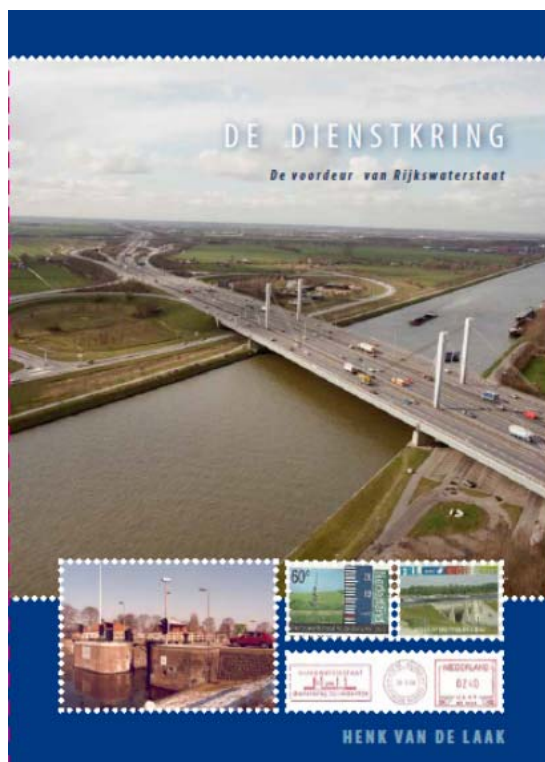


## ***Bijlage 8: Globaal overzicht posthistorie Rijkswaterstaat***

**Behoort bij de publicatie:**



15-12-2017

© Henk van de Laak

ISBN: 978-94-6247-047-7

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## Bijlage 8: Globaal overzicht posthistorie Rijkswaterstaat<sup>1</sup>

Rijkswaterstaat 200 jaar



Frankeerstempel 200 jaar Rijkswaterstaat

### 1. Inleiding

Vrijdom van port is een privilege, dat menig machthebber in voorgaande eeuwen wist te bedingen in ruil voor het vrije vervoer van post over zijn grondgebied. Na verloop van tijd breidde dit voorrecht zich meestal uit over ambtelijke instellingen en organisaties van godsdienstige, wetenschappelijke en filantropische signatuur. Vaak echter onttaarde een dergelijke regeling dusdanig, dat rigoureuus ingrijpen tenslotte onvermijdelijk werd.

Zo ook in Nederland, waar in 1797 was besloten de regeringscorrespondentie niet meer door generaliteitsboden maar per post te laten bestellen onder gelijktijdige verlening van portvrijdom. De Noordelijke Nederlanden waren in 1795 door de Fransen uitgeroepen tot Bataafse Republiek. Dit leidde tot nationalisatie van de brievenposterij. Reeds in 1796 werd besloten tot het afschaffen van het brievenvervoer door schippers en boden. In april 1797 volgde het schadeloos stellen van de postmeesters en directies van de particuliere en stedelijke postkantoren.

Al voordat op 15 januari 1799 alle posterijen in Nederland – voordien particulier, stedelijk of vooral in Holland en Westfriesland, provinciaal – nationaal waren verklaard, had het Uitvoerend Bewind de Agent van Algemene Politie en Binnenlandse Correspondentie (te vergelijken met de huidige Minister van Binnenlandse Zaken), belast met het oppertoezicht over het postwezen. De eerste wettelijke regeling voor ons postwezen kreeg gestalte in de postwet van 1807, waarin meer eenheid in de tarieven werd gebracht en het staatmonopolie op het vervoer van brieven werd vastgelegd. In 1806 was de Bataafse Republiek opgevolgd door het Koninkrijk Holland met Lodewijk Napoleon als koning. In 1810 werd dit koninkrijk al weer opgeheven en werd Nederland geannexeerd bij Frankrijk. De postdienst werd georganiseerd naar Frans model en er kwamen Franstalige stempels met departementsnummer in gebruik. Een van de departementen was het Departement Monden van de Rijn (Boches-du-Rhin), dat het gebied omvatte van Oost-Brabant en Gelderland ten zuiden van de Waal.



Briefomslag (geschreven Service Maritime) aan de prefet du Departement des Bouches du Rhin (Monden van de Rijn) te Bois le Duc (= 's-Hertogenbosch), 1810/1811  
Het betreft een briefomslag, omdat de enkel de adreszijde en de achterkant aanwezig is. Om een brief te dateren en de vertrekplaats vast te stellen, kan de briefinhoud belangrijk zijn. Deze ontbreekt hier.  
Het departement werd ingesteld op 14 april 1810. De beporting van brieven gebeurde na 1 april 1811 op de postkantoren volgens de Franse voorschriften, uitsluitend met inkt op de voorzijde bij ongefrankeerde brieven. Op deze omslag is ten onrechte met rood krijt 2 décimes of stuiver port genoteerd, zoals tijdens de Republiek gebruikelijk was. Daarna is er een rood kruis overgeplaatst vanwege portvrijdom. Portvrijdom moest altijd door de directeur of commies bevestigd worden, aangezien er zeer strikte regels golden. Het vermelden van "service maritime" was in feite een verzoek van de afzender om voor portvrijdom in aanmerking te komen. Conclusie: brief is verzonden tussen 14 april 1810 en 1 april 1811! (uit Nijmegen?)

<sup>1</sup> Maandblad Filatelie; Postmerken & Postinrichtingen in Nederland tot 1871, deel 1 en 2; Boogaard, J.F.: Wetten, decreten, besluiten en traktaten op den waterstaat in Nederland

Na de Franse bezetting keerde Prins Willem terug en landde op 21 november 1813 in Scheveningen. Op 1 december 1813 werd Willem I tot soeverein vorst uitgeroepen. Het noordelijk deel van de Nederlanden had drie jaar deel uitgemaakt van het Franse Rijk en in het zuiden was dat bijna twintig jaar het geval geweest. In 1830 volgde de Belgische afscheiding.

In de periode van eind november 1813 tot en met september 1850 bleven, uitgezonderd de tussentijdse wijzigingen in de portberekening, de Franse postwetten grotendeels van kracht. In de loop van de 19<sup>e</sup> eeuw wist ook een toenemend aantal instellingen dit postale privilege te verwerven, wat de postrijen uitsluitend windeieren legde. Want het portvrije briefverkeer betekende wel veel werk, maar geen inkomsten, terwijl controle op misbruik (het versturen van privépost) moeilijk was.

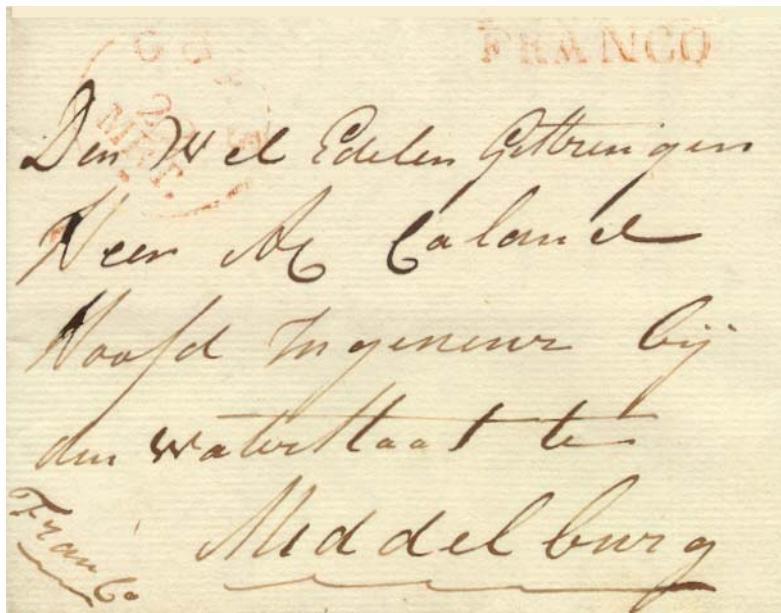
Om opnieuw duidelijkheid te verschaffen over portvrijdommen werd bij resolutie van de Minister van Financiën van 25 juni 1834, nr. 63 (circulaire nr. 264) een instructie voor de ambtenaren van de postkantoren vastgesteld, voorzien van een alfabetische lijst van autoriteiten, ambtenaren en personen, aan welke bij de bestaande verordeningen, vrijdom van briefport wordt toegekend. In dit kader is het van belang wat daarin is opgenomen met betrekking tot de waterstaat:

*"... De inspecteur-generaal en de inspecteurs van de Waterstaat corresponderen portvrij, met de Gouverneurs van de provincies; met de hoofdingenieurs, ingenieurs, aspiranten en conducteurs van de Waterstaat, mitsgaders met de architecten en opzichters van 's-Rijksgebouwen, binnen de kring van het ressort, 't welk aan hun onmiddellijk toezicht is onderworpen.*

*De hoofdingenieurs van de Waterstaat corresponderen portvrij met de ingenieurs, aspiranten en conducteurs van de waterstaat, mitsgaders met de architecten en opzichters van 's-Rijksgebouwen, binnen de omtrek van hun provincie of van het ressort, waarover zij gesteld zijn.*

*Dezelfde vrijdom is verleend aan de correspondentie van de ingenieurs met de aspiranten en conducteurs van de waterstaat, benevens de architecten en opzichters van de Landsgebouwen binnen de kring van het ressort waarin zij werkzaam zijn.*

*De Hoogheemraadschappen, Dijkcolleges en Polderbesturen corresponderen portvrij met alle beambten van de Waterstaat, die in het ressort van hun beheer met enige werkzaamheden of enig toezicht zijn belast, Gelijke vrijdom is verleend voor de correspondentie van de Hoogheemraadschappen met de onmiddellijke onder dezelfde ressorterende Dijks- en Polderbesturen....."*



Franco vouwbrief uit Goes (halfroondstempel Goes zonder jaartal 28/3/1840)  
aan de hoofdingenieur P. Caland te Middelburg,  
(Calland was van 1/8/1837 tot 1/4/1849 hoofdingenieur van het district Zeeland  
en van 1/4/1849 tot 1/7/1854 hoofdingenieur van het 11<sup>o</sup> district Zeeland)

## 2. Postwet van 1850

De eerste wettelijke regeling voor ons postwezen kreeg gestalte in de postwet van 1807, waarin meer eenheid in de tarieven werd gebracht en het staatmonopolie op het vervoer van brieven werd vastgelegd. Door kritiek op het functioneren van het postwezen, op het najagen van winst en een

tekortschietende dienstverlening, bracht de regering ertoe te komen tot een nieuwe postwet. Op 12 april 1850 kwam die Postwet<sup>2</sup> tot stand en trad in werking op 1 september 1850. De wet schreef onder meer een nieuwe portverrekening voor, naar afstand en gewicht met drie schalen 5, 10 en 15 cent. Voorts werd de uitgifte van postzegels in het vooruitzicht gesteld. De wet voorzag ook in de hervorming van het Nederlandse postwezen. De dienstverlening werd uitgebreid door de oprichting van nieuwe postkantoren en hulppostkantoren. Voor kleinere gemeenten werd bovendien een gelegenheid geopend tot het dagelijks verzenden en ontvangen van brieven voor vestiging van bestelhuizen. Verder werden officiële brievenbussen geïntroduceerd. Overal werden postbodeken aangesteld om brieven naar de kantoren te brengen of post aan huis te bezorgen. De meeste gemeenten kregen in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw een hulppostkantoor dat primair viel onder één hoofdpostkantoor, dat zorg droeg voor het benodigde materiaal ten behoeve van de boekhouding, stempels, die aan de plaatselijke verantwoordelijke, de brievenvaarder, werden uitgereikt.

Voorschrift was dat bij ontvangst van een brief van een verzender bij het hulppostkantoor de brievenvaarder een kantoornaamstempel in zwarte inkt op de achterzijde van de brief<sup>3</sup> plaatste, om zodoende de terpostbezorging van de brief te kunnen herleiden. Daartoe waren aan de hulppostkantoren vanaf 1850 stempels verstrekt, waar de naam van het kantoor in karakters met een schreefletter werden geschreven. Dit werd ook wel het 'naamstempel met Egyptische letter' genoemd. De voorzijde moest gefrankeerd worden naar gelang het gewicht en de afstand.



4

Vouwbrief (brief verkleind) van de heer A. Hollestelle aan de hoofdingenieur van de waterstaat te 's-Hertogenbosch voorzien van 'Franco in kastje' stempel op Koning Willem III postzegel (10 cent, voor afstand meer dan 30 kilometer). Op de achterzijde naamstempel van hulppostkantoor Yersekendam.

De landpostroute liep van Yersekendam via het overzetveer naar Gorishoek, Scherpenisse en Tholen naar Bergen op Zoom (9/12/1862). Deze route van Bergen op Zoom naar Middelburg was met ingang van 1 april 1845 (Staatsraad Gouverneur van de Provincie Zeeland van 11 maart 1845 ingesteld. Dit blijft zo tot in 1868 de vaste treinverbinding tussen Brabant en Zeeland via de Kreekrakdam tot stand komt, waardoor de post per trein over land tot Goes kan worden vervoerd. Het doortrekken van de spoorlijn over de in 1871 aangelegde dam door het Sloe voltooit de volledige overlandroute tot Vlissingen.

Adriaan Hollestelle (7/5/1832 – 29/3/1923) is een markante persoon geweest in de Zeeuwse geschiedenis. Hij bracht het van koejongen en landarbeider via onderwijzer tot opzichter eerste klasse bij Rijkswaterstaat, schrijver van enige bekende werken over de poldergeschiedenis, lid van Provinciale Staten van Zeeland en wethouder van Tholen.

In 1862 was Hollestelle geslaagd voor het examen 'opzichter van de Rijkswaterstaat' en werd benoemd tot 'opzichter van de Brede waterkering bewesten Yerseke'. Daardoor had hij volgens deze brief geen zin om als tijdelijk opzichter bij de dienst in Noord-Brabant te komen werken. Later werd hij van 1/11/1883 tot 1/5/1898 hoofd van de dienstkring Tholen van Rijkswaterstaat.

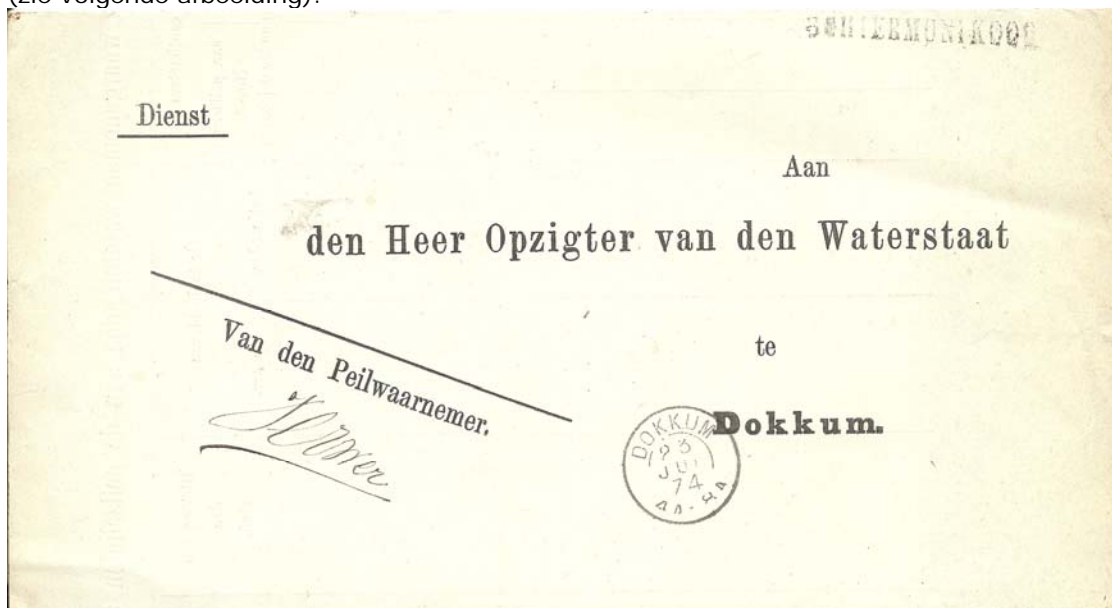
Voor meer informatie over Hollestelle zie: [http://people.zeelandnet.nl/leohanneke/bio\\_adriaan.html](http://people.zeelandnet.nl/leohanneke/bio_adriaan.html)

<sup>2</sup> Wet 12 april 1850, Stbl. nr. 45

<sup>3</sup> Circulaire van de postherijen, nr. 419 van 1 september 1850

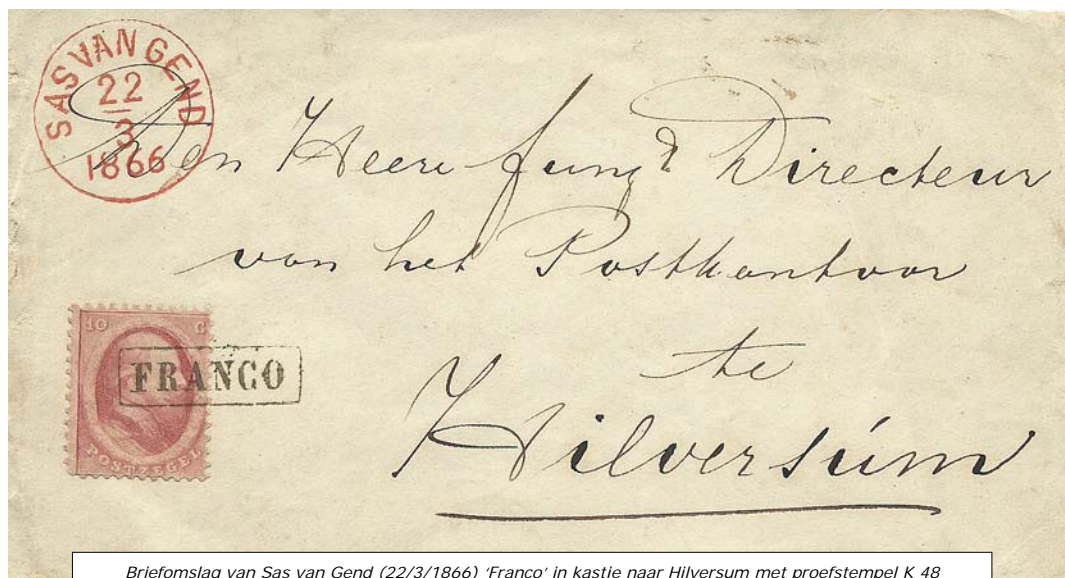
<sup>4</sup> Bron poststuk veiling Hillesum: Yersekendam, ten noordwesten van Yerseke, was een buurtschap met een kade aan de Oosterschelde. Het veerhuis bij Yersekendam had de functie van posthuis verkregen. De veerman zorgde tot het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw voor het ontvangst nemen van en het afgeven van de brievenmalen aan de postrijder.

Vanaf 25 januari 1865<sup>5</sup> werd het voorschrift veranderd en moest het naamstempel van het hulppostkantoor (nog steeds in zwart) op de voorzijde in de rechterbovenhoek geplaatst worden (zie volgende afbeelding).



Vouwbrief van de peilwaarnemer te Schiermonnikoog naar de opzichter van de Rijkswaterstaat ('dienstkringhoofd') te Dokkum (12/7/1874). Op de voorzijde naamstempel van het hulppostkantoor (van 1863-1884) Schiermonnikoog (1x letter n)

Op 1 januari 1852 werd bij wet de eerste Nederlandse postzegel ingevoerd naar het voorbeeld van Groot-Brittannië uit 1840. Maar hiermee ontstond er een enorm probleem. Men was altijd gewend, dat de ontvanger van de brief de kosten hiervan betaalde. De postbesteller was daardoor veel tijd kwijt aan het aanbellen en incasseren van de porten. En nu ineens hoefde dat niet meer, omdat de verzender deze kosten middels een postzegel al had betaald. Dacht deze dan soms dat de ontvanger niet in staat zou zijn om die paar centen te kunnen betalen? Dit was schande!! Tot 1 januari 1871 kon ongefrankeerd verzenden nog plaatsvinden, maar door de wijziging van de postwet per die datum werd het aanbrengen van een postzegel door de verzender verplicht. Om herhaald gebruik van de postzegel te voorkomen moest die onbruikbaar worden gemaakt, ontwaard (vernietigd) met een vertrekstempel. Nu zeggen wij dat het zegel afgestempeld is. Na april 1861<sup>6</sup> werd het vernietigingsstempel vervangen door het Franco stempel met omlijsting 'franco' kastje' genoemd (tarief was betaald door de verzender).



Briefomslag van Sas van Gend (22/3/1866) 'Franco' in kastje naar Hilversum met proefstempel K 48

<sup>5</sup> Circulaire van de postheren, nr. 639 van 25 januari 1865

<sup>6</sup> Met de publicatie van circulaire 578, gedateerd 12 april 1861, wordt het halfroondstempel (in gebruik vanaf 1838) als vernietigingsstempel afgeschaft.

Omdat daarmee ook de datering van de halfgrondstempels komt te vervallen, dienen de brieven naast het Franco-kastje stempel op de postzegel voorzien te worden van een datumstempel op de voorzijde van de brief, naast de zegels. Het ronde datumstempel (in eerste instantie alleen met datum, later ook met aanduiding van de tijd) vervangt daarmee het halfgrondstempel. Van het hulppostkantoor ging de brief vervolgens naar het hoofdpstkantoor, dat een datumstempel op de postzegel plaatste en werd dan verder verstuurd. Op de uitzonderingen (brieven binnen bepaald gebied etc.) wordt hier niet verder op ingegaan. Vanaf april 1866 kregen de hulppostkantoren een nieuw type naamstempel (de naam werd geschreven zonder schreef en kleinere lettergrootte). Vanaf 1 april 1869 werden de hoofdpstkantoren voorzien van een 'puntstempel' ter vervanging van het 'franco-stempel' (officiële naam: 'Nommerstempel'). Het nummer is de code van het postkantoor van verzending. Om bepaling van de datum van verzending mogelijk te maken werd naast de postzegel een dagtekeningsstempel afgeslagen (in de volgende afbeelding een tweeletterstempel).



<sup>7</sup> Puntstempel 99, punt tussen 9.9 (=Sneek) op omslag naar Utrecht !4/3/1873) met 2-letterstempel Sneek (13/3/1873) en stempel NA POSTTIJD in kastje.  
*'Na Posttijd' werd op brieven vermeld, welke na de laatste lichte in de brievenbus werden aangetroffen. Dit om na te gaan of eventuele klachten over (te) late bezorging wel of niet terecht waren.*

Het naamstempel werd eind 1879<sup>8</sup> geleidelijk afgeschaft door de invoering van het dagtekenstempel (kleinrondstempel) voor de hulppostkantoren. Later veranderden de vernietigstempels, ook voor de andere postkantoren, nog verschillende keren.

### 3. Portvrijdom

In artikel 33 van de Postwet 1850 werd voor het eerst wettelijk geregeld de vrijstelling van briefport. Behalve wegens onderwerpen, de dienst van het Koninklijk Huis en de openbare dienst betreffende, kon toen krachtens die wettelijke bepalingen mede vrijstelling van briefport verleend worden wegens zaken van algemeen belang. De voorwaarden, waaraan de briefwisseling met genot van vrijdom van post moest voldoen, werden geregeld bij Koninklijk Besluit (KB) van 5 juli 1850<sup>9</sup>. In de KB's was zeer specifiek opgenomen wie voor portvrijstelling in aanmerking kwam. De al eerder genoemde alfabetische lijst van 1834 werd vele keren aangevuld. Zo wordt vermeld in het extract uit het register der resolutiën van de Minister van Financiën van 21 juni 1850, dat de alfabetische lijst der vrijdommen wordt aangevuld met de navolgende bepaling onder de rubriek Waterstaat:

*"De hoofdingenieurs van den Waterstaat, te 's-Hertogenbosch en te Maastricht, corresponderen portvrij over dienstzaken met de Belgische ingenieurs en Chef, Directeurs des Ponts et Chaussées te Antwerpen, Hasselt en Luik."*

<sup>7</sup> Het betreffende stempel werd ingevoerd op grond van de circulaire van de postherijen van 21 augustus 1918 en werd nog tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw gebruikt.

<sup>8</sup> Circulaire van de postherijen, nr. 1093, art. 6 (28 november 1879)

<sup>9</sup> KB van 5 juli 1850, Stbl. nr. 38

Bij het KB van 24 december 1856, nr. 67 de volgende aanvulling:

*“vrijdom werd verleend aan de briefwisseling tussen de opzichters in dezelfde provincie, onderling; en zulks onverminderd de vrijstelling, welke aan de briefwisseling van diezelfde opzichters met de inspecteurs of andere hoofdamttenaren van de Waterstaat, alsmede met de hoofdingenieurs en ingenieurs onder wier orders zij gesteld zijn en eindelijk met de Hoogheemraadschappen, Dijkscollegien en Polderbesturen binnen de kring waarin zij werkzaam zijn, naar aanleiding van de bestaande voorschriften, toegekend wordt.”*

De Minister van Financiën zond op 16 maart 1858 (circulaire nr. 546) een nieuwe alfabetische lijst met instructie aan de postkantoren ter vervanging van die van 1834. Voor de waterstaatsambtenaren veranderde niets met betrekking tot hun portvrijdom.

Bij het KB van 19 oktober 1858, nr. 76 komt de volgende aanvulling:

*“Er wordt vrijstelling genoten voor de briefwisseling tussen de hoofdingenieurs en ingenieurs van de waterstaat, ter ene en de provinciale opzichters van de waterstaat, dienst doende in dezelfde provincie, ter andere zijde”*

Daarbij wordt de volgende opmerking geplaatst:

*“Voor het overige heeft de briefwisseling van en met de provinciale opzichters van de waterstaat geen aanspraak op de vrijdom, die aan de briefwisseling van en met de opzichters van de Rijkswaterstaat als zodanig, is toegestaan.”*

Op 21 juli 1859 (circulaire nr. 559) wordt vermeld:

*“Tot wegneming van alle twijfel, die opnieuw schijnt te zijn ontstaan, wordt mits deze verklaard, dat het ressort van de ambtenaren van de Waterstaat in Algemene Dienst, moet worden geacht zich over het gehele Rijk uit te strekken, zoals ook in de resolutie van 20 december 1834, nr. 87 (circulaire nr. 355) bepaald werd.”*

Bij het KB van 17 augustus 1860, nr. 63 komen de opzichters opnieuw aan de orde:

*“Er bestaat vrijdom voor de briefwisseling over dienstzaken tussen de rijksopzichters en de provinciale opzichters van de waterstaat in dezelfde provincie dienstdoende, alsmede tussen de provinciale opzichters van de waterstaat in dezelfde provincie, onderling.”*

Bij het KB van 1 juli 1860 komt er nog een specifieke aanvulling:

*“Er wordt vrijdom toegestaan voor de briefwisseling tussen de ingenieur van de Waterstaat te Maastricht, die belast is met het toezicht over de werken van de Maas en de Zuid-Willemsvaart, voor zoveel het Nederlands grondgebied betreft en de Belgische ingenieurs van de Bruggen en wegen, wiens hetzelfde toezicht in België opgedragen is.”*

Voorts *“Er bestaat vrijdom voor de briefwisseling van en met de Surnumerairen van de Waterstaat in al die gevallen, waarin bij de bestaande voorschriften aan de briefwisseling van en met de ingenieurs en de aspirant-ingenieurs van de Waterstaat vrijstelling toegestaan is.”*

Bij het KB van 24 augustus 1863, nr. 83 kwam de volgende aanvulling op die lijst:

*“Er bestaat vrijdom voor de briefwisseling tussen de Commissie voor een Nieuwe Uitwatering in het 4<sup>e</sup> district van de provincie Zeeland ter ene en de Commissaris des Konings, benevens de hoofdingenieur van de Waterstaat in dezelfde provincie; de lokale ingenieur of aspirant-ingenieur, de opzichter over het werk en de besturen van alle polders of waterschappen, die van de nieuwe uitwatering deel uitmaken, of die tot dezelve in enige betrekking staan ter andere zijde; en eindelijk tussen de leden van de bovengemelde commissie met elkaar onderling.”*

Bij het KB van 21 februari 1865 werd onder meer portvrijstelling voor de briefwisseling tussen de hoofdingenieurs en ingenieurs van Rijkswaterstaat met de provinciale waterstaat.

Tijdens een Kamerdebat over de Postwet van 1870<sup>10</sup> werd het voorstel gedaan tenminste het snoeimes in het ondertussen sterk verwilderde portvrijdombos te hanteren. Maar het liefst zou men deze bomen allemaal in één keer kappen. Tot een dergelijke kaalslag kwam het niet. Wel probeerde men middels de ‘postwachterspraktijk’ van afzonderlijke KB’s het recht op portvrijdom te beperken. Zo werd bijvoorbeeld nauwkeurig beschreven hoe de vrijstelling van port voor de briefwisseling over dienstzaken was toegestaan door de hoofdingenieur en aan welke ambtenaren

<sup>10</sup> Wet van 22 juli 1870 (Stbl. nr. 139), op grond van artikel 31 van deze wet kwamen een 15-tal vrijstellingen van briefport per 1 januari 1871 te vervallen (net betrekking op waterstaatszaken).

(bakenmeester, opzichter etc.), door de ingenieur, de opzichter etc., maar ook binnen welk gebied het portvrijdom mocht gebruikt worden.

In de periode voor 1871 werden alleen nog maar brieven in enveloppen gestuurd. Vanaf 1 januari 1871 kwam daar verandering in met de ingebruikname van de briefkaart, die ook wel 'postkaart' of 'correspondentiekaart' genoemd werd<sup>11</sup>.

Ook voor ambtelijke mededelingen tussen ambtenaren en autoriteiten, onder genot van portvrijdom, werd met ingang van 1 oktober 1875 de mogelijkheid geboden gebruik te maken van zogenaamde open kaarten<sup>12</sup>.



Ongebruikte bedrukte dienstbriefkaart (van de hoofdingenieur van de Waterstaat in het ... district)

Bij het KB van 7 november 1876 (Stbl. nr. 192) werden per 1 december 1876 nieuwe bepalingen vastgesteld betreffende de vrijstellingen van briefport ter vervanging van het KB van 5 juli 1850 (Stbl. nr. 38). In artikel 3 werd vermeld dat in de bestaande vrijstellingen van port geen verandering kwam en dat nieuwe vrijstellingen per KB werden verleend.

Bij het KB van 16 april 1879, nr. 5 wordt vrijdom van briefport verleend voor brieven, die gewisseld worden:

*“tussen de Rijkswerktuigkundige, ter ene en de Rijkshoofdmachinist en de Rijksmachinisten, ter andere zijde en tussen de Rijkshoofdmachinist, ter ene en de Rijksmachinisten, ter andere zijde.”*

Op 28 november 1879 wordt nog het volgende vastgesteld:

*“De portvrijdom, verleend voor de briefwisseling van de hoofdingenieurs, de ingenieurs en de opzichters van de waterstaat met de onder hun bevelen gestelde mindere ambtenaren en beambten van dat vak, kan geacht worden ook van toepassing te zijn op de briefwisseling, welke gevoerd wordt tussen de genoemde hoofdingenieurs, ingenieurs en opzichters, ter ene met de Rijkshoofdmachinist en de Rijksmachinisten.”*

Op grond van de wet van 25 mei 1880 (Stbl. nr. 88) komt er een nieuwe alfabetische lijst betreffende ambtenaren en autoriteiten aan welke vrijstelling van port voor hun briefwisseling over

<sup>11</sup> Circulaire van de posterijen, nr. 807 (8 december 1870), invoering per 1 januari 1871

<sup>12</sup> KB van 22 september 1875 (Stbl. nr. 173), gelet op KB van 5 juli 1850, Stbl. nr. 38, ter uitvoering van artikel 33 van de wet van 12 april 1850, Stbl. nr. 45



dienstzaken is toegestaan. Er wordt een nummering ingevoerd. Bij KB van 16 november 1881, nr. 13 wordt deze lijst vastgesteld<sup>13</sup>.

Zo wordt deze lijst in 1889 aangevuld met de portvrije correspondentie van de ingenieur in het 6<sup>e</sup> rivierarrondissement te Rotterdam met nr. 290a (de commissaris van de Rijkspolitie te Maassluis), wat ook geldt voor de opzichter aan den Hoek van Holland.

Eind 1892 kwam er een nieuw KB, waarbij op voordracht van de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid vrijstelling van port kon worden verleend en werd aan portvrije stukken een maximum gewicht (2,5 kg) vastgesteld en ook maximale afmetingen<sup>14</sup>.



Voorbedrukte Dienstenvelpe van hoofdingenieur van de Waterstaat belast met de Algemene Dienst van 's-Gravenhage<sup>5</sup>, 9/6/1899 aangetekend verzonden aan de adjunct-ingenieur in West-Kapelle met een aangegeven waarde van 80 gulden. Postzegel Wilhelmina 12½ cent voor enkel verzekering aangegeven waarde (vanaf 1/4/1892 verzekeringsrecht ten minste 12½): Achterzijde lakstempels en kleinrondstempels Middelburg 6/6/1899, 9-10 N en Westkapelle 7/6/1899, 8-12V; Aantekenrecht vanaf 1/9/1850 tot 1/4/1921: 10 cent; verzekeringsrecht vanaf 16/2/1878, 2½ cent per fl. 100,00; totaal 12½ cent, correct gefrankeerd.

Omdat er onder andere wijzigingen optraden in de organisatie van Rijkswaterstaat zoals aanleg van projecten moesten regelmatig nieuwe KB's worden genomen. In 1905 werden alle vrijstellingen van port ten behoeve van de verzending van stukken, de openbare dienst betreffende, van en aan Rijkswaterstaatambtenaren of beambten ingetrokken en een nieuwe lijst vastgesteld voor de portvrije briefwisseling over dienstzaken<sup>15</sup>. Onder artikel 2 onder sub e stond vermeld, onder welke voorwaarden de opzichters en de adjunct- en buitengewone opzichters van de Rijkswaterstaat portvrij konden corresponderen. Door de instelling van de Zuiderzeewerken moest in 1919 dit KB van 1905 natuurlijk aangepast worden<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> De lijst heb ik niet kunnen achterhalen

<sup>14</sup> KB van 19 december 1892, nr. 284 tot uitvoering van artikel 24 van de wet van 15 april 1891, Stbl. nr. 87; het KB van november 1876, Stbl. nr. 192 vervalt.

<sup>15</sup> KB van 28 juli 1905, nr. 39 (Boogaard, 42<sup>e</sup> aanvulling, 1906)

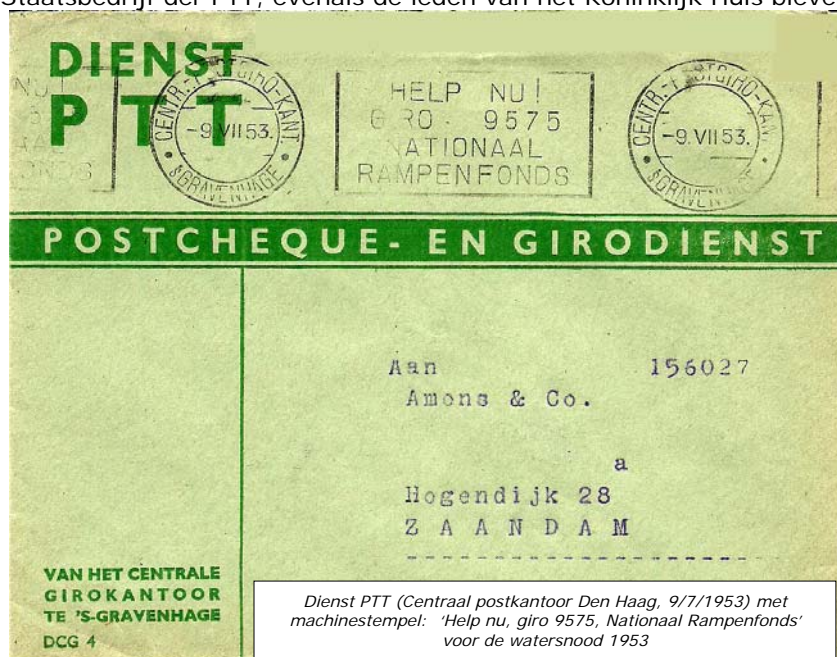
<sup>16</sup> KB van 1 mei 1919, nr. 52



Portvrijdom voorbedrukte dienstveloppe van het dienstkringhoofd te Eindhoven (J. Th. M. Smelt 1/5/1911-1/6/1938) aan zijn aannemer 11/10/1922 met port belast 30 cent. Correspondentie van waterstaatsambtenaren gericht aan particuliere aannemers werd niet als "dienst" aangemerkt en kon dus niet portvrij worden verzonden. Wel konden dergelijke "aannemersbrieven" als "Aan Port Onderworpen Dienstbrief/briefkaart (APOD)" worden verzonden, waarbij de geadresseerde – i.c. de aannemer- enkelvoudig port diende te betalen. Echter in de periode 1 maart 1921 tot 15 januari 1923 was de mogelijkheid tot het verzenden van APOD-brieven opgeheven: de ontvanger diende het gewone "strafport" te betalen, zijnde tweemaal het ontbrekende te betalen. (2<sup>e</sup> gewichtsklasse (50-100g) beporting tweemaal het geldende tarief 15 cent)

#### 4. Van portvrijdom naar latent port

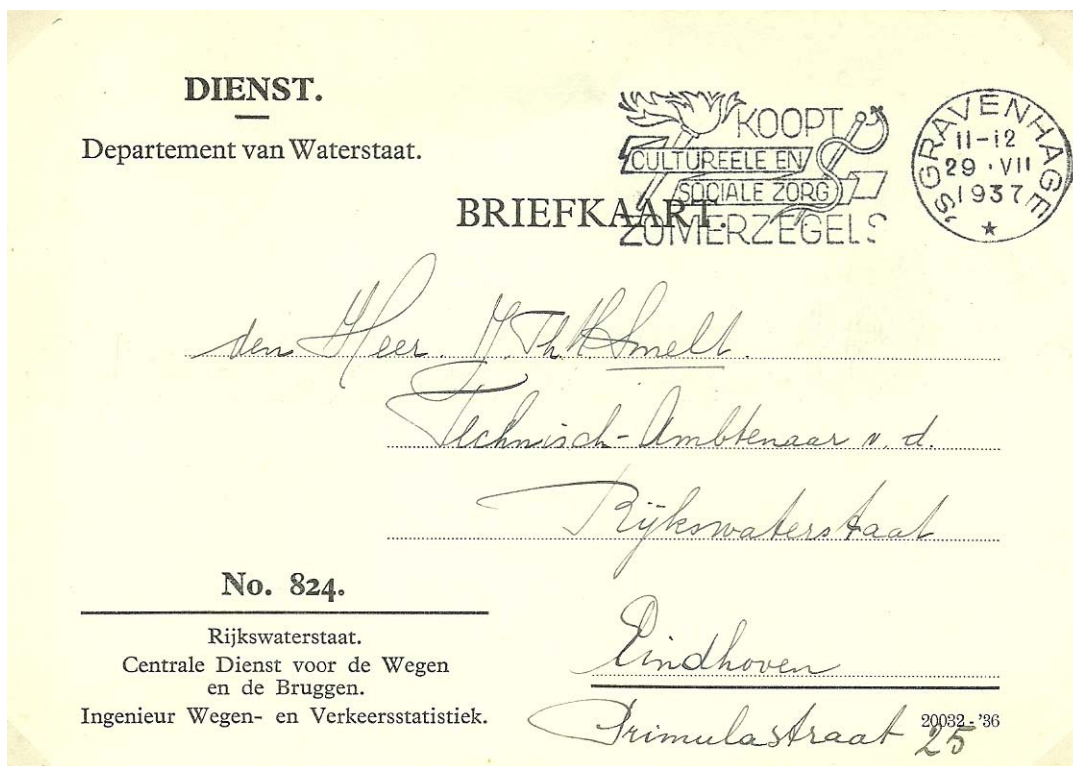
Er werden in de loop der jaren vele voorstellen gedaan tot opheffing van de portvrijdommen. In de nieuwe postwet 1919 (Stbl. 543), ingaande 1 november 1919 was nog steeds sprake van het Postbesluit, regelende bij het KB van 18 september 1919 (Stbl. 572) de portvrijdom. Het KB van 17 maart 1922 (Stbl. nr. 128) ('Postbesluit dienststukken') hield bepalingen in betreffende de verzending per post van stukken van de openbare dienst, welke zullen worden toegepast, nadat de portvrijdom voor dienststukken zal zijn afgeschaft. Deze afschaffing zou plaatsvinden, nadat de daarmede verbandhoudende suppletoire begrotingen tot wet zijn verheven. Omdat de Tweede Kamer deze begrotingen eerst niet aannam trad de wet van 22 december 1922 (Stbl. nr. 699) pas met ingang van 1 januari 1924 in werking. Hierdoor vervielen alle portvrijdommen. Tenminste bijna alle: het Staatsbedrijf der PTT, evenals de leden van het Koninklijk Huis bleven buiten schot.



Dienst PTT (Centraal postkantoor Den Haag, 9/7/1953) met machinestempel: 'Help nu, giro 9575, Nationaal Rampenfonds' voor de watersnood 1953

Op diezelfde datum trad voor 'stukken uitsluitend betreffende de openbare dienst en afkomstig van Algemeen Bestuur aangewezen ambtenaren' een speciale regeling in werking, die was vastgelegd in het Postbesluit Dienststukken<sup>17</sup>. Op grond van artikel 3 kon elk daartoe gerechtigde instelling haar dienststukken voortaan ongefrankeerd versturen. Het nochtans verschuldigde port was onder meer gebaseerd op het aantal verzonden dienststukken zoals vermeld in een door de instelling bij te houden register. Dit register werd jaarlijks ingediend bij het ministerie waaronder ze ressorteerde. Vervolgens droeg het desbetreffende ministerie zorg voor de financiële afwikkeling met het Staatsbedrijf der PTT. Met andere woorden: het verschuldigde port kwam niet ten laste van de instelling zelf, maar was voor rekening van haar ministerie.

Ook werd bepaald welke twee uiterlijke kenmerken de ongefrankeerde dienststukken behoorden te dragen. In de eerste plaats moesten ze bovenaan, ter linkerzijde van het adres, zijn voorzien van de aanwijzing 'Dienst', gevolgd door de naam van het Departement, waarmee de afrekening van de frankeerkosten geschiedde. Ten tweede moesten alle dienststukken ter linkerzijde van het adres zijn gewaarmerkt door de handtekening van de afzender, voorafgegaan door de vermelding van de hoedanigheid, waarin de stukken door hem werden verzonden en van het hem door de Directeur-generaal der Posterijen en Telegrafie toegekende volgnummer. De afzender was ook bevoegd deze waarmerking te vervangen door een afdruk van een stempel of door een gedrukte aanwijzing, welke aangaf de hoedanigheid, waarin de stukken door hem werden verzonden.



Dienstkaart RWS Wegen en Bruggen (nr. 824) naar hoofd dienstkring Eindhoven (29/7/1937).

De wijze van afrekening had volgens artikel 3 alleen betrekking op het gewone port, maar gold ook voor het aantekenrecht. Andere rechten als verzekering aangegeven waarde en expresse moesten wel bij vooruitbetaling door middel van gewone frankeerzegels worden voldaan. Dit gold ook voor buitenlandse bestemming, omdat het Postbesluit Dienststukken enkel betrekking had op het binnenlands verkeer.

<sup>17</sup> KB van 5 november 1923, nr. 504 (Postbesluit Dienststukken) en ingetrokken het Portvrijdombesluit (Stbl. 1919, nr. 573) en het Postbesluit Dienststukken (Stbl. 1922, nr. 128) en alle besluiten waarbij vrijstelling van port is verleend.



Gefrankeerd poststuk van de ingenieur in de Directie Wegenverbetering (nr. 824) naar Düsseldorf (17/6/1935);  
tarief 12½ cent volgens de eerste gewichtsklasse vanaf november 1928).

Omdat hier slechts ogenschijnlijk sprake is van portvrijdom, worden wel aanduidingen als 'schijnbaar portvrijdom' en 'verkapt portvrijdom' gebruikt. Een derde mogelijkheid is om 'zonder frankering verzonden dienststukken' te spreken of kortweg 'Dienstpost'.

Regelmatig werd bij beschikking van de directeur-generaal der posterijen, telegrafie en telefonie een nieuwe lijst vastgesteld van ambtenaren en instellingen die bevoegd waren tot verzending van dienststukken (lijst D.S.). De eerste was van 1924<sup>18</sup>. De betreffende lijst werd aangevuld of gewijzigd bij de zogenaamde 'Mededelingen van het Hoofdbestuur der Posterijen, Telegrafie en Telefonie'. In 1934 verscheen een nieuwe D.S.<sup>19</sup>, alsmede in latere jaren.

Op pagina 48 van het boek staat vermeld dat per 16 augustus 1927 uit het district Wegentechniek het Rijkswegenbouwlaboratorium was voortgekomen, dat officieel 'Laboratorium voor chemisch-technisch onderzoek van bouwstoffen voor de wegenbouw' heette. In de Lijst Dienststukken werden de Directeur en de Technoloog van dit laboratorium onder volgnummer 824 toegevoegd voor portvrijdom<sup>20</sup>. Zo kunnen we in deze lijst ook de organisatieveranderingen bij Rijkswaterstaat volgen. De benoeming per 1 april 1930<sup>21</sup> van ir. J.A. Ringers tot directeur-generaal van Rijkswaterstaat leidt tot de wijziging van de portvrijdom onder volgnummer 822. De tekst 'De Inspecteur-Generaal' wordt gewijzigd in 'De Directeur-Generaal'<sup>22</sup>.

Per 1 januari 1953 was de titel 'technisch ambtenaar c.a.' gewijzigd in 'waterstaatkundig ambtenaar c.a.' (pagina 114 boek), zodat we ook in de Lijst Dienststukken een wijziging zien opgenomen. Zo werd onder meer de tekst van volgnummer 1069 gewijzigd in: 'De waterbouwkundigen, waterstaatkundig hoofdambtenaren (1<sup>e</sup> klasse), waterstaatkundig ambtenaren (1<sup>e</sup> klasse), alsmede de assistent bij het Rijkswegenbouwlaboratorium'<sup>23</sup>. Dit volgnummer was vanaf 8 mei 1946<sup>24</sup> ingevoerd na wijziging van de naam van het ministerie in

<sup>18</sup> Postbesluit D.S. (Stbl. 128)

<sup>19</sup> Beschikking van 29 juni 1934, nr. 17155

<sup>20</sup> Mededeling hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie van 30 augustus 1927, nr. 6418 S

<sup>21</sup> KB van 21 maart 1930, nr. 20

<sup>22</sup> Mededeling Hoofdbestuur der Posterijen, Telegrafie en Telefonie van 20 augustus 1930, nr. 9730 S

<sup>23</sup> Mededeling Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie van 4 augustus 1954, nr. 15806

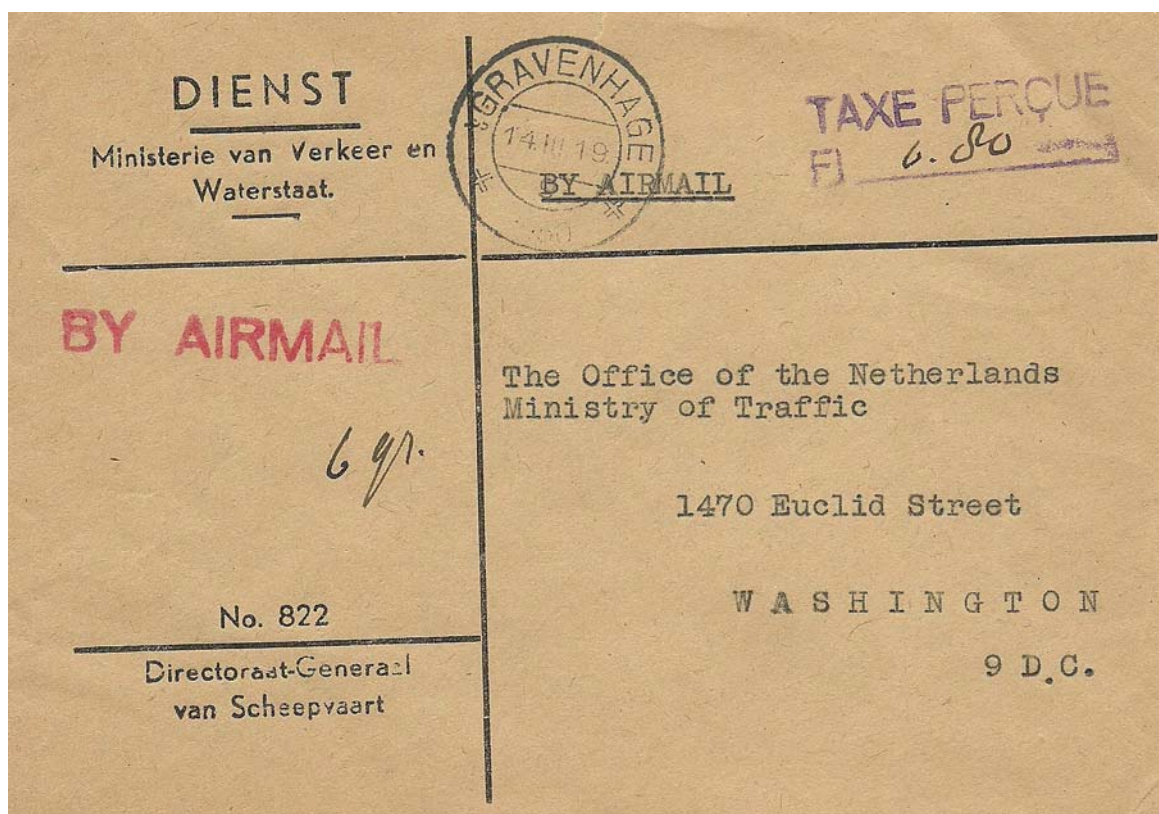
<sup>24</sup> Mededeling Hoofdbestuur der Posterijen, Telegrafie en Telefonie van 8 mei 1946, nr. 5278 S

Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw<sup>25</sup>. Op 28 februari 1947 was er voor het eerst sprake van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat<sup>26</sup>.

In 1955 werd het Postbesluit gewijzigd in het Postbesluit 1955 (Stbl. 457) en een nieuwe beschikking van de directeur-generaal van 13 oktober 1955, La N. verscheen. Vermoedelijk was de ingangsdatum 1 januari 1956.

Vanaf 1 januari 1958 kregen de overheden hun eigen hoofdnummer met sub-nummers; voor de ministeries was dat "1"<sup>27</sup>. In de D.S. 1959 was ook een lijst opgenomen met betrekking van de vernumming en sub-nrs. Voor Rijkswaterstaat waren onder meer de nummers 1-1339 (Hoofddirectie van de Waterstaat), 1-1340 e.v.

Met de wijziging van het Postbesluit 1955 met ingang van 1 januari 1966<sup>28</sup> hield de mogelijkheid op voor het gebruik van Dienstpost voor onder meer de gemeenten en waterschappen (Dienstmededeling H711). Voor de ministeries gold dit per 1 januari 1984 (zie onder c.)



*Met port (0,80 cent) belaste dienstenvolpe per luchtpost naar Washington (14/3/1940);  
Voor verzending naar het buitenland gold geen portvrijdom*

## 5. Frankeerstempels

Bij de afrekening van alle geregistreerde dienststukken werd een uniform port per stuk gehanteerd, dus ongeacht het gewicht. In 1958 bedroeg dit port 16,34 cent per dienststuk, terwijl ter vergelijking voor een brief in de eerste gewichtsklasse (t/m 20 gram) een port gold van 12 cent en voor de tweede gewichtsklasse (t/m 100 gram) 25 cent. Afzenders met hoofdzakelijk dienststukken in de laagste gewichtsklasse sprongen er financieel gezien dus bepaald niet gunstig uit. Ze konden hun post daarom beter volgens het stukstarief frankeren. Eind jaren vijftig besloten talrijke instellingen hun post niet meer als dienststukken te versturen. In plaats maakten ze gebruik van een frankeermachine of plakten ze gewoon weer frankeerzegels. Dit viel ook samen met de wijziging van het Postbesluit 1955 met ingang van 1 januari 1966<sup>29</sup>. Hierdoor werd de bevoegdheid voor gemeenten en waterschappen ingetrokken om gebruik te maken van 'Dienstpost' (de bestaande situatie voor de kerkelijke dienst bleef gecontinueerd). Begin jaren '80 was het

<sup>25</sup> KB van 16 augustus 1945, Stbl. nr. F.151.

<sup>26</sup> KB van 14 maart 1947, Stbl. nr. H.90

<sup>27</sup> Ministeries (1), provincies (2), gemeenten (3), waterschappen (4) en productschappen (5)

<sup>28</sup> KB van 21 oktober 1965 (Stbl. 489) tot wijziging van artikel 29 van het Postbesluit 1955

<sup>29</sup> KB van 21 oktober 1965 (Stbl. 489) tot wijziging van artikel 29 van het Postbesluit 1955

aantal afzenders van dienststukken zo geslonken dat bij brief van 2 november 1983 de Minister van Verkeer en Waterstaat, namens de Minister van Financiën aan alle ministers formeel mededeelde, dat gezien het besluit van de ministerraad van 26 augustus 1983, vanaf 1 januari 1984 voor de dienstpost overgegaan zou worden op de normale frankeermethoden. Daarmede was de episode 'dienststukken' in hoofdzaak afgesloten. Dit gold niet voor de kerken. Er werd een speciale wet aangenomen waarin opgenomen was, dat zij nog tot 1 juli 1984 volgens de oude regeling post mochten versturen. Per die datum was de periode van 'Dienstpost' voor de kerken ook voorbij, maar er kwam een overgangsregeling van 10 jaar met nadere regels (enkel binnenlands postverkeer, speciale tekst etc.).



*Enveloppe van het hoofd van de dienstkring Den Helder (10/7/1984) voorzien van frankeerstempel en nog voorzien van een dienststempel, gebruikt vanaf 1 januari 1958 tot 1 januari 1984*

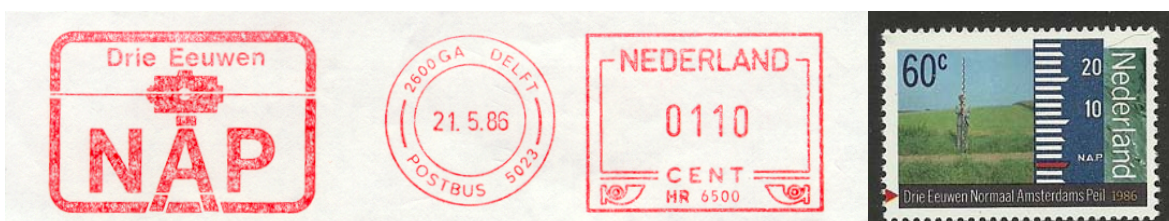
Bij de Rijkswaterstaat werden dus de frankeermachinstempels (roodfrankering) ook ingevoerd en in het boek en vooral bijlage 5 worden vele voorbeelden getoond.

Vanaf 1925 zijn in Nederland frankeermachines van diverse merken gebruikt, waarbij de afdrucken gemakkelijk van elkaar zijn te onderscheiden.

Bij Rijkswaterstaat werd in het algemeen gebruik gemaakt van 'Frama' met merkletter FM en Hasler met merkletter HR.

Onder hetzelfde nummer kan gebruik gemaakt zijn van verschillende 'vlagstempelingen' door dienstonderdelen om aandacht te besteden op een bepaald aspect etc.

Ter informatie worden er een aantal getoond:





De diensten behoeften dus geen postzegels te kopen door gebruik te maken van een frankeremachine. De frankeringen moesten natuurlijk wel afgerekend worden. Daarvoor moest de tellerstand aan het postdistrict worden doorgegeven. Voor het onderhoud van de frankeremachine werd gebruik gemaakt van een zogenaamde onderhoudskaart. Daarop werd o.a. de tellerstand aangegeven. Onderstaand wordt een voorbeeld getoond.

Stand van de verbruiksteller*	Stand van de stukkensteller*
0 0 0 9 6 3 1 4 6	0 0 0 4 0 0 2 2 9

Machine geopend wegens:

- ingebruikneming
- onderhoud
- reparatie
- deblokkering
- controle
- overdracht
- verhuizing
- buitengebruikstelling

Aangekomen verzegeling:

- R. gaaf
- beschadigd
- ontbreekt
- datum/paraaf ontbreekt

## 6. Port betaald

Met het Ondernemingsplan 2004 van Rijkswaterstaat leidde tot organisatieveranderingen. RWS-brede taken die faciliterend van aard waren, werden ondergebracht in de Corporate Dienst (CD). Het ging daarbij om bestuurlijk-juridische zaken en vastgoed, communicatie, HRM, facilitaire zaken en financiële dienstverlening. Staf DG en CD gingen op 1 oktober 2004 van start. Voor de CD betrof dit de eerste fase van zijn functioneren; als volledig functionerende landelijke dienst begon de CD op 1 januari 2006.

We zien in die periode ook de frankerestempels bij Rijkswaterstaat verdwijnen en de dienst gaat over tot 'Port betaald' verzending van zijn post. Het is een manier om post te frankeren. In plaats van postzegels te plakken, wordt de post aan het postbedrijf aangeboden voorzien van de stempel opdruk 'Port betaald' (vaak tevens in het Frans: port payé). Deze manier van frankeren is uitsluitend toegestaan voor klanten met een zakelijke overeenkomst met het postbedrijf. Deze post moet aangeboden worden bij een Business Point van PostNL voorzien van een orderformulier. De betaling van het verzenden geschiedt achteraf op basis van een factuur.

