

Postverwerking op Station Nijmegen

In Nijmegen waren op het eind van de 19e eeuw drie postkantoren gevestigd: het hoofdkantoor aan de Lange Hezelstraat (vanaf 1907 aan de Van Schevichavenstraat) en bijpostkantoren op het station (bijkantoor 1) en in de Straalmanstraat (bijkantoor 2).

Op het stationspostkantoor werd net als alle op andere postvestigingen, in- en uitgaande post verwerkt: er was een brievenbuis en er waren loketten. Post die per trein van en naar andere plaatsen vervoerd werd, werd in gesloten postzakken met de Spoorwegen uitgewisseld. Het kantoor was niet verantwoordelijk voor de verwerking van losse post in de treinen van en naar Nijmegen (het zogeheten werkend vervoer).

Ook de afhandeling van treinbrieven (vanaf de jaren '20) en het vrachtvervoer per trein ging buiten dit postkantoor om. Dat was een zaak voor de Spoorwegen, via het bagageloket op het station.

Stempels

Voor dagtekening en de ontwaarding van postzegels werden op het stationspostkantoor groottrondstempels gebruikt. Het eerste stempel (1895) had de aanduiding NIJMEGEN-STATION; in 1899 kwam er een groottrondstempel met de aanduiding NIJMEGEN 1. Van beide stempels zijn meerdere exemplaren verstrekt 1). Uit afdrukken op poststukken blijkt dat de aanduidingen een tijd lang naast elkaar gebruikt werden, waarschijnlijk elk op een ander loket (afb. 1 en 2).

Vanaf begin 1907 werden de groottrondstempels vervangen door langebalkstempels. Stationspostkantoor Nijmegen ontving vier verschillende exemplaren, met de aanduidingen NIJMEGEN STATION 1 t/m NIJMEGEN STATION 4. In stempel 1 werd de maand aangeduid met Arabische cijfers (1, 2, 3...), in de andere stempels met Romeinse cijfers (I, II, III...). Voor de uren werden soms 12-uurs karakters gebruikt, gevolgd door V of N voor voor- of namiddag (afb. 3 en 4), en soms 24-uurskarakters.



Afbeelding 1: Prentbriefkaart uit 1907, met een afdruk van het groottrondstempel NIJMEGEN-STATION.



Afbeelding 6: Openbalkstempel NIJMEGEN-STATION 4.



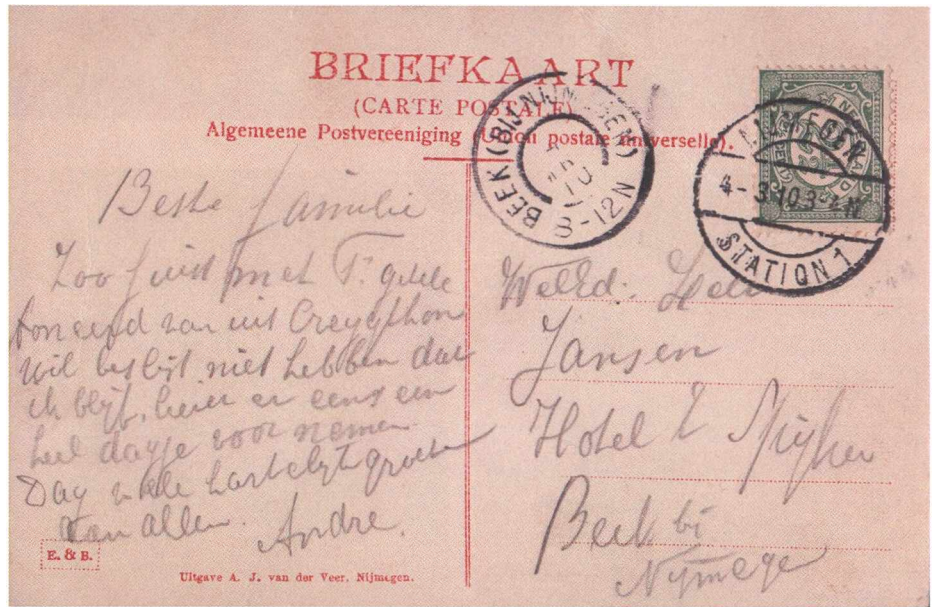
Afbeelding 2: Prentbriefkaart uit 1903, met een afdruk van het groottrondstempel NIJMEGEN 1.

In de jaren '20 wordt weer een nieuw Stempeltype geïntroduceerd: het kortebalkstempel. Het stempel NIJMEGEN-STATION 3 werd verstrekt in november 1926, stempel NIJMEGEN-STATION 4 in mei 1930 (afb. 5) en NIJMEGEN-STATION 1 in juli 1949. Een kortebalkstempel met nummer 2 is er nooit geweest. Wel werden er op het stationspostkantoor ook kortebalkstempel gebruikt met alleen NIJMEGEN (zonder STATION) met nummers 5, 6 en 16 t/m 20.

Het laatste stempel met de aanduiding van het station is het openbalkstempel NIJMEGEN-STATION 4, in gebruik vanaf 1959 tot 1968 (afb.6).

Per 1 februari 1969 werd de naam van het postkantoor gewijzigd in Nijmegen Stationsplein. Daaruit blijkt dat er geen band meer was tussen het postkantoor en de Spoorwegen: ze zaten toevallig op nagenoeg dezelfde locatie.

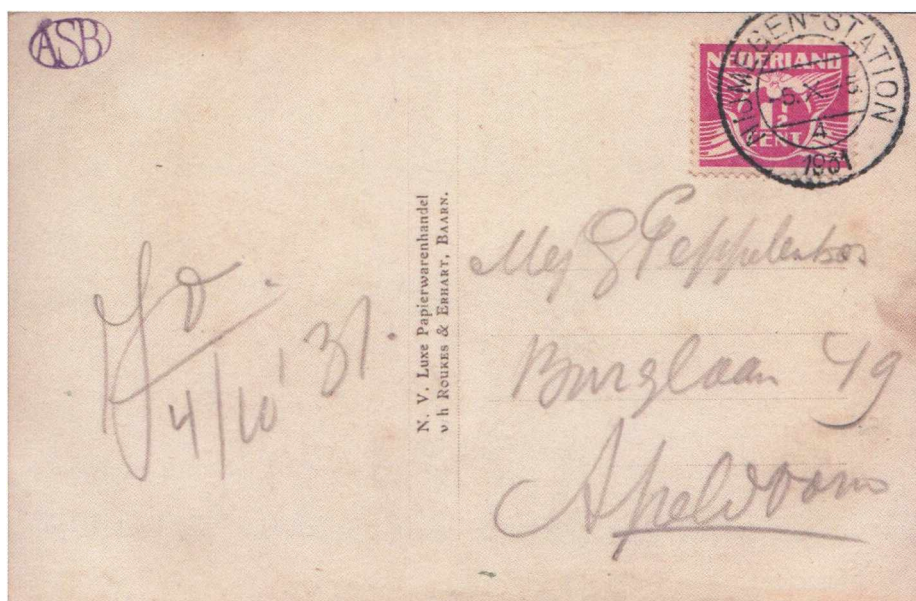
Naast alle bovengenoemde dagtekenscampels zijn er op postkantoor Nijmegen-Station ook administratieve stempels gebruikt, bijvoorbeeld het kantoornaamstempel (afb. 7).



Afbeelding 3: Prentbriefkaart uit 1910 met een afdruk van het langebalkstempel NIJMEGEN-STATION 1.



Afbeelding 4: Prentbriefkaart uit 1921 met een afdruk van het langebalkstempel NIJMEGEN-STATION 3.



Afbeelding 5: Prentbriefkaart uit 1931 met een afdruk van het kortebalkstempel NIJMEGEN-STATION 4.



Afbeelding 7: Afdruk van het kantoornaamstempel NIJMEGEN-STATION op een pakketkaartfragment uit de jaren '20.



Afbeelding 9: Treinbrief uit 1967 met een postzegel van 20 cent en een treinbriefzegel van 35 cent, beide ontwaard met bagageloketstempel NIJMEGEN BAG 2.

Het bagageloket

Bagageloketten op het station waren het contactpunt voor mensen die via de spoorwegen vracht wilden versturen of ontvangen. Deze loketten hadden stempels voor het dateren van vrachtbrieven en het ontwaarden van spoorwegzegels. Niet postaal, maar wel interessant (afb. 8).

Aan het bagageloket kon men ook zogeheten treinbrieven afgeven, waarover we in een eerder nummer van *Novioposta* al eens uitgebreid geschreven hebben. 2) Als afsluiting een treinbrief die per door de Spoorwegen van Nijmegen naar Rotterdam vervoerd werd en vervolgens door de Posterijen bij de geadresseerde is afgeleverd (afb. 9).

Noten

1. Cees Janssen, *Inventarisatie Poststempels*. Zie hiervoor de website van de Nederlandse Academie voor Filatelie: <http://poststempels.nedacademie-voorfilatelie.nl/>. Afbeelding 6 is overgenomen van deze website.
2. Jac Spijkerman, *Treinbrieven*. In *Novioposta* 2021-4.

Jacques Spijkerman



Afbeelding 8: Afdrukken van verschillende Nijmeegse bagageloketstempels op vrachtbrieven

Multatuli (ps Eduard Douwes Dekker, 1820-1877) droeg zijn roman "Max Havelaar of de koffieveilingen van de Nederlandsche Handelsmaatschappij" (nu Algemene Bank Nederland) op aan 'Willem de derde, Koning, Groothertog, Prins,..., meer dan Prins, Groothertog en Koning... KEIZER van 't prachtig ryk van INSULINDE, dat zich daar slingert om de evenaar, als een gordel van smaragd' (p.248). Daarin vinden we de parabel van De Japanse Steenhouwer (p.125/127) en in het zeventiende hoofdstuk de liefdesgeschiedenis van Saïdjah en Adinda (p.197/216). En:

*Geen paardenpostery in Europa - zelfs niet in Engeland, Rusland of Hongarye - kan met die op Java worden gelyk gesteld. Over hoge bergruggen, langs diepten die doen yzen, vliegt de zwaar bepakte reiswagen in één galop voort. De koetsier zit als op de bok genageld, uren, ja, ganse dagen achtereen, en zwaait de zware zweep met yzeren arm. Hy weet juist te berekenen waar en hoeveel hy de hollende paarden moet inhouden, om na vliegend dalen van een berghelling, ginds aan de hoek ...
'Myn God, de weg is...weg!'*

(Multatuli: Max Havelaar, Amsterdam, 2000 (1e druk 1860), p.42)