

## Buizenpost

De fusie tussen Post NL. en Sandd is onder strenge voorwaarden door het kabinet aangenomen. De verwachte prijsstijging van 30 tot 40% gaat dus niet door. Wel zullen beperkte verhogingen worden toegestaan. Zo zal aan het eind van het jaar een postzegel ongeveer 94 cent gaan kosten. De kerstzegels komen ongeveer op 80 cent per stuk. Staatssecretaris Keijzer legt PostNL op, dat de prijs van een postzegel niet verder mag stijgen "dan de daadwerkelijke hiervoor gemaakte kosten".

In het grijze verleden waren er andere problemen.

In de 19e eeuw zaten postbodes en koeriers vaak vast in het verkeer, met als gevolg dat belangrijke berichten te lang onderweg waren. Daarom bedachten ingenieurs een systeem van buizen en perslucht om post in grote steden te verspreiden.

Rond 1850 was in grote steden de behoefte aan betere communicatielijnen groot. De fabrieken en woonwijken schoten tijdens de industrialisatie als paddenstoelen uit de grond, en Londen werd de grootste stad ter wereld. Maar de infrastructuur bleef achter. Koetsen en voetgangers kropen als slakken door de drukke stad en het vervoer van post en goederen liep vertraging op.

De telegraaf bestond al, maar het aantal telegraafstations was beperkt; de bezorgtijd van de berichten naar de bestemming stond bovendien in schril contrast met het verder zo snelle communicatiemiddel.

Buizenpost werd vooral een succes op het Europese vasteland. Al was het systeem indrukwekkend, de grote wagons waren niet erg efficiënt.

In Parijs gingen ingenieurs ook aan de slag met het idee van een pneumatische postlijn. Maar in tegenstelling tot de zware Engelse postwagons wilden zij de post in kleine kokers transporteren via een netwerk dat uit 10 centimeter dikke buizen bestond. Felbinger en Crespin bouwden een zend-en-ontvangstapparaat waarbij de perslucht met een hendel werd geactiveerd. Frankrijk gaf in 1866 een bijzondere postzegel uit ter gelegenheid van het honderdjarige bestaan van de buizenpost. Het beursgebouw dat centraal binnen het netwerk is afgebeeld zou nog tot 1984 per buis bereikbaar blijven.



De buizenpostsystemen gebruikten overdruk of onderdruk of een combinatie daarvan. De pompen kregen energie van stoommachines, en de over- of onderdruk werd net als bij een moderne compressor opgeslagen in tanks. In de jaren 1870 kreeg Parijs het buizenpostsysteem Le Petit Pneu. Op den duur lag er 467 kilometer aan buizen onder de wegen. In andere landen begrepen de telegraaf- en postkantoren de voordelen van het systeem, dat

een perfect compromis was tussen de ouderwetse brief en het nieuwe telegram.

Le Pneu was sneller dan gewone post - een bericht was in twee uur aan de andere kant van Parijs - en veel goedkoper dan een telegram. Binnen het netwerk bevonden zich veel buizenpostkantoren waar de brieven en memo's werden afgeleverd. Kantoor na kantoor kwam de koker dicht bij zijn doel. De kokers konden niet zelf de weg vinden, dus de postbeambten zorgden ervoor dat de post in de juiste buis terechtkwam. Als een koker met post tenslotte het kantoor had bereikt dat het dichtst bij de eindbestemming lag, legde de fietskoerier het laatste stukje af.

In Berlijn verving de buizenpost binnen de stadsgrenzen het telegram. In 1908 kostte een kaartje voor de buizenpost slechts 25 pfennig, terwijl de prijs voor een telegram van tien woorden twee keer zo hoog lag. Ieder volgend woord kostte 5 pfennig, dat is ruim



25 eurocent, dus de buizenpost was een stuk goedkoper dan het telegram. Een feest voor de uitwisseling van informatie, zo noemde de Amerikaanse journalist Otto Friedrich het systeem. Er was nog bijna niemand met een telefoon, en de buizenpost was daarom het middel om snelle, korte berichten te versturen. Via buizenpost hoorde je wie er een nieuwe baan had. Of wie in een huwelijks crisis zat. Mensen maakten afspraken of zegden ze juist af. Kan ik vanavond komen eten? Of misschien vrijdag?, schreef een begeesterde Otto Friedrich.

Ondertussen gingen de ingenieurs Franz Felbinger en Arthur Crespiq van de ene buizenpost-installatie naar de andere. Zo werkten ze mee aan de bouw van de buizenpost in Wenen, Berlijn, München en andere grote steden. Arthur Crespin werd voor zijn werkzaamheden zelfs door de Franse president benoemd tot ridder in het Erelegioen, de Franse orde van verdienste. Tot aan de Eerste Wereldoorlog breidde de buizenpost zich uit over de grote steden van Europa en Amerika. Berlijn had een netwerk van 400 kilometer, New York van 69 kilometer. Chicago, Praag, Amsterdam, Brussel - alle steden met grote verkeersproblemen deden eraan mee.



Voor veel steden had het systeem echter afgedaan toen na de Tweede Wereldoorlog de buizenpost door de telecommunicatie werd ingehaald. En zelfs de twee grootste buizenpostnetwerken moesten eraan geloven: in 1976 doekte Berlijn de buizenpost op, en in augustus 1984 sloot Le Petit Pneu. Aan die sluiting maakte de Parijse pers weinig woorden vuil: "Woensdag om 17.00 uur wordt de buizenpostdienst opgeheven. De dienst is niet langer

rendabel", was alles wat er gezegd werd over 118 jaar trouwe dienst. Dat die sluiting onvermijdelijk was, was toen voor elke kantoormedewerker zo klaar als een klontje. De opmars van de fax in de jaren 1980 betekende ten slotte de doodsteek voor de buizenpost.

Otto Verkerk.