

## DE OPRICHTING VAN DE PAARDENPOSTERIJ TE ROTTERDAM 1809-1810

DOOR DR. E. A. B. J. TEN BRINK

**D**E oprichting van de Paardenposterij in ons land in het begin van de negentiende eeuw heeft destijds aan de organisatoren veel hoofdbrekens gekost en grote beroering verwekt in de wereld van het voordien zo vrije vaderlandse voermanswezen. Een en ander heeft echter tot gevolg gehad, dat een groot aantal ontwerpen, adviezen, rapporten en rekwesten is tot stand gekomen, waarin de latere historiograaf talrijke interessante gegevens over het toenmalige verkeer en vervoer aantreft, die elders niet of moeilijk te vinden zijn. Het blijft een merkwaardige zaak, dat er tot nu toe zo weinig van bekend is en er tot in de allerjongste tijd boeken over het Nederlandse reiswezen verschijnen, waarin over deze dienst met geen woord gesproken wordt <sup>1)</sup>.

Voorop zij hier nog eens gewaarschuwd tegen de veel voorkomende verwarring van de Paardenposterij met de postwagendiensten! De laatste waren *verbindingen* tussen twee of meer plaatsen, geoctrooieerde particuliere ondernemingen, het best te vergelijken met de tegenwoordige interlokale busdiensten. De Paardenposterij was wat men toen wel noemde een verzekerde dienst van paarden, d.w.z. een rijksdienst, meestal met de Brievenposterij onder één bestuur ressorterende, bestaande uit een aantal langs de voornaamste wegen gelegen *poststations (relais)* met aan het hoofd *postmeesters* <sup>2)</sup>, waar de reizigers tegen vastgesteld tarief paarden, rijtuig en postiljons konden huren. De *postroutes*, langs welke de stations lagen, waren dus wegen, geen verbindingen.

Een Paardenposterij had in de Republiek, in tegenstelling met de omringende Westeuropese landen, nooit bestaan <sup>3)</sup>. Indien men niet over eigen paarden beschikte, reisde men met incidenteel en particulier gehuurde voermanspaarden, waarbij men wat betreft de prijs en de kwaliteit der paarden veelal afhankelijk was van de willekeur der stalhouders, aangenomen al dat er op het moment dat men ze nodig had paarden aanwezig waren. Tijdens de Republiek had dat in ons land, waar, zoals een rapport van het postbestuur van juni 1806 zegt, 'een gansche drom van bijzondere personen' aanwezig was, 'wier schepen, schuiten en wagens de

binnenlandsche wateren, grachten en wegen alle dagen en ieder uur doorkruisen' <sup>4)</sup>), nooit grote moeilijkheden opgeleverd, mede als gevolg van de decentralisatie in het bestuur en het tempo en de gemoedelijkheid van de toenmalige Nederlandse samenleving.

De komst van koning Lodewijk Napoleon uit Frankrijk, waar de Paardenposterij reeds lange tijd ingeburgerd was, bracht echter een wending in deze specifiek vaderlandse ontwikkeling. De centralisatie van het bestuur en de koninklijke waardigheid maakten een meer betrouwbaar en gereguleerd verkeer tussen het regeringscentrum en de provinciale hoofdsteden en een betere aansluiting aan de grenzen met de buitenlandse Paardenposterijen noodzakelijk.

Waar Lodewijk heen wilde bleek spoedig genoeg. Nadat hij reeds kort na zijn komst in ons land had aangekondigd, dat het voordien zelfstandige collegiale Bataafse postbestuur vervangen zou worden door een administratie, die deel zou uitmaken van het ministerie van Financiën onder een permanente voorzitter met de titel van directeur-generaal <sup>5)</sup>), vaardigde hij op 20 november 1806 een decreet uit waarin bepaald werd, dat deze directeur-generaal het beheer zou hebben zowel over de Brieven- als over de Paardenpost en met de minister van Financiën en dikwijls direct met de koning zou samenwerken. Een commissie werd aangewezen om voor de nieuwe administratie een decreet te ontwerpen, bestaande uit Queysen, lid van de staatsraad, als voorzitter, een drietal leden van het postbestuur en De Chambure, *inspecteur en chef* van de Franse veldpost en reeds sinds 1799 bij die dienst in ons land werkzaam. De commissie had te onderzoeken wat er betreffende het postwezen in Frankrijk bestond, wat er in Holland reeds voor gedaan was en wat er nog zou behoren gedaan te worden <sup>6)</sup>.

Als het getal 13 ooit een kwaad omen is geweest, dan was het wel nu dit decreet, waarin de oprichting van de Paardenposterij in ons land werd aangekondigd, onder dit nummer verscheen. Merkwaardig was al aanstonds, dat het gedrukte decreet verkeerdelijk *Pakketten* i.p.v. *Paarden* gaf. Wijst dit erop, hoe vreemd dat *Paarden* de Hollandse zetter in dit verband in de oren geklonken heeft, zodat hij er eigener beweging maar *Pakketten* van maakte? Het was in ieder geval typerend voor de houding van de doorsnee Hollander tegenover deze nieuwe dienst!

Wat hiervan zij, het commissoriaal kwam zowel voor Queysen als voor het postbestuur volkomen onverwacht <sup>7)</sup>). En mèt deze opdracht begon een lange lijdensweg van voortdurend nieuwe ontwerpen, rapporten en adviezen, een stille strijd tussen het postbestuur, dat de Paardenposterij, nu er niet meer aan was te ontkomen, op zo Hollands mogelijke leest trachtte te schoeien, intussen voorzichtig afremmend en uitstellend in een poging de hele zaak tot betere tijden te verschuiven, en koning Lodewijk, die koppig vasthield aan zijn eenmaal genomen besluit om tenslotte te winnen. Met daartussenin de merkwaardige figuur van De Chambure, die, als Fransman aan de kant van Lodewijk staande, toch bijzonder veel begrip getoond heeft voor de specifiek Nederlandse eisen bij de organisatie van een dienst als de Paardenposterij.

Het rapport van de commissie-Queysen werd op 13 december 1806 aan de koning aangeboden. Het was een kort document en men proeft er duidelijk uit, dat de commissie aan alle kanten een slag om de arm trachtte te houden. Speciaal over de Paardenposterij wordt maar weinig gezegd. Men noemt haar 'pour Votre Royaume un nouveau bienfait de Votre Majesté' en, nadat men sinds tientallen jaren het postbestuur er nooit over heeft horen spreken, verneemt men nu plotseling, dat 'les grandes routes sur la France et l'Allemagne reclament depuis longtems cette utile institution'. Te zijner tijd zal men uit de Franse voorschriften datgene overnemen, wat aangepast kan worden aan de belangen van het koninkrijk en aan de toestand van de voornaamste wegen. Een toegevoegd ontwerp-decreet bevat dan o.a. de bepaling, dat de Paardenposterij langs de hoofdwegen van het rijk zal worden opgericht en dat de directeur-generaal zo spoedig mogelijk de nodige voorstellen en reglementen voor de organisatie moet indienen.

Praktisch werd dus in dit voorstel alles overgelaten aan de te benoemen directeur-generaal. Kennelijk heeft men getracht hiermee de zaak uit te stellen tot 'te zijner tijd'. Maar Lodewijk was weinig gelukkig met het rapport, dat hij 'zeer incompleet' vond en allesbehalve een ontwerp voor een algehele en gedetailleerde organisatie, zoals hij gevraagd had. De commissie, nu uitgebreid met alle overige leden van het postbestuur, kreeg opdracht een nieuw ontwerp in te leveren. Wat de Paardenposterij betrof moest doel zijn het in het leven roepen van een verzekerde dienst van

paarden langs de voornaamste wegen van het rijk met een uniform tarief, en speciaal het vervaardigen van een *Itineraire* of reiswijzer, met nauwkeurige aanwijzing van de onderlinge afstanden tussen de verschillende plaatsen<sup>8)</sup>. Pijman, op 27 februari 1807 tot directeur-generaal benoemd, trad nu in de plaats van Queysen als voorzitter van de commissie.

In april 1807 ging een nieuw rapport naar Lodewijk, ditmaal een uitvoerig stuk, waaraan wederom een concept-decreet was toegevoegd. In een afzonderlijk hoofdstuk zette de commissie haar gedachten uiteen over de vestiging van een Paardenposterij in het koninkrijk. Het was zeer moeilijk geweest daarvoor algemene grondbeginselen te vinden die overeenkwamen met de intenties van de koning. Men zou in het nieuwe koninkrijk eerst gewoonten en gebruiken moeten vernietigen, waarin velen een middel van bestaan vonden. In Holland hadden de reizigers de keus tussen vele verschillende middelen van vervoer. Zowel arm als rijk kon er goedkoop of duur het hele land doorreizen, vele families vonden er hun bestaan in het voermansbedrijf en het aantal rijtuigverhuurders en paarden was er verhoudingsgewijs misschien zelfs veel te groot voor het aantal reizigers. Dit alles had de commissie er toe gebracht haar beschouwingen te baseren op de vraag: kon in Holland een Paardenposterij worden opgericht overeenkomstig de wetten en reglementen, die daarvoor in andere landen waren vastgesteld?

De conclusie was, dat deze vraag ontkennend moest worden beantwoord. Slechts met moeite hielden de Paardenposterijen zich daar staande, alleen doordat aan de postmeesters voorrechten werden verleend en schadeloosstellingen vanwege het gouvernement toegekend. In Frankrijk droegen bovendien de stagnatie in de handel en het zeer grote aantal publieke rijtuigen er toe bij om de Paardenposterij te verarmen en zelfs de afschaffing van het tolrecht had er het gebruik van die dienst niet doen toenemen. Ook in Duitsland liet de organisatie veel te wensen over: verscheidenheid in de tarieven, onvoldoende bezetting van de stations, slechte kwaliteit van de paarden en trage dienstuitvoering bezorgden er de inrichting geen goede naam. Deze dankte haar voortbestaan waarschijnlijk alleen aan het feit, dat alle openbare voertuigen er gereden werden door paarden van de postmeesters, wier belangen niet, zoals in Frankrijk, geschaad werden door particuliere onder-

nemingen. Zou men in Holland de Paardenposterij op dezelfde wijze organiseren, dan stond ons dit alles ook te wachten, en erger! Immers zelfs de rijke ingezetenen gebruikten hier voor hun weinige reizen nog hun eigen paarden of voeren met de schuiten, zodat de Paardenposterij zou moeten bestaan van de vreemdelingen. En dat voor een instelling, die het geheel van de reizigers hebben moest! Zowel de plaatselijke omstandigheden als de belangen van het koninkrijk verboden de Paardenposterij hier volgens dezelfde beginselen te vestigen.

Nergens als in Holland was zulk een groot aantal elkaar in alle richtingen kruisende wegen, die alle gebruikt werden door wagens en paarden. Moest men langs al die wegen stations vestigen, ofwel een blijvende rivaliteit in het leven roepen tussen de postmeesters langs de gekozen routes en de reeds gevestigde voerlieden langs die wegen, waar geen stations zouden komen? De particuliere voerlieden zouden de reizigers natuurlijk tegen lager tarief vervoeren dan het aan de postmeesters toegestaan en het er op aanleggen de Paardenposterij te vernietigen. Was het mogelijk dat hier te verbieden zoals in Frankrijk? Zou men aan de postmeesters een monopolie geven en plotseling aan de voerlieden het recht ontzeggen de reizigers te vervoeren en hen bestraffen, die reeds lange jaren van vader op zoon daarin hun bestaan gevonden hadden en er vaak rechten voor moesten betalen aan de steden?

De bestaande toestand liet ongetwijfeld veel te wensen over: zij bood niet voldoende waarborg aan de reizigers, die geheel waren overgeleverd aan de willekeur en de hebzucht van de voerlieden. *'Il est temps que la célérité et l'exactitude remplacent le désir sordide du gain, la lenteur et quelques fois la mauvaise foi'*.

Indien nu de commissie aan de reizigers alle voordelen van de Paardenposterij verschafte zonder schade aan de particuliere belangen en zonder nadeel voor het gouvernement, zou daarmee dan niet aan de bedoelingen van de koning voldaan zijn? En dat was te verwezenlijken. Er behoefde slechts te worden voortgebouwd op het bestaande, zonder dat iets nieuws nodig zou zijn. Men diende daartoe op bepaalde afstanden langs de grote wegen stations te vestigen, waar de reizigers zeker waren postpaarden te zullen vinden, en deze te stellen onder het toezicht van de te benoemen inspecteurs der Posterijen. Er moest steeds een voorgeschreven aantal paarden in de stallen van de postmeesters aanwezig zijn.

Een algemeen tarief diende te worden vastgesteld, terwijl naast het aandeel dat de postmeesters van de opbrengst zouden ontvangen, de directeur-generaal in buitengewone gevallen premies kon toekennen aan hen, die het best hun plicht vervulden. De postmeesters zouden aan het hoofd staan van alle stalhouders ter plaatse en zonder toestemming van de directeur-generaal zouden zich geen nieuwe stalhouders kunnen vestigen.

Aan het einde van het rapport volgde een opsomming van de routes, waarlangs volgens het oordeel van de commissie stations gevestigd moesten worden, waarbij opnieuw duidelijk uitkomt, dat de Paardenposterij in de eerste plaats bedoeld was om de verbinding van het regeringscentrum met de provinciale hoofdsteden en buitenland zoveel mogelijk te verzekeren. Was dat regeringscentrum in dit ontwerp nog Den Haag, in de latere voorstellen, na de overbrenging van de regeringszetel naar Amsterdam, werd laatstgenoemde stad het uitgangspunt. Ook in Rotterdam was een poststation ontworpen.

Lodewijk nam ditmaal genoegen met rapport en ontwerp-decreet en zond beide door naar de staatsraad, die er nog enkele wijzigingen in aanbracht <sup>9)</sup>. Op 2 oktober 1807 verschijnt dan het decreet, waarbij o.a. bepaald wordt, dat er voor de Brieven- en Paardenposterij een Raad van Administratie zal komen, samengesteld uit de reeds benoemde directeur-generaal en drie leden. Bovendien zullen er zes inspecteurs zijn voor de controle van de postkantoren en de inrichtingen van de Paardenposterij. In verband hiermee wordt het rijk verdeeld in een vijftal *arrondissemerten*. De nieuw te benoemen postdirectie zal zich dadelijk moeten bezig houden met het voorstellen van definitieve bepalingen o.a. omtrent de estafettendienst en de Paardenposterij in de geest van hetgeen door de commissie in haar rapport was naar voren gebracht. Deze voorstellen dienden aan enkele met name genoemde leden van de staatsraad te worden overhandigd, die ze met hun rapport vóór 1 januari 1808 aan de koning zouden aanbieden <sup>10)</sup>.

Op 10 oktober 1807 werd het nieuwe postbestuur benoemd en op 22 oktober beëdigd en geïnstalleerd door Gogel. Behalve enkele leden van het voormalige Bataafse postbestuur werd ook De Chambure inspecteur, voorlopig zonder arrondissement.

Eerst op 1 februari 1808 ging de gevraagde memorie van het postbestuur naar de zich dan bij de koning te Utrecht bevindende

directeur-generaal (Pijman was inmiddels opgevolgd door Queysen). De toegevoegde concept-reglementen voor de Paardenposterij en de estafettendienst waren ontworpen aan de hand van een door De Chambure uitgebracht rapport. Deze had nog eens de nadruk gelegd op de bijzondere moeilijkheden, die de Paardenposterij in Holland zou ontmoeten. Zijn conclusie was: 'que l'institution de la poste aux chevaux *proprement dite* est moralement impossible dans ce royaume'. Bij zijn verdere beschouwingen was hij dan ook uitgegaan van het door de commissie aangenomen beginsel: 'Nous n'avons rien à créer, nous n'avons qu'à perfectionner'. Dit zou dienen te geschieden door het reglementeren en onder centraal toezicht stellen van de bestaande inrichtingen voor personenvervoer, hetgeen daarom uitgangspunt geweest was voor de concept-reglementen <sup>11</sup>). Nadat Queysen volgens de opdracht de stukken had doorgezonden, kwamen ze in de staatsraad in behandeling.

Er volgt dan een eindeloze reeks van rapporten, adviezen en ontwerpen van het postbestuur, De Chambure, de directeur-generaal en de staatsraad <sup>12</sup>). Speciaal de aantekeningen van De Chambure werpen hier en daar een duidelijk licht op de bijzondere moeilijkheden, die de oprichting in Holland met zich meebracht. In het oosten van het land bevonden zich maar weinig relais, aangezien het aantal reizigers er slechts gering was. In Amstelland, Maasland en Utrecht was het juist andersom: er waren daar al te veel stalhouders. Indien het gouvernement niet hielp, zou men weinig postmeesters vinden, die hun plicht deden. Men zou hun o.a. het bestuur over de postwagens kunnen opdragen, hetgeen zowel de postmeesters als de reizigers ten goede zou komen. Een ander belangrijk middel was hen met het vervoer van de post te belasten. De Chambure stelde voor alle voerlieden en stalhouders te verenigen in corporaties onder directie van de postmeesters der Paardenposterij, welke laatsten alleen belast zouden zijn met het verschaffen van paarden aan de reizigers; de voerlieden zouden verplicht zijn om beurten een voor te schrijven aantal paarden te leveren aan de stal van de postmeester.

Ook de tariefbepaling was moeilijk voor het koninkrijk, daar de verhuurders van paarden er gewoonlijk ook de rijtuiggen aan de reizigers leverden. De door de stedelijke besturen vastgestelde tarieven verschilden bovendien onderling en werden in het slechte seizoen verhoogd. Nooit was hier het tarief gebaseerd geweest op

een eenheid van afstand, zoals in Frankrijk 'par lieue' (een uur gaans, 4 km), maar alleen berekend van de ene plaats naar de andere. Zelfs voor dezelfde weg waren de tarieven soms nog verschillend. Zo was de reis van Rotterdam naar Den Haag duurder dan van Den Haag naar Rotterdam. Dit alles moest in een algemeen aanvaardbaar tarief worden ondervangen, waarbij het gouvernement toelagen zou dienen te voegen, zonder welke 'on ne pourra soutenir un Etablissement nouveau pour le Royaume, ni trouver de bons Maîtres de Poste dans un pays, où l'habitant ne donne rien au hasard et veut toujours entrevoir un bénéfice raisonnable dans son travail et dans ses entreprises'.

Lodewijk's verwachting, dat de Paardenposterij uiterlijk op 1 september 1809 een aanvang zou kunnen nemen, ging niet in vervulling. Moeizaam sleepte het overleg zich voort. De Chambure, inmiddels tot inspecteur der Paardenposterij benoemd, was hogelijk geïrriteerd door het gebrek aan begrip voor zijn plan bij de staatsraad, die weinig voelde voor zijn idee van corporaties, doch zoveel mogelijk voerlieden en stalhouders wenste te handhaven en hun een zo groot mogelijke vrijheid wilde laten. De Paardenposterij, zo concludeerde hij, 'est inutile à côté de cette plus grande liberté laissée aux voituriers. L'on ne peut trop le répéter: le plan du Conseil d'Etat est impraticable, il désigne clairement que l'on ne veut point des Postes aux Chevaux'.

Het blijft een voortdurend traineren, totdat Lodewijk woedend op 9 september 1809 op een nieuwe brief van de directeur-generaal laat noteren: 'Renvoyé au Directeur-Général des Postes, pour mettre enfin un terme à l'insupportable lenteur de son administration ou l'on travaille et écrit beaucoup pour rien finir'.

Deze uitval had blijkbaar effect, want op 28 september d.a.v. kon het decreet verschijnen, waarbij de Paardenposterij – geheel overeenkomstig de voorstellen van De Chambure – in het koninkrijk werd opgericht. Te Rotterdam zou een station gevestigd worden in route no. 2 van Amsterdam naar Antwerpen over Haarlem, Den Haag, Moerdijk en Breda, route no. 13 van Utrecht naar Rotterdam over Gouda en route no. 15 van Gorinchem naar Rotterdam.

Belangrijk voor een goed begrip van het volgende zijn de artikelen 11, 12, 13, 14 en 20:



11. Na den 1sten van louwmaand 1810, zal niemand op de gevestigde post-routes de kostwinning van voerman mogen uitoefenen, zonder de goedkeuring, in Onzen naam, door den directeur-generaal te geven, en van denzelven bij requeste te verzoeken.

12. Op de gevestigde stations hebben alle voerlieden aanspraak, om door den directeur-generaal bij den dienst der paarden-posterij toegelaten te worden, en zulks op den bepaalden voet en de volgende bijzondere voorwaarden.

13. Om lid dezer corporatie te worden, moet de voerman: *Voor eerst*, zijn behoorlijk gepatenteerd. *Ten tweeden*, vermag hij, zonder bijzondere toestemming van den directeur-generaal, nooit minder te houden dan zes goede en sterke paarden. *Ten derden*, moet hij voorzien zijn van de noodige tuigen, en van ten minsten een rijzadel. *Ten vierden*, vermag hij nooit minder te hebben dan een fransche of toewagen van vier wielen, en twee fourgons of kapchaisen van twee wielen. *Ten vijfden*, moet hij drie knechts houden als postiljons, bekwaam niet alléén om vier paarden te mennen, maar ook om te paard te rijden, en nimmer onder de achttien jaren oud; evenwel, bijaldien hij zelf ook als postiljon dienst doet, is het getal van twee postiljons buiten hem voldoende.

In grote steden, ter bepaling van Onzen directeur-generaal, moeten de voerlieden, behalve de bij dit artikel vereischte rijtuigen, ten minsten eene koets van vieren houden.

14. Bijaldien een voerman, op de gevestigde postroutes, weigert lid dezer corporatie te worden, vermag hij niet meer als voerman te rijden, noch ook, tot vervoering van personen, rijtuigen of paarden te verhuren; deze straf is mede toepasselijk op voerlieden, die, al hebben zij dan het lidmaatschap dezer vereeniging bekomen, aan de voorwaarden, bij het vorig artikel bepaald, nogtans niet voldoen.

20. Wanneer gedurende korteren of langeren tijd des jaars deze of gene postwegen zeer moeilijk zijn, zal het openbare postboekje eene verhooging per paard en per post toestaan, wel minder, maar nooit meer dan vijf stuivers f 0 : 5 : -; des nogtans, dat de directeur-generaal tot dergelijke verhooging nimmer order zal kunnen geven, dan uit krachte van Onze bijzondere bevelen; . . . . .<sup>13</sup>).

Opgemerkt dient hier nog te worden, dat de postmeesters der Paardenposterij, in tegenstelling tot de door De Chambure gedane suggestie, geen bemoeienis kregen met de postwagendiensten noch – buiten de estafettendienst – met het brievenvervoer.

Wij stonden wat langer stil bij de voorgeschiedenis van het oprichtingsdecreet, ten einde meer reliëf te geven aan hetgeen hierna volgt over Rotterdam.

Was dan eindelijk dat oprichtingsdecreet uitgevaardigd, zo begonnen de moeilijkheden nu eerst goed. De Chambure kreeg opdracht voor de uitvoering van het decreet zorg te dragen, er rekening mee houdend, dat de dienst op 1 januari 1810 in werking zou treden.

De diverse stations moesten nu georganiseerd worden, de postmeesters benoemd en het *Postboekje* samengesteld. Bovendien werd het postbestuur benaderd door allerlei personen en instanties, die om een of andere reden belang hadden bij de op handen zijnde organisatie. Niet onvermakelijk in dit verband is het rekwest van H. Collot d'Escury, Heer van Heinenoord, om voor het traject Rotterdam-Strijensas de route over het Kuipersveer, waarvan hij eigenaar was, te doen vaststellen met uitsluiting van andere veren i.c. het veer bij Puttershoek. Volgens zijn argumentatie pleitte alles, vooral bij ongunstige weersomstandigheden, voor de keuze van het Kuipersveer. De inspecteur, die rapport over zijn verzoek moest uitbrengen en daarbij een schets van de situatie ter plaatse tekende, kwam echter tot precies de tegenovergestelde conclusie en adviseerde aan voerlieden of reizigers over te laten met welk veer zij, naargelang de omstandigheden, wensten over te varen. Bovendien, zo meende hij, kon concurrentie tussen de eigenaren der beide veren aan de reizigers alleen maar ten goede komen. . . .<sup>14)</sup>

De Chambure was van het begin af aan weinig optimistisch. Op zijn advies werd iedere inspecteur met de organisatie in zijn arrondissement belast, waarbij hij zelf coördinerend zou optreden. De tijd tot 1 januari 1810 oordeelde hij al direct te kort, doch de koning stond er op, dat die datum werd aangehouden.

Het ging allemaal weinig vlot en De Chambure was niet bijster content met de rapporten van de inspecteurs, hetgeen de directeur-generaal aanleiding gaf hen aan te manen door hun medewerking De Chambure in staat te stellen de organisatie zo spoedig mogelijk te voltooien. Op 27 november berichtte deze aan de directeur-

generaal, dat hij van het tweede arrondissement, waarin Rotterdam gelegen was, nog niets had ontvangen dan enige lijsten van voerlieden, 'welke mij van geen nut hoegenaamd zijn. De Heer Forsten (de inspecteur). . . schijnt nog niet wel te begrijpen, wat hem hierin te doen staat, ofschoon ik hem alle nodige informatiën gegeven heb' <sup>15</sup>).

Eerst op 12 december bericht Forsten, dat in zijn arrondissement, waar stations gevestigd zouden worden in Rotterdam, Gouda en Den Haag, de meeste voerlieden tot de corporaties waren toegetreden. In Rotterdam waren dat er zestien, waartegenover er acht geweigerd hadden, één vanwege zijn hoge jaren en de anderen wegens de kosten:

<i>toegetreden</i>	<i>geweigerd</i>
Arnoldus Groen voor H <sup>a</sup> Groen	Hendrik Hogeboom
Jan Hendrik Heegen Sr. <sup>16</sup> )	('om zijn hoge jaaren')
Arnold Maarten Drees	Nicolaas Marchal
Pieter Heegen	('kan wegens de onkosten niet blijven')
Johannes de Vries	Hendrik Oskam (als voren)
Hendrik Emmen	Jan van der Kooy (als voren)
Hendrik van Zeyst	Jan van der Post (als voren)
Johannes Fonteyn	Ary Wilders (als voren)
Pieter van Emmeren	Nicolaas van den Brink (als voren)
Jan van der Vloet	Maarten Knyff (als voren)
Cornelis van Zeyst	
Jacobus van Rees	
Frederik van der Horst	
Willem van der Vloet	
George Hendrik Immich	
Christina van der Horst	

Voordien kon het voermansgilde te Rotterdam leveren:

139 paarden	(Den Haag 192, Gouda 33)
29 Franse of toewagens op vier wielen, zoals faëtons en wagens van zessen	(Den Haag 98, Gouda 17)
36 fourgons of kapchaisen	(Den Haag 47, Gouda 10)
29 koetsen	(Den Haag 30, Gouda geen)

Het aantal voor de dagelijkse dienst benodigde paarden zou er van 34 tot 42 stuks bedragen (Den Haag 56-64, Gouda 20-28<sup>17</sup>). Uitgaande van de bepalingen in de bovengenoemde artikelen van het oprichtingsdecreet zouden volgens de stand van zaken van dat ogenblik na 1 januari 1810 voor de dienst op het Rotterdamse station beschikbaar zijn:

96 paarden	(Den Haag 138, Gouda 48)
16 Franse of toewagens op vier wielen	(Den Haag, 23, Gouda 8)
32 fourgons of kapchaisen	(Den Haag 46, Gouda 16)
16 koetsen	(Den Haag 23, Gouda 8)
16 rijzadels	(Den Haag 23, Gouda 8)
48 postiljons	(Den Haag 69, Gouda 24)

Ook te Strijensas, in de route naar Antwerpen, zou een station moeten komen. Er bevonden zich daar echter slechts acht voerlieden, die ieder niet meer dan twee paarden hadden, één wagen op vier wielen (half open faëtons) en één fourgon of kapchaise. Daar nu die voerlieden zich wegens onvermogen niet van al het bij de wet bepaalde konden voorzien – wel hadden zij zich bereid verklaard ieder nog een paard aan te schaffen – en er in de nabijheid ook geen andere gevonden werden, vroeg Forsten de nodige orders hieromtrent van de directeur-generaal.

Inmiddels had De Chambure aan laatstgenoemde op 9 december bericht, dat het hem onmogelijk was de organisatie op 1 januari 1810 gereed te hebben en voorgesteld twee maanden uitstel aan de koning te vragen. Dit gold speciaal voor het tweede en derde arrondissement, terwijl wat het eerstgenoemde betrof bovendien nog diende beslist te worden of er te Katendrecht en Zwijndrecht ook stations moesten komen<sup>18</sup>). In die plaatsen waren voerlieden gevestigd, die men noodzakelijk moest behouden. De moeilijkheid was de voerlieden van die stations te beletten in de rechten van die der tegenoverliggende steden te treden. De Chambure had nl. voorgesteld de reizigers altijd paarden en rijtuigen aan de overzijde van de rivieren te doen nemen, dit tegenover het standpunt van verschillende inspecteurs, die meenden dat men dat aan de reizigers moest overlaten. Hij vroeg een spoedige beslissing van de directeur-generaal, daar de Paardenposterij zonder zulk een maatregel op de voornaamste routes onmogelijk in werking gebracht

kon worden. Hij beschouwde zulke stations als een uitbreiding van die der tegenoverliggende steden.

Een zestal voerlieden te Rotterdam die niet tot de corporatie waren toegetreden n.l. Hendrik Oskam, Maarten Knyff, Nicolaas Marchal, J. van der Post, G. van der Post en J. van der Kooy, vroeg toestemming om zoals voorheen het postwagenvaar Rotterdam-Gouda, aansluitend aan het grote vaar Amsterdam-Gouda-Dordrecht-Antwerpen, te mogen blijven bedienen. Zij hadden ieder slechts drie paarden en geen knechts, terwijl de wagens eigendom van de stad waren. Zij verhuurden buiten genoemd vaar geen paarden of rijtuigen en meenden dus buiten de bepalingen van artikel 14 te vallen. Op advies van De Chambure werd het verzoek toegestaan, evenals eenzelfde verzoek van de gezamenlijke (acht) voerlieden van Strijensas voor het wagenbaar tussen die plaats en Rotterdam en van de Rotterdamse voerman Ary Wilders voor de door hem gereden postwagenvaar tussen de Maasstad en Dordrecht<sup>19</sup>).

Ook waren intussen diverse sollicitaties binnengekomen voor de functie van postmeester. De Chambure had een benoemingsvoorstel voor Rotterdam echter lang uitgesteld, aangezien degenen, die om die plaats verzocht hadden, nog niet van het nodige voorzien waren.

Willem Uytendoorn, de eerste van de vier sollicitanten, verdiende volgens De Chambure de voorkeur. Hij had weliswaar nog geen geschikt emplacement, maar hij beschikte over de middelen om dit op de gunstigste wijze te realiseren.

De tweede sollicitant, Jean Joseph de Bierre, was een zeer braaf man, maar beschikte niet over voldoende middelen en ontwikkelde te weinig activiteit om de postmeestersplaats te vervullen.

De derde sollicitant was Willem van der Vloet, sinds circa zestien jaar Commissaris van het Rotterdamse vaar op Nijmegen en sedert meer dan tien jaar van het zgn. Dordtse vaar van Rotterdam over Dordrecht en Breda op Antwerpen. Hem durfde De Chambure niet als postmeester voordragen, daar hij een van de onbeleefdste en ongemanierdste voerlieden van Rotterdam was. Ook zijn commissarisschap over enige postwagens achtte hij een bezwaar voor de vervulling van de postmeestersfunctie<sup>20</sup>).

Ten slotte was er Nicolaas van der Beek, die de voorkeur had van inspecteur Forsten, die hem zeer kundig en geschikt achtte, en over behoorlijke stallingen beschikte. De Chambure's bezwaar

tegen hem was echter, dat de stadsherberg *De Papegaay*, waar Van der Beek woonde, buiten de stad lag.

Een dag nadat De Chambure deze sollicitaties met zijn opmerkingen aan de directeur-generaal had doorgezonden, deelde hij aan laatstgenoemde mee, dat alsnog bij hem gesolliciteerd had Johan Vincent van der Schooren uit Wageningen. Deze leek hem zeer geschikt voor de post en had zeer goede aanbiedingen gedaan. Hij werd tevens ten sterkste aanbevolen door Mr. Bannier, de secretaris van het postbestuur, en door Guicherit, intendant van het paleis te Haarlem. De Chambure adviseerde de directeur-generaal 'dezen Heer bijzonderlijk tot postmeester te Rotterdam voor te dragen'.

Op 12 december 1809, dezelfde dag waarop inspecteur Forsten zijn bovengenoemd rapport aan De Chambure aanbood, gaat dan diens definitieve ontwerp voor het Rotterdamse station in zee. Hij was ditmaal zo tevreden met het werk van Forsten, dat het door hem aangeboden ontwerp praktisch een kopie was van Forsten's rapport.

Rotterdam zou in zes routes liggen:

Rotterdam – Den Haag	2	posten
Rotterdam – Gouda	2	„
Rotterdam – Papendrecht	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	„
Rotterdam – Dordrecht over IJsselmonde	2	„
Rotterdam – Dordrecht over Katendrecht	2	„
Rotterdam – Strijensas	3	„

Iedere 'post', een afstand van twee uur gaans, moest volgens artikel 20 van het *Reglement van orde, politie en goeden dienst voor postmeesters binnen het koninkrijk Holland* op bestrate of harde wegen in één uur tijds gereden worden.

De corporatie zou te Rotterdam bestaan uit de zestien reeds genoemde voerlieden, die ieder zouden leveren (ter vergelijking de cijfers uit de ontwerpen voor Amsterdam en Den Haag, waar de corporaties zouden bestaan uit resp. 20 en 23 voerlieden):

6 paarden	(Amsterdam 6, Den Haag 6)
1 Franse wagen	( „ 1, „ 1)
2 fourgons	( „ 3, „ 2)
3 postiljons	( „ 3, „ 3)

Steeds in de stal van de postmeester aanwezig zouden zijn:

22 paarden	(Amsterdam 28, Den Haag 20)
3 Franse wagens	( „ 4, „ 3)
5 fourgons	( „ 8, „ 5)
8 postiljons	( „ 12, „ 7)

Ingevolge artikel 20 van het decreet van 28 september zou het station van 1 november tot 1 mei de verhoging van vijf stuiver per paard en per postiljon genieten op de routes Rotterdam-Papendrecht, Rotterdam-Dordrecht (zowel over IJsselmonde als over Katendrecht) en Rotterdam-Strijensas. Het zou aan het station vrij staan gedurende het gehele jaar een rijtuig op vier wielen met twee paarden te bespannen op de routes naar Gouda en Den Haag.

De Chambure merkte nog op, dat de organisatie van dit station bijzondere aandacht vroeg. Daar het op de oever van een brede rivier gelegen was, moest de postmeester noodzakelijkerwijze een emplacement inrichten, dat aan de reizigers alle mogelijke gemakken bood. Dat zou zeer moeilijk zijn. Immers, bevond het station zich in de stad, dan was het voor de van Strijensas komende reizigers zeer ongemakkelijk te bereiken en zouden zij aan veel oponthoud bloot staan, aangezien zij te voet naar het station moesten gaan en genoodzaakt zouden zijn hun bagage en rijtuigen daarheen te laten brengen. Werd daarentegen het station bij de rivierovergang gevestigd, dan zouden de inwoners, die zich van postpaarden wilden bedienen, alsmede de uit Dordrecht (over IJsselmonde), Gouda en Papendrecht komende reizigers veel ongemak ondervinden, daar eerstgenoemden dan te ver van het station verwijderd zouden zijn en de laatsten genoodzaakt waren een grote omweg te maken om het te bereiken. Ofschoon alle genoemde sollicitanten beloofd hadden alles in het werk te zullen stellen om deze bezwaren uit de weg te ruimen, wist men tot dan toe nog steeds niet of het station binnen ofwel buiten de stad zou gevestigd worden.

Van der Schooren had, wat dat betrof, de voordeligste aanbieding gedaan, daar hij in geval van benoeming bereid was de stallen in *De Romein* aan de weg naar Den Haag te vestigen en te zorgen, dat zich op de Maasoever altijd een zeker aantal paarden, rijtuigen

en postiljons zouden bevinden om oponthoud van de reizigers te voorkomen. Ofschoon daarmee niet alle bezwaren uit de weg waren geruimd, meende De Chambure, dat dit de geschiktste oplossing was.

Het zou bovendien volstrekt onontbeerlijk zijn een station te Katendrecht te vestigen, daar anders de dienst op die route onmogelijk op gang kon komen. Een en ander zou bovendien weinig moeilijkheden met zich brengen, aangezien al het nodige er reeds voorhanden was, terwijl het voor de reizigers, die zich via Willemstad en Bergen op Zoom naar Antwerpen wilden begeven, van groot gemak zou zijn. Die route was nog wel niet gevestigd, maar zou, wanneer de Paardenposterij eenmaal in werking was getreden, toch noodzakelijk blijken, daar 'een groote menigte Reizigers gedurende de zomer dezen weg neemt' <sup>21</sup>). Wat de beide routes naar Dordrecht – over IJsselmonde en over Katendrecht – betref, in de zomer werd meestal de laatste genomen, daar die iets korter was. Men had echter beide routes op twee posten gesteld, waarop misschien een correctie diende te worden aangebracht.

Interessant zijn nog enkele algemene opmerkingen, die De Chambure aan het eind van zijn ontwerp voor het tweede arrondissement geeft. Hij is tevreden over de organisatie van de stations in dat arrondissement, alleen het station Rotterdam biedt enige 'zwarigheid... dewijl de voerlieden ongelukkiglijk aldaar eenen geest van onafhankelijkheid aan den dag leggen, die misschien nadelig voor den dienst zal zijn, ten zij men eenen Postmeester benoeme, die hun tot hunnen pligt zal weten te brengen'. Het tarief, dat de voerlieden tot dan toe van vreemdelingen hieven voor rijtuigen en paarden, was zeer hoog en willekeurig, zodat zij zich hevig beklagden over het tarief, dat voor de Paardenposterij was vastgesteld en dat 'noodwendig' veel lager was. Volgens De Chambure lag hierin een reden te meer om de voerlieden uit hoofde van de uitgestrektheid van de stad en ten einde hun ijver te stimuleren een verhoging van een kwart post toe te staan <sup>22</sup>).

De benoeming van een postmeester te Rotterdam werd nu dringend, daar hem veel te doen stond <sup>23</sup>). Verder was het wachten nog slechts op goedkeuring van de vestiging van een station te Katendrecht, dat twee routes zou hebben: een naar Strijensas/Moerdijk en een naar Dordrecht. Ten slotte merkt De Chambure nog op, dat het misschien noodzakelijk zou zijn, de afstand tot





Buitensluis vast te stellen, ten einde te voorkomen, dat in een station der Paardenposterij een willekeurig tarief geheven zou worden. Voordeliger was het ongetwijfeld, indien reeds terstond een route naar Antwerpen via Buitensluis/Willemstad en Bergen op Zoom gevestigd kon worden.

Op 16 december maakte inspecteur Forsten nog enkele aanmerkingen bij dit ontwerp. Ook hij pleitte voor vestiging van een station te Katendrecht. De stations van Dordrecht, Strijensas en eventueel Buitensluis dienden verplicht te worden hun reizigers naar eigen verkiezing naar het station te Katendrecht of dat te Rotterdam te brengen. Kon men bij slecht weer niet met paarden en rijtuigen over de rivier komen ofwel verkozen de reizigers vanwege de kosten niet met rijtuig en paarden over te steken, dan vond men voor Rotterdam, aan het Pontegat, bij de weduwe W. van de Geer en Zoon een zeer goede herberg, waar ook paarden en rijtuigen aanwezig waren. Met hen moest de postmeester van Rotterdam een afspraak maken, dat de reizigers van daar voor een bepaald stuivergeld naar het station of elders in de stad, waar zij wensten, gebracht werden, ofwel dat er voor hen een rijtuig werd besteld aan het station om hen aan het Pontegat te komen afhalen, mede volgens speciaal tarief, te betalen voor de boodschap naar het station of een door hen te verkiezen plaats in de stad.

Te meer zou het volgens Forsten nuttig zijn, dat de drie genoemde stations verplicht werden de reizigers, indien zij dat wensten, bij Katendrecht over de rivier te brengen, omdat overlading van de goederen aan de rivier herhaaldelijk grote onaangenaamheden zou veroorzaken. Bovendien was de voorgestelde regeling te prefereren, omdat het zeer lastig en schadelijk voor de aangesloten voerlieden zou zijn, indien de postmeester, zoals Van der Schooren had voorgesteld, willekeurig hun paarden en postiljons daar liet wachten, of er wat kwam of niet.

Daar de wet bepaalde, dat stallingen en posthuis gecombineerd moesten zijn, vond Forsten *De Romein*, ofschoon gunstig gelegen, niet zo geschikt, aangezien er geen logement werd gehouden en de eigenaars daartoe ook niet genegen bleken. Volgens hem kon het station beter buiten dan in de stad gevestigd worden, omdat men dan 's avonds en 's nachts met geen poorten te doen had en de singels om de stad zeer goed te berijden waren en meestal door de ingezetenen verkozen werden vanwege het gemak. Bovendien

zouden de meeste passagiers over Papendrecht en Dordrecht komen, daar de wegen over Katendrecht in het beste geval maar vijf maanden per jaar gebruikt konden worden. Met het oog hierop wist hij geen betere gelegenheid te vinden dan *De Papegaay*, even buiten de Oostpoort, gelegen aan de routes van Dordrecht, Papendrecht en Gouda. Daar was een goed lokaal en logement, voorzien van zeer goede en ruime stallingen en wagenhuizen. Ook lag *De Papegaay* veel dichterbij de voornamelijk logementen van Rotterdam zoals *De Marechal*, *De Twee Schippershuijsen*, *Het Zwijnshoofd*, *Het Hof van Berlijn* en meer andere. Tevens dichterbij de Dordtse en Middelburger veren, het postkantoor, de Grote Beurs, de Korenbeurs en het voornamelijk gedeelte van de stad. De meeste door De Chambure terecht naar voren gebrachte bezwaren zouden daardoor uit de weg zijn geruimd.

Forsten gaf voor de bezetting van de postmeestersplaats de voorkeur aan Nicolaas van der Beek, aangezien de voerlieden bij het toetreden tot de corporatie bijna allen verzocht hadden hem tot postmeester te benoemen. Hij was zestien jaar voerman geweest en kon dus beoordelen, wat een voerman en een voermanspaard konden doen en wat hun toekwam, en hij stond bekend als een geschikt persoon.

Wat het station Strijensas betrof adviseerde hij nog van daar twee routes vast te stellen i.p.v. één, nl. een op Rotterdam en een op Dordrecht, aangezien de route van daar naar Rotterdam, hetzij over IJsselmonde hetzij over Katendrecht, niet meer dan vijf maanden per jaar of iets langer kon bereden worden. Als de wegen slecht werden, moest men de winter- of zgn. zandweg rijden over 's-Gravendeel naar Dordrecht. Ten slotte stelde hij voor de reizigers vrij te laten naar Rotterdam te rijden of over IJsselmonde of over Katendrecht, daar die wegen soms nogal in bruikbaarheid verschilden en het verschil in afstand weinig meer dan een half uur bedroeg.

Bijgevoegd was nog een verklaring van de weduwe Van de Geer, dat zij aannam om de postrijtuigen naar het station te brengen voor vier stuiver per rijtuig en de reizigers, die naar het station wensten gebracht te worden voor een fourgon of wagen van vieren een gulden twee stuiver te berekenen en voor een reiskoets een gulden vier stuiver <sup>24</sup>).

Eind december werd het organisatie-ontwerp voor het tweede

arrondissement goedgekeurd en zonden de Rotterdamse voerlieden, die tot de corporatie wensten toe te treden – waarbij nu ook de weduwe Van de Geer, echter zonder J. en W. van der Vloet – een rekwest aan de directeur-generaal om overeenkomstig het voorschrift van artikel 11 van het decreet van september 1809 nu officieel tot de corporatie te worden toegelaten en hun beroep als voerman te mogen blijven uitoefenen. De beide Van der Vloeten hadden geweigerd te tekenen, omdat inspecteur Forsten aan de noodzaak van dat rekwest via een hem bekende voerman had herinnerd zonder de Van der Vloeten als hoofden van het plaatselijke voermansgilde daarin te kennen <sup>25</sup>).

Inmiddels had De Chambure medio december nogmaals geadviseerd om, gezien al hetgeen nog gebeuren moest, de inwerkingtreding van de Paardenposterij uit te stellen tot 1 maart 1810. Bovendien had de koning, die eind november vrij onverwacht naar Parijs was vertrokken, de aangeboden nieuwe voorstellen tot benoeming van postmeesters en tot wijziging en aanvulling van de reglementen niet meer afgedaan. Op eigen gezag verklaarde de directeur-generaal toen op 27 december de invoering per 1 januari 1810 onmogelijk, aan de koning schriftelijk uitstel vragend tot 1 april, hetgeen werd toegestaan. Zijne Majesteit zou overtuigd zijn, zo had hij o.a. geschreven, 'que... le peu d'inclination que les sujets de Votre Majesté ont pour cette Poste, demandent du temps, de la circonspection et de la prudence, surtout parce qu'il faudra surmonter et remédier un grand nombre d'obstacles réels et inattendus'.

Nieuwe vertraging brachten de gebeurtenissen van begin 1810, resulterend in het tractaat van 16 maart, waarbij al het land ten zuiden van Maas en Waal aan Frankrijk werd afgestaan. De daar ontworpen stations werden opgeheven en de pas benoemde postmeesters kregen aanschrijving hun aanstelling als vervallen te beschouwen.

Op 22 februari had Lodewijk inmiddels de reeds geruime tijd op afdoening wachtende noodzakelijk gebleken wijzigingen en aanvullingen op het tractaat van 28 september 1809 goedgekeurd alsmede enige nieuwe zijroutes <sup>26</sup>), en bij die gelegenheid ook de postmeester van Rotterdam benoemd, Johan Vincent van der Schooren, de man uit Wageningen. Dat deze benoeming het enthousiasme van de Rotterdamse voerlieden er niet groter op

gemaakt heeft, schijnt zonder meer duidelijk <sup>27</sup>).

Begin maart schrijft de directeur-generaal een wanhopige brief aan de koning om hem in te lichten over de bezwaren om in de gegeven omstandigheden – ‘la position actuelle du Royaume et l’incertitude de son futur’ – de invoering van de Paardenposterij te bewerkstelligen. Maar Lodewijk liet zich niet vermurwen en wenste, dat de Paardenposterij zo spoedig mogelijk en wel uiterlijk op 1 mei in werking trad. Na een conferentie met De Chambure zwichtte het postbestuur ten slotte en besloot de invoering nu officieel bekend te maken.

Op 20 en 27 april werden nog enige correcties aangebracht in de berekening van de afstanden van een tweetal routes van Rotterdam: Papendrecht-Rotterdam werd nader bepaald op  $2^{1/2}$  post en Dordrecht-Rotterdam over Katendrecht op  $2^{1/4}$  post (Dordrecht-Katendrecht was 2 posten).

Pas in de avond van 23 april meldde de nieuw benoemde postmeester Van der Schooren zich bij inspecteur Forsten om de zaken te kunnen regelen. Door zijn late komst kon hij slechts een zeer slecht en ongeschikt lokaal op de Cingel tussen de Goudse en de Hofpoort bemachtigen, mede als gevolg van het grote aantal militairen, dat op dat moment in Rotterdam gelegerd moest worden en alle stallingen en grote lege huizen in beslag nam. De inspecteur adviseerde de directeur-generaal Van der Schooren aan te schrijven om zich binnen twee maanden een ander en meer geschikt lokaal aan te schaffen.

Op 30 april werd de postmeester met twaalf voerlieden beëdigd door Forsten <sup>28</sup>). De beide Van der Vloeten vroegen begin mei alsnog tot de corporatie toegelaten te worden, hetgeen werd toegestaan. In totaal bestond de corporatie toen dus uit veertien voerlieden. Voor het laatst controleerde Forsten nog eens de paarden, rijtuig en tuigen benevens de postiljons en hun kleding en bevond alles ‘in eene reedelijke orde’.

En zo startte op 1 mei 1810 ook te Rotterdam de Paardenposterij. Men kan zich geen duidelijker beeld vormen van de situatie op dat moment dan uit hetgeen de inspecteur nog de dag tevoren, 30 april, aan de directeur-generaal schreef: ‘En alhoewel de voerlieden als leden der corporatie van het Rotterdammer station zig *niet* druk beijveren om aan hunne verplichtingen te voldoen, meede te werken tot instand brengen van dezelve en zij in

alle deele toonen, daartoe gedwongen te zijn, vlije ik mij egter, dat ook deese station beneevens de anderen zal voldoen en dat de vigilantie, welke de Postmeester aan den dag legt, en den ijver welke hij betoont, om alles goed in order te krijgen ons zal bevrijden van ongeregeltheeden welke er zomtjids plaats mogten hebben' <sup>29</sup>).

Pas in mei 1810 werd ten slotte een definitief besluit genomen omtrent Katendrecht. De voerlieden aldaar hadden verzocht een afzonderlijk station te mogen vormen. Besloten werd echter er geen afzonderlijk station te vestigen, doch de voerlieden aldaar te verplichten deel te nemen aan de corporatie te Rotterdam. Om aan hun bezwaren tegemoet te komen moest de Rotterdamse postmeester een ontwerp voorleggen met speciale schikkingen, die met het oog op de bijzondere plaatselijke situatie zouden kunnen worden getroffen <sup>30</sup>).

#### NOTEN

1) Een frappant voorbeeld hiervan is het boek van dr. J. H. E. Reeskamp, *Reizen en pleisteren*, (Zaltbommel, 1965). Momenteel is een publikatie over de geschiedenis van de Paardenposterij in Nederland in voorbereiding.

2) De naam postmeester voor hoofd van een postkantoor raakt juist in deze tijd geheel in onbruik.

3) Wel had in 1761 een plan tot oprichting van een Paardenposterij bestaan, maar het was nooit verwezenlijkt. Zie mr. W. J. M. Benschop, *Bevordering van het vreemdelingenverkeer in 1761: plan voor een Paardenposterij van Jacques Le Jeune*, in Jaarverslag 1950 van het Nederlandse Postmuseum, blz. 19-22.

4) Alg. Rijksarchief, Arch. Posterijen no. 51, notulen 30 juni 1806.

5) Kon. Decreet van 7 juli 1806, no. 18.

6) Kon. Decreet van 20 nov. 1806, no. 13.

7) Brief van Hahn, voorzitter van het postbestuur, aan minister Gogel van 27 nov. 1806; Arch. Gogel, no. 117.

8) Kon. Besl. van 17 jan. 1807, no. 38.

9) Kon. Besln. van 12 mei 1807, no. 31 en 20 mei 1807, no. 91. Het rapport met het door de staatsraad gewijzigde ontwerp-decreet van 29 mei 1807 bij het minutele Kon. Besl. van 2 okt. 1807, no. 26 in Arch. Staatssecretarie no. 101 (in het Frans). Een gedrukt ex. (in het Nederlands) in Collectie Dassevael, lijst I, no. 209.

10) Kon. Decr. van 2 okt. 1807, no. 26; Arch. Post. no. 52, not. 7 okt. 1807.

11) Arch. Post. no. 53, not. 29 jan. en 1 febr. 1808; de tekst van de

beide concept-reglementen in de laatste. Het rapport van De Chambure in Arch. Post. no. 102.

12) Zie uitvoerig over de algemene aspecten van deze voorbereiding dr. E. A. B. J. ten Brink, *Geschiedenis van het Nederlandse postwezen 1795–1810. Het ontstaan van een rijksdienst onder de Bataafse Republiek en het Koninkrijk Holland*, ('s-Gravenhage, 1950), blz. 316 vlg. De staatsraad spreekt in een van zijn rapporten over de nuttigheid 'eener organisatie der Paardenpost in dit Rijk, alwaar althans op vele plaatsen, het voortzetten eener reis moeyelijk, kostbaar, onzeker, langzaam, en soms uit hoofde van slechte rijtuigen en onkundige of zich aan den drank overgeevende voerlieden, gevaarlijk is'.

13) De volledige tekst van het decreet van 28 sept. 1809, no. 10, bij Ten Brink, a.w., blz. 419 vlg.

14) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 110. De brief van Collot is van 6 nov. 1809, het rapport van de inspecteur van 22 nov. d.a.v. Collot zag hierin tevens een schadeloosstelling voor het gemis van het postrit voor de Franse brieven, dat vanouds over zijn veer gelopen had doch sinds augustus 1809 als gevolg van het nieuwe posttractaat met Frankrijk een andere route volgde. Vgl. Ten Brink, a.w., blz. 295 en 312–313.

15) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 110.

16) J. H. Heegen Jr. was aannemer van verschillende postritten te Rotterdam o.a. van het rit Rotterdam-Alphen v.v.

17) Buiten de postwagens op Rotterdam.

18) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 111.

19) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. nos. 111 en 112.

20) In zijn *Reize door Frankrijk, in gemeenzame brieven*, dl. 3, (Haarlem, 1805), blz. 434, schrijft A. van der Willigen over het personeel der publieke voertuigen: 'In het algemeen echter heeft men daar over in Frankrijk geen klagen, en in de Provinciën nog minder dan te Parijs. Vele onzer Kommissarissen van postwagens en schuiten, of schepen, mogten daar dan wel een lesje komen nemen. Deze zijn de lompeste en onbeschoftste Nederlanders, dikwerf gebeneficeerde Duitschers. Onge-lukkig zoo een vreemdeling, naar dat uitschot van volk, de Natie taxeert'.

21) Vgl. mijn artikel *Postritten en postroutes via West-Brabant in de Bataafse en de Franse tijd*, in *Varia Historica Brabantica*, dl. I, ('s-Hertogenbosch, 1962), blz. 242 vlg.

22) Artikel 22 van het decreet van 28 september bepaalde: 'Ter zake van de uitgestrektheid der stad, zal binnen Onze hoofdstad Amsterdam, een halve post boven het gewone postgeld toegerekend worden; en zulks bij vertrek zoo wel als bij aankomst. Zonder Onze speciale autorisatie vermag de directeur-generaal dergelijk voorregt aan geene andere stad toetestaan'.

23) Er waren inmiddels reeds verschillende postmeesters benoemd, o.a. Jacobus Overwater te Strijensas.

24) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 112.

25) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 113.

26) Kon. Besl. van 22 febr. 1810, no. 2.

27) In mei 1810 deelde de meermalen genoemde voerman Nicolaas

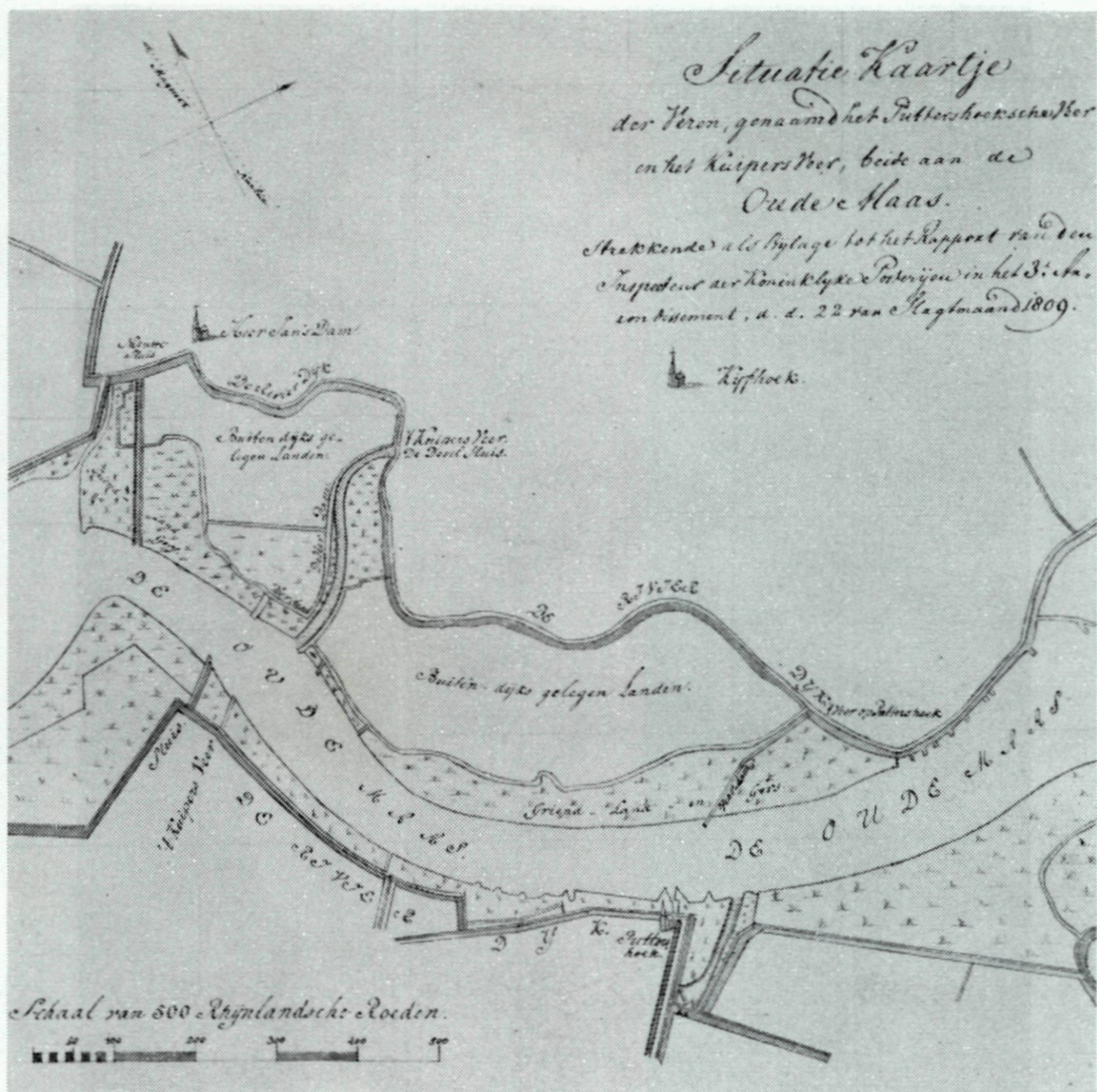
van der Beek in een rekwest aan de koning mede, dat hij zich geveid had tot postmeester te Rotterdam benoemd te worden en in die mening verscheidene kosten had gemaakt. Hij verzocht 'ter voorkoming van zijn ruïne' alsnog tot postmeester te worden benoemd. De directeur-generaal adviseerde de koning in de bestaande situatie te berusten, Van der Beek verder in de protectie van Zijne Majesteit aanbevelend.

28) Waarbij nu de weduwe Van de Geer, maar zonder de beide Van der Vloeten en zonder Hendrik Emmen, Hendrik van Zeyst en Jacobus van Rees, die zich aanvankelijk ook hadden opgegeven.

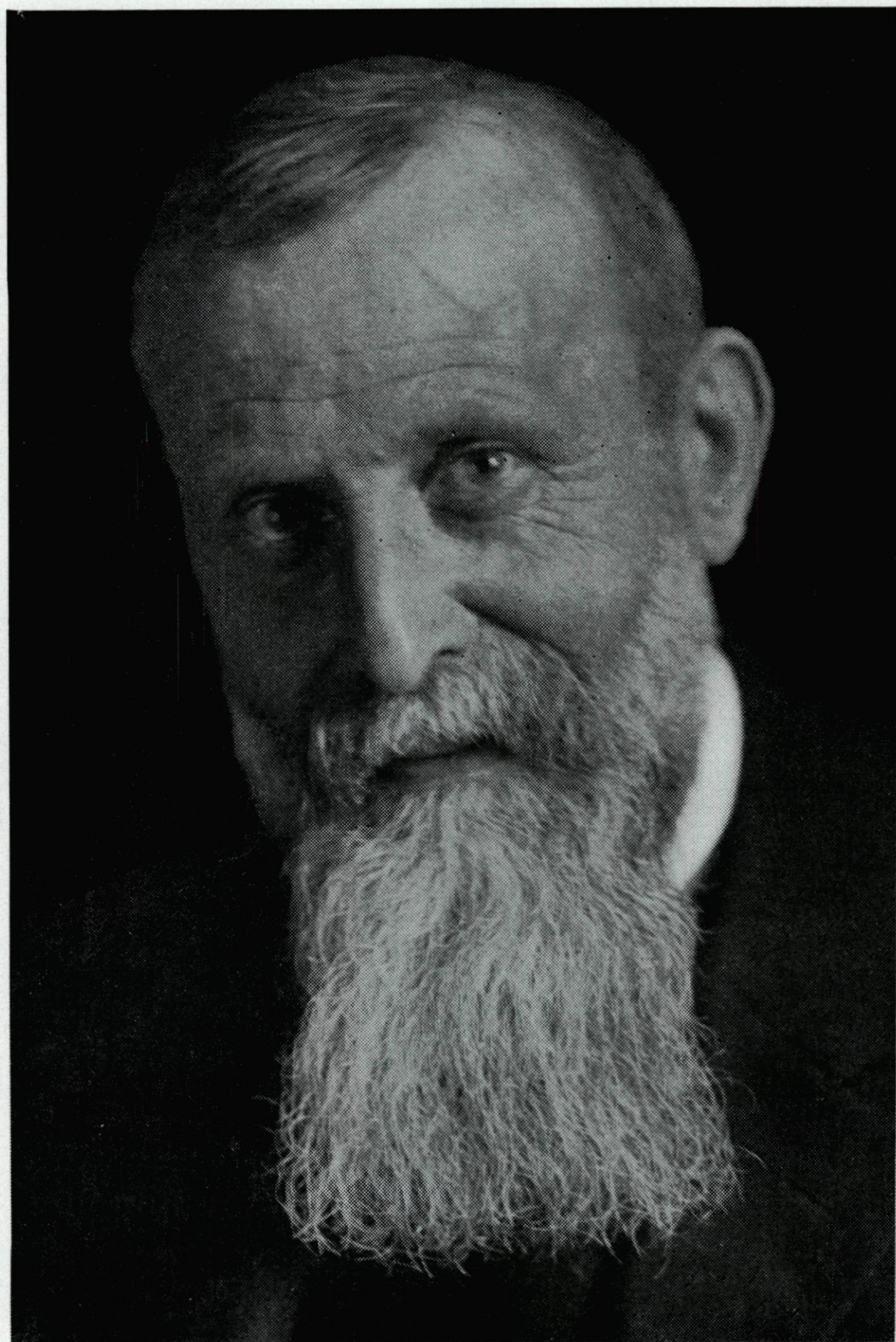
29) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 117.

30) Alg. Rijksarchief, Arch. Post. no. 60, not. 25 mei 1810. In 1812 werd Van der Schooren als postmeester der Paardenposterij opgevolgd door W. Wolters, die op zijn beurt in 1835 werd opgevolgd door W. Hartman. Laatstgenoemde bleef tot aan de opheffing van de Paardenposterij op 1 juli 1854 in functie.





44. Situatie Kaartje der Veren, genaamd het Puttershoeksche Veer en het Kuipers Veer, beide aan de Oude Maas. Strekkende als Bijlage tot het Rapport van den Inspecteur der Koninklijke Posterijen in het 3<sup>e</sup> Arrondissement, dd. 22 van Slagtmaand 1809.



45. *Ds. G. F. Haspels, 1916.*