verzameld door C. Mol gemeentesecretaris van Wormer. GA Zaanstad, 50.1083. De kaart is van december 1939.*

Postverzending van en naar het dorp Wormer vond van oudsher plaats door middel van schippers en boden. We beschikken over één naam en een heldere instructie: Jacob Klopper kreeg bij zijn aanstelling op 17 maart 1813 de volgende taak:

‘De postbode moet alle dagen des morgens ten 10 uren van Wormer gaan naar Zaandam en daar bij het aankomen der post ten 12 uren present zijn. De brieven die ten zijnen huize gebragt worden is hij

gehouden op het postkantoor te bezorgen en de aankomende voor Wormer en Jisp over te nemen en dadelijk zonder enig oponthout te Wormer en Jisp aan derzelve adressen te bestellen.’

Met de Postwet van 1850 werd het dorp Wormer opgenomen in een reguliere postverbinding tussen Wormerveer en Purmerend. Die bodeloop werd verzorgd door Simon Ris en ging van Wormerveer (postkantoor), over het Zuiderveer en Bartelsluis naar de Dorpsstraat in Wormer. Van daar moest Ris verder lopen naar Jisp. Aan het eind van Jisp werd overgevoerd naar Wijdewormer en van daar naar Purmerend. Een pittige tocht, zeker als we bedenken dat Ris na een korte rust in Purmerend ook weer terug moest lopen, onderweg post moest bestellen en brievenbussen moest legen. Die waren langs de route geplaatst. In Wormer gebeurde dat in 1854, waarschijnlijk op de hoek van Kerkstraat en Dorpsstraat, destijds het ‘hart’ van het dorp. Jisp kreeg in 1853 een brievenbus.

### **De brievenbus**

Weinig werd door de Posterijen aan het toeval overgelaten. In de correspondentie over de bodeloop van Simon Ris tussen de inspecteur der Posterijen en de directeur van het postkantoor Wormerveer komt ook de plaatsing van brievenbussen ter sprake. Die bussen moesten ‘zeer eenvoudig en van hout’ zijn, met een afmeting van ‘één voet in het vierkant’ [=ca. 30 cm] en voorzien van een behoorlijke sluiting. Voor het gemak van de postbode zou het wenselijk zijn als alle bussen met dezelfde sleutel afgesloten konden worden. De bussen moesten voorzien zijn van het woord ‘Brievenbus’ en een mededeling over de uren waarop hij gelicht werd.

De bussen moesten bij voorkeur aan een woonhuis bevestigd worden, langs de weg die de postbode te gaan had. Er mochten niet teveel kosten aan verbonden zijn; in sommige aanstellingsbrieven komen we tegen dat de brievingaarder voor de kosten moest opdraaien, soms was dat de verplichting van de gemeente. De inspecteur wenste voor de zekerheid een kopie van de sleutel te ontvangen.

### **Simon Ris**

Ris zal een bekende verschijning geweest zijn in en rond Wormer. Hij was als postbode te herkennen aan de metalen nummerplaat op zijn jas, een postpet (met daarop als vignet een posthoorn) en een lederen tas over de schouder. Hij moest bij het bestellen van de brieven ook de verschuldigde porti afrekenen, het was immers in die tijd gebruikelijk dat de ontvanger van een brief de portokosten betaalde. Het door de geadresseerde te betalen bedrag stond met inkt of krijt op het poststuk geschreven door het postkantoor van verzending. Waarschijnlijk moest Ris ook postzegels bij zich hebben.

Het verhaal gaat dat hij zijn route liep met behulp van een ezelwagen, maar dat is toch een lastige onderneming met minstens twee veerpontjes op de route, al bestaat natuurlijk de mogelijkheid dat hij die ezel oppikte bij het Zuiderveer en bij Wijdewormer stalde (en terug andersom). Harde bewijzen ontbreken helaas.

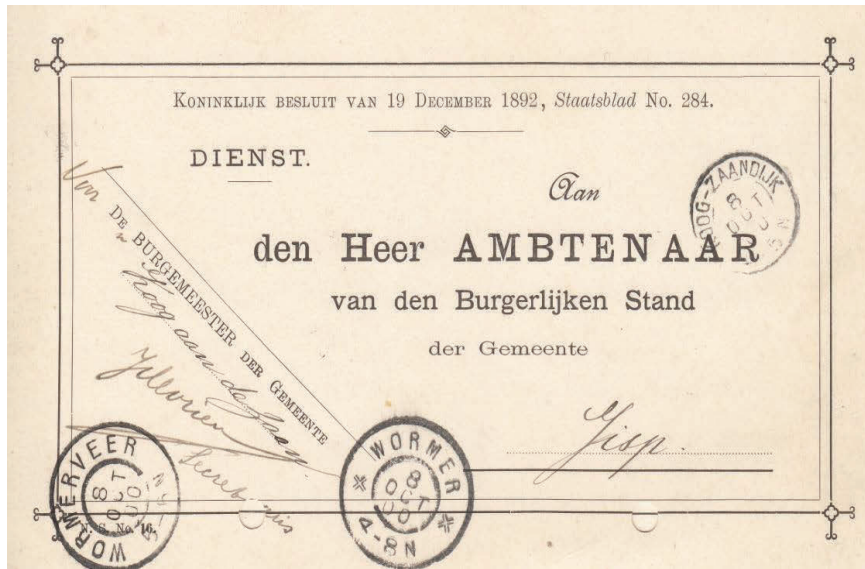
Ris was aan een tijdschema gebonden. In Purmerend moest er bij voorbeeld post uitgewisseld worden met de daar langs komende postiljon van het Tolhuis aan het IJ naar Hoorn. Bij zijn aanstelling ontving hij een jaarlijks traktement van fl. 100, maar voor brieven die hij buiten de dorpsgrenzen bezorgde mocht hij een stuiver bestelgeld vragen.



Hoewel het dagelijks postgebeuren in Wormer weinig spectaculair was, nam het postverkeer wel toe en in 1890 kwam het dorp zelfs in aanmerking voor de vestiging van een hulppostkantoor. Dat impliceerde dat er iemand gevonden moest worden die bereid was een deel van zijn woonhuis aan de Posterijen te verhuren om daar als brievingaarder aan de slag te gaan. Er moest wel gesolliciteerd worden want voor de Post was niet iedereen geschikt en de locatie moest gunstig gelegen zijn. De kandidaat moest tevens bereid zijn een borgsom te storten.

Kennelijk was Piet Bart destijds een man die aan alle voorwaarden voldeed, want per 1 augustus 1897 startte hij het hulppostkantoor Wormer in zijn eigen woning in de Dorpsstraat. Hij had daartoe zijn

huis op eigen kosten laten verbouwen tot geschikte postruimte. Hij ontving een bord voor op de gevel en stempelde de post met een grootrondstempel Wormer; het kantoor ressorteerde onder Wormerveer.



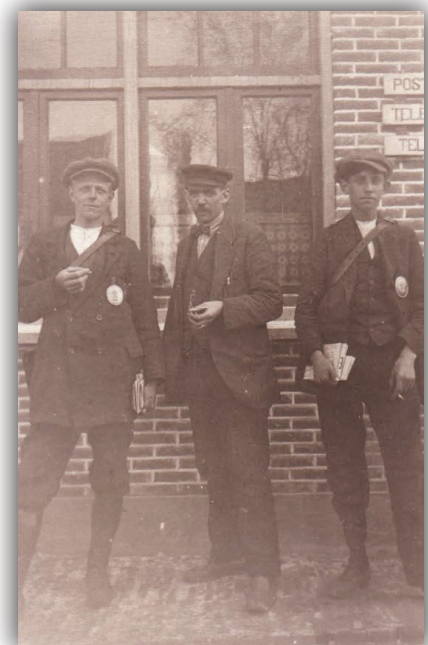
8 oktober 1900  
Dienstbriefkaart uit Koog aan de Zaan (kleinrondstempel Koog-Zaandijk) via Wormerveer naar Wormer en van daar naar Jisp (2x grootrond).



Het eerste postkantoor in Wormer, in de Dorpsstraat (nu 361), oostelijk van de Katholieke kerk, omstreeks 1900. Op de stoep staat brievenaarder Piet Bart.

Het hulppostkantoor was tot 1922 in dit pand gevestigd. In dat jaar werd Bernard Heyne als kantoorhouder in Wormer aangesteld en verhuisde het kantoor naar Dorpsstraat 144, waar Heyne tot zijn dood in 1937 het kantoor runde. Na zijn overlijden zette zijn echtgenote nog een jaar het werk voort. Daarna werd het kantoor overgenomen door H.C. Boorman.

Het personeel van het postkantoor in 1922.  
Links: Jan Ranshuizen  
Midden: Bernard Heyne, directeur  
Rechts: Manus Koelemeijer



In de jaren daarna was het hulppostkantoor op verschillende locaties in de Dorpsstraat gevestigd, met een vast patroon: steeds als er een nieuwe directeur kwam, verhuisde het kantoor mee.



September 1922, aangetekende brief met ingestempeld aantekenstrookje, verstuurd van Wormer naar Bury in Engeland. Buitenlandtarief van 20 cent, aantekenrecht 15 cent.

In Wormer was vanaf oktober 1913 een typenrader-stempel met lange balk in gebruik. Het heeft tot in 1969 dienst gedaan.

Vanaf eind 1943 was het type met korte balk in gebruik:



(1943-1968)

## 36. Jisp

Op zijn tocht van Wormerveer naar Purmerend passeerde Simon Ris ook het dorpje Jisp. Daar werd in 1853 een brievenbus geplaatst, waarvan de leging aan Ris was toevertrouwd. In het dorp bestelde hij ook de post.

In 1884 werd de rechtstreekse spoorverbinding tussen Zaandam en Purmerend in gebruik genomen en daarmee kwam de bodeloop te vervallen. Wel werd de bodeloop van Wormerveer over Wormer naar Jisp gecontinueerd. In 1884 duikt de naam van Aris Blokland op, die in het dorp tevens schoenmaker en groenteboer was. Aanvankelijk bestelde hij alleen brieven in het dorp, maar vanaf 1893 verzorgde hij ook de bodeloop naar Wormerveer, v.v. Zijn loopschema is in de archieven bewaard gebleven.

Vertrek:

3.30 u Wormerveer 4.00 u Engewormer 4.35 u Westwormer  
5.10 u Middenwormer 5.30 u Oostwormer 6.40 u Jisp, en daarna dezelfde weg terug

*Postkantoor van Jisp,  
Dorpsstraat 47  
richting Wormer*



In Jisp werd in 1913 een hulppostkantoor gevestigd (een telegraaf/ telefoonkantoor hadden ze er al), in de Dorpsstraat op nummer 47. Kantoorhouder was Piet Praag, die in het dorp tevens smid, rijwielhandelaar en postbode was. Hij werd in zijn werk bijgestaan door Aris Blokland. Deze trad in 1889 in dienst van de Posterijen, als bodeloper van de route Wormerveer-Wormer-Jisp en Enge Wormer. In Wormer deed hij dienst als postbode tot hij in 1913, bij de opening van het hulppostkantoor in Jisp, aldaar werd benoemd.

In 1912 ging de snelheid van het berichtenverkeer flink omhoog door het invoeren van een dienstfiets: de bodeloop van Jisp over Wormer op Wormerveer werd een rijwieldienst. Voor het uitvoeren van de rijwieldienst kon de bode rekenen op het riante dagloon van zeventig cent, welk bedrag nog wel wat verlaagd werd toen bleek dat hij met fietsen heel wat minder tijd kwijt was dan met lopen.....

Op 1 juli 1922 kreeg Aris Blokland eervol ontslag uit de dienst, al zou hij nog wel als hulpbesteller en hulp-nachttelefonist in het dorp actief blijven.

*Aris Blokland (links) en Reijer Wezel met de bestellersfiets (circa 1917)*





Kantoorhouder Praag kreeg in 1913 de beschikking over een typenraderstempel (lange balk) dat hij als vertrek- en aankomststempel gebruikte:

In gebruik tussen 1/10/1913 en 28/2/1924.



Op 1 maart 1924 werd het kantoor, zoals zoveel kantoren in die tijd, uit bezuinigingsoverwegingen omgezet in een poststation, officieel: 'een Post-Telegraaf- en Telefoonstation met telegrambestelling'. Het kantoor ontving in december 1926 een typenraderstempel met korte balk (afdruk uit stempelboek PTT; in gebruik t/m november 1969).

Typenrader korte balk

In gebruik tussen 21/12/1926 en 24/11/1969.



*Dorpsstraat 24*

Piet Praag verhuisde naar de overkant van de straat, nummer 24, en bleef daar tot in oorlogsjaren als stationhouder actief. Zijn pleegdochter, Jannie Dorreboom, nam af en toe de loketdienst waar en werd in mei 1943 de kantoorhoudster. Tot januari 1962 bleef zij dit werk doen. Na haar waren Ada Waayboer en mevrouw Jonker nog kantoorhoudster. In 1966 werd het kantoor verplaatst naar een ander pand in de Dorpsstraat, nummer 11.

De postgeschiedenis van Jisp veranderde in 1982 op een manier die we van veel kleine plaatsen kennen: opheffing van het station en de komst van een rijdend postkantoor, dat vanuit Purmerend een aantal dorpen in de regio aandeed. Aanvankelijk verscheen de bus iedere werkdag van 13.00 tot 14.30 uur in het dorp, daarna werd het drie keer per week. In augustus 1992 werd zelfs deze eenvoudige vorm van dienstverlening gestaakt. Voortaan moesten de bewoners van Jisp hun postzaken regelen in de Supermarkt van Maas.

### **Loket**

Toen de leden van de Studiegroep Zaanse Postgeschiedenis in 1982 wat meer wilden weten over het postkantoor van Jannie Dorreboom, bleek de kamer waarin het kantoor gevestigd was al die jaren praktisch onveranderd te zijn gebleven.



De voormalige kantoorhoudster poseerde bij die gelegenheid bereidwillig voor het loket waar zij bijna twintig jaar lang haar postale werk verricht had.

Toen haar huis in 1987 gesloopt werd, ontfermde de Studiegroep zich over het complete postloket. Tijdens Saenphilex 1988 heeft het loket weer dienst gedaan, voor de ontvangst van de speciale covers.

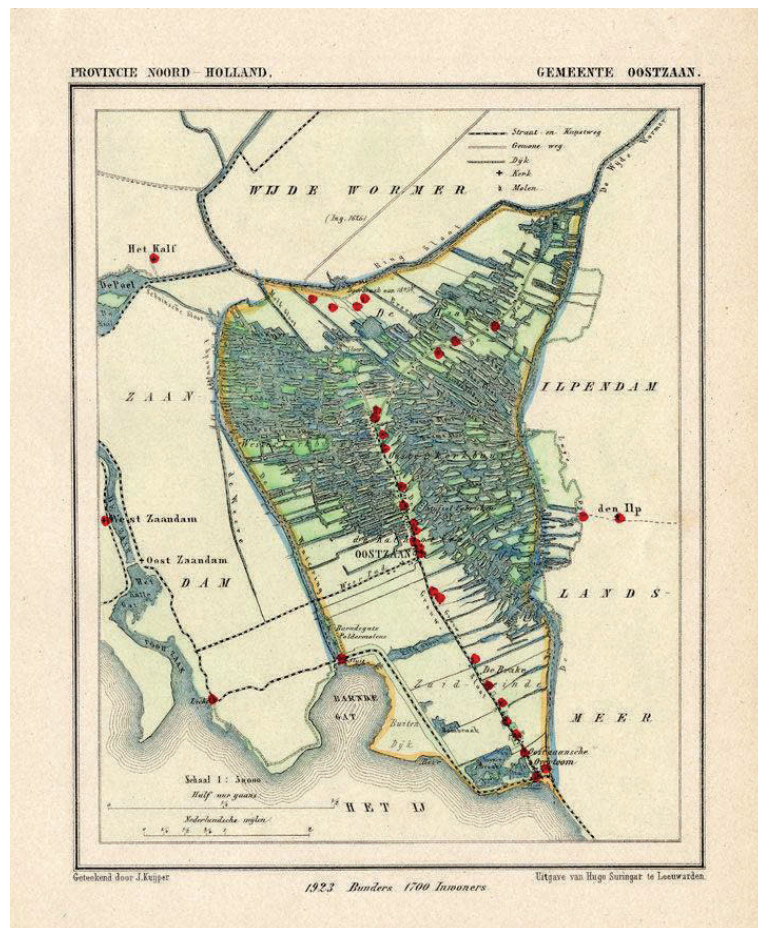
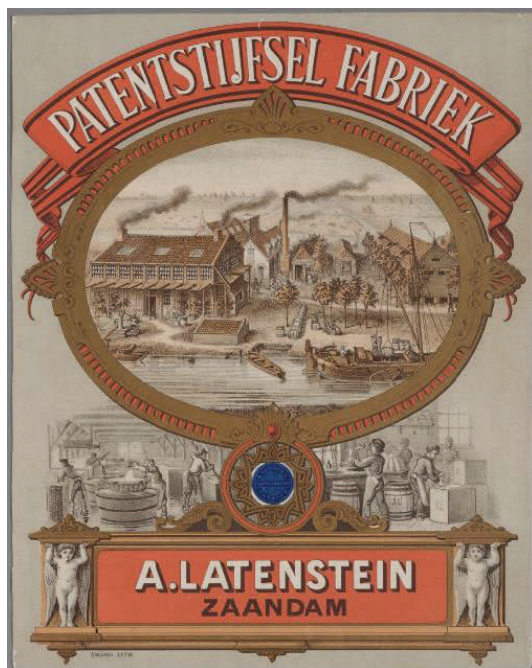
Een van de leden van de groep heeft het daarna nog jaren met zorg op zijn zolder gekoesterd. Postgeschiedenis is meer dan het verzamelen van oude brieven.



### 37. Oostzaan

Verwarring ligt op de loer. Je had Oostzaandam, dat in de Franse tijd met Westzaandam tot de stad Zaandam zou vergroeien. Je hebt de polder Oostzaan en je hebt het dorp Oostzaan, met ver daar buiten het station Oostzaan. Laten we ons hier tot het dorp beperken: een lang gerekt lint van huizen, gebouwd langs een weg, die in het zuiden verbinding bood met Buiksloot en in het noorden via de ringdijk van de Wormer met Purmerend. De ‘Hooge Zeedijk’ was de belangrijkste verbindingsweg met Zaandam. Iemand die vroeger vanuit Zaandam naar Buiksloot moest, kon voor de wandeling over de aloude zeedijk zo’n drie uur uittrekken. De bodelopers die de uitwisseling van post verzorgden, konden het ongetwijfeld sneller.

Oostzaan was destijds een dorp van vissers en jagers, er werd vee gehouden, voor de melk en het vlees, waarbij Amsterdam een belangrijk afzetgebied was. Ook de pluimveehouderij was van belang; net als in het naburige Landsmeer waren er veel eendenhouders en werd er volop in eieren gehandeld. Ook was er industriële bedrijvigheid. De firma Latenstein was een gerenommeerd fabrikant van ‘patentstijfjel’.



Gegevens over het oudste postvervoer zijn schaars. Mogelijk gaf een bodeloper van Buiksloot naar Zaandam bij de strategisch gelegen Oostzener Overtoom brieven af. Ook schippers zorgden voor het transport van brieven. Vermoedelijk werden de brieven door een gemeenteambtenaar, of misschien wel door de veldwachter bezorgd.

In 1821 werd besloten de Zeedijk te beschulpen: er werd een laag schelpen op een basis van teer aangebracht. Dat was een heel project, waar een aparte onderneming voor werd opgericht, onder directie van de ‘Heeren Directeuren van den Tolweg tusschen Buiksloot en Zaandam’, met A. Latenstein als secretaris. Door het uitgeven van obligaties werd het benodigde kapitaal (meer dan fl. 10.000) bijeengebracht. Een tolhek bij de Oostzener Overtoom moest voor inkomen zorgen. We pakken de kaart erbij.



Kaartfragment van 'Afbeelding van de wydvermaarde en beroemde koopstad Amsteldam met d'omleggende landen/ gemeten en getekent door Gerrit Drogenham', ca. 1750.

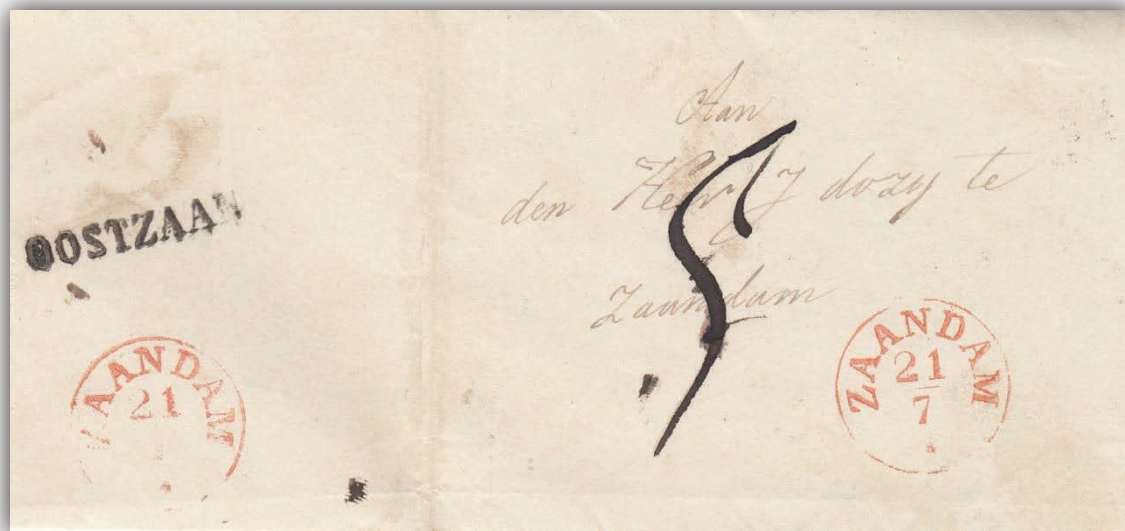
Op deze kaart uit ca. 1750 zijn Oostzaandam en Westzaandam aan weerszijden van de Zaan te onderscheiden. De 'Zee Dijk' volgt een eind globaal de Zaanoever, om daarna met een haakse hoek naar het oosten af te buigen. Bij het Barndegat wordt de sluis gepasseerd en dan volgen er weer twee (bijna) haakse bochten. Rechtsonder op de kaart is de *Oost Saaner Overtoom* te vinden. Daar komt ook de weg op uit vanuit het dorp Oostzaan. Rechts daarvan is een vaart te herkennen de Twisk. Als we de Zeedijk verder zouden volgen (de kaart af) gaan we richting Buiksloot.



Dankzij het nieuwe wegdek kon de postkar veel sneller zijn bestemming bereiken, maar de Postkeren hadden geen zin daarvoor te betalen en omdat een voetganger vrijgesteld was van het betalen van tol, moest de bode lopen. De maatschappij zag geen enkele reden om vrijstelling aan de koetsier van de postkar te verlenen, dus was er een conflict.

Zoals op meer plaatsen gebeurde, werd in Oostzaan, als uitvloeisel van de nieuwe Postwet (1850), een hulppostkantoor gevestigd. Per 1 april 1851 werd J. Horstman, wonend aan de Oostzander Overtoom, tot brievenvaarder benoemd. Hij verdiende daar fl. 150 per jaar mee en moest naast de kantoorwerkzaamheden brieven in de gehele gemeente Oostzaan bestellen en daar ook een brievenbus plaatsen, vermoedelijk aan een woonhuis. Bij zijn werkzaamheden had hij zich te houden aan de 'Instructie voor de Brievenvaarders', die hem bij zijn aanstelling overhandigd werd. Zijn post ontving hij door middel van de bestaande postrit over Buiksloot. Het kantoor ressorteerde onder de postkantoren Zaandam en Amsterdam.

Horstman stempelde de post met een langstempel in 'Egyptische' letters. Er is één brief bekend met een zegel van de eerste emissie, waarop hij dit stempel plaatste. Onderstaande brief is van 21 juli 1851 en gericht aan de heer J. Dozij in Zaandam. De brievenvaarder plaatste zijn stempel op de achterzijde en gaf de brief mee met de postiljon van de postrit van Buiksloot op Zaandam. Daar werd de brief getaxeerd op 5 cent (door de ontvanger te betalen). Eén stempel Zaandam was eigenlijk wel genoeg geweest.



Qua stempels volgt Oostzaan de bekende reeks. Het stempel met 'Egyptische' letters (K61) werd in augustus 1866 vervangen door het strakkere lettertype in schreefloze letters. (K64) Afdrukken met rode, zwarte en blauwgroene inkt.

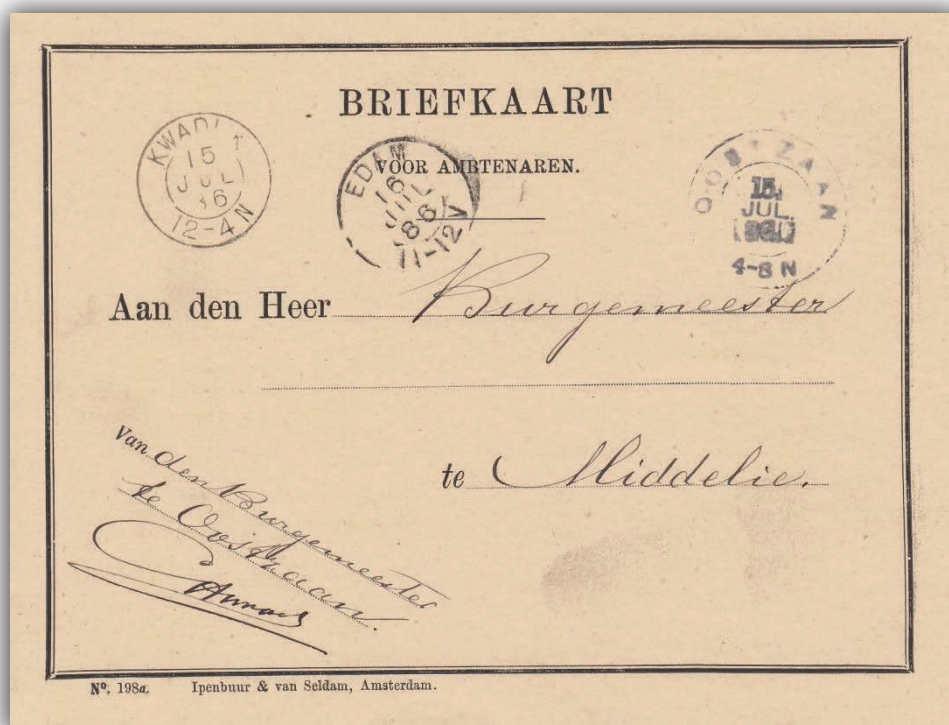


Tussen 10 september 1884 en 31 januari 1887 is in Oostzaan een rubber stempel gebruikt ('caoutchouc'). Afdrukken zijn bekend op zegels en poststukken. Het was een proef om de praktische bruikbaarheid van dit materiaal te testen. Tien hulppostkantoren ontvingen het stempel (o.a. Avenhorn, Vinkeveen en Oosthuizen), maar de stempels voldeden niet. De afdrukken waren vaak slecht leesbaar en onvolledig, zoals op de briefkaart hieronder.

15/7/1886  
Dienstbriefkaart (caoutchouc, 15/7) van Oostzaan naar Middellie, via het hulppostkantoor Kwadijk (kleinrond, 15/7) naar het postkantoor van Edam (16/7)



In 1887 ontving Oostzaan een kleinrondstempel ter vervanging van het rubber stempel.

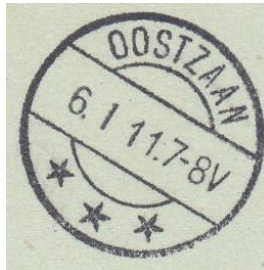


Over het kantoor is ons verder niet zoveel bekend, behalve dat het in de Kerkbuurt stond, naast de manufacturenwinkel van Mooij. Woonhuis en winkel brandden op 20 mei 1926 geheel uit, waarbij ook het aangrenzende hulppost- en telegraafkantoor (met woonhuis) grotendeels in vlammen opging. Dat hulpkantoor werd bewoond door Booker. Vermoedelijk is het pand links het gedeeltelijk verbrande hulppostkantoor. In de zijgevel lijkt zich een brievenbus te bevinden.

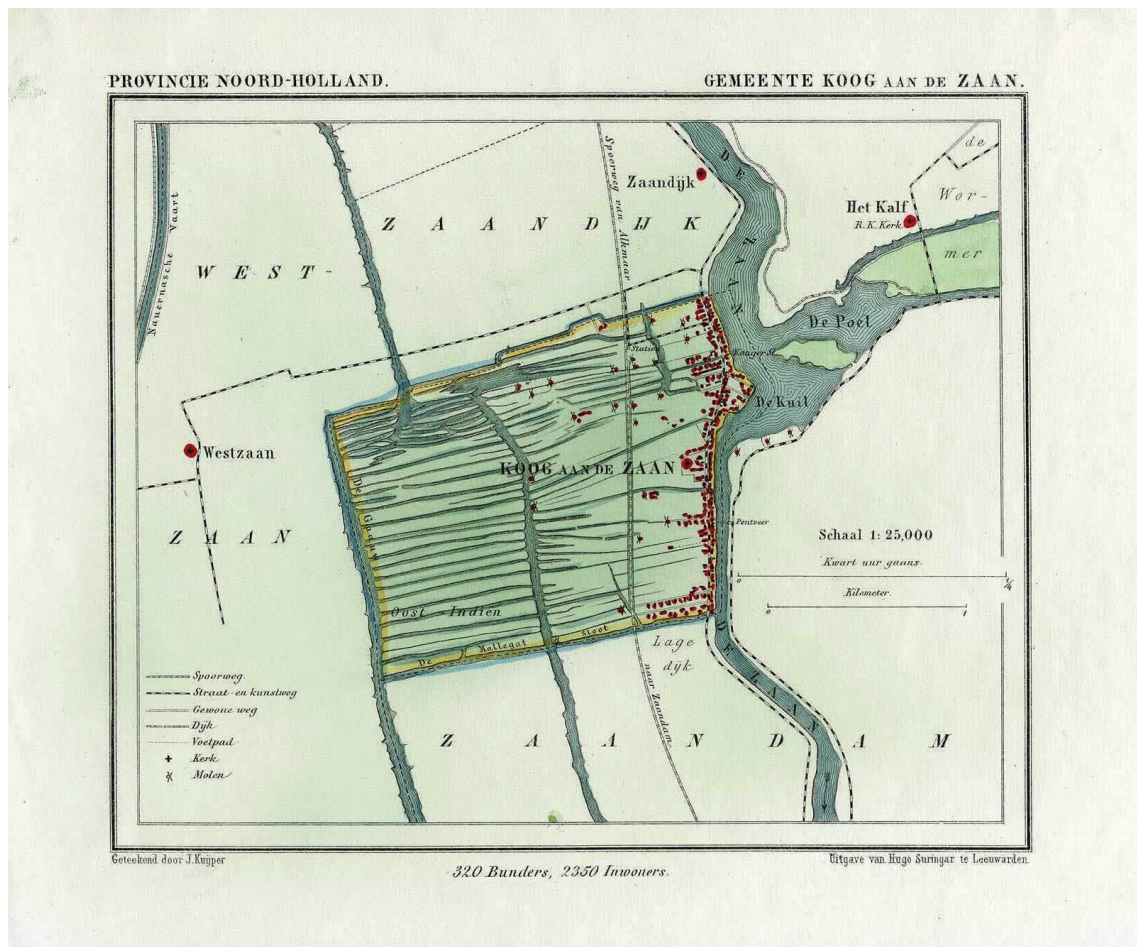


Afb. GA Zaanstad

Verdere stempelgegevens van Oostzaan:  
Grootrond: verstrekt 14/11/1901  
Typenrader lange balk: verstrekt 1/3/1910 >



## 38. Zaandijk en Koog aan de Zaan



Kaart van Kuijper/ Suringar, ca.1865. Vanaf Westzaan loopt de Communicatieweg oostwaarts, tot hij even onder Zaandijk de Lagedijk langs de Zaan snijdt. Hier was de Wisselplaats.

Op 1 september 1850 werd in Zaandijk aan de Lagedijk (nr. 32) een hulppostkantoor gevestigd. Gerrit Huisman (geboren 1805), die hier al bijna twintig jaar als voetbode fungeerde, werd als brievegaarder aangesteld. Hij woonde in Koog aan de Zaan (Lagedijk 341). Door de ligging op het kruispunt van de Lagedijk en de Zaanlandsche Communicatieweg had Huisman meer taken dan andere brievegaarders, want zijn hulpkantoor was tevens wisselplaats. De diligence en de postkoets uit Beverwijk kwamen over de Communicatieweg binnen en verwisselden hier hun postpakketten met de postrit Tolhuis-Krommenie, die over de Lagedijk reed.

Tenslotte fungeerde Huisman ook als brievegaarder voor Koog aan de Zaan, een dubbelfunctie die in 1850 voor andere dorpen ondenkbaar was, maar aldaar was het mogelijk omdat de bebouwing van deze dorpen geheel in elkaar overliep. Het hulpkantoor ressorteerde onder de postkantoren van Zaan-dam, Wormerveer en Beverwijk.

N<sup>o</sup>. 24 Aangeteekend te Zaandijk  
den 24 February 1856  
door Burgemeester *Zaandijk*  
voor de Haatsraad Commissaris der wisselings  
te *Zaandijk*. De Brievegaarder  
*G. Huisman*

Huisman werd aangesteld op een traktement van fl. 200 per jaar voor de gecombineerde functie van brievegaarder in Zaandijk en Koog aan de Zaan. Op verzoek van de directeur van het postkantoor in Zaan-dam hield hij zich ook bezig met aangetekende brieven en geldzaken.

Verzendbewijs voor een aangetekende zending, 24/2/1856, ondertekend door Gerrit Huisman.

### Klacht met gevolgen

Op 14 april 1858 behandelde de raad van Zaandijk een klacht van de heer De Bruyn over vertraging in de brievenbezorging door Huisman. De raad besloot er bij Huisman schriftelijk op aan te dringen, dat de bezorging met de meeste spoed diende plaatst te vinden. Een triest besluit, want reeds op 17 juli 1858 zou Gerrit Huisman op 53-jarige leeftijd overlijden. Kennelijk was zijn ziekte al bekend want op 28 juni 1858 was door de hoofddirectie der Posterijen aangekondigd dat het hulpkantoor zou worden verplaatst naar het raadhuis (foto). Op 1 augustus nam de gemeentesecretaris Andries Smit Gzn tegen een bezoldiging van fl. 425 de taak van Huisman over.



Smit woonde op de Lagedijk nr.1 (108K), alwaar kennelijk niet meer dan een brievenbus aan zijn woning werd bevestigd. Hij kreeg de verplichting zowel deze bus als die

te Koog aan de Zaan te lichten. Reeds per 1 december 1858 werd Smit op eigen verzoek ontslagen als brievegaarder voor Zaandijk én Koog aan de Zaan en nam de inspecteur kennis van een aanbeveling om K. Dekker CornZn aan te stellen.

Op 28 januari 1859 werd Klaas Dekker te Zaandijk inderdaad aangesteld, echter als brievegaarder alleen voor Zaandijk en op een (verlaagde) jaarwedde van fl. 275,-. Klaas was pas achttien jaar en woonde op de Lagedijk 129K te Zaandijk. Hij kreeg de verplichting om te verhuizen naar de onmiddellijke nabijheid van de Communicatieweg, waar de post tussen Beverwijk en Zaandam passeerde. Zolang hij hier niet aan had voldaan, diende hij de dépêches voor eigen rekening af te halen en te bezorgen op het punt waar de post passeerde. Gezien de volgende brief van burgemeester Dirk Vis van Zaandijk vlotte de verhuizing niet erg.

*Zaandijk 7 April 1859*

*Aan de Heer Directeur van het Postkantoor te Zaandam*

*Reeds meer dan eens heb ik gezien, dat de postrijder van Beverwijk niet verder rijdt dan tot het Guispad en door hoorngelaa den brievegaarder waarschuwt dat hij aldaar gearriveerd is. Het zal geen betoog behoeven dat zulks in den eerste plaats verlies van tijd geeft maar in de tweede plaats acht ik het zeer gevaarlijk voor het verliezen van pakketten, die nu altijd op eenigen afstand moeten overgedragen worden. Het zoude mij aangenaam zijn dat door uwe tusschenkomst hier verandering in gemaakt werd en de postrijder zoals vroeger tot aan het hulpkantoor toe moet rijden.*

Eindelijk lezen wij hier dus dat de postiljon niet alleen over een posthoorn beschikte, maar er ook nog stevig op blies. De klacht van de burgemeester betrof tijdverlies en risico omdat Dekker niet aan het Guispad, maar in het midden van Zaandijk woonde. Denkbaar is echter ook dat de postiljon, die 's morgens kort na zeven uur in Zaandijk arriveerde, op zijn hoorn blies op een tijdstip dat Dirk Vis nog in dromenland was.

Van Klaas Dekker is geen verhuizing bekend. Hij bleef twintig jaar de brievegaarder van Zaandijk tot zijn verhuizing naar Amsterdam op 17 januari 1878.

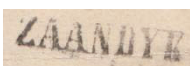




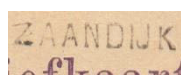
Hulp-postkantoor Zaanwijk, Lagedijk 32 met korenmolen De Bleeke Dood.

'Prachtex. Op briefstukje waarop volledige, luxe afst. Van dit uitermate zeldzame stempel. Dient met 'spoed!' in uw verzameling te worden opgenomen.' (veiling 638, Van Dieten). Opbrengst € 440, excl. veilingkosten. ↓

### De poststempels van Zaanwijk



Voor het afstempelen van brieven (en postzegels) ontving de brievengeaarder een naamstempel in 'Egyptische' letters: ZAANDIJK (23mm). Er zijn zwarte en rode afstempelingen bekend (K61).



In 1872 (31/8) werd dit stempel vervangen door een type met schreefloze letters (K64).



Vanaf 6 januari 1880 werd in Zaanwijk een klein-rondstempel gebruikt. Dit stempel is relatief schaars, omdat het hulp-postkantoor Zaanwijk na 1/8/1882 overging in het postkantoor Koog Zaanwijk.



### Koog aan de Zaan

Zaandijk en Koog aan de Zaan 'deelden' dus een tijdlang een brievenaarder, maar in Koog aan de Zaan was men daar toch niet helemaal gelukkig mee. Eerst hadden ze daar al machteloos toe moeten zien hoe het hulpkantoor verplaatst werd van de Lagedijk 32 (op de grens van Zaandijk en Koog) naar het raadhuis van Zaandijk.

Koog vreesde een aanmerkelijke vertraging zowel in de bezorging te Koog als in de doorzending van de brievenzakken met het postrit naar Zaandam en het aansluitende vertrek van de stoomboot Mercurius naar Amsterdam.

Om het postverkeer in eigen hand te krijgen, benoemde Koog aan de Zaan op 1 december 1858 Cornelis Kopper (1821) als brievenaarder. In de archieven komen we hem ook tegen als schilder, klokenist en koster van de Nederlands Hervormde Kerk.

Op 1 februari 1859 werd zijn benoeming officieel bevestigd. Ook hij woonde aan de Lagedijk, Wijk 2 no. 148K (ook genoemd als nr. 343). Hij diende de brievenzak voor Koog aan het Guispad van de postiljon over te nemen. In het dorp werd ook nog een brievenbus bevestigd bij het huis van wethouder Stuurman.

Klopper stempelde met een naamstempel KOOG AAN DE ZAAN, in 'Egyptische' letters (K61).



1861, brief verzonden door hulpkantoor Koog aan de Zaan naar Amsterdam. De zegel van de eerste emissie werd door Zaandam vernietigd met een franco-kastje stempel, waarna dit kantoor ook een naamstempel plaatste (K45).

### Familie Kopper

Op 16 september 1850 werd Jan Kopper geboren. Al op jonge leeftijd assisteerde hij zijn vader, want als zijn beroep werd brievenbesteller opgegeven. In 1871 trad hij op als getuige bij een fraude met postzendingen door conducteur M.J. Kuijper op de trein naar Uitgeest. De conducteur liep een waarschuwing en een boete op.

Vader Cornelis overleed op 1 maart 1878, waarmee de functie van brievengaarder vacant werd. Kennelijk werd er kort na het overlijden van brievengaarder Cornelis contact met zoon Jan opgenomen, want de raad van Koog besloot op 25 april om 'het lokaal vroeger gebruikt als kantoor van de Rijksontvanger en eigendom van de gemeente', aan de onlangs aangestelde brievengaarder Jan Kopper in gebruik te geven tot het houden van zijn kantoor. Dit lokaal stond in de Dubbele Buurt en betrof een gedeelte van het huis Wijk 2 no.176. De raad ging hiermee akkoord aangezien de brievengaarder zelf geen woning aan kon wijzen. Het huis dat hij aan de Lagedijk bewoonde, was kennelijk te klein. Jan Kopper moest met ingang van 1 mei 1878 jaarlijks een huur van fl. 20 betalen, waarbij de kosten van inrichting van het kantoor geheel voor zijn rekening kwamen.



Op 21 juli 1882 besloot de raad dat het hulpkantoor aan de Dubbele Buurt na de sluiting zou worden verhuurd aan de confectionair Gerrit Kerner tegen een jaarhuur van fl. 50,-. Uit deze periode dateert bovenstaande foto. Kerner bewoonde het huis met het reclamebord, midden op de foto, naast het huis met de trapgevel. Notulen van de gemeenteraad vermelden dat het hulpkantoor was gevestigd op een afstand van 700 meter van de noordgrens van Zaandijk.

De sluiting van het hulpkantoor werd veroorzaakt door de vestiging van een gezamenlijk postkantoor voor de gemeenten Koog aan de Zaan en Zaandijk onder directie van directeur Van Wijngaarden. Voormalig brievengaarder Jan Kopper werd als brievenbesteller aangesteld. Hij overleed op 9 juni 1897 te Koog, en werd dus slechts 46 jaar oud.



Op 18/9/1866 werd een model met schreefloze letters verstrekt. Afdrukken met rode en zwarte inkt (K64).

### 39. Koog- Zaandijk: een plaats die niet bestaat

Op 1 Augustus 1882 werd in Koog aan de Zaan na veel verwickelingen een Post- en Telegraafkantoor geopend. De bouw van het kantoor was in 1881 begonnen, nadat de gemeentebesturen van Koog aan de Zaan en Zaandijk daartoe overeenstemming hadden bereikt. De tot dan bestaande hulpkantoren Koog aan de Zaan en Zaandijk werden opgeheven.

De naam van dat nieuwe postkantoor werd door de minister van Waterstaat bepaald en vastgesteld op KOOG - ZAANDIJK. Op grond van deze Ministeriële Beschikking werd er met deze kantoor-naam gedurende bijna 100 jaar postaal gestempeld met een plaatsnaam van een niet bestaande gemeente! Het kantoor was gehuisvest in het pand destijds bekend als Wijk 2 no 129, later Raadhuisstraat 34.



Het verzoek om in de gemeenten een 'echt' postkantoor te vestigen was voortgekomen uit de groei van de handelsactiviteiten, veroorzaakt door de grotere toepassing van stoom in de stijfselfabrieken, olieslagerijen en houtzagerijen. Dat had het post- en telegraafverkeer in niet geringe mate beïnvloed. In 1875 werden b.v. door beide hulpkantoren tezamen ongeveer 50.000 brieven, 10.000 briefkaarten en 9.000 drukwerken ontvangen terwijl 45.000 brieven, 10.000 briefkaarten en 10.000 drukwerken werden verzonden.

In hetzelfde jaar bedroeg, volgens opgave van de Administratie der Hollandsche Spoorweg Maatschappij, het aantal verzonden telegrammen 2433; dat der ontvangen telegrammen 3170. Deze cijfers zouden ongetwijfeld hoger geweest zijn, indien genoemde Spoorwegmaatschappij in de middag tijdens de beursuren te Amsterdam niet voor het telegraafverkeer gesloten zou zijn geweest.

De hierboven genoemde verwickelingen hadden te maken met de vraag in welke gemeente het kantoor zou moeten worden gesticht. Nadat een commissie van wijze mannen een advies had opge-

steld, mocht de minister van Financiën de knoop doorhakken en kwam hij met de definitieve locatie en een kantoornaam die alles van een compromis had.

Het gemeentebestuur van Koog aan de Zaan liet het pand bouwen, het Rijk huurde het van de gemeente voor een bedrag van fl. 600 per jaar. Die huurprijs zou geleidelijk verhoogd worden, omdat het gebouw enkele keren verbouwd/ uitgebreid moest worden.

**Koog-Zaandijk. Post- en Telegraafkantoor**  
Zie D. O. 396.

Gemeentegebouw. Kantoorlokaal ± 55 vierkante Meter. De woning bevat *beneden* keuken, bergplaats en zeer kleinen kelder; *boven*, vóór: twee kamers *en-suite* (4.40 × 4.20 M. en 4.20 × 4.10 M.), en een kamertje 4.20 × 2.10 M.; achter twee kamers 4.35 × circa 3 M. en 4 × circa 3.90 M., laatste met een hoek er uit. Bovendien boven de keuken eetkamer circa 3.50 × 4.50 M. Ruime doch donkere zolder met vertrekje, dat desnoods als slaapkamertje gebruikt kan worden, en meidenkamertje. De woning lijkt van buiten zeer net.

Het kantoor is open 8 v.m. — 9 n.m. Voorts posten te behandelen 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub>—8 v.m. en 9—10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> n.m.

Personeel en Ressort: Directeur, 1 cmt., 1 klerk, 2 kantoorbedienden en 2 tijd-kantoorbedienden in opleiding, 9 bestellers en 1 jongeling.

70 gemeente-opcenten (Koog a/d Zaan) op de personeele belasting. Hoofdelijke Omslag Directeur ruim f 80,—.

Koog a/d Zaan en Zaandijk, ieder op zichzelf eene gemeente uitmakende, liggen aan den weg van Zaandam (Westzijde) naar Wormerveer. De weg, aan weerszijden met huizen bezet, aan den eenen kant door een 's zomers op sommige plaatsen kwalijk-riekende sloot van den weg gescheiden, met vele bebouwde zijpaden, volgt min of meer de kronkelingen van de Zaan, en maakt met zijn boomenrij en grotere en kleinere tuinen naast of voor de huizen, vooral 's zomers een voor 't oog aangename indruk. Het post- en telegraafkantoor bevindt zich in de gemeente Koog a/d Zaan. Kerken voor Ned. Herv. en Doopsgez. Gereformeerde school voor lager en m.u.l.o. H. B. S. op 1/2 uur afstands, te Zaandam.

Leven gewoon. Societeiten, Rederijderskamer, Zanggezelschappen, Gymnastiekvereniging, Fanfarecorps, Harmoniegezelschap, Badhuizen, Museumzaal oudheden, enz. Klimaat vochtig, doch niet ongezond. Zeer druk en goedkoop verkeer met Amsterdam. Wandelwegen nagenoeg niet.

<Vacature, Post- en Telegraafwereld, augustus 1916

In 1922 deelde de gemeente mee dat zij van plan was om na beëindiging van de lopende huurovereenkomst, het postkantoor 'voor eigen gebruik aan te wenden, tenzij het pand door het Rijk zou worden aangekocht'. Daar voelde de minister weinig voor; wel was hij bereid de huurprijs te verhogen en te bepalen op fl. 2.000, 8 % van de verkoopwaarde (fl. 25.000,-) van het gebouw. Daarmee ging de gemeente akkoord, maar bij de vernieuwing van de huurovereenkomst in 1929, werd de huurprijs teruggebracht op fl. 1.800,- per jaar, tegen welke prijs in 1934 de huur weer voor vijf jaar werd verlengd.

**Plannen stichting nieuw Post- en Telegraafkantoor 1937**

Bij schrijven van 29 januari 1937 vestigde de Inspecteur te Haarlem de aandacht op de zeer slechte toestand, waarin het Post- en Telegraafgebouw te Koog-Zaandijk verkeerde. Hij wees erop, dat het gebouw, waarin de diensten al zo'n 55 jaar waren gehuisvest, niet meer aan de daaraan gestelde eisen voldeed. Er was een chronisch gebrek aan ruimte, het gebouw zag er 'on-oogelijk' uit, de lokalen zaten slecht in de verf, terwijl de muren en plafonds op vele plaatsen beschadigd waren. Dus startte de zoektocht naar een nieuwe locatie voor een nieuw gebouw.

Er werd een bouwterrein gevonden dat de goedkeuring van de Rijksbouwmeester kon wegdragen, 'een bouwterrein aan de Stationsstraat te Koog aan de Zaan, kadastraal bekend gemeente Koog aan de Zaan sectie C nrs. 3475 en 3477 ter grootte van 12.40

are.' Een schets van de bouwplannen werd aan de Inspecteur te Haarlem ter beoordeling toegezonden. Behoudens enkele opmerkingen kon deze zich geheel met het ontwerp verenigen. Volgens de Inspecteur was de los-en laadplaats iets te klein, omdat soms door één enkele firma wel 50 of meer postzakken gelijktijdig ter verzending werden aangeboden.

Nadat er nog wat wijzigingen in de plannen waren aangebracht, kon de bouw beginnen. Op 9 maart 1940 werd het kantoor voor het publiek geopend. Bij die gelegenheid werd de kantoornaam nog-

maals officieel genoemd als 'Post en Telegraafkantoor genaamd KOOG - ZAANDIJK'. Uitdrukkelijk wordt hier van kantoornaam gesproken want de plaats Koog - Zaandijk bestaat niet!



*Buitenaanzicht gezien vanuit de Stationsstraat in de richting van het station.*



*Dienstlokaal voor het sorteren van de post; op de voorgrond de stempeltafel. Om de verlichting zijn verduisteringskappen aangebracht. De foto is gemaakt in september 1940.*

In de maand augustus 1982 kreeg de Studiegroep Zaanse Postgeschiedenis de gelegenheid om tussen de loketten een tentoonstelling van poststukken te houden, om het 100-jarig bestaan van het postkantoor te vieren.

Medio 2002 werd het postkantoor in Koog aan de Zaan definitief gesloten. Sindsdien is men aangewezen op de postkantoren Zaandam en Wormerveer.

## 40. Een Zaans reglement voor de postbode

Jacob van der Meer woonde te Zaandijk en fungeerde als postbode voor Koog aan de Zaan, Zaandijk en Wormerveer. De postale samenwerking van de drie dorpen bleef in stand tot Van der Meer op 31 oktober 1832 op 59-jarige leeftijd te Zaandijk overleed.

De raad van Wormerveer besloot daarop in november dat zij haar postbode niet langer wenste te combineren met die van Zaandijk en stelde een eigen bode aan. Op 12 november 1832 schreef directeur Mitchell te Zaandam naar aanleiding hiervan aan B&W Wormerveer een brief waaruit blijkt dat de plichtsbetrachting van Jacob van der Meer behoorlijk tekort was geschoten:

‘De grove misbruiken vóór het overlijden van Van der Meer ontdekt en zoveel mij mogelijk was onderzocht en die zich dan ook na zijn overlijden hebben bevestigd, niet alleen bij hem maar ook bij allen, hebben mij doen besluiten om deswegens omzigtig te zijn en dezelve zoveel mij mogelijk is voor te komen.

Zo heb ik niet ondienstig geoordeeld Ued Achtbare het nevenstaande extract uit de Generale Instructie der Posterijen mede te delen om ingevalle van ene nieuwe aanstelling daarvan zodanig gebruik te maken als Ued Achtbare te dien opzichte nodig zult oordelen zullende van mijne zijde daaraan stiptelijk te hand worden gehouden.

### **Extract der generale Instructie der Posterijen ten opzichte der Bodelopers en brievenbestellers.**

*Art 1. Zij zullen zich moeten gedragen ingevolge de algemene instructie der Posterijen en wel volgens art. 385 zich onderwerpen aan al hetgeen de directeur hen voorschrijft. De directeur heeft destemmeer regt om van hen in het waarnemen van hunne pligt de strikste nauwkeurigheid te vorderen.*

*Art 2. Het is hen verboden zich van de route te verwijderen, zich ergens op te houden en hunne brieven door anderen aan de kantoren te doen brengen af afhalen.*

*Art 3. Insgelijks zullen zij geene huizen op **Zaandam** of elders mogen hebben om aldaar brieven te ontvangen of af te geven als zijnde zulks stiptelijk bij de Generale instructie verboden.*

*Art 4. Zij zullen gehouden zijn alle brieven die zij ontvangen aan het kantoor te bezorgen en geene brieven mogen aannemen voor plaatsen in het arrondissement van het kantoor behoorende om dezelve te bestellen of te doen bestellen maar alle zoodanige brieven aan het kantoor zelve moeten afgeven.*

*A. Mitchell, Directeur Postkantoor te  
Zaandam*

Eén van deze vier artikelen zal Van der Meer dus hebben overtreden. Het wekt de indruk dat hij, ten eigen bate, brieven buiten de Posterijen om bestelde. Wormerveer wilde geen risico meer lopen en stelde in 1832 een eigen postbode aan in de persoon van Jan Oosterhuis. Maar ook in Koog aan de Zaan zag men in, dat het in de toekomst anders moest. Door burgemeester Smit werd een *Instructie voor de Brievenbesteller in de gemeente Koog aan de Zaan* opgesteld. In feite een uniek document, want een soortgelijke instructie is van geen enkele andere gemeente gevonden. Maar Koog had dan ook wel een bijzondere reden: de ontdekte misbruiken mochten nooit meer voorkomen. Koog wijdde er zeven pagina's aan, die hierna in verkorte vorm zijn weergegeven en waaruit tevens een beeld ontstaat over de wijze waarop toen in de Zaanstreek de post werd bezorgd.

#### *Artikel 1.*

*Boven en behalve de onmisbare vereischte van goedgedrag, zal de brievenbesteller vlug moeten kunnen lezen en schrijven, van geen zwak lichaamsgestel moeten zijn, maar genoegzame krachten moeten bezitten om de vermoeijende dienst van brievenbesteller te kunnen waarnemen.*

*2. Hij zal zich dagelijks, de zon en feestdagen niet uitgezonderd, des morgens zoo vroegtijdig naar de Gemeente moeten begeven, dat hij de brieven die te Zaandam, Oostzaan, Westzaan en Crommenie moeten besteld worden, zoo van die als van deze Gemeente, zoo vroegtijdig aan het Postkantoor kan bezorgen, dat zij op dezelfde dag nog kunnen uitgegeven en besteld kunnen worden.*

*3. Hij zal telken dagen zoo dra de brieven des morgens aan het Postkantoor te Zaandam uitgegeven zijn dezelve moeten bezorgen en daar mede zoo spoedig moeten voortgaan dat de Ingezetenen uit de*

*Gemeente Zaandijk en Koog aan de Zaan zoo veel mogelijk in staat zijn, om die per omgaande post die des namiddags van Zaandam vertrekt, te kunnen beantwoorden.*

*4. Vervolgens zal hij dadelijk moeten retourneren en op zijn te rug reis naar het Postkantoor, alle brieven en pakketten moeten mede nemen, welke de Ingezetenen als dan weder ter verzending gereed hebben. Om alle Ingezetenen daartoe in de gelegenheid te stellen, zal hij een plaats in de Gemeente moeten aanwijzen, waar diegenen de brieven kunnen bezorgen, die op de Paden wonen en die hij dus niet dagelijks passeert.*

*5/6. Wanneer aan hem een brief ter aantekening wordt ter hand gesteld, zal hij daarvoor een provisioneel recu afgeven van de navolgende inhoud:*

*Ter aantekening van .....  
ontvangen, een brief in order gecachetteerd  
en door mij genummerd met No .....,  
geadresseerd aan ..... te .....  
.....brievenbesteller.*

*7/8. Hij zal voor het bezorgen of afhalen van elke brief als bestelloon mogen vorderen vijf cents en van brieven welke aangetekend moeten worden of waarvoor hij aan het Postkantoor heeft moeten teekenen tien cents; voor drukwerken mits onder kruisband slegts een cent mogen vorderen.*

*9. Hij zal de brieven van en aan de Plaatselijke besturen, de ontvangers der Rijks en plaatselijke belastingen, de instellingen van weldadigheid en andere publieke autoriteiten gratis moeten afhalen en bezorgen. Brieven geadresseerd aan Miliciens en Schutterij of van deze aan hunne families geschreven, slegts de helft van het bij art. 8 toegestane bestelloon mogen vorderen, mits de laatste van buiten door de Miliciens of Schutters zijn gecontrasigneerd.*

*10. Het is aan de besteller verboden om eenige hogere bestellonen te vorderen als bij art. 8 en 9 zijn bepaald, terwijl het hem tevens verboden is om den eenen Ingezetenen boven den ander te bevoordeelen, door met sommige abonnementen aantegaan, hunne brieven voor een verminderd bestelloon te bezorgen of aftehalen, zullende wanneer zulks ontdekt wordt het algemeen bestelloon bij art. 8 en 9 bepaald voor allen verminderd worden, tot dat bedrag waarvoor het zal blijken dat hij met zoodanig iemand geaccordeerd is.*

*11. Het zal de besteller geoorlooft zijn, couranten en drukwerken te bezorgen, mits de dienst daar door niet lijdt, waarom hij, indien zulks vertraging mogt veroorzaken, daar toe iemand zal moeten gebruiken die hij met de rondbrenging van de couranten belast.*

*12. De besteller zal de strikste geheimhouding over de correspondentie moeten houden en geene brieven mogen laten zien aan iemand hoegenaamd, dan aan degene aan wie de brieven geadresseerd zijn. De brieven welke bij toeval niet met een ouwel voorzien zijn, zal hij daar mede moeten voorzien.*

*(...)*

*Aldus gedaan te Koog aan de Zaan den 17 november 1832.*

Ongetwijfeld zal burgemeester Smit ervoor hebben gezorgd dat de vroegere misbruiken in dit reglement werden uitgesloten. De artikelen 9 t/m 12 zijn zo nadrukkelijk of buitengewoon, dat Van der Meer zich hieraan wel zal hebben bezondigd. De nieuwe postbode was overigens al veertien dagen in dienst, toen deze regels werden uitgevaardigd. Gerrit Huisman was de nieuwe bode, 27 jaar oud. Hij woonde op de Lagedijk No. 341 (K781) en hield de postbode functie tot in 1850, waarna hij onder de nieuwe postwet zou worden aangesteld als brievenaarder op het wisselkantoor Zaandijk.



## 41. Olielampje

Het huidige uitgiftebeleid van PostNL wekt de indruk dat er toenemende behoefte bestaat aan nieuwe postzegels om daar brieven mee te frankeren. Niets is minder waar. PostNL verkoopt die nieuwe postzegels vooral met de bedoeling dat filatelisten ze ongebruikt in hun album stoppen, zodat de Post wel inkomsten heeft maar daar geen enkele dienst voor hoeft te verrichten.

Het verzenden van brieven neemt juist elk jaar met zo'n 10% af. Natuurlijk is e-mail hier ook verantwoordelijk voor, maar de jaarlijks stijgende prijs van de postzegel samen met afnemende service van PostNL stimuleren het verzenden van brieven zeker niet. Neen, dan was het vroeger allemaal veel beter.....

We gaan 150 jaar in de geschiedenis terug. De tijd van Koning Willem III.

Door nieuwe technologie groeide de economie als kool. Het verzenden van brieven groeide explosief. Elke tien jaar verdubbelde de bezorging van brieven. In een stad als Amsterdam steeg het aantal bestellingen van vier tot negen per dag! De eerste bestelling ving om 6.30 uur aan, de laatste (de negende) bestelling begon 's avonds om 22.30 uur. De mooie nieuwe postkantoren die onze tante Pos in de jaren 1852-1860 had laten bouwen werden in sneltreinvaart te krap om alle postsorteerders



en bestellers te herbergen. Met verbazing lezen we dat van de meeste bestellers werd verwacht dat zij na het bezorgen van de laatste brief om 22.30 uur, de volgende ochtend om 6.00 weer paraat stonden om de nieuw aangekomen brieven te bestellen. Nog meer verbazing als 'de Zondagsrust' aan de orde komt. Dan blijkt dat de bestellers zeven dagen per week in touw waren. Wat bezielde die bestellers om zo een baan te accepteren. De beloning varieerde van slechts 300 gulden per jaar voor een besteller tot 500 gulden voor een hoofdbesteller. Gezien het feit dat de kranten regelmatig melding maakten van bestellers die op hun 75<sup>e</sup> verjaardag werden gehuldigd voor 60 jaar trouwe dienst bij de Post was er waarschijnlijk nauwelijks sprake van een pensioenregeling. Zou het dat mooie uniform zijn? Veel waardering kregen die bestellers niet voor hun noeste arbeid. Fouten werden meedogenloos afgestraft. Een brief verliezen of verduisteren kon leiden tot gevangenisstraf. Als werd ontdekt dat een besteller een brief verkeerd of te laat had bezorgd kon de man rekenen op een boete van een hele gulden. Een fors bedrag op een salaris van een tientje in de week. Deze boeteregeling die in de eerste jaren werd geaccepteerd zou uiteindelijk tot veel ophef leiden. Toen het aantal bestellingen

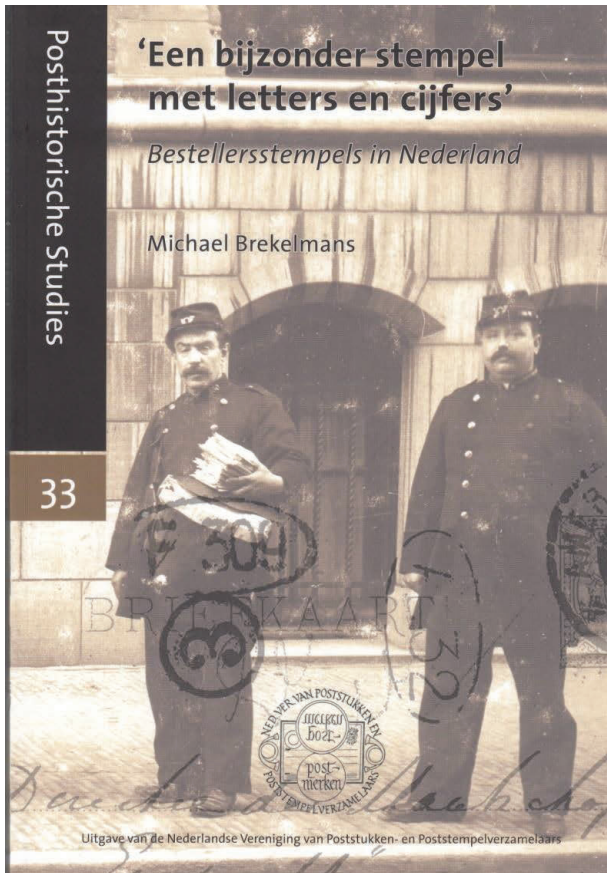
steeg tot acht en soms negen per dag betekende dit dat de laatste twee bestellingen alleen in volslagen duisternis konden worden afgewerkt. Zelfs in een stad als Amsterdam was er slechts sporadisch straatverlichting. Hoe moest de besteller het adres lezen en hoe kon hij het huisnummer lezen? Naast de problemen met de bezorging hadden bestellers in het donker ook last van ontbrekende bestrating en gammele brugleuningen. Bestellers verzochten hun directie om olielampjes. Nu was een directeur wel bevoegd om een gulden boete te innen, maar voor de aanschaf van olielampjes van fl.1,25 per

besteller moest hij een verzoekschrift bij de minister van Financiën indienen. Deze nam het verzoek in beraad, vroeg om meer informatie, konden de lampjes niet goedkoper? Hadden echt alle bestellers een lampje nodig? Etc.

In 1877 raakte een Amsterdamse besteller 's avonds te water in de Looijersgracht en verdronk. Jaren verstreken, waarin diverse bestellers ten slotte voor eigen rekening een lamp kochten. Zij kregen minder boetes, waren eerder klaar en liepen hun ronde veiliger. Ook de kranten begonnen zich ermee te bemoeien. Toch bewoog de minister nog niet. Wellicht overwoog hij stilletjes dat de koop van olielampjes voor het Rijk zeer onvoordelig was. Immers geld uitgeven voor de lampjes betekende minder boetes voor foute of te late bezorging incasseren. Maar op 5 februari 1881 schreef de direc-

teur van het postkantoor Amsterdam aan de minister dat hij, in tegenstelling tot hetgeen hij in 1877 had gemeld, nu geen reden meer zag de lampjes te verbieden. Uiteindelijk werden er landelijk ruim 1000 lampjes aangekocht en verspreid. Na het voorgaande zal het u niet verbazen dat het onderhoud van de lampjes en de aanschaf van de olie voor rekening van de bestellers kwam.

*Bovenstaande story ontleende ik aan de 33<sup>e</sup> Posthistorische Studie van Po&Po, waarin Michael Brekelmans de bestellersstempels in Nederland inventariseert.*



*Ansichtkaart uit Geulem, aankomststempel Koog Zaandijk 11/7/1908. Brievenbesteller nr. 3 van Koog Zaandijk plaatste zijn bestellersstempel om de niet afgestempelde postzegels alsnog te 'vernietigen'. De 'E' in het stempel wijst op de vijfde bestelronde.*



## 42. Lawaaiige snelheid



Onder grote belangstelling maakte in 1839 de eerste stoomtrein in Nederland een tocht van Amsterdam naar Haarlem. Er was enthousiasme voor dit nieuwe fenomeen, maar er waren ook veel twijfels. De trein bleef lang een lawaaiig monster, waarvoor maar weinigen echte genegenheid konden koesteren. Toch zou de opkomst van dit ‘mirakel uit de hel’ niet te stoppen zijn.

*Bord met een opstaande rand (reliëf) en blauw-witte decoratie. Tekst boven: Ao 1839 onder: DE EERSTE SPOORTREIN AMSTERDAM HAARLEM. Diverse decoraties in de rand. Museum Flehite.*

### Sporen in de Zaanstreek

De verbinding tussen Amsterdam en Haarlem stond aan het begin van een periode waarin in grote delen van ons land een spoorwegnetwerk gerealiseerd werd. In de jaren zestig van de 19<sup>e</sup> eeuw kwamen in het gebied ten noorden van de lijn Amsterdam-Haarlem verschillende treintrajecten tot stand.

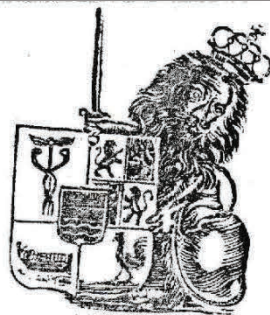
1865: in de kop van Noord-Holland werd de verbinding Alkmaar-Den Helder gelegd. In 1867 werd deze lijn verlengd met de stukken Alkmaar-Uitgeest en Uitgeest-Haarlem.

Het traject Amsterdam-Haarlem bestond al, er was nu dus een complete verbinding gerealiseerd tussen Amsterdam en Den Helder, over Haarlem, Uitgeest en Alkmaar.

1869: in dit jaar werd Zaandam aan dit net gekoppeld door de verbinding Zaandam-Uitgeest.

Voor het post- en reizigersvervoer zijn deze verbindingslijnen van grote betekenis geweest. Via deze lijnen verstuurd post kreeg als trajectstempel een takjestempel: Haarl:-Helder of Zaandam-Uitg:. Naarmate de jaren verstreken kwamen er andere teksten in de stempels. De takjestempels werden geleidelijk vervangen door kleinrond-trajectstempels met aanduidingen als AMST:-HELDER en AMSTERDAM-UITGEEST.

Een goede handleiding biedt het boek *Spoor en Post* (1979) dat antiquarisch nog wel te krijgen is.



# UITNOODIGING.

**BURGEMEESTER** en **WETHOUDERS** der  
gemeente *Zaandam*,

*brengeu bij deze ter kennis van de ingezetenen :*

dat de officiële opening van de lijn *Zaandam-Uitgeest* Zaterdag den 30<sup>sten</sup> October zal plaats hebben, terwijl de weg voor het algemeen zal worden opgesteld op Maandag den 1<sup>sten</sup> November;

dat zij het wenschelijk achten dat bij gelegenheid dezer gewigtige gebeurtenis, die én voor de Stad in het algemeen én voor de ingezetenen in het bijzonder van het meeste belang is, blijken gegeven worden van belangstelling in deze zaak;

dat zij daarom de ingezetenen beleefdelyk uitnodigen zoowel op Zaterdag 30 October als op Maandag 1 November aanstaande van woonhuizen, fabrieken en werkplaatsen vlaggen uit te steken.

**ZAANDAM, 26 October 1869.**

Burgemeester en Wethouders voornoemd,

**H. J. SMIT.**

De Secretaris,

**GREEBE.**

Trajectstempels werden door de conducteur der brievenmalen in de trein op de poststukken geplaatst, in de coupé waar post gesorteerd en verwerkt werd. Op de betreffende post kunnen we ook andere stempels aantreffen. Soms het stempel van het hulpkantoor waar de brief gepost werd, soms een haltestempel als de brief op het station gepost werd.

Zaandam-Uitgeest was dus de in 1869 gerealiseerde lijn die Zaandam met Den Helder en Amsterdam verbond. De verbinding werd geëxploiteerd door de HIJSM, de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.

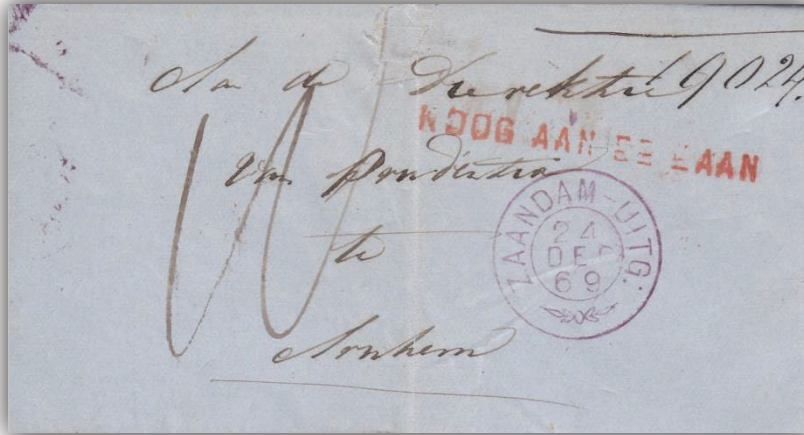


Het eerste station Zaandam werd geopend op 1 november 1869. Het gebouw had een groot middendeelte waarin het loket gevestigd was, met doorgangen naar de perrons. Aan dit middenstuk waren twee lagere zijvleugels verbonden.



Vanaf Zaandam maakte de trein eerst een stop in Koog-Zaandijk: Zaandijk en Koog aan de Zaan waren van oudsher twee afzonderlijke gemeentes, maar in 1869 werd één station gesticht voor beide plaatsen: Koog-Zaandijk. Op 1 augustus 1882 werden de hulpkantoren Zaandijk en Koog aan de Zaan

samengevoegd tot één postkantoor, dat dezelfde naam kreeg als het station. De klok in de toren van het postkantoor Koog-Zaandijk kreeg een derde wijzer die de spoortijd aangaf. De spoortijd week 20 minuten af van de Zaanse tijd.



24/12/1869, briefje van Koog aan de Zaan naar Arnhem, per spoor. Tarief 10 cent; langstempel Koog aan de Zaan, op het hulppostkantoor geplaatst. De brief werd door de conducteur der brievenmalen voorzien van een takjestempel Zaandam-Uitg.: Aankomststempel achterzijde: Arnhem 24 december 1869.



Het vervoer van pakketten per post was op 1 april 1882 mogelijk geworden. Bovenstaande adreskaart begeleidde een pakket van 1,75 kg dat op 5/10/1882 door de firma P. Out vanuit Koog-Zaandijk verstuurd werd naar Malang in Nederlands Indië.

Rechtsboven: kleinrond trajectstempel Amst.-Helder D (=4<sup>e</sup> trein van de dag, richting Amsterdam). Zegels vernietigd met kleinrond Koog-Zaandijk. Tarief: fl. 1,35.

Van Amsterdam per Rijnspoor (geen stempel) via Arnhem-Emmerich naar Brindisi in Italië. Vandaar per SS Batavia, door het Suezkanaal naar Batavia (17/11/1888, achterzijde)

Van Batavia per Kon. Emma op 24/11/1888 naar Malang (geschreven achterzijde).

Volgens een notitie op de achterzijde moest in Batavia-Tandjong Priok fl. 3,54 aan inkomende rechten worden voldaan.



Wormerveer was de tweede halte na Zaandam; het postkantoor en het treinstation lagen naast elkaar.



22 september 1875, briefkaart uit Wormerveer naar Rotterdam. Gepost op het station, waar een haltestempel geplaatst werd. Aankomststempel Rotterdam dezelfde dag. Trajectstempel Zaandam-Uitgeest - takjestempel.

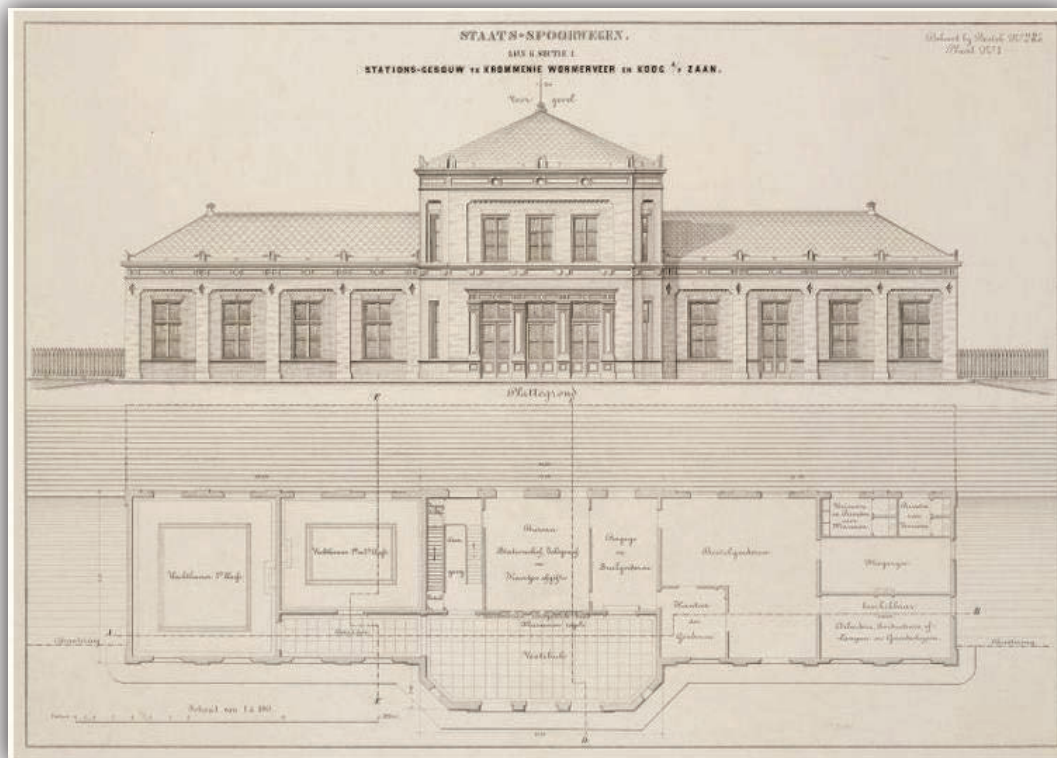


14 januari 1894, brief uit Wormerveer (firma Wessanen en Laan) naar Maastricht. Haltestempel Wormerveer + Zaandam-Uitgeest takje. In Zaandam werd ook nog een haltestempel geplaatst. Aankomststempel Maastricht 15 januari.

Na Wormerveer deed de trein Krommenie aan. Blijkens het opschrift op de zijgevel was de officiële benaming: Krommenie-Assendelft. Op het traject Zaandam-Uitgeest was Krommenie het laatste station in de Zaanstreek. De aanwezigheid van de linoleumfabrieken zorgde voor veel vrachtvervoer



en drukte op dit station, al is dat op deze Ansichtkaart niet te zien. Het station werd in 1931/1932 vervangen door een nieuw dat wat zuidelijker kwam te staan. Uit onderstaande tekening blijkt dat stations van Krommenie, Wormerveer en Koog aan de Zaan volgens hetzelfde plan werden gebouwd. *Afbeelding Gem. Archief Zaanstad 50.0397.*





## Uitgeest: Zaanstreek?



Uitgeest was het knooppunt tussen het Zaanse spoorwegnet en de lijn vanuit Amsterdam over Haarlem naar Den Helder. In het dorp was een hulp-postkantoor gevestigd.

*Uitgeest, hulp-postkantoor met bestellers-groep op de Meldijk. Centraal staat de directeur, dhr. Starreveld. Ook zijn zoon en opvolger staat op de foto. Het gebouw bestaat nog.*



*De kaart werd op 1 oktober 1904 uit Uitgeest verzonden (inzet: kleinrond-stempel Uitgeest)*

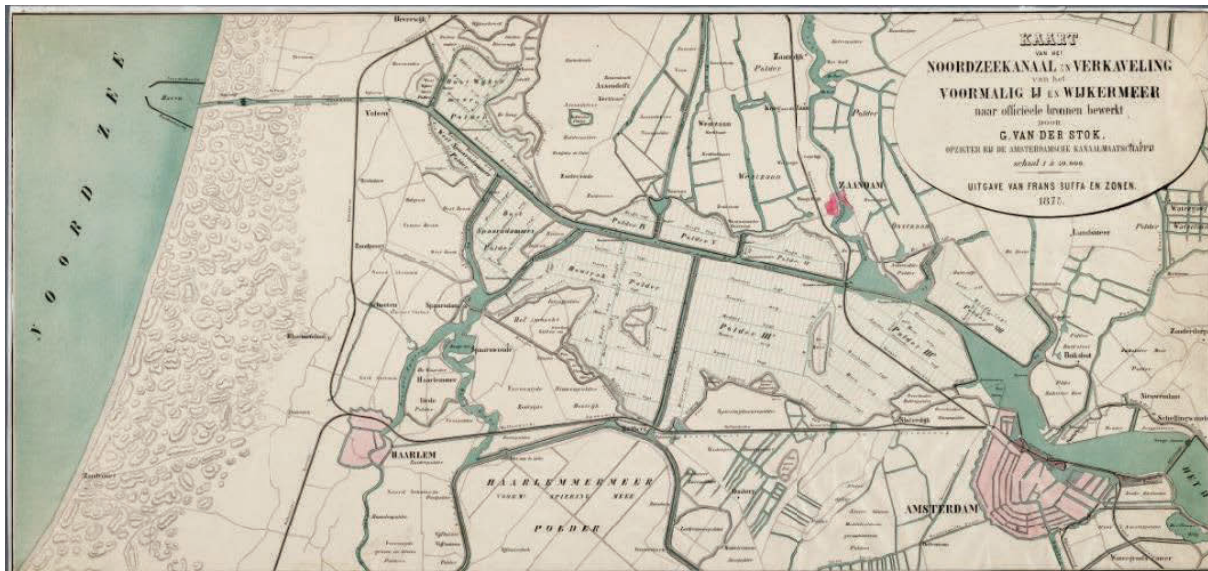
Om het hulp-postkantoor van Uitgeest te ontlasten werd in het station een postkantoor gevestigd dat in 1886 werd voorzien van het kleinrondstempel Uitgeest-Station. Dit kantoor nam alleen pakketten en poststukken aan en was verder niet toegankelijk voor het publiek.

Hoewel Uitgeest een belangrijke schakel in het Zaanse spoorwagennet was, wordt dit dorp (met de mooiste schoorsteen van Noord-Holland!) meestal niet tot de Zaanstreek gerekend. Toch viel het posttaal gezien een aantal jaren onder de Zaanstreek.



### 43. Het Noordzeekanaal

Vanuit het perspectief van Zaandam is een verbinding met Amsterdam over Uitgeest en Haarlem natuurlijk een behoorlijke omweg. Het probleem was het IJ dat overgestoken moest worden.



*Gem. Archief Zaanstad, Zaanlandsche Oudheidkundige Verzameling-Honig, 52.00230*

Het Noordzeekanaal werd gegraven om de verbinding van Amsterdam met de Noordzee te verbeteren. De bestaande verbinding via het Noordhollands Kanaal voldeed niet; die was te lang en niet geschikt voor steeds groter wordende zeeschepen.

Er werd (vanaf 1848) gezocht naar alternatieven, er werden commissies benoemd en plannen opgesteld die in de jaren 60 van de 19<sup>e</sup> eeuw steeds vastere vorm kregen. In 1863 werd een concessie verleend, in 1865 begon – als een werkloosheidsproject – het graafwerk. Parallel daaraan werden delen van het IJ ingepolderd: de aanleg van de IJpolders en het graven van zijkanalen. In feite is het Noordzeekanaal grotendeels ontstaan door inpoldering van het IJ. Hiervoor werden over een lengte van 17 km dijken aangelegd. Dijken aan de noord- en zuidzijde voorkwamen dat het IJ nog groter zou worden.

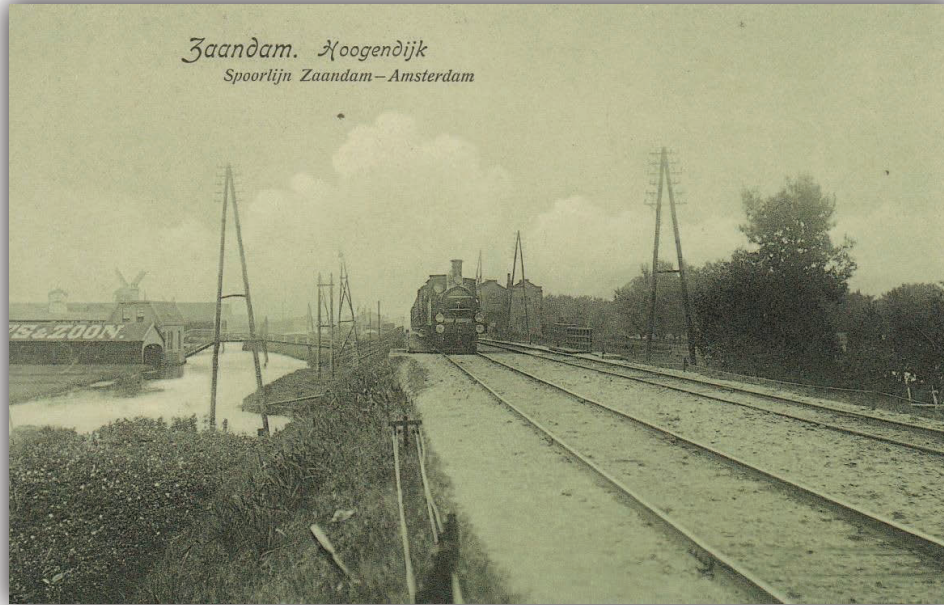
Aan de oostkant van Amsterdam werd het met de Zuiderzee in open verbinding staande IJ afgesloten door de aanleg van de Oranjesluizen (in gebruik genomen in 1872), zodat tussen deze sluizen en die van IJmuiden één waterpeil kon worden gehandhaafd. Op 1 november 1876 werd het kanaal voor de scheepvaart officieel geopend.



Met het graven van het Noordzeekanaal en het inpolderen van delen van het IJ was de verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee gerealiseerd, maar in de verbinding tussen Amsterdam en de Zaanstreek ontbrak nog een schakel: een spoorbrug over het kanaal. Dat had aanvankelijk nogal wat voeten in aarde, vooral omdat Amsterdam

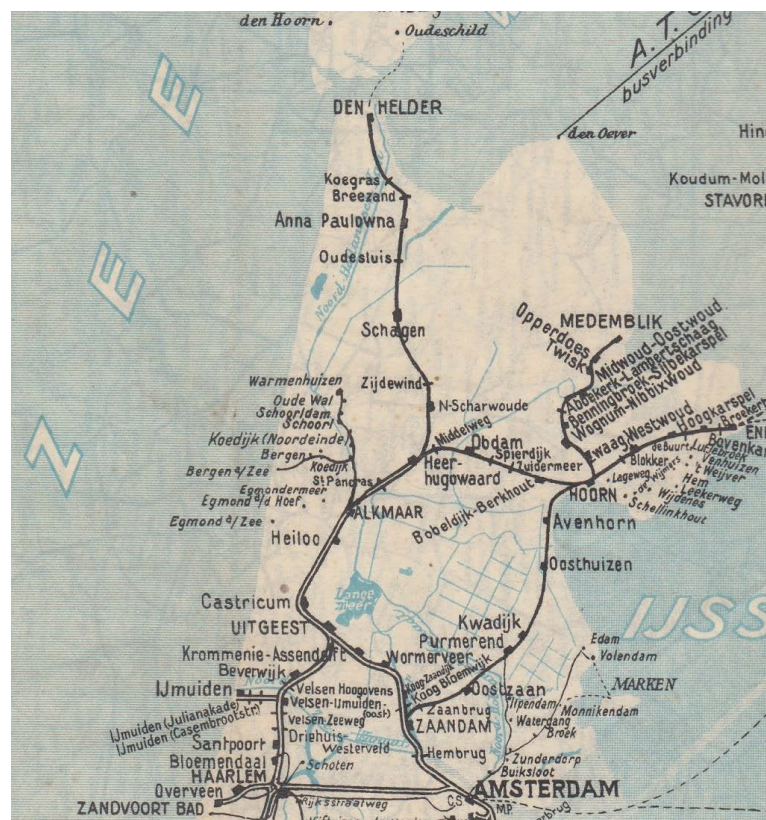
daar geen voorstander van was. Men zag daar zo'n brug als een belemmering van de scheepvaart. Het duurde tot 1878 voor een draaibrug over het Noordzeekanaal geopend kon worden: de Hembrug. In 1906 werd die vervangen door een nieuw exemplaar, toen de grootste draaibrug in Europa.

### De verbinding met Hoorn en Enkhuizen



Na de aanleg van de Hembrug kon ook de treinverbinding met Purmerend, Hoorn en Enkhuizen gerealiseerd worden. In 1884 kwam het baanvak Zaandam-Purmerend-Hoorn gereed; een jaar later werd de lijn doorgetrokken tot Enkhuizen. Ook op deze lijn was een rijdend postkantoor in bedrijf. Trajectstempels en haltestempels wijzen op de activiteiten in de treinen en op de stations. Kleinrondstempels:

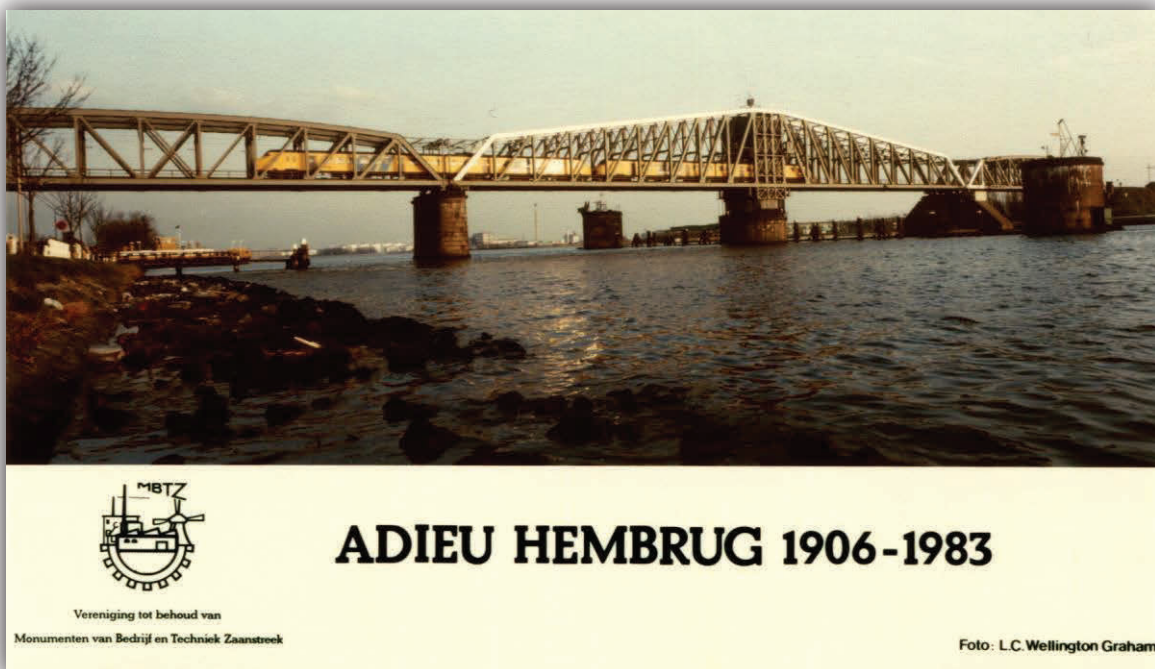
- Amsterd:-Hoorn (1884-1886)
- Amsterd:-Enkhuizen (1885-1887)
- Zaandam-Enkhuizen (vanaf 1888)



*Netwerk van railverbindingen in Noord-Holland, 1937. Fragment uit de 'Kaart der Nederlandsche Spoorwegen en Tramwegen, Uitgegeven door de Nederlandsche Spoorwegen.'*

## 44. Van Hembrug naar Hemtunnel

De Hembrug mocht dan in 1906 de grootste draaibrug in Europa zijn, hij werd wel gezien als een obstakel voor de scheepvaart over het Noordzeekanaal.



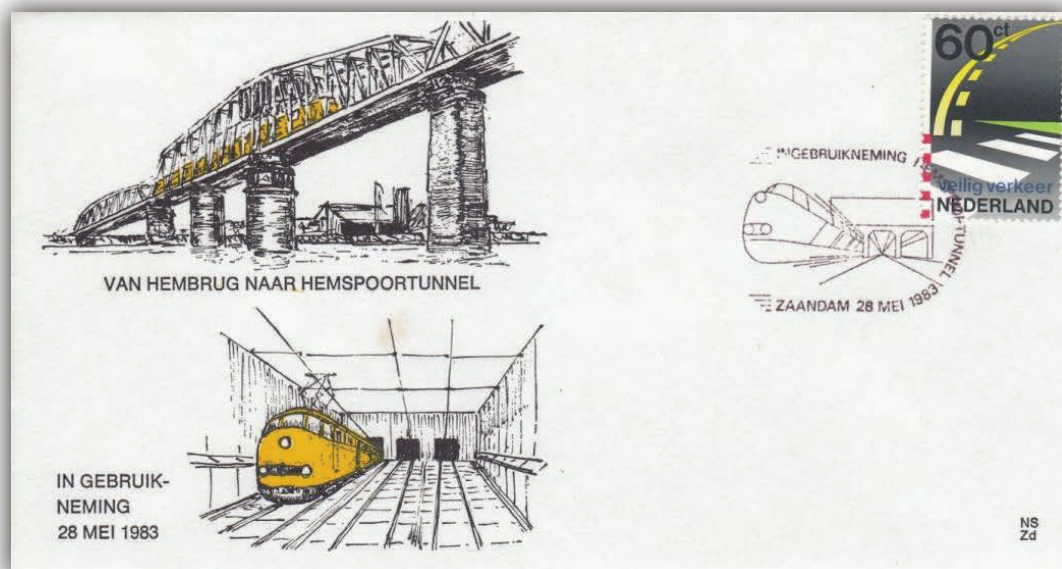
In 1983 maakte de brug plaats voor een tunnel, welke gebeurtenis uiteraard filatelistisch ondersteund werd. Er werd een bijzondere enveloppe uitgegeven en op het nieuwe N.S.-station in Zaan-dam werd door de PTT tijdelijk een brievenbus geplaatst. Alle poststukken die op zaterdag 28 mei in die brievenbus werden gedeponereerd, kregen het gelegenheidsstempel voor de opening van de Hemspoortunnel. De Zaanse Studiegroep was aanwezig om in ieder geval de brievenbus voor het nageslacht vast te leggen en moest constateren dat de publieke belangstelling voor het evenement niet uitbundig groot was. Toch bleek het maken van een foto van de bus nog een hele onderneming.

De lokale middenstand had namelijk een braderie georganiseerd die zoveel belangstelling trok dat de brievenbus bijna onbereikbaar was. Willem van der Velde in de *Hoornblazer*: ‘Voor het maken van een foto werd een zodanige positie gekozen dat de gehele brievenbus in de zoeker kwam. Het wachten was nu echter op een moment dat DE brievenbus óók zichtbaar in het beeld zou komen. Ik zou nu een opsomming kunnen geven van opmerkingen vanuit het publiek als je meer dan één uur achter een camera op statief staat te wachten tot ‘het object’ vrij van volk gefotografeerd kan worden.

Maar waar geduld aanwezig is komt ook de redding en wel in de vorm van één onzer zeer trouwe en behulpzame leden. Hij was zo vriendelijk ruimte in de mensenmassa te organiseren zodat DE foto toch gemaakt kon worden.’



*Joop Koot (links naast DE bus) organiseert ruimte .*



## 45. Spoor en post



Utrecht, 1/9/1941,  
Port 1<sup>e</sup> gewichts-  
klasse 7½ cent,  
expresserecht 10  
cent.

Recht treinexpres-  
se 1/4/24-  
15/1/43: 10 cent

‘Treinbrieven’ zijn brieven die, voldoende gefrankeerd, aan het bagagebureau van het station afgegeven konden worden. Deze bijzondere vorm van samenwerking tussen Post en Spoorwegen ging op 1 april 1924 in, speciaal voor spoedeisende correspondentie (brieven en briefkaarten). Met de eerst vertrekkende trein (in de goede richting) werd die post verzonden. De conducteur had ervoor te zorgen dat de post overgedragen werd op het juiste station of aan een collega. Na aankomst werd het stuk aan de PTT toevertrouwd. Ook afhalen door de geadresseerde was een mogelijkheid. Aanvankelijk gold deze regeling alleen voor expressebrieven, vanaf 15 mei 1927 ook voor gewone brieven en kaarten.



Zaandam, 12/2/1936,  
naar Utrecht. Aan-  
komst zelfde dag.  
Stempel bagage bu-  
reau Zaandam

Zegelrecht N.S./ 10  
cent

Uiteraard was dit een vorm van service die geld kostte. Om te beginnen moesten de brieven of kaarten correct gefrankeerd zijn, inclusief –indien gewenst– het expresserecht. Bovendien moest aan de Spoorwegen een recht betaald worden. Met behulp van vrachtbriefzegels werd dat op het poststuk verantwoord, volgens voorschrift (bij brieven) op de achterzijde, maar dat voorschrift werd vaak niet opgevolgd. Deze zegels werden vernietigd met het stempel van het bagagebureau, of met de pen door de conducteur.

In de oorlogsjaren kwam op 15 januari 1943 een einde aan de verzending per treinexpresse. Na de oorlog was deze verzendwijze alleen nog mogelijk voor persbrieven (vanaf 1 mei 1946), zelfs op zaterdag en zondag, tegen dubbel tarief. In plaats van de voorheen gebruikte vrachtbriefzegels werden speciale treinbriefzegels uitgegeven. Ze waren verkrijgbaar in boekjes. Vanaf 7 oktober 1951 kon ook het publiek weer van deze dienst gebruik maken. De treinzegels moesten nu op de voorzijde van de brief geplakt worden, maar we vinden ze even vaak op de achterzijde.



Treinbrief uit Oostzaan, via Amsterdam CS naar Utrecht, met kopij voor Het Vrije Volk. Port 1<sup>e</sup> gewichtsklasse, treinzegel nr. 2, 2x (zondagtariet). Sinds 1959 gaven de spoorwegen speciale enveloppen uit voor treinbrieven, herkenbaar aan een grote oranje driehoek.

Per 1 mei 1979 was het niet meer mogelijk extra snel post te versturen via de bagagebureaus. Alleen voor persbrieven bleef nog enkele jaren een beperkte mogelijkheid bestaan.

De vrachtbriefzegels komen we ook tegen op vrachtbrieven die als begeleiding van vrachtgoed dienden, zoals op de volgende pagina, verzonden op 13/8/1946 van Krommenie naar 's-Hertogenbosch ('Woninginrichting Wiggers').

De **DIK OMLIJNDE** gedeelten door den Spoorweg, de overige door den afzender in te vullen.

| Bevracht op <u>den Bosch</u><br>over _____ | <b>GEBEZIGDE WAGENS</b><br>Door den afzender slechts in te vullen indien hij de goederen zelf laadt.   |                          |                         |                          |                         |  |  |  |  |
|--|--|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|--|--|--|--|
|  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 25%;">Eigendomsmerken</th> <th style="width: 25%;">Nummers</th> <th style="width: 25%;">Soort (open of gesloten)</th> <th style="width: 25%;">Draagvermogen in tonnen</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> | Eigendomsmerken          | Nummers                 | Soort (open of gesloten) | Draagvermogen in tonnen |  |  |  |  |
| Eigendomsmerken                            | Nummers  | Soort (open of gesloten) | Draagvermogen in tonnen |                          |                         |  |  |  |  |
|  |  |                          |                         |                          |                         |  |  |  |  |

## Vrachtbrief voor VRACHTGOED

Het vervoer heeft plaats op grond van het „Algemeen Reglement Vervoer” en de in aanmerking komende tarieven.

|  |   |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
|--|---|---------------------------------|--|-----------|----------------------|---------------------|--|-----------|----------------------|--------------------------------------|---------------|--|----------------------|----------------------|--|-----------|----------------------|-----------------------------------|--|
| Aan <u>Woninginst. Miggens</u><br>Straat en huisnummer } <u>Wijkkerkestraat 10/11</u><br>te <u>den Bosch</u><br>Station van bestemming } <u>idem</u><br>In te vullen franco of niet-franco } <b>Franco huis</b><br>Desgewenscht in te vullen station restante } <u>op de Markt</u><br>Desgewenscht in te vullen het verder vervoermiddel } <u>baan</u> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Belang bij de aflevering</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 80%;">(*) _____</td> <td style="text-align: right;">Gld. _____ Ct. _____</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Voorschotten</b></td> </tr> <tr> <td>(*) _____</td> <td style="text-align: right;">Gld. _____ Ct. _____</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>Specificatie der Voorschotten</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Bedrag</b></td> </tr> <tr> <td> </td> <td style="text-align: right;">Gld. _____ Ct. _____</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Remboursement</b></td> </tr> <tr> <td>(*) _____</td> <td style="text-align: right;">Gld. _____ Ct. _____</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: x-small;">(*) Het aantal guldens in letters</td> </tr> </table> <p style="font-size: x-small;">Andere voorgeschreven of toegelaten aanduidingen (b.v. ontbrekende of gebrekkige verpakking, overbrenging naar verbindingsspooren e.d.)</p> <p style="font-size: x-small;">Bijgevoegde documenten</p> | <b>Belang bij de aflevering</b> |  | (*) _____ | Gld. _____ Ct. _____ | <b>Voorschotten</b> |  | (*) _____ | Gld. _____ Ct. _____ | <b>Specificatie der Voorschotten</b> | <b>Bedrag</b> |  | Gld. _____ Ct. _____ | <b>Remboursement</b> |  | (*) _____ | Gld. _____ Ct. _____ | (*) Het aantal guldens in letters |  |
| <b>Belang bij de aflevering</b>  |   |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| (*) _____  | Gld. _____ Ct. _____  |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| <b>Voorschotten</b>  |   |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| (*) _____  | Gld. _____ Ct. _____  |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| <b>Specificatie der Voorschotten</b>   | <b>Bedrag</b>   |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
|  | Gld. _____ Ct. _____  |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| <b>Remboursement</b>   |   |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| (*) _____  | Gld. _____ Ct. _____  |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |
| (*) Het aantal guldens in letters  |   |                                 |  |           |                      |                     |  |           |                      |                                      |               |  |                      |                      |  |           |                      |                                   |  |

| Adres of nummers   | Aantal   | Wijze van verpakking | INHOUD                   | Bruto gewicht in kg. | Berekend gewicht | Tar. kl. of Sp. T. | Vrachtprijs per 100 kg. |
|--|----------|----------------------|--------------------------|----------------------|------------------|--------------------|-------------------------|
| Bij onvoldoende ruimte uitsluitend achterzijde te bezigen. |          |                      |                          |                      |                  |                    |                         |
| <u>8008</u>  | <u>1</u> | <u>Rol</u>           | <u>LINOLEUM STRAGULA</u> | <u>135</u>           | <u>140</u>       |                    | <u>86</u>               |
| Totaal bruto gewicht                                       |          |                      |                          |                      |                  |                    |                         |

**Krommenie**, den 13/8 1936  
p.o. **N.V. Nederlandsche Linoleumfabriek**

Ondertekening en adres v/d afzender } \_\_\_\_\_

|  |                                     |                           |  |                              |
|--|-------------------------------------|---------------------------|--|------------------------------|
| Plaats voor verzekeringszegel(s) der N.V. F. Goed. en Reisba. Maatsch. | Plaats voor verantwoordingszegel(s) | <b>FRANCO</b><br>Gld. Ct. | <b>REKENING</b>  | <b>TE HEFFEN</b><br>Gld. Ct. |
| <br>Da. sta. _____ het vertrek _____                                   | <br>Weegstempel _____               | <u>125</u>                | Remboursement . . . . .<br>Voorschot . . . . .<br>Vracht tot:<br>Bijkomende kosten {<br>Afhalen . . . . .<br>Provisie . . . . .<br>Vracht tot:<br>Bijkomende kosten . . . . .<br>in afzonderlijke nota omschreven kosten voor vervullen van douaneformaliteiten enz.<br>. . . . . Totaal . . . . . |                              |

Stempel van het station van aankomst: 13 AUG 1936  
 Stempel van het station van vertrek: 13 AUG 1936  
 Plaats voor verzekeringszegel: N.S.030404  
 Plaats voor verzekeringszegel: 13 AUG 1936  
 Plaats voor verzekeringszegel: V.G. KROMMENIE-A  
 Plaats voor verzekeringszegel: 109  
 Plaats voor verzekeringszegel: v/d inschrijving  
 Plaats voor verzekeringszegel: 13 AUG 1936  
 Plaats voor verzekeringszegel: SHERTOGENBOSCH G.O.

Prijs 1 cent per 5 stuks.

Voor NS-Vrachtbrieven moest betaald worden (1 cent per 5 stuks), maar ze konden gratis bedrukt worden met firmanaam, goederensoort, etc., mits er minstens 1000 tegelijk besteld werden.  
 De zending Linoleum woog 135 kg, afgerond naar 140 kg, de vrachtprijs per 100 kg bedroeg fl. 86, waarvoor fl. 1,25 aan verantwoordingszegels geplakt moest worden.



**Aankomst van goederen**

De Spoorwegen gaven briefkaarten uit ('Halfambtelijke Spoorwegkaarten') met ingedrukt zegel waarop een 'Kennisgeving wegens aankomst van goederen' op een station gedaan kon worden. Er zijn ook enkele zeldzame voorlopers bekend. Het gaat hier om briefkaarten zonder ingedrukt zegel, maar met dezelfde lay-out:



Briefkaart 21 januari 1912 waarmee aan de geadresseerde in Oudendijk gecommuniceerd wordt dat er voor hem op station Avenhorn één kist koek, gewicht 23 kg. klaar ligt, verzonden door de firma Hille uit Zaandam. Grootrond treinstempels Amsterdam-Enkhuizen; aankomststempel Oudendijk typenrader lange balk.



De spoorwegbriefkaarten met ingedrukt zegel waarop de aankomst van goederen gemeld wordt, zijn gecatalogiseerd in *Geuzendam's Catalogus van de Particulier bedrukte Postwaardestukken van Nederland en Nederlands Indië (2<sup>e</sup> editie, 2014)*. Er zijn tientallen verschillende typen ('Modellen') te onderscheiden.

Poststukken met postmerken van de stations Zaandam, Koog Zaandijk, Wormerveer en Krommenie behoren niet tot de zeldzaamheden. Minder bekend is dat ook Oostzaan over een station, of eigenlijk over een halte heeft beschikt. Dat station lag aan de in 1884 geopende spoorlijn Zaandam-Purmerend-Hoorn en werd in 1885 in gebruik gesteld. De halte werd weinig gebruikt en kreeg van de PTT geen stempel.



Verbazing wekt het lage gebruik niet. Het station lag kilometers uit het centrum van het dorp en dat in een tijd dat het bezit van een fiets al een luxe was. Om van het station naar het centrum te lopen, diende de Oostzanner zeker een uur uit te trekken.

*Station Oostzaan. In 1938 werd deze halte opgeheven.*

Dankzij het bestaan van de spoorwegbriefkaarten zijn er toch wat postmerken van dit station bewaard gebleven. Die kaarten werden wel door de PTT verwerkt en bezorgd en zijn dus vaak voorzien van vertrekstempels, maar de expeditiestempels en stationsstempels werden door de Spoorwegen aangebracht.

Op de kaart die gericht is aan de heer J. van Saane (in ijzerwaren) in Oostzaan werd een Expeditie Stempel van de Hollandse Spoorweg Maatschappij (H.S.M.) geplaatst. Het in het stempel voorkomende No. ... werd zelden ingevuld, maar had oorspronkelijk de bedoeling dat hier het volgnummer van de zending werd ingevuld. Dat is wel gebeurd in het 'poststempel' dat links op de kaart geplaatst werd. De heer Van Saane krijgt bericht dat er twee balen aardappelen met een gewicht van 100 kg. voor hem klaar liggen, verzonden uit Opperdoes.

Er komen spoorwegbriefkaarten voor die echt gebruikt zijn maar niet per post verzonden en dus ook geen dagtekeningstempel hebben. Dit zijn briefkaarten die ter plekke aan het loket zijn uitgeschreven als vervangende kennisgeving. Wel moet er dan een stationsstempel afgedrukt zijn. Aan die omschrijving voldoet onderstaande kaart. De Firma De Jong uit Westzaan tekent op de kaart voor de goede

ontvangst van een zending papier uit Maastricht.

**Kennisgeving wegens aankomst van goederen.**

POSTSTEMPEL

Uur waarop deze kennisgeving ter bestelling werd afgegeven.

AFZENDER: NEDERL...

**BRIEFKAART**



*Gebrs de Jong*

*Westzaan*

E. H. 500.000 - 201 Tb. 2/10 '23.

**NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.**

No. **43** / *30f* Station **H.S.M. KODG-ZAANDIJK.V.G.**

(Datum als postmerk.) *Maastricht*

Aan Uw adres zijn de volgende goederen aangekomen van: *de Moeyuslood*

afgezonden door: .....

| Merken en Nummers (bij wagenladingen het No.) | Aantal.  | Wijze van inpakking. | I N H O U D.  | Gewicht K.G. | Vracht, enz. |           |
|---|----------|----------------------|---------------|--------------|--------------|-----------|
|   |          |                      |               |              | Gld.         | Cts.      |
| <i>220f</i>                                   | <i>2</i> | <i>h</i>             | <i>papier</i> | <i>49</i>    | <i>1</i>     | <i>10</i> |

*De Stationschef,*

---

Rijksdocument. De ondergeteekende verklaart de hierboven vermelde aan hem geadresseerde goederen te hebben ontvangen.

*W. J. van Saane*, den *25/4* 192*3*

(Model C.C. 238.) (Handtekening van den geadresseerde) *Ed. de Jong*

Een variant op de voorbedrukte spoorwegbriefkaarten waarin de aankomst van goederen gemeld wordt, zijn kaarten waarin gemeld wordt dat bepaalde producten verzonden zijn. Het zijn briefkaart-formulieren die door de afzenders (de Spoorwegen dus) gefrankeerd moesten worden, zoals onderstaande kaart uit oktober 1940, met een traliezegel. Het gaat om een bericht van verzending van goederen naar Duitsland.

Verstrekking van onvoldoende gegevens veroorzaakt oponthoud en staan- of magazijn-geld.

De goederen worden na de vrijmaking aan Uw adres doorgezonden.

Namens den STATIONSCHIEF,  
De douaneagent  
DER N.V. NED. SPOORWEGEN.

Benoemdijdt:

1 Clearing verklaring.  
- <sup>Proforma</sup> factuur <sup>van</sup> het bedrag van Rm 63.60 is reeds aanwezig, waarom een Proforma-factuur?


12. 40

BRIEFKAART.

AAN

den Heer *Gaswerk*  
de Firma

*Edam*



N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN  
GEVESTIGD TE UTRECHT

No. *540*

Dit nummer in Uw antwoord te vermelden of de kaart daarbij terug te zenden.

Station *ZAANDAM G.C.*

Telefoon no. *4031*

Datum poststempel

Aan Uw adres is hier aangekomen

*3 kisten - feuerfeste Drmassterie 920 KG  
gemaakt 1.7.16/20*

afgezonden door *Osu Openbau-union* te *Hatfeld*

U gelieve omgand aan onderstaand adres de voor de vrijmaking benodigde gegevens te zenden, t.w.: aantal stuks, Meters, Liters (bij wijn en gedistilleerd ook alcohol-gehalte), waarvan gemaakt, waarvoor dienende, enz. <sup>1)</sup>

Voorts de waarde, voor iedere goederensoort afzonderlijk.

Als waarde moet, te Uwer keuze, worden aangegeven:

of 1e: de loopende prijs hier te lande, waaronder wordt verstaan de som, die gerekend wordt door de eerste hand in het buitenland op den dag der aangifte voor de levering hier te lande te kunnen worden bedongen, zonder inbegrip van de Nederlandsche belastingen en binnenlandsche expeditie-kosten;

of 2e: de koopprijs, verhoogd met alle kosten tot de Nederlandsche grens, voor zooveel deze in dien prijs niet reeds zijn inbegrepen.

Deze wijze van waarde-aangifte is slechts toegestaan voor goederen, die ingevolge normalen koop en verkoop worden geleverd.

Tenzij het tegendeel uitdrukkelijk blijkt, nemen wij aan, dat U aangifte der waarde wenschte als bedoeld onder 2e. (Op de eenmaal gedane keuze kan men niet terugkomen). U gelieve hiertoe de oorspronkelijke factuur bij te voegen. Is deze in vreemde munt uitgedrukt, dan moet tevens de juiste datum van koop of bestelling, en die van mogelijke wijziging hierin, worden opgegeven.

<sup>1)</sup> Naar behoefte doorslaan, onderstrepen of aanvullen

Model 2250.

## 46. Stempels lief en leed

In de *Hoornblazer* schreef Jan Kluit:

‘Als veilingmeester van de Posthoorn kreeg ik de laatste jaren honderden collecties ‘gebruikt’ onder ogen, waarvan de meeste er onnodig treurig uitzagen. Als voorbeeld laat ik u de cijferserie van 1876 zien, die ik voor dit artikel uit zo’n verzameling heb gehaald.



De verzamelaar van deze serie was zich van geen kwaad bewust. De zegels zaten toch keurig in volgorde in de juiste vakjes en alle tandjes zaten er nog aan! En toch wil ik deze serie zo echt niet in mijn verzameling hebben.

### De voornaamste reden betreft de afstempeling

De ½ cent heeft een vlekkerig stempel, waaruit 14 nov. valt af te lezen. Van de 1 cent zien wij alleen de letter G.

De 2 cent heeft een redelijk leesbare datum, maar welke plaats?

Alleen de 2 ½ cent draagt een mooi puntstempel 82 van Nijmegen.

Met duidelijke stempels ziet de serie er al veel leuker uit.



Tweeletterstempel Zwijndrecht van 24 februari 1880, kleinrondstempel Harderwijk van 30 juni 1894, grootrondstempel Rotterdam van 14 september 1898, kleinrondstempel Haarlem van 7 maart 1894.

Maar ook na deze verbetering ben ik nog niet tevreden. Ik zie drie verschillende stempeltypen in een serie van vier zegels. De volgende slag is dus om de hele serie in één stempeltype te zoeken:



Puntstempel 62 (Hoorn), puntstempel 8 (Arnhem);  
puntstempel 95 (Schiedam), puntstempel 82 (Nijmegen).

Al veel beter, maar puntstempels op zegel hebben het nadeel dat de plaatsnaam niet direct leesbaar is en dat de datum ontbreekt. Een volgende verandering is de hele serie in kleinrondstempels.



Nijmegen 23 november 1880, Harderwijk 30 juni 1894, Utrecht 21 november 1880, Haarlem 7 maart 1894.'

Tot zover de *Hoornblazer*. Voor de Zaanstreek zetten we wat stempel-informatie bij elkaar.

### De puntstempels

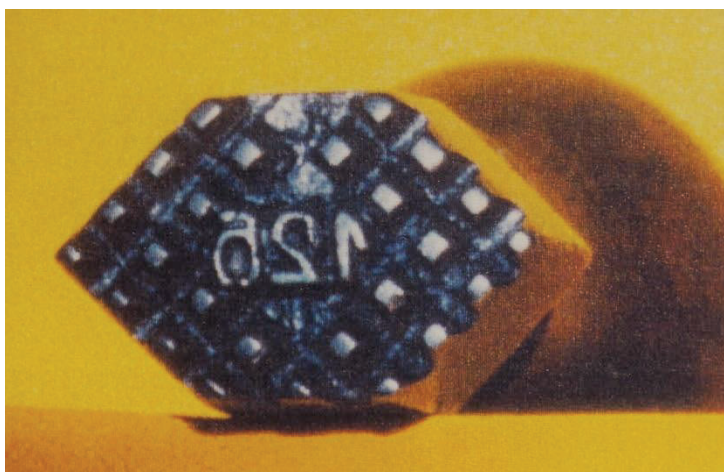
Het punt- of nummerstempel werd vanaf 1 april 1869 gebruikt als 'vernietigingsstempel' van postzegels op brieven met binnen- en buitenlandse bestemmingen. We kunnen het ook tegenkomen op kwitanties. Op 15 juni 1893 werd het buiten gebruik gesteld. Naast het stempel moest op de brief een dagtekeningstempel geplaatst worden (tweeletter-stempel of kleinrondstempel). In de Zaanstreek is het door drie kantoren gebruikt: Wormerveer, Zaandam en Koog aan de Zaan.

Wormerveer had nummer 125. In de gebruiksperiode van ruim 24 jaar blijkt er één punt, en wel de middelste uit de bovenste rij van drie punten te zijn verdwenen.



Op de linker zegel is de bovenste rij van drie punten nog compleet; op de rechter zegel is uit de bovenste rij de middelste punt verdwenen. Onderzoek van brieven wees uit dat dit tussen 8 oktober 1878 en 20 september 1879 gebeurd moet zijn.

*Foto van het beschadigde stempel. De foto toont de slijtage door het veelvuldige en langdurige gebruik: de scherpe punten zijn afgesleten tot vierkante stompen. Uit de bovenste rij van oorspronkelijk drie punten is de middelste verdwenen. (Foto Collectie W. van der Velde) Het stempel berustte in 1997 bij het PTT-Museum.*



## Willem III



*Bij de opening van het nieuwe postkantoor in Krommenie organiseerde de Posthoorn daar een ruildag.*

*Jan Kluit, met pijp, en Willem van der Velde flankeren Henk van der Vlist. (15/7/1985)*

Willem van der Velde werd ook wel 'Willem III' genoemd en dat had alles te maken met zijn grote liefde voor de emissie 1872 waarop deze koning is afgebeeld. Hij kon razend enthousiast vertellen over deze zegels, en dan vooral over de stempels waarmee ze ongeldig gemaakt waren. Een van de toppers in zijn collectie is hieronder afgebeeld: de 2 gld. 50 met puntstempel 125 van Wormerveer. Naar verluidt deed Willem een klein dansje in de veilingzaal nadat hij dit zegel in maart 2001 'gescoord' had. Hij wijdde er ook een Zaanse Monographie aan (nr. 116, mei 2001), waaruit onderstaande passage gelicht is.

'In maart jl. werd bij de Nederlandsche Postzegelveiling een schitterende, nagenoeg complete puntstempel-verzameling geveild en daarin kwam een 2 ½ GLD Willem III voor met puntstempel 125.



Volgens ons zijn er natuurlijk veel meer van die exemplaren bekend, maar de waardering in de puntstempel-catalogus van Koopman geeft nu juist voor die zegel een heel lage waardering. Dat zou de reden kunnen zijn dat een dergelijke zegel voor een veilinghouder niet zo interessant is om te veilen. En toch kwam die nu op de veiling en werd die dus ook verkocht aan...ons!! Het is met dubbele trots dat wij deze zegel nu, dus in de Hoornblazer, kunnen tonen omdat deze nu geveilde collectie puntstempels het levenswerk is geweest van de helaas overleden eigenaar F. van Swieten de Blom. Hij was van ons een bekende, zeg maar bevriende relatie, die over een grote filatelistische kennis beschikte die hij graag met ons deelde. Het bezit van de getoonde zegels is dus een dierbare herinnering aan hem.'

## Zaandam had nummer 128



### Bijzondere vondst

Enige tijd terug kocht ik op de clubveiling van de Posthoorn in Krommenie een doos met allerlei ongeregeld spul, waar verder niemand belangstelling voor had. Ik eigenlijk ook niet, maar u kent me, ik wilde de veilingmeester een beetje helpen en toen niemand meebood, hing ik voor een hele euro.



Op een regenachtige zomermiddag besloot ik de die doos eens door te spitten en inderdaad, het was drie keer niks, tot ik opeens op deze merkwaardige Amerikaanse zegel stuitte.

De PTT'ers van vroeger waren gek op stempelen en waarschijnlijk was de Amerikaanse postzegel onafgestempeld op de brief in Zaandam terecht gekomen en vond de beambte dat hij dit niet mocht laten gebeuren. Met een stevige afdruk van zijn stempel maakte hij het verzuim van zijn Amerikaanse collega's goed en zorgde hij voor een waarschijnlijke unieke combinatie van zegel en stempel.

### Puntstempel op briefkaarten

Het puntstempel was bedoeld voor de vernietiging van zegels, daarnaast diende een plaatsnaamstempel aangebracht te worden. Op briefkaarten (in 1871 ingevoerd) moest de ingedrukte waarde met een dagtekeningstempel ontwaard worden, maar in Zaandam gebeurde dat met enige regelmaat toch met een puntstempel. Dat was niet toegestaan, maar in Zaandam is het relatief vaak gebeurd. Een paar voorbeelden:







Naast de briefkaarten met een ingedrukte waarde, verschenen er op 1 januari 1871 ook kaarten zonder waarde-indruk. Ze werden briefkaartformulieren genoemd en waren bedoeld voor verzending naar het buitenland. Aanvankelijk moesten ze volgens brieftarief gefrankeerd worden waarbij de opgeplakte postzegel met een puntstempel ontwaard moest worden.



14/12/1875, Niet correct gebruik van een briefkaartformulier van Wormerveer naar Duitsland, frankering 5 cent, tweeletterstempel.

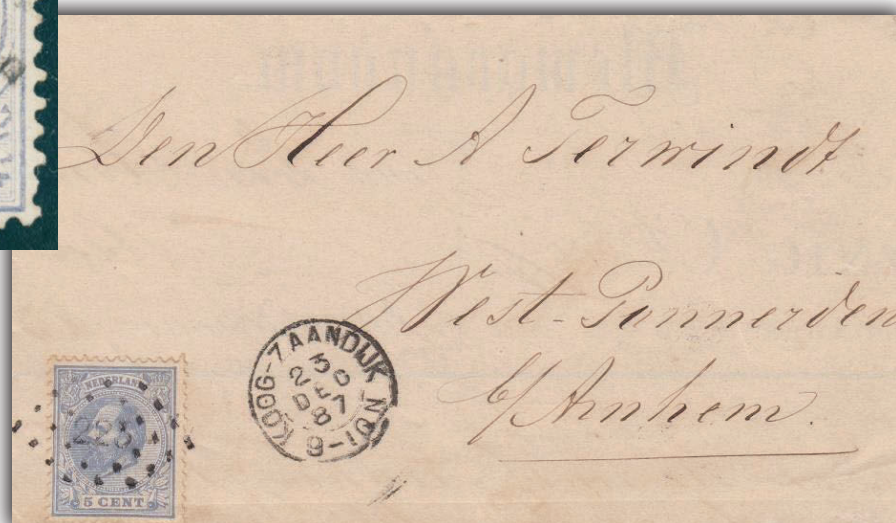
Onderstaand formulier, van Zaandam naar Rotterdam, was helemaal niet gefrankeerd en dat werd door de betrokken instanties niet opgemerkt:



#### Koog- Zaandijk

Koog- Zaandijk kreeg op 1 augustus 1882 ook een puntstempel: 223. In dat jaar werd het postkantoor Koog- Zaandijk ('een plaats die niet bestaat') geopend.

Het stempel werd, met de andere puntstempels, op 15 juni 1893 buiten gebruik gesteld.



### Het tweeletterstempel

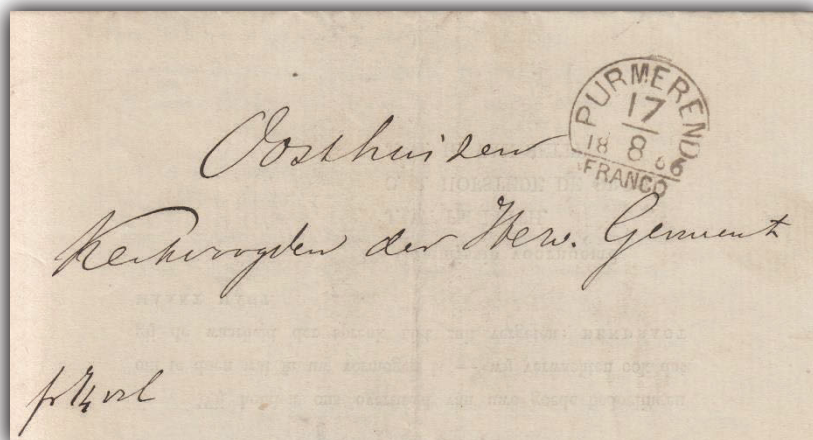
De Posterijen streefden ernaar in het poststempel niet alleen informatie over plaats en datum van verzending van de post te geven, maar ook over het tijdstip waarop de brieven en briefkaarten verzonden/ ontvangen werden door de kantoren. Zo ontstonden stempels met uuraanduiding. In de loop



van 1867 was op alle postkantoren het zgn. tweeletterstempel in gebruik. Dit stempel heeft een diameter van 21 mm. Behalve de plaatsnaam en de datum bevat het verwisselbare uurkarakters: 12M-8M, 12M-4A, 4A-8A, 8A-12A en 12A-8M. Het is gebruikt in de drie Zaanse postkantoren. Zie ook het briefkaartformulier op de vorige pagina.

### Stempels voor drukwerk

Na 1870 groeide het aantal postinrichtingen op het platteland gestaag, groeide ook het belang van de trein in het postvervoer en breidde de PTT haar dienstenpakket uit. We beleven de geboorte van de briefkaart (1871). Door de afschaffing van de belasting op drukwerk én door de scherpe PTT-tarieven stijgt het aantal als drukwerk verzonden poststukken.



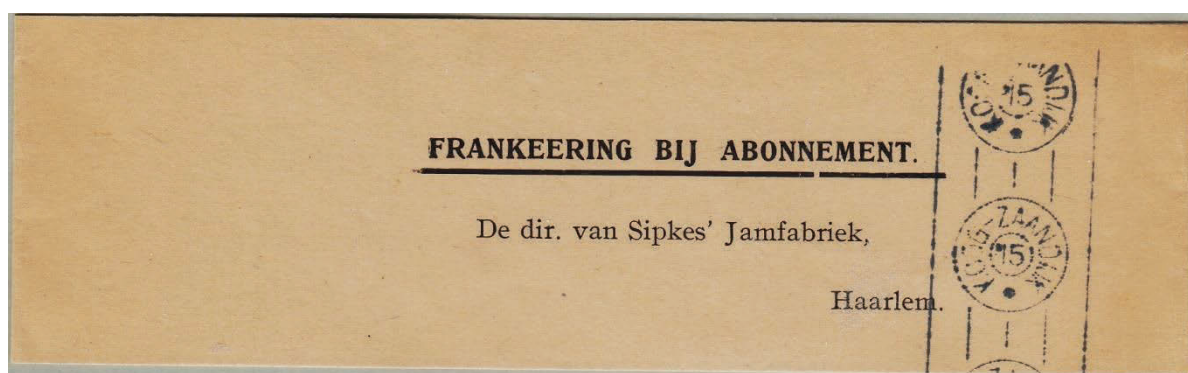
*1866, drukwerk verstuurd van Purmerend naar Oosthuizen. Er gold een gereduceerd tarief: een halve cent voor elk 'kwart vel druks', met een minimumtarief van 1 cent per omslag, vooraf te voldoen.*

*Purmerend stempelde met het franco-halfroond stempel. vanaf 1 januari 1871 werd drukwerk beport naar gewicht.*

Op 1 januari 1869 werden speciale postzegels ingevoerd voor het frankeren van drukwerk (NVPH 13-18). Deze zegels werden doorgaans 'vernietigd' met het franco-halfroondstempel of met het franco-takjestempel, dat vanaf september 1866 geleidelijk werd ingevoerd. We komen dit stempel vooral tegen op de postzegels die speciaal voor drukwerk uitgebracht werden: de serie 'Rijkswapens' van 1869 en de cijferzegels van 1876.



*Zaandam plaatste twee stempels op NVPH 16: een puntstempel 128 en een franco-takjestempel.*



*Krantenbandje, 1915, drukwerkrolstempel Koog-Zaandijk.*

In 1912 werd het drukwerkrolstempel ingevoerd waarmee zegels op krantenbandjes en ander drukwerk afgestempeld konden worden. Ook als er niet gefrankeerd was (zoals bij een frankering bij abonnement) werd het stempel soms gebruikt, zoals op dit (zeldzame!) krantenbandje. Koog-Zaandijk was overigens het enige kantoor in de Zaanstreek dat dit stempel gebruikt heeft (vanaf maart 1915).

### **Het kleinrondstempel**

Het tweeletterstempel werd vervangen door het kleinrondstempel. Het verschil zit in de verfijning van de uuraanduiding. De kleinrondstempels van de postkantoren hebben aanduidingen met één uur verschil overdag, twee uur 's avonds en zes uur 's nachts.

Hulpkantoren beschikten over langstempels. In de jaren tachtig werden die vervangen door kleinrondstempels. De uurkarakters verschillen van die van de postkantoren: 12-8V ('s nachts), 8-12V, 12-4N, 4-8N en 8-12N. (V=Voormiddag, N=Namiddag)

Het kleinrondstempel was op vier Zaanse postkantoren in gebruik als vertrek- of aankomststempel en op een aantal hulpkantoren. Ook treinstempels waren in de kleinrond-uitvoering in gebruik. Postkantoren: Koog-Zaandijk, Krommenie, Wormerveer, Zaandam.

Koog-Zaandijk en Krommenie waren ook een aantal jaren hulpkantoor.

Echte kenners onderscheiden bij de kleinrondstempels twee typen (type I en II). Het criterium is een dikkere buitenrand bij type II. Bij Koog-Zaandijk, Wormerveer en Zaandam zijn beide typen in gebruik geweest. Zie <http://poststempels.nedacademievoorfilatelie.nl>. Daaraan zijn ook de volgende gegevens ontleend, met data van verstrekking kleinrond en invoering grootrond:

|               |           |                        |
|---------------|-----------|------------------------|
| Koog-Zaandijk | 1/8/1882  | 9/8/1895 (grootrond)   |
| Krommenie     | 1/3/1894  | sept. 1900 (grootrond) |
| Wormerveer    | 2/2/1883  | 15/1/1900 (grootrond)  |
| Zaandam       | 22/8/1881 | 5/4/1898 (grootrond)   |



Pakketkaart behorende bij een pakket van 2200 gram dat de firma Albert Vis in april 1896 per trein naar Bordeaux stuurde. Kleinrondstempels van Wormerveer, treinstempels (kleinrond) Amsterdam-Helder en Amsterdam-Antwerpen; grootrond Rozendaal-Antwerpen. Frankering 72½ cent.

Op onderstaand postbewijs (7 maart 1885) is het postbewijszegel van één gulden vernietigd met een kleinrondstempel van het postkantoor Koog-Zaandijk. Dat treffen we ook aan als dagtekeningstempel en op het stortingsbewijs.

Geïnspireerd door buitenlandse voorbeelden introduceerden de Posterijen op 1 december 1884 de Postbewijzen en Postbewijszegels. Het ging om formulieren waarmee een geldbedrag van het ene kantoor naar het andere verzonden kon worden. Met de zegels kon het te verzenden bedrag worden aangegeven. De afzender betaalde voor die zegels, vulde de naam in van degene die gerechtigd was het bedrag te incasseren, met het hem toegestuurde 'bewijs'.



Postbewijs ter waarde van 1 gulden, op 7 maart 1885 te Koog Zaandijk voldaan. Op het formulier is niet ingevuld wie de begunstigde was; het geldbedrag is nooit geïncasseerd, vermoedelijk gaat het dus om een 'filatelisch geïnspireerd postwaardestuk'.

Uiteraard moest voor deze vorm van dienstverlening betaald worden: een halve cent voor het formulier en 2½ cent voor het recht. Een ingedrukt zegel gaf dat recht aan.

De postbewijszegels waren ontworpen door J. Vürtheim en verschenen in zeven waarden tussen de één en tien gulden. Die waarden werden ook afgedrukt op het stortingsbewijs.

Wie er alles over wil lezen: Handboek Postwaarden J1 t/m J52.

### Zaanse hulppostkantoren die een kleinrondstempel gebruikt hebben

(Krommenie was tot 1/3/1894 hulppostkantoor)

(Koog aan de Zaan was tot 1/8/1882 hulppostkantoor; daarna postkantoor Koog-Zaandijk)

De stempels van hulppostkantoren zijn vaak lastig te vinden. Zaandijk en Koog aan de Zaan zijn de toppers, doordat zij maar kort hulppostkantoor waren.



Data van verstrekking kleinrond en invoering grootrond:

|               |            |                                     |
|---------------|------------|-------------------------------------|
| Assendelft    | 23/12/1879 | 27/9/1900                           |
| Koog a/d Zaan | 23/12/1879 | na 1/8/1882 postkant. Koog-Zaandijk |
| Krommenie     | 23/12/1879 | na 1/3/1894 postkantoor             |
| Oostzaan      | 31/1/1887  | 14/11/1901                          |
| Westzaan      | 6/1/1880   | 22/11/1903                          |
| Zaandijk      | 6/1/1880   | na 1/8/1882 postkant. Koog-Zaandijk |

### Het grootrond-stempel

Het grootrond-stempel (diameter ca. 25 mm.) verving in de jaren negentig van de negentiende eeuw het kleinrond (diameter ca. 21 mm.) De afstempelingen waren beter leesbaar, de postzegel werd beter 'geraakt'. De stempels werden gebruikt door postkantoren, hulppostkantoren en bijkantoren, op veldpostkantoren, op stations, in treinen, trams en boten. Een mooi verzamelgebied dus.

De stempels zijn een aantal jaren terug (1996) voortreffelijk gecatalogiseerd door Frans van den Hoven, met prijsindicaties. Die catalogus is antiquarisch nog wel te vinden. Een in overleg met de auteur aangepaste editie is op het internet te vinden:

<http://poststempels.nedacademievoorfilatelie.nl>.

Alle Zaanse kantoren hebben dit stempel ontvangen: Zaandam, Wormerveer, Krommenie, Koog-Zaandijk. Hulppostkantoren: Assendelft, Oostzaan, Westzaan, Wormer.

De opvolger van het grootrond was het typenrader-stempel met lange balk. Op nevenstaande briefkaart uit juli 1907 is te zien dat Zaandam al het typenrader-stempel gebruikte en Oostzaan nog het grootrond.

*Juli 1907, van Zaandam naar Oostzaan.*



| Gebruiksdata      | grootrond- | invoering typenrader-langebalk |
|-------------------|------------|--------------------------------|
| Postkantoren:     |            |                                |
| Koog-Zaandijk     | 9/8/1895   | aug. 1906                      |
| Krommenie         | sept. 1900 | aug. 1907                      |
| Wormerveer        | 15/1/1900  | sept. 1906                     |
| Zaandam           | 5/4/1898   | jan. 1907                      |
| Hulppostkantoren: |            |                                |
| Assendelft        | 27/9/1900  | jan. 1913                      |
| Oostzaan          | 14/11/1901 | mrt. 1910                      |
| Westzaan          | 22/11/1903 | nov. 1906                      |
| Wormer            | 15/1/1900  | okt. 1913                      |

Veel meer gegevens op: <http://poststempels.nedacademievoorfilatelie.nl>.

## 47. Het Kalf bij Zaandam

Het Kalf is een buurtschap dat deel uitmaakt van Zaandam en dat een tijdlang een eigen postinrichting en een eigen poststempel heeft gehad. Het was destijds een wat afgelegen, bijna afzonderlijk dorp naast de stad. Een nieuwbouwproject in de jaren zeventig heeft aan die situatie een eind gemaakt. De eerste berichten over postverkeer op Het Kalf dateren van 1859 toen directeur P. Tetrode van het postkantoor Zaandam een verzoek ondersteunde van zijn bestellers om vergoeding te krijgen voor overvaart over de Binnenzaan. De bestellers (J. Vrolijk, J. Zwart, F. Slijper en W. Kuijk) meenden dat zij recht hadden op vergoeding voor de kosten van die overvaart naar de Oostzijde.

Op toerbeurt ging een van de bestellers met het veer direct achter het postkantoor aan de Westzijde naar de Oostzijde en vervolgens naar Het Kalf. Deze bestellers bezorgden daar niet alleen de brieven, maar lichtten ook vier maal per dag de ijzeren brievenbus, door de trommel met brieven mee terug te nemen naar het postkantoor aan de Westzijde.

Deze overvaarten vonden op werkdagen zes maal per dag plaats en op zondag vier maal. In totaal 40 keer per week maal 1½ cent betekende fl. 31,20 per jaar. De directie stemde met het verzoek in.

In september 1915 richtte de aan de Oostzijde gelegen woongemeenschap van 2000 zielen een verzoek aan B&W van Zaandam tot inrichting van een postkantoor op Het Kalf. Een begrijpelijk verzoek, want de weg van Het Kalf naar het postkantoor aan de Gedempte Gracht in Zaandam was lang en omslachtig. De verhuizing van dit postkantoor naar de Dam was al aangekondigd en zou in 1918 zijn beslag krijgen.

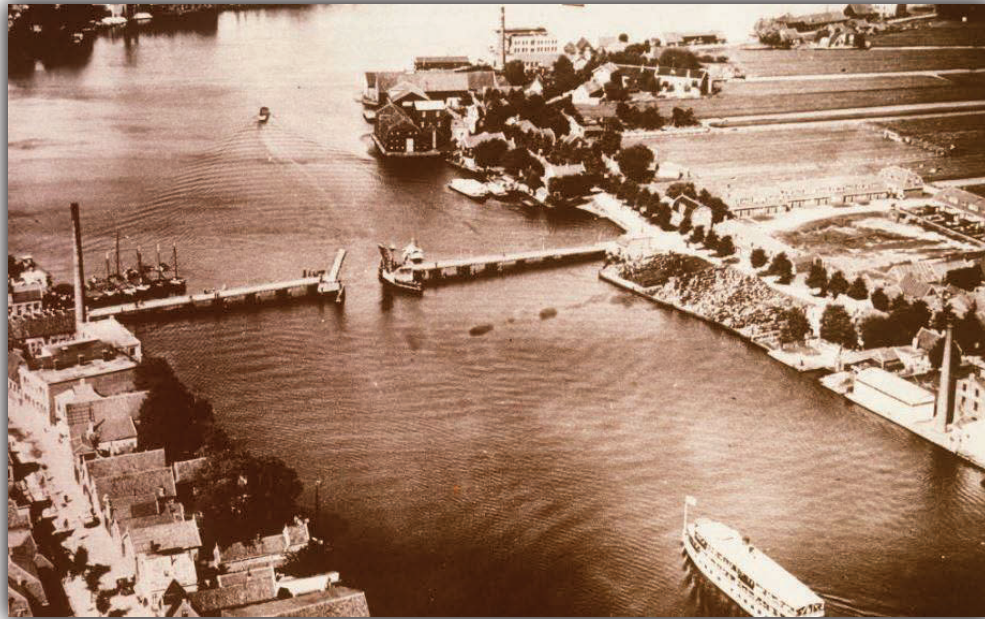


*Fragment huisnummerkaart Zaandam sectie M blad 5, nabij Oostzijde, Kalf en de Noorderbrug, 1909. GA Zaanstad, doc. 50.0592.*

Het is vreemd dat het verzoek niet eerder kwam. In 1902 werd de verbinding met de Westzijde aanzienlijk verbeterd toen de Noorderbrug in gebruik werd genomen. De dubbele hoge klapbrug was



smal, 145 meter lang en tot 1932 een tolbrug. De brug verbond de Ruyterstraat in Koog aan de Zaan met de Boere Jonkerstraat aan de Oostzijde in Zaandam (Het Kalf) en werd in 1976 gesloopt.



*Ca. 1925, de Noorderbrug verbindt Koog aan de Zaan (links) met rechts de Oostzijde van Zaandam, die voorbij de brug in Het Kalf overgaat. De boot van de Alkmaar Packet vaart richting Alkmaar. Het postkantoor stond links van de brug.*

B&W van Zaandam stonden positief tegenover het verzoek en legden contact met de Posterijen. Het Kalf was echter geen zelfstandige gemeente, maar een deel van Zaandam. Van een postkantoor kon dus geen sprake zijn. De PTT ging wel akkoord met de vestiging van een hulppostkantoor mits de brievengaarder zelf voor behuizing zorg zou dragen. Zoals ook toen al gebruikelijk was, werd er uitvoerig over de kosten en de plaats van vestiging onderhandeld. Enige tijd leek het erop dat schoolhoofd J. Rijks zijn woonruimte in het schoolgebouw als postkantoor zou moeten afstaan. Hij mocht er blijven wonen.

In februari 1917 werd de eerste blauwdruk voor een nieuw gebouw en de locatie ingeleverd. Op 14 mei 1917 werd het plan bij beschikking van B&W goedgekeurd. Er werd een woning gebouwd met (hulppost) kantoor aan de Oostzijde 393 op de hoek van de Noorderbrug. Op deze plaats stond eerder een bakkerij.



*Het oude kantoor Oostzijde 393 staat er nog steeds, met dezelfde nummering, verbouwd tot woonhuis.*

Op 16 augustus 1917 werd het kantoor in gebruik genomen. Als kantoorhouder werd aangesteld de ambtenaar Blikslager, met Gerrit Kabel (geboren 1898) als postbesteller (met fiets).



Het hulppostkantoor stempelde zijn post met een typenraderstempel kortebalk: HET KALF (BIJ ZAANDAM)

Het aantekenstrookje wordt gezocht door diverse Zaankanters, het stempel is relatief schaars, maar in 1918 en 1919 was er iemand die er plezier in had een aantal fraaie prentbriefkaarten te laten voorzien van dit stempel:





'Gewone' post is er ook:



De vreugde over een eigen postkantoor was van korte duur, want in 1926 verdween het kantoor om onopgehelderde redenen en zonder veel ophef. Op 19 december 1925 verscheen n.l. de volgende publicatie:

### Het Hulppostkantoor op het Kalf

*De directeur van het Post en Telegraafkantoor te Zaandam brengt ter kennis dat het hulpkantoor aan het Kalf met ingang van 21 December wordt opgeheven.*

*Met ingang van dien datum wordt een post- telegraaf- en telefoonstation gevestigd ten huize van:*

*D. Best. Oostzijde 418.*

*Uren van openstelling: postdienst 9-10 v.m, 2-3 en 6-7 n.m.*

*Telegraaf en telefoon: 8.30 v.m. - 8. n.m.*

*Aan het station worden geen aangetekende stukken uitgereikt en gelden uitbetaald, dit geschiedt door den besteller tijdens de bestelling, evenals de uitbetaling der ouderdomsrenten.*

Het poststation Oostzijde 418 stond (en staat) op de andere hoek van de kruising Boere Jonkerstraat en Oostzijde. Tot veler verbazing werd het hulppostkantoor in 1940 in ere hersteld. Vroegst bekende datum is 4 maart 1940.

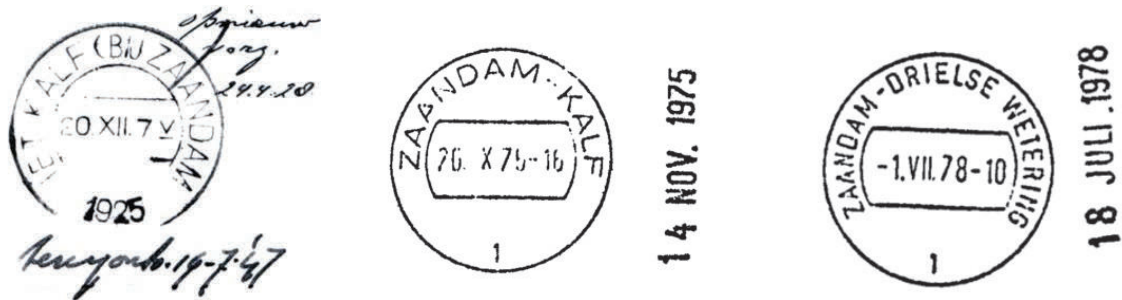


4 maart 1940, brief aangetekend verstuurd door de secretaris van de Zaanlandsche Voetbalvereniging R.C.Z, met aantekenstrookje Het Kalf, maar poststempel Zaandam. De bestemming was Wormer, maar daar werd de brief door de geadresseerde geweigerd. Op de achterzijde geschreven: '1<sup>e</sup> bestelling niet thuis, 2<sup>e</sup> best. Geweigerd'. Op 6 maart door het postkantoor Wormer naar Zaandam gestuurd, aankomst dezelfde dag.

In 1947 gingen de deuren van het Kalf opnieuw op slot. Maar driemaal is scheepsrecht. In 1976 duikt dankzij de nieuwbouw *Plan Kalf* de naam als bijkantoor weer op. Aantekenstrookjes hebben de afkorting *Zd Kf*.



In juli 1978 werd het Postagentschap *Drielse Wetering* geopend met een eigen poststempel en eigen aantekenstrookjes. Dit postagentschap kan men beschouwen als de voortzetting van Het Kalf (bij Zaandam)



## 48. De Titanic en de Zaanstreek

In 2013 heb ik vele dagen doorgebracht in het Nationaal Archief in Den Haag voor een onderzoek naar het verhaal van de post-censuur in Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog. Dat onderzoek is inmiddels afgerond en heeft geleefd in een *Posthistorische Studie: Een zaak van landsbelang*.

Ik heb vooral de archieven van ons leger en van de postrijen bestudeerd. Een van de aardigste dingen van zo'n onderzoek is

dat je binnen de kortste keren allerlei interessante zijpaden tegenkomt. Ze hebben vaak niets met het eigenlijke onderwerp te maken, maar vaak dacht ik: dat ziet er leuk uit, laat ik dit zijpad maar

eens wat verder bewandelen. Zo stuitte ik op Klaas Blans en de *Titanic*.



U kent het verhaal. Meer dan 100 jaar geleden zette dit passagiersschip koers naar New York. De *Titanic* was het meest geavanceerde en –volgens velen– mooiste schip ooit gebouwd en was zijn tijd ver vooruit. Het schip werd bestempeld als onzinkbaar.

Op zijn eerste reis

sloeg in de nacht van 14 op 15 april 1912 het noodlot toe en na een aanvaring met een ijsberg zonk het schip naar de bodem van de oceaan. Van de 2.228 opvarenden –onder wie drie Nederlanders– overleefden slechts 703 mensen de ramp. Ruim 73 jaar lang lag de *Titanic* op vier kilometer diepte totdat een Frans-Amerikaanse expeditie in 1985 zijn laatste rustplaats ontdekte.

In Amsterdam Expo was een interessante tentoonstelling over deze ramp te zien: *Titanic: The Artifact Exhibition*. Hierin stond de legende van de *Titanic* centraal. De opgedoken authentieke voorwer-

pen gaven inzicht in het leven aan boord en getuigden van de grootsheid van weleer. De *Titanic* voerde ook flinke hoeveelheden post en in de archieven ontdekte ik een klein mapje met correspondentie daarover. Enkele jaren na de ramp bleken de afzenders van die brieven recht te hebben op een schadevergoeding en kregen zij de vraag voorgelegd hoeveel schade zij geleden hadden en welk bedrag zij wensten te claimen. Op de lijst van gedupeerden komt één Zaanse ondernemer voor, van wie de post verloren ging. Het ging om Klaas Blans, eigenaar van een rijstpellerij langs de Zaan.

*Onmiddellijk na den houtinvoer volgde de rijstinvoer als meest belangrijke factor van het Zaanamsche havenbedrijf. Kan men echter wat hout betreft aannemen dat zoo goed als de geheele import voor Zaandam bestemd was en nog is, met rijst was dat niet het geval. Vóór den oorlog (=Eerste Wereldoorlog) bestonden te Zaandam twee rijstpellerijen n.l. de firma's C. Kamphuijs en Klaas Blans. Laatstgenoemde firma is tijdens den oorlog geliquideerd. Te Wormerveer zijn gevestigd de rijstpellerijen van N.V. Wessanen's Kon. Fabrieken (vroeger Wessanen & Laan), Bloemendaal & Laan en Albert Vis. De aanvoeren van rijst waren op sommige tijden zoo geweldig, dat dagen achtereen lange sleepen tjalken, aken en andere vaartuigen door den Dam geschut werden, terwijl geheele vloten van zulke vaartuigen in Voor- en Achterzaan op hun beurt lagen te wachten om gelost te worden.*

De directeur van het postkantoor van Zaandam liet desgevraagd aan het Hoofdbestuur P&T weten dat de zending van Blans die bij de ramp met de *Titanic* verloren was gegaan niet heel waardevol was. Het ging om twee brieven met monsters (rijst?), waarvan Blans had aangegeven dat hij daarvoor geen schadevergoeding wenste te ontvangen.



*De Stoomrijstpellerij Birma van Klaas Blans, aan de Achterzaan, ca. 1910. Gem. Archief Zaanstad, 22.06788*

## 49. Een bijzondere fabriek, een speciaal poststempel

Bij veel Zaankanters staat de Nederlandse Linoleum Fabriek bekend als de LUM; voor anderen is het Forbo Krommenie. Het is een bedrijf met een lange traditie, nu gespecialiseerd in allerlei soorten vloerbedekking als linoleum, vinyl, marmoleum en Novilon. Tegenwoordig vindt de productie daarvan in Assendelft plaats, voorheen in Krommenie.



De naam van de familie Kaars Sijpesteijn is onlosmakelijk aan deze fabriek verbonden. Pieter Hendrik Kaars Sijpesteijn zag ruim een eeuw geleden toekomst in de fabricage van linoleum. In Nederland had toen nog niemand daar ooit van gehoord, maar in Engeland, Schotland en de Verenigde Staten was men al tientallen jaren druk doende om het splinternieuwe product aan de man te brengen. Uitvinder van linoleum was de Engelman Frederick Walton. Hij ontdekte dat bij de oxidatie van lijnolie een dik en taai vlies ontstaat. Met dit product, en toevoegingen als harsen, kurkmeel, jute en kleurstof, slaagde hij erin een nieuw

soort vloerbedekking te maken. Walton noemde zijn vondst 'linoleum', een combinatie van Linum (= lijnzaad) en Oleum (= olie).

Met deze uitvinder sloot P.H. Kaars Sijpesteijn in 1898 een contract waarmee een licentie werd verkregen voor de toepassing van twee van Waltons patenten voor de fabricage van linoleum in Nederland. En zo werd in 1899 de NV Nederlandsche Linoleumfabriek opgericht.

Dat de familie Kaars Sijpesteijn belangstelling had voor linoleum is niet verwonderlijk. De firma hield zich al bezig met het weven van jute en de oliefabricage en beschikte daardoor over een paar belangrijke grondstoffen die ook voor de fabricage van linoleum van belang waren.

Pieter Hendrik Kaars Sijpesteijn en zijn twee zonen Willem en Pieter Hendrik junior lieten er geen gras over groeien en bouwden in 1899 in sneltreinvaart een fabriek met stoommachines achter de (stoom)weverij aan de Padlaan te Krommenie. In 1899 ging de productie van start met 35 man onder leiding van vier in het vak gelouterde Schotten. Na vijf moeilijke jaren kwam er langzaam maar zeker schot in de zaak en kwam er ruimte voor nieuwe investeringen. Omdat de ruimte aan de Padlaan te wensen overliet, werd in 1922 besloten tot de bouw van een nieuwe fabriek op een terrein 'over het spoor' in Assendelft aan de Industrieweg.

In 1929 besloot de directie van de fabriek in te gaan op het aanbod tot samenwerking met The Continental Linoleum Union, een holding van elf fabrieken in Duitsland, Zwitserland en Zweden. Sindsdien maakt Assendelft deel uit van deze holding, die op zijn beurt in 1968 weer is overgegaan in de Forbo-groep met productiemaatschappijen in Zweden, Zwitserland, Frankrijk, West-



Duitsland, Engeland en Nederland. De producten van Forbo Krommenie vinden hun weg over de gehele wereld, van Europa tot het Verre Oosten, van Canada tot de Verenigde Staten en van Australië tot Nieuw-Zeeland.

Strook voor specificatie, enz., in te vullen door den bewaargever. Wordt bij niet-voldoening bij eerste aanbieding achtergelaten ingeval tweede aanbieding verlangd wordt

**P. H. KAARS SIJPESTEIJN**  
Krommenie.

Ter voldoening mijner factuur van :  
5 Juni 1931  
f 485,16

DATUM VAN AANKOMST  
ZWARZSLUIS  
17 IX 1931

Volgnr. van het borderel Nr. 30

Volgnr. van de quitantie Nr. 6

KROMMENIE  
15. SEPT  
14 dagen zicht

ONTVANGEN van ~~den Heer~~ Mej. Wed. H. J. Huisman  
straat te Zwartsluis

VIER HONDERD VIJF EN TACHTIG Gld. ZESTIEN Ct.

wegens nevenstaande specificatie.

KROMMENIE, den 16 September 1931

ZEGGE 485 Gld. 16 Ct.

Model Nr. 263 Bis.

De besteller komt den terug om dit bedrag te innen.

De bewaargever vult met inkt op het quitantieformulier en op de beide gedeelten v tusschen de dik gedrukte lijnen in. -- Veranderingen maken het

den 16/9 1931  
TIEN CENT

September 1931, kwitantie voor een betaling (fl. 485,16) van door de firma Kaars Sijpesteijn geleverde goederen. De post bemiddelde bij deze transactie.  
De firma Kaars Sijpesteijn had op 5 juni 1931 een factuur voor de levering aan de weduwe Huisman gestuurd. Zij betaalde op het postkantoor van Zwartsluis op 17 september.  
Kaars Sijpesteijn kreeg daar bericht van en ging op 16 september met de kwitantie naar het postkantoor van Krommenie om het geld op te halen.  
De kwitantie werd naar Zwartsluis gestuurd, waar hij op 17 september aankwam/ verwerkt werd.  
Kaars Sijpesteijn betaalde 15 cent kwitantierecht (voldaan met een postzegel) en bovendien 10 cent zegelrecht. Voor kwitanties t/m 10 gld. was geen zegelrecht verschuldigd.

De linoleumfabriek zorgde voor welvaart in Krommenie en omstreken. In de jaren zestig van de vorige eeuw bood de fabriek werkgelegenheid aan zo'n 1200 mensen. Ook de plaatselijke handel en nijverheid pikten een aardig graantje mee van de voorspoedige ontwikkelingen van de linoleumfabriek. Zo verzorgde expeditiebedrijf Knap het transport, leverde Reyne de houten kernen voor de rollen linoleum, maakte blikfabriek Zaanlandia de blikken bussen voor linoleumwas en kitten, werd het reclamewerk grotendeels verzorgd door fotostudio A.C. van Wijk en leverde drukkerij Knijnenberg de vele reclamefolders en brochures.

### Omstreden promotie van Krommenie

De jaren dertig staan bekend als jaren van crisis, maar uit veel dingen blijkt dat die moeilijke jaren eigenlijk al veel eerder begonnen. Nederland wist tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) neutraal te blijven, terwijl om ons heen de wereld brandde. Toch werd ook hier het openbare leven ernstig ontwricht. Veel mannen werden naar de kazernes geroepen en zouden hun gezin lange tijd missen. Grote groepen vluchtelingen, vooral uit België, moesten in Nederland opgevangen worden. In veel sectoren kwam het werk stil te liggen.

Toen het oorlogsgeweld in de omringende landen voortduurde, toegangswegen geblokkeerd werden en de zee steeds onveiliger werd, kreeg Nederland te maken met ernstige voedselschaarste. We kennen

dat probleem uit de Tweede Wereldoorlog, maar ook in de Eerste werd de situatie al snel nijpend. De gemeenteraad van Krommenie richtte zich (in april 1918) in een open brief tot onze koningin:

*Mevrouw!*

*Geeft met verschuldigen eerbied te kennen, de Raad der gemeente Krommenie; dat hij met ernstige bekommering waarneemt hoe de levensmiddelenvoorziening van het Nederlandsche volk, vooral van de minder welgestelde klassen, zooveel te wenschen overlaat, dat er zonder overdrijving van een op handen zijnden hongersnood kan worden gesproken.*



In de jaren na de oorlog bleef de gehoopte verbetering uit, maar zien we wel allerlei initiatieven die gericht waren op het verbeteren van de dagelijkse levensomstandigheden. De hoop was dat met een opbloei van handel en nijverheid de welvaart van weleer zou kunnen terugkomen.

*Reclame van Alkmaar voor de Kaasmarkt*

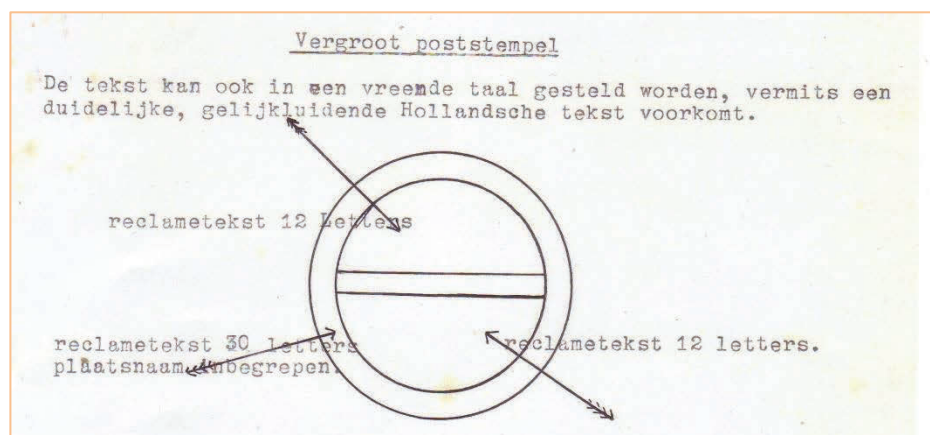
Vanuit die gedachte werden in veel plaatsen initiatieven genomen om het toerisme naar de eigen plaats te stimuleren. De ANWB speelde daar een actieve rol bij, maar ook de PTT kwam met ideeën. Zo benaderde op 14 januari 1929 de 'Agent voor Reclame op Rijksobjecten' van het hoofdbestuur met een paar prachtige volzinnen het college van B&W van Purmerend: 'Daar het wellicht in Uwe bedoeling ligt dit jaar propaganda te maken voor uwe gemeente, ter bevordering van vreemdelingenverkeer, vestiging of handel, zoo hebben wij de eer, Uwe aandacht te vestigen op de gelegenheid die door het Hoofdbestuur v/d Posterijen en Telegrafie aan Gemeentebesturen geboden wordt om tegen billijke vergoeding propaganda-inschriften te laten plaatsen in de poststempel(s) waarmede de uitgaande poststukken Uwer Gemeente worden gestempeld.'

Kortom: reclame in poststempels om de eigen stad of streek te promoten. Op deze manier zou de gemeente in staat zijn, zonder al te grote kosten, zich naar buiten toe te profileren met 'datgene, wat u van belang acht voor Uwe Gemeente'.

De teksten in de stempels moesten wel de goedkeuring krijgen van de Minister van Waterstaat. Verschillende gemeentes hebben met zulke stempels reclame voor zichzelf gemaakt. Bij ons in de buurt gebeurde dat o.a. in de Beemster, Alkmaar en in Krommenie.

Aan de poststempels hing natuurlijk een prijskaartje. Er moest een jaarlijkse vergoeding betaald worden die gekoppeld was aan het aantal poststukken dat vanuit de gemeente werd verzonden. Bovendien moest er voor de aanmaak

van de stempels betaald worden. De stempels werden gemaakt bij de Rijksmunt in Utrecht en die rekende een bedrag van ca. veertig gulden per stempel. In totaal zou de gemeente Purmerend fl. 225 per jaar kwijt zijn. Het bedrag was gebaseerd op het aantal poststukken dat maandelijks Purmerend verliet, 23.268 stuks, volgens een recente telling.



Zoveel geld hadden de heren bestuurders er niet voor over. De PTT wilde de prijs wel wat laten zakken naar fl. 125 voor een half jaar, of fl. 75 voor drie maanden, maar ook op dat voorstel wenste men in Purmerend niet in te gaan.



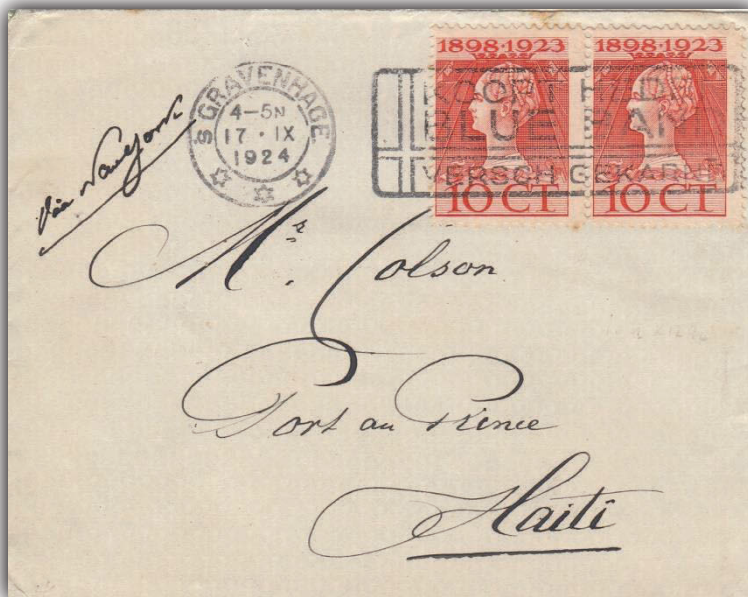
### Krommenie

Voor Krommenie was een stempeltekst bedacht die de nodige vragen opriep, want in het stempel werd reclame gemaakt voor de linoleumfabriek en niet voor de gemeente.



### Wat was het probleem?

Al in 1919 had de PTT de eerste voorzichtige schreden op het commerciële pad gezet, toen er proefnemingen gedaan werden met reclame in poststempels. In dat jaar werden de mensen op die manier aangespoord een rekening te openen bij de postcheque en girodienst. In de jaren daarna volgden meer reclameboodschappen, meestal voor zaken die een soort algemeen belang dienden, zoals een bezoek aan de Jaarbeurs in Utrecht. Een proef met reclame voor Blue Band (1924) leverde een fikse rel op. Concurrerende bedrijven stapten naar de rechter en die maakte na één maand een eind aan dit experiment. Vanuit die achtergrond laat de verplichte toestemming door de Minister van Waterstaat zich wel verklaren.

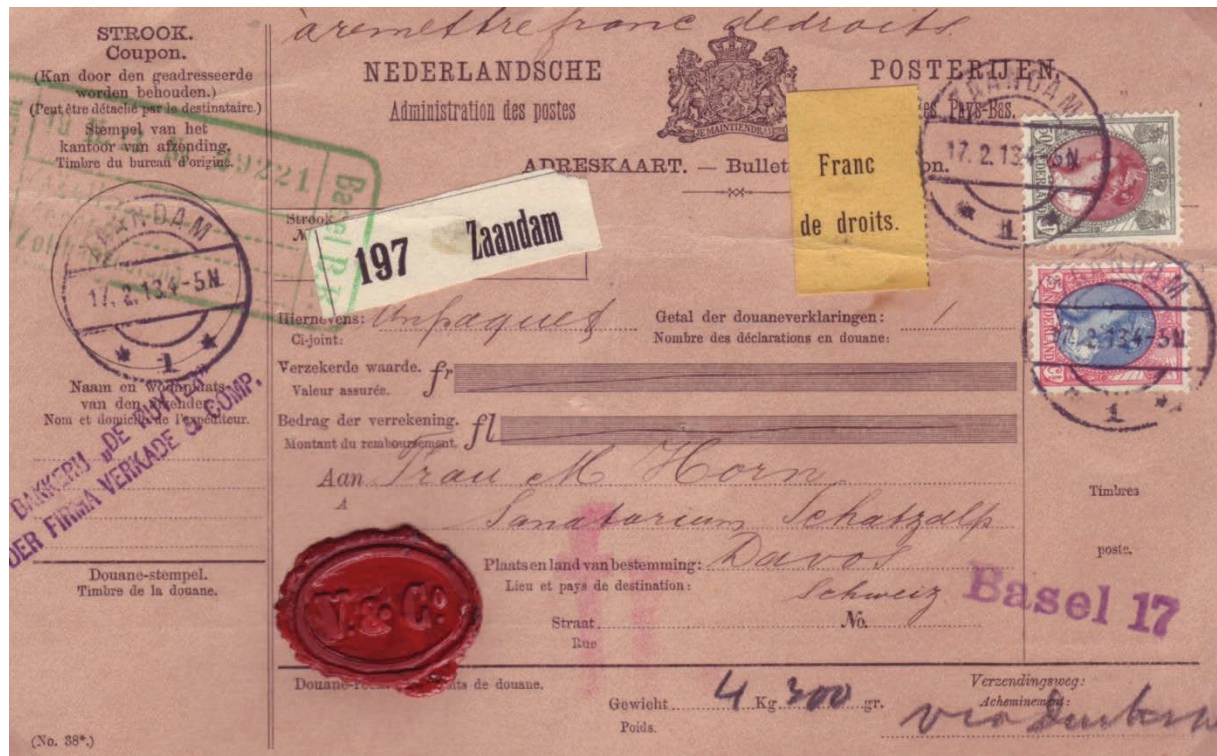


1924, brief van 's-Gravenhage naar Haïti (via New York) met het omstreden Blue Band-stempel.

Jos Stroom heeft destijds de gang van zaken rond het stempel van Krommenie uitgezocht (zie de catalogus van Saenphilex 2003) en stelde vast dat de gemeente Krommenie akkoord was gegaan met de aanmaak van dit reclamestempel, maar dat de rekening wel naar de Linoleumfabriek zou gaan. Tegenover de PTT hield men echter vol dat het bij de promotie van de fabriek ging om een gemeentebelang.

Toch lijkt de introductie van dit stempel verdacht veel op de reclame voor een particuliere onderneming en dat was nu juist iets wat na de Blue Band-affaire niet meer kon.

## 50. Koekjes en plaatjes bij Verkade



Kaart die een pakket begeleidde, op 17/2/1913 verstuurd door de firma Verkade naar Davos in Zwitserland.

Ericus Gerhardus Verkade (1835-1907) startte op 51-jarige leeftijd op 2 mei 1886 de Stoom Brood- en Beschuitfabriek De Ruyter aan de Westzijde, vernoemd naar de in 1866 gesloopte meelmolen. Eerder was Ericus actief geweest als fabrikant van patentolie en handelaar in granen, oliehoudende zaden en raap- en lijnolie. De overstap naar brood en beschuit was vooral ingegeven door de wens om zijn zoons letterlijk een broodwinning na te laten. Een opmerkelijk besluit, want Ericus wist niets van bakken.

De beschuitfabriek ging van start met vijftien man personeel, waaronder een chef-bakker. In 1889 kwam Verkade met een nieuwtje door beschuit niet meer los te verkopen maar te verpakken in blikken bussen. Die vondst bleek niet alleen de houdbaarheid te verbeteren, maar bood bovendien een prima gelegenheid om reclame te maken door de bussen te voorzien van een merknaam. De zaken verliepen uitstekend. Door de snel stijgende afzet volgden de fabrieksuitbreidingen elkaar rond 1900 snel op.

In 1919 gooide Verkade het roer om. Er was een wet in werking getreden die nachtarbeid voor bakkers verbood en de invoering van een ploegenstelsel vereiste. Het bedrijf zette een streep onder de broodproductie en schakelde over op ontbijt-, sukade-, gemberkoek en de productie van waxine nacht- en theelichtjes. Na de Eerste Wereldoorlog groeide het assortiment kolossaal: tientallen soorten biscuit, (waaronder de bekende Maria en Petit Beurre), allerhande suikerwerk en natuurlijk chocolade. Ooit, in de bloeitijd, verdienden zo'n 3600 mensen hun brood bij

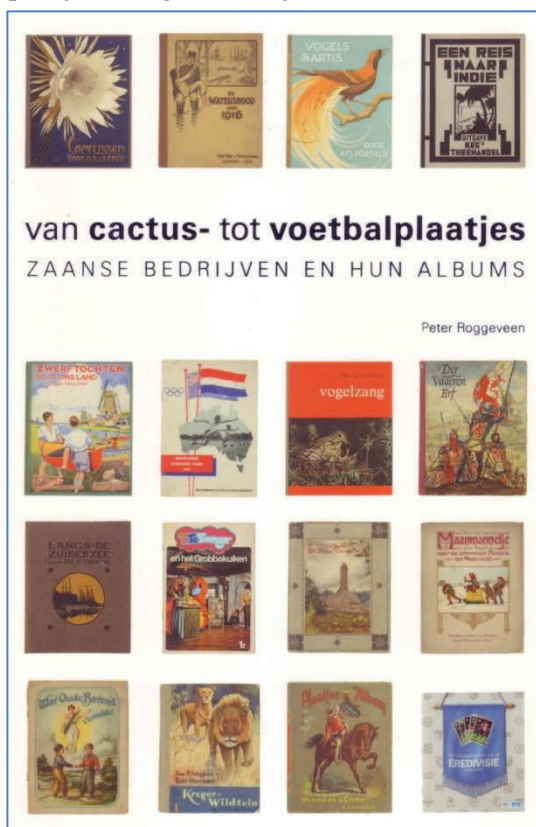


Verkade. Alleen al voor de café noir-koekjes waren 120 meisjes (de meisjes van de suikerwerkfabriek) in de weer met kwastjes om de glazuurlaag aan te brengen.

In de jaren zeventig keerde het tij. In 1973 kelderde de winst met bijna de helft en het jaar erop belandde het bedrijf in de rode cijfers. Na een korte opleving volgden in de jaren tachtig opnieuw forse verliezen. Dat leidde tot drastische ingrepen, waarbij zowel het personeelsbestand als het assortiment radicaal werd ingekrompen. Verkade richtte zich geheel op zeven hoofdgroepen: beschuit, waxine, biscuit, chocolade, wafels, zoutjes en knäckebröd. Hoewel het in 1986 weer de goede kant op ging met Verkade verloor het familiebedrijf in 1990 zijn status van zelfstandige onderneming. Verkade ging over in buitenlandse handen. De Britse koekgigant United Biscuits werd de nieuwe eigenaar.

Dat Verkade een wereldmerk is geworden, met een unieke naamsbekendheid dankt het ook aan 'de plaatjes'. Nog steeds zijn de natuurboeken, waaraan onlosmakelijk de naam van Jac. P. Thijsse is

verbonden, een gewild verzamelobject. Verkade werd een begrip door de meest succesvolle reclameactie die ooit in Nederland is gevoerd. De boeken zijn een bijzondere mengeling van kunst, kennis en reclame. Zo'n driehonderd miljoen plaatjes zijn door bedrijvige handen in de natuurboeken geplakt.



### Verzamelen

Ze werden vroeger gretig verzameld: plaatjes die je vroeger bij allerlei producten kon krijgen. Net als verzamelaars van postzegels hielden verzamelaars van Verkadeplaatjes zich bezig met vergaren, ordenen, ruilen en inplakken, in een speciaal album.

We spreken van 'Verkadeplaatjes en - albums', maar er waren vele bedrijven die op deze manier de (jeugdige) klanten aan zich probeerden te binden. In feite doet Albert Heijn dat nog steeds met zijn voetbalplaatjes.

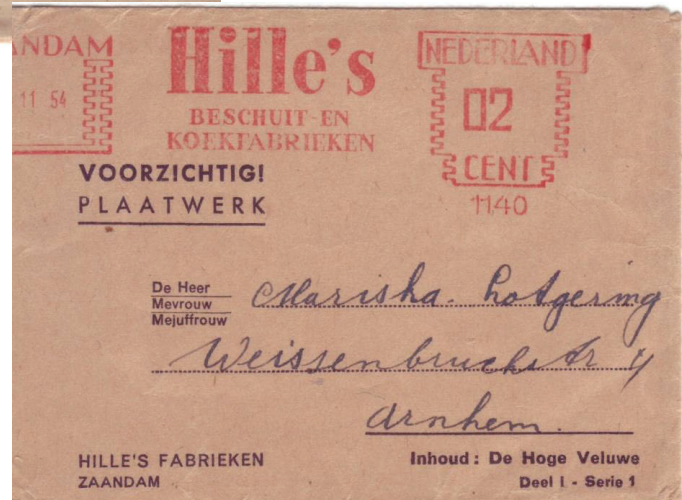
Bij sommige bedrijven hadden ze een speciale ruilafdeling. Mensen konden hun dubbelen opsturen en opgeven welke plaatjes ze nog misten. Voor de verzending waren speciale zakjes beschikbaar.

*Peter Roggeveen schreef een mooi boek over de plaatjesalbums en de verzamelrage. Het is nog te koop in het Zaanse Museum.*





Zakje voor het versturen van reclameplaatjes, drukwerk tarief van 2 cent.



Idem, frankeermachinestempel Hille. Zie ook de tekst rechtsonder.

### De Witte Olifant van Hille



De 22-jarige bakkerszoon K. Hille uit Koog aan de Zaan richtte in 1901 de stoom-, koek- en beschuitfabriek De Witte Olifant op, gevestigd aan de Oostzijde van Zaandam. Het bedrijf had een voorspoedige ontwikkeling en verhuisde in 1905 naar een groter pand, eveneens aan de Oostzijde en stond bekend om de uitstekende kwaliteit van de beschuiten.

In een aantal opzichten volgde Hille dezelfde lijn als Verkade. Zo werden er ook albumplaatjes en verzamelalbums uitgegeven, kwam er een vestiging in Amsterdam en werd een organisatie met depots in een flink aantal plaatsen opgebouwd. Het bedrijf gaf in de jaren dertig werk aan meer dan 300 personeelsleden.

Hille was de man die de beschuit in Nederland populair maakte. Aanvankelijk als luxeartikel, omdat vooral de verpakking in blikken bussen veel kosten vergde, maar de jonge fabrikant bracht dit artikel later in eenvoudige perkamenten papieren zakjes, waardoor de prijs belangrijk omlaag kon worden gebracht en het artikel onder ieders bereik kwam. Niet alleen in ons land, maar ook over de gehele wereld, zij het dan dat deviezenmoeilijkheden na de oorlog de export danig hebben belemmerd.

In de Tweede Wereldoorlog werd de toastfabriek Haust overgenomen. Na de oorlog kwam de omzet niet meer op het bereikte peil. Rond 1950 telde het bedrijf 450 werknemers. Eind 1960 werd Hille door concurrent Hooimeijer overgenomen en die verplaatste de productie een jaar later naar Barendrecht.

## 51. Alfred Ost en de Zaanstreek



Ook prentbriefkaarten waren een geliefd verzamelobject en daar speelde Verkade op in met kaarten die getekend waren door de Belgische kunstenaar Alfred Ost.

Alfred Ost werd op 14 februari 1884 in Zwijndrecht (België) geboren. Nadat hij in 1902 lessen aan de Mechelse en Antwerpse Academie had gevolgd, begon zijn professionele carrière. In de volgende jaren won hij enkele prijsvragen en kreeg hij zijn eerste opdrachten. Ost maakte vooral afbeeldingen van het dagelijkse leven in Mechelen, waar hij sinds 1902 woonde.

Toen België in augustus 1914 met Duitsland in oorlog raakte, wilde hij niet in Vlaanderen blijven. In oktober van datzelfde jaar vluchtte hij met zijn familie naar Sluis. Begin 1915 trok hij verder naar Amsterdam. In de grote stad kon hij aan de slag bij de steendrukkerij van de firma Kotting. Jan Kotting, hoofd van de drukkerij, kon het goed met Alfred Ost vinden en introduceerde hem in de Nederlandse kunstwereld. Ost kon affiches maken voor verschillende opdrachtgevers. Ook gaf hij lezingen over kunststromingen in het Stedelijk Museum.



*Nieuwezijds Voorburgwal, ca. 1911. Gebouw van de steendrukkerij van Jan Kotting >*

Ost voelde zich diep betrokken bij het lot van de vele Belgische vluchtelingen en krijgsgevangenen. Hij ondersteunde deze groepen door het vervaardigen van prentbriefkaarten, affiches en dergelijke ten bate van liefdadigheidscomités. Na de oorlog, in 1919, keerde Ost terug naar België. Gedurende zijn gehele carrière is hij actief geweest als ontwerper van reclames. Hij hanteerde daarvoor een eigen, zeer herkenbare grafische stijl. Zijn Amsterdamse periode speelde in die ontwikkeling een belangrijke rol. Ost overleed op 9 oktober 1945 in Antwerpen.

Twee kaarten die betrekking hebben op de Eerste Wereldoorlog:

*De Holland-Belgische grens St. Anna-Termuiden Sluis; gedrukt door Drukkerij Kotting.*





*'De spijziging der vluchtelingen in de kerk te Sluis'.*

Tijdens zijn verblijf in Nederland wist hij ook een overeenkomst met de firma Verkade te sluiten voor het maken van reclamekaarten. Ze tonen onder meer fraaie beelden van de Zaanstreek, met tamelijk onopvallend de reclame voor Verkade. Andere kaarten lieten grote (Belgische) paarden zien, bereiden door feestelijk uitgedoste ruiters. De kaarten werden door Verkade gratis opgestuurd, na inlevering van een aantal bonnen.

**BELGISCHE KUNST CADEAU.**  
**12 PRACHTIGE PRENTBRIEFKAARTEN,** 6 Zaan-gezichten en 6 Ruitertypen, voor ons ontworpen door den bekenden Belgischen kunstschilder **ALFRED OST**  
 zenden wij u gratis en franco toe na ontvangst van 10 dezer Bons, welke wij gedurende eenigen tijd bij onze blikjes lange Beschuitjes zullen verpakken.  
**ZAANDAM** Fa. **VERKADE & Co.**  
 Geldig tot 31 Maart 1916.



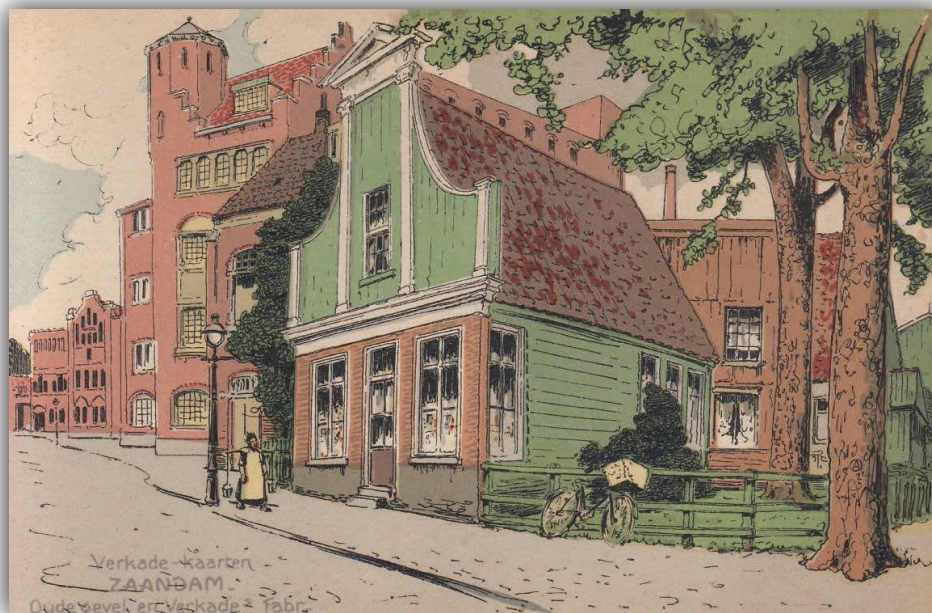




Een 'ruitertje', ongetwijfeld geïnspireerd door de basis van het bedrijf: beschuifabriek 'De Ruyter' aan de Westzijde in Zaandam.



'Specerijmolen', reclamekaart voor Verkade →  
'Oude gevel en Verkade-fabriek' ↓



## 52. Prentbriefkaarten in een kader

Een van de attracties bij Filamanifestatie 2017 in Diemen was een nieuwe tentoonstellingsklasse: prentbriefkaarten. Ook de aanduiding ‘ansichtkaarten’ dekt de lading. De mogelijkheden zijn legio, er is een officieel (FEPA) reglement, te raadplegen op de website van de KNBF ([www.knbf.nl](http://www.knbf.nl)). Het thema van Filamanifestatie was ‘Noord-Holland in een kader’ en als aansporing om mee te doen, verscheen in de *Hoornblazer* een kleine impressie van de mogelijkheden, zoals de watersnood die onze regio honderd jaar geleden trof. De kaarten hieronder geven een beeld van Purmerend (boven) en van de Zaanstreek.



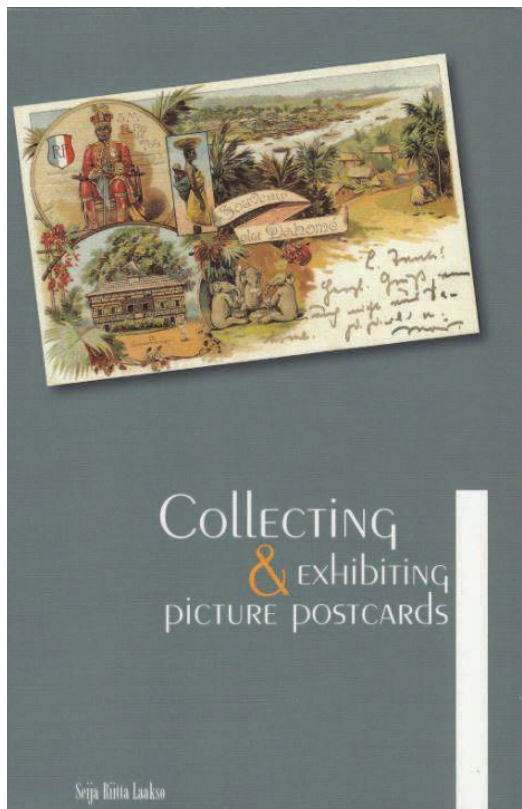
Het is bij zo'n tentoonstelling de bedoeling dat de kaarten wel in een verhaal geplaatst worden en dat iedere kaart van een korte toelichting voorzien wordt. Zo kan de ontwrichting van het dagelijks leven getoond worden, de enorme schade die werd aangericht en de hulpverlening.



Iedere verzamelaar van prentbriefkaarten weet dat kaarten met veel mensen (of beesten!) erop over het algemeen hoger scoren dan kaarten met uitsluitend huizen of een straat en dat fotokaarten een meerwaarde hebben.



*Zaandam-Oostzijde*



De kaarten hoeven niet verzonden te zijn, maar moeten wel als prentbriefkaart bedoeld zijn (met adreslijnen op de achterzijde).

Seija Riitta Laakso heeft een belangrijk boek over het verzamelen en exposeren van prentbriefkaarten geschreven: *Collecting & Exhibiting picture postcards*.

Hieruit een paar aandachtspunten voor mensen die denken aan het opzetten van een toonstellingscollectie:

- Het gaat uitsluitend om de beeldzijde van de kaarten.
- Aan de hand van de kaarten wordt een 'verhaal' verteld. De grote lijnen / opzet van dat verhaal staan op een inleidend blad. Hier wordt ook de geraadpleegde literatuur vermeld.
- De kaarten moeten – net als de postzegels in een postzegel-tentoonstelling – onbeschadigd zijn; 'postfris' of gebruikt is allebei goed.
- Vermeld bij de kaarten de uitgever en de gebruikte druktechniek.
- Gebruik licht getinte bladen (roomwit) om de kaarten te tonen. Formaat A3 biedt de meeste mogelijkheden.

Onze vaderlandse geschiedenis biedt natuurlijk vele mogelijkheden voor een interessante expositie van prentbriefkaarten. Te denken valt aan ons vorstenhuis, oorlogen, vervoer, rampen, de strijd tegen het water, sportsuccessen. Maar uiteraard is het ook mogelijk om de geschiedenis van een bepaalde plaats aan de hand van prentbriefkaarten te vertellen. Danny Jimmink heeft in Diemen en in het *Maandblad Filatelie* laten zien hoe dat kan. Uiteraard biedt ook de Zaanstreek ongekende mogelijkheden. Eén ding staat vast: op een tentoonstelling bent u verzekerd van de belangstelling van een groot publiek.



## 53. De Eerste Wereldoorlog



*Wormerveer, Mobilisatie 1914; collectie Ton Neuhaus, Gem. Archief Zaanstad, 21.56129*

Toen in 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak, verklaarde de Nederlandse regering dat ons land neutraal zou blijven te midden van de strijdende partijen. Dat is met het nodige kunst- en vliegwerk gelukt, maar de oorlog ging zeker niet aan ons land voorbij. Ook de Zaanstreek heeft de gevolgen gemerkt. Iets van die gevolgen proberen we te laten zien aan de hand van poststukken. Vier elementen worden in een aantal paragrafen belicht:

- De komst van honderdduizenden ‘oorlogsgasten’
- De mobilisatie
- De verstoring van de economische orde
- De postale consequenties

### **Vluchtelingen overspoelen Nederland**

Na de Duitse inval in België op 4 augustus 1914 vluchtten duizenden Belgen naar het neutrale Nederland; het ging om burgervluchtelingen en militairen. In oktober werd Antwerpen aangevallen en ondanks zwaar verzet, moest de stad op 10 oktober capituleren. Een gigantische stroom vluchtelingen zocht zijn heil in Nederland. Ze werden opgevangen in haastig geïmproviseerde tentenkampen. Gevluchte militairen en burgervluchtelingen kregen een verschillende behandeling. Militairen moesten ontwapend worden en geïnterneerd in door Nederlandse militairen bewaakte kampen, vooral op de Veluwe. Veel burgervluchtelingen vonden tijdelijk onderdak bij particulieren of slaagden erin woonruimte in ons land te huren.

Enkele honderden vluchtelingen kwamen in de Zaanstreek terecht. We lezen in ZaanWiki dat met de boot die om vijf uur uit Amsterdam vertrok, op 9 oktober 1914 de eerste Belgische vluchtelingen in Zaandam aankwamen. Voor de ontvangst was de pastorie der Doopsgezinde gemeente aan de Hoogendijk, die wegens het vertrek van de predikant tijdelijk onbewoond was, in gereedheid gebracht. De zuigelingen werden ondergebracht bij mevrouw Keg-Lindt, waar de wiegjes keurig opgemaakt gereed stonden. Nadat de vluchtelingen van spijs en drank waren voorzien, werden allen door mevrouw Keg in de gelegenheid gesteld een bad te nemen, waarvan een dankbaar gebruik werd gemaakt.

In Zaandam coördineerde mevrouw E. Veen de opvang namens het Comité voor de Belgische vluchtelingen. Zij werden opgevangen in het Nutsgebouw en in panden aan de Botenmakersstraat, de Stationsstraat en de Hogendijk. De bevolking stelde spontaan kleding, beddengoed, speelgoed en meubelen ter beschikking. Het Witte Kruis stelde zijn badhuis ter beschikking; bioscoop Apollo deelde gratis toegangskaarten uit. Eind oktober 1914 keerden de eerste vluchtelingen terug naar België, terwijl de oorlog nog vier jaar zou woeden.

### Mobilisatie

Toen de internationale spanningen steeds verder opliepen, besloot de Nederlandse regering op 31 juli 1914 tot mobilisatie over te gaan. Dat was een ingrijpende gebeurtenis die het leven van velen volledig zou ontwrichten. Duizenden mannen moesten afscheid nemen van huis, haard en geliefden. Velen raakten door de mobilisatie hun baan kwijt.

In de Zaanstreek werden soldaten ondergebracht in de forten, maar ook bij particulieren. Die ontvingen daarvoor een (kleine) vergoeding.

Hieronder een groepsportret bij de familie Willem Wildeboer, kruidenier te Assendelft, uit ca. 1916. Op de foto staan enkele gemobiliseerde soldaten die bij de familie ondergebracht waren. Het zittende meisje is Johanna (Jannetje) Wildeboer geboren 1903. De vrouw op de foto is haar (tweede) moeder Anna de Wit. De man met de pet is Willem Wildeboer, de andere mannen zijn soldaten.

Het huisje (Dorpsstraat 543) staat nog steeds op het kruispunt Dorpsstraat / Communicatieweg in Assendelft. Ook de boerderij op de foto van fam. de Leeuw staat er nog.

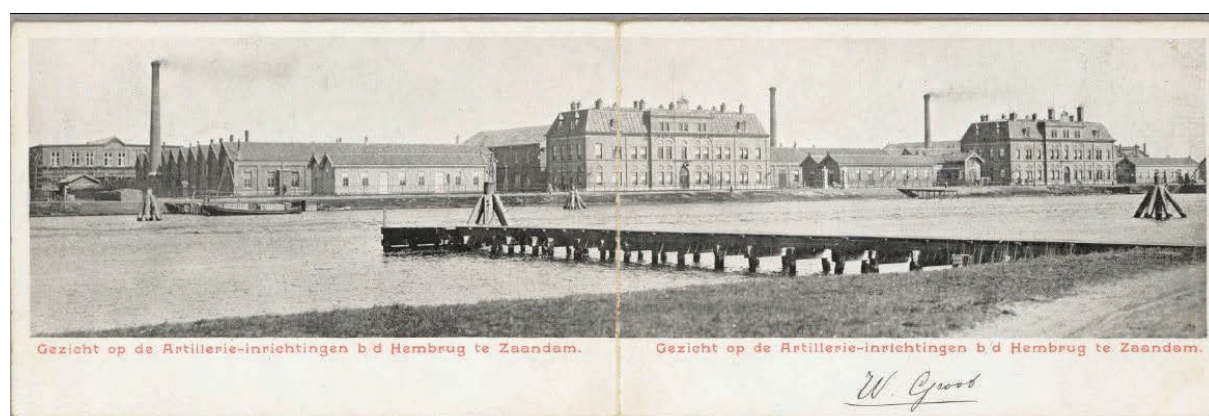


### De verstoring van de economische orde

De economische gevolgen van de oorlog waren groot. De zee werd langzaam maar zeker onbegaanbaar terrein, er ontstond schaarste aan grondstoffen, levensmiddelen en brandstoffen.

De Zaanstreek ondervond in beginsel dezelfde gevolgen als de rest van het land, al moet worden opgemerkt dat de van import afhankelijke Zaanse industrie, extra kwetsbaar bleek en relatief zwaar door de Eerste Wereldoorlog werd getroffen. Producten als rijst, grondstoffen voor de oliefabricage, maar ook balken voor de zagerijen waren opeens slecht verkrijgbaar. In feite is de oorlog voor verschillende takken van nijverheid fnuikend geweest. Enkele voorbeelden: de rijstpellerij verplaatste zich naar de landen van oorsprong, de balkenimport kwam na het jaar 1919 nooit meer op het eerder zo sterk toegenomen peil en de zeildoekweverij was voorgoed door de Amerikaanse voorbijgestreefd.

Een enkele bedrijfstak, de metaalnijverheid, met de Artillerie Inrichtingen, floreerde echter; de oorlog zorgde voor een forse stijging van het aantal personeelsleden, van 1578 in 1914 tot 3285 in 1915. De dagproductie van wapens steeg in die periode, ondanks enorme materiaal schaarste, van 40 naar uiteindelijk 500 stuks. In 1917 liep de personeelssterkte op tot 8484 man. In datzelfde jaar werd een springstoffabriek in gebruik genomen. Deze fabriek stond aan de Amsterdamse kant van het Noordzeekanaal. Eerder, in 1916, was gestart met de bouw van een werkplaats voor aanmaak van kanonnen en houwitser. Na de wapenstilstand van 1918 eindigde ook de groei van de AI en liep het personeelsbestand weer terug tot 5160 man in 1919.



Twee ansichtkaarten geven samen een mooi beeld van de Artillerie Inrichtingen bij de Hembrug, ca. 1907. Gem. Archief Zaanstad, 41.08868A en 41.08868B.

### Postale consequenties

Opmerkelijk is het aantal postzegels dat ons land heeft uitgegeven om aandacht te schenken aan dit conflict van wereldformaat. Ik tel er nul.

Toch zijn de jaren 1914-1918 voor verzamelaars van poststukken razend interessant, want we hadden ettelijke duizenden buitenlanders 'te gast', vluchtelingen, geïnterneerde soldaten, en hun correspondentie is –ook postaal gezien – zeer de moeite waard. We hadden te maken met voedseldistributie en dat levert fraaie dienstpoststukken op en mooie stempels. Onze soldaten mochten portvrij corresponderen en ook dat resulteerde in veel stempelmateriaal. Post naar het buitenland werd door de Duitsers en Engelsen gecensureerd, maar ook Nederlandse brieven ontsnapten soms niet aan de aandacht van de Nederlandse militaire censuur. Daar is een prachtige verzameling van op te zetten.

In 1915 verscheen bij uitgeverij Meulenhoff, *De Oorlog*, geschreven door de H.P. Geerke-Brands en G.A. Brands. Het is een prima leesbaar boekwerk, met mooie foto's en kopieën van officiële documenten. Toch hebben de auteurs, zo kort na het uitbreken van de oorlog, zelf wat twijfels:

*Van dezen wereldoorlog een gedocumenteerde geschiedenis te schrijven, gegrond op feiten, voor welke waarheid absoluut kan worden ingestaan, is voorsnog nog niet mogelijk.' Over de postcensuur schrijven ze: 'Dat de post van en naar het buitenland, door het gebrekkig verkeer, zeer veel te*

wenschen overliet, is verklaarbaar. Gedurende de maand Augustus werd sporadisch een brief of drukwerk uit het buitenland ontvangen. Niet alléén het verkeer is hieraan schuld. In het buitenland werd streng de censuur toegepast, vooral in Duitschland en Engeland zag men scherp toe op alle correspondentie die over de grenzen ging. (...) Het briefgeheim was fictief, dat laat zich denken. In ons land zelf bleef alles bij het oude, slechts was de post wat minder geregeld, doch spoedig herstelde zich dit weder, al bleven ook enkele bezorgingen eenigszins beperkt.

Het verlangen van het militair gezag was om de censuur zo onopvallend mogelijk te laten verlopen. Dat is kennelijk deels gelukt, maar er waren ook heel wat Nederlanders die moesten constateren dat hun telefoongesprekken afgeluisterd werden, hun telegrammen bekeken en dat de post in de oorlogsjaren ook door Nederlandse autoriteiten bekeken werd.

1916, brief uit Tunesië naar Krom(m)enie. Links censuurstrook en – stempel van de Franse censuur.



Alle strijdende partijen zagen controle over en beheersing van het berichtenverkeer als een zaak van levensbelang. Post-, telegraaf- en telefoonverkeer werd door censurdiensden nauwlettend in de gaten gehouden. Bijna alle post uit het buitenland naar Nederland werd wel ergens gecensureerd, door Duitsland, Engeland of Frankrijk.

Voor de Engelse censuur was actief. Die zocht onder meer naar informatie over verboden leveranties aan Duitsland. Meer informatie: Dehé, Simons- 'Een zaak van landsbelang'.

De Nederlandse censuur speelde zich af in gebieden waar de staat van beleg was afgekondigd (vooral langs de grenzen en in de interneringskampen).



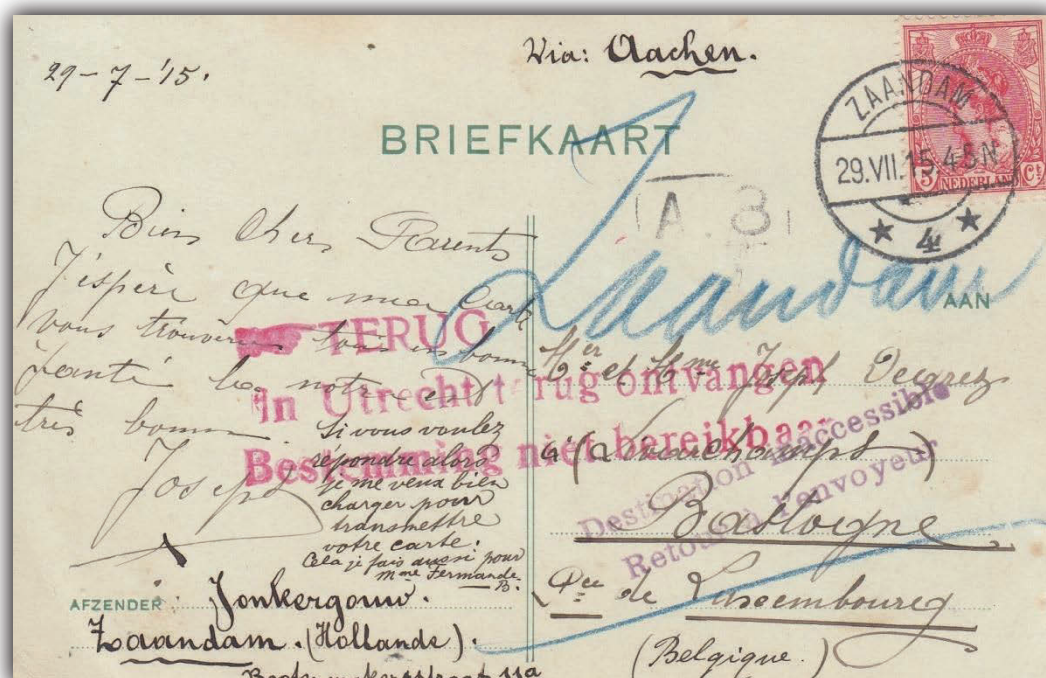
Onderstaande brief van Delfzijl naar Zwaardemaker Zaandam werd door de censuur in Delfzijl geopend en gesloten met een censuurstrook:



20/4/1917- De inzet toont de achterzijde van de censuurstrook, met paraaf van de censor en de code van het censuurbureau. Aankomststempel Zaandam, 21/4/1917.

Met het uitbreken van de vijandelijkheden in augustus 1914 werden automatisch de postverbindingen tussen de strijdende partijen verbroken. Als neutraal land kon Nederland blijven corresponderen met het buitenland, maar er waren wel allerlei beperkende voorwaarden. Censuur was een van de maatregelen waar Nederlandse briefschrijvers mee te maken konden krijgen. Ook voldeden brieven soms niet aan de door Duitsers (of Engelsen) gestelde eisen en gingen ze retour afzender. Vaak wa-

ren bepaalde bestemmingen door de oorlogshandelingen onbereikbaar en ook dan kwam de post terug, meestal voorzien van toelichtende stempels.



De heer Jonkergouw uit Zaandam probeerde op 29 augustus 1915 een bericht te sturen aan zijn ouders die in Bastogne verbleven. Maar die plaats lag in het Etappengebied en daarmee was geen postale communicatie mogelijk. De kaart ging terug naar Utrecht (Expeditie voor België) dat vervolgens de kaart naar Zaandam retourneerde.

Voor de Duitsers kwamen met allerlei beperkende bepalingen met betrekking tot brieven naar Duitsland of door de Duitsers bezette gebieden. Om de censuurmaatregelen te vergemakkelijken, werden voorwaarden geformuleerd waaraan het briefverkeer moest voldoen. Regelmatig werden die voorwaarden gewijzigd of aangescherpt, in de verwachting dat daardoor de censuurdienst beter zijn werk kon doen.

Een van de bepalingen was dat brieven voor bepaalde bestemmingen *open* aangeboden moesten worden. Gebeurde dat niet, dan ging de brief terug naar de afzender. Deze maatregel stond voor het eerst zwart op wit in een Dienstorder van de Nederlandse PTT op 11 februari 1915. Veel post voor Duitsland liep via het 'Belgische Postkantoor' in Utrecht, dat gesloten brieven terugzond voor de Duitse censuur zich ermee kon bemoeien. Tot 1 januari 1917 werd voor bezet België bestemde post door het 'Belgisch kantoor' in Utrecht naar Aken in Duitsland gezonden, waar censuur plaatsvond. Na 1 januari 1917 nam het censuurkantoor in Emmerich deze censuur over.

Een andere maatregel was het verbieden van brieven. Zo werd vanaf half juli 1915 in het briefverkeer met België alleen nog maar het gebruik van (aangetekende) briefkaarten toegestaan, als het ging om privé-correspondentie. Zakelijke mededelingen mochten nog wel per brief, mits die open was, met een maximum van twee bladzijden.

Militairen, krijgsgevangenen en geïnterneerden mochten alleen van briefkaarten gebruik maken.

Ook brieven in bepaalde talen (die talen die de censuur niet kon lezen), of geschreven in een onleesbaar handschrift, werden door de censuurkantoren teruggestuurd. Toen in februari 1915 het postverkeer met bezet België weer moeizaam op gang kwam, mocht alleen in het Frans of Duits worden geschreven (DO39, 11-2-1915). Drie weken later werd daar de 'Vlaamse taal' als acceptabel aan toegevoegd.

## 54. De Interneringszegels

Twee Interneringszegels staan er in de NVPH-catalogus. Het zijn een beetje vreemde eendjes in de postzegelbijt, want het zijn eigenlijk geen postzegels, maar plakplaatjes. Maar omdat ze in de catalogus terecht zijn gekomen en in de Davo-voordrukalbums, willen veel verzamelaars ze toch in hun collecties opnemen, desnoods in een vervalste versie.

Een van de eersten die met een serieuze publicatie kwam over deze zegels, was K.E. König. Hij kwam uit de Zaanstreek, hoe kan het anders. In 1952 gaf hij in eigen beheer een dun boekje uit *De Nederlandse Interneringszegels*. Het was een uitgave ter gelegenheid van het eerste lustrum van de Stichting Philatelistenkring Amsterdam, waar hij voorzitter van was. Eerder had hij in een aantal afleveringen in het *Nederlandsch Maandblad voor Philatelie* over dit onderwerp geschreven. Het boekje geldt nog steeds als een klassieker, onmisbare literatuur voor wie zich in dit onderwerp wil verdiepen.

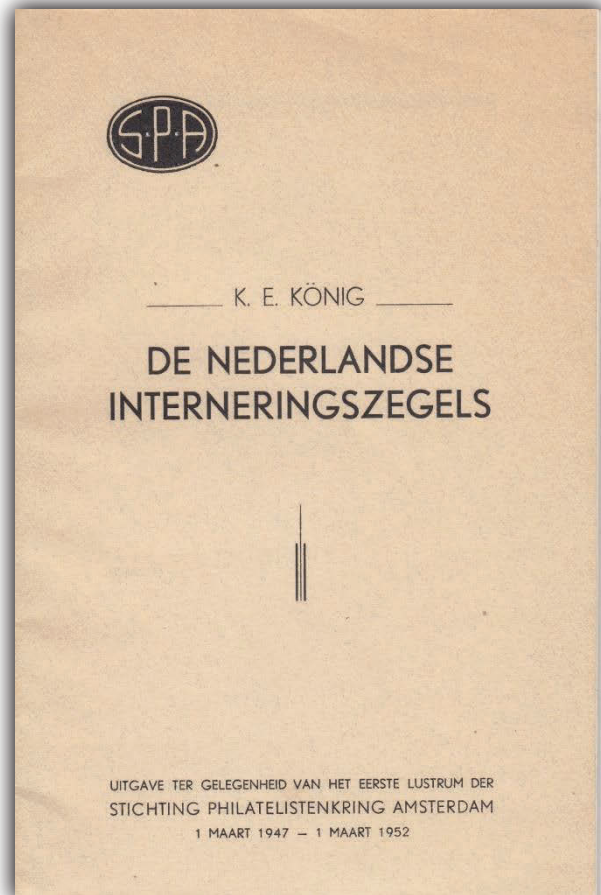
De uitgave van deze zegels heeft alles te maken met de aanwezigheid van duizenden Belgische militairen op Nederlands grondgebied tijdens de oorlogsjaren. Die waren geïnterneerd in kampen, hadden beperkte bewegingsvrijheid en schreven grote hoeveelheden brieven naar 'huis'. De Duitse bezetter vond het nodig al die post door te lezen en zo nodig te censureren, maar maakte bezwaar bij de Nederlandse regering tegen de enorme hoeveelheid correspondentie die uit de kampen verstuurd werd.



De Nederlandse autoriteiten kwamen toen met de Interneringszegels. Iedere Belgische geïnterneerde werd in staat gesteld tegen betaling van 1 cent, elke maand twee plakzegels te kopen. Die zegels moesten op de correspondentie aangebracht worden. De zegels zouden maar voor één maand geldig zijn, daarna kwam er een ander model. In de maand februari 1916 kon voor het eerst van deze regeling gebruik gemaakt worden.

Het min of meer officiële karakter van de Interneringszegels leidde in februari 1916 tot een stortvloed Interneringsbrieven, die allemaal retour gezonden werden door het censuurkantoor in Aken, met een stempel 'Zurück, weil unzulässig' (Terug, niet toegestaan). Van dat stempel zijn vier varianten bekend.

Waarom weigerde de Duitse censuur deze brieven, waardoor er na een maand al een einde kwam aan dit experiment? König veronderstelt dat de Duitsers moeite hadden met het grote formaat van de zegels, waardoor er alle ruimte was voor geheime boodschappen. Deze veronderstelling is daarna door velen als feit aangenomen. Maar er zijn andere verklaringen mogelijk. Het is niet onwaarschijnlijk dat de Duitsers zich enigszins voor het blok gezet voelden door de Nederlandse maatregel, die zonder enig overleg met hen tot stand was gekomen. Een andere reden is nog waarschijnlijker: **Duitsland had in juli 1915 het gebruik van brieven voor privé-correspondentie verboden.**



Bijna alle met Interneringszegels beplakte post bestaat uit brieven, naar België geadresseerde briefkaarten met deze plakzegels zijn uiterst schaars.

Nadat het gebruik van de Interneringszegels door de Duitsers onmogelijk was gemaakt, mocht door de geïnterneerden alleen nog gebruik gemaakt worden van correspondentiekaarten, die door de Duitsers tegen betaling aan de Nederlandse overheid werden geleverd. Ze kunnen voorkomen vanaf juli 1916. Een voorbeeld komt in het volgende stukje ter sprake.



Panoramafoto van het Interneringskamp Harderwijk; op de achtergrond de tenten waarin de eerste opvang plaatsvond. Later kwamen er barakken.

## 55. Aan het werk bij Duyvis



Op een briefkaart trof ik een bijzonder stempel aan: een stempel van de Interneringsgroep Koog aan de Zaan. Nog nooit eerder gezien, nooit iets over gelezen. Ik deed een oproep in de *Hoornblazer*, misschien was er wel een streekhistoricus die er wat meer over wist. En ja hoor, Henk Smit meldde zich. Daarna kreeg ik nog wat literatuur toegespeeld door mede-verzamelaars.

Geïnterneerde militairen, gevlucht voor de oorlog of anderszins in neutraal Nederland verzeild, werden in kampen (depots) geplaatst, waar ze onder militaire bewaking het eind van de oorlog

moesten afwachten. Gaasterland, Harderwijk en Amersfoort/Kamp bij Zeist zijn de bekendste kampen.

Het verblijf in die kampen was eentonig en deprimerend, de gevluchte militairen waren geen krijgsgevangenen, maar hun bewegingsvrijheid was uiterst beperkt. Vanaf april 1915 kregen steeds meer geïnterneerden toestemming om buiten het kamp te gaan werken, om hun leven een wat meer zinvolle invulling te geven. Ze werden vaak als een groep ('interneringsgroep') tewerkgesteld.

Als gevolg van de mobilisatie waren veel bedrijven hun werknemers kwijt geraakt en die buitenlandse militairen vormden een mooie aanvulling.

De interneringsgroep Koog a/d Zaan was ondergebracht in de machinefabriek van de firma Duyvis, waar ze boven het ketelhuis 'woonden'. Het ging aanvankelijk om een man of zes, vakbekwame metaalwerkers, zelfs hun namen zijn bewaard gebleven. Duyvis had in het eerste jaar van de oorlog te maken met de nodige tegenslagen, maar na 1915 ging het beter, met name door een order van de Nederlandse Staat



voor het draaien van hulzen voor granaatkartetsen. Mede door de hulp van de geïnterneerden kon die order worden uitgevoerd. Er werkten maximaal 32 personen in de machinefabriek, 25 daarvan waren militairen. De geïnterneerde Belgen stonden wel onder militair toezicht. De kaart die ik in de *Hoornblazer* liet zien was van een militair die met die bewaking belast was en die portvrij mocht corresponderen.

Die portvrijdom wordt aangegeven door de aanduiding (S.M. – Service Militaire) en het stempel. Ik sloot het stukje in de *Hoornblazer* af met een oproep: ‘Zo’n kaart, met afstempeling Koog aan de Zaan (of misschien een andere plaats in de Zaanstreek), is nog niet bekend. Als u hem voor me vindt, krijgt u een dikke kus en een taart (of desgewenst alleen de taart).’

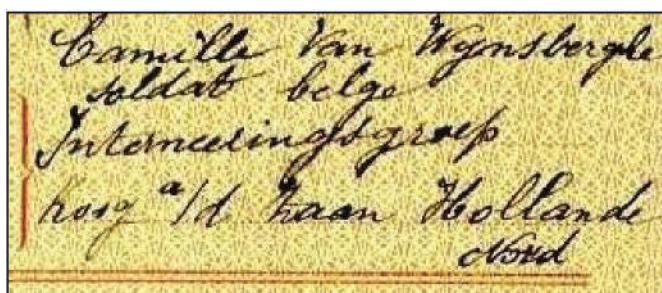
Uit zeer onverwachte hoek kwam er een reactie op de oproep. De heer Jan van der Meer, die op het Bondsbureau in Utrecht de ingekomen verenigingsbladen administreerde en opborg, herinnerde zich dat hij op de veilingsite van Delcampe een jaar eerder (!) zo’n kaart had zien langskomen. Hij stuurde mij de internet link en zo kwam ik op het spoor van de koper die voor € 6,50 eigenaar van dit topstukje geworden was. Hij hoefde geen kus of taart.



Wat u ziet is een briefkaart die – na het echech van de Interneringszegels – halverwege de maand juni 1916 ingevoerd werd en waarmee geïnterneerden op beperkte schaal (één kaart per maand!) mochten corresponderen met familie in het Duitse Generalgouvernement. De meeste kaarten werden portvrij verstuurd uit de interneringskampen en dragen een stempel dat die portvrijdom aangeeft.



Zo’n stempel werd geplaatst door het postkantoor, maar kennelijk beschikte Koog Zaandijk er niet over. U ziet op de kaart een vertrekstempel Koog Zaandijk, Duitse censurstempels (Aken, 5) en (vermoedelijk) een bestellerstempel (klein cirkeltje). Linksboven staan de afzendergegevens:



Helaas voor mij paste de kaart ook heel mooi in de eigen verzameling Eerste Wereldoorlog van de koper, maar hij wilde graag de achterzijde van de kaart scannen, zodat we kunnen lezen wat de Belgische geïnterneerde op 8 december 1916 in het Frans aan het thuisfront te melden had.

Hij bedankt de geadresseerden voor een eerdere zending en condoleert hen met het overlijden van een dierbare. Van zijn ouders heeft hij al twee jaar lang geen nieuws gehoord en daarom hoopt hij dat de geadresseerden een middel weten om hen te schrijven, 'wat voor ons onmogelijk is. Wij zijn allen in goede gezondheid en hopen dat voor u hetzelfde geldt. Twee dikke kussen van onze kleine Gabriëlle, die in juni 4 jaar oud geworden is. Hoogachtend, Camille van Wijnsberghe-Lagage'.

Die tekst toont – denk ik – aan dat de geïnterneerde soldaat met vrouw en kind in Holland zat. Waren die ook gehuisvest in de Duyvis-fabriek? Altijd mooi, meer vragen dan antwoorden.



*Als dank voor hun opvang schonken de Belgische geïnterneerden deze grote gedenksteen, die door henzelf ontworpen was. Ook schipper Van Calcar uit Koog aan de Zaan, die Belgen in dienst genomen had, ontving zo 'n bord, met zijn naam erop. Zie de volgende pagina. Gem. Archief Zaanstad, 21.53607.*



*Schipper Van Calcar met de Belgische geïnterneerden, 30 oktober 1915. Gem. Archief Zaanstad 22.06135.*



## 56. De Zaanse blikindustrie



De Zaanstreek is wel de provisiekast van Nederland genoemd. Er werden talloze producten gemaakt, maar in

het verlengde daarvan bloeiden ook andere industriële bedrijfstakken. Een daarvan was de blikindustrie, ook wel emballage-industrie.

Blik is dun plaatijzer, dat aan beide kanten is voorzien van een laagje tin. Blik bezit de goede eigenschappen van zowel plaatijzer (hardheid en buigzaamheid), als de glans van tin. Blik werd veel gebruikt als verpakkingsmateriaal voor allerlei producten (cacao, chocolade, groenten, vlees, koek en beschuit). Nadat het in 1885 opgerichte lakkers- en vernisbedrijf Verwer te Krommenie de beschikking kreeg over een bijzondere vernissoort, zeer geschikt voor het lakken van de binnenzijde van blikken, konden steeds meer Zaanse bedrijven blik als verpakkingsmateriaal gaan gebruiken.

Een tweede Zaanse blikbedrijf werd in mei 1888 opgericht te Zaandijk door Cornelis Woud. Met een knecht begon hij een kleine bliklagerij. Aangezien de vraag naar blik groot was kon Woud uitbreiden. In juni 1889 verbond hij zich daartoe met Jacob Schaap. In oktober 1889 werd het bedrijf verplaatst naar de Padlaan te Krommenie, onder de naam Zaanlandsche Blikfabriek Woud en Schaap.



1917- brief uit Portugal gericht aan de Zaanlandsche Blikfabriek in Krommenie. De naamsverandering was in het buitenland kennelijk nog niet bekend.

De brief is geopend door de Portugese en Franse censuur voor hij Krommenie bereikte.

De afbeelding van de achterzijde op de volgende pagina.

Nadat een eerdere poging mislukt was, voerden in 1912 de directies van Woud en Schaap en Verwer fusiebespre-

kingen. Ze resulteerden in datzelfde jaar in de oprichting van de NV De Vereenigde Blikfabrieken Verblifa. Eind 1912 telde Verblifa 1145 werknemers en stonden er fabrieken in Krommenie, Utrecht,

Amsterdam en Weesp. De fabrieken te Krommenie vormden verreweg de belangrijkste poot van het concern. In de jaren rond de Eerste Wereldoorlog had Krommenie de grootste blikdrukkerij van Europa.



*Achterzijde van de brief uit Portugal, met censuurstroken en – stempels, een aankomststempel Krommenie (slecht leesbare datum) en een bestellersstempel D2. De lila R is een stempeltje van de Franse censor.*

Bewaard gebleven correspondentie van de Zaanlandse Blikfabriek wijst op een wijd vertakt handelsnetwerk. Er zijn brieven bekend uit Roemenië, Tunesië, Portugal, Frankrijk, Duitsland, België, Griekenland. Het netwerk raakte tijdens de Eerste Wereld-

oorlog ernstig gestagneerd, maar hield stand. Door diverse bedrijfsovernames is Verblifa stevig doorgegroeid, maar in december 1964 werd bekend gemaakt dat het bedrijf was overgenomen door Thomassen & Drijver te Deventer.

*Na de oorlog was het nog niet afgelopen met de censuur in Duitsland. Juni 1920, brief van Leipzig naar Krommenie, in Duitsland gecontroleerd op deviezen.*

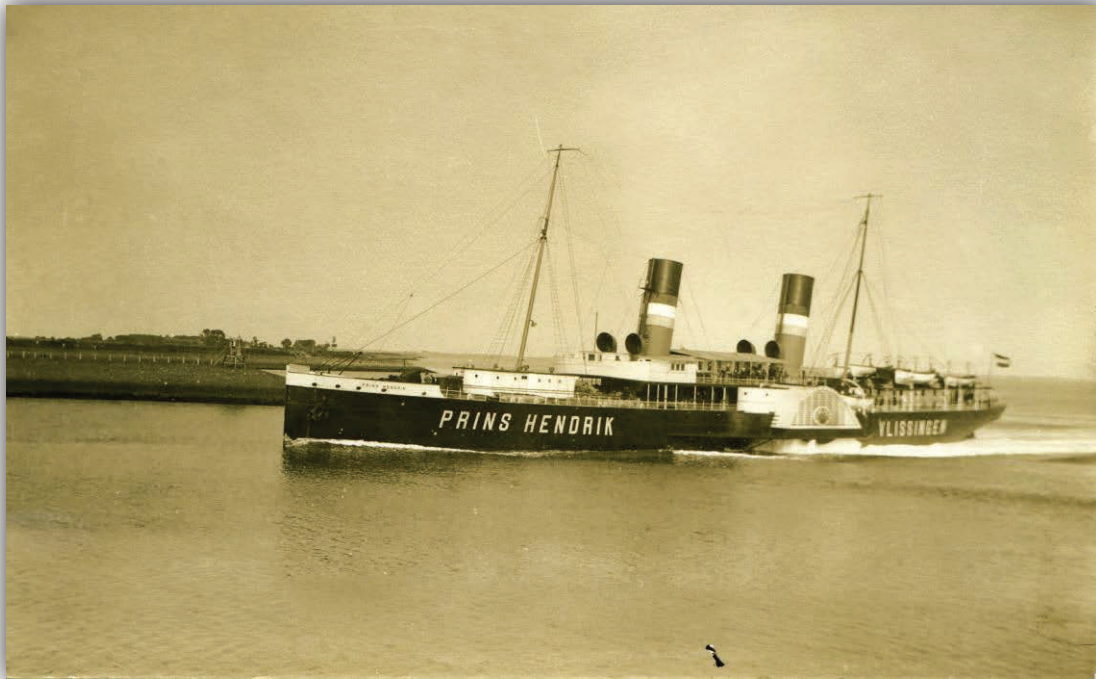


De vanaf 1912 door de Verblifa nagestreefde concentratie van de grote blikfabrieken in Nederland werd uiteindelijk door Thomassen & Drijver bereikt. December 1969 maakte dit bedrijf het voornemen bekend de fabrieken te Krommenie te sluiten. Ondanks protesten volgde in oktober 1969 de sluiting van de Fabriek-Zuid en in december van datzelfde jaar de sluiting van de Fabriek-Noord.

## 57. Duitse piraterij

In 1914 onderhield de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ) een veerdienst tussen Vlissingen en het Engelse Folkestone, maar toen de oorlog in augustus uitbrak, raakten de verbindingen met Engeland ernstig ontregeld, of werden gestaakt. Ook moest de aanleghaven in Engeland een paar keer verplaatst worden. Vanaf april 1916 voeren de schepen van Vlissingen naar Gravesend aan de Theems.

De oversteek naar Engeland werd naarmate de oorlog vorderde steeds problematischer door acties van Duitse duikboten en mijnevelden in het Kanaal. Vanaf september 1916 deed zich een nieuw soort probleem voor. Schepen van de SMZ werden door Duitse marineschepen aangehouden en opgebracht. Dat gebeurde voor de eerste keer op 23 september met de Prins Hendrik, een raderstoomboot.



Het schip werd, geëscorteerd door Duitse torpedoboten, naar de haven van Zeebrugge geleid. Daar werden passagiers van boord gehaald en werden postzakken in beslag genomen en doorzocht. Het schip kon dezelfde dag zijn reis vervolgen.

Enkele weken later was het opnieuw raak, nu met een zusterschip van de Prins Hendrik, de Koningin Regentes. Op vrijdag 10 november werd het schip, op weg van Vlissingen naar Gravesend, door Duitse marineschepen aangehouden en naar Zeebrugge gebracht. Weer werd de post van boord gehaald en werden mensen gearresteerd. Op 22 januari 1917 werd de Prins Hendrik voor de tweede keer aangehouden en opgebracht.

Uiteraard was de Nederlandse verontwaardiging groot. In kranten werd schande gesproken van deze ongehoorde vorm van piraterij, waarmee ook nog eens onze neutraliteit geschonden werd. De Duitsers dachten daar anders over. Zij beriepen zich onder meer op het aloude recht op oorlogsbuit. Nadat in 1907 de Tweede Vredesconferentie gehouden was, volgde in 1909 een conferentie in Londen, waar men een aantal zaken rond zeerecht en oorlogsbuit heeft proberen vast te leggen. Het moest een 'bindende leidraad' zijn voor oorlogvoerenden en neutralen. Tien zeemogendheden ondertekenden de afspraken, maar Groot Brittannië weigerde ze te ratificeren.

Het aanhouden en onderzoeken van neutrale schepen door de oorlogvoerende landen was volgens de regels een schending van de neutraliteit als dat binnen de territoriale wateren geschiedde. Buiten die wateren hebben de oorlogvoerenden het recht om, onder bepaalde restricties, particulier eigendom van onderdanen van het vijandelijke land in beslag te nemen, het 'zeebuitrecht'. Om dat buitrecht te kunnen uitoefenen, is het 'den oorlogvoerenden toegestaan buiten de territoriale wateren van de neutrale Staten, alle koopvaardij-schepen aan te houden en te onderzoeken. (...) Met name zal het erom te doen zijn te weten te komen of het wellicht een vijandelijk schip is dat onder valsche vlag vaart. Verder, als dit niet het geval blijkt, of het schip misschien contrabande vervoert, of het op weg is naar of van een geblokkeerde haven en of het schip wellicht in dienst van den vijand staat.'

Bovendien, stelde Duitsland, hielden ook de Engelsen neutrale schepen aan, doorzochten ze de lading en namen ze post in beslag. Een bewaard gebleven handleiding van meer dan 120 pagina's laat zien hoe (en waarom) de Duitsers de zaken aanpakten. Voor de controle van de in beslag genomen post, werd in Berlijn een apart censuurbureau opgericht, de 'Überwachungsstelle für Prisenpost'.

### **Wat was het doel van de kaping van schepen?**

Het buitmaken van schepen was een militaire operatie, geïnitieerd door de Admiraliteit. Schepen werden op zee aangehouden, opgebracht naar een Duitse (of bezette) haven. De post en verdachte lading werden van boord gehaald, mensen werden verhoord en soms gearresteerd. Ook werden schepen getorpedeerd, nadat mensen en post van boord gehaald waren.

Het was een operatie die grote schade toebrengt aan de vijand, maar ook aan neutrale landen. Schepen van Denemarken, Zweden, Noorwegen, Griekenland, Nederland, Rusland en Engeland zijn er het slachtoffer van geworden.

Het doorzoeken van post had uiteraard een financiële achtergrond. Op 18 februari 1917 was door de dienst die een centrale rol speelde bij het 'inspecteren' van buitgemaakte post, de Überwachungsstelle für Prisenpost, aan de Admirale Staf bijna 3 miljoen mark aan geldwaarden afgeleverd, afkomstig uit de postzakken van de buitgemaakte of tot zinken gebrachte schepen.

Maar in de Duitse richtlijnen en regelgeving worden ook andere doelen benadrukt. Het ging bij het onderscheppen van mail ook om het schade toebrengen aan de vijand door bepaalde informatie tegen te houden en het verzamelen en doorspelen van militaire of economische informatie. 'Bei der Zensurierung der Prisenpost ist ein Hauptziel die Störung des feindlichen Handels.' Dat hierdoor niet alleen de ontvanger benadeeld werd, maar ook de afzender, zag men als een ongewenst, maar onvermijdelijk neveneffect.

### **Poststukken**

Op vrijdag 10 november werd de Koningin Regentes gekaapt, 10 dagen later meldden enkele Nederlandse dagbladen dat een deel van de mail inmiddels aan de Nederlandse postadministratie was geretourneerd.



*De Tijd, 20/11/1916*

Maar een heel groot deel van de post kwam pas na de oorlog terug en dat deel is voor verzamelaars van poststukken bijzonder interessant,

omdat die stukken vaak voorzien zijn van spectaculaire afstempelingen, zoals op onderstaande brief uit Koog aan de Zaan. Stijfselfabriek De Bijenkorf in Koog aan de Zaan verstuurdde de brief op 6 november 1916 naar Londen, met de Koningin Regentes. Dat schip werd aangehouden en opgebracht. In Berlijn werd de brief door de Überwachungsstelle für Prisenpost geopend en na inspectie gesloten met een doorzichtige sluitstrook.

Omdat in de ogen van de Duitsers het vasthouden van zakelijke post naar de vijand in het belang van de oorlogvoering was, werd hij pas na de oorlog geretourneerd. Amsterdam plaatste het stempel 'Aangehouden door Duitschland 1916/ 1917' + 'TERUG AFZENDER'. In Koog Zaandijk werd op 15 november 1919 een aankomststempel geplaatst (op de achterzijde).



Nevenstaande brief werd op 16 januari 1917 verzonden en behoorde tot de post van de op 22 januari aangehouden Prins Hendrik. Aankomststempel Krommenie 10 februari 1919. De paraaf en de notitie 'Handel' over de censuurstrook zijn van de censor.

## 58. De Bijenkorf, voorheen M.K. Honig



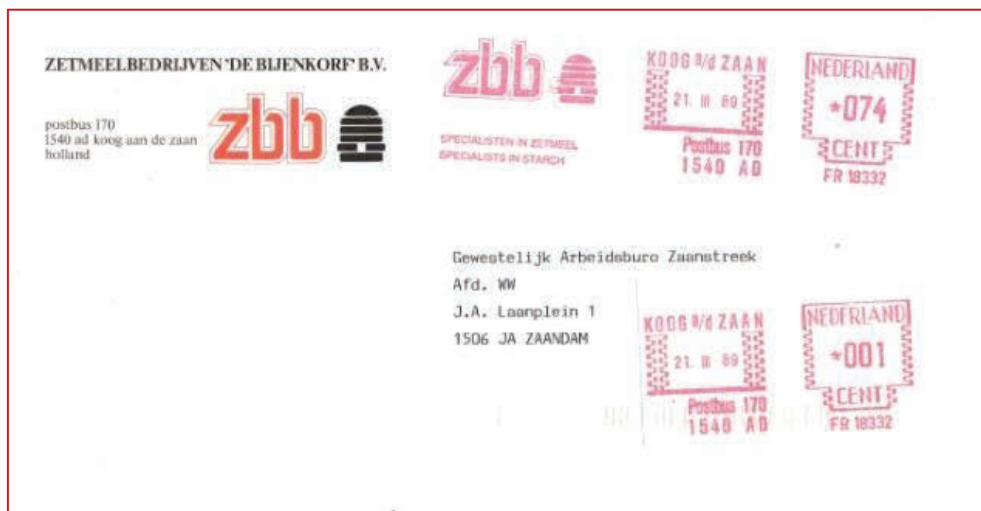
*Schoolplaat van stijfselfabriek De Bijenkorf voorheen Meindert Klaas Honig op de Kogerhem te Koog aan de Zaan. Gezicht vanaf de Zaan, ca. 1900. Gem. Archief Zaanstad 14 0034.*

‘Wel wordt het strijken niet meer als liefhebberij beoefend, toch is de kunst mooi te kunnen strijken nog steeds een sieraad van eene goede huisvrouw.’ Dat staat te lezen in een boekje dat Stijfselfabriek De Bijenkorf in 1916 uitgaf ten behoeve van het onderwijs. Stijfselfabriek De Bijenkorf is het oudste product van De Bijenkorf. In 1867 werd het onder de naam ‘Kristalstijfselfabriek’ voor het eerst op de markt gebracht. De van tarwemeel gemaakte stijfselfabriek diende in de huishouding voor het stijven van linnengoed.

Volgens Wikipedia is een stijfselfabriek of zetmeelfabriek een fabriek waarin zetmeel houdende producten worden verwerkt tot zetmeel en gluten, en het zetmeel eventueel weer tot stijfselfabriek. Tot de grondstoffen behoren: tarwe(meel), korrelmais(meel) en rijst(meel). Ook andere zetmeelsoorten (van aardappelen, bataten, cassave, tapioca, arrowroot en sago) kunnen in principe worden gebruikt, doch gewoonlijk worden deze zetmeelsoorten ingezet voor voedingsdoeleinden of verdere industriële verwerking.

De Koogse stijfselfabriek M.K. Honig sloeg in 1895, na de omzetting in naamloze vennootschap De Bijenkorf, een nieuwe koers in. Naast de maïsstijfselfabriek, maïsolie en veekeuken werd het assortiment uitgebreid met maïzena (‘die vaak voor kinderen, zieken en zwakken wordt gebruikt’) en pudding.

Het begon in 1867 allemaal met de aankoop van stijfselfabriek De Troffel in Koog aan de Zaan. Zoon Meindert Klaaszoon kreeg het stijfselfabriek van zijn vader Klaas Honig ten geschenke, een cadeautje van 5.000 gulden. In 1899 startte De Bijenkorf met de fabricage van maïzena.



21/3/1989, brief van Zetmeelbedrijven 'De Bijenkorf' b.v. uit Koog aan de Zaan naar Zaandam. Gefrankeerd met een frankeermachine-stempel. Omdat het tarief van 74 cent niet correct was, werd er 1 cent bijgefrankeerd.

Met die maïzena en dan vooral als kindervoedsel - de zogenoemde lammetjespap - maakte Honig naam. Volgens de reclame van vroeger: 'fijn van smaak, voedzaam en toch licht verteerbaar. Niet alleen onovertroffen als kindervoedsel, maar ook prima geschikt voor puddingen, sauzen en vla's en als bindmiddel voor soepen en groenten'.

De komst van Honig's puddingen op de markt dateert eveneens uit 1899. Bij de puddingen is het pure zetmeel uit maïs de grondstof. Reclameadvertenties uit de oude tijd wezen vooral op de combinatie van goed en goedkoop. 'Men bereidt met die puddingen goedkoop de heerlijkste nagerechten die men zich denken kan.' Het assortiment van Honig-artikelen groeide gestaag. Na de introductie van huishoudstijfsel, maïzena, pudding en vanillesuiker, volgden in 1924 nieuwe producten als custardpoeder en vermicelli.

In 1932 werd de markt verrijkt met zelfrijzend bakmeel, macaroni, bouillonblokjes en vermicellisoep in blik. Na de oorlog kreeg de vermicellisoep gezelschap van kalfssoep, juliennesoep, spaghetti, ragoutsaus en cakemeel. In de jaren zestig haakte Honig in op de 'vlug-klaar-wens' in de keuken met producten als soep in pakjes, snelkokende macaroni, mie en momento-rijst. Na een periode van terugval in de Tweede Wereldoorlog pakte het bedrijf de economische draad weer op, zette vestigingen op in Zuid-Afrika en Engeland en verwierf een leidende rol bij de productie van glucose.



De jaren zestig brachten een ommekeer. Na een aantal flinke reorganisaties fuseerde het bedrijf in 1965 met NV Koninklijke Scholten Foxhol en ontstond Koninklijke Scholten Honig. Daarmee begonnen de problemen pas goed. Ruzies in de top en onvoorziene internationale ontwikkelingen die de afzet deden stagneren, betekenden in 1978 het einde van het concern. Bij de uitverkoop die volgde, kwamen de Zaanse bedrijfsonderdelen er nog genadig van af. Feitelijk werd het Zaanse bedrijf in twee afzonderlijke firma's voorgezet: de tak Honig Merkartikelen kwam in handen van de Centrale Suiker Maatschappij en de tak Zetmeel Bedrijven de Bijenkorf werd gemeenschappelijk eigendom van een drietal concerns en de overheid. In 1987 werd het totale aandelenpakket van de Bijenkorf overgenomen door het Belgische bedrijf Amylum, een gigant op het gebied van de productie van zetmeel en iso-glucose. Honig Merkartikelen werd in 2001 opgekocht door de Amerikaanse levensmiddelengigant H.J. Heinz Company. In juli van 2003 ging Honig Merkartikelen opnieuw in andere handen over. Het Duitse bedrijf Dr. Oetker werd eigenaar van de fabriek in Koog aan de Zaan.

## 59. Zaanse sigaren



Het is slechts bij weinig mensen bekend dat de Zaanstreek ooit een sigarenindustrie van flinke omvang had. In 1883 waren er alleen al in Zaandam twaalf bedrijfjes die sigaren maakten, met samen zeventig personeelsleden.

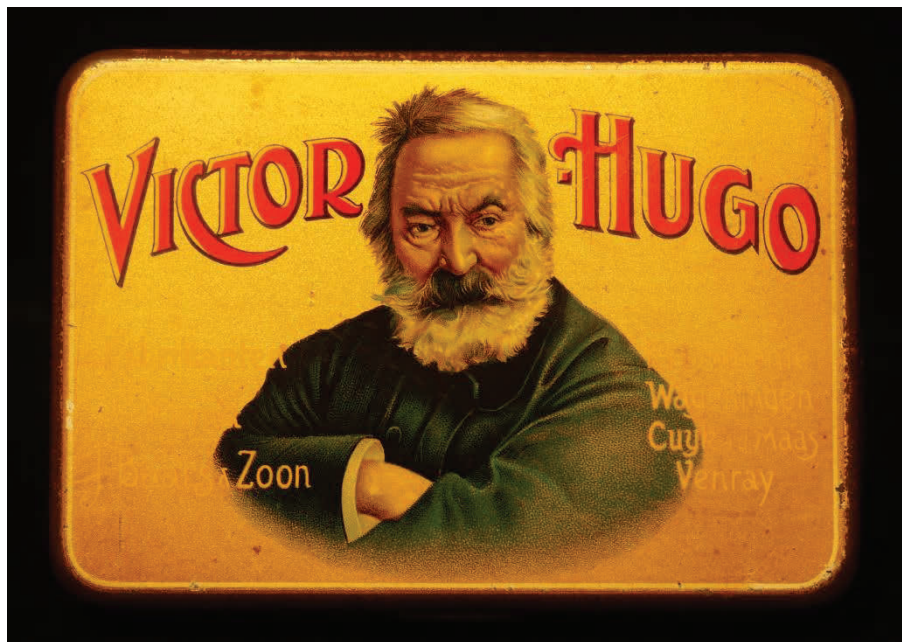
Het maken van sigaren was slecht betaald stukwerk: in 1900 kreeg een

handwerker een vergoeding van 15 cent per honderd sigaren, terwijl hij daarvoor toch heel wat handelingen moest uitvoeren. Vaak ging het bij de sigarenmakerij om thuiswerk. Dat maakte het werk in kleine, stoffige huiskamers bepaald ongezond.

Vooraf Krommenie kreeg een bekende naam in de sigarenindustrie. Als gevolg van de destijds teruglopende werkgelegenheid in de weverijen waren hier voor het vrij eenvoudig te leren handwerk veel goedkope arbeidskrachten beschikbaar. Naast de firma Middelkamp/Becker, gaf vooral de in 1867 opgerichte fabriek van J. Baars & Zoon de toon aan. Dit bedrijf aan de Padlaan telde tenslotte 450 werknemers, die in 1917 gemiddeld 580.000 sigaren per week produceerden. De bekendste merknaam was 'Victor Hugo'.

In 1865 begon Simon Middelkamp een sigarenmakerij in de Zuiderhoofdstraat in Krommenie. De zaken liepen goed; de merken 'Primus' en 'Frederik de Grote' waren zeer in trek. Op 14 april 1911 legde de kleinzoon van de oprichter, Simon Becker, de eerste steen voor een nieuw pand aan het Weiver.

Helaas kwam er spoedig daarna een einde aan de groei van de sigarenmakerij. De in 1920 ingevoerde tabaksaccijns was de grote klap voor het bedrijf dat in 1938 de deuren moest sluiten.



Toen het Zaanse loonpeil onder druk van de steeds toenemende industrialisatie bleef stijgen, was het snel gedaan met de sigarenmakerij in de streek. De firma Baars & Zoon verplaatste de productie naar streken waar de arbeiders met minder salaris genoegen namen.



In Zaandam ontstonden in de 19e eeuw verschillende kleinere bedrijfjes, vaak in combinatie met een winkeltje.

Jitte Geerts was een Amsterdamse sigarenfabrikant die op zoek naar ruimte en lage lonen zijn oog op de Zaanstreek liet vallen. Hij liet een fabriek op het Kattegat bouwen, die plaats en werk bood aan zo'n dertig werknemers. Het bedrijf werd in 1907 voortgezet door de Amsterdamse schrijver Justus van Maurik en bood tenslotte werk aan 84 sigarenmakers.

Justus van Maurik had in 1847 een pand gekocht aan het Amsterdamse Damrak. Het werd zijn woonhuis, maar hij liet op de bovenverdiepingen ook sigarenmakers werken. Zijn zoon (Justus jr.) moderniseerde het bedrijf in Zaandam; de hoofdvesting kwam in Londen. In de Tweede Wereldoorlog kwam de productie tot stilstand wegens gebrek aan tabak. Het Zaanse bedrijf kwam in 1941 onder Duits beheer. Na de bevrijding kwam de productie niet meer goed op gang. In 1961 werd het kantoor in Zaandam, sinds 1950 gevestigd aan de Hogendijk 122, gesloten. Evenals haar producten was deze Zaanse industrie in rook opgegaan..

|   |   |   |                     |
|---|---|---|---------------------|
| STROOK kan door den geadresseerde behouden worden.<br>COUPON peut être détaché par le destinataire. | KANTOOR ZENDING<br>INSCHR<br><b>180 Zaandam</b>   | BUREAU D'ORIGINE ET NUMÉRO D'EN-REGISTREMENT. | DOCUMENT            |
| Stempel van het kantoor van afzending.<br>Timbre du bureau d'origine.                               | NEERLANDS<br>FL. = = = = =                        | AYS-BAS                                       | 1.20                |
| Naam en woonplaats van den afzender.<br>Nom et domicile de l'expéditeur.                            | ADRESKAART<br>BULLETIN D'EXPÉDITION               |   |                     |
|   | Aantal Pakketten<br>Colis                         | Hand verpakking<br>Matière de l'emballage     |                     |
|   | Declaraties en douane<br>Certificaten of facturen | Stat. Gebouw<br>Zellbeholdg                   |                     |
|   | AN Frau Wwe. I. Alder-Wirth,                      |   |                     |
|   | Zegelafdruk bij waardeangifte                     | Bestemming: Herisau                           |                     |
|   |   | Straat en nr: =                               |                     |
|   |   | Land: Zwitserland                             |                     |
| Douane-stempel.<br>Timbre de la douane.   | Gewicht 4 Kg. 500 gr.                             | Douane-rechten:<br>Droits de douane:          | ARNHEM.<br>BASEL 17 |
| Nr 38*  |   |   |                     |

Postpakketkaart behorend bij een pakket (4½ kg.) dat in september 1928 van Zaandam naar Zwitserland verstuurd werd door de firma Justus van Maurik, een van de Zaanse sigarenfabrikanten.

## 60. Van Gelder Zonen

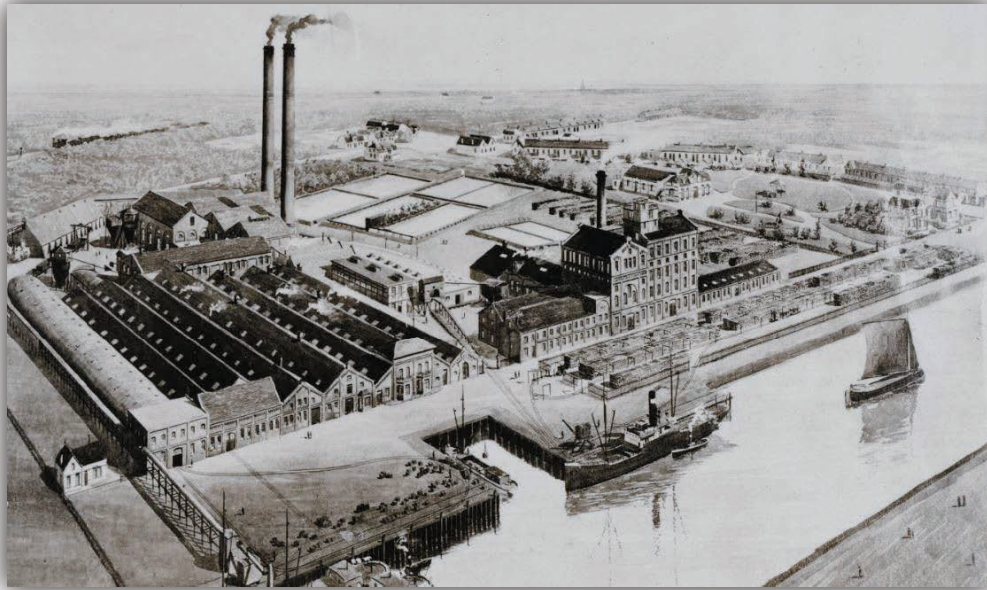


De papierfabriek Van Gelder Zonen (VGZ) is onlosmakelijk met de Zaanstreek verbonden, maar als zo veel Zaanse bedrijven met een roemrucht verleden is ook dit bedrijf inmiddels uit de Zaanstreek verdwenen. Na een roerige periode van fusies en overnames, werd in 1981 het faillissement uitgesproken.

Het verhaal begint in 1685 met oliemolen De Eendragt aan het Saardammer Pad in Wormer. In 1727 werd de molen verbouwd tot papiermolen, een van de vele papiermolens in de Zaanstreek. In 1784 raakte Pieter Smidt van Gelder door zijn huwelijk met een dochter van de toenmalige eigenaar van De Eendragt betrokken bij de Zaanse papiernijverheid. Hij zag kans de zaken uit te breiden en het Zaanse papier een internationale reputatie te geven. Hij werd een belangrijke werkgever in de regio. Zijn molen groeide rond 1800 uit tot een onderneming met een relatief grote personeelsbezetting: in totaal zestig mannen, vrouwen en kinderen. Voor het sorteren en scheuren van de lompen (de grondstof van papier) en het daaruit ziften van knopen werden in alle molens de goedkoopste arbeidskrachten ingezet. Die zestig personeelsleden vormden naar schatting tien procent van het totaal aantal werknemers in de Zaanse papiermakerij, terwijl er 25 á 30 papiermolens in bedrijf waren. In 1816 nam Smidt van Gelder zijn drie zonen in het bedrijf op. Sindsdien zijn tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw leden van de familie Van Gelder bij de leiding van de onderneming betrokken gebleven. Zij zorgden ervoor dat het aantal 'familie-molens' groeide, maar zagen ook dat pogingen om door stoomkracht aangedreven installaties in het productieproces te betrekken, aanvankelijk mislukten.

Omdat de Zaanstreek daarvoor niet de ideale locatie geacht werd, werd Amsterdam in 1858 gekozen als plaats om een groothandel in papier op te zetten. Een pakhuis van zeven verdiepingen aan de Nieuwezijds Voorburgwal werd daartoe verbouwd. In 1859 bedroeg het aantal werknemers van VGZ 145, tien jaar later was het gestegen tot 222; het bedrijf was toen uitgegroeid tot het tweede papierbedrijf van Nederland. Door aankoop van een kleine

papiermolen in Apeldoorn groeide het bedrijf verder door. Na omvangrijke investeringen maakte men in Apeldoorn handgeschept papier van zó verfijnde kwaliteit dat de roem zich snel in de hele wereld verbreidde. Het fabricaat werd dermate gerenommeerd dat al na vier jaar de naam mocht worden veranderd in ‘Koninklijke fabriek van geschepte papieren’.



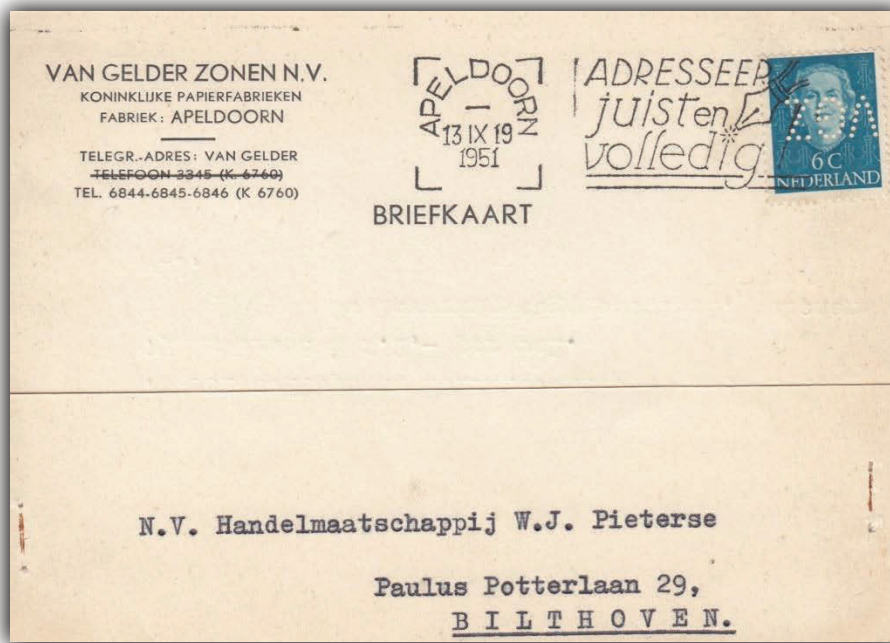
*Papierfabriek in Velsen-Noord, Noord-Hollands Archief, KNA001011824.*

In Velsen werd een fabriek voor krantenpapier gebouwd, in Renkum werd een papierfabriek overgenomen. Ook Wormer bleef een belangrijke plaats voor de productie van (kranten)papier. Vanaf 1913 was Amsterdam de officiële vestigingsplaats van VGZ.

Uiteraard zijn sporen van het bovenstaande terug te vinden op de poststukken die het bedrijf verlieten, bijvoorbeeld bij de briefhoofden, de frankeermachines en de firmaperforaties.

*1939, Briefkaart van Wormerveer naar Hengelo. Zegel met firmaperforatie VGZ.*





1951, Briefkaart van Apeldoorn naar Bilthoven. Zegel met firmaperforatie VGZ, kopstaand.



Firmaperforatie VGZ van de vestiging Renkum.



8/11/1915, brief verstuurd door het hoofdkantoor van VGZ aan de fabriek in Wormerveer. Men had verzuimd de brief te frankeren, zodat in Wormerveer 2x het ontbrekende port betaald moest worden: 15 cent.

## 61. Mooi blauw



Antwoordkaart uit 1958 vanuit Vianen aan het Algemeen Handelsbureau Cosmos in Zaandam. Maar dat bedrijf bestond niet meer. De kosten voor de verzending (8 cent) en de machtiging (3 cent) konden niet geïnd worden en moesten worden afgeschreven. Stempel Afgeschreven Zaandam. De kaart ging terug naar de afzender in Vianen.

Portzegels, het zijn niet de mooiste jongens in ons album, maar veel verzamelaars hebben toch een zwak voor ze. Je kunt ze eindeloos bestuderen op watermerken, velranden, typen en tandingen, maar ze zijn vooral interessant als ze niet losgeknipt zijn van de brieven of kaarten waar ze eens voor bedoeld waren.

Bij portzegels denken we vooral aan 'strafport'. Iemand had verzuimd voldoende postzegels op zijn brief te plakken, maar de post was zo vriendelijk die brief toch te bezorgen als er verhoogd port door de ontvanger betaald werd ('strafport'). Vriendelijkheid bij officiële instanties heeft bijna altijd een prijs. Zulke portbrieven zijn leuk, zeker als het om internationale correspondentie gaat, waar heel wat rekenwerk bij kwam kijken. Maar er zijn vele andere gebruiksmogelijkheden en twee daarvan willen we kort toelichten aan de hand van enkele Zaanse stukken: de verrekening van machtigingsstukken en het evenredig afstandsrecht.

Vanaf 2 september 1929 bestond de mogelijkheid om door middel van machtigingskaarten/- enveloppen bestellingen bij een leverancier te plaatsen. De leverancier leverde antwoordkaarten waarmee de klant een bestelling kon doen, zonder portkosten te betalen. De PTT verzond ze aan de leverancier en liet hem het normale port voldoen, met een kleine toeslag. Voor die verrekening werden portzegels gebruikt. Zie de kaart hierboven en het formulier hiernaast, dat soms gebruikt werd voor de verrekening.

STAATSBEDRIJF DER POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE  
KANTOOR: KOOG-ZAANDIJK

**SPECIFICATIE**  
wegens verschuldigd port voor de hierbij aangeboden antwoordstukken:

|       |   |         |      |        |      |
|-------|---|---------|------|--------|------|
| ..... | 1 | stuks à | 2.11 | ct = f | 2.11 |
| ..... |   | stuks à |      | ct = f |      |
| ..... |   | stuks à |      | ct = f |      |
| ..... |   | stuks à |      | ct = f |      |

Totaal f 4.22

Ruimte voor het aanhechten van de portzegels



Aan M. V. Veldman

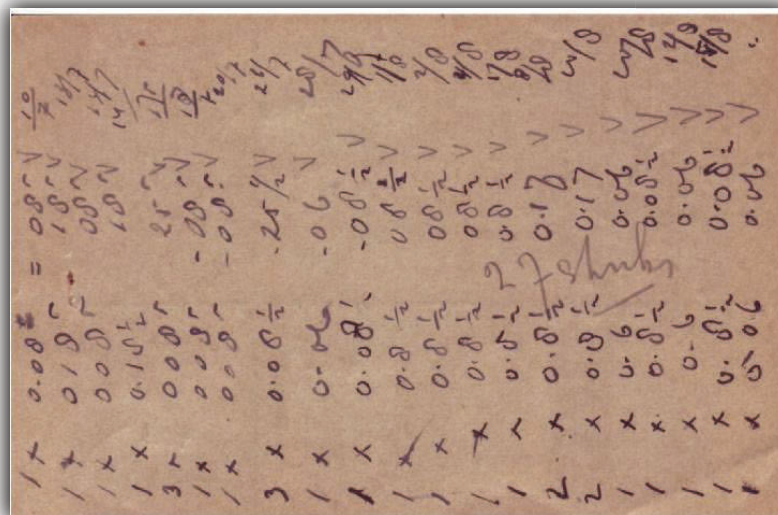
P. 333 - O 4905-'54

Als de leverancier een bepaalde actie voerde, kwamen de kaarten in grote hoeveelheden bij de post binnen en dan werden ze niet stuk voor stuk behandeld, maar stuurde de post ze gebundeld naar de geadresseerde, met een kaartje erbij waarop het totaal te betalen bedrag aan portzegels geplakt was:



1944, dienstbriefkaart Krommenie met een bedrag van fl. 2,39½ aan portzegels voor de verrekening van antwoordstukken.

Om te bewijzen dat de PTT niet zomaar iets declareerde, stond de verantwoordelijkheid van het bedrag op de achterzijde.



### Evenredig afstandsrecht

Een van de meest spectaculaire manieren waarop de portzegels gebruikt konden worden, ziet u op de volgende brief. Het is een expresse brief die in 1929 verstuurd werd van Bergen (NH) naar Hembrug/ Zaandam.

Het interlokaal brieftarief bedroeg 7½ cent, het expresse recht een dubbeltje. Toch werd de brief extra beport met 20 cent en de reden daarvan is de bijzondere bestemming. Hembrug was een klein buurtschap aan het Noordzeekanaal, bij de spoorbrug die Amsterdam met de Zaanstreek verbond. Hier waren o.a. de artillerie-inrichtingen gevestigd, die eens onderdeel uitmaakten van de Stelling van Amsterdam.



Het aardige is nu dat de postbeambte in Zaandam mocht bepalen hoeveel er extra in rekening gebracht werd voor een spoedbrief die ver buiten het normale bestelgebied lag. De hoogte van het extra bedrag (dat officieel aangeduid werd als ‘evenredig afstandsrecht’) werd bepaald door het tijdstip waarop de brief besteld moest worden, de afstand, ja zelfs de hindernissen onderweg. Pontjes, bruggen en onbegaanbare wegen konden het bedrag omhoog jagen. Zelfs de status van de besteller kon een rol spelen. Nadat de PTT het rekenwerk verricht had, werd het te betalen bedrag in portzegels op de brief geplakt. Een Ansichtkaart laat iets zien van de situatie ter plaatse; zie ook p. 188.



## 62. Geperforeerde zegels

Postzegels zijn in feite een wettig betaalmiddel en daardoor kon je ze vroeger, behalve voor de betaling van post, ook omwisselen op het postkantoor voor baar geld. Voor kwaadwillende werknemers was het erg aantrekkelijk om postzegels van de baas om te ruilen voor geld als aanvulling op hun salaris. Om de diefstal van postzegels tegen te gaan werden ze in verschillende landen op voor- of achterzijde voorzien van een stempel met firmanaam.



Denemarken underprint



Engeland underprint



Engeland overprint

Joseph Sloper, geboren in 1812, bedacht in Engeland een andere methode om het gesjoemel met postzegels tegen te gaan: een apparaat om de zegels te perforeren met een logo, een lettercombinatie of de firmanaam. Wie zulke geperforeerde zegels op het postkantoor aanbood, vroeg om moeilijkheden.

In 1867 kreeg de Engelse firma Copestake, Moore, Crampton & Co toestemming om zegels te voorzien van perforaties met firma initialen SC (Mr. Sampson Copestake) om diefstal tegen te gaan. Tevens werd het postbeambten verboden om zegels die voorzien waren van perforaties aan te nemen en om te wisselen voor geld. Het perforeren werd gedaan met een in 1858 door Joseph Sloper gepatenteerde perforator. Met deze machine konden gaatjes in de vorm van letters in papier gemaakt worden.

Hoewel in 1953 in een Amerikaans magazine de naam perfin voor het eerst verschijnt, is het niet echt duidelijk waar de naam vandaan komt. Het is wel zeker dat het een samentrekking is van PERforated INitials (of INsignia). Vandaag de dag is de term perfin algemeen gebruik geworden in de filatelistische wereld. Ook de niet Engels sprekende landen gebruiken deze term.

In november 1989 beschreef Jan Kluft in de *Hoornblazer* zijn kennismaking met de perfins en zette hij de Zaanse firma's op een rijtje die zegels geperforeerd hebben:

*Mijn eerste bezoek aan de postzegelmarkt in Amsterdam dateert denk ik van 1955. Als 12-jarige filateliste in wording mag je niets ontgaan, er is nog zo veel te leren. Snuffelend in de boeken van de meekijkende en in het vak vergrijsde handelaar, zie ik nog steeds opeens zijn hand uitschieten om een zegel uit zijn stockboek te nemen. Deze zegel werd tot mijn verbazing tussen zijn grote vingers fijngewreven. De handelaar was bij het vullen van zijn boeken wat onzorgvuldig te werk gegaan en had thuis niet gezien dat hij er per ongeluk een zegel met zo 'n smerige firmaperforatie tussen had gestoken. Deze vergissing maakte hij goed door de 'aangetaste' zegel ter plaatse te vernietigen. Kennelijk was hij bang dat de 'zieke' zegel de andere zou besmetten. Een gruwel vond hij het, dat al die grote bedrijven maar gaatjes in postzegels hadden geslagen.*

*Zou de man nog meegemaakt hebben dat zegels met firma-perforaties door veel filatelisten een zeer interessante specialisatie worden gevonden? Zo interessant dat de catalogus hierover, de 'List of Dutch Perfins', al in de 4e editie is verschenen.*

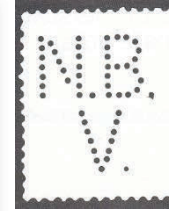
*Het bovenstaande kwam weer in mijn herinnering toen was besloten een Zaanse Monographie over firmaperforaties te schrijven. Het heeft na die ervaring jaren geduurd voor ik een postzegel met firmaperforatie durfde aan te raken.*

*De hiervoor genoemde lijst met Perfins vermeldt ruim 1000 verschillende firmaperforaties in Nederland. Verbazend (of eigenlijk juist niet) is dat er in de Zaanstreek met zijn vele industrie slechts acht bedrijven zijn geweest die hun postzegels hebben geperforeerd. Met dit gegeven kan voor eens en altijd worden vastgesteld dat Zaanse eerdere mensen zijn!*



## Zaanse perfins

In Zaandam vinden we de perfins van De Nationale (Rotterdamsche) Bankvereniging, C. Keg's Groothandel en Pieter Schoen.



De Nationale Bankvereniging voerde vanaf 1929 de naam Rotterdamsche Bankvereniging. Vanaf 1947 werd dit de Rotterdamsche Bank NV. Van Zaandam is tussen 1925 en 1952 een firmaperforatie NBV bekend.

Jan Kluit verwijst (in 1989) naar een perfinlijst, maar tegenwoordig is er een prachtig uitgevoerde en zeer informatieve catalogus beschikbaar: *Catalogus van de perfins van Nederland en OR (3<sup>e</sup> editie)* van Jan L. Verhoeven en Nico van der Lee. Hierin is onder meer te lezen in welke zegels ze allemaal voorkomen en wat de relatieve zeldzaamheid is. Op poststuk zijn ze natuurlijk het mooist:



1932, roltanding 32 2x, met perfin SZ; 15 cent was binnenlands tarief, 3<sup>e</sup> tariefs-groep.



Pieter Schoen & Zoon was het eerste bedrijf in de Zaanstreek met een perfinapparaat. Het gebruikte de perfins P.SZ. (vanaf 1912) en SZ (vanaf 1923).

### Een bijzondere variant

De perfin P.SZ. van Pieter Schoen & Zn komt ook voor in spaarzegels van dit bedrijf, de z.g. schildertjes. Daarop staan verfbussen afgebeeld met in de vier hoeken een getal dat aangeeft hoeveel punten de zegels waard zijn. Er zijn meer dan 30 verschillende afbeeldingen bekend, uit de jaren 1910-1924. Vanwege hun geldswaarde werden ook deze zegels geperforeerd.



### SPAART „SCHILDERTJES” VAN SCHOEN!!

Dit zakje bevat 1 of meer waardezegels „schildertjes” genaamd. Op elk „schildertje” is de waarde vermeld, uitgedrukt in een bepaald aantal punten. Er zijn „schildertjes” van verschillende kleur: blauwe, gele, grijze, groene, rode, oranje, lila, zilveren en gouden „schildertjes”, met een puntental variërend van 1 tot 50. Indien namens U door ons reeds een SPAARBOEKJE is afgegeven dan weet U alle bijzonderheden omtrent het SSS Systeem, maar wanneer dit niet het geval is, vraagt U dan volledige inlichtingen aan: **PIETER SCHOEN & ZOON N.V. – ZAANDAM**

**Dit zakje bevat geldswaarde !!**

Inhoud .....zegels; waarde 10 .....punten totaal.



*De verffabriek van Pieter Schoen*

1929 Brief van C. Keg's  
Groothandel met firma-  
perforatie CK  
Zegel met vierzijdige  
roltanding.



Wormerveer heeft drie bedrijven met perfins gekend: C. Avis Dzn., Van Gelder Zonen N.V. en Wes-  
sanen.



Uit Koog aan de Zaan is alleen bekend de Oliefabriek T. Duyvis Jr. (TD)



## 63. Niet eerlijk

Dat weinig Zaanse bedrijven beschikten over een perfin-apparaat waarmee de diefstal van postzegels voorkomen kon worden, brengt Jan Kluit tot een bijzondere conclusie: 'Met dit gegeven kan voor eens en altijd worden vastgesteld dat Zaankanters eerlijke mensen zijn!'

Helaas zijn er vele aanwijzingen dat dit een iets te optimistische gedachte is. Zo was een inwoner van Wormer met dezelfde initialen als Jan in de jaren twintig van de twintigste eeuw betrokken bij een fraude die de landelijke pers haalde. Hij werkte bij Van Gelder Zonen en had daar een mysterieuze functie: hij was 'snipperlezer'.

**Postzegeldiefstal.**  
Zondag jl. werden de fabrieksarbeiders J. K. en F. N., beide werkzaam op de papierfabriek „de Eendracht“ van de firma van Gelder en Zonen te Wormer, in hun woning gearresteerd, verdacht van diefstal van postzegels. Na een scherp verhoor legden zij een volledige bekentenis af. Beide zijn gevangelijk naar Haarlem overgebracht.

Bij Van Gelder werden met enige regelmaat verzegelde zakken met misdrukken van postzegels aangeleverd, met de bedoeling dat die gerecycled werden. Het ging om postzegels van Nederland, Nederlands-Indië, Luxemburg en Perzië, gedrukt door de firma Enschedé. Daar had J.K. een handeltje in gezien.

De zaak was aan het licht gekomen nadat de Perzische gezant in Parijs een aantal telegrammen aan de firma Enschedé had gestuurd. De

strekking daarvan was een tijdje onduidelijk, maar langzaam maar zeker kwam de boodschap door. De Perzische regering had ontdekt dat er veel meer Perzische zegels in omloop waren gekomen dan zij in Haarlem besteld had. Onderzoek in Haarlem wees uit dat er misdruk- vellen in omloop waren gebracht.

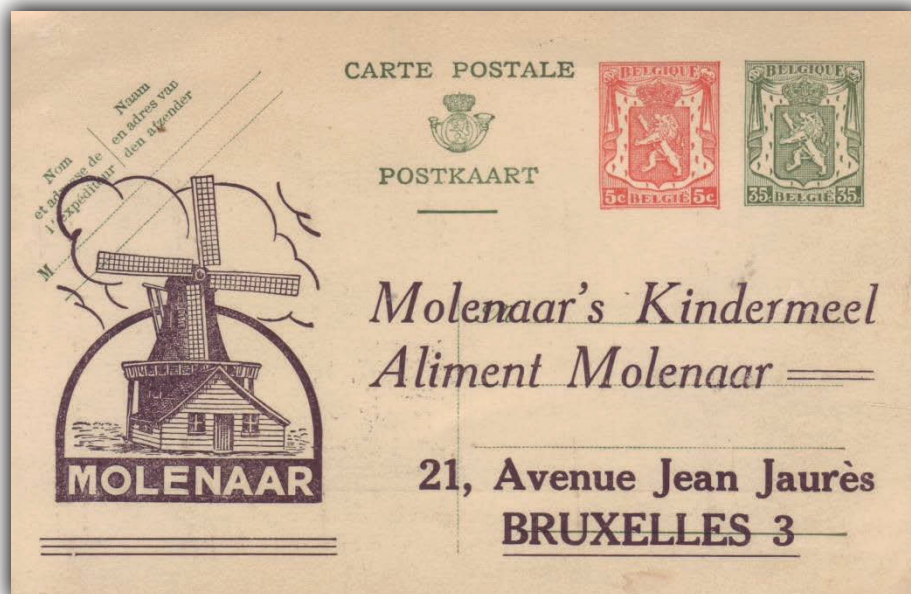
Enschedé had de zegels na het drukken ter controle aan een inspectieafdeling van de Nederlandse Posterijen gestuurd. Daar waren de vellen met misdrukken uit de voorraad gehaald en ter vernietiging naar Van Gelder Zonen gestuurd. Dit was de gebruikelijke procedure.

Op de misdruk-vellen komen echter vaak ook nog veel 'goede' zegels voor en die nu waren door de medewerkers van Van Gelder gestolen en daarna door handlangers in omloop gebracht. Zij hadden dit vijf jaar lang kunnen doen, van 1918 tot 1923. Postzegelhandelaren waren de belangrijkste afnemers, maar op de postkantoren van Heemstede en Hillegom waren ook twee postambtenaren bij de zaak betrokken. Een van hen had meer dan 5.000 zegels van 7½ cent opgekocht (Bontkragen?). De straffen waren pittig:

*Provinciale Drentsche en Asser Courant, 11/10/1923.*

**De Postzegeldiefstal.**  
HAARLEM. Hedenochtend heeft de Haarlemsche Rechtbank uitspraak gedaan in de zaak betreffende den diefstal en heling van door de controle der Posterijen te Haarlem naar de fabriek der firma Van Gelder te Wormer ter vernietiging gezonden misdrukpostzegels. Bekl. J. K. 70 jaar, te Wormer werd veroordeeld tot 4 maanden gevangenisstraf met aftrek van preventief. De eisch was 1 jaar met aftrek. Bekl. J. M. G. 23 jaar kantoorbediende te Hillegom, werd veroordeeld tot een voorwaardelijke straf van een maand met een proeftijd van een jaar. De eisch was 4 maanden met aftrek.  
De derde bekl. H. B. 71 jaar koopman te Haarlem, tot 3 maanden met aftrek. Eisch 1 jaar met aftrek.  
De vierde bekl. F. N. 61 jaar, arbeider te Wormer tot een voorwaardelijke straf van 1 maand met een proeftijd van een jaar. De eisch voor hem was een maand.  
De laatste beklagde J. L. de M. 21 jaar, kantoorbediende te Haarlem, tot een voorwaardelijke straf van 4 maanden, met een proeftijd van 1 jaar. De eisch luidde 2 maanden.

## 64. Een industrieel paradijs?



In een thematische verzameling over Zaanstreek-Waterland zullen windmolens een belangrijke plaats innemen. Bij de droogmaking van de Beemster was hun rol alles bepalend. De Zaanstreek heeft zijn (industriële) succes vooral aan de windmolens te danken.

*België, briefkaart ca. 1937, met particuliere bedrukking*

De Zaanstreek is voor een verzamelaar van thematisch en posthistorisch materiaal een dankbaar gebied. Er was daar, misschien nog wel meer dan tegenwoordig, een grote verscheidenheid aan industriële activiteiten en er werd heel wat af gecorrespondeerd. Dat levert mooie brieven op, uit alle windstreken.

Naast de verwerking van hout en de productie van papier, zeildoek en linoleum was de voedselindustrie heel belangrijk. Door de overal aanwezige korenmolens ontstonden in Wormer en Jisp al heel lang geleden beschuitbakkerijen. Beschuit was een onmisbaar voedingsmiddel op verre zee-reizen. Door het vernuft van de Zaanse eigenaars van windmolens werden die voor vele doeleinden geschikt gemaakt.

Oliemolens persten olie uit planten. In andere molens werden graan, rijst, cacao en koffie gestampt, geplet of gemalen. Vanaf de laatste decennia van de negentiende eeuw zorgde de stoomkracht voor een grote versneling van de productieprocessen. De windmolens moesten op veel plaatsen het veld ruimen en werden vervangen door 'stoomfabrieken'.



### Kindermeel

Aan Molenaar's Kindermeel is een bijzonder verhaal verbonden. Dat verhaal begint met een anekdote en een molenaar die Pieter Molenaar heette. Hij was eigenaar van pelmolen De Duinmeier in Westzaan. In 1888 kreeg hij van de lokale huisarts het verzoek een papje te maken voor een zieke baby. Hij deed wat rijst in een koffiemolen en wist daarna een brouwsel te maken waarvan het zieke kind snel opknapt. Het verhaal kreeg publiciteit in de kranten en Molenaar kreeg al snel vele bestellingen uit de hele omtrek. In 1896 bracht hij zijn product op de markt en weer zorgden positieve krantenberichten voor een groot succes. Toen drie jaar later *De Telegraaf* beschreef hoe een ten dode opgeschreven

zuigeling dankzij de wonderpap van Molenaar in leven bleef, kreeg het product landelijke bekendheid. De productie schoot omhoog: in het jaar 1909 maakte Molenaar al één miljoen pakjes meel. Het kindermeel werd ook in het buitenland bekend. Er kwamen bestellingen uit België, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Rusland.



Toen Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog te maken kreeg met voedselschaarste en distributiemaatregelen werd voor het wondermeel een aparte regeling getroffen, 'opdat de zuigelingen en kleine kinderen dit onontbeerlijk voedsel kunnen bekomen'. Speciale distributiebonnen moesten ervoor zorgen dat niet iedereen dit meel kon krijgen. De voorraden waren beperkt en het mocht niet zo zijn dat kinderen hun 'eenigste voedsel' moesten missen.

In 1911 werd langs de Nauernase Vaart bij Westzaan een voor die tijd ultramoderne fabriek in gebruik genomen, een 'stoommeel-fabriek'. Na de Tweede Wereldoorlog groeide de concurrentie en raakte Molenaar een deel van de markt kwijt aan producenten als Nutricia en Olvarit. Eind jaren zestig kwam het bedrijf in een reeks van overnames terecht, in 1975 werd de productie in Westzaan beëindigd en enkele jaren later restte voor de fabrieksgebouwen hetzelfde lot als dat van vele andere monumentale Zaanse fabrieken: sloop.

Plaketiket van een Monster zonder Waarde, 1955. Tarief 3 cent per 50 gram.



## 65. Bruynzeel: eens groot in hout



Deuren, vloeren, keukens, triplex, fineer, multiplex, hecht hout, meubelplaat, lijstwerk, potloden, vloerwas, spaanplaat. Het assortiment van Bruynzeel was enorm. Het bedrijf met vestigingen in Europa en overzee en duizenden werknemers leek onverwoestbaar. Toch kwam er in 1982 een einde aan het Bruynzeel-imperium. De zaak ging failliet.

Degelijkheid en kwaliteit waren de sleutelwoorden van het bedrijf. Vanaf 1920 tot de jaren zestig verrees er aan de Pieter Ghijsenlaan te Zaandam een fabrieks- en kantorencomplex ter grootte van een stad. Maar in de jaren zeventig ging het bergafwaarts met Bruynzeel. Na het faillissement in 1982 bleef in Zaandam alleen de deurenfabriek en schaverij in bedrijf. In januari 2002 werd ook deze productie stilgelegd. Tegenwoordig wordt onder de naam Bruynzeel vooral keukenmeubilair geproduceerd en verkocht, al is het niet helemaal duidelijk wie zich tegenwoordig van de naam 'Bruynzeel' bedient.

Bruynzeel heeft Rotterdamse wortels. Op 2 augustus 1897 ging Cornelis Bruynzeel senior in Rotterdam van start met de stoomtimmerfabriek De Arend. Een klein fabriekje dat zich richtte op de fabricage van deuren, kozijnen, lijsten, betimmeringen en parketvloeren.

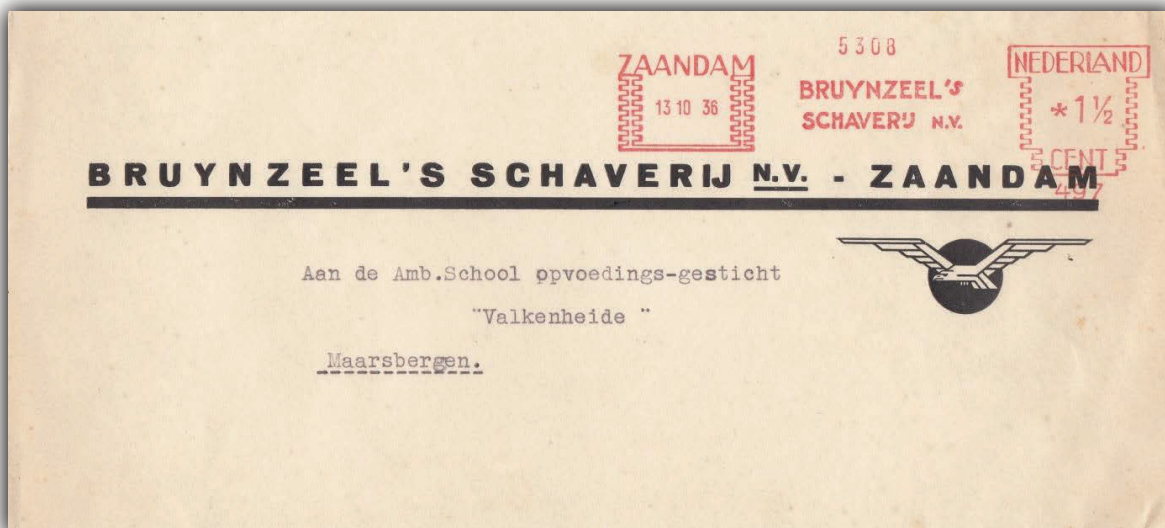


*Het logo van Bruynzeel Keukens, een arend, is gebaseerd op de naam van de stoomtimmerfabriek De Arend waar het succes van het bedrijf begon.*



Gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden bracht de firma naar Zaandam, naar een stuk grond aan de Nieuwe Zeehaven bij de Hembrug te Zaandam. Dat kale stuk grasland bij het Noordzeekanaal groeide in de loop van tientallen jaren uit tot een kolossaal complex van fabrieks- en kantoorgebouwen, magazijnen en droogkamers.

Het jaar 1921 is een gedenkwaardig moment in de geschiedenis van Bruynzeel. In oktober van dat jaar wordt de NV Hollandse Deurenfabriek C. Bruynzeel en Zonen opgericht, onder leiding van de dan 21-jarige directeur Keet Bruynzeel. Na een stroef begin gaat het vervolgens crescendo: een productie van 4.000 deuren per dag, ofwel meer dan één miljoen stuks per jaar. Nederland was als afzetgebied al snel te klein. In 1923 worden de eerste deuren naar Engeland verscheept. Spoedig daarna volgen tal van andere landen.

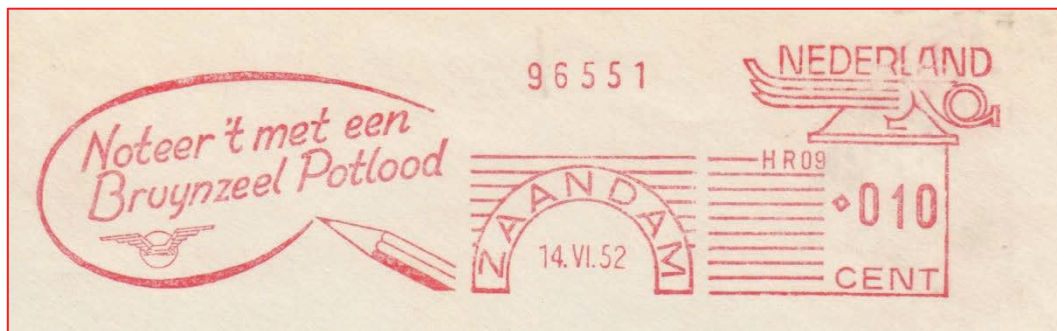


‘Alles op z'n plaats. Een plaats voor alles’. Dat was de slogan voor de eerste Bruynzeel-keuken die in 1938 door vormgever Piet Zwart in samenwerking met Kees Bruynzeel werd ontworpen. Kees Bruynzeel ontdekte een gat in de markt. Hij zag dat de huisvrouw van toen veel tijd doorbracht in de keuken en wat is er dan handiger dan een doelmatige en handige werkruimte? Die gedachte leidde tot een keuken met een logische opstelling, veel kastjes, zo weinig mogelijk loze ruimte en een aantrekkelijk uiterlijk. De modelkeuken was een schot in de roos en werd razend populair. De grote vraag leidde tot de bouw van een aparte keukenfabriek voor de montage van de aanrechtkasten. Die eerste keuken werd later gevolgd door tal van andere modellen.

Naast zoon Kees was ook zoon Willem Bruynzeel actief in het bedrijf van vader Cornelis senior. In 1926 werd naast de deurenfabriek een nieuwe vloerenfabriek gebouwd. De vloeren uit Zaandam werden een begrip. Ze vonden hun weg niet alleen naar particuliere woningen, maar ook naar fabrieken, kantoren, musea, pakhuizen en passagiersschepen. In 1937 werden de activiteiten uitgebreid met de oprichting van een triplex- en meubelplaatfabriek en een nieuwe schaverij met een 500 meter lange fabriekshal die was uitgerust met rijdende kranen. Die 32.000 kilo wegende mobiele brugkranen waren destijds een unicum in Europa. De nieuwe schaverij was in staat om in één dag honderd kilometer hout te schaven.

Ook werd eind jaren dertig gestart met de fabricage van fineer, waar in een grote hal met enorme machines in enkele minuten tijd een met stoom en kokend water bewerkte boom in een rol fineer veranderde. In 1939 begon Cornelis Bruynzeel Jr. met de productie van hechthout, een watervast verlijmd multiplex, voor toepassing in jachtbouw. De zeilboot Valk ontworpen door E.G. van de Stadt is een eerste voorbeeld.





In de oorlogsjaren schakelden de Bruynzeel-fabrieken over op het maken van producten als ledikanten, kasten en stoelen en noodartikelen zoals 'Kokmaats'- hooikisten en houten fietsbanden die 'ratelslangen' werden genoemd. Ook houten speelgoed, uitgezaagd met figuurzaagjes, verliet in die oorlogsjaren de fabrieken.

In de zeventiger jaren van de 20<sup>e</sup> eeuw werden de fabrieken in Zaandam opgesplitst. De vloerenfabriek ging naar Cadier en Keer, de keukenfabriek en de potlodenfabriek naar Bergen op Zoom en de schaverij en fineerfabrieken bleven in Zaandam.

Maar in 2016 viel het doek. We lezen in de krant van woensdag 24 februari:

'De sloophamer gaat in de voormalige panden van Bruynzeel in Zaandam. Deze week zijn de eerste voorbereidingen getroffen. Op de 25.000 vierkante meter aan leegstaande fabriekshal waar ooit vloeren, deuren en keukens van Bruynzeel werden gemaakt, komt de grote blauwe doos van IKEA te staan. Tot de zeventiger jaren van de vorige eeuw was Bruynzeel één van de grootste werkgevers van de Zaanstreek. Honderden mensen werkten in de fabrieken en de producten werden vanuit Zaandam over de hele wereld verkocht. Toen goedkopere producten uit Taiwan op de markt kwamen, gingen de zaken voor Bruynzeel slechter. De fabrieken in Zaandam werden gesloten.

Voordat er gesloopt kan worden, moet het asbest worden verwijderd dat op een aantal plekken gevonden is. Daarna wordt de grond bouwrijp gemaakt voor IKEA. Een klein deel van de Bruynzeelpanden zal blijven staan. De oude schaverij, de machinekamer, de wasfabriek en het kantoor worden opgeknaapt en krijgen een nieuwe bestemming.' <http://www.nhnieuws.nl>, woensdag 24 februari 2016



In 1946 werd de Bruynzeel Bedrijfsschool opgericht, waar nieuwe vaklieden opgeleid werden door ervaren vakmensen.



## 66. Albert Heijn: filatelistische sporen



Albert Heijn heeft verschillende sporen in de filatelie achtergelaten. Zo was er in 2012 een serie van vier zegels ter gelegenheid van de 125<sup>e</sup> verjaardag van het concern; het logo kwamen we al eerder tegen bij de kerstzegels van 2007, 2008 en 2010:



Een van de attracties van de Zaanse Schans is een schattig kruidenierswinkeltje. Het is speciaal gemaakt voor het openluchtmuseum als reclame voor Albert Heijn.

In 1967 werd op de Zaanse Schans aan de Kalverringdijk 5 de Museumwinkel van

Albert Heijn opgebouwd. De winkel is een reconstructie van de eerste winkel, die in 1887 in Oostzaan werd geopend, met – net als vroeger – een woonhuis achter de winkel. De winkel dateert uit 1850 en is afkomstig van de Oostzijde te Zaandam; het woonhuis dateert uit 1750 en komt uit Westzaan. In de winkel liggen verschillende waren die in 1887 in Oostzaan werden verkocht, zoals peulvruchten, graan en gort. Kandij, zoethout, etc. wordt bewaard in stopflessen en in een hoek staat boerengereedschap. In de winkel bevinden zich drie toonbanken, waarvan één antiek, een vliegenkast waarin vlees werd bewaard en de lessenaar waaraan Albert Heijn zijn boekhouding verzorgde. Aan de gevel van het pand zijn twee karotten (penen) en een Chinees theekistje zichtbaar, ten teken dat er ook rookwaren en thee werden verkocht.

Het winkeltje figureert in de Postcrossing serie (2016). De firma Philaromax maakte er in 2016 een maximumkaart van:



Bijzonder zijn ook de speciale stroken voor aangetekende verzending die in de postkamer van Albert Heijn gebruikt werden:



Daarnaast zijn er natuurlijk de vele frankeermachinestempels die vooral bij thematische verzamelaars populair zijn. Aan die frankeermachinestempels is nog wel een bijzonder verhaal verbonden. In 1941 maakte Albert Heijn op zijn firma-enveloppen en in het stempel duidelijk dat het bedrijf Hofleverancier was, maar dat werd door de Duitsers verboden. Daardoor verdween de tekst 'Hofleverancier' van de enveloppen en uit de stempels. Na de oorlog werden de enveloppen weer aangepast, maar werd het stempel niet veranderd:



*Hofleverancier in stempel en op enveloppe (januari 1941)*



*Op bevel van de Duitsers zijn stempel en enveloppe aangepast en is de aanduiding 'Hofleverancier' verdwenen.*



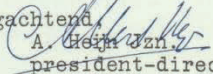
Na de oorlog kwam de tekst terug op de enveloppen, maar nog niet in het stempel.

Albert Heijn gaat prat op zijn service en klantvriendelijkheid. Hoe ver dat in de jaren zestig ging, blijkt uit de tekst op deze briefkaart, gesigeneerd door de president-directeur:



Geachte Mevrouw,

In plaats van U de door U reeds lang verwachte wandblikopener toe te zenden, zie ik mij tot mijn grote spijt genoodzaakt U te moeten berichten dat de leverancier van deze openers niet aan zijn leveringsverplichtingen heeft voldaan. Hierdoor hebben wij ons genoodzaakt gezien de order onmiddellijk te annuleren. Om onze verplichtingen t.o.v. U te kunnen nakomen, hebben onze inkopers kosten noch moeite gespaard een andere blikopener te vinden. Het verheugt ons, dat wij er in geslaagd zijn in Amerika een magnetische blikopener te kopen, die aan de hoogste kwaliteitseisen voldoet. Weliswaar is door ons ingrijpen de aflevering vertraagd, maar U zult het ongetwijfeld met ons eens zijn, dat dit de enig juiste oplossing van het probleem is. De nieuwe openers zullen begin 1962 in ons land arriveren. De verzending zal gedurende januari en februari plaats vinden. U voor de grote vertraging in de aflevering mijn oprechte verontschuldiging aanbiedend, verblijf ik met vriendelijke groeten,

hoogachtend  
  
 A. Heijn z.n.  
 president-directeur

## 67. Ongeluksvlucht van de Douglas DC-2, PH-AJU 'Uiver'



In de duisternis van de vroege morgen van 19 december 1934 was de Uiver van Schiphol gestart voor een versnelde kerstvlucht naar Indië. De Uiver zal de 216<sup>e</sup> retourvlucht van de KLM op de Indië-route maken. Het wordt bovendien de eerste normale lijnvlucht van een KLM DC-2, maar dan wel een vlucht die in versneld tempo zal worden uitgevoerd. In de etalages van onder andere het KLM passagekantoor op het Leidseplein in Amsterdam hing al enige weken een groot bord. Tussen twee hulstakken de aankondiging: 'Uw Kerst- en Nieuwjaarswensen per Uiver, binnen elf dagen heeft u antwoord.'

Het in dienst nemen van de Douglas DC-2 op deze route (waardoor al het Fokkermateriaal verouderd en overbodig wordt) heeft een belangrijk doel, namelijk dat de verbinding van Nederland naar Indië een stuk sneller wordt.

De bemanning van de Uiver bestaat bij deze bijzondere kerstvlucht uit gezagvoerder M.W.O.A. Beekman, tweede vlieger J. van Steenberghe, radio-telegrafist G. van Zadelhoff en boordwerktuigkundige H.A. Waalewijn.

Beekman heeft de opdracht voor de kerstvlucht met de Uiver met gemengde gevoelens aanvaard. Erg veel eer valt er voor hem niet te halen, alle eer en aandacht is al naar de jonge Parmentier gegaan, die met succes de Londen -Melbourne Race voltooide. De opdracht voor Beekman om in deze tijd van het jaar een versnelde vlucht naar Batavia te maken met een toestel waarvan hij de vliegeigenschappen nog niet helemaal kent was niet gemakkelijk. Beekman heeft zich niet vrijwillig voor deze vlucht aangemeld. Plesman wees hem er voor aan. Een groot bezwaar van de Douglas vindt hij het nogal beperkte vliegbereik. Daardoor kan bij een kleine fout in de navigatie een tekort aan brandstof al gauw fataal worden. In het belang van de veiligheid kan er natuurlijk van het reisschema afgeweken worden, maar hij weet als geen ander dat dat door Plesman niet in dank zal worden afgenomen. Overigens heeft deze snelheid geen zin. Als Beekman op het vliegveld van Batavia zal

landen, zal het zondag zijn en de post wordt op die dag niet verder vervoerd of besteld! Met de retourpost zal hij volgens het reisschema op een zaterdag op Schiphol arriveren. Op zaterdag rijden er in Nederland geen posttreinen. Het is Beekman duidelijk. De versnelde kerstvlucht is bedoeld om het imago van de KLM op te poetsen.

De Uiver is het eerste vliegtuig van een hele serie die de KLM zal aanschaffen en technisch weer prima in orde. Nagewuifd door familie verdwijnt het vliegtuig, na een perfecte start, boven Schiphol in de donkere nacht. Behalve de bemanning zijn er nog drie passagiers aan boord. De heren Walch, Kort en Berretty, directeur van het Indische persbureau Aneta. Na de tussenlandingen in Marseille, Rome, Athene en Cairo vertrekt de Uiver om 21.50 uur Nederlandse tijd van Cairo naar Bagdad. Dit is een afstand van ongeveer 1200 kilometer, de Uiver heeft een vliegbereik van ongeveer 1900 kilometer. Hoewel de weerberichten die Beekman kreeg geen bijster gunstige indruk maken besluit hij om toch verder te vliegen. Erg veel keus heeft hij trouwens niet, het tijdschema is nogal krap. De Uiver is in Cairo toch al enkele uren op het strakke tijdschema achter. De Uiver passeert Gaza om 22.17 uur GMT. De afstand van 148 kilometer tussen Cairo en Gaza is zeer snel afgelegd. Twintig minuten later krijgt marconist Van Zadelhoff radioverbinding met Rutbah Wells. Onder de Uiver ligt dan al enkele uren woestijngebied. Het is een heuvelachtig terrein, bedekt met stenen en zand. Dit woestijngebied begint al bij Cairo. Ergens midden in de woestijn ligt Rutbah Wells. Daar is een woestijnfort gebouwd. Het dient als basis voor de Britse RAF. Bij het fort ligt ook een klein vliegterrein, dat eventueel voor noodlandingen kan worden gebruikt. Het is Beekman zelf geweest die enkele jaren geleden (in 1931) dat kleine landingsterrein bij Rutbah Wells heeft ontdekt. Marconist Van Zadelhoff onderhoudt het radiocontact van 23.57 tot 00.05 uur GMT. Vijf minuten later neemt de Uiver wederom contact op en vraagt om positiebepaling. Verdere bijzonderheden vallen niet te melden.

De ochtendbladen die in de vroege morgen van donderdag 20 december 1934 bij de abonnees in de brievenbus glijden, hebben niets te melden. Toch zijn er op dat moment al enige vage tekens. De Uiver is niet op tijd in Bagdad geland. Aanvankelijk wordt aan dat bericht toegevoegd, dat er na 00.10 uur GMT geen contact met de Uiver is geweest. Later komt er een mededeling van een van de pompstations die aan de grote oliepijpleiding in dit woestijngebied liggen. Dat station H3 ligt ongeveer 50 kilometer westelijk van Rutbah Wells. Technici van de oliemaatschappij hebben hier, tijdens een noodweer, het geluid van vliegtuigmotoren kunnen horen. Dat was omstreeks 00.45 uur GMT. Een half uur later was dat noodweer overigens al weer overgedreven, toen was de hemel boven station H3 weer onbewolkt en bezaaid met sterren.

De volgende dag kwam het onheilspellende bericht dat aan alle onzekerheid een einde maakte. Een extra nieuwsbericht ... De vertegenwoordiger van de KLM heeft uit Hinaidi aan zijn directie medegedeeld, dat een vliegtuig van de Royal Air Force de Uiver 16 kilometer ten zuiden van Rutbah heeft waargenomen. De vlieger, luitenant Stone, zag dat de Uiver geheel vernield was. Het vliegtuig was geheel verbrand. Luitenant Stone deelde mede, dat er geen hoop meer was op overlevenden. In de loop van de vrijdagmiddag, als het weer het eindelijk toelaat, weten enkele pantserwagens uit Rutbah Wells de plaats van de ramp te bereiken. De Uiver blijkt in een woest gebied te zijn neergekomen en is volslagen vernield en uitgebrand, alleen het staartstuk is nog enigszins te herkennen. Rond het wrak lopen bedoeïenen, ze verzamelen de brieven, die uit de postzakken geslingerd zijn.

Beekman werd boven de Syrische woestijn door noodweer verrast. Hij was door de aard van het weer overrompeld en van de ernst van de weersomstandigheden niet voldoende op de hoogte gebracht. Bij de waterbronnen van Rutbah, boven het woestijnfort bij Rutbah Wells, kwam de Uiver in een noodweer terecht. De catastrofe voltrok zich binnen enkele minuten: met een snelheid van 250 km per uur, uitgetrokken landingsgestel, de motoren op volle kracht draaiend raakte de Uiver rechtlijnig de rotsachtige bodem van de woestijn. Met het toestel verongelukten de vier koppen tellende bemanning en de drie passagiers.

Beekman zou waarschijnlijk getracht hebben wegens het slechte weer te landen op een veldje bij Rutbah Wells, 16 kilometer van de plaats van het ongeluk. Dr. ir. H.J. van der Maas. hoofdingeni-

eur-vlieger van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium, gaf in zijn voorlopige verklaring over het onderzoek naar de oorzaak van het verongelukken van de Uiver, te kennen: 'Zeer ongunstige weeromstandigheden, minder gunstige vliegeigenschappen van het toestel in zware remous en vermoeidheid van de vlieger.'

De Uiver had 51.000 brieven (350 kg) aan boord, die grotendeels - beschadigd of onbeschadigd - aan de afzenders of geadresseerden werden toegezonden; 208,5 kg post werd gered en later doorgevlogen met de snelle Fokker F-XVIII PH-AIR Rijstvogel. Aankomst Batavia 28 december 1934.

Van de Uiverpost bleef onder meer onbeschadigd:

- 1 zakje van 3¼ kg van Amsterdam naar Tjepoe;
- 1 zakje van 2 kg van Amsterdam naar Soerabaja;
- 1 zakje van 3¼ kg van Amsterdam naar Medan, aangetekende post.

Gedeeltelijk intact bleef:

- 1 zakje van 2½ kg van Amsterdam naar Tandjong Pandan;
- 1 zakje van 2¼ kg van Amsterdam naar Soerabaja;

De rest, in totaal 190½ kg, in zeven zakken voor diverse bestemmingen, was grotendeels verbrand of besmeurd, doordat de brieven met woestijnzand c.q. met olie in aanraking waren gekomen.

De Amerikaan Ph.W. Ireland, die na de ramp van de Uiver te Rutbah Wells vertoefde had zich 84 enveloppen van het verongelukte KLM-toestel toegeëigend. Hij was namelijk door de autoriteiten aangesteld om een oogje in het zeil te houden. Bij zijn arrestatie in Engeland, op verzoek van de Haagse politie, was hij nog in het bezit van 36 enveloppen. Deze 84 stukken zijn alle begin februari 1935 met een begeleidend schrijven aan de geadresseerden doorgestuurd. Medio maart 1935 werden door de Britse posterijen wederom 33 briefomslagen terugontvangen, welke vermoedelijk later ook nog bij de heer Ireland werden gevonden. Deze werden in maart 1935 aan de geadresseerden doorgestuurd.

Dankzij het feit, dat in Indië alle luchtpostcorrespondentie een aankomst-stempel kreeg, is de bovengenoemde post gemakkelijk van de normale te onderscheiden. Er zijn zeer gehavende Uiverenveloppen bewaard gebleven, grotendeels verbrand, besmeurd met olie en/of woestijnzand maar MET aankomststempel. Alleen vijftig stukken die door de studiec commissie naar de oorzaken van de ramp per Leeuwerik van Rutbah naar Nederland zijn meegenomen ter uitreiking, missen het Indische aankomststempel. Mogelijk echter hebben deze nog een Nederlands dagtekenstempel, zodat dan alléén op de ontvreemde stukken het doorgangsstempel ontbreekt; daaraan zouden deze te herkennen zijn.

Een Uiverenvelop ZONDER aankomststempel daar is iets mee. Om echt zeker van je zaak te zijn, dient er een begeleidend schrijven van de PTT bij gevoegd te zijn. Misschien is de onderstaande brief ook zo'n speciaal geval?

### **Een Uiverbrief uit Jisp**

Een van de brieven die met de rampvlucht vervoerd werden, kwam uit Jisp. Hij ziet er niet uit, hij is besmeurd met modder, heeft waterschade, een van de postzegels is op 20 december 1934 in de woestijn achtergebleven. De achterzijde van de Jisp-brief bevat geen aankomststempel, maar gezien de vele vochtplekken moeten we vermoeden dat er op zo'n nat vod ook weinig te stempelen viel.

Wel is bij al die narigheid de inhoud bewaard gebleven. De brief heeft een poststempel van Wormer, werd geschreven in Jisp en eindigde zijn vlucht in het zand van Rutbah Wells.

Het gaat om een brief aan J.S. de Graaff, als soldaat gelegerd in Indië. Hij is geschreven door zijn vrouw (de aanhef luidt: 'Mijn innig geliefde man en papa'), die tijdelijk bij 'Jan en Gree' in Jisp verblijft. De inhoud bestaat voornamelijk uit wat familienieuwtjes en een aansporing aan de geadresseerde ('me lieve lekkere dief') om nu eindelijk eens wat terug te schrijven, het liefst ook in een Uiver-brief, dat kost immers niets meer en is wel heel bijzonder. Helaas zou de Uiver nooit meer vliegen.



Een tijdje nadat de brief op de website van de Purmerender Postzegelruilclub was gezet, kwam er een reactie van mevrouw Van Gemeren-Rus. Zij wist iets over Jan de Graaff en zijn vrouw en nadat haar een fotokopie van de brief was toegestuurd, schreef ze mij:

‘Hartelijk dank voor de moeite die u genomen hebt een kopie van de Uiver-brief te maken en me toe te sturen. De schrijfster van de brief is inderdaad een tante (zuster van mijn vader) en de brief is gericht aan haar toenmalige man Jan de Graaff. Ze verbleef toen kennelijk met haar oudste dochter Louisa (Wies) bij mijn vader en moeder op Jisp. Ook mijn broer Rein, toen ruim 3 jaar, en een oudere tante komen in de brief voor. Dankzij de vergroting heb ik de brief, op een enkel woord na, goed kunnen lezen. Het is een bijzondere ervaring om zoiets onder ogen te krijgen.’





De ontdekking van de brief was voor mevrouw Van Gemen-Rus aanleiding om de familiegeschiedenis nog eens uit te pluizen. Ze heeft haar grootouders Rus nooit gekend. Ze (Reindert Rus en Louisa Struving) kwamen uit de Beemster en overleden in Purmerend. Ze kregen tien kinderen. Mevrouw Van Gemen-Rus: 'Mijn grootmoeder was nog geen 24 toen het eerste kind in 1899 werd geboren; het tiende kind kwam in 1915. Toen mijn grootmoeder in 1941 overleed, was ze nog geen 41.'

Een van de tien kinderen was Jan Rus, de vader van mevrouw Van Gemen, hij kwam uit Purmerend. Zijn echtgenote was Grietje Beets. In de brief worden ze met 'Jan en Gre' aangeduid. Zij kwam uit Jisp en het echtpaar woonde in 1934 op nr. A162.

De zuster van Jan was de schrijfster van de Uiver-brief, Antje. Toen ze de brief schreef, was ze nog getrouwd met Jan de Graaff, een 'marineklant' uit Den Helder. Daar woonden ze ook. Ze hadden in 1934 een dochtertje Louisa (Wies). Later trouwde Antje met een andere marineman, Leen Mos, in Den Helder, waar ze eind jaren tachtig, begin jaren negentig overleed.

Mevrouw Van Gemen: 'Het onderlinge contact tussen broers en zussen was niet zo geweldig, soms helemaal geen. Inmiddels zijn allen overleden. Neven en nichten kenden elkaar ook niet allemaal, dat is ook het geval met de kinderen De Graaff. De Uiver-brief is voor mij aanleiding om als nog naar ze op zoek te gaan. Via mijn broer Rein raakte ik op de hoogte van het bestaan van deze brief en nu gaat er een kopie naar hem in Australië toe. Zo maakt hij als het ware voor de tweede keer bijna dezelfde reis.'

Laat niemand meer vertellen dat filatelie een saai hobby is.

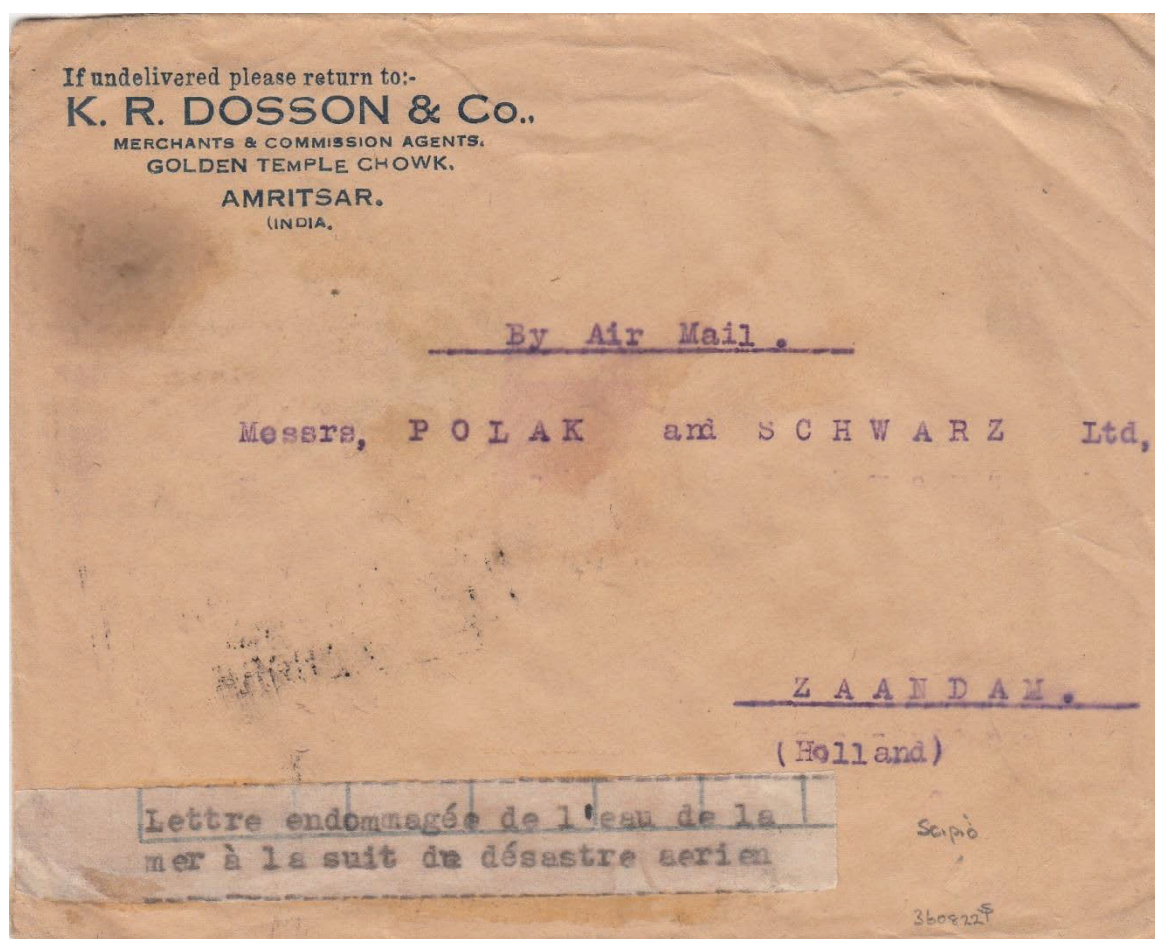
Nicolaas Bakker  
John Dehé



Tekening van Louis Raemaekers in  
De Telegraaf

## 68. Nog meer ramppost

Soms gaat het mis. Een vliegtuig met post aan boord valt naar beneden, een schip zinkt, er breekt brand uit in de postwagon. Er zijn verzamelaars die zich speciaal toeleggen op het verzamelen van zulke rampstukken en van informatie over de ramp.



De brief hierboven had de Zaanstreek bijna gehaald. Hij werd in augustus 1936 uit India verstuurd, met – niet ongebruikelijk – de postzegels op de achterzijde. >>

De brief is gericht aan de firma Polak & Schwarz. Op de adreszijde ziet u onderaan een strookje waaruit blijkt dat er met deze brief iets bijzonders ge-

beurde: 'Lettre endomagée de l'eau de la mer à la suit du désastre aerien'. Oftewel: brief beschadigd door zeewater, ten gevolge van een vliegcrash.



Het vertrekstempel op de zegels geeft: 'Golden Temple'. 'Use the Air Mail and save time' vermeldt het poststempel van Lahore. Meestal gaat dat op, maar deze keer niet.

Het ging om een ongeluk met een vliegboot Short S17 van Imperial Airways, de G-ABFA Scipio, die post vloog van Alexandrië in Egypte naar Brindisi. Bij een tussenstop in Mirabella Bay (Kreta) crashte het vliegtuig in zwaar weer. Twee passagiers kwamen om het leven, 38 postzakken werden gered, de meeste met flinke waterschade. Er zijn veel verschillende stempels met

teksten als 'Damaged by Sea Water' gebruikt, het strookje zie je minder vaak. En brieven naar de Zaanstreek met zo'n strookje zijn natuurlijk helemaal bijzonder.



## 69. Polak & Schwarz

Waarschijnlijk is er geen Zaans bedrijf waarvan zoveel poststukken bewaard zijn gebleven, van en naar de meest exotische delen van de wereld en heel vaak ook nog eens heel mooi gefrankeerd.



*Ca. 1910, fabriek  
aan de Stationsstraat*

De bouwstenen voor het bedrijf in reuk- en smaakstoffen werden gelegd in Zutphen. Vanuit de voorkamer van een woning gingen Joseph Polak en zijn zwager Leopold Schwarz in 1889 aan de slag met een destilleerketel die ze voor duizend gulden hadden aangeschaft. In hun piepkleine destilleerderij maakten ze koffie- en vruchtenextracten voor bakkerijproducten, mineraalwater en limonades.

De afzet van Polak & Schwarz nam al snel zulke grote vormen aan dat werd uitgekeken naar een flink pand. Dat werd in 1896 gevonden aan de Stationsstraat in Zaandam. Een prima plek, pal tegenover het station van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij. De familie Schwarz ging eerst in Amsterdam wonen, maar verhuisde in 1914 naar Zaandam.

In 1910 had Joseph Polak na een conflict het bedrijf verlaten, dat echter dezelfde naam bleef voeren. De dochter van Leopold, Henriëtte Schwarz, trouwde met Leo Polak, die president-commissaris van het bedrijf werd.

Een speciale limonade-essence, op de markt gebracht ter ere van het inhuldigungsfeest van koningin Wilhelmina in 1898, bleek een schot in de roos en vormde de aanleiding tot een reeks nieuwe alcoholvrije likeuren. Het bedrijf beschikte zelfs over eigen landerijen waar fruit werd geteeld voor smaakstoffen als Framboisine (frambozensmaak), Fragarine (aardbeiensmaak) en Groseilline (aalbesensmaak). Ook werden bloemen gekweekt voor experimentele doeleinden. Uit het buitenland kwamen kruidnagel, sandelhout, koriander en chouili als grondstoffen voor smaakstoffen. In 1923 kwam daar de productie van vanilline bij, een reukstof voor vanille.

In 1930 werd een nieuwe fabriek gebouwd aan de Provincialeweg in Zaandam, met laboratoria en kantoorruimte in een moderne bouwstijl met veel beton: 'het Nieuwe Bouwen', een zeldzaamheid in

de Zaanstreek. Het gebouw heeft momenteel de status van Rijksmonument. Tot 1960 is dit gebouw als fabriek in gebruik geweest, daarna is het nog een aantal jaren als politiebureau gebruikt. Eind jaren 90 kwam het leeg te staan, maar in 2000 is het gerestaureerd en verbouwd tot luxe appartementencomplex, met de naam 'Maison d'Essence'. In 2003 werd een gedenksteen geplaatst voor de tijdens de bezetting omgekomen Joodse medewerkers van de fabriek. Deze gedenksteen dateert uit 1949.



*Gem. Archief Zaanstad 21.40051*

Het sociale beleid voor de werknemers van Polak & Schwarz mocht er zijn. Zo kende het bedrijf als één van de eerste werkgevers in Nederland een weduwen- en wezenpensioen en een tantiëmeregeling. Ook scholing van de arbeiders was onderdeel van het beleid. De jaren na de Eerste Wereldoorlog waren met recht vette jaren voor het bedrijf. In 1919 werd een tweede fabriek geopend in Hilversum. Vervolgens kwamen er vestigingen in Amsterdam, Londen, Brussel, Parijs en Berlijn. Polak & Schwarz groeide uit tot de eerste moderne Zaanse multinational. Naast smaakstoffen voor voedingsmiddelen werden ook geurstoffen voor de zeep-, parfumerie- en cosmetische industrie bereid. Ook de farmaceutische industrie behoorde tot de afnemers. Het samenstellen van steeds nieuwe variaties van geur- en smaakcomponenten leidde tot een zeer uitgebreid assortiment.

In de Tweede Wereldoorlog legde het bedrijf zich toe op het maken van surrogaten, zoals surrogaat peper, -kaneel, -gember en -nootmuskaat. Het meest bekende surrogaat was Santé, een theesurrogaat, op de markt gebracht door Honig uit Koog aan de Zaan.

De joodse familie had veel te lijden van de bezetting. Leo werd opgepakt en vermoord, Henriëtte moest onderduiken. De vervolging van Henriëtte werd enige tijd uitgesteld omdat het bedrijf de nodige surrogaten aan de bezetter leverde. Door de onderduik overleefde zij de oorlog.

Na de bevrijding kreeg de familie in 1949 het bedrijf weer terug.

In 1955 volgde opnieuw een uitbreiding van het gebouwencomplex met de aankoop van de naastgelegen Stationsstraatschool die werd verbouwd tot parfumerieafdeling. Koninklijk bezoek was er op 25 april 1957. Koningin Juliana kreeg een rondleiding door het laboratorium en de parfumerie-

afdeling en onderwierp zich met succes aan een reuktest.

In 1960 vond een fusie plaats met een Amerikaans bedrijf. International Flavors en Fragrances (IFF) werd de nieuwe naam. In Nederland waren er op dat moment 1500 mensen in dienst, in Amerika 500 en in de rest van de wereld nog eens 500. De fusie luidde tevens het einde in van de vestiging in Zaandam, mede door het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden; de productie werd verplaatst naar Hilversum.

### Poststukken

Er zijn honderden poststukken bewaard gebleven gericht aan of verstuurd door het bedrijf, vaak met bijzondere bestemmingen. Een kleine selectie sluit dit verhaal af.



1924, aangetekende brief naar Zwitserland, tarief 35 cent: 20 cent port, 15 cent aantekenrecht.



December 1939, van Calcutta naar Zaandam. Censuur in India.



November 1904, adreslabel (voor- en achterzijde) behorend bij een monster zonder waarde naar België, tarief 7 1/2 cent.



1939, luchtpostbrief vanuit Douala (Kameroen) naar Zaandam. Kameroen was destijds een door de Fransen bezet gebied onder Frans bestuur. De brief werd door de Franse censuur geopend. In Douala werd vastgesteld dat de brief te laag gefrankeerd was: T 0,60. Vertrekstempel 28/11/1939. Aankomst 8/12/1939.

Tarief opbouw: per 1-12-1938 brieven tot 20 gram: 2,25 Fr.  
 Toeslag luchtpost per 1-09-1938 per 5 gram: 2,50 Fr.  
 De brief is zwaarder dan 5 gram > toeslag luchtpost: 2,50 Fr. Totaal 7,25 fr.  
 Gefrankeerd met 6,00 Fr., 1,25 Fr. te weinig. Dit komt overeen met 0,60 goudfranc en dat correspondeert met 30 cent Nederlandse naheffing.

## 70. De postzegeltentoonstelling van De Posthoorn: 1939

### DE POSTZEGELTENTOONSTELLING VAN „DE POSTHOORN”

kr— Ter gelegenheid van haar éénjarig bestaan heeft de Vereeniging voor Postzegelverzamelaars „De Posthoorn”, alhier, gisteren in de bovenzaal van Café „De Roemer” een tentoonstelling gehouden van postzegels, welke in alle opzichten voor de jeugdige vereeniging een succes mag worden genoemd.

Medewerking is van alle zijden ondervonden. Het vele benoodigde hout voor de vervaardiging van de lange schragen werd door een houtfirma belangeloos beschikbaar gesteld en door eenige leden verder bewerkt. Een andere firma zorgde belangeloos voor een groot aantal glasplaten, terwijl ten slotte door de leden boven deze schragen voor een goede verlichting werd gezorgd.

De inzendingen overtroffen de verwachting. Alle leden hadden, de een meer, de ander minder, ingezonden en, met de fraaie collectie, welke de heer C. Ruiter, de Amsterdamsche promotor der jonge afdeling en specialist op dit gebied, ter opkuisering was ingezonden, kon een tentoonstelling worden geformeerd, waarop de jonge vereeniging met recht trotsch mocht zijn en welke reeds dadelijk flinke belangstelling trok.

Te ruim twee uur werd deze tentoonstelling door den voorzitter van „De Posthoorn”, den heer J. Botterop van Wormerveer, met een kort woord geopend.

Spreker wees er daarin op, dat er in ons land zeker grootere tentoonstellingen op dit gebied zijn gehouden, doch het doel is slechts te laten zien, wat beginnende verzamelaars, leden van een éénjarige vereeniging, presteeren. Ook is, aldus spreker, deze tentoonstelling in hoofdzaak georganiseerd om propaganda te maken voor „De Posthoorn” en het winnen van nieuwe leden. Er zijn in den omtrek nog verzamelaars genoeg, die buiten een groepsverband staan. Laten ze lid worden van „De Posthoorn” tegen een contributie van 5 cents per week. Dit biedt groote voordeelen: eens per maand houdt de vereeniging een gezellige bijeenkomst, men krijgt contact met andere verzamelaars, men kan zijn dubletten gemakkelijk slijten en nieuwe exemplaren verkrijgen. Men kan inlichtingen inwinnen over alles, wat betreft het verzamelen van zegels. Het verzamelen van zegels blijkt voor jong en oud een geliefkoosde bezigheid en draagt tevens in niet geringe mate bij tot de algemeene ontwikkeling van den verzamelaar. Men vergeet daarbij zijn dagelijksche beslommingen, het geeft een genotvolle afwisseling. Allemaal redenen om hen, die nog geen verzamelaars zijn, op te wekken, dit alsnog te worden.

Spreker wees verder nog op het besluit van het bestuur om met ingang van Zaterdag 20 Januari a.s., elken Zaterdagmiddag in dit gebouw een postzegelbeurs te doen houden, ten einde ook op deze wijze de toetreding tot de vereeniging te animeeren.

Met den wensch, dat het door „De Posthoorn” beoogde doel zal worden bereikt, verklaarde spreker de tentoonstelling voor geopend.

### Wat er te zien was.

Onder de beproefde leiding van den heer Ruiter, die ook nu weer den geheelen dag het actieve bestuur met raad en daad terzijde stond, en die vol lof was over den prettigen geest van samenwerking, welke hij in „De Posthoorn” aantrof, werden we in de gelegenheid gesteld van het tentoongestelde materiaal kennis te

nemen en voor zeer veel merkwaardigs werd onze bijzondere aandacht gevraagd. Vrijwel alle landen bleken in meer of mindere mate vertegenwoordigd en naast de nieuwste zegels zagen we heele oudjes tot zelfs uit het jaar 1840.

Voorts zeer interessante collecties gelegheidszegels uit diverse landen, waarbij uit den aard ook die van vliegtochten naar Noord en Zuid, Oost en West een belangrijke plaats innamen, zegels uit landen, die als zelfstandige staten van de kaart zijn verdwenen, opdruk-zegels uit binnen- en buitenland, olympiade-zegels, misdruk-zegels, kortom een massa-verscheidenheid in vorm en grootte, in kleur en in ouderdom, voor de liefhebbers om van te watertanden, en dat alles op zeer overzichtelijke wijze opgesteld.

Dat gedurende de middag- en avonduren dan ook zeer vele liefhebbers met groote belangstelling zich langs de duizenden zegels bewogen, valt niet te verwonderen en evenmin, dat van hen verschillenden niet eerder de zaal verlieten, dan nadat ze zich als lid hadden laten inschrijven van de Vereeniging voor Postzegelverzamelaars „De Posthoorn”.

Met groote voldoening mag het bestuur dier vereeniging op den dag van gisteren terugzien.



## 71. Zaanstreek in oorlogstijd

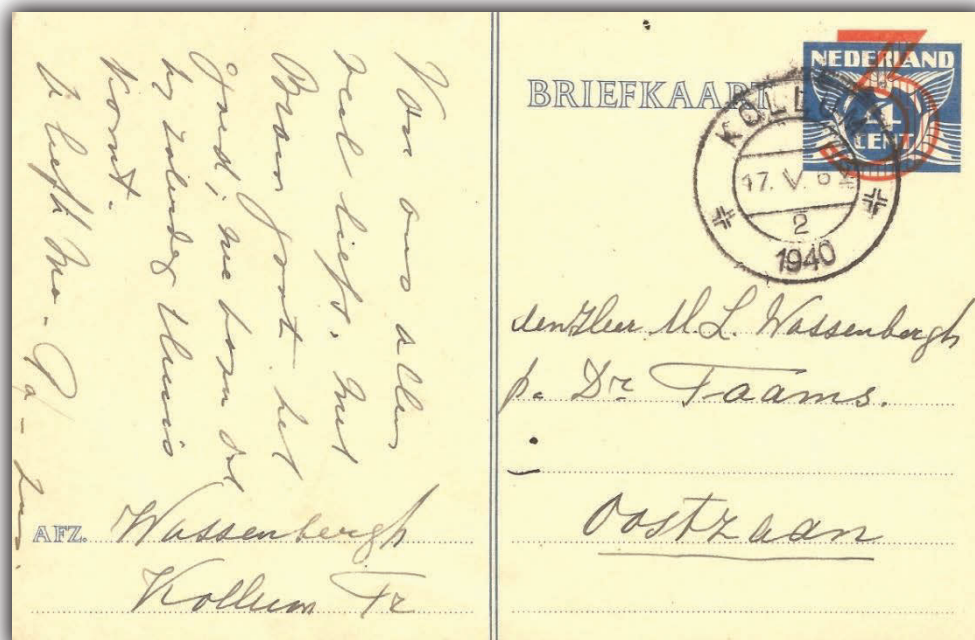


De Tweede Wereldoorlog moet uiteraard ook een plaats krijgen in dit boek, want die heeft ook in de Zaanstreek diepe sporen achtergelaten. Joodse mensen zijn opgepakt, afgevoerd en gestorven in concentratiekampen. Maar veel joden vonden in de Zaanstreek ook een onderduikadres. Mensen hebben in Duitsland moeten werken, sommigen min of meer vrijwillig, anderen verplicht. Er is gecollaboreerd en verzet gepleegd. In de *Geschiedenis van de Zaanstreek* laat Erik Schaap zien hoe groot de rol van het verzet in de Zaanstreek geweest is. (Een “onwelwillende mentaliteit”)

Maar het is toch lastig om dat filatelistisch in beeld te brengen. We hebben wat brieven vanuit Duitsland naar de Zaanstreek van mensen die daar voor de Arbeitseinsatz moesten werken. We hebben ook veel correspondentie van bedrijven in Velsen en Zaandam die met de Duitsers moesten samenwerken. Zie het stuk over de Deutsche Dienstpost Nederlande.

*Oorlogsdreiging: het postkantoor van Koog aan de Zaan, eind 1939. Wegens de oorlogsdreiging waren uit voorzorg zandzakken voor de ramen geplaatst.*

Het zal duidelijk zijn dat de postverbindingen in de dagen na de Duitse inval ernstig verstoord waren, maar op 17 mei 1940 ontving de heer Wassenbergh in Oostzaan bericht uit het Friese Kollum. Hij schrijft geruststellende woorden (‘alles gaat zijn gewone gang’), en zelfs correspondentie uit Friesland naar Holland lijkt weer mogelijk te worden.



Heel wat poststukken laten zien dat het leven na enige tijd 'gewoon' doorging: bedrijven bleven hun zaken doen, al moesten ze constateren dat post uit en naar het buitenland door de Duitse censuur gecontroleerd werd:



April 1942, brief van de Twentsche Bank naar Duitsland. Tarief 12½ cent, Komusina frankeermachinstempel.

Verenigingen konden tijdens de oorlog heel lang bijeenkomsten en activiteiten blijven organiseren. Zelfs een Nationale Luchtpost-tentoonstelling bleek in 1944 tot de mogelijkheden te behoren. Gelukkig had De Vliegende Hollander niet Rotterdam, maar Amsterdam als locatie gekozen. De Zaanse postzegelhandelaar Hofland verkocht briefkaarten met een bijzondere afstempeling:



Ook het filatelistisch leven ging door. In Purmerend werd in 1942 de Purmerender Postzegel Ruilclub opgericht. De Zaanse Posthoorn, opgericht 28 december 1938 had toen al haar eerste tentoonstelling achter de rug.



Brief verstuurd in augustus 1941 door de toenmalige voorzitter Jan Kriek aan de beroemde filatelist Kortweg. Een PTT-strook dringt aan op correcte adressering.

### Postzegels in oorlogstijd



Aangetekende waardebrief van Koog Zandijk naar Zaandam. Tarief t/m 100 gram: 10 cent; aantekenrecht: 10 cent; verzekeringsrecht per fl. 100= 2½ cent; verzekering 12 x 2½ cent= 30 cent. Totaal 50 cent (4 x 12½ cent)

Toch werden ze niet echt verwend met mooie Nederlandse uitgiften, de postzegelverzamelaars in de Tweede Wereldoorlog. Naast de Traliezegels waren er bijvoorbeeld de Legioenzegels en die riekten wel heel erg naar Duitse propaganda. De Legioenzegels (7½ cent en 12½ cent) verschenen met een forse toeslag voor het ‘goede doel’: de ondersteuning van een Nederlands vrijwilligerslegioen dat geacht werd met en naast de Duitsers de vijand te bestrijden. Voor de postzegel van 12½ cent moest aan het loket één gulden neergeteld worden. Met een blokje van 4 gaf je een mooie demonstratie van sympathie voor de Duitse bezetter.

Dan was er in 1944 een serie met weldadigheidszegels voor ‘Winterhulp en Volksdienst’, allegorische voorstellingen, op Germaanse leest geschoeid. Erik Schaap heeft aan zijn hoofdstuk over de Zaanstreek in oorlogstijd de titel *Een ‘onwelwillende mentaliteit’* gegeven. De Zaanse houding tegenover de Winterhulp is daar een mooie illustratie van.



De Winterhulp was ‘een op nationaalsocialistische leest geschoeide organisatie die in 1940 in het leven was geroepen met als bedoeling de maatschappelijke hulpverlening door overheid, kerken en particulieren te vervangen.’ Maar het was armoedebestrijding met een nazistisch karakter en daardoor sloeg de fondsenwerving onder de bevolking van Zaandam nauwelijks aan. De gemeente nam op de lijst van de gemiddelde opbrengst per inwoner in 1941 de op één na laatste plaats in. Ook later verliep de Winterhulp niet soepel. Op 28 januari 1942 schreven twee gemeenteambtenaren ‘namens verreweg het grootste gedeelte van het gemeentepersoneel’ een protestbrief aan het departement van Binnenlandse Zaken. Cornelis van Ravenswaay, de NSB-burgemeester die in 1941 was aangesteld, had de ambtenaren verplicht te collecteren voor de Winterhulp, maar ook dat had niet het gewenste effect.

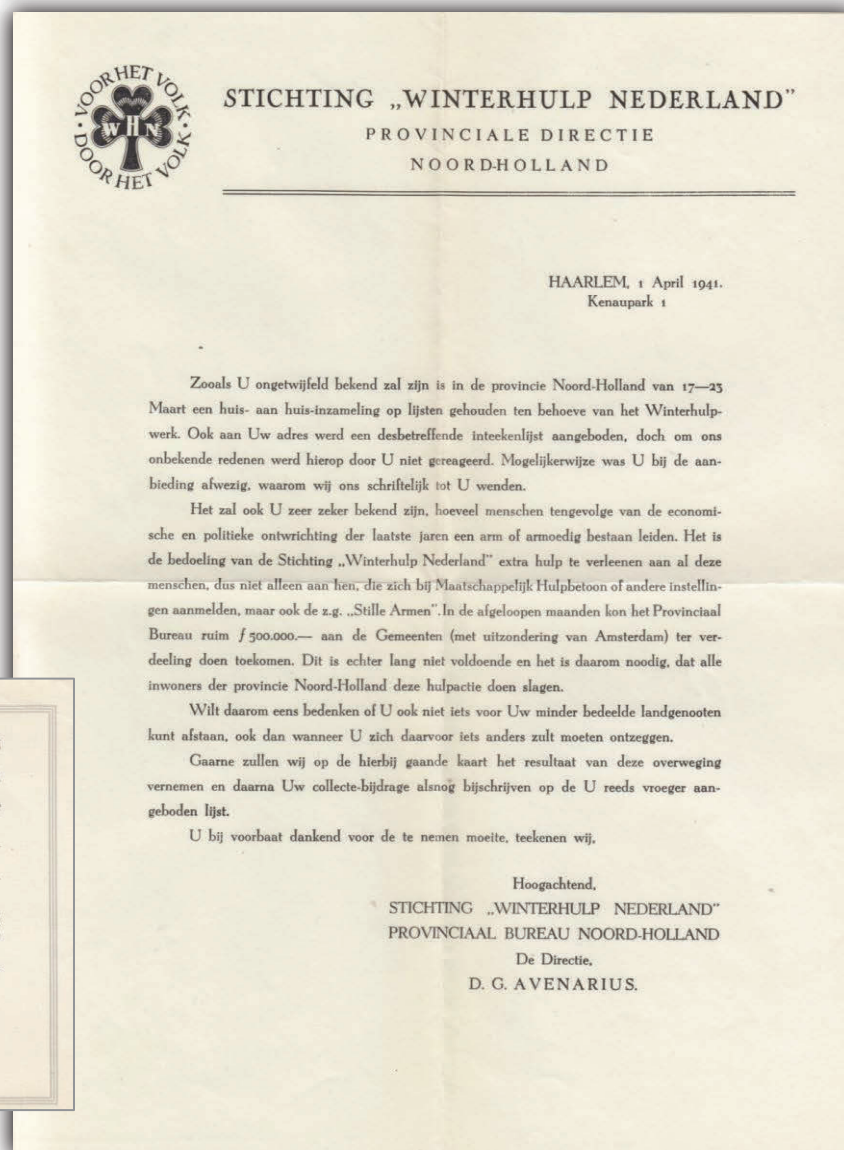
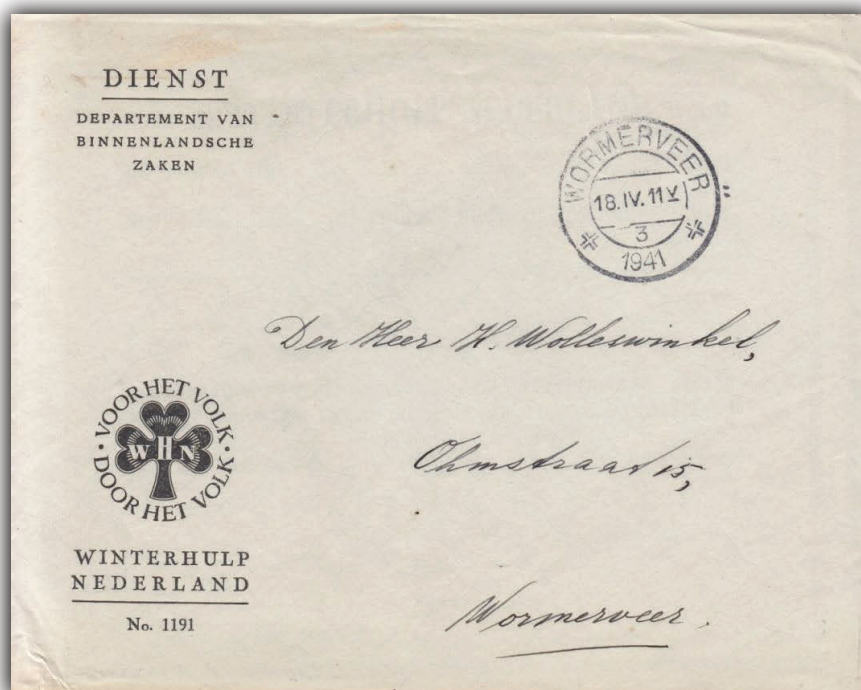
Schaap: ‘Ook anderen lagen dwars. Een groep

Zaanse fabrikanten - met Albert Heijn en Honig als meest prominente deelnemers - sprak met elkaar af niets te doneren aan de Winterhulp. Pas toen Van Ravenswaay hen met represailles dreigde, gingen ze alsnog overstag.’ De negen plaatselijke boekverkopers maakten ook zo’n afspraak. In de overige Zaangemeenten sloeg de Winterhulp evenmin aan. De weerzin was vrij algemeen, zowel om geld in te zamelen als om te doneren. Burgemeester Jan de Boer van Assendelft: ‘Voor een kleine vergoeding waren bij ons een paar werklozen bereid te collecteren. Eén van hen, Willem Dirk Boot, deed het zo: “Winterhulp! Zeker niet, hè?”’ Een van de leden van de Posthoorn herinnerde zich een uitspraak van zijn vader: ‘Nog geen knoop van mijn gulp voor de Winterhulp.’

Portvrij verstuurde dienstbrief, waarin aandacht (en geld) gevraagd wordt voor de Winterhulp.

De brief is hieronder afgedrukt.

De opbrengst voor de Winterhulp was in de Zaanstreek, afgezet tegen het landelijke beeld, uitzonderlijk laag. De burgemeester van Krommenie, Jan Kalff, werd door de NSB zelfs beschuldigd van sabotage.



Voor de **WINTERHULP NEDERLAND** wordt de somma van \_\_\_\_\_ Gulden zegge f \_\_\_\_\_ als collecte-bijdrage geschonken door \_\_\_\_\_

(Naam, woonplaats, adres)

DIT BEDRAG WORDT OVERGEMAAKT OP DE GIBOREKENING No. 395800 VAN HET PROVINCIAAL BUREAU DER W.H.N. DER PROVINCIE NOORD-HOLLAND TE HAARLEM

Plaats en dagtekening: \_\_\_\_\_ Handtekening: \_\_\_\_\_

## 72. Een bomaanslag op het postkantoor Koog-Zaandijk

Op 13 mei 1943 kwam het bevel van de S.S.-commandant Rauter aan alle Nederlanders om hun radio-toestel in te leveren bij de politiebureaus of de postkantoren. In het postkantoor Koog-Zaandijk was daartoe de kelder aangewezen als opslagplaats voor ingeleverde radiotoestellen. Er was een gereede angst dat er vanuit de verzetsorganisaties pogingen zouden worden ondernomen om een overval op het postkantoor uit te voeren. Door het schaarser worden van allerlei goederen werden er regelmatig inbraken gepleegd, ook in het postkantoor.

De kartonnagefabriek van Pieter Alphenaar aan de Jan Bestevaerstraat in Koog aan de Zaan was al enige malen door inbrekers bezocht. Ter beveiliging tegen inbraken besloot de firma Alphenaar haar bedrijf te beveiligen met alarmpatronen welke per advertentie door de Leeuwarder Vuurwerkfabriek waren aangeboden. Deze alarmpatronen bleken te bestaan uit donderbussen met aan weerszijden een lus; de ene lus moest aan een kozijn worden bevestigd, de andere aan een te openen deur of raam. Bij het openen daarvan zou de bus ontploffen waardoor iedere inbreker de schrik van zijn leven zou krijgen.

Toen men de proef op de som ging nemen bleek geen enkele donderbus te ontploffen, waardoor men afzag van installatie van deze beveiliging en men de donderbussen per post retourneerde naar Leeuwarden.

Op het postkantoor Koog-Zaandijk, waar het pakket ter verzending was afgegeven, ontplofte het pakket spontaan op het moment van stempelen door de 'besteller-stempelaar' Jan Molenaar. Door de plof en de schrik belandde Jan Molenaar, volkomen uitgeteld, in de prullenmand!

Politiechef Doeland en agent Nijssing sloten het postkantoor en gingen op onderzoek uit. Zij reconstrueerden het pakket en ontdekten de naam van de afzender: kartonnagefabriek Alphenaar.

Deze kon de politie ervan overtuigen dat zij echt niets anders maakten dan kartonnen dozen. Er bleef

de politie niets anders over dan het per post verzenden van vuurwerk te verbieden.

Het beroep van postbeambte is niet zonder risico's.



*Waarschijnlijk werkten de alarmpatronen volgens het principe van de 'trektouwtjes', tegenwoordig bekend als 'kindvriendelijk vuurwerk'.*

## 73. Deutsche Dienstpost Nederlande

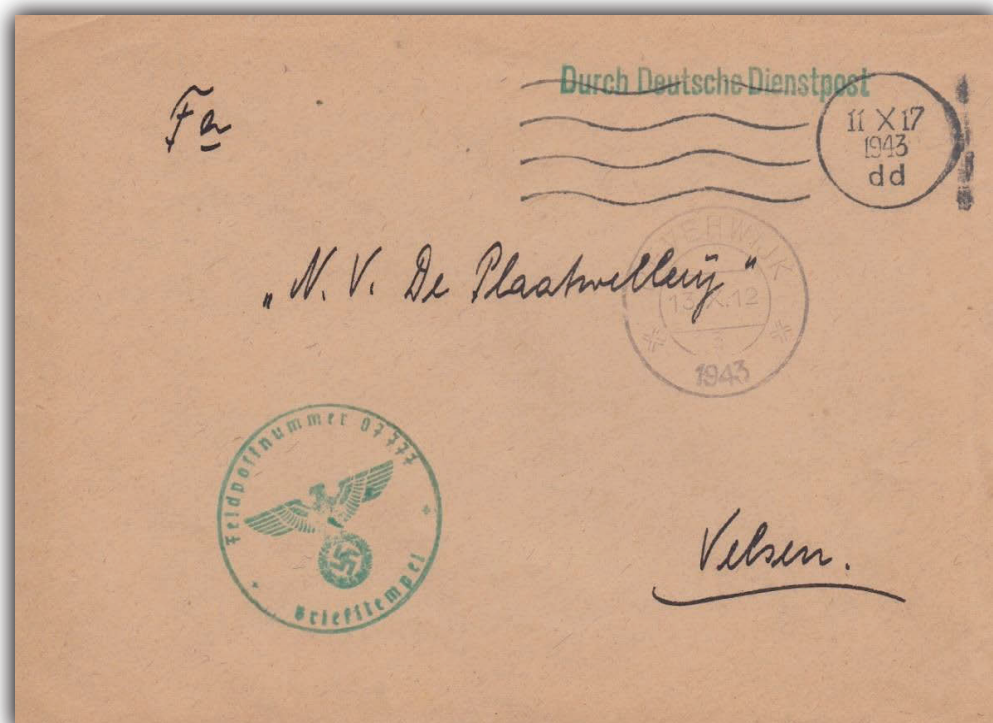


Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden veel Nederlandse bedrijven ingeschakeld ten behoeve van de Duitse oorlogsindustrie. Het was geen kwestie van willen, maar van moeten. Bedrijven die door de Duitsers overbodig geacht werden, konden gesloten worden.

Veel bekende bedrijven hebben hun medewerking moeten verlenen, zoals de Plaatwalserij in Velsen-Noord, de NV Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij en de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM, Amsterdam) of het expeditiebedrijf van Schenker (Rotterdam). Ook een Zaanse bedrijf werd ingezet voor de Duitse oorlogsindustrie, de NV Dekker's Houthandel aan de Provinciale Weg in Zaandam.

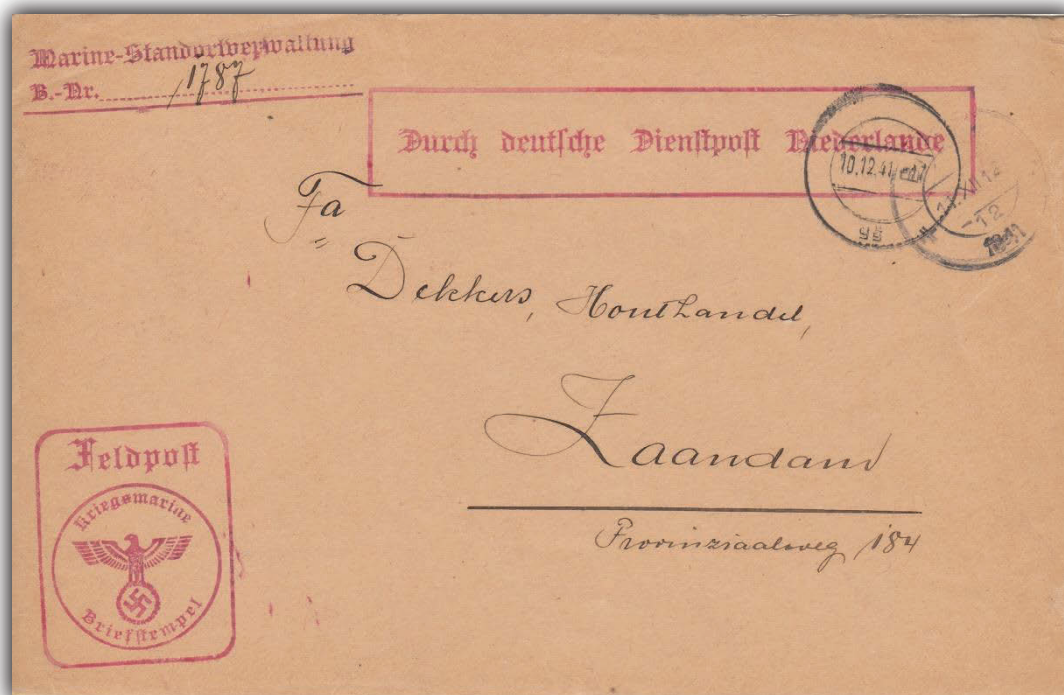
Er zijn uit de oorlogsjaren nogal wat brieven aan deze bedrijven bewaard gebleven die de sporen dragen van een bijzondere vervoersorganisatie: de Deutsche Dienstpost Nederlande, DDPN. Een kleine verkenning.

11/10/1943,  
portvrije Duitse  
dienstbrief ge-  
richt aan de  
'Plaatwalserij' in  
Velsen, door de  
afzender ingele-  
verd bij de Duit-  
se Dienstpost en  
door de Neder-  
landse PTT in  
Velsen bezorgd:  
aankomststempel  
Beverwijk  
13/10/1943. De  
letters dd onder-  
in het machine-  
stempel verwij-  
zen naar Am-  
sterdam.





Aangetekende portvrije dienstbrief uit 's-Gravenhage naar Dekkers Houthandel in Zaandam.



Brief, 'Durch deutsche Dienstpost Niederlande' van een marine-onderdeel dat (linksonder) een Feldpost-stempel plaatste om de portvrije verzending te verzekeren. Het ronde stempel zonder plaatsaanduiding heeft een datering 10/12/1941. Onderin staan de letters gg, wat verwijst naar de Dienstpoststelle Breda. Daaroverheen is een vertrekstempel van de Nederlandse PTT geplaatst 11/12/1941, vermoedelijk Breda. De brief ging dus met de gewone post naar Zaandam. Linksboven: Marine Standortverwaltung + nummer.

De DDPN had als taak het vervoer van de dienstpost van alle in Nederland gevestigde Duitse autoriteiten en instanties, alsmede van de daar werkzame Duitse onderdanen, zowel onderling als van en naar Duitsland.

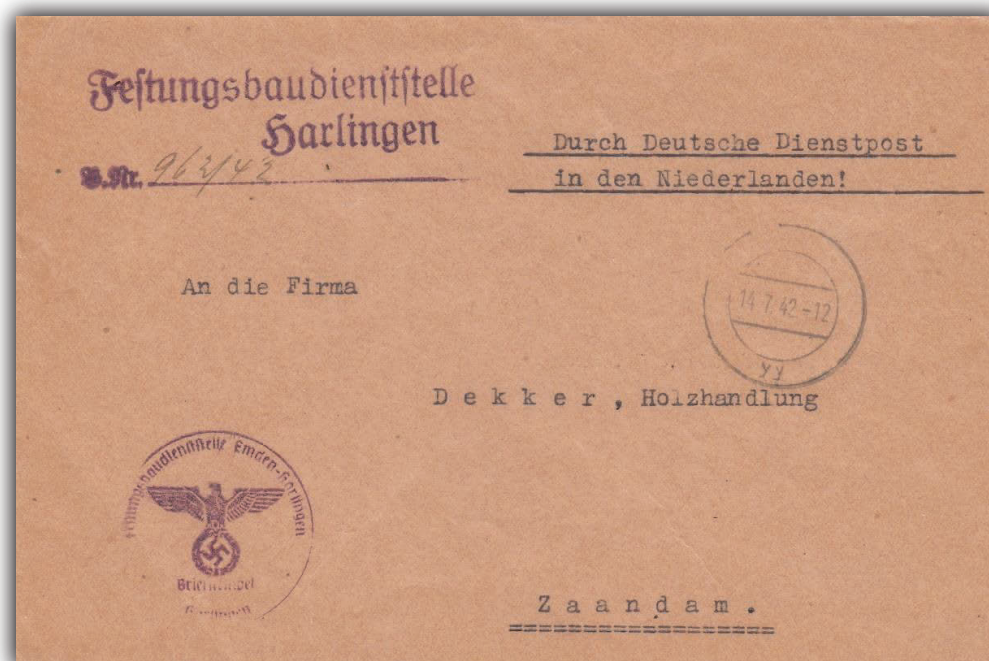


De belangrijkste achtergrond was dat men de verzending van gevoelige informatie niet aan de Nederlandse PTT wilde toevertrouwen. In principe kon post via de DDPN portvrij verzonden worden. In de praktijk zien we dat de DDPN ook gebruik maakte van verzendmogelijkheden via de Nederlandse PTT.

In het bezette Nederland werden door diverse Duitse bedrijven filialen opgericht. Veel van die bedrijven kregen toestemming om hun post via de DDPN te versturen, met name als het ging om correspondentie met Duitse instanties. De post van de bedrijven en de privépost was niet portvrij, men moest frankeren met Duitse postzegels, volgens de voor Duitsland geldende binnenlandse tarieven. Zegels waren op de DDPN-kantoren verkrijgbaar.

### Kantoren

De DDPN begon met vijf kantoren in 's-Gravenhage, 's-Hertogenbosch, Zwolle, Amsterdam en Rotterdam, maar moest door het groeiend aantal Duitsers en Duitse instellingen in ons land gestaag uitbreiden. In december 1940 waren er 22 vestigingen; uiteindelijk zijn er 39 geweest, hoewel niet allemaal tegelijk in functie. Ze werden aangeduid als Dienstpostämter en Dienstpoststellen. Daarnaast waren er 'Abgabe – en Abholstellen' waar Duitse instanties en bedrijven die van de DDPN gebruik mochten maken hun post konden halen en brengen. De DDPN had geen eigen bezorgdienst.



14/7/1942, Dienstbrief van de Festungsbaustelle Harlingen naar Zaandam. Onderin het stomme vertrekstempel staan de letters yy (Leeuwarden) Het stempel met adelaar en hakenkruis geeft de functie van de afzender: Festungsbaudienststelle Emden Harlingen, Briefstempel ...onleesbaar.

### Veldpost en DDPN

Onderdelen van de Wehrmacht en Duitse militairen mochten geen gebruik maken van de Nederlandse PTT voor de verzending van hun post van of naar Duitsland. Ook hier was de vrees voor spionage of sabotage de achtergrond. Ze moesten gebruik maken van de Duitse Veldpost. Deze werkte in de eerste maanden van de bezetting nauw samen met de DDPN; tegen het eind van 1940 werd de afhandeling van de veldpost geleidelijk overgedragen aan de DDPN.

Het vervoer van bij de veldpost ingeleverde stukken bleef ook gedurende de rest van de oorlog een belangrijke taak voor de DDPN, omdat in Nederland van eigenlijke veldpostverbindingen geen sprake was. Duitse legereenheden dienden voor het verzenden (of afhalen) van hun post gebruik te maken van een nabijgelegen Dienststelle van de DDPN.

Bij het verzenden van veldpost dienden bepaalde regels in acht genomen te worden. Om portvrij te kunnen verzenden moest linksonder op de voorzijde van de brief door de postmeester van de veldpost het 'Briefstempel' van de militaire eenheid geplaatst worden. Verder vindt men op de veldpostbrief vaak een stempel waarin een datum verwerkt is, of een registratienummer.



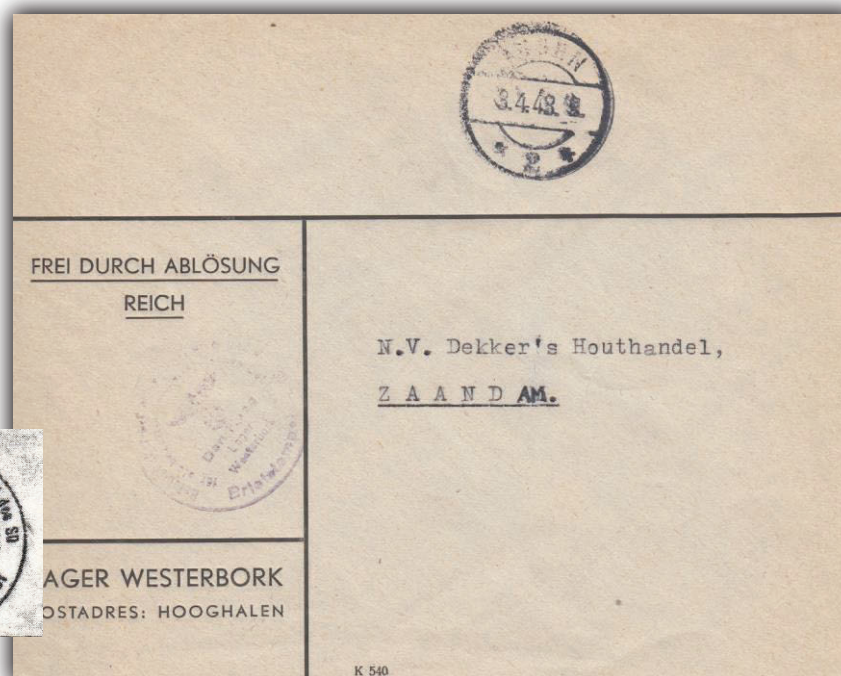
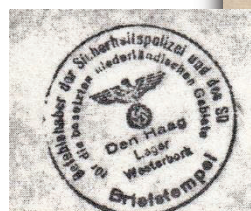
*Brief van een Duitse militair behorende tot de 'Waffenmeistereil'. Afgegeven aan de Veldpost, die de brief overdroeg aan de PTT (kortebalkstempel Castricum 27/4/1944) De tekst van het stempel linksonder is ook op de achterzijde van de brief afgedrukt.*

Veldpost werd over het algemeen in gesloten zakken aangeleverd bij de DDPN. Daardoor dragen veel veldpostbrieven geen kenmerken van verzending door de DDPN.

Ten slotte. In de inleidende alinea is 'Een kleine verkenning' aangekondigd, vooral om iets uit te leggen over de vele brieven met Duitse poststempels aan de firma Dekker in de oorlogsjaren. Voor meer informatie over de DDPN verwijzen we naar de literatuurlijst in het hoofdstuk 'Verantwoording'.

*April 1943, dienstbrief uit Kamp Westerbork, poststempel Assen 2 3/4/43.*

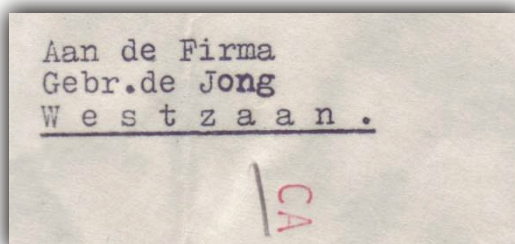
*Dienststempel Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD für die besetzten Niederländischen Gebiete Den Haag Lager Westerbork.*



## 74. Postcensuur?

Tegenwoordig zijn we wel gewend aan al die geheimzinnige tekens en codes die TNT-Post op onze poststukken aanbrengt. De pric's en six's zijn een uitvloeisel van de geautomatiseerde/ gemechaniseerde postverwerking en vormen voor veel filatelisten ook nog eens een interessant studieobject. Het kost niks en je kunt er veel lol aan beleven. Waar maak je dat nog mee?

Van Hans Taling kregen we een leuk pakje Zaanse brieven die in het oorlogsjaar 1942 voor de nodige onzekerheid zorgden. De brieven waren afkomstig uit Haarlem en gericht aan de Firma Gebr. De Jong, papierfabrikanten in Westzaan. De onrust kwam voort uit een mysterieus stempeltje op de voorzijde:



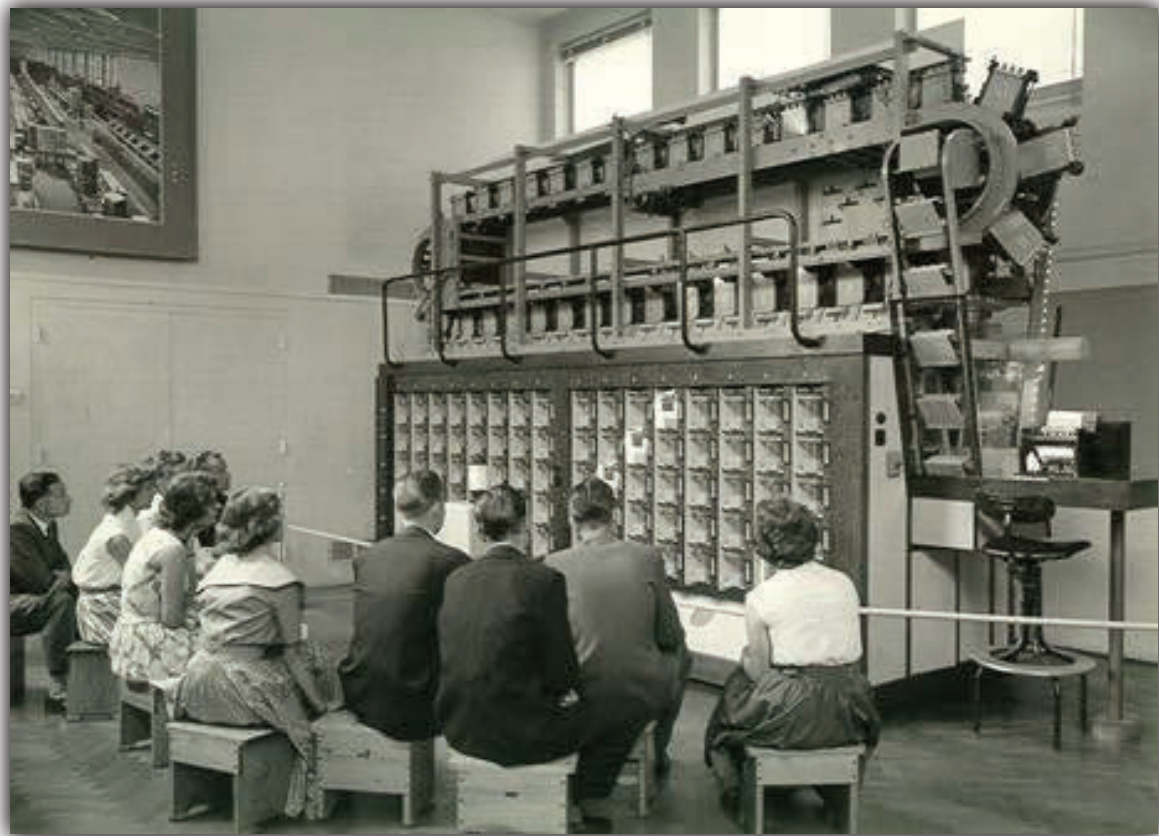
Bij de brieven zat een klein stukje correspondentie tussen Co de Jong (de papierfabrikant) en een ambtenaar bij de PTT in Haarlem. De Jong vroeg zich af wat die stempeltjes op zijn post betekenden. Werd erin gesnuffeld? Vond er censuur plaats? De PTT-beambte wist het ook niet zeker:

‘Die letters op de omslagen moeten m.i. kentekenen zijn van degenen die in Haarlem censuur op de post uitoefenen. Hier en daar gebeurt dat, doch lang niet overal en bovendien worden dan ook niet alle brieven nagelezen, deze zijn ook niet openge maakt, in dat geval worden ze weer met een strook gesloten. Ik heb hier nog een paar lui gevraagd en die denken er ook zoo over. Absolute zekerheid kan ik echter niet geven, want er gebeurt tegenwoordig zooveel buiten het hoofdbestuur PTT om, vooral wat betreft maatregelen van de bezettende macht.’ Hij raadde De Jong aan zich in verbinding te stellen met heer Traanberg, destijds specialist op het gebied van stempels en redacteur van het *Nederlandsch Maandblad voor Philatelie*.

Zo geschiedde. De Jong stuurde de brieven naar Traanberg en die gaf een uitvoerig en geruststellend antwoord. De stempeltjes waren afkomstig van de Transorma-sortieermachine. ‘Deze machine, uitgevonden door Prof. J. G. Andriessen en de heer J.J.M.L. Marchand en naar hen Trans(porteeren)

–Sor (teeren) – M(archand) – A(ndriessen) genaamd is momenteel in gebruik te Rotterdam (2), Haarlem-Station en Utrecht en naar ik meen heeft Argentinië deze machine ook besteld. Er werken hier 4 jongelui tegelijk aan de machine, die aan een toetsenbord, als bij een schrijfmachine ongeveer, zitten en door indrukken van een toets de op een rail loopende brief in een bepaalde zak laten vallen. Zij moeten een 1200-1400 nummers, die diverse plaatsen voorstellen uit hun hoofd kennen en behandelen ook de binnenkomende post, waarbij zij voor de verschillende bestelwijken van de stad een nummer aantikken. Aan elk der toetsenborden is een tel- en stempelinrichting verbonden. Hierdoor is het mogelijk het door elk der sorteerders behandelde aantal stukken te controleren, terwijl tevens bij eventuele vergissingen de stempel op den brief aangeeft, wie de vergissing heeft begaan.’

Traanberg meldde ook nog dat de machine in Rotterdam al vanaf 1930 functioneerde, die in Haarlem vanaf 1937. Ook verwees hij de heer De Jong naar het *Jubileumboek 1932* van het Maandblad, voor een uitgebreide beschrijving. In het Museum voor Communicatie (=het PTT Museum= Comm!) in Den Haag is de Transorma te bewonderen.



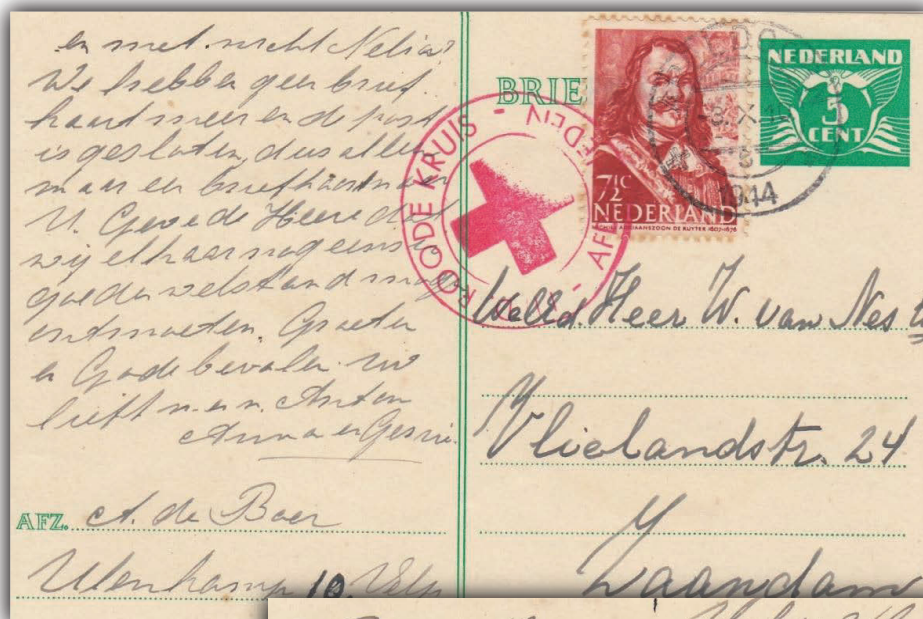
## 75. Post met behulp van het Rode Kruis

Het verhaal over WO2 begon met een poststuk dat melding maakt van een herstelde postverbinding in het eerste oorlogsjaar. We sluiten dit onderwerp af met een poststuk dat verstuurd werd vanuit een al bevrijd stukje Nederland naar de Zaanstreek, waar men reikhalzend uitzag naar de bevrijding.

In september 1944 begon de bevrijding van Nederland; Maastricht was de eerste stad die – op 14 september – bevrijd werd. Daarna begon de strijd om Arnhem. Op 17 september kondigde de Nederlandse regering in Londen de spoorwegstaking af, waardoor het openbaar vervoer praktisch geheel tot stilstand kwam. Hierdoor werd niet alleen het personenvervoer verlamd, maar ook het postvervoer. Het Rode Kruis heeft in deze periode vanuit het zuiden de nodige post kunnen vervoeren, bijvoorbeeld vanuit het gebied rond Arnhem. Vanuit die stad moesten duizenden inwoners geëvacueerd worden en velen van hen probeerden hun familieleden te informeren over hun lot. De afdeling

Rheden van het Rode Kruis heeft getracht bij het verzenden van dit soort berichten te bemiddelen.

3 oktober 1944, briefkaart verstuurd vanuit Velp, met hulp van het Rode Kruis, bestemming Zaan-dam.



Beide Corn Velp 3 Oct 44  
 Even een klein berichtje dat zij  
 Gode zij dank droef in goede verstand van  
 haren sedert 14 dagen zij zijn geëvacueerd  
 eerst in Arnhem bij familie v.d. Vegt op de  
 Prozenlaanweg te rust en nu bij een nult  
 in Velp, en nog is er geen vooruitzicht dat  
 zij naar huis terug kunnen, heel Arnhem  
 is geëvacueerd, te hooft met meer in de stad  
 hussen, Gerrie was met voor een weekend  
 thuis, dus is zij bij ons gebleven, ze kan  
 niet meer naar Velp en daal horen en  
 hooft zij van alles niets meer, geen comant  
 geen licht en paar maaldaggs en heeft je wel  
 in hoe lang nog. Hoe gaat het bij jullie  
 844

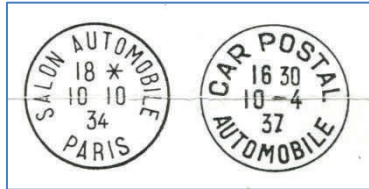
Het is niet duidelijk wanneer de kaart de geadresseerde in Zaandam bereikte.

## 76. Autopostkantoren in de Zaanstreek

Jos M.A.G. Stroom

### Inleiding

Het autopostkantoor was geen Nederlandse uitvinding. Al begin jaren dertig van de vorige eeuw waren dergelijke voertuigen in gebruik in o.a. Frankrijk en Joegoslavië:



*Het eerste automobiel-postkantoor werd ingezet tijdens de autosalon in Parijs in 1934. Het bijzondere dagtekeningstempel vermeldt nog niet het bijzondere karakter van dit rijdend postkantoor. Pas in 1937 werd dat wel vermeld. (Bron: De Postzegel, maart 1992, blz. 111).*

### Autopostkantoor Nr. 1

In 1936 werd de opdracht voor de bouw van een Nederlands autopostkantoor gegeven, maar het duurde tot 1939 voordat dit bedrijfsklaar was. De eerste openstelling was bij de TT-races in Assen, op 30 juni en 1 juli 1939.



*Aangetekende brief, op 1 juli 1939 verzonden uit het autopostkantoor tijdens de TT-races in Assen. Met drie Willibrorduszegels van 5 cent (NVPH 323) werd voldaan aan het tarief voor een enkelvoudige brief, vermeerderd met het aantekenrecht van 10 cent. Dit stempeltype en identieke aantekenstrookjes werden gedurende 1939 in alle standplaatsen gebruikt.*

Het autopostkantoor bestond uit een trekker met oplegger. Het eigenlijke kantoor was de oplegger. Daarin zaten

ook ruimtes voor de techniek en enkele telefooncellen. Het publiek kon via loketten bediend worden

en er waren ook automaten voor postzegels en briefkaarten aan de buitenkant van de oplegger.



*Trekker met oplegger van Autopostkantoor nr. 1.*

Dit 'Autopostkantoor 1' was maar een kort leven beschoren. Wegens benzineschaarste werd het al eind 1939 buiten gebruik gesteld. Na het bombardement van Rotterdam werd het in 1940 nog enkele korte periodes gebruikt ter vervanging van vernielde postkantoren. Later is het door de bezetters meegenomen naar Duitsland en daar bij een bombardement verloren gegaan.

### De Noodbus Nederlandsche Spoorwegen

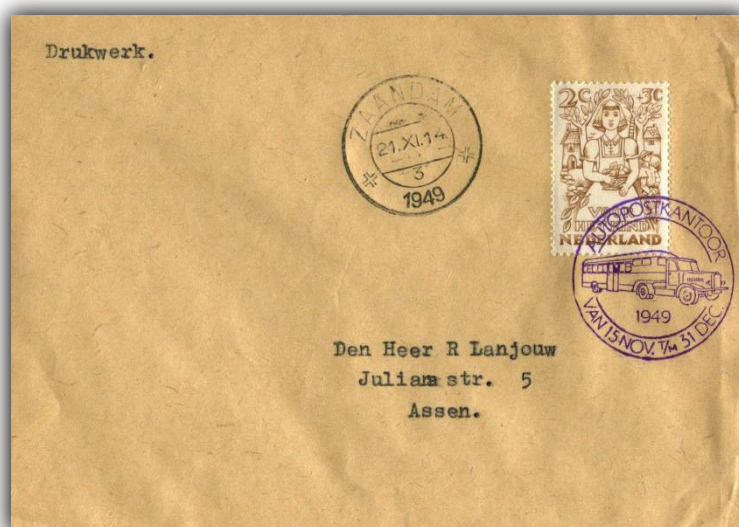
Toen op 17 september 1944 de spoorwegstaking was uitgebroken, liet de Duitse bezetter geen mogelijkheid onbenut om materieel, rails, bovenleiding en de inventaris van de spoorwegwerkplaatsen te roven of te vernielen. Van het Nederlandse spoorwegnet was bij de bevrijding vrijwel niets meer over. Aangezien de N.S. de wettelijke verplichting had om het personenvervoer van de onderbroken spoorwegverbindingen te onderhouden, werd er gezocht naar alternatieven. Eén daarvan was om bij Van Doorne's Aanhangwagenfabrieken in Eindhoven een bestelling te plaatsen voor de bouw van opleggers voor personenvervoer, en een opdracht te geven aan de Engelse firma Crossly voor de bouw van 240 trekkers daarvoor.

In 1948 zocht het Comité voor Kinderpostzegels naar een nieuwe verkoopmethode om een hogere opbrengst van de verkoop van Kinderpostzegels te bereiken. Aangezien de PTT niet meer over een autopostkantoor beschikte, werd er voor een propagandareis in de maanden november en december door de N.S. een Crossly-noodbus beschikbaar gesteld. Aan de PTT werd verzocht de Noodbus tot tijdelijk postkantoor te benoemen; een deel van de bus werd als rijdend postkantoor ingericht. Zowel in de autobus als aan de buitenzijde ervan werd een brievenbus aangebracht.



*Een Noodbus van de Nederlandsche Spoorwegen werd ingezet voor de rondreis ter bevordering van de verkoop van kinderpostzegels. Op deze foto zien we deze bus op de Dam in Amsterdam, bij de start van de actie op 15 november 1948.*

In het eerste jaar, 1948, had deze bus geen standplaats in de Zaanse regio. Bij de rondreis in het jaar daarna, in 1949, deed deze N.S.-Noodbus wel Zaandam aan, op maandag 21 november.



*Drukwerk-enveloppe met kinderzegel van 2c (NVPH 544), gestempeld met het autopostkantoorstempel en daarnaast het dagtekeningstempel Zaandam/3 met de datum van maandag 21 november 1949.*

Naast het stempel 'AUTOPOSTKANTOOR' diende ook een lokaal dagtekeningstempel te worden gebruikt, omdat in het gelegenheidsstempel geen datum, maar alleen een tijdvak werd genoemd. Hoewel het natuurlijk in de bedoeling lag om te verzenden poststukken met kinderpostzegels te frankeren, werden (in 1949) ook andere postzegels met het autopostkantoorstempel gestempeld. De onderstaande afbeelding is daarvan een voorbeeld.



*Drukwerk, gefrankeerd met 2 cijferzegels van 1 cent type Van Krimpen (NVPH 460) voorzien van het gelegenheidsstempel, met daarnaast het kortebalkstempel Zaandam/3, 21 november 1949.*

In het autopostkantoor kon ook aangetekende post worden verzonden. In 1948 waren daarvoor nog geen speciale R-stroken beschikbaar en moesten lokale strookjes geplakt worden. Vanaf 1949 werden weer de speciale 'Autopostkantoor-stroken' gebruikt; deze waren wel afwijkend van de stroken uit 1939 (zie afbeelding p 251). Ook aangetekende verzending van briefkaarten was mogelijk en dit leverde voor verzamelaars aantrekkelijke poststukken op.



*Aangetekende buitenland-briefkaart (G.295), verzonden uit het autopostkantoor in Zaandam op 21 november 1949. Gefrankeerd met in totaal 21 cent: 6 cent briefkaart tarief en 15 cent aantekeningrecht. Ook op deze kaart werden alle zegels met het bijzondere stempel gestempeld. Gebruikt werd dagtekeningstempel Zaandam/4, met uur 6 N(amiddag).*

Omdat de nummering van de R-stroken gedurende de hele tocht doorlopend was, kan vastgesteld worden hoeveel stukken er aangezekend zijn verzonden. In 1949 waren dat er ongeveer 1100 in alle 35 standplaatsen gezamenlijk.

Ook in 1950 maakte de N.S.-Noodbus een rondreis door Nederland, en ditmaal met drie plaatsen in de Zaanstreek: Krommenie, Wormerveer en Koog aan de Zaan (Koog-Zaandijk).



In de ochtend van maandag 20 november had de bus eerst in Beverwijk gestaan, in de loop van de middag kwam hij naar Krommenie. Daar werden in de middag de eerste poststukken gestempeld met dagtekeningstempel Krommenie/1, met het (slecht afgedrukte) uur 14.



*Drukwerkenveloppe, aangetekend verzonden in de middag van maandag 20 november 1950. De kinderzegel van 20 cent (NVPH 567) is een (filatelistische) overfrankering: drukwerk was 2 cent, aantekenrecht 15 cent. Op een aangetekende brief had 25 cent geplakt moeten worden. Aantekenstrookje met nummer 288.*

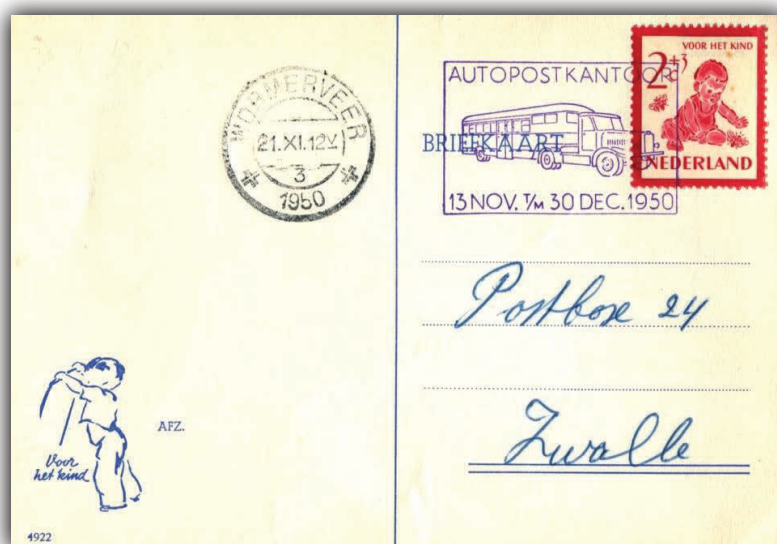


*Nogmaals een aangetekend drukwerk, nu met het juiste tarief (2 + 15 cent), met aantekenstrookje nummer 290, 20 november 1950, 14 uur.*



Ook later op de dag werd nog post gestempeld, ditmaal met kortebalk handstempel Krommenie/3, wat een mooiere afdruk opleverde.

*Briefkaart (G. 300) met de beeltenis van Koningin Juliana, uitgegeven in februari 1950. Aangezien het briefkaart tarief 6 cent bedroeg, moest deze kaart met 1 cent bijgefrankeerd worden. Door het plakken van de 2 cent kinderpostzegel (NVPH 563) is er sprake van (filatelistische) overfrankering van 1 cent. Handstempel Krommenie/ 3, 20 november, 20 uur.*



De speciale stempels van 1950, in violet, hebben dezelfde tekening van het autopostkantoor als in het voorafgaande jaar, nu echter in een vierkant stempel, met aangepaste data. Op dinsdag 22 november stond de bus in de ochtend in Wormerveer.

Als drukwerk verzonden kaart met kinderpostzegel van 2 cent (NVPH 563) op dinsdag 21 november 1950 om 12.00 V(oormiddag), met dagtekeningstempel Wormerveer/3.



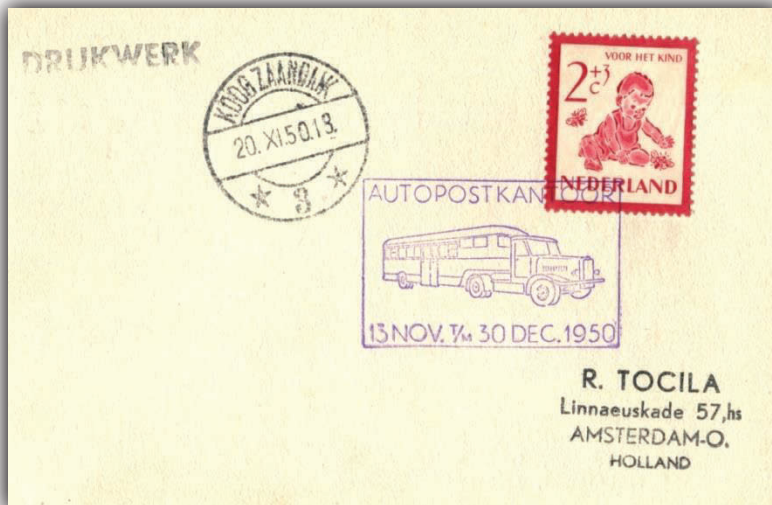
Aangetekend drukwerk, in het juiste tarief (2 + 15c), met aantekenstrookje nr. 295. Zowel de postzegel 'Voor het Kind' als de Kon. Juliana-zegels zijn met het gelegenheidsstempel gestempeld.

In de middag van 22 november was Koog-Zaandijk aan de beurt. Ook dit is in de uuraanduiding van de dagtekeningstempels te zien.



Aangetekend drukwerk met een identieke overfranking, verzonden op 21 november 1950 uit Koog-Zaandijk. Dagtekeningstempel Koog Zaandijk / \*2\*, om 17.00 uur, aantekenstrookje nr. 299.

Bekend is dat in Koog-Zaandijk op 21 november ook gestempeld is met dag 20. Zo te zien zijn er twee verschillende langebalk handstempels in gebruik ge-



weest, waarvan er één op de verkeerde dag was ingesteld. Zie de afbeelding hiernaast.

*Drukwerkkkaartje uit Koog Zaandijk, met stempeldatum 20 (in plaats van 21) november, in dagtekeningstempel Koog Zaandijk / \*3\*. Uuraanduiding 18.00.*

Als de mij bekende nummers van de aantekenstrookjes, die gebruikt zijn van 20 t/m 22 november op een rijtje worden gezet, dan geeft dat een goede indruk van het kleine aantal verzonden aangetekende stukken:

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| 20 november / ochtend Beverwijk    | 284        |
| 20 november / middag Krommenie     | 288 en 290 |
| 21 november / ochtend Wormerveer   | 295        |
| 21 november / middag Koog Zaandijk | 299        |
| 22 november / ochtend Heemstede    | 303        |

Dit betekent dat er gemiddeld per standplaats slechts vijf aangetekende poststukken zijn verzonden.

STAATSBEDRIJF DER POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE

## PERSBERICHT

VERZONDEN OP 3 Nov 1951. Nr 6440/156

RIJDEND POSTKANTOOR "VOOR HET KIND"

Van 12 November tot en met 29 December a.s. zal de Stichting "Voor het kind" wederom een rondreis door Nederland maken om de verkoop van kinderpostzegels te bevorderen. Deze rondreis zal, evenals vorige jaren, met een rijdend postkantoor worden gemaakt; in dit postkantoor zullen kinderpostzegels 1951 worden verkocht en met deze zegels gefrankeerde gewoon aangetekende stukken worden aangenomen. De correspondentie en de aangetekende stukken zullen van een afdruk van een bijzonder stempel worden voorzien. Het rijdend postkantoor zal achtereenvolgens de volgende plaatsen bezoeken:

|            |             |                  |            |
|------------|-------------|------------------|------------|
| Amsterdam  | 12 November | Roermond         | 7 December |
| Zaandam    | 13 "        | Heerlen          | 8 "        |
| Alkmaar    | 14 "        | Maastricht       | 10 "       |
| Den Helder | 15 "        | Helmond          | 11 "       |
| Harlingen  | 16 "        | 's-Hertogenbosch | 12 "       |
| Sneek      | 17 "        | Tilburg          | 13 "       |
| Leeuwarden | 19 "        | Breda            | 14 "       |
| Groningen  | 20 "        | Middelburg       | 15 "       |
| Assen      | 21 "        | Goes             | 17 "       |
| Coevorden  | 22 "        | Dordrecht        | 18 "       |
| Zwolle     | 23 "        | Rotterdam        | 19 "       |
| Almelo     | 24 "        | Delft            | 20 "       |
| Hengelo    | 26 "        | 's-Gravenhage    | 21 "       |
| Enschede   | 27 "        | Haarlem          | 22 "       |
| Deventer   | 28 "        | Hilversum        | 27 "       |
| Apeldoorn  | 29 "        | Ermelo-Veldwijk  | 28 "       |
| Zutphen    | 30 "        | Utrecht          | 29 "       |
| Groenlo    | 1 December  |                  |            |
| Doetinchem | 3 "         |                  |            |
| Nijmegen   | 4 "         |                  |            |
| Venlo      | 6 "         |                  |            |

Winterswijk  
Breda en Wijk

MODEL HBS 2820  
O 8607

Bij de rondreis van de N.S.-Noodbus in 1951 was alleen Zaandam als standplaats opgenomen, meteen als eerste plaats na de start in Amsterdam.

*Persbericht Nr. 6440/156 dd. 3 november 1951, met de route van de N.S.- Noodbus in november/december 1951. Zaandam werd aangedaan meteen na de start-dag in Amsterdam, op 13 november 1951. (NB: de standplaats Zutphen – in dit bericht aangekondigd voor 30 december – is later vervangen door Winterswijk).*



Foto van de 'bemanning' van de N.S.- Noodbus van 1951. Eén van de mannen (waarschijnlijk de man in het midden) is de heer P. Baardemans, die tot de vaste bemanning van dit autopostkantoor behoorde. De andere beampten werden steeds van de plaatselijke PTT 'geleend'.



Drukwerk-kaart met autopostkantoor-stempel, geplaatst in Zaandam op 13 november 1951, de dag na de start van de N.S.- Noodbus in Amsterdam. Het drukwerk-tarief was 2 cent, dus er is sprake van een filatelistische overfranking. De Van Krimpen cijferzegel en de kinderpostzegel zijn beide gestempeld met het autopostkantoor-stempel. Als dagtekeningstempel is het kortebalk handstempel Zaandam/9 gebruikt.



Aangetekend drukwerk, met autopostkantoor-strookje nr. 73. Het tarief is correct: 2c drukwerk en 15c aantekenrecht, samen 17 cent; geplakt met drie postzegels uit de Kinderserie van 1951 (NVPH 573, 574 en 576).

In de jaren 1952, 1953 en 1954 reed de Noodbus opnieuw zijn propagandaroutes voor Kinderzegels langs tientallen plaatsen, maar had zij geen standplaatsen meer in de Zaanstreek. Vanwege de hoge exploitatiekosten besloot de Stichting 'Voor het Kind' na 1954 te stoppen met de propagandatochten. Daarmee kwam een definitief einde aan het gebruik van de N.S.- Noodbus. Na 1951 is de Noodbus alleen nog gebruikt bij de propagandatocht voor de Watersnood-toeslagzegels in 1953, waarover later meer.

### **Autopostkantoor Nr. 2**

Hoewel al in 1948 de opdracht voor een nieuw autopostkantoor werd gegeven, werd de levering – door gebrek aan materialen – uitgesteld tot 15 april 1952. Het werd gebouwd door DAF in Eindhoven. De trekker had een modern uiterlijk; de oplegger en het interieur daarvan waren in grote lijnen een kopie van autopostkantoor Nr. 1.

We hebben gezien dat autopostkantoor Nr. 1 werd ingezet bij gebeurtenissen, waar veel publiek op af kwam. De N.S.-Noodbus is uitsluitend gebruikt om de verkoop van postzegels te stimuleren, met name die van de Kinderzegels; in 1953 ook voor de Watersnoodzegels. Autopostkantoor Nr. 2 zou deze beide functies gaan combineren.

Ook dit autopostkantoor maakte zijn start bij de TT in Assen, in juni 1952. Daarna maakte het – tussen 17 november 1952 en 16 januari 1953 – een promotietocht in het kader van de Kinderpostzegelactie 1952. In 1952 zijn dus zowel de N.S.- Noodbus als het nieuwe autopostkantoor voor dit doel ingezet. Tijdens deze rondreis werd gestempeld met de dagtekeningstempels AUTOPOSTKANTOOR 2 en 3, in zwart. Dit betekent dat aan de afstempeling niet meer te zien is in welke standplaats deze is aangebracht. Alleen met de wetenschap van welke datum bij welke plaats hoort, kan dit vastgesteld worden.

Omdat ook op de gebruikte aantekenstrookjes geen plaatsnaam stond – deze waren identiek aan de strookjes die gebruikt waren in voorafgaande jaren in de Noodbus – waren de verzamelaars niet erg geïnteresseerd in poststukken van dit kantoor. Ik heb dan ook nog nooit 'mooie stukken' voor mijn verzameling kunnen vinden. Op 21 november 1952 stond autopostkantoor Nr. 2 in Zaandam.



*Afdruk van het nieuwe autopostkantoor-dagtekening stempel nr. 2, op 21 november 1952 aangebracht in Zaandam. Een wat somber drukwerk kaartje, met de Kinderzegel van 2 cent (NVPH 596).*

In de vroege ochtend van 1 februari 1953 voltrok zich de grote watersnoodramp. Al op 10 februari kwamen de speciale toeslagzegels in omloop en op diezelfde dag begonnen zowel de N.S.- Noodbus als autopostkantoor Nr. 2 een rondreis om de verkoop daarvan te bevorderen. Beide gingen van start in 's-Gravenhage, elk voor een eigen route door het land.

Het autopostkantoor Nr. 2 gebruikte nu de stempels 1 en 2. Volgens mondelinge overlevering was er in het autopostkantoor ook na 10 februari gedurende een aantal dagen het officiële eerstedagstempel aanwezig.

Aan de N.S.-Noodbus werd het dagtekeningstempel nr. 3 uitgeleend. Op 4 maart stond deze Noodbus nog eens in Zaandam, zie de brief hieronder. Ook aan het hier gestempelde briefje is niet te zien waar het gestempeld is; dit is alleen met kennis van de stempeldatum vast te stellen. Met het autopostkantoorstempel werden alleen Watersnood-toeslagzegels afgestempeld.



*Briefje, gefrankeerd met de Watersnood toeslagzegel 10 + 10 cent (NVPH 601), en gestempeld in de N.S.-Noodbus in Zaandam.*

Autopostkantoor Nr. 2 bleef in gebruik tot 1969 en is toen verkocht aan circus Toni Boltini. Daar werd het gebruikt als kassawagen.



*Autopostkantoor Nr. 2, in 1970 omgebouwd tot kassawagen en in gebruik bij Circus Toni Boltini.*

Om bedrijfseconomische redenen begon de PTT in 1969 postkantoren met een gering verkeer te vervangen door postagentschappen. Voor de dienstuitvoering van een postagentschap werd een overeenkomst aangegaan met een winkelier. Dat lukte veelal niet op het platteland, waar de detailhandel slecht vertegenwoordigd was.

Toen ontstonden ook de Mobiele postkantoren, die vooral een (meestal dagelijkse) rondreis maakten langs verschillende, dicht bij elkaar gelegen dorpskernen.

Aanvankelijk werd daarvoor een iets aangepaste autobus of caravan gebruikt. Toen deze proefneming met een 7-tal mobiele kantoren als geslaagd werd beschouwd, kwamen er – tussen 1978 en 1987 – 56 Rijdende Postkantoren in gebruik.

*Folder Rijdend Postkantoor Purmerend.*

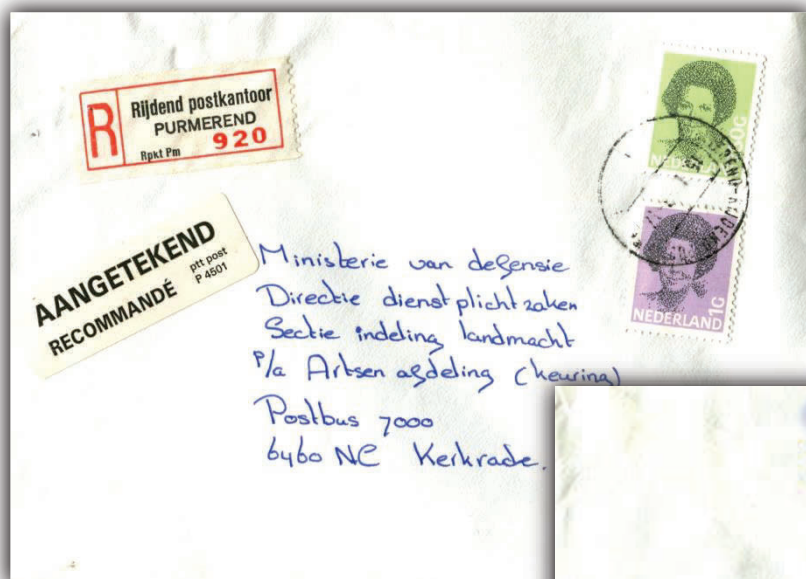
Rijdend Postkantoor Purmerend was de 35<sup>e</sup> in deze reeks. In de folder wordt een groot aantal ‘mogelijkheden’ genoemd.

Naast de gewone postale diensten kon men er o.a. terecht voor geldzaken (Postbank), kentekenbewijzen, motorrijtuigenbelasting, viskaarten, strippenkaarten, kansspelen voor paardenrennen, buitenlands geld en reischeques (op bestelling).

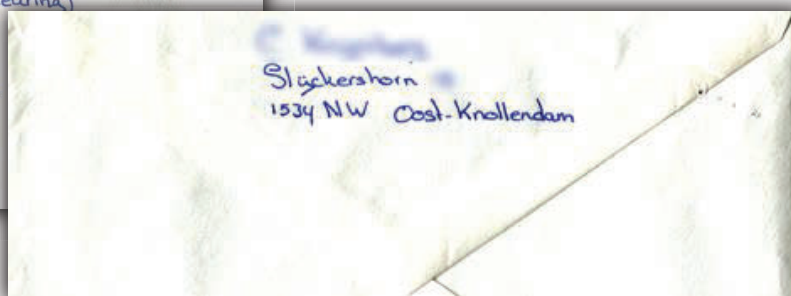


Deze bus deed ook drie dorpen aan in de Zaanse regio: Wijde-wormer, Jisp en Oostknollendam, vanaf 1 maart 1982. Op diezelfde dag werden de postkantoren in deze plaatsen gesloten. In juni 1987 werd deze dagelijkse service vervangen door een rooster van driemaal per week.

*Folder met informatie over de route, standplaatsen en tijden van het Rijdend Postkantoor Purmerend. Ook Wijde-wormer zou na Jisp een plaats in de route krijgen.*



*Voor- en achterzijde van een aange- tekende brief, verzonden via Rijgend Postkantoor Purmerend, vanaf de standplaats in Oost-Knollendam. Helaas is de datum in het stempel niet goed leesbaar, vermoedelijk in 1988 of 1989.*



*Standplaats van het rijgend postkantoor in Jisp.*

Per 12 augustus 1992 werd de dienstverlening per rijgend postkantoor opgeheven en verplaatst naar supermarkten of andere lokale middenstanders.



## 77. Het kan ook netjes!

Het heeft enige tijd geduurd voordat ik de redacteur van het *Maandblad Filatelie* zo ver had dat hij de verenigingsbladen die hem bereikten aan mij toezond in een mooi gefrankeerde enveloppe. Nu moet ik hem nog bewegen tot een tweede stap: vragen of ze er bij het ‘postkantoor’ een mooie afstempeling op plaatsen. Want er kunnen een paar dingen gebeuren. Of het geheel blijft keurig onafgestempeld, klaar voor hergebruik. Of een overijverige ambtenaar ragt er met alle beschikbare stempels zo lang overheen, dat de zegels voorgoed en voor iedereen onbruikbaar zijn geworden. ‘Postzegels- je kunt ze ook verzamelen’ – was een aantal jaren geleden een leus in een Nederlands poststempel. Nou, deze zegels niet. Soms blijkt dat het ook anders kan.

Op de veiling van de firma Van Looy & Van Looy kocht ik een mooi poststuk, dat mij aangetekend werd toegezonden in een grootformaat enveloppe, bont gefrankeerd, maar in de plaats van afzending – Hulst – ongestempeld gebleven. Nu weet ik niet langs welke ondoordringelijke wegen de poststukken hun plaats van bestemming bereiken, maar deze reisde kennelijk via Zaandam naar Zuidoostbeemster. In Zaandam ontdekte een plichtsgetrouwe medewerker de onafgestempelde zegels en besloot daar iets aan te doen. Hij begon er niet met zijn pen op te krassen, maar haalde het mooiste stempel uit de stempeldoos en plaatste dat zorgvuldig op alle zegels:

Post NL Pakketten  
Rechte Tocht 10  
1507 BZ Zaandam

Dat moet iemand geweest zijn die de schoonheid van de zegels herkende en waardeerde. Laten we maar een clubblad naar dit adres sturen, om te bedanken.



## 78. Een gedicht van Duut

Het was jarenlang een mooie traditie: een gedicht van Duut van Saane op de decemberbijeenkomst. Hier haar bijdrage uit het jaar 2000, geknipt uit de Hoornblazer:

### HET GEDICHT VAN DUUT

*Ome Jan lag zwaar te dromen. Tante dacht: dat is weer mis.  
Ik ben zeker, zei ze nijdig, dat hij weer verkikkerd is.  
Foei, zo'n oude sijsjeslijmer, die nog jonge blaadjes lust.  
Is hij niet genoeg gekust?  
Hé, hij gaat praten, wacht eens even. Hoor, de booswicht droomt  
hardop.  
Allerlei verboden dingen spelen hem weer door de kop.  
Och, wat ben je schoon en keurig. Zelden zag ik zulk een schat.  
Jaren heb ik lopen zoeken voor ik jou bezat!  
En wat een mooie tanden en prachtig rose is je kleur.  
Dubbel wil ik jou wel hebben,  
Na mijn zoeken en gespeur.  
Rimpels heb je niet, nog vlekjes, niet te dun en niet te dik.  
Zeldzaam ben je en zo gladjes. Gut wat ben ik in mijn schik.  
Netjes ga ik je nu plaatsen bij mijn prachtverzameling,  
Waar zo menig exemplaartje nu al uitgezocht in ging.  
In mijn serie pas je netjes, slechts op jou heb ik gewacht  
En mijn vrienden zullen zeggen: Kerel, nou heb je een pracht!  
Voor jou ruil ik met genoegen mijn wat gele exemplaar.  
Ach, ik had toen heus niets beters en ik dacht: Ik hou je maar.  
Voor geen geld wil ik je missen en die andere, die gaat weg.  
Die is nu te bleek en te mager als ik je eens naast haar leg.  
Nu was het genoeg voor tante: Van wie droom jij slechte man?  
Van een postzegel, mijn lieve vrouwtje,  
waar ik echt niet buiten kan.*

1923, J.H.Speenhoff

*Duut van Saane zou Duut niet zijn als ze hierop geen dichterlijke  
aanvulling had:*

*Het was een wonderbare droom. Men zegt: Dromen zijn bedrog.  
Nou ja, wat dan nog.*



## 79. FILATELIE met vallen en opstaan

Op 14-jarige leeftijd werd ik verrast door de buurvrouw die mij een doos met losse postzegels en enkele stockboeken schonk. Wat doe je ermee? Een paar maanden bestuderen, sorteren en de dubbeln in een apart stockboek. Na een jaar ging ik met het stockboek met de dubbele zegels naar de postzegelmarkt op de Nieuwe Zijds. Daar werd ik ontvangen door een viertal grote mannen die achtteloos vroegen of er nog iets leuks in dat stockboek zat. Wat kost dat zegeltje? Eh... (geen idee) .....een kwartje? Ben je gek joh. Ik bied je een dubbeltje. Voor 15 cent werden we het eens. In totaal verkocht ik voor fl. 1,25. Met deze rijkdom verder de markt op. Daar zag ik ook het zegel dat ik als eerste had verkocht, maar de verkoper vroeg fl. 2,75. Een koopje volgens de man.



Toen ik deze ervaring thuis vertelde, vond mijn vader dat het tijd werd om lid te worden van een postzegelvereniging. Het werd in 1959 de Philatelist, die elke maand vergaderde in een grote zaal van de Keizerskroon. Wat een ervaring! Al die mannen, met hun volle albums en stockboeken. En ze wisten alles! Nieuwe leden werd verteld hoe zij met postzegels om moesten gaan. Postzegels werden met plakkertjes ingeplakt in een album. Het plakkertje met het puntje van je tong een beetje nat maken (vooral niet teveel) op de postzegel plakken, dan de andere kant van de plakker nat maken en zo in je album plakken. Avonden was ik er mee bezig. Ook hield ik nauwgezet bij welke nieuwe zegels er uitkwamen. 's Ochtends om 9.00 uur stond ik al te wachten bij het filatelieloket van het Postkantoor op de Nieuwe Zijds en 's avonds was de serie alweer ingeplakt.

Een paar maanden later had ik een mazzeltje. Op de veiling van de Philatelist werden twee identieke series voor een gulden per serie aangeboden. Ik had de eerste voor slechts twee gulden. De tweede serie werd verkocht voor maar fl. 2,75. Toen zo iets een maand later weer gebeurde, heb ik de koper gevraagd waarom hij zoveel betaalde. Kijk mijn serie was al eens ingeplakt geweest en de series die hij kocht, nog nooit. Die was POSTFRIS. Wat een onzin, wat maakt dat nu uit, vond ik eigenwijs. Ik ben er later wel achter gekomen.

Ook kregen we les in afweken. Postzegels op gekleurd papier moesten met stoom worden afgeweekt. Die les kwam goed uit want ik had net een pakket oude brieven gekregen. Thuis de fluitketel opgezet en afweken maar. Na een kwartier kwam mijn moeder de keuken in en zag de condens van de ramen en keukenkastjes druipen. Het gas werd uitgedraaid en de rest van de brieven werd opgeborgen. Die nam ik later eens mee naar de Philatelist, waar er tot mijn verbazing eerst twee keer en voor sommige brieven wel tien keer de cataloguswaarde werd geboden. Waren die mensen gek geworden? Neen, dankzij het ingrijpen van mijn moeder werd voorkomen dat ik waardevolle brieven uit 1872 vernietigde.

Met de wel afgeweekte zegels uit 1872 was nog iets vreemds aan de hand. Op die zegels stonden vette nummers tussen vieze punten. Maar het ene zegel wilden ze graag kopen en het andere hele-



maal niet. Zo kwam je er weer achter dat sommige puntstempels een hoge waarde hadden. Maar natuurlijk een nog hogere waarde als ik ze gewoon op die brief had laten zitten. Na mijn huwelijk in mei 1966 verhuisden we van Amsterdam naar Wormer. Tot mijn verbazing bleek dat er op het platteland ook postzegelverenigingen actief waren. In september 1967 meldde ik mij in 'Het Eigen Gebouw' te Wormerveer waar de Posthoorn bijeenkwam.

*'Het Eigen Gebouw', Wormerveer*

De enthousiaste voorzitter Kriek deed naast enkele mededelingen over komende lezingen een oproep voor een vaste veilingmeester. Ik vond dat mijn 10-jarige Amsterdamse leer-schouur ruim voldoende was voor deze taak en stak mijn hand op. Zonder verdere vragen werd ik benoemd. Maar een veilingmeester moet iets te veilen hebben. Het was 1967 en de

prijzen van postzegels stegen per dag. Geen lid bood postzegels aan. Waarom zou ik postzegels verkopen die volgend jaar weer veel duurder zijn? Ik kon ze geen ongelijk geven.

Gelukkig werkte ik nog in de Amsterdamse binnenstad en kwam woensdag vaak op de postzegelmarkt waar ik voorzichtig een hele collectie kocht. Deze werd thuis verkaveld en in de volgende *Hoornblazer* stond mijn eerste veilinglijst. Die lijst maken was overigens een heel gebeuren, want de Posthoorn gebruikte een stencilmachine. Kent u dat nog? De lijst typen op een uit drie bladen bestaand papier, die aan de bovenzijde aan karton waren vastgeplakt. Fouten werden gecorrigeerd door een soort nagellak op de foute letter te smeren en na droging de juiste letter te typen. Die lijst moest naar de redactie worden gebracht. De redacteur componeerde de diverse ontvangen teksten tot een convocatie van één of twee A4'tjes. Deze werden opgevouwen, waarna het geheel met een postzegel (de groene 4 cent Van Krimpen) werd gesloten. Als de ontvanger de tekst wilde lezen moest de postzegel dus worden doorgescheurd.



*Het bestuur in 1983. Staand Jan Kriek (oprichter). Achter de tafel (vlnr) Herry Cohnen, Tjerk Wiersma, Jan Klufit, Netty Hendriks, Willem Aaij, Antoon Kouwen.*

Door de stijgende prijzen kreeg de filatelie algemene aandacht. Het ledental van de Posthoorn schoot omhoog van 220 in 1967 tot 500 in 1985. De ZZZ (Zaanse Zegel Zoekers) bracht het zelfs tot meer dan 800 leden. Inmiddels had ik de voorzittershamer van Jenny van Haeften overgenomen. De stijgende aantallen leden werden door uw bestuur vol trots gepubliceerd. Maar we hadden best in de gaten dat veel nieuwe leden vooral dollartekens in hun ogen hadden. Op zich was er niets tegen stijgende prijzen. De meeste leden waren zelfs trots op de stijgende waarde van hun verzameling. Maar het ging fout toen 'verzamelaars' te gulzig werden. In plaats van die ene serie die ik in 1959 kocht, werden er van nieuwe uitgiften nu in een keer tien series gekocht. Sommige 'verzamelaars' kochten hele vellen. Vervolgens gingen ze wachten op verdere prijsstijging. Toen die uitbleef hadden de kopers van hele vellen de eerste jaren nog enige steun aan de gedachte dat er in ieder geval brieven mee konden worden gefrankeerd. In 1980 verkocht de Post nog 3½ miljoen Zomerzegels en de NVPH 572.000 eerste dag enveloppen. In 1998 was de verkoop van Zomerzegels gedaald tot slechts 1 miljoen. Van fdc's werden er toen nog meer dan 90.000 verkocht. Het leek een financieel drama te worden. Maar ziet, rond de eeuwwisseling werd de filatelie verrast door grote vraag vanuit Spanje (zie: *Hoornblazer* mei 2003). Een bedrijf Afinsa (met 2000 werknemers) bood Spanjaarden die de banken niet vertrouwden beleggingsobjecten aan met Europese (vooral CEPT) postzegels als onderpand en beloofde een rentevergoeding van 6%. 350.000 Spanjaarden schreven in. Afinsa moest enorme aantallen postzegels kopen. In mei 2006 eindigde het sprookje plotseling toen de Spaanse politie invallen deed bij Afinsa en alle voorraden in beslag nam. Afinsa werd beschuldigd van fraude. Einde prijsstijging. Opnieuw moesten de vellenverzamelaars hun steun zien te vinden in de frankeerwaarde.

### **Einde frankeergeldigheid**

Voor de verzamelaars van vellen kwam de nekslag in 2013 toen de Post besloot dat zij voortaan alleen postzegels in euro als frankeergeldig zou accepteren. O.a. de Posthoorn heeft zich sterk gemaakt de Post op andere gedachten te brengen, tot in de rechtbank. Resultaat hebben we helaas niet bereikt. De rechter gaf de Post gelijk. Krantenkoppen gaven aan: 'Postzegels zijn waardeloos'. De verwachte prijsstijging voor zegels uit de jaren 80 werd natuurlijk een aanzienlijke prijsdaling. Dat fdc's uit die jaren nauwelijks meer waarde hebben begrijp ik ook. Maar we merken ook dat de prijzen van zegels uit vroegere jaren met kleine- en zelfs zeer kleine oplagen onder druk staan. Grotendeels lijkt dit veroorzaakt door die prikkelende krantenkop: 'Waardeloos'. Het vertrouwen is zoek, zowel in de markt als in de Post. Diverse malen heb ik meegemaakt dat inzenders (niet leden) die ons via internet benaderen, stomverbaasd zijn als zij in onze veiling nog een flink bedrag voor hun verzameling ontvangen.

Heeft u zich opgewonden over mijn eenzijdige financiële bespiegelingen van de filatelie? Sorry, maar ik denk echt dat de huidige prijsontwikkeling de oorzaak is van de dalende interesse. Mensen kopen nu eenmaal alleen iets dat in de belangstelling staat. Dit zien we overal, in de kunst, op de beurs, in bitcoins en zelfs in de filatelie. Want als China stijgt, gaan verzamelaars China kopen, ook als ze vroeger nooit naar dat land omkeken. Filatelie heeft veel meer aspecten dan financieel, maar de financiële kant wint het van de charme. In 'Tussen kunst en kitsch' wordt boeiend verteld over het gebruik en de historie van een object, maar uiteindelijk wachten we allemaal op de laatste minuut als de waarde wordt verteld.

Het ledental van 500 uit 1980 is weer terug bij af, ondanks dat in onze regio de Postduif uit Assendelft en de vereniging IJmuiden zijn gestopt. Philatelica Zaanstreek en de Postiljon uit Oostzaan zijn geheel (met leden en activa) bij de Posthoorn ingetrokken. Plezierig is het te ervaren dat ondanks het dalende ledental het aantal bezoekers op onze bijeenkomsten tussen de zestig en tachtig blijft schommelen, dat er enthousiast op de 200 kavels wordt geboden, onderling wordt gehandeld en in stuiverboeken wordt gesnuffeld. Eveneens ervaar ik dat we ondanks het nodige gedoe (zie boven) de Posthoorn in een uitstekende harmonie haar tachtigste verjaardag zien halen. Leden en bestuursleden bedankt.

Jan Kluft

## 80. Verantwoording

We hebben ervoor gekozen om de voetnoten uit de tekst weg te laten om de leesbaarheid van het boek te vergroten. Toch willen we in dit hoofdstuk een zo goed mogelijke verantwoording van de geraadpleegde bronnen geven (per hoofdstuk) én een overzicht van de geraadpleegde of aan te bevelen literatuur.

### Archieven

*Veertig Poststukken* (Dehé, 2002) bevat een hoofdstuk (40. *Verantwoording*) met tips voor mensen die zelf de archieven in willen duiken om (postaal) onderzoek te doen. De Studiegroep Zaanse Postgeschiedenis heeft jaren terug vooral onderzoek gedaan in het Algemeen Rijksarchief in Den Haag (ARA), het Amsterdamse Gemeentearchief (GAA), het Rijksarchief in Haarlem (RANH) en het Gemeentearchief Zaanstad (GAZ). Tegenwoordig vormen de gedigitaliseerde krantenarchieven een prachtige aanvulling.

In het Algemeen Rijksarchief bleken vooral de onderstaande ingangen voor dit boek van belang:

- Archief Ministerie van Financiën: 1795-1813, toegang 2.01.21
- Archief Ministerie van Financiën (periode 1831-1876), toegang 2.08.05.01.
- Archief Ministerie van Financiën: Administratie der Posterijen, 1831-1876, nummer toegang 2.08.05.44. Hieruit o.a. inv. 32, postrit Amsterdam-Buiksloot-Zaandam-Wormerveer.
- Archief van de Administratie der Posterijen (periode 1813-1823), toeg. 2.08.01.03. Dit archief bevat veel gegevens over postkantoren in de periode 1816-1822 en een aantal inspectierapporten (inventarisnr. 202-208).

In het Rijksarchief in Haarlem, tegenwoordig Noord-Hollands Archief, waren veel gegevens te vinden in het archief van de Gouverneur Generaal over de periode 1814-1852; aansluitend Commissaris des Konings. Toegangsnummers 16 en 17. Ook het archief van de Posterijen (toeg. 82) is de moeite waard. Een inventaris is op internet te vinden.

In het Gemeentearchief Zaanstad leverden met name de archieven van de besturen van de diverse gemeentes veel vondsten op. Een probleem was wel dat verschillende archieven in de afgelopen jaren hernummerd zijn, waarbij een duidelijk overzicht van de veranderingen niet aanwezig was.

### Digitaal en websites

Krantenarchief Koninklijke Bibliotheek: [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)  
Gegevens poststempels: <http://poststempels.nedacademievoorfilatelie.nl>  
<http://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl>  
<http://www.zaanwiki.nl/encyclopedie>  
<https://archieff.zaanstad.nl>

### Toelichting per artikel

Voor de stukken over de Zaanse bedrijven hebben we gebruik gemaakt van de genoemde digitale bronnen en van:

- Encyclopedie voor de Zaanstreek (eindred. Woudt en Woudt)
- Ach Lieve Tijd (tekst Woudt en Woudt)
- Geschiedenis van de Zaanstreek (red. Beukers/ Van Sijl)

1. Een stukje ter inleiding
2. 'Het grootste en rykste Dorp van onze Nederlanden'
3. Van Veerschuyt tot Saandenposterij; 4. Een gemeenschappelijke veerdienst  
Eerder verschenen in *Zaans Erfgoed*, nr. 60- 2017, p.24-26 ; nr. 61, p. 28-31  
- Reglement op de veerdienst in GAZ, Gemeentebestuur Oost-Zaandam, West-Zaandam, Zaandam, OA-0053, inv. 162. Dit archief bevat meerdere reglementen uit de jaren 1755-1805 en discussies daarover.  
Literatuur: Fuchs, Beurt- en Wagenveren; Dehé, 2005, met name hoofdstuk 5 (De brievenzak)  
Een mooi overzichtsartikel biedt Lootsma in *De Zaende*, 1950, p. 326-373
5. Wanneer begon die goeie ouwe tijd?  
- Ordonnantie: GAZ, Gemeentebestuur Oost-Zaandam, West-Zaandam, Zaandam, OA-0053, inv. 162
6. Een verkenning van de Zaanstreek  
- RANH, toeg. 13, inv. 476 (Posterijen), 10-11-1809: brieven aan de Landdrost van Amstelland  
Ten Brink, p. 7 (citaat), p. 31
7. De stad Zaandam?  
Göbel: zie ook *Geschiedenis van de Zaanstreek*, dl. 1, 363-370

8. De heren Trip en Dekker  
Brieven uit eigen collectie; krantenberichten via Delpher
9. Met een fluit naar Narva  
Over het belang van hout in de Zaanstreek: F. Mars, met lit. lijst
10. De Franse tijd: een nieuwe postregeling
  - GAA, toeg. 460, inv. 2 (archief Buiksloterveer)
  - ARA, toeg. 2.08.01.03, inv. 1 (Informatie over de postdirecteuren)
  - GAZ, Notulen gemeenteraad Koog aan de Zaan in OA-0148, inv. 4, 13/4/1811: Sanderson
  - GAZ, Kasboek Westzaandam, OA-0054, 15/4/1812, betaling aan postmeester Sanderson
  - Registre Civique, mei 1811 (canton 1, sectie 1 van Westzaandam: Sanderson) in bibliotheek GAZ, inv. 6981; Collectie Aanwinsten AC 0006, nr. 49
  - GAZ, Volkstelling 1829; GAZ Nominatieve staat bevolking 1824, OA-0141, Bevolkingsregister Zaandam
  - Vroom: ARA, toeg. 2.08.01.03, dossier 116, 1816; - klacht van Göbel over Lauts: RANH, toeg. 15, inv. 439 ; ARA, toeg. 2.08.01.03, inv. 123 (Schema postritten)
 Over de Dam: Adriaan Loosjes, Zaanlandsche Dorpen, 1794
11. Poststempels  
Gebaseerd op Vellinga; idem Korteweg, 300 jaar Postmerken; idem Postmerken & Postinrichtingen in Nederland tot 1871 (PEP), deel 1 en 2
12. Over zwaar werk en ruig volk  
Grotendeels gebaseerd op hoofdstuk 6 van Loont den bode (Dehé, 1997), met noten en vindplaatsen  
- Overeenkomst met Pieter Swart, bodeloper tussen Amsterdam en Zaandam (1814) in ARA, toeg. 2.08.01.03
13. Vraagtekens bij posthoorns  
Een eerdere versie verscheen in de Catalogus van Saenphilex 2003 (Dehé, 2003) ; Zie ook Korteweg, Oude tijden, oude brieven; Joh. H. Lint P.zn.
14. Een postdirecteur met kasproblemen  
Zie ook Loont den bode (Dehé, 1997), met voetnoten en archiefverwijzingen  
- RANH, toeg. 16, inv. 1291-1295, 1372-1514; -idem, inv. 1487 (Staatscourant)  
- GAZ, Gemeentebestuur Zaandam, OA-0054 (periode 1813-1945)
15. Lopende boden  
- Ordonnantie in GAZ, bibliotheek inv. 11941
16. Per stoomboot over het IJ  
- GAA, toeg. 460, inv. 2 (archief Buiksloterveer)  
- idem, M 953.055 (reglement); M 955.027 (Mercurius); M 954.052 (veerschippers 1845)
17. De paardenraderboot, zie 16
18. Post met de stoomboot, zie 16  
E. Besse, Zaende 1948  
- Avis concessie in GAZ, Gemeentebestuur Koog aan de Zaan, OA-0148 , inv. 49  
- GAZ, Gemeentebestuur Zaandam, OA-0054 (periode 1813-1945) ; notulen gemeenteraad 1823-1828  
- RANH, toeg. 82, inv. 45
19. Post per stoomboot, trein en diligence  
Over de diligencediensten o.a. Wiersma, Postzak 199.  
- Concessies in RANH, toeg. 16, inv. 4017, brf. 19; inv. 4045, brf. 33 (Couwenhoven)
20. 'Een aan natuur en levensgenot zoo arme streek' : Wormerveer  
Zie J. Aten, Wormerveer langs Weg en Zaan  
- GAZ, Gemeentebestuur Wormerveer, OA-0051 (1617-1934), met name de in- en uitgaande brieven
21. Wormerveer 1 ½ cent  
J. Vos in Maandblad Philatelie
22. Postvoorzieningen in de dorpen  
Rodenburg, De Nederlandse bestelhuizen
23. Onze Eerste Emissie  
Zie Van Hussen, Ottenheym, Havelaar
24. Stempels op de Eerste Emissie in de Zaanstreek  
Zie hoofdstuk 23
25. Papier uit Wormerveer  
Zie Ottenheym en Havelaar
26. Met de pen vernietigd  
Verwezen wordt naar Van der Willigen, Afstempelingen Emissie 1852
27. Doorgeslagen postzegelvellen

- Cleij, Emissie 1864
28. William Pont: Waterland en Zaanstreek  
Zie ook Dehé, 2002, hfdst. 16; D.F. Pont (1936)
  29. Een postkantoor in Krommenie
    - GAZ, Gemeentebestuur Westzaan, OA-0049 (1814-1940)
    - GAZ, Gemeentebestuur Krommenie, OA-0036 (1814-1945), Raadsnotulen Krommenie 1842-1852
    - GAZ, Gemeentebestuur Krommenie, OA-0036 (1814-1945)
  30. Het postkantoor van Zaandam: een soap in vele bedrijven  
Van der Laan, 'Enige aantekeningen (...)
  31. Westzaan: niet aan te raden voor een zwak gestel
    - Over Jacobus Bakker, GAZ, Gemeentebestuur Westzaan, OA-0049
  32. De Zaanlandsche Communicatieweg
    - Concessie: GAZ, Gemeentebestuur Koog aan de Zaan, OA-0148, inv. 49 en 50
    - GAZ, Gemeentebestuur Westzaan, OA-0049
  33. Assendelft
    - GAZ, Gemeentebestuur Assendelft, OA-0028
  34. Trots op het bedrijf  
Dit stuk is geschreven door Franck Glandorff
  35. Wormer
  36. Jisp
  37. Oostzaan  
Zie o.a. Schilstra
  38. Zaandijk en Koog aan de Zaan
    - GAZ, fam. Archief Smit, 1<sup>o</sup> Zaanlandse tak, inv. nr. 6
    - GAZ, Gemeentebestuur Koog aan de Zaan, OA-0148, inv. 50
    - GAZ, idem, vergaderingen B&W, inv. 26
    - GAZ, idem, inv. 50, 25/4/1878, verhuur kantoor aan Kopper
  39. Koog- Zaandijk: een plaats die niet bestaat
    - Over de aankoop van grond etc: GAZ, Gemeentebestuur Koog aan de Zaan, OA-0148, inv. 63, diverse aktes en overeenkomsten
    - RANH, toeg. 82, inv. 45
  40. Een Zaans reglement voor de postbode
    - GAZ, Gemeentebestuur Koog aan de Zaan, OA-0148, inv. 48, 17/11/1832; idem inv. 35 (raadsbesluiten)
  41. Olielampje  
Zie Brekelmans
  42. Lawaaiige snelheid
    - GAZ, Gemeentebestuur Westzaan, OA-0049
    - RANH, toeg. 82, inv. 9 (Alkmaar) de postdienst op de lijn Zaandam-Uitgeest
 Zie J.A. Faber; idem Spoor en Post in Nederland
  43. Het Noordzeekanaal  
Zie Van Tijn, Diederiks, Emeis (Themanummer Ons Amsterdam)
  44. Van Hembrug naar Hemtunnel
  45. Spoor en post  
Zie Van Rijswijk, Van der Flier en Spoor en Post in Nederland
  46. Stempels lief en leed  
Een meer dan voortreffelijk overzicht is gemaakt door Cees Janssen en is te vinden op de site van de Nederlandse Academie voor Filatelie (<http://poststempels.nedacademievoorfilatelie.nl>). Zie verder hoofdstuk 11, Poststempels; voor de puntstempels: H. Jans
  47. Het Kalf bij Zaandam
  48. De Titanic en de Zaanstreek  
Citaat Zaanse ondernemers: P.G. Kuijk, De Zaanstreek, uit haar verleden en heden, 1923  
Zie ook: <http://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl/>
  49. Een bijzondere fabriek, een speciaal poststempel  
Zie Stroom & Janssen, 2011
  50. Koekjes en plaatjes bij Verkade  
Zie Roggeveen, 2010; Hans Ruiters leverde het stukje over Hille.
  51. Alfred Ost en de Zaanstreek  
Veel informatie op internet, o.a. [amsterdam-eerstewereldoorlog.nl/item/alfred-ost-3/](http://amsterdam-eerstewereldoorlog.nl/item/alfred-ost-3/)
  52. Prentbriefkaarten in een kader



- Zie Seija Riitta Laakso
53. De Eerste Wereldoorlog  
Zie Dehé, Simons; Holleman- Posthistorische Studies.
  54. De Interneringszegels  
Zie König
  55. Aan het werk bij Duyvis  
Zie Holleman
  56. De Zaanse blikindustrie
  57. Duitse piraterij  
Zie De Baar e.a., Postkroniek van Zeeland, Hintzen, p. 227-245
  58. De Bijenkorf, voorheen M.K. Honig
  59. Zaanse sigaren  
Ach Lieve Tijd (deel 12)- Tien eeuwen Zaanstreek, de Zaanse fabrieken en hun fabrieken  
<http://www.dezuidkanter.nl/historie/193-sigaren-in-de-zaanstreek>
  60. Van Gelder Zonen
  61. Mooi blauw  
Zie L. Goldhoorn; zie ook Zonjee, Louw (evenredig afstandsrecht)
  62. Geperforeerde zegels  
Zie Verhoeven en Van der Lee (Catalogus)
  63. Niet eerlijk  
Via Delpher
  64. Een industrieel paradijs?  
Zie o.a. Roggeveen, De teloorgang van de Zaanse levensmiddelenindustrie  
Dehé in Jubileumboek Posthoorn 1938-2008
  65. Bruynzeel: eens groot in hout
  66. Albert Heijn: filatelistische sporen
  67. Ongeluksvlucht van de Douglas DC-2, PH-AJU 'Uiver'  
Zie o.a. Kroese en Nater voor het verhaal en TSchroots voor de documentatie
  68. Nog meer ramppost  
Zie TSchroots
  69. Polak & Schwarz
  70. De postzegeltentoonstelling van De Posthoorn: 1939
  71. Zaanstreek in oorlogstijd  
Een belangrijke studie over de Nederlandse post in oorlogsjaren: Adema en Groeneveld  
Idem de boeken van Van Doorn  
Geschiedenis van de Zaanstreek, deel 2, p. 679 e.v.
  72. Een bomaanslag op het postkantoor Koog Zaandijk
  73. Deutsche Dienstpost Niederlande  
Zie de publicaties van Dörrenbach en Van den Berg.
  74. Postcensuur?  
Jos M.A.G. Stroom werkt aan een meerdelige publicatie over de Transorma-sorteerder. Deel 1, 'Transorma op de Wereldtentoonstelling' is verschenen in 2015.  
Deel 2: "De 'kleine' Transorma's; Breda, Postmuseum en 's-Hertogenbosch" is verschenen in mei 2017.  
Uitgegeven door Po&Po <http://po-en-po.nl/transorma-reeks/>
  75. Post met behulp van het Rode Kruis  
Zie Adema en Groeneveld; idem S. Drukker; idem Van Doorn
  76. Autopostkantoren in de Zaanstreek  
Jos Stroom is de auteur van dit stuk  
Zie J.M. Hager; Jos M.A.G. Stroom; F.W. van der Wart, Reclamehandstempels
  77. Het kan ook netjes!
  78. Een gedicht van Duut
  79. FILATELIE met vallen en opstaan
  80. Verantwoording

## Literatuurlijst

- Kees Adema, Jeffrey Groeneveld, *The Paper Trail – WW II in Holland and its Colonies as seen through Mail*, Royal Philatelic Society, London 2018.
- Algemeene Instructie voor den Dienst der Brieven Posterijen, Parijs 1810.
- J. Aten, *Wormerveer langs Weg en Zaan*, Wormerveer 1967.
- Kees de Baar, Jan Hintzen(†) en Erik Petrusma, *Postkroniek van Zeeland. Vierhonderd jaar postorganisatie, postvervoer en postverbindingen*, Vlissingen 2012.
- Jan van den Berg, *Tarieven en frankeringen van de Duitse Dienstpost Nederland. De Postzak nr. 191, p. 141-188, Po&Po, december 2000.*
- E. Besse, *Een stoombootverbinding van Amsterdam naar Alkmaar. Zaende, Maandblad gewijd aan de historie, folklore en genealogie van de Zaanstreek*, 1948, p. 166-171.
- Eelco Beukers en Corrie van Sijl (red.), *Geschiedenis van de Zaanstreek*, 2 delen, 2012.
- M.G. de Boer, *Geschiedenis der Amsterdamsche stoomvaart*, blz. 23/31 (stoomboot Mercurius)
- M. Brekelmans, 'Een bijzonder stempel met letters en cijfers'. *Bestellersstempels in Nederland. Posthistorische Studie 33. Po&Po*, 2017.
- J.F. Cleij, *Standaardwerk van de postwaarden van Nederland. Emissie 1864. Uitgeverij Davo, z.j.*
- C. van Dalsem, *150 jaar Kamer van Koophandel, Zaanstreek*, 1993.
- J. Dehé, *De posthoorn, Catalogus Saenphilex 2003*, p. 26-37.
- J. Dehé en F. Simons, 'Een zaak van landsbelang'. *Nederlandse postcensuur in de Eerste Wereldoorlog. Posthistorische Studie 31. Po&Po*, 2014.
- J. Dehé, 'Loont den bode'. *De geschiedenis van de post in Purmerend, Beemster en De Rijk, Zuidoostbeemster 1997.*
- J. Dehé, *Veertig Poststukken. Over de geschiedenis van de post in Waterland en Zaanstreek, Zuidoostbeemster 2002.*
- J. Dehé, "Een slaafsch en ongezond bedrijf". *De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880, Hilversum 2005.*
- H.A. Diederiks, *Amsterdam en het Noordzeekanaal, Ons Amsterdam, jrg. 28, 8/9, 1976, p. 254-261.*
- Axel Dörrenbach, *Deutsche Dienstpost Niederlande. Handboek-Catalogus. Uitg. Stichting Nederlandsch Maandblad voor Philatelie*, 2018.
- W.J. van Doorn, *Nederlandse oorlogspost rondom de Tweede Wereldoorlog, deel 1 en 2. 's-Gravenhage 1978, 1981.*
- S. Drukker, *Gevolgen en bevrijding voor het Nederlands postverkeer 1940- en 1944-45. Posthistorische Studie 26. Po&Po*, 2011.
- M.G. Emeis jr., *Water naar zee graven, Ons Amsterdam, jrg. 28, 8/9, 1976, p. 268-276.*
- J.A. Faber (red.), *Het Spoor. 150 jaar Spoorwegen in Nederland, Amsterdam/Utrecht 1989.*
- A. van der Flier, *Filatolie van A tot Z, Den Haag 1994.*
- J.M. Fuchs, *Beurt- en wagenveren, Den Haag 1946.*
- L. Goldhoorn, *Van een halve cent tot één gulden vijf en zeventig. Een overzicht van de Nederlandse portzegels. Posthistorische Studie 6, Po&Po*, 1979.
- J.M. Hager, *De Nederlandse autopostkantoren 1939 – 1994. Posthistorische Studie 18, Po&Po*, 1996.
- A. Holleman, *Internering van buitenlandse militairen in Nederland gedurende de Eerste Wereldoorlog. Een proeve van historische filatelie. Posthistorische Studie 30. Po&Po*, 2014.
- G. Holstege, J. Vellekoop, R. van den Heuvel, M. Brekelmans (red.), *Handboek Postwaarden Nederland, 1994-heden.*
- De Hoornblazer [verenigingsblad van de Zaanse Posthoorn], jaargangen 1984- 2018.*
- J.J. Havelaar, *Port betaald. Een cultuurgeschiedenis van de eerste Nederlandse postzegel, 1852-2002, Den Haag/Zutphen 2002.*
- T. den Herder, 'Het "Schuytveneer" – Beurtveer tussen de steden Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend, Ons Amsterdam, 12/6, 1960, p. 162-171.
- W. Huisman jr., *Post- en Telegraafwereld, diverse jaargangen tussen 1 (1896) en 23 (1919).*
- G.J.J.M. van Hussen, *Nederlandse Postgeschiedenis. Emissies 1852, 1864 en 1867 'De Klassieken', uitgave Van Dieten Postzegelveilingen B.V. 2005.*
- H.J.W.M. Jans, *De Poststempels van Nederland. Nederlandse Puntstempels (...). Uitgave Po&Po*, 2016.
- Jubileumboek De Posthoorn-Zaanstreek, 1938-2008.*
- K.E. König, *De Nederlandse interneringszegels, historisch, postaal en philatelistisch belicht, Amsterdam 1952.*
- P.C. Korteweg, *300 jaar postmerken van Nederland 1570-1870, 's-Gravenhage 1957.*
- P.C. Korteweg, *Oude tijden, ouden brieven. De ontwikkeling van het post- en vervoerswezen in de 19<sup>e</sup> eeuw. Incomplete proefdruk, uitgeverij Davo, ongedateerd.*

- Wim Kroese, De legendarische vlucht van de Uiver, Londen-Melbourne oktober 1934, Amsterdam 1983.
- P.G. Kuijk, De Zaanstreek, uit haar verleden en heden, 1923.
- J. Kuyper, Gemeente atlas van de Provincie Noord-Holland. Naar de officiële bronnen bewerkt. Uitgave Suringar, Leeuwarden 1869. Heruitgave, ongedateerd.
- Seija Riitta Laakso, Collecting & Exhibiting Picture Postcards, Riga 2012.
- G.P. van der Laan, Enige aantekeningen omtrent de geschiedenis van de dienst der Posterijen, Telegrafie en Telefonie te Zaandam. Verzameld ter gelegenheid van de opening van het nieuwe hoofdpstkantoor Blooksven op 29 november 1985 (...)
- Jacob van Lennep, Nederland in den goeden ouden tijd, Utrecht 1942.
- Joh. H. Lint P.zn, Het watermerk onzer eerste zegels. In: Postzegelkunde en Postwezen, Gedenkboek [...] uitgave Nederlandsch Maandblad voor Philatelie, 1932, p. 67-70.
- A. Loosjes, Beschrijving van de Zaanlandsche dorpen (...) uit oorspronkelijke handschriften van wijlen den eerw. heer Adriaan Loosjes, in leeven leeraar der Doopsgezinden te Westzaandam, 1794.
- S. Lootsma, Bijdrage tot de geschiedenis der veren tussen Zaandam en Amsterdam. Zaende, Maandblad gewijd aan de historie, folklore en genealogie van de Zaanstreek, 1950, p. 326-373.
- F. Mars, Zaandam Houtstad, Zaandam 1957.
- Johan P. Nater, Glorie en tragiek in de Melbourne race, De Uiver (...), 2<sup>e</sup> druk, Rotterdam 1983.
- Nieuwe geographische Nederlandsche reise- en zakatlas, Amsterdam 1773. Facsimile-herdruk, Alphen a.d. Rijn 1987.
- G.G.J.J. Ottenheim, Ontstaan en invoering van de eerste Nederlandse postzegels 1850-1852, 's-Gravenhage 1969.
- J.C. Overvoorde, Geschiedenis van het Postwezen in Nederland voor 1795, Leiden 1902.
- D.F. Pont, De firma William Pont (...) in verband met opkomst en ondergang van Edam's scheepsbouw en houtvaart, 1936.
- Postmerken & Postinrichtingen in Nederland tot 1871 (PEP), deel 1 en 2. Samengesteld door de Werkgroep Postgeschiedenis van Po&Po, 2013.
- F.L. Reed, De halffrondstempels op de emissie 1852 Nederland = The halfround postmarks on the first issue of the Netherlands, uitgave Van Dieten, 's-Gravenhage 1964.
- J.A.C. Rijswijk, Het vervoer van treinbrieven. De Postzak nr. 133, p. 213-256, Po&Po, september 1982.
- J.F. Rodenburg, De Nederlandse bestelhuizen. De Postzak nr. 132, p. 185-195, Po&Po, juni 1982.
- Peter Roggeveen, Van cactus- tot voetbalplaatjes. Zaanse bedrijven en hun albums, Wormer 2010.
- Peter Roggeveen, De teloorgang van de Zaanse levensmiddelenindustrie, in Nieuwe Noordhollandse Courant, 17/11/1999.
- J.W. van Sante (ed.) Het dagverhaal van Aafje Gijsen 1773-1775, Wormerveer 1986.
- Erik Schaap, Een 'onwillende mentaliteit'. Het Zaanse verzet in oorlogstijd. In : Eelco Beukers en Corrie van Sijl (red.) Geschiedenis van de Zaanstreek, deel 2 p. 679 e.v.
- J.J. Schilstra e.a., De Polder Oostzaan, 1979.
- Spoor en Post in Nederland- Historie, zegels, postwaardestukken, treinbrieven, bus-, tram-, en belastingzegels. Uitgave Nederlands Spoorwegmuseum, Utrecht 1979.
- Jos M.A.G. Stroom, De Nederlandse autopostkantoren 1939 – 1994: Aanvullingen (1), De Postzak nr. 195, p. 352-364, Po&Po, december 2002.
- Jos M.A.G. Stroom, Autopostkantoor nr. 1 en de rol van 'verzamelaarspost' bij de geschiedenis daarvan. De Postzak nr. 219, p. 268-292, Po&Po, september 2016.
- Jos M.A.G. Stroom en Cees J.E. Janssen, De Poststempels van Nederland, Reclamehandstempels 1925-1970. Uitgave Po&Po, 2011.
- J.L.C.M. TSchroots en H.H.C. TSchroots, Luchtvaart en Luchtpost encyclopedie, deel 1. Uitgave De Vliegende Hollander, Amsterdam 1990.
- Th. Van Tijn, Het Noordzeekanaal en de Noordhollandse scheepvaartbeweging, Ons Amsterdam, jrg. 28, 8/9, 1976, p. 242-253.
- O.M. Vellinga, De poststempels van Nederland 1676-1915, 1931.
- J.L. van Velzen, Het berichtenverkeer in en om Wormerveer, 1974.
- Jan L. Verhoeven en Nico van der Lee, Catalogus van de perfins van Nederland en OR. 3<sup>e</sup> editie, 2016.
- Jan Vos, 1½ cent Wormerveer, Maandblad Philatelie 1986, p. 167, 570-571.
- Jan Vos, Van anderhalve cent tot negen cent in een driehoek, Maandblad Philatelie 1986, p. 846-848; 1988, p. 15-17, 1989, p. 152-157 (met literatuurlijst).
- Jan Vos, Driehoekige zegelstempels in postale handen, Maandblad Philatelie 1990, p. 679-687.
- J. Wagenaar, Amsterdam, in zyne Opkomst, Aanwas, Geschiedenissen, Voorregten, Koophandel, Gebouwen, Kerkenstaat, Scholen, Schutterye, Gilden en Regeeringe beschreven, 4 delen, Amsterdam 1760-1802.

- F.W. van der Wart, Reclamehandstempels en Gelegenheidsstempels, Ned. Ver. van Poststukken- en poststempelverzamelaars, 6<sup>e</sup> druk, Haarlem 1985.
- R.E.J. Weber, Nederlandsche postuniformen, Haarlem 1946.
- Hotze Wiersma, Brievenvervoer door de posterijen in samenwerking met....? De Postzak nr. 199, p. 78-84, Po&Po, december 2004.
- A.M.A. van der Willigen, Afstempelingen Emissie 1852 van Nederland. Uitgave Davo, 's-Gravenhage 1955.
- Jan Pieter Woudt en Klaas Woudt (eindredactie), Encyclopedie van de Zaanstreek, 2 delen, Wormerveer-Zaanstad 1991.
- Jan Pieter Woudt e.a., Ach Lieve Tijd. Tien eeuwen Zaanstreek, de Zaankanters en hun rijke verleden. 19 afleveringen. Waanders Uitgevers in samenwerking met het Gemeentearchief Zaanstad, Zwolle 1992.
- A. Zonjee en O. Louw, Met de meeste spoed en promptitude: expressepost in Nederland en naar het buitenland, 2013.







