
1949 stationspostkantoor G.C. Bremer



Het door de rijksbouwmeester G.C. Bremer ontworpen Haagse stationspostkantoor - voltooid in december 1949 - is het eerste verdeelcentrum waar 's nachts post per trein wordt afgeleverd. De bouw start in 1940, maar wordt in 1941 stilgelegd. Na de oorlog wordt het werk hervat en in december 1949 kan het gebouw in gebruik worden genomen.

Het stationspostkantoor heeft een zeer gunstige ligging aan zowel het spoor als de autoweg.

EIGENSCHAPPEN

materiaal kalksteen, bouwstenen en glas
locatie Rijswijkseweg 13-21, Waldorpstraat 1-15, Den Haag
in gebruik vanaf 1950

G.C. BREMER

In 1924 wordt Gustavus Cornelis Bremer (1880-1949) aangesteld als rijksbouwmeester van de Rijksgebouwendienst. Hoewel Bremer in zijn tijd zeer wordt gewaardeerd als architect is relatief onbekend gebleven. Dit komt deels doordat zijn functie vooral een ambtelijke was en hij door bezuinigingen en economische recessie weinig tot stand kon brengen.

Bremer is een moeilijk te plaatsen architect: geen modernist, geen vernieuwer en niet aangesloten bij een bepaalde groep of beweging.

Hij heeft onder andere het hoofdbestuurgebouw van de PTT in Den Haag ontworpen en het post- en telegraafkantoor in Rotterdam. Bremer vervult de functie van rijksbouwmeester tot aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

SCHETSEN

HET GEBOUW IN DETAIL

De afmetingen

Het stationspostkantoor bestaat uit een noordoostvleugel langs de Rijswijkseweg en is 84 meter breed en 8 meter diep. De zuidwestvleugel, die daar loodrecht op staat, is 90 meter lang en gemiddeld 30 meter breed. Het hoogste punt van het gebouw ligt 45 meter boven de Rijswijkseweg.

Geen paalfundering

Bijzonder is dat het 60.000 ton zware gebouw niet gebouwd is op een paalfundering. De grondlaag bleek goed genoeg te zijn. Om die reden kon worden volstaan met een onderlaag van 4.000 kubieke meter zand. Op de onderlaag is een zware betonnen plaat aangebracht waarvan de dikte varieert van 100 tot 130 cm. Verder wordt het gebouw gedragen door kolommen, waarbij de buitenmuren in dit opzicht niet van dienst zijn.

Moderne materialen

Bij de bouw van het stationspostkantoor is gebruikgemaakt van bijzondere en moderne materialen. Aan de buitengevel is op de begane grond Frans kalksteen verwerkt. Op de overige verdiepingen bestaat de gevel uit geflazuurd steen en bouwstenen van glas. Van de laatste is ruim gebruikgemaakt om veel licht in het gebouw te verkrijgen. De stroken glazen stenen worden onderbroken door gewone ramen.

Gevelbeelden

Beeldhouwer Hildo Krop vervaardigd voor het stationspostkantoor vier beelden, die aan de gevel van de Rijswijkseweg zijn aangebracht. Het hoogst geplaatste beeld verbeeldt een man die een fakkel draagt. Het beeld ernaast is dat van een vrouwenfiguur met een duif; zij stelt het luchtverkeer voor. Het derde beeld toont de personificatie van de scheepvaart: een vrouw met een schip. Het onderste beeld is een vrouwenfiguur die een spoorwissel draagt. Zij stelt het spoorverkeer voor. Onder het laatste beeld zijn vijf kleinere figuren gebeeldhouwd die de werelddelen voorstellen. Hieronder staat het volgende gedicht weergegeven:

"'t Verkeer, dat voren trekt over de aarde,
Gelijk de landman, ploegend zijn aarde,
Schudt, zaaïend alom des geestes waarde,
De mensen in de verste uithoek wakker."

Op de afbeelding is een deel van het sorteercentrum te zien.



PTT komt in 1940 vrijwel direct onder verantwoordelijkheid van de Duitse autoriteiten te staan. Na 10 oktober van dat jaar mogen de pas verschenen koninginnezegels niet meer worden verkocht. In 1942 komt er een Duits-gezinde PTT-directeur-generaal die na het wegvallen van J.F. van Royen diens zorgvuldig opgebouwde vormgevingsbeleid ter ziele laat gaan.

In de eerste twee oorlogsjaren 1940 en 1941 wordt het programma van de zomer- en kinderzegels nog uitgevoerd onder het toezien van Van Royen. De zomerzegels, met portretten van belangrijke Nederlanders, worden vanaf 1936 door ontwerpers als Sem Hartz, E. Reitsma-Valenca, Kuni Brink en Hub. Levigne uitgevoerd.

Naast deze serie begint de PTT in 1941 met het uitbrengen van de serie zeehelden. Deze postzegelserie heeft echter een lang wordingsproces doordat Van Royen in maart 1942 wegens vermeende verzetsactiviteiten door de Duitsers wordt opgepakt. Hij wordt afgevoerd naar het concentratiekamp in Amersfoort, waar hij enkele maanden later overlijdt.

De Duitsgezinde PTT-directeur-generaal die de zeeheldenserie in 1943 laat verschijnen, weet waarschijnlijk niet dat de zegels zijn ontworpen door Hartz en Reitsma-Valenca. Beide ontwerpers zijn van Joodse afkomst en hebben in het geheim aan hun ontwerpen gewerkt. De series die hierna volgen illustreren de sfeer van de tijd. In deze ontwerpen ontbreekt het oog van Van Royen en de postzegels zijn slechts verworpen tot curiositeiten.

Aan de vormgeving van zaken als brievenbussen en meubilair wordt niets meer gedaan.

Na de bevrijding komen de bevrijdingszegels in omloop die in 1944 in Engeland zijn ontworpen. Ook komt er direct een 'herrijzend Nederland'-zegel op de markt, die in het laatste oorlogsjaar is ontworpen.

Als hommage aan Van Royen wordt de Dienst voor Esthetische Vormgeving opgericht, die zijn vormgevingswerk bij PTT voortzet.

POST & MAATSCHAPPIJ
1940 TOT 1950

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ondervindt PTT grote moeilijkheden met het postvervoer. In februari 1945 is een brief van Groningen naar Den Haag een maand onderweg. Na de bevrijding bewijst de post wederom haar veerkracht in moeilijke tijden. Pas in 1947 is het postvervoer weer genormaliseerd.

Bezuiniging, mechanisering en rationalisering waren ervoor verantwoordelijk dat het PTT-bedrijf tussen 1920 en 1930 grote veranderingen had doorgemaakt. Het volgende decennium zou duidelijk maken dat de veerkracht van de post daardoor niet was aangetast.

Het postvervoer daalt tijdens de Tweede Wereldoorlog aanzienlijk. Toch brengt PTT jaarlijks meer dan 1 miljard brieven rond. Vanwege schaarste aan brandstof nemen 'oude' vervoersmiddelen de taken over: de lopende bode en paard en wagen. Het vervoer loopt door de moeilijke omstandigheden grote vertragingen op: in februari 1945 is een brief van Groningen naar Den Haag een maand onderweg.

Na de bevrijding in mei 1945 moet de post opnieuw bewijzen zich aan de moeilijke omstandigheden van de wederopbouw te kunnen aanpassen. De grootste moeilijkheid ligt bij het vervoer: aan de ene kant door de roofzucht van de bezetter, aan de andere kant door de desolate toestand van het spoor- en tramweginet. Pas in 1947 is het herstel zo ver gevorderd dat de speciale nachtposttreinen weer kunnen rijden. Het gebruik van de Posttrein wordt zelfs uitgebreid tot twee vervoersdiensten per dag: een dagdienst en een nachtdienst.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ondervindt PTT grote moeilijkheden met het postvervoer. In februari 1945 is een brief van Groningen naar Den Haag een maand

onderweg. Na de bevrijding bewijst de post wederom haar veerkracht in moeilijke tijden.
Pas in 1947 is het postvervoer weer genormaliseerd.

bron: www.iconenvandepost.nl

© TNT Post