

Post, telegraaf en telefoon in Maasbommel, deel I

John Ridders, mei 2019

Het is dit jaar, 2019, precies honderd jaar geleden dat er in Maasbommel na veel aandringen eindelijk aan het hulppostkantoor een publieke telefooncel werd gebouwd met binnen aan de muur de eerste telefoon van het dorp.

Maar hoeveel is er ook in ons dorp sindsdien niet veranderd op het gebied van communicatie.

Vrijwel ieder huis kreeg uiteindelijk zijn eigen telefoon met een nummer in het telefoonboek. Echter, de vaste telefoon is inmiddels alweer 'uit' en 'mobieltjes' zijn 'in'. Sedert vorig jaar wordt er zelfs geen telefoonboek meer gedrukt. De meeste straten in Maasbommel hebben inmiddels glasvezelkabel en snelle Wifi. We zijn digitaal gaan 'mailen' en 'chatten' en we zijn er de hele dag druk mee in de weer en klagen al snel als de wifi te traag is. De digitale 'sociale media' beheersen ons leven inmiddels zodanig dat wordt aangeraden het mobieltje maar niet mee naar bed te nemen om slapeloosheid te voorkomen. En wie gaat er in deze jachtige tijd nog rustig voor zitten om met een vulpen iemand een brief schrijven? Wie doet dat nog?

Hoog tijd dus om even terug te kijken en te bezien hoe de communicatie tussen Maasbommel en de rest van de wereld zich allengs ontwikkeld heeft en op zoek te gaan naar de mensen, routes en plekken die daarbij van belang waren.

Post

Vele eeuwen lang was voor gewone, ongeletterde mensen met elkaar praten de enig mogelijke vorm van communicatie. Het schrijven, verzenden en lezen van brieven bleef meestal beperkt tot de kanselarijen van de adel, de stedelijke bestuurs- en handelsorganisaties, kloosters, de wereld van geleerden en universiteiten. Degenen die de toen nog weinige brieven moesten overbrengen heetten 'boden' of 'lopers'. De stadsboden waren daarbij te herkennen aan hun schildvormige plaat met het wapen van de stad waar ze vandaan kwamen. Van een door de overheid georganiseerde bodendienst



was geen sprake. Iedere organisatie had zijn eigen boden. Maar met de opkomst van de steden en daarmee de sterke toename van het aantal koop- en handelslieden in de 16e en 17e eeuw, ontstaan wel steeds meer particuliere bodendiensten, vaak met een vergunning van de overheid. In de stad wordt er natuurlijk door de bode gelopen, voor grote afstanden tussen de steden gaan de boden ook te paard. En om er zeker van te zijn dat de aan hen toevertrouwde brieven ook daadwerkelijk op de plek van bestemming werden afgeleverd, werden de bestelkosten door de geadresseerden betaald.

Bron: Collectie Stadsarchief Amsterdam: tekeningen en prenten
<http://archief.amsterdam/archief/10097/010097009600>

Vanaf het begin van de 18e eeuw worden op de belangrijkste routes de bodenlopers vervangen door postritten, gaat de organiserende bode 'postmeester' heten en worden de ritten die de 'postiljons' te paard en postkoets maken uitbesteed aan particuliere paardenstalhouders. De postiljons waren herkenbaar aan hun posthoorn waarop zij bliezen bij aankomst en vertrek. Gaandeweg ontwikkelde zich zo als vanzelf een min of meer een officieus postnet.

Zoals ook op tal van andere maatschappelijke terreinen, vond met de invloed en komst van de Fransen vanaf de Bataafse Republiek (1795-1806) een fundamentele omslag plaats door de vorming van een nationale staatseenheid. En dat leidt naar Frans voorbeeld tot een staatsmonopolie van de posten in 1799 en met de komst van Napoleon in 1810 tot de eerste Postwet. De wet stelde dat alleen de staat in het hele land het recht had brieven te verzamelen, te vervoeren en te distribueren. Maar vanwege de hoge kosten moesten particuliere boden en schippers in de plattelandsgebieden de post bij de postkantoren in de steden halen en brengen.

Door koning Lodewijk Napoleon (1806-1810) was al naar Frans voorbeeld de 'Paardenposterij' opgericht. Langs uitgezette postroutes werden poststations ingericht waar dag en nacht koetsen en paarden gereed stonden om reizigers en post verder te brengen. Aan het hoofd van de poststations stond een Postmeester. Eén van die routes was van Rotterdam via Tiel naar Nijmegen, een andere van Nijmegen naar Grave en 's Hertogenbosch, maar het Land van Maas en Waal heeft zo'n route nooit gekend.

In 1854 werd bij koninklijk besluit de Paardenposterij opgeheven.



detail van de Kaart aanwijzende den afstand tusschen de Stations der Paardenposterij, 1834

Koning Willem I handhaafde het Franse staatspoststelsel en liet in eerste instantie de posten vallen onder het Ministerie van Financiën waardoor de posttarieven sterk omhoog gingen - de jonge staat had het geld immers hard nodig - maar de maatschappelijke dienstverlening van de posten niet ten goede kwam. Met de nieuwe Postwet van 1850, die de Franse wet uit 1810 verving, verandert het beleid: wordt postbezorging niet meer beschouwd als vorm van belastingheffing maar komt de nadruk te liggen op de dienstverlening. Er komt een eenvoudiger en goedkoper tarievenstelsel, dat uitgaat van 'gewicht' en 'afstand' en de postzegel wordt ingevoerd. Door dat laatste werd een brievenbus voldoende om een brief gefrankeerd met een postzegel op de bus te doen ¹. Daarmee werd het verzenden van post niet afhankelijk van de openingstijden van de postinrichting die nu in iedere gemeente wettelijk aanwezig moest zijn. De eerste Nederlandse postzegels verschenen echter pas op 1 januari 1852. Het was duidelijk: een goed functionerend en betrouwbaar postsysteem werd van staatsbelang geacht in een tijd van een zich verder ontwikkelende staatsinrichting ² en nationale economie met een steeds intensievere correspondentienoodzaak voor overheden, bedrijven en particulieren. Er ontstonden vijf post-arrondissementen met 122 postkantoren en 478 hulpkantoren in

¹ Wie de frankering moest betalen was niet geregeld, pas bij wetwijziging van 1870 werd dat de verplichting van de verzender.

² In 1850 wordt de Provinciewet aangenomen en in 1851 ontstaan gemeenten overeenkomstig de aangenomen Gemeentewet.

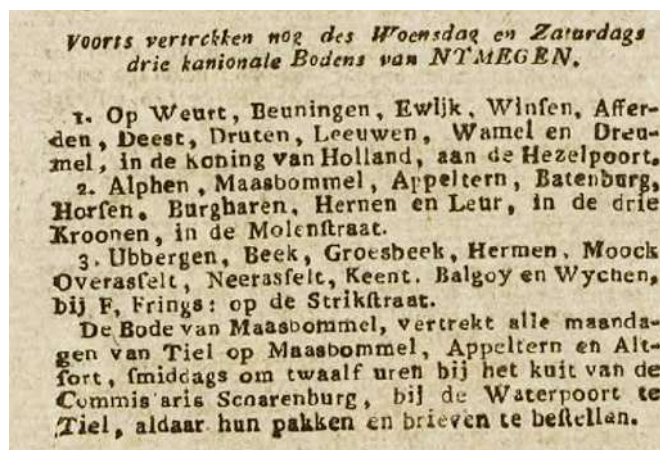
de steden en grote dorpen en in de dunbevolkte delen van het platteland 560 'bestelhuizen'. Deze bestelhuizen, zoals ook in Maasbommel, waren niet meer dan adressen van particulieren die door de postdienst waren gecontracteerd om post aan te nemen en te bezorgen ³. Het overige postpersoneel was rijksambtenaar en droeg in ieder geval een pet met gekroonde posthoorn en metalen nummerplaat en het opschrift 'Brievenposterij'. Voor het vervoer over grotere afstanden werden door de Posterijen particuliere vervoerders ingehuurd. Eerst gaat het postvervoer per postkar, maar stoomtram, stoomtrein (met aparte postrijtuigen) en stoomboten zullen het in de tweede helft van de 19e eeuw een stuk makkelijker maken om post snel en stipt tussen steden in binnen- en buitenland (waaronder de koloniën) te vervoeren.

Gegevens over de routes waarlangs de (schaarse) post per postkar en lopende bode (al dan niet met hondenkar ⁴) van en naar Maasbommel vervoerd werd, vormen een nogal gefragmenteerd en wisselend beeld, zeker in de tijd voor 1850. Wel is duidelijk dat Tiel, Druten, Nijmegen en vanaf 1916 Ravestein daarbij belangrijke plaatsen zijn.

De Zaltbommelse almanak van 1 januari 1821 meldt onder de kop '*Vertrek der Post-Bodens van Nijmegen*' o.a. "*Op Megen, Maasbommel, Alphen enz. Alle maandagen des namiddags ten twee uren, bij de Wed. Gosewinkel in de Molenstraat*". "*Voorts vertrekken nog des Woensdags en Zaterdags drie kantonale Bodens van Nijmegen*:"

1. *Op Weurt, Beuningen, Ewijk, Winsen, Afferden, Deest, Druten, Leeuwen, Wamel en Dreumel, in de Koning van Holland aan de Hezelpoort* ⁵
2. *Alphen, Maasbommel, Appeltern, Batenburg, Horsen, Burgharen, Hernen en Leur, in de Drie Kroonen in de Molenstraat*
3. *Ubbergen, Beek, Groesbeek, Heumen, Mook, Overasselt, Neerasselt, Keent, Balgoy en Wychen bij F. Frings in de Strikstraat.*

In dezelfde almanak, maar dan van het jaar 1827 is aan deze opsomming nog toegevoegd: "*De Bode van Maasbommel, vertrekt alle maandagen van Tiel op Maasbommel, Appeltern en Altforst, smiddags om twaalf uren bij het kuit van de Commissaris Scharenburg, bij de Waterpoort te Tiel, aldaar hun pakken en brieven te bestellen*".



Zaltbommelse Almanak 1827, blz. 22

De Tielsche Almanak voor het jaar 1849 meldt ons nog dat postbezorging vanuit Tiel maandags en vrijdags 's morgens 'ten 9 ure' plaatsvindt naar Maasbommel, Meegen, Alphen, Lith, Heerewaarden en Est.

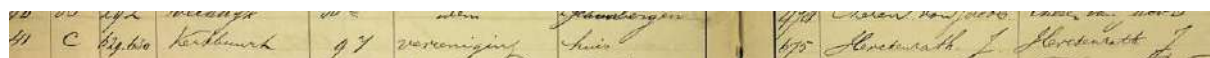
³ Auke van de Woud, Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland, 2006, blz.338.

⁴ Tot 1922 heeft het staatsbedrijf voor de posterijen voor het bezorgen van brieven en kleine pakketjes her en der gebruik gemaakt van een brievegaarder/ bode met hondenkar.

⁵ Ook de Opregte Geldersche almanak van 1828 weet te melden: "*Van Nijmegen op Druten en Dreumel, elke woensdag en zaterdag een Wagen*".

overleden 14-7-1828 te Maasbommel) de eerste burgemeester (schout) van die gemeente. Hij was en bleef vanaf 1812 tevens notaris in Wamel (destijds eerst in het Franse kanton Druten, arrondissement Nijmegen, departement Bouches du Rhin) en wordt op 2 maart 1820 tevens notaris in Maasbommel. Hij was kennelijk een harde werker want naast zijn notariaten en burgemeesterschap bekleedt hij ook nog eens het ambt van dijkschrijver (secretaris) van de Dijkstoel Maas en Waal. Verder verwekte hij nog tien kinderen waarvan de eerste drie in Druten geboren worden en de laatste zeven in Maasbommel. Hij woonde in het pand destijds kadastraal bekend Kerkbuurt n^o 311/312, momenteel bekend Raadhuisdijk 9.⁸

Op 23 april 1819 wordt de zoon Jan Herckenrath in Maasbommel geboren en is het deze Jan die in Maasbommel de eerste formele 'brievengaarder' zal worden, degene die alle post voor het bestelhuis



(vermoedelijk vanaf ongeveer 1860 hulppostkantoor) Maasbommel ontvangt en in het dorp distribueert. Hij doet dat zoals gebruikelijk vanuit zijn woonhuis. En waar staat dat? Naast dat van zijn vader aan de linker kant, waar tegenwoordig het Thee- en Broodhuis is. Destijds kadastraal bekend Kerkbuurt 629/630⁹. Een brievengaarder is in die tijd een man van aanzien, iemand die te vertrouwen is en de zoon van een burgemeester die tevens notaris was is natuurlijk zo iemand. Jan Herckenrath zal als vooraanstaand burger

zijn posttaken gaan combineren met die van ambtenaar van de burgerlijke stand, een viertal jaren van gemeenteraadslid¹⁰, van secretaris en voorzitter van het Armbestuur en van secretaris en polderontvanger van de dorpspolder Maasbommel. Enkel als brievengaarder op een klein, arm, dorp als Maasbommel is de kost immers niet te verdienen.

Als hij in september 1889 met pensioen gaat zal hem bij koninklijk besluit van 14 oktober 1889, n^o 18, een pensioen van Fl 98,- worden toegekend. In 1896 komt Jan Herckenrath te overlijden en zal zijn vrouw, Geertruida van Eekeren (1815-1902), een pensioen ontvangen van Fl 75¹¹.

Genoemde pensioen-bedragen zijn uiteraard per jaar!



links de woning van brievengaarder Jan Herckenrath, in het midden de grote woning van burgemeester J.J.C. Herckenrath,

⁸ Twee jaar na zijn overlijden, werd het pand op 18 mei 1830 door zijn opvolger notaris J.W. Geerlings publiekelijk verkocht.

⁹ De kadastrale gegevens zijn ontleend aan de 'oorspronkelijk aanwijzende tafels 1811-1832' (RAN) en bijbehorende kadastrale kaart.

¹⁰ Vanaf juni 1876 tot december 1880.

¹¹ Leidsch Dagblad 15-10-1896 pag. 2



Samen met zijn vrouw had Jan Herckenrath evenals zijn ouders tien kinderen. Na zijn eervol ontslag volgt bij het polderbestuur van Maasbommel zijn schoonzoon E.P. van Teeffelen hem op.

Per 1 oktober 1889 volgt op zijn voorstel zijn zoon Hendricus (1859-1930) hem als brievegaarder in Maasbommel op.¹² Met hem zal in Maasbommel een nieuwe tijd van communicatie aanbreken.

Rijkstelegraaf

De tijden veranderden in de 19e eeuw snel: de stoommachine had een ware revolutie teweeg gebracht: de 'industriële revolutie' waarbij mens- en dierkracht vervangen werden door de machine. De massaproductie komt op gang door veelal milieuvervuilende fabrieken en leidt tot slechte woon- en leefomstandigheden voor de arbeiders in de sterk groeiende steden. Er ontstaat een ongekende dynamiek door stoomtrams- en -treinen, -boten, -baggermolens en tal van andere stoomtoepassingen.

Tijd krijgt een andere betekenis. Tal van nieuwe technieken doen hun intree. Zo wordt begin 19e eeuw wordt de elektrische telegraaf uitgevonden en komen er vanaf 1845 in Nederland met name langs spoorlijnen de eerste telegraafverbindingen. In 1852 wordt de Rijkstelegraaf opgericht¹³ om de wildgroei aan particuliere

Einde 1888 bedroegen de afstanden in kilometers, waarover door verschillende vervoermiddelen het overbrengen van de post geschiedt, als volgt:

	Kilometers.	
Postritten	3820.2	
Bodeloopen	21,719.6	"
Spoorwegen	24,592.5	"
Stoomtramwegen	2088.7	"
Paardentramwegen en diligenciedienst	1835.3	"
Stoombooten en postschuiten	1876.8	"

Bron: Nieuws van den dag, 24-10-1889

telegraaflijnen om te zetten in een landelijk samenhangend netwerk. Maasbommel valt daar als onrendabel gebied buiten en zal nog een halve eeuw moeten wachten op een telegrafische verbinding met de buitenwereld.

Op 27 dezer wordt te Alphen (Gelderland), en op 5 en 14 Juni daaraanvolgende respectievelijk te Appeltern en te Maasbommel, een rijkstelefoonkantoor voor het algemeen verkeer opengesteld.
De drie kantoren zijn verbonden met Osch, terwijl de diensttijd voor elk der kantoren geregeld is als volgt:
op werkdagen van 7.30 tot 8 uren voormiddag, 10 uren voormiddag tot 12 uren 's middags, 4 tot 5 en 8 tot 8.30 uur namiddag;
op Zon- en feestdagen van 7.30 tot 8.30 uur voormiddag (Greenwichtijd).

Uiteindelijk, pas op 27 juli 1900, verzoekt de gemeenteraad van Appeltern de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid een 'rijkstelefoonkantoor' [*d.w.z. een telegraaf in het hulppostkantoor*] te vestigen in Appeltern, Maasbommel en Alphen. Begin september van dat jaar kan de krant melden dat Zijne Excellentie gunstig op dit verzoek heeft beschikt.¹⁴ Bijna twee jaar later, op 24-05-1902, kan dezelfde krant het hiernaast staande grote nieuws melden¹⁵: Maasbommel krijgt een telegraaf !

¹² De Maasbode, 10-09-1889

¹³ Telegraafwet van 7 maart 1852 (Stbl. n° 48)

¹⁴ Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbossche courant, 01-09-1900

¹⁵ Per 1 september 1916 zouden Alphen, Maasbommel, Alforst, Appeltern, Horssen en Batenburg door het postkantoor in Ravestein worden bediend.

Er bestonden al lang omslachtige en onnauwkeurige 'optische telegrafen', vaak bestaand uit een reeks houten seinarmen of vlaggen op toppen van heuvels of kerktorens. De grote verbetering kwam echter toen in de dertiger jaren van de 19e eeuw in de Verenigde Staten en Engeland de elektrische telegraaf werd uitgevonden. De eerste verbinding in Nederland kwam in 1845 tot stand tussen de stations van Haarlem en Amsterdam. Het principe van de telegraaf was eigenlijk eenvoudig: een elektrische stroom in een metalen draad wordt in een bepaald ritme (langer of korter) onderbroken en weer ingeschakeld. Tekst wordt met een 'Morsecode' bij de verzender omgezet en bij ontvangst weer 'terugvertaald' van code naar letters. De stroom werd in een telegraaf toestel opgewekt door een spoel in een magneetveld te draaien ¹⁶. Voor telegrafie (en later telefonie) was geen wisselstroom nodig zoals wij dat nu kennen en dat was maar goed ook want elektrische wisselstroom kwam in Maasbommel pas na de Tweede Wereldoorlog. Voor de verbinding verschenen er overal in het land - en dus ook in Maasbommel - een veelheid aan houten telegraafpalen waarlangs de metalen draden hoog in de lucht gespannen waren.

Vanaf halverwege de 19e eeuw zouden binnen enkele decennia alle steden van enige

Naar wij vernemen zijn ten gevolge van den dreigenden toestand der rivieren de telegraafkantoren te Gorinchem, Arnhem, Bommel, Culemborg en Tiel den geheelen nacht geopend, ten einde berichten omtrent den waterstand te wisselen; ten gevolge daarvan is het personeel van de telegraafkantoren aldaar versterkt. Ten behoeve der rivier-correspondentie zijn tijdelijk telegraafkantoren opgericht te Lent en Vreeswijk.

Algemeen Handelsblad van 11 januari 1861

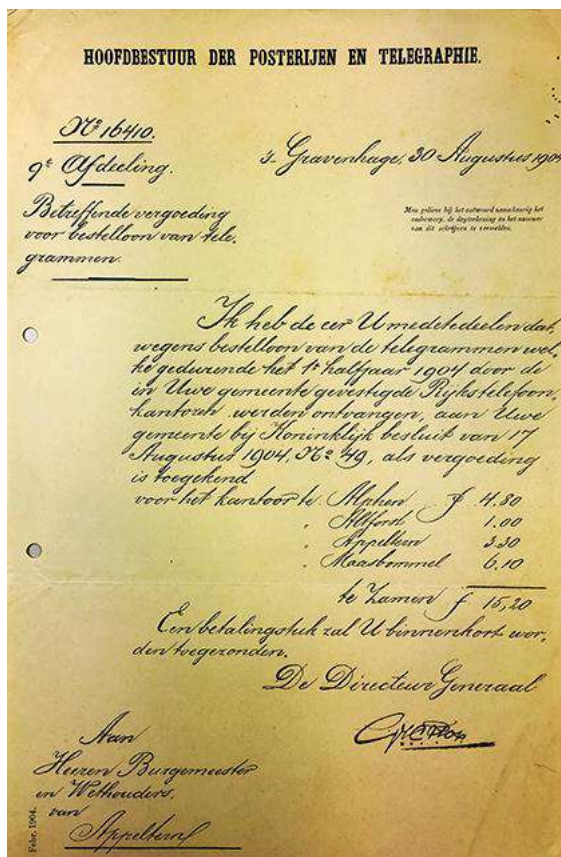
betekenis een telegraafkantoor krijgen. Toch zou telegrafie, d.w.z. het versturen van een telegram, vooral een communicatiemiddel voor bestuurders en grote bedrijven blijven. Voor het rivierengebied kreeg telegrafie echter grote betekenis door het snel kunnen doorsturen van berichten over dreigend hoog water zoals in 1861 en later 1926 en verzoeken om evacuatie en hulpgoederen. Maar de doorsnee Bommelaar daarentegen maakte van de telegraaf onder normale omstandigheden maar zelden gebruik.

Begin 1898 verdiende brievenaarder Hendricus Herckenrath per jaar een gemeentelijk salaris van Fl 350,-, maar op 27-7-1898 weet de Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant te melden dat dit bedrag verhoogd is met Fl 75,-. Een jaar later, op 15-5-1899 meldt dezelfde krant dat het jaarsalaris weer is verhoogd, ditmaal met Fl 150,- tot Fl 575,-. Op 30-11-1902 meldt de krant: "*wellicht met het oog op de drukte van het kantoor en de uitgebreidheid van den bestellingskring*" is de jaarwedde weer verhoogd en nu gebracht op Fl 675,-. De opwaardering van hulppostkantoor tot 'rijkstelefoon-kantoor' met elektrische telegraaf (waar de brievenaarder voor de bediening eerst een cursus moest volgen) was de krant als oorzaak van een hogere salariering kennelijk ontgaan.

Toch was de rijksbijdrage voor de bestelling van telegrammen - zie hieronder staande brief van 30-8-1904 aan de karige kant.

Nog kariger is het wat op 1 april 1909 de directeur-generaal van het Hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie ter aanbeveling aan B&W van Appeltern schrijven: "*ter bevordering van eene gelijkmatige bezoldiging op alle hulptelegraaf- en c.q. telefoonkantoren heb ik de eer U mede te deelen dat, in verband met het verkeer over 1908 en de uren van openstelling van het betrokken kantoor eene bezoldiging van de kantoorhouder(ster)*

¹⁶ Uitvinding van Michael Faraday in 1831



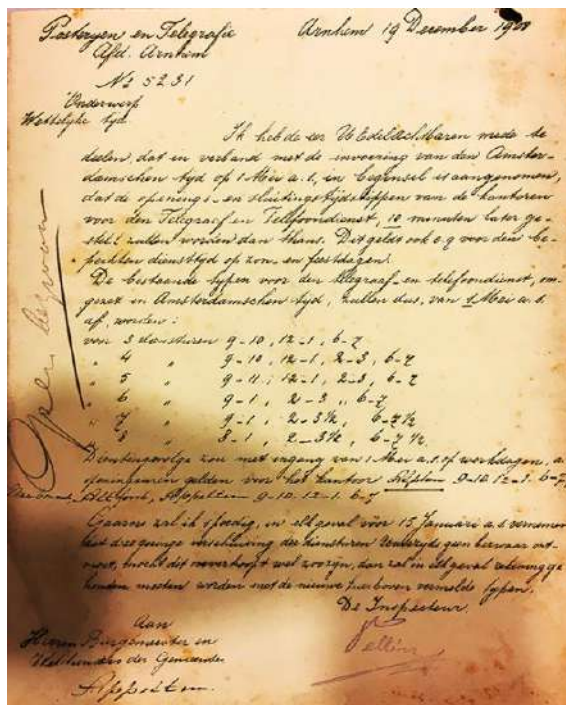
Alphen ad FI 50,-
 Altforst ad FI 50,-
 Appeltern ad FI 50,-
 Maasbommel ad FI 50,-

's jaarlijks mij voorshands voldoende voorkomt. Opgemerkt zij hierbij, dat het niet de bedoeling is de dezerzijdsche opgaven te doen strekken om bestaande bedragen te verminderen, zoodat indien de gemeente meer betaalt, dan dezerzijds nodig wordt geacht, met bovenstaand advies slechts rekening zou zijn te houden bij eventuele vacature. Voorts wordt aangenomen dat de geringe kosten voor beloning aan het vervangend personeel daarenboven door de gemeente zullen worden vergoed".

In november 1915 zijn in een vergelijkbare brief (N^o 6674) van het Hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie aan B&W van Appeltern de bedragen opgetrokken tot FI 100,- met uitzondering van Altforst dat op FI 50,- is blijven steken. Ter verontschuldiging

van deze 'hoge bedragen' bedragen wordt toegevoegd: "Hierbij zij opgemerkt dat ingeval dit bedrag aanzienlijk afwijkt van dat van vorige jaren in aanmerking is te nemen, dat de buitengewone tijdsomstandigheden eene abnormale toename van het verkeer hebben veroorzaakt". Wellicht dat de Eerste Wereldoorlog - waar Nederland weliswaar niet bij betrokken raakte - toch sterk bijdroeg aan die 'buitengewone tijdsomstandigheden'.

Op 19 december 1908 was intussen een brief van de Posterijen en Telegrafie Afd. Arnhem met een geheel ander onderwerp bij B&W van Appeltern binnen gekomen. Ditmaal betrof het de 'Wettelijke tijd' en wel de aanpassing met tien minuten van de openingstijden van de hulppostkantoren aan de 'Amsterdamschen tijd' die per 1-5-1909 werd ingevoerd. Zie hiernaast.



Het is duidelijk dat het rijkstelefoonkantoor ten huize van de brievenaarder was ingericht met telegraaf en Hendricus het steeds drukker kreeg en beter beloond werd. Maar waar woonde die brievenaarder Hendricus Herckenrath eigenlijk ?

wordt vervolgd