Crawford 2341

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

17e VOLUME

ANNÉE 1892.

BERNE

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW


BEQUEATHED
BY JAMES
N. J.
1913.

TABLE DES MATIÈRES.

A. TABLE CHRONOLOGIQUE.

Pages

N° 1. — 1er janvier.

Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne . . . . . 1— 7
Notice sur le service postal de Nicaragua . . . . 8— 9
Bibliographie postale . . . . . 9—15
Petites communications . . . . . 15—16

N° 2. — 1er février.

Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne (suite) . . . . . 17—20
Un Maître général des postes du sexe féminin . . . 20—28
Bibliographie postale . . . . . 28—31
Petites communications . . . . . 31—32

N° 3. — 1er mars.

Les Conventions du Congrès postal universel de Vienne devant le *Reichstag* allemand . . . . . 33—51
Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne (fin) . . . . . 51—54
Bibliographie postale . . . . . 54—58
Petites communications . . . . . 58—60

N° 4. — 1er avril.

La nouvelle loi néerlandaise sur les taxes postales, du 15 avril 1891 . . . . . 61—70
Le trafic postal de la colonie de la Nouvelle-Zélande en 1890/91 . . . . . 70—76
Petites communications 76

N° 5. — 1er mai.

Renseignements intéressant l'histoire des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud 77—80
Le service des postes des Pays-Bas en 1890 . . 81—85
Décentralisation du service postal suédois . . . . 86—88
Bibliographie postale . . . . . 88—92
Petites communications 92

N° 6. — 1er juin.

Renseignements intéressant l'histoire des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud (fin) 93—99
La Caisse d'épargne postale autrichienne en 1890 . 99—104
Bibliographie postale . . . . . 104—108
Petites communications 108

Pages

N° 7. — 1er juillet.

Eugène Borel† . . . . . 109—111
Le service postal de la Nouvelle-Galles du Sud en 1890 112—117
Les caisses d'épargne postales de Suède en 1890 . . 117—124

N° 8. — 1er août.

François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis . . . . . 125—131
Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de l'île de Ceylan, pour 1890 . . . . . 131—138
Bibliographie postale . . . . . 138—140

N° 9. — 1er septembre.

François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis (suite) . . . 141—149
Résultats de l'exploitation postale dans la colonie britannique de la Guyane . . . . . 150—154
Bibliographie postale . . . . . 154—156
Petites communications 156

N° 10. — 1er octobre.

François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis (fin) . . . . 157—162
Le service des postes du Royaume de Siam pendant l'exercice 1890/91 . . . . . 162—172

N° 11. — 1er novembre.

La nouvelle loi postale de Queensland . . . . . 173—177
Le service postal des Etats-Unis d'Amérique pendant l'exercice 1890/91 . . . . . 177—188
Bibliographie postale . . . . . 188—190
Petites communications . . . . . 191—192

N° 12. — 1er décembre.

Le service des postes de la République Sud-Africaine 193—201
Le Musée des postes impériales allemandes à Berlin . 202—207
Bibliographie postale . . . . . 207—208
Petites communications 208

B. TABLE ALPHABÉTIQUE.

Pages

Allemagne. — Les Conventions du Congrès postal universel de Vienne devant le Reichstag allemand 33
— Le Musée des postes impériales allemandes à Berlin 202
Amérique (Etats-Unis d'). — Le transport des envois postaux entre les bureaux de New-York et de Brooklyn à l'aide de l'électricité 59
— Le service postal pendant l'exercice 1890-1891 . . 177
Australie. — V. Nouvelle-Galles du Sud, Nouvelle-Zélande et Queensland.
Autriche. — Résultats financiers pour l'année 1890 . . . 92
— Les caisses d'épargne postales en 1890 99

Belgique. — Les caisses d'épargne scolaires pendant l'année 1890 15
Berlin. — Le Musée des postes impériales allemandes de — 202
Bibliographie. — Histoire du timbre-poste français . . . 9
— *Die Zeitbücher der Weltpost* 13
— Album des services maritimes postaux français et étrangers 28
— *The London postal service of to-day* 54
— Les bureaux internationaux des Unions universelles 88
— *Almanak for des danske Postvæsen 1892* 91
— *The General Post-Office, St-Martin's-le-Grand* . . . 104
— *Die Post im Auslande* 138
— *Der Weltpostverein und der Wiener Postkongress* . . 154
— *Indicador de Correos (Guia para el Publico)* . . . 155
— *Unterrichts-Tabelle für Postlehrkurse* 188
— *Tratado-compendio de Geografia et Itinerarios postales de España* 207

Caisses d'épargne postales en Belgique pendant l'année 1890 15
— dans les Pays-Bas en 1890 108
— en Autriche en 1890 99
— en Suède en 1890 117
— en Hongrie en 1890 76
Chine. — Correspondances postales avec l'Angleterre par le chemin de fer transcontinental du Canada . . . 32
Ceylan. — Rapport de gestion du Postmaster General pour 1890 131
Congrès postal universel de Vienne. — Les Conventions du — devant le Reichstag allemand 33

Danemark. — Un maître général des postes du sexe féminin au — 20

Egypte. — Réduction du port des lettres locales de 5 à 3 millièmes 16
Eugène Borel †. — Nécrologie 109

Pages

France. — Nouvel arrangement conclu entre l'Administration des postes et les compagnies de chemins de fer en — pour le transport des colis postaux . . . 58

Grande-Bretagne. — Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la — 1, 17, 51
— Retraite de M. E. Hugh Rea, Secrétaire-adjoint au Post Office britannique 16
— Correspondances postales avec la Chine et le Japon par le chemin de fer transcontinental canadien . . 32
Guyane (brit). — Résultats de l'exploitation postale de la colonie britannique de la — 150

Hongrie. — La caisse d'épargne postale de — en 1890 . 76

Japon. — Correspondances postales avec l'Angleterre par le chemin de fer transcontinental canadien . . . 32
— Introduction du service des colis postaux 208

Nicaragua. — Notice sur le service postal de — 8
Nouvelle-Galles du Sud. — Le service postal de la — en 1890 112
— Renseignements intéressant l'histoire des postes de la — 77, 93
Nouvelle-Zélande. — Le trafic postal de la 70

Pays-Bas. — La nouvelle loi néerlandaise sur les taxes postales, du 15 avril 1891 61
— Le service des postes des — en 1890 81
— La caisse d'épargne postale en 1890 108

Queensland. — La nouvelle loi postale de — 173

République Sud-Africaine. — Le service des postes de la — 193

Suède. — Décentralisation du service postal suédois . . 86
— Les caisses d'épargne postales de — en 1890 . . . 117
Suisse. — Modification de la loi sur les taxes postales du 26 juin 1884 31
— Société de cautionnement mutuel des fonctionnaires et employés des postes en 1891 156
— Rapport de gestion de l'Administration des postes pour 1891 191
Siam — Le service des postes du royaume de — en 1890/1891 162

Taxis (François de —), le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis . . 125, 141, 157

INHALTS-VERZEICHNISS.

A. Chronologische Uebersicht.

Seite

N° 1. — 1. Januar.

Aus dem Verwaltungsberichte des grossbritannischen Generalpostmeisters . . . . . 1— 7
Nachrichten vom Postbetriebe in Nicaragua . . 8— 9
Postalische Bücherkunde . . . . . 9—15
Kleine Mittheilungen . . . . . 15—16

N° 2. — 1. Februar.

Aus dem Verwaltungsberichte des grossbritannischen Generalpostmeisters (Fortsetzung) . . . . . 17—20
Ein weiblicher Generalpostmeister . . . . . 20—28
Postalische Bücherkunde . . . . . 28—31
Kleine Mittheilungen . . . . . 31—32

N° 3. — 1. März.

Die Verträge des Wiener Weltpost-Kongresses im deutschen Reichstage . . . . . 33—51
Aus dem Verwaltungsberichte des grossbritannischen Generalpostmeisters (Schluss) . . . . . 51—54
Postalische Bücherkunde . . . . . 54—58
Kleine Mittheilungen . . . . . 58—60

N° 4. — 1. April.

Das neue niederländische Postgesetz vom 15. April 1891 61—70
Der Postbetrieb der Kolonie Neu-Seeland im Jahre 1890/91 . . . . . 70—76
Kleine Mittheilungen 76

N° 5. — 1. Mai.

Beiträge zur Geschichte des Postwesens in der britischen Kolonie Neu-Süd-Wales . . . . . 77—80
Der Postdienst in den Niederlanden im Jahre 1890 81—85
Dezentralisirung des Postdienstes in Schweden . . 86—88
Postalische Bücherkunde . . . . . 88—92
Kleine Mittheilungen 92

N° 6. — 1. Juni.

Beiträge zur Geschichte des Postwesens in der britischen Kolonie Neu-Süd-Wales (Schluss) . . . . 93—99
Die österreichische Postsparkasse im Jahre 1890 . . 99—104
Postalische Bücherkunde . . . . . 104—108
Kleine Mittheilungen 108

Seite

N° 7. — 1. Juli.

Eugène Borel † . . . . . 109—111
Der Postdienst in Neu-Süd-Wales im Jahre 1890 . . 112—117
Die schwedischen Postsparkassen im Jahre 1890 . . 117—124

N° 8. — 1. August.

Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis . . . 125—131
Aus dem Verwaltungsbericht des Generalpostmeisters der Insel Ceylon für 1890 . . . . . 131—138
Postalische Bücherkunde . . . . . 138—140

N° 9. — 1. September.

Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis (Fortsetzung) . . . . . 141—149
Ergebnisse des Postbetriebes in der Kolonie Britisch-Guyana . . . . . 150—154
Postalische Bücherkunde . . . . . 154—156
Kleine Mittheilungen 156

N° 10. — 1. Oktober.

Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis (Schluss) 157—162
Der Postbetrieb im Königreich Siam im Verwaltungsjahre 1890/91 . . . . . 162—172

N° 11. — 1. November.

Das neue Postgesetz für Queensland . . . . . 173—177
Der Postdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika im Verwaltungsjahre 1890/91 . . . . . 177—188
Postalische Bücherkunde . . . . . 188—190
Kleine Mittheilungen . . . . . 191—192

N° 12. — 1. Dezember.

Aus dem Postwesen der Südafrikanischen Republik 193—201
Das Reichspost-Museum in Berlin . . . . . 202—207
Postalische Bücherkunde . . . . . 207—208
Kleine Mittheilungen 208

B. Sachregister.

Seite

Amerika (Vereinigte Staaten von —). — Ueberführung der Postsachen von den New-York'er nach den Brooklyn'er Postämtern mit Hülfe der Elektricität . . . 59
— Der Postdienst in den — im Jahre 1890/91 . . . 177
Australien. — S. Neu-Seeland, Neu-Süd-Wales und Queensland.

Belgien. — Die Schulsparkassen in — im Jahre 1890 . . 15
Berlin. — Das Reichspost-Museum in — 202
Bücherkunde, postalische. — *Histoire du timbre-poste français* 9
— Die Zeitbücher der Weltpost 13
— *Album des services maritimes postaux français et étrangers* 28
— *The London Postal Service of to-day* 54
— *Les bureaux internationaux des Unions universelles* . 88
— *Almanak for det danske Postvæsen 1892* 91
— *The General Post Office, St. Martin's-le-Grand* . . . 104
— Die Post im Auslande 138
— Der Weltpostverein und der Wiener Postkongress . 154
— *Indicador de Correos (Guia para et Publico)* 155
— Unterrichts-Tabellen für Postlehrkurse 188
— *Tratado-compendio de Geografia et Itinerarios postales de España* 207

China. — Postverbindung mit England über die kanadische Ueberlandbahn 32
Ceylon. — Verwaltungsbericht des General-Postmeisters für 1890 131

Dänemark. — Ein weiblicher General-Postmeister in — . 20
Deutschland. — Die Verträge des Wiener Weltpost-Kongresses im deutschen Reichstage 33
— Das Reichspost-Museum in Berlin 202

Egypten. — Ermässigung des Portos für Stadtbriefe von 5 auf 3 Millièmes 16

Frankreich. — Neues Uebereinkommen zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahngesellschaften in —, betreffend die Beförderung von Postpacketen . . 58

Grossbritannien. — Aus dem Verwaltungsberichte des General-Postmeisters 1, 17, 51
— Pensionirung des Herrn E. Hugh Rea, *Assistant Secretary* der britischen Postverwaltung 16
— Postverbindung mit China und Japan über die kanadische Ueberlandbahn 32
Guyana (Britisch-). — Ergebnisse des Postbetriebes in — 150

Seite

Japan. — Postverbindung mit England über die kanadische Ueberlandbahn 32
— Einführung des Postpacketdienstes in — 208

Nachruf. — Eugène Borel † 109
Neu-Seeland. — Der Postbetrieb der Kolonie — im Jahre 1890/91 70
Neu-Süd-Wales. — Der Postdienst in — im Jahre 1890 . 112
— Beiträge zur Geschichte des Postwesens in — . 77, 93
Nicaragua. — Nachrichten vom Postbetriebe in — . . . 8
Niederland. — Das neue Postgesetz in — vom 15. April 1891 61
— Der Postdienst in — im Jahre 1890 81
— Die niederländische Postsparkasse im Jahre 1890 . 108

Oesterreich. — Finanzielles Ergebniss der Postverwaltung in — für 1890 92
— Die Postsparkasse in — im Jahre 1890 99

Postsparkassen in Belgien im Jahre 1890 15
— in Niederland im Jahre 1890 108
— in Oesterreich im Jahre 1890 99
— in Schweden im Jahre 1890 117
— in Ungarn im Jahre 1890 76

Queensland. — Das neue Postgesetz für — 173

Schweden. — Dezentralisirung des Postdienstes in . . 86
— Postsparkassen in — im Jahre 1890 117
Schweiz. — Abänderung des Posttaxgesetzes vom 26. Juni 1884 31
— Amtsbürgschaftsverein der Post-etc.-Beamten im Jahre 1891 156
— Geschäftsbericht der Postverwaltung für 1891 . . 191
Siam. — Der Postbetrieb im Königreich im Jahre 1890/91 162
Südafrikanische Republik. — Aus dem Postwesen der — . 193

Taxis (Franz von —), der Begründer der modernen Post, und sein Neffe Johann Baptista von Taxis . 125, 141, 157

Ungarn. — Postsparkasse in — im Jahre 1890 76

Weltpost-Kongress in Wien. — Die Verträge des im deutschen Reichstage 33

TABLE OF CONTENTS.

A. CHRONOLOGICAL TABLE.

Page

N° 1.—1st of January.

Extracts from the Annual Report of the British Postmaster-General . . . . . 1— 7
Notes on the Postal Business in Nicaragua . . . . 8— 9
Postal Bibliography . . . . . 9—15
Miscellaneous . . . . . 15—16

N° 2.—1st of February.

Extracts from the Annual Report of the British Postmaster-General (continuation) . . . . . 17—20
A Female Postmaster-General 20 28
Postal Bibliography . . . . . 28—31
Miscellaneous . . . . . 31—32

N° 3.—1st of March.

The Conventions of the Universal Postal Congress of Vienna before the German Reichstag . . . . . 33—51
Extracts from the Annual Report of the British Postmaster-General (conclusion) . . . . . 51—54
Postal Bibliography . . . . . 54—58
Miscellaneous . . . . . 58—60

N° 4.—1st of April.

The New Netherlands Postal Law of the 15th of April 1891 . . . . . 61—70
The Postal Service in New Zealand during 1890/91 . 70—76
Miscellaneous 76

N° 5.—1st of May.

Contribution to the History of the Post Office of New South Wales . . . . . 77—80
The Postal Service in the Netherlands in 1890 . . 81—85
De-centralization of the Postal Service in Sweden . 86 88
Postal Bibliography . . . . . 88—92
Miscellaneous 92

N° 6.—1st of June.

Contribution to the History of the Post Office of New South Wales (conclusion) . . . . . 93—99
The Austrian Post Office Savings Bank in 1890 . . 99—104
Postal Bibliography . . . . . 104—108
Miscellaneous 108

Page

N° 7.—1st of July.

Eugène Borel † . . . . . 109—111
The Postal Service in New South Wales during 1890 112—117
The Post Office Savings Banks in Sweden during the year 1890 . . . . . 117—124

N° 8.—1st of August.

Francis von Taxis, the Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew . . 125—131
Extracts from the Annual Report of the Postmaster-General of Ceylon for the year 1890 . . . . . 131—138
Postal Bibliography 138 140

N° 9.—1st of September.

Francis von Taxis, the Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew (continuation) . . . . . 141—149
Results of the postal service in the Colony of British Guiana . . . . . 150—154
Postal Bibliography . . . . . 154—156
Miscellaneous 156

N° 10.—1st of October.

Francis von Taxis, the Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew (conclusion) . . . . . 157—162
The Postal Service in Siam during the financial year 1890/91 . . . . . 162—172

N° 11.—1st of November.

The new Postal Act for Queensland . . . . . 173—177
The Postal Service in the United States of America during the fiscal year 1890/91 . . . . . 177—188
Postal Bibliography . . . . . 188—190
Miscellaneous . . . . . 191—192

N° 12.—1st of December.

The Postal Affairs of the South African Republic . 193—201
The Imperial Postal Museum in Berlin . . . . . 202—207
Postal Bibliography . . . . . 207—208
Miscellaneous 208

B. ALPHABETICAL TABLE.

Page

America (United States of —), Conveyance of the mails from the New York to the Brooklyn post-office by means of electricity 59
— The postal service in the — during the fiscal year 1890/91 177
Australasian Colonies, See New South Wales, New Zealand and Queensland.
Austria, The financial results of the Postal Administration for 1890 92
— The Post Office Savings Bank in 1890 99

Belgium, The School Savings Bank in 1890 15
Berlin, Postal Museum in — 202
Bibliography, Postal, *Histoire du timbre-poste français* . . . 9
— *Die Zeitbücher der Weltpost* 13
— *Album des services maritimes postaux français et étrangers* 28
— *The London Postal Service of to-day* 54
— *Les bureaux internationaux des Unions universelles* . 88
— *Almanak for des danske Postvaesen 1892* 91
— The General Post Office S^t^ Martin's-le-Grand . . . 104
— *Die Post im Auslande* 138
— *Der Weltpostverein und der Wiener Postkongress* . . 154
— *Indicador de Correos (Guia para el Publico)* 155
— *Unterrichts-Tabellen für Postlehrkurse* 188
— *Tratado-Compendio de Geografia e Itinerarios postales de España* 207

China, Mail service with England over the Canadian Pacific Railway 32
Ceylon, Annual Report of the Postmaster General of — for 1890 131
Congress, Postal, of Vienna, The Conventions of the — before the German Reichstag 33

Denmark, A Female Postmaster General 20

Egypt, Reduction of the postage on local letters from 5 to 3 millièmes 16
Eugène Borel †, Necrology 109

France, New arrangement between the French Post Office and the Railway Companies in — for the transport of Parcel-Post 58

Germany, The Conventions of the Postal Congress of Vienna before the Reichstag 33
— The Postal Museum in Berlin 202

Page

Great Britain, Extracts from the Annual Report of the Postmaster General 1, 17, 51
— Pensioning of Mr. E. Hugh Rea, Assistant Secretary of the Post Office 16
— Postal correspondence with China and Japan over the Canadian Pacific Railway 32
Guiana (British), Results of the postal service in — . . . 150

Hungary, The Post Office Savings Bank in 1890 76

Japan, Postal correspondence with Great Britain over the Canadian Pacific Railway 32
— Introduction of the Parcel Post Service in — . . 208

New South Wales, The Postal Service in — during 1890 112
— Contribution to the History of the Post Office of — 77, 93
New Zealand, The Postal Service in — during 1890/91 70
Nicaragua, Notice on the Postal Business in — 8
Netherlands, The New Netherlands Postal Law of the 15^th^ of April 1891 61
— The Postal Service in the — in 1890 81
— The Post Office Savings Bank business in 1890 . . 108

Post Office Savings Bank, in Belgium in 1890 15
— in Netherlands in 1890 108
— in Austria in 1890 99
— in Sweden in 1890 117
— in Hungary in 1890 76

Queensland, The New Postal Act for — 173

Republic of South Africa, Postal Service of the — . . 193

Sweden, Decentralization of the Postal Service in — . . 86
— Postal Savings Bank in 1890 117
Switzerland, Alterations of the Law on the Postal Rates of the 26^th^ of June 1884 31
— Association for official security in 1891 156
— Official Report of the Postal Department for the year 1891 191
Siam, The Postal Service in — during the financial year 1890/91 162

Taxis (Francis von), The Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew . 125, 141, 157

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 1.** **Berne,** 1^er janvier 1892.

Sommaire. Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne. — Notice sur le service postal de Nicaragua. — Bibliographie postale. — Petites Communications.

Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne.

Le 37^me rapport de gestion de l'Administration des postes britanniques, qui a été présenté encore du vivant de M. le Postmaster General Raikes, évalue à près de 2624 millions le chiffre total des envois postaux délivrés, dans le Royaume-Uni, du 1^er avril 1890 au 31 mars 1891. Par tête de population ce chiffre énorme représente 69,6 envois par habitant. L'augmentation, par rapport à l'évaluation de l'exercice précédent, est très considérable puisqu'elle est de 3,4 % pour les lettres, 5,8 % pour les cartes postales, 8,9 % pour les envois de livres, de circulaires de commerce et d'échantillons de marchandises, 1,1 % pour les journaux et 8 % pour les colis postaux. Londres est naturellement le centre de gravité du trafic postal britannique, le service de distribution de cette ville colossale représentant à lui seul le 29,7 % de l'ensemble des lettres, etc., distribuées dans le Royaume-Uni. Si l'on compare les trois pays qui forment le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, on constate que la plus grande partie du trafic se trouve en Angleterre et dans le Pays de Galles, où

Aus dem Verwaltungsberichte des grossbritannischen Generalpostmeisters.

Der 37. Jahresbericht der grossbritannischen Postverwaltung, welchen noch der inzwischen verstorbene General-Postmeister Raikes erstattet hat, schätzt die Gesammtzahl der Postsendungen, die im Zeitraum vom 1. April 1890 bis zum 31. März 1891 im Vereinigten Königreich zur Bestellung gelangt sind, auf die ungeheure Zahl von nahezu 2624 Millionen Stück. Auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, ergiebt dies die Zahl von 69,6 Sendungen für jeden Bewohner des Königreichs. Die Zunahme gegenüber den Schätzungen für das vorangegangene Jahr ist eine sehr ansehnliche; sie beträgt 3,4 % bei den Briefen, 5,8 % bei den Postkarten, 8,9 % bei den Bücherpacketen, Handelscircularen und Mustersendungen, 1,1 % bei den Zeitungen und 8 % bei den Postpäckereisendungen. Der Schwerpunkt des englischen Postverkehrs beruht natürlich in der Riesenstadt London, auf deren Bestellbezirk von der Gesammtzahl aller im Königreiche bestellten Briefe etc. allein 29,7 % entfallen. Zieht man die drei Königreiche, welche das grossbritannische Reich bilden, in Ver-

Extracts from the Annual Report of the British Postmaster-General.

According to the 37^th Annual Report on the British Post Office—submitted by the late Postmaster-General Raikes—the number of letters, etc., delivered in the United Kingdom during the twelve months ended the 31^st of March 1891, is estimated at the enormous figure of about 2,624 millions, making on an average 69,6 articles to each inhabitant of the Kingdom. The increase over the estimated number of articles delivered in the preceding year was very considerable, being at the rate of 3,4 per cent. in the case of letters, of 5,8 per cent. in that of post-cards; 8,9 per cent. in that of book packets, circulars, and samples; 1,1 per cent. as regards newspapers; and 8 per cent. as concerns parcels. The enormous city of London, it need scarcely be said, is the centre of gravity of the English postal exchange, as 29,7 per cent. of all the letters delivered in the Kingdom fell to the share of the London Postal District alone. A comparison drawn between the three Kingdoms which form the United Kingdom, shows that England and Wales occupy the first place as

il représente le 85,2 % du mouvement général, tandis qu'il ne reste pour l'Ecosse que 8,9 % et pour l'Irlande 5,9 % seulement. Ce qui a lieu de surprendre, c'est l'arrêt qui s'est produit dans le nombre des lettres recommandées; il en a été expédié 11,357,197 dans l'exercice 1890/91, et 11,357,935 dans le dernier exercice, ce qui représente un faible excédent de 738 lettres, équivalant à une diminution de 0,006 %.

Dans l'exercice de 1890/91, l'Administration des postes britanniques a ouvert 447 nouveaux offices de poste et élevé ainsi à 18,806 le nombre total des bureaux de poste fonctionnant dans le Royaume-Uni. Le placement de 1010 nouvelles boîtes aux lettres a porté à 21,837 le total des boîtes disponibles.

Le nombre des fonctionnaires et employés postaux a augmenté de 2814 et, en y comprenant les agents et les dépositaires, s'élève au chiffre respectable de 63,863, sur lesquels on compte 8877 employés du sexe féminin, dont 906 sont occupés comme commis dans les offices principaux de Londres, d'Edimbourg et de Dublin. Abstraction faite de ce personnel travaillant à titre définitif et régulier, l'Administration occupe encore 54,000 individus appelés à faire un service plus ou moins dépendant de la poste; dans ce nombre il y a 16,000 femmes.

L'exercice écoulé a été témoin d'un fait inouï jusqu'ici dans les fastes de l'Administration des postes britanniques: nous voulons parler du grand mouvement de grève des facteurs postaux de Londres. Le 9 juillet 1890, au moment où la requête d'une nombreuse réunion de facteurs des postes de la capitale était soumise à l'examen de l'autorité centrale, un certain nombre de ces employés se laissèrent entraîner à

gleich, so zeigt sich das starke Uebergewicht des Verkehrs in England und Wales, der 85,2 % der Gesammtbewegung ausmacht, während für Schottland nur 8,9 % und für Irland sogar nur 5,9 % übrig bleiben. Auffallend ist der Stillstand in der Zahl der eingeschriebenen Briefe. 11,357,197 Stück wurden im Verwaltungsjahr 1890/91, 11,357,935 dagegen im vorangegangenen Verwaltungsjahr befördert, mithin der verschwindend geringe Unterschied von 738 Stück, der einer Abnahme von 0,006 % gleichkommt.

Die grossbritannische Postverwaltung hat im Jahre 1890/91 447 neue Postanstalten eingerichtet und damit die Gesammtzahl der im Betriebe befindlichen Postämter im Vereinigten Königreich auf 18,806 erhöht. Durch Aufstellung von 1010 neuen Postbriefkasten ist die Zahl dieser Behältnisse auf 21,837 gesteigert worden.

Die Zahl der Postbeamten ist um 2814 gewachsen und beläuft sich nunmehr mit Einschluss der Unter-Postmeister und Briefsammler auf die stattliche Zahl von 63,868 Köpfen. Darunter befinden sich 8877 Beamte weiblichen Geschlechts, von denen 906 als Sekretäre *(Clerks)* in den Haupt-Postämtern London, Edinburg und Dublin beschäftigt sind. Abgesehen von diesen im Beamtenverhältnisse stehenden Personen sind noch 54,000 Personen mehr oder weniger mit Wahrnehmung postdienstlicher Verrichtungen beschäftigt; unter diesen befinden sich etwa 16,000 Personen weiblichen Geschlechts.

Das verflossene Verwaltungsjahr hatte einen in den Annalen des englischen Postwesens bis dahin unerhörten Vorgang aufzuweisen: die grosse Strikebewegung der Londoner Briefträger. Am 9. Juli 1890, zur Zeit als die Eingabe einer grossen Vereinigung von Londoner Briefträgern der Prüfung der Centralbehörde unterlagen, legte eine Anzahl dieser Beamten ihren Dienst nieder und verweigerte den Gehorsam. Der General-Postmeister war

concerns the amount of postal business transacted, with 85,2 per cent. of all the letters, etc. delivered, leaving only 8,9 per cent. to Scotland, and as little as 5,9 per cent. to Ireland. A remarkable circumstance is the standstill in the number of registered letters. In 1890/91, 11,357,197 letters were registered, as against 11,357,937 in the preceding financial year, a decrease of 738, or at the rate of 0,006 per cent.

The number of post-offices opened by the British Postal Administration in the course of the financial year 1890/91 was 447, and the number of public letter boxes was increased by 1,010. The total number of post-offices was thus raised to 18,806, and the number of letter boxes to 21,837.

The number of officers was increased by 2,814, and now amounts, together with sub-postmasters and letter receivers, to 63,868. In this total are included 8,877 women of whom 906 are employed as clerks in the Chief Offices in London, Edinburgh, and Dublin. Besides these officers there are throughout the United Kingdom about 54,000 other persons employed more or less in Post Office work. Of these about 16,000 are women.

An event unprecedented in the the annals of the British Postal Service occurred in the course of the year under report; we mean the great strike of London postmen. While the representations of a large body of these officials were in process of examination, a number of misguided officers abandoned their duty on the 9th of July 1890, and refused to obey orders. The Postmaster-General was compelled at once to take stringent measures to restore discipline, and found it his painful duty to dismiss from the

abandonner leur service et à refuser l'obéissance. Le Postmaster General se vit obligé de recourir à des mesures de rigueur pour rétablir la discipline, et dans la pénible nécessité de renvoyer 450 individus d'une seule matinée. On eut lieu de craindre que la grève de ces nombreux employés n'entraînât, pour le public, quelque préjudice résultant du retard éprouvé par la transmission des lettres; grâce aux promptes dispositions adoptées il fut possible de réduire ces inconvénients à un minimum, en sorte que le public ne fut presque pas atteint. Pendant ces moments critiques, l'Administration des postes reçut de diverses parts, de personnes dignes de toute confiance, de nombreuses offres de service pour le remplacement des grévistes. La grève ayant pu être arrêtée promptement, l'Administration n'a pas été à même de faire usage de ces offres bienveillantes.

La grève eut, pour l'ensemble du personnel, ce fâcheux résultat d'obliger l'Administration centrale à ajourner jusqu'à l'automne l'examen de plusieurs questions intéressant le bien-être de son personnel.

Dans l'exercice qui vient de s'écouler, il a été également pris plusieurs décisions en ce qui concerne de nouveaux bâtiments de poste. La première moitié des nouvelles constructions destinées à agrandir la Caisse d'épargne postale centrale, dans la *Queen Victoria Street* à Londres, a été achevée et occupée. La construction du nouveau bâtiment du *General Post Office* (Nord) a avancé, de même que celle du *Parcel Office*. Des hôtels de poste neufs ont été construits dans 10 villes différentes. Londres a été dotée de deux nouveaux bâtiments pour succursales et Hastings d'un bâtiment analogue. La dépense nécessitée par l'achat de nouveaux emplacements et la construction de nouveaux édi-

gezwungen, einschneidende Massregeln zur Wiederherstellung der Dienstzucht zu ergreifen und sah sich in die peinliche Nothwendigkeit versetzt, an einem Vormittag 450 Beamte aus dem Dienste zu entlassen. In Folge der Arbeitseinstellung zahlreicher Postbeamten lag die Befürchtung nahe, dass das Publikum durch die Verzögerung in der Briefbeförderung Schaden und Nachtheil erleiden würde; Dank den mit grosser Beschleunigung getroffenen Vorkehrungen gelang es jedoch, die Unzuträglichkeiten auf ein geringes Mass zurückzuführen und dem Publikum minder fühlbar zu machen. Während jener kritischen Zeit wurden der Postverwaltung von den verschiedensten Seiten vertrauenswerthe Leute als Hülfskräfte zur Verfügung gestellt, behufs Ersatzes für die Strikenden. Infolge der raschen Beendigung der Arbeitseinstellung konnte jedoch auf die dankenswerthen Anerbietungen seitens der Verwaltung verzichtet werden.

Die Strikebewegung hatte für das gesammte Personal die nachtheilige Folge, dass die Central-Verwaltung sich veranlasst fühlte, die Prüfung verschiedener, das Wohl und Wehe der Beamtenschaft nahe berührender Fragen vorerst einzustellen und bis zum Herbste zu vertagen.

In Bezug auf neue Postbauten ist im abgelaufenen Verwaltungsjahr wiederum Manches geschehen. Die erste Hälfte der neuen Baulichkeiten zur Vergrösserung des Central-Postsparkassenamtes in der Königin Victoria-Strasse zu London ist vollendet und bezogen. Der Neubau des General-Postamtsgebäudes im Norden hat Fortschritte gemacht, desgleichen der Neubau des Postpacketamtes. In zehn verschiedenen Städten sind neue Staats-Postgebäude errichtet. London hat zwei neue Gebäude für Zweig-Postanstalten, Hastings ein solches erhalten. Die Ausgabe der Postverwaltung für die Erwerbung neuer Bauplätze und Baulichkeiten betrug 27,804 £, von welcher Summe 9600 £ auf London entfallen.

public service in one morning about 450 men. It was feared at one time that the public would be exposed to great inconvenience and loss by the delay in the delivery of letters, but owing to the prompt measures which were taken but little serious delay occurred and the amount of inconvenience caused to the public was comparatively slight. At that critical time abundant offers were received by the Postal Administration from various quarters placing at its disposal the services of trustworthy persons who were willing to undertake the delivery of letters. The rapid collapse of the strike, however, rendered it unnecessary for the Postal Administration to avail itself of their services.

In consequence of that occurrence it was impossible for the Administration to proceed at that time with the examination of the various questions affecting postmen which were engaging its attention, and it therefore had to defer till the autumn the appointment of a Committee to examine the subject.

Much was done during the year under review as regards postal buildings. The first half of the new buildings in extension of the Central Savings Bank in Queen Victoria Street was completed and occupied, and some progress was made with regard to the new General Post Office (north) building, as well as with the new Parcel Office. New Crown post-offices were completed at ten different places, and two new branch offices in London and one at Hastings. The expenditure borne by the Post Office for the acquisition of sites and buildings during the year amounted to 27,804 *l.*, of which about 9,600 *l.* was spent in London. The amount provided by the Office of Works for the erection of new post-offices and the maintenance of

fices s'est élevée à £ 27,804, dont £ 9600 ont été consacrées à Londres.

Le devis de l'Office des travaux pour la construction de nouveaux bâtiments et la transformation des bâtiments existants s'est élevé à la somme énorme de £ 267,763 pour le Royaume-Uni, et de £ 4441 pour l'Irlande, soit à £ 272,204 en total ou 6,806,100 francs.

La lumière électrique a été installée avec beaucoup de succès au *General Post Office*, à Londres, dans diverses succursales de cette capitale, dans le bureau principal et quelques bureaux succursales de Liverpool. Le 25 mars 1891, l'Administration des postes britanniques a commencé à effectuer le service de distribution par exprès des lettres et des colis, en limitant d'abord ce service à certains offices de poste appelés *Express Delivery Offices.* Londres possède 925 offices de ce genre. Le droit d'exprès est: pour les distances ne dépassant pas 1 mille anglais, 2 pence; pour chaque mille anglais en sus ou sa fraction, 3 pence. Si la distance est supérieure à 2 milles et s'il n'existe pas de service de distribution régulier pour la localité dont il s'agit, on ajoute, au port et au droit d'exprès, à la charge du public une surtaxe de 1 shelling par mille ou la taxe effective de transport par voiture.

Un service qui est certainement inconnu dans les autres Administrations postales de l'Union a été introduit, depuis le 1er février 1891, dans l'Administration des postes britanniques; c'est celui des «lettres de chemin de fer» *) *(Railway Letters)*. Le public remet à une compagnie de chemin de fer des lettres qui doivent être ou délivrées à la gare de destination, ou expédiées par la poste depuis la gare la plus convenable. Pendant le premier trimestre de son existence, ce service a expédié 37,000 lettres.

*) Voir *L'Union postale*, 16e volume, page 66.

Der Voranschlag des Bauamtes für die Errichtung neuer Postgebäude und die Unterhaltung vorhandener Bauwerke belief sich auf die enorme Summe von 267,763 £ für Grossbritannien und auf 4441 £ für Irland, zusammen also auf 272,204 £ oder 6,806,100 Fr.

Im General-Postamte zu London, bei mehreren Stadt-Postanstalten daselbst, im Hauptpostamt sowie bei einigen Stadt-Postanstalten zu Liverpool ist mit vorzüglichem Erfolge elektrische Beleuchtung eingeführt worden. Mit dem 25. März 1891 hat die grossbritannische Postverwaltung damit begonnen, den Eilbestellungsdienst für Briefe und Packete einzuführen, zunächst allerdings unter Beschränkung der Eilbestellung auf gewisse Postanstalten, die den Namen «Eilbestellungsämter» — *Express Delivery Offices* — führen. 925 Aemter dieser Gattung befinden sich in London. Die Eilbestellgebühr beträgt auf Entfernungen bis zu 1 englischen Meile 2 Pence, für jede weitere englische Meile oder einen Theil derselben 3 Pence. Beträgt die Entfernung mehr als 2 Meilen, und besteht keine öffentliche Beförderungsgelegenheit nach dem betreffenden Orte, so wird — neben dem Porto und der Eilbestellgebühr — ein Zuschlag von 1 Schilling für die Meile oder die wirklich erwachsende Wagentaxe berechnet und vom Publikum erhoben.

Eine wohl bei den übrigen Vereins-Postverwaltungen unbekannte neue Einrichtung besteht in den von der englischen Postverwaltung mit dem 1. Februar 1891 eingeführten Eisenbahnbriefen *) — *Railway Letters.* Den Eisenbahngesellschaften werden vom Publikum einzelne Briefe übergeben, die entweder den Empfängern auf der Eisenbahnstation des Bestimmungsortes ausgehändigt, oder mit der Post von einer dazu geeigneten Eisenbahnstation aus übersandt werden. In den ersten 3 Monaten des Bestehens der neuen

*) S. *L'Union postale*, XVI, S. 66.

existing buildings reached the enormous figure of 267,763 *l.* in Great Britain and 4,441 *l.* in Ireland, making a total of 272,204 *l.* or 6,806,100 francs.

Systems of electric lighting were established in the General Post Office, East, and in several branch offices in London, as well as at the Head Office and some branch offices in Liverpool, with most successful results.

On the 25th of March a new service for the express delivery of letters and parcels was introduced by the Postal Administration; for the present, this service is limited to certain specified post-offices designated Express Delivery Offices. There are 925 of these offices in London.

The rates charged, in addition to the ordinary postage, are as follows:—For the first mile and under 2 *d.*, for every succeeding mile or part of a mile 3 *d.* When the distance, however, exceeds two miles and no public conveyance is available, 1 *s.* per mile or the actual cab fare is charged for special conveyance in addition to the express delivery fee and postage.

On the 1st of February 1891, the British Postal Administration introduced the service of Railway Letters*), a new system which, as far as we are aware, has not yet been adopted by any other Union Administration. Under this arrangement, Railway Companies carry single letters which are either delivered to the addressees at Railway Stations, or forwarded by post from the most convenient point on the Railway. In the first three months

*) See «*L'Union Postale*» XVI., page 66.

Pendant l'exercice 1890/91, l'échange des colis postaux a pris un développement considérable dans le Royaume-Uni. En 1890/91, le nombre des colis expédiés a été de 46,287,956; il avait été de 42,852,600 l'exercice précédent. Il a été organisé 64 nouvelles correspondances pour colis postaux entre Londres et les autres villes du royaume.

Un changement considérable a été introduit, à partir du 1er janvier 1891, dans le taux des ports pour les échanges avec les colonies. Depuis cette date, le port des lettres échangées entre le Royaume-Uni et l'Inde, soit les colonies asiatiques et australiennes, a été réduit de 4, 5 et 6 pence à 2½ pence. Comme on pouvait le prévoir, l'influence financière de cette mesure a été de diminuer les recettes de £ 100,000 par année. Plusieurs nouvelles correspondances internationales ont été organisées dans le courant du dernier exercice, savoir: une correspondance maritime trois fois par semaine entre Newcastle et la Norvège; une nouvelle correspondance avec le continent par Ostende, départ de Londres à 5 42 de l'après-midi, en remplacement de la dépêche postale qui partait auparavant à midi, ce qui accélère d'une manière notable le transport des correspondances pour Hambourg, Brême, Leipzig, Francfort-s.-M. et Vienne; un service postal mensuel pour l'île Maurice par Ceylan et enfin un service accéléré de transport des lettres pour les Indes occidentales, créé par une nouvelle convention conclue avec la *Royal Mail Steam Packet Company*, convention qui oblige cette compagnie à abréger le trajet de 1 et dans certains cas de 2 jours, tout en réduisant de £ 5000 par an la subvention d'Etat qui lui est accordée.

Le service britannique des mandats de poste qui, depuis l'introduction du service des *Postal Orders*, mandats postaux de petites sommes payables au porteur, est soumis à diverses fluctuations, se trouve dans

Einrichtung sind auf diese Weise 37,000 Briefe befördert worden.

Der Postpäckereiverkehr im Vereinigten Königreich hat sich im Etatsjahre 1890/91 in beachtenswerthem Umfange gehoben. Die Zahl der beförderten Packete betrug im Jahre 1890/91 46,287,956 Stück gegenüber 42,852,600 Stück im Vorjahre. 64 neue Packet-Postverbindungen zwischen London und anderen Plätzen des Königreichs wurden eingerichtet.

Eine wichtige Aenderung in den Portosätzen für den Verkehr mit den Kolonien hat mit dem 1. Januar 1891 Platz gegriffen, von welchem Tage ab das Briefporto zwischen dem Vereinigten Königreiche und Indien bezw. den Kolonien in Asien und Australien von 4, 5 und 6 Pence auf 2½ Pence ermässigt wurde. Die finanzielle Wirkung bestand, wie vorausgesehen, in einem Einnahme-Ausfall von jährlich 100,000 Pfund.

Mehrere neue internationale Postverbindungen wurden im Laufe des letzten Verwaltungsjahres eingerichtet, nämlich: eine dreimal wöchentliche Seepostverbindung zwischen Newcastle und Norwegen; eine neue Verbindung nach dem Continent über Ostende, Abgang von London 5 42 Nachm., an Stelle des vordem um die Mittagszeit abfahrenden Postzuges, wodurch die Beförderung der Korrespondenz nach Hamburg, Bremen, Leipzig, Frankfurt a/M. und Wien erheblich beschleunigt wird; ein monatlicher Postdienst nach der Insel Mauritius über Ceylon und endlich eine raschere Briefbeförderung nach Westindien durch Abschluss eines neuen Vertrags mit der *Royal Mail Steam Packet Company*, welcher diese Gesellschaft verpflichtet, die Ueberfahrt um einen, in einzelnen Fällen um 2 Tage abzukürzen bei gleichzeitiger Gewährung einer um 5000 Pfund jährlich geringeren Staatssubvention.

Ein eigenartiges Bild gewährt der englische Postanweisungsdienst, der seit Einführung der *Postal Orders*, der bekannten, auf den Ueberbrin-

about 37,000 letters were dealt with in this way.

The number of parcels posted in the United Kingdom increased in a satisfactory manner. It amounted in 1890/91 to 46,287,956 as compared with 42,852,600 in the preceding year. 64 additional direct parcel mails between London and other places were established in the year.

An important change in foreign and colonial postal arrangements came into operation on the 1st of January 1891, when the ordinary letter rates to and from India and the Australasian Colonies were reduced from 4 *d.*, 5 *d.*, and 6 *d.* to 2½ *d.* The financial effect has been a loss of about 100,000 *l.* a year, a result which had been expected.

Several new international services were established in the course of the year, *viz.*, a direct service three times a week between Newcastle and Norway; an early evening despatch to the Continent *via* Ostend, leaving London at 5. 42, instead of the former midday mail, with the result of considerably accelerating correspondence for Vienna, as well as for Hamburg, Bremen, Leipzig, and Frankfort o/M.; and a monthly mail service to Mauritius *via* Ceylon. Lastly, as a result of a new contract with the Royal Mail Steam Packet Company, the time occupied in the transmission of letters between England and the West Indies has been shortened by a day, and in some cases by two days, while at the same time the charge for conveyance was reduced by 5,000 *l.* a year.

A curious change may be noticed in the English money order business which, since the introduction of

une situation particulière: Le nombre des mandats de poste diminue tandis que la valeur des sommes transmises par leur moyen augmente. Pendant qu'en 1890/91 le nombre des mandats de poste a subi une réduction de 163,267 par rapport à l'année précédente, la valeur des sommes transmises par mandats de poste s'est accrue de £ 564,350. Toutes les annés offrent un résultat analogue depuis l'introduction des *Postal Orders* en 1880/81. Le montant de l'échange des espèces n'a jamais décliné dans la même proportion que le nombre des mandats de poste. En 1880/81, lors de l'introduction des *Postal Orders*, il était expédié 16,329,476 mandats de poste, c'est-à-dire à peu près deux fois autant qu'aujourd'hui; leur valeur totale ne représentait que £ 24,228,763, soit environ £ 300,000 seulement de plus que celle représentée par les mandats en 1890/91.

On peut donc admettre qu'il est prouvé que, s'il s'agit de l'expédition de petites sommes, les mandats de poste sont remplacés par les *Postal Orders*, et l'on doit considérer comme atteint le but qu'on se proposait par la création de ces derniers, de fournir au public un moyen facile et commode de transmettre les petits montants.

L'échange des mandats de poste de la Grande-Bretagne avec les colonies et l'étranger a aussi augmenté, en 1890/91, dans les proportions ordinaires. Comme d'habitude, l'accroissement s'est principalement fait sentir sur les mandats déposés hors de l'Angleterre et payables dans ce pays. Il y a lieu d'être surpris de voir que, malgré l'accroissement relativement rapide de la population dans les colonies les plus importantes de la Grande-Bretagne, le nombre des mandats de poste que ces colonies expédient à la métropole n'augmente pas dans la même proportion que celui des mandats

ger lautenden Geldanweisungen über kleine Beträge, einer verschiedenartigen Bewegung unterliegt: die Zahl der Postanweisungen fällt, der Werth der durch dieselben übermittelten Geldbeträge steigt.

Während im Jahre 1890/91 die Zahl der Postanweisungen um 163,267 Stück gegen das Vorjahr zurückgegangen ist, hat der Werth des im Wege des Postanweisungsverfahrens übermittelten Geldes um 564,350 Pfund zugenommen. Eine ähnliche Erscheinung zeigt sich in allen Jahren seit Einführung der *Postal Orders* im Jahre 1880/81. Niemals ist der Werth des Geldverkekrs in demselben Massstabe geringer geworden, als die Zahl der Postanweisungen sich vermindert hat. Im Jahre 1880/81 bei Einführung der *Postal Orders* belief sich die Zahl der Postanweisungen auf 16,329,476 Stück, d. h. fast doppelt so viel als heutzutage, der Geldwerth derselben auf 24,228,763 Pfund, d. i. nur etwa 300,000 Pfund mehr als der Geldwerth der im Jahre 1890/91 eingelieferten Postanweisungen.

Es kann damit als erwiesen gelten, dass die Postanweisung (*Money-order*), soweit es sich um die Versendung kleiner Beträge handelt, durch die *Postal Order* verdrängt ist, und dass daher der mit Einführung der letzteren erstrebte Zweck, dem Publikum ein leichtes bequemes Versendungsmittel für kleine Geldbeträge zu verschaffen, als erreicht zu betrachten ist.

Der Postanweisungsverkehr Englands mit den Kolonien und dem Auslande hat auch im Jahre 1890/91 in dem gewöhnlichen Massstabe zugenommen.

Wie in der Regel, so war auch diesmal die Steigerung des Verkehrs hauptsächlich bei den ausserhalb Englands eingelieferten, in England zahlbaren Postanweisungen zu verspüren. Es ist eine auffallende Erscheinung, dass trotz des verhältnissmässig raschen Wachsthums der Bevölkerung in den grösseren Kolonien Englands die Zahl der Postanweisungen, welche dieselben nach dem

Postal Orders (money-orders for small amounts payable to bearer) has shown a decrease in the number of orders issued, and a simultaneous increase in the value of the same. While, in 1890/91, the number of money orders decreased by 163,267 as compared with the preceding year, the amount of money remitted by their means increased by 564,350 *l.* A similar decrease in number and increase in value has been observable every year since the introduction of Postal Orders in 1880/81; the total annual value of the Orders issued has not fallen since that year in anything like the same proportion as the numbers. In 1880/81, when the Postal Order system was adopted, the 16,329,476 money orders issued (nearly double the present number) represented a sum of 24,228,763 *l.*, or only about 300,000 *l.* more than the value of the orders issued in 1890/91.

It may, therefore, be looked upon as a fact that the money order, in so far as it is used for the transmission of small amounts, has been superseded by the Postal Order, and that, consequently, the object kept in view when the latter was introduced, namely to afford to the public an easy and convenient means for the remittance of small amounts, may be considered as having been achieved.

The increase in the foreign and colonial money order business was at about the usual rate, and as usual the increase was chiefly in the number and value of the orders issued abroad for payment in the United Kingdom. It is a fact worthy of remark that notwithstanding the comparatively rapid growth of population in the chief British Colonies, the growth in the number of money orders which they send to the Mother Country is not so great as the in-

arrivant de l'étranger en Angleterre. Anciennement c'était justement le contraire qui avait lieu. En 1880/81, les colonies ont envoyé à la mère patrie £ 690,465 par mandats de poste, tandis que l'étranger n'en expédiait que £ 626,032. L'année dernière, les montants provenant des colonies ont été de £ 1,342,786, pendant que l'étranger transmettait £ 1,591,638; l'étranger a donc devancé les colonies quant à l'expédition des espèces pour l'Angleterre. Le fait que ce n'est que dans le courant des dix dernières années que l'échange des mandats de poste entre l'Angleterre et un certain nombre de pays étrangers est entré en vigueur, a certainement bien contribué, pour sa part, à modifier l'ancienne proportion et à favoriser l'expédition des espèces de l'étranger pour l'Angleterre.

L'échange d'espèces le plus considérable est celui des Etats-Unis d'Amérique, qui, dans l'exercice 1890/91, ont expédié au Royaume-Uni par mandats de poste £ 1,115,789, soit à peu près trois fois autant que dans l'exercice 1880/81. L'échange des colonies des Indes occidentales avec l'Angleterre s'est développé dans les mêmes proportions. Il a été de £ 196,251, tandis qu'il y a dix ans il ne représentait que le tiers de ce montant, soit £ 66,818. L'échange avec le Canada et les colonies australiennes a également pris un essor notable; en revanche la colonie de la Nouvelle-Zélande n'a expédié, l'année dernière, à la mère patrie que £ 70,710, soit près de £ 28,000 de moins que dix ans auparavant.

(*La fin au prochain numéro.*)

Mutterlande versenden, nicht in demselben Masse steigt, wie die Zahl der vom Auslande in England eintreffenden Postanweisungen. Früher war das Verhältniss gerade umgekehrt. Im Jahre 1880/81 sandten die Kolonien dem Mutterlande 690,465 Pfund durch Postanweisungen zu, das Ausland dagegen nur 626,032 Pfund. Im vergangenen Jahre betrug die aus den Kolonien eingegangene Summe über 1,342,786 Pfund, wogegen das Ausland 1,591,638 Pfund nach England übermittelte. Das Ausland hat mithin die Kolonien in Bezug auf die Geldversendung in der Richtung nach England überholt. Einigermassen hat wohl die Thatsache, dass im letzten Jahrzehnt der Postanweisungsverkehr zwischen England und einer Anzahl ausländischer Gebiete erst in's Leben gerufen worden ist, dazu beigetragen, das frühere Verhältniss in's Gegentheil zu verändern und die Geldversendung vom Auslande nach England zu steigern.

Der stärkste Geldverkehr besteht mit den Vereinigten Staaten von Amerika, die im Jahre 1890/91 1,115,789 Pfund durch Postanweisungen nach England übermittelt haben, nahezu dreimal so viel als im Jahre 1880/81. In demselben Verhältniss ist der Verkehr aus den westindischen Kolonien nach England gewachsen. Er betrug 196,251 Pfund, während er vor 10 Jahren sich nur auf den dritten Theil, d. h. auf 66,818 Pfund bezifferte. Auch der Verkehr mit Canada und den australischen Kolonien ist ansehnlich in die Höhe gegangen, aber die Kolonie Neu-Seeland sandte dem Mutterlande im vorigen Jahre nur 70,710 Pfund, d. h. 28,000 Pfund weniger als zehn Jahre früher.

(*Schluss folgt.*)

crease in the number of foreign orders. In the year 1880/81 the value of inward orders received from the Colonies was 690,465 *l.* and the value of foreign orders only 626,032 *l.* Last year the position was reversed, and the Colonies sent home only 1,342,786 *l.* while 1,591,638 *l.* was received from foreign countries. The Colonies have, therefore, been actually surpassed by foreign countries as regards the transmission of money to England. It is probable that the increase in the remittances from abroad is to a certain extent due to the fact that the money order service between England and a certain number of foreign countries was only started within the last ten years.

The largest amount received from one country was 1,115,789 *l.*, from the United States, or about three times the amount transmitted in 1880/81. The West Indian Colonies alone showed an increase of anything like the same proportion. In 1880/81 their money order remittances were 66,818 *l.*, and in 1890/91 they had increased to 196,251 *l.* Canada and the Australian Colonies also showed substantial increases, but New Zealand remitted in money orders only 70,710 *l.* in 1890/91, or nearly 28,000 *l.* less than in 1880/81.

(*To be concluded.*)

une situation particulière: Le nombre des mandats de poste diminue tandis que la valeur des sommes transmises par leur moyen augmente. Pendant qu'en 1890/91 le nombre des mandats de poste a subi une réduction de 163,267 par rapport à l'année précédente, la valeur des sommes transmises par mandats de poste s'est accrue de £ 564,350. Toutes les annés offrent un résultat analogue depuis l'introduction des *Postal Orders* en 1880/81. Le montant de l'échange des espèces n'a jamais décliné dans la même proportion que le nombre des mandats de poste. En 1880/81, lors de l'introduction des *Postal Orders*, il était expédié 16,329,476 mandats de poste, c'est-à-dire à peu près deux fois autant qu'aujourd'hui; leur valeur totale ne représentait que £ 24,228,763, soit environ £ 300,000 seulement de plus que celle représentée par les mandats en 1890/91.

On peut donc admettre qu'il est prouvé que, s'il s'agit de l'expédition de petites sommes, les mandats de poste sont remplacés par les *Postal Orders*, et l'on doit considérer comme atteint le but qu'on se proposait par la création de ces derniers, de fournir au public un moyen facile et commode de transmettre les petits montants.

L'échange des mandats de poste de la Grande-Bretagne avec les colonies et l'étranger a aussi augmenté, en 1890/91, dans les proportions ordinaires. Comme d'habitude, l'accroissement s'est principalement fait sentir sur les mandats déposés hors de l'Angleterre et payables dans ce pays. Il y a lieu d'être surpris de voir que, malgré l'accroissement relativement rapide de la population dans les colonies les plus importantes de la Grande-Bretagne, le nombre des mandats de poste que ces colonies expédient à la métropole n'augmente pas dans la même proportion que celui des mandats

ger lautenden Geldanweisungen über kleine Beträge, einer verschiedenartigen Bewegung unterliegt: die Zahl der Postanweisungen fällt, der Werth der durch dieselben übermittelten Geldbeträge steigt.

Während im Jahre 1890/91 die Zahl der Postanweisungen um 163,267 Stück gegen das Vorjahr zurückgegangen ist, hat der Werth des im Wege des Postanweisungsverfahrens übermittelten Geldes um 564,350 Pfund zugenommen. Eine ähnliche Erscheinung zeigt sich in allen Jahren seit Einführung der *Postal Orders* im Jahre 1880/81. Niemals ist der Werth des Geldverkekrs in demselben Massstabe geringer geworden, als die Zahl der Postanweisungen sich vermindert hat. Im Jahre 1880/81 bei Einführung der *Postal Orders* belief sich die Zahl der Postanweisungen auf 16,329,476 Stück, d. h. fast doppelt so viel als heutzutage, der Geldwerth derselben auf 24,228,763 Pfund, d. i. nur etwa 300,000 Pfund mehr als der Geldwerth der im Jahre 1890/91 eingelieferten Postanweisungen.

Es kann damit als erwiesen gelten, dass die Postanweisung (*Money-order*), soweit es sich um die Versendung kleiner Beträge handelt, durch die *Postal Order* verdrängt ist, und dass daher der mit Einführung der letzteren erstrebte Zweck, dem Publikum ein leichtes bequemes Versendungsmittel für kleine Geldbeträge zu verschaffen, als erreicht zu betrachten ist.

Der Postanweisungsverkehr Englands mit den Kolonien und dem Auslande hat auch im Jahre 1890/91 in dem gewöhnlichen Massstabe zugenommen.

Wie in der Regel, so war auch diesmal die Steigerung des Verkehrs hauptsächlich bei den ausserhalb Englands eingelieferten, in England zahlbaren Postanweisungen zu verspüren. Es ist eine auffallende Erscheinung, dass trotz des verhältnissmässig raschen Wachsthums der Bevölkerung in den grösseren Kolonien Englands die Zahl der Postanweisungen, welche dieselben nach dem

Postal Orders (money-orders for small amounts payable to bearer) has shown a decrease in the number of orders issued, and a simultaneous increase in the value of the same. While, in 1890/91, the number of money orders decreased by 163,267 as compared with the preceding year, the amount of money remitted by their means increased by 564,350 *l.* A similar decrease in number and increase in value has been observable every year since the introduction of Postal Orders in 1880/81; the total annual value of the Orders issued has not fallen since that year in anything like the same proportion as the numbers. In 1880/81, when the Postal Order system was adopted, the 16,329,476 money orders issued (nearly double the present number) represented a sum of 24,228,763 *l.*, or only about 300,000 *l.* more than the value of the orders issued in 1890/91.

It may, therefore, be looked upon as a fact that the money order, in so far as it is used for the transmission of small amounts, has been superseded by the Postal Order, and that, consequently, the object kept in view when the latter was introduced, namely to afford to the public an easy and convenient means for the remittance of small amounts, may be considered as having been achieved.

The increase in the foreign and colonial money order business was at about the usual rate, and as usual the increase was chiefly in the number and value of the orders issued abroad for payment in the United Kingdom. It is a fact worthy of remark that notwithstanding the comparatively rapid growth of population in the chief British Colonies, the growth in the number of money orders which they send to the Mother Country is not so great as the in-

arrivant de l'étranger en Angleterre. Anciennement c'était justement le contraire qui avait lieu. En 1880/81, les colonies ont envoyé à la mère patrie £ 690,465 par mandats de poste, tandis que l'étranger n'en expédiait que £ 626,032. L'année dernière, les montants provenant des colonies ont été de £ 1,342,786, pendant que l'étranger transmettait £ 1,591,638; l'étranger a donc devancé les colonies quant à l'expédition des espèces pour l'Angleterre. Le fait que ce n'est que dans le courant des dix dernières années que l'échange des mandats de poste entre l'Angleterre et un certain nombre de pays étrangers est entré en vigueur, a certainement bien contribué, pour sa part, à modifier l'ancienne proportion et à favoriser l'expédition des espèces de l'étranger pour l'Angleterre.

L'échange d'espèces le plus considérable est celui des Etats-Unis d'Amérique, qui, dans l'exercice 1890/91, ont expédié au Royaume-Uni par mandats de poste £ 1,115,789, soit à peu près trois fois autant que dans l'exercice 1880/81. L'échange des colonies des Indes occidentales avec l'Angleterre s'est développé dans les mêmes proportions. Il a été de £ 196,251, tandis qu'il y a dix ans il ne représentait que le tiers de ce montant, soit £ 66,818. L'échange avec le Canada et les colonies australiennes a également pris un essor notable; en revanche la colonie de la Nouvelle-Zélande n'a expédié, l'année dernière, à la mère patrie que £ 70,710, soit près de £ 28,000 de moins que dix ans auparavant.

(*La fin au prochain numéro.*)

Mutterlande versenden, nicht in demselben Masse steigt, wie die Zahl der vom Auslande in England eintreffenden Postanweisungen. Früher war das Verhältniss gerade umgekehrt. Im Jahre 1880/81 sandten die Kolonien dem Mutterlande 690,465 Pfund durch Postanweisungen zu, das Ausland dagegen nur 626,032 Pfund. Im vergangenen Jahre betrug die aus den Kolonien eingegangene Summe über 1,342,786 Pfund, wogegen das Ausland 1,591,638 Pfund nach England übermittelte. Das Ausland hat mithin die Kolonien in Bezug auf die Geldversendung in der Richtung nach England überholt. Einigermassen hat wohl die Thatsache, dass im letzten Jahrzehnt der Postanweisungsverkehr zwischen England und einer Anzahl ausländischer Gebiete erst in's Leben gerufen worden ist, dazu beigetragen, das frühere Verhältniss in's Gegentheil zu verändern und die Geldversendung vom Auslande nach England zu steigern.

Der stärkste Geldverkehr besteht mit den Vereinigten Staaten von Amerika, die im Jahre 1890/91 1,115,789 Pfund durch Postanweisungen nach England übermittelt haben, nahezu dreimal so viel als im Jahre 1880/81. In demselben Verhältniss ist der Verkehr aus den westindischen Kolonien nach England gewachsen. Er betrug 196,251 Pfund, während er vor 10 Jahren sich nur auf den dritten Theil, d. h. auf 66,818 Pfund bezifferte. Auch der Verkehr mit Canada und den australischen Kolonien ist ansehnlich in die Höhe gegangen, aber die Kolonie Neu-Seeland sandte dem Mutterlande im vorigen Jahre nur 70,710 Pfund, d. h. 28,000 Pfund weniger als zehn Jahre früher.

(*Schluss folgt.*)

crease in the number of foreign orders. In the year 1880/81 the value of inward orders received from the Colonies was 690,465 *l.* and the value of foreign orders only 626,032 *l.* Last year the position was reversed, and the Colonies sent home only 1,342,786 *l.* while 1,591,638 *l.* was received from foreign countries. The Colonies have, therefore, been actually surpassed by foreign countries as regards the transmission of money to England. It is probable that the increase in the remittances from abroad is to a certain extent due to the fact that the money order service between England and a certain number of foreign countries was only started within the last ten years.

The largest amount received from one country was 1,115,789 *l.*, from the United States, or about three times the amount transmitted in 1880/81. The West Indian Colonies alone showed an increase of anything like the same proportion. In 1880/81 their money-order remittances were 66,818 *l.*, and in 1890/91 they had increased to 196,251 *l.* Canada and the Australian Colonies also showed substantial increases, but New Zealand remitted in money orders only 70,710 *l.* in 1890/91, or nearly 28,000 *l.* less than in 1880/81.

(*To be concluded.*)

Notice sur le service postal de Nicaragua.

Il s'est produit, dans le service des postes de la république de Nicaragua, quelques faits intéressants qui méritent d'être signalés. Afin d'augmenter les facilités accordées au public voyageur l'on a ouvert, sur le vapeur Victoria qui dessert le grand lac de Nicaragua, ainsi que sur le vapeur Irma qui parcourt la rivière San-Juan, des agences postales chargées de soigner l'expédition des lettres remises à ces vapeurs et de vendre des timbres-poste aux passagers.

L'Administration des postes de Nicaragua a conclu, avec une banque de New-York, un contrat assez original pour la fourniture des estampilles de valeur nécessaires dans son service postal et son service télégraphique. D'après ce contrat, la banque dont il s'agit s'est engagée à fournir absolument gratuitement, pendant dix ans, à la république de Nicaragua, tous ses timbres-poste et ses timbres-télégraphes, à la seule condition que les vieux timbres de Nicaragua retirés de la circulation appartiendront à la maison de New-York qui a conclu le contrat. Il faut admettre que cette maison s'indemnisera de ses frais, par la vente des vieux timbres de la république de Nicaragua aux collectionneurs de timbres-poste.

Les bureaux de poste de Corinto, Léon, Managua et Granada ont été pourvus de nouveaux meubles parce que, comme il est dit expressément, cette mesure était imposée par les convenances, ces localités étant celles du pays qui sont le plus fréquentées par les étrangers. « Des améliorations analogues, lisons-nous dans le rapport de gestion que nous avons sous les yeux, sont également nécessaires pour San-Juan-del-Norte et Rivas, surtout à présent que la colossale entreprise du percement d'un

Nachrichten vom Postbetriebe in Nicaragua.

Aus dem Postbetriebe der Republik Nicaragua sind einige Vorgänge von Interesse zu vermelden. Zur Erleichterung für das reisende Publikum sind auf dem Dampfer Victoria, welcher den grossen See von Nicaragua befährt, und auf dem Dampfer Irma, der den Dienst auf dem San Juan-Flusse wahrnimmt, Postagenturen eingerichtet worden, die sich mit der Behandlung der diesen Dampfern übergebenen Briefe und mit dem Verkaufe von Postwerthzeichen an das reisende Publikum befassen.

Einen eigenartigen Vertrag hat die Postverwaltung von Nicaragua mit einer New-Yorker Bankanstalt wegen Beschaffung der für den Postbetrieb und den Telegraphendienst erforderlichen Werthzeichen abgeschlossen. Danach hat jene Anstalt sich verpflichtet, sämmtliche Post- und Telegraphenfreimarken zehn Jahre lang ganz unentgeltlich an die Republik Nicaragua zu liefern unter der alleinigen Bedingung, dass die aus dem Umlaufe zurückgezogenen alten Markensorten der Republik Nicaragua der Firma, welche den Vertrag geschlossen, gehören sollen. Man wird annehmen müssen, dass die New-Yorker Firma in dem Verkauf der alten Freimarken der Republik Nicaragua an Markensammler Entschädigung für ihre Leistungen finden wird.

Die Postämter zu Corinto, Léon, Managua und Granada sind mit neuen Möbeln ausgestattet worden unter der ausdrücklichen Begründung, dass dies im Interesse des äusseren Anstandes geboten sei, da die betreffenden Oertlichkeiten am meisten durch Fremde, die nach Nicaragua kämen, aufgesucht würden. « Gleiche Verbesserungen — so lesen wir in dem uns vorliegenden Verwaltungsbericht — sind für San Juan del Norte und Rivas angezeigt, besonders jetzt, da die mächtige Unternehmung der Erschaffung eines

Notes on the Postal Business in Nicaragua.

We have to report some interesting innovations introduced into the postal service of Nicaragua. Postal agencies have been established, for the convenience of passengers, on board the steamer « Victoria » which plies on the great lake of Nicaragua, and on board the « Irma » which carries out the service on the San Juan River. These agencies are entrusted with the reception and treatment of letters posted on board, as well as with the sale of postage stamps, etc. to passengers.

A somewhat peculiar contract has been concluded by the Postal Administration of Nicaragua with a New York Banking Company for the supply of postage and telegraph stamps. Under the provisions of this contract, the Company in question undertakes to supply the Postal Administration free of charge and during a term of ten years with all the stamps necessary for the prepayment of postal correspondence and telegraphic messages, on the sole condition that the stock of old stamps of the Republic of Nicaragua shall, on being withdrawn from circulation, become the property of the contracting Company. It must be supposed that this Company finds sufficient compensation for its outlay in the sale of obsolete Nicaraguan stamps to collectioners.

The post-offices at Corinto, Léon, Managua, and Granada have been provided with new furniture, a measure which, as is expressly stated in the Report under review, was necessitated by reasons of propriety, the post offices being, of all plans, those most frequented by foreigners. « A similar improvement, » this Report goes on to say, « is necessary as concerns the post-offices at San Juan del Norte and Rivas, all the more so as the great undertaking of piercing a canal through our isthmus seems to be on the eve of realization. » This interesting remark shows that

canal par notre isthme paraît être sur le point de se réaliser. » Cette observation intéressante montre que l'Administration des postes de Nicaragua compte déjà sur une immigration d'étrangers dans son territoire, et prend des mesures conformes à cette perspective, d'une portée considérable pour l'avenir du pays.

Pendant les deux dernières années, le trafic des mandats de poste au Nicaragua a légèrement diminué, probablement par la raison que les banques des deux localités les plus importantes du pays ont créé des succursales et accaparé ainsi en partie l'échange des espèces, qui s'effectuait auparavant par mandats de poste. Cette circonstance n'a pourtant pas empêché l'Administration des postes de se décider à introduire le service international des mandats de poste et, dans ce but, d'entamer des négociations pour la conclusion d'une convention avec les Etats-Unis d'Amérique. Cette convention a déjà été signée à Washington, par le Ministre de la république de Nicaragua et le Postmaster General de l'Union.

Un arrangement a également été arrêté entre les deux Etats, pour l'échange des petits paquets de marchandises par la poste. Malheureusement des difficultés imprévues qui ont surgi dans le sein du Ministère de la république de Nicaragua ont, jusqu'à présent, empêché la mise en vigueur de ces deux conventions.

Kanals durch unseren Isthmus allem Anschein nach sich zu verwirklichen beginnt. » Man sieht aus dieser interessanten Bemerkung, dass die Postverwaltung von Nicaragua bereits mit einem Zufluss von Fremden in ihr Verwaltungsgebiet rechnet und vorsorgliche Massregeln für diese für das Land verheissungsvolle Zukunft trifft.

Der Postanweisungsdienst ist in Nicaragua in den letzten zwei Jahren etwas zurückgegangen, wahrscheinlich deshalb, weil die Banken in den grösseren Orten des Landes Zweiganstalten errichtet und den sonst durch Postanweisungen vermittelten Geldverkehr einigermassen an sich gezogen haben. Diese Wahrnehmung hat indessen die Postverwaltung nicht abgehalten, zur Einführung des internationalen Postanweisungsdienstes überzugehen und zu diesem Behufe zunächst mit der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika in Vertragsverhandlungen einzutreten. Der bezügliche Vertrag ist bereits zu Washington zwischen dem Gesandten der Republik Nicaragua und dem General-Postmeister der Vereinigten Staaten zum Abschlusse gelangt.

Auch wegen des Austausches kleiner Waarenpackete durch die Post ist zwischen beiden Staaten ein Vertrag vereinbart. Leider haben wegen unvorhergesehener Schwierigkeiten im Ministerium der Republik Nicaragua die beiden Verträge noch nicht in Wirksamkeit gesetzt werden können.

the Postal Administration of Nicaragua anticipates an immigration of foreigners into its territory, and is taking the necessary measures to meet this event which promises to be of considerable importance as regards the prosperity of the country.

There was a slight falling off in the money order service during the last two years, probably on account of the fact that several banking houses established agencies in the important cities of the county, and appropriated to a certain extent the exchange of money which was effected previously by means of money orders. This circumstance, however, did not deter the Postal Administration from taking the necessary steps for the introduction of the international money order system, and from entering for this purpose into negotiations with the Government of the United States of America. These negotiations resulted in an Arrangment which has recently been concluded in Washington between the Minister of Nicaragua and the Postmaster General of the United States.

Another Arrangement has also been come to between the two countries with regard to the exchange of small parcels by Post. Certain unexpected difficulties, however, which have since arisen in the Ministry of the Republic of Nicaragua, have unfortunately prevented the Postal Administration from putting these Arrangements into operation.

Bibliographie postale.

Histoire du Timbre-poste français, *par Louis Leroy, ancien sous-chef de bureau à l'Administration centrale des Postes et des Télégraphes, ancien receveur principal du Rhône.*

Ce livre nous présente un nouveau travail consciencieux d'un fonctionnaire supérieur de l'Administra-

Postalische Bücherkunde.

Histoire du Timbre-poste français *par Louis Leroy, ancien sous-chef de bureau à l'Administration centrale des Postes et des Télégraphes, ancien receveur principal du Rhône.*

In dem vorliegenden Buche haben wir wiederum die fleissige Arbeit eines höhern Beamten der französi-

Postal Bibliography.

Histoire du Timbre-poste français, *par Louis Leroy, ancien sous-chef de bureau à l'Administration centrale des Postes et des Télégraphes, ancien receveur principal du Rhône.*

The above little book comes from the pen of a superior official of the French Postal Administration who

tion des postes françaises, mort malheureusement depuis la publication de son ouvrage. L'auteur qui, pendant longtemps, a été attaché au service postal de son pays, fait l'historique du timbre-poste français, qu'il a vu naître et dont il a attentivement suivi les nombreuses transformations dans le cours des années. Il est en mesure de nous fournir maints renseignements intéressants, que nous ne connaissions pas encore, en puisant dans ses propres souvenirs et sa propre expérience, et connaît l'art d'exposer d'une manière agréable, au lecteur, un sujet assez sec par lui-même, en se permettant quelques aperçus sur des domaines analogues et en nous racontant des anecdotes dans lesquelles il a lui-même été mêlé.

L'employé des postes trouvera dans ce petit livre bien des choses qui l'intéresseront, p. ex. la reproduction de la pièce de vers qu'un écrivain français, Loret, publia, en 1653, dans la Gazette des Muses, à l'occasion de la création de la poste urbaine de Paris par Velayer, et de l'introduction des premiers timbres-poste, qui étaient, il est vrai, exclusivement réservés au service intérieur de cette capitale; il y verra aussi qu'une décision ministérielle du 16 décembre 1848 prescrivit qu'à partir du 1er janvier 1849, date de l'introduction du timbre poste moderne dans le service postal français, les boîtes aux lettres des bureaux de poste devaient être levées encore une fois une demi-heure ou au moins un quart d'heure après la levée officielle, pour en extraire les lettres affranchies au moyen de timbres-poste et dont l'expédition doit s'effectuer encore par le plus prochain courrier, tandis que les lettres non affranchies restent jusqu'au départ du courrier suivant, faveur accordée aux lettres affranchies en timbres-poste pour encourager l'emploi de ces timbres auprès du public français, qui ne les connaissait pas encore. Ce qui prouverait le peu de confiance de

schen Postverwaltung, der leider inzwischen verstorben ist, zu begrüssen. Der Verfasser, welcher während einer langen Reihe von Jahren im französischen Postdienste thätig gewesen ist, schildert uns die Geschichte der französischen Postfreimarke, die er hat entstehen sehen, und deren zahlreichen Wandlungen und Umgestaltungen er im Laufe der Jahre mit aufmerksamem Auge gefolgt ist. Er weiss mancherlei interessante Mittheilungen, die uns bisher unbekannt waren, auf Grund eigener Anschauung und Erfahrung zu machen und versteht es, den an sich trockenen Stoff durch Seitenblicke auf verwandte Gebiete und Erzählung selbsterlebter Anekdoten dem Leser angenehm zu gestalten.

Der Postbeamte wird in dem kleinen Buche Manches finden, was sein Interesse erregt, z. B. die Wiedergabe des Reimgedichtes, welches Loret, ein französischer Schriftsteller, im Jahre 1653 aus Anlass der Einrichtung der Pariser Stadtpost durch Velayer und der Einführung der ersten, allerdings nur zum Gebrauch innerhalb der Stadt Paris bestimmten Postfreimarken in der *Gazette des Muses* veröffentlichte; ferner die Mittheilung, dass durch einen Ministerialerlass vom 16. Dezember 1848 verfügt wurde, dass vom 1. Januar 1849 an, dem Tage der Einführung der modernen Briefmarke in den französischen Postdienst, die Briefkasten der Postanstalten ½ oder mindestens ¼ Stunde nach der üblichen Leerungszeit noch einmal geleert werden sollten behufs der Entnahme der durch Freimarken frankirten Briefschaften, deren Weitersendung mit der nächsten Post noch zu erfolgen hatte, wogegen die unfrankirten Briefe bis zum Abgange der späteren Absendungs-Gelegenheit liegen blieben: eine Begünstigung der durch Freimarken frankirten Briefe zum Zwecke der Verallgemeinerung des Gebrauchs des bis dahin im französischen Publikum unbekannten Postwerthzeichens. Wie wenig Vertrauen hatte man damals selbst im Schoosse der Postverwal-

has unfortunately died since the publication of his work. The author who had spent a great number of years in the French postal service, gives us a history of the French postage stamp and of the numerous transformations and alterations to which this label has been submitted in the course of time. He imparts to us from his own observation and experience a great many interesting details and particulars which have hitherto been unknown to us, and has succeeded in making the naturally dry subject pleasant to the reader by throwing occasional glances at analogous matters, and by relating anecdotes in which he himself played a part.

Postal officers will find many interesting things in perusing this small volume; thus, for instance, the rhymes published in 1653 by Loret, a French writer in the « *Gazette des Muses* », in which he celebrates the introduction of the Paris Town Post organized by Velayer, and the adoption of the first postage stamps which, it is true, were only intended for the prepayment of letters exchanged within the city of Paris; further, the notice informing the public of the issue of a Ministerial decree bearing the date of the 16th of December 1848, and providing that, from the 1st of January 1849, the day on which the modern postage stamp was introduced in the French postal service, the letter boxes set up in the post-offices should be cleared a second time half-an-hour or at least a quarter of an hour after the regular clearance, for the purpose of collecting the correspondence prepaid by means of postage stamps, which had to be despatched by the next mail, whereas unpaid letters were only forwarded by a later mail: a favour extended to the letters prepaid by means of postage stamps with a view to induce the French public to make use of the new means of prepayment hitherto unknown to it. The fact that the

l'Administration de la poste elle-même dans le nouveau système, c'est le fait qu'elle croyait devoir recourir à ce moyen pour le faire adopter par le public! Sept ans plus tard, ayant reconnu que l'idée éminemment pratique qui constituait le principe du timbre-poste n'avait plus besoin de protection, la mesure dont il s'agit fut supprimée. L'usage du timbre-poste s'était déjà généralisé; il comprenait 85 % de l'ensemble des envois.

Nos lecteurs les plus anciens savent que, dans les premiers temps, les feuilles de timbres-poste n'étaient pas perforées, mais que, pour séparer les timbres-poste, on était obligé de se servir de ciseaux. Nos lecteurs plus récents apprendront toutefois avec surprise qu'en France, comme dans beaucoup d'autres pays, il a fallu attendre 14 ans depuis l'adoption du timbre-poste, avant qu'on se soit décidé à perforer les feuilles de timbres-poste au moment de leur fabrication, et à éviter ainsi, au public aussi bien qu'aux employés des guichets, l'inconvénient des ciseaux. Quelque temps auparavant un employé des postes françaises, M. Ridoux, avait inventé, pour réduire aux dimensions désirées les feuilles de timbres-poste, un petit instrument qui fut bien accueilli par le public. On se servit aussi en France, à cet époque, d'un autre instrument appelé « roulette ». Un industriel parisien, M. Susse, perforait ainsi les feuilles de timbres-poste que lui apportaient les particuliers, ce qui prouve combien le coupage des timbres-poste au moyen de ciseaux était fastidieux pour le public. Enfin, le 1er octobre 1862, parurent sur le marché les premiers timbres-poste perforés émis par l'Administration. C'était le système de l'Anglais Archer qu'on avait adopté. Dix ans auparavant, M. Archer avait inventé sa machine à perforer, mais ce ne fut qu'après 5 années d'efforts qu'il parvint à la faire adopter par l'Administration des postes britan-

tungen zu der neuen Einrichtung, dass man glaubte, das Publikum durch obiges Mittel mit derselben befreunden zu müssen! Sieben Jahre später sah man ein, dass die der Briefmarke zu Grunde liegende, enorm praktische Idee keiner weiteren Unterstützung bedurfte und liess daher die Massregel fallen. Der Gebrauch der Briefmarke hatte sich bereits allgemein verbreitet; er umfasste 85 % aller Sendungen.

Für die ältern unter unsern Lesern ist es wohl nichts Neues, dass die Freimarkenbogen in früherer Zeit nicht durchlocht waren, sondern zum Zwecke der Lostrennung einzelner Werthzeichen mit der Scheere zerschnitten werden mussten. Unsern jüngern Lesern wird die Mittheilung aber doch überraschend sein, dass in Frankreich, ebenso wie in vielen andern Ländern, 14 Jahre seit Einführung der Briefmarke verstreichen mussten, ehe man dazu überging, die Freimarkenbogen bei der Herstellung zu durchlochen und auf diese Art das Publikum wie die Schalterbeamten der unangenehmen Arbeit mit der Scheere zu überheben. Einige Zeit vorher hatte ein französischer Postbeamter Ridoux einen kleinen Apparat zur beliebigen Zerkleinerung der Markenbogen erfunden, der im Publikum vielen Anklang fand. Auch ein Apparat, der den Namen « Roulette » führte, war damals zu diesem Zwecke in Frankreich im Gebrauch. Ein Pariser Industrieller, Namens Susse, befasste sich damit, die Markenbogen, welche ihm das Publikum überbrachte, zu durchlochen, ein Beweis, wie belästigend und zeitraubend für das Publikum das Durchschneiden mit der Scheere war. Da endlich erschienen am 1. Oktober 1862 die ersten seitens der Postverwaltung hergestellten durchlochten Freimarken im öffentlichen Verkehr. Es war das System des Engländers Archer, das man annahm. Derselbe hatte zehn Jahre zuvor seine Durchlochungsmaschine erfunden, war aber erst nach fünfjährigen fortdauernden Bemühungen dazu

Postal Administration thought it necesssary to resort to the above mentioned measure in order to befriend the public with the new arrangement, shows how little faith it had itself in its success. Seven years afterwards the fact that the eminently practical idea on which the system of postage stamps is based needed no assistance of any kind, could no longer be questioned. and the measure was dropped. The use of postage stamps had become general, 85 per cent. of the total number of articles forwarded being prepaid by this means.

To the elder among our readers it is a well known fact that formerly the sheets of postage stamps were not perforated, but that the postage stamps had to be cut off by means of scissors; the younger among them, however, will be surprised to hear that in France, as well as in other countries, 14 years elapsed before the sheets of postage stamps were perforated in order to save the officers as well as the public the trouble of using scissors. Some time previously, a French postal employé of the name of Ridoux had invented a little machine for cutting off postage stamps, which was in great favour with the public. Another small apparatus, called « *roulette* », was also used for the same purpose. A Paris tradesman of the name of Susse, made it a business to perforate the sheets of stamps brought to him for the purpose; a proof how troublesome it was to cut of the postage stamps by means of scissors and what a loss of time this operation involved. At last, on the 1st of October 1862, the first perforated postage stamps were issued by the Postal Administration. The system adopted was that of an Englishman named Archer who had invented his perforating machine ten years before, and had only succeeded in securing its adoption by the English Postal Administration after five years' constant efforts. His labours were re-

niques. Il reçut de l'Etat, à titre de récompense pour ses peines, une subvention de £ 4000 = fr. 100,000. Ces renseignements viennent compléter d'une façon curieuse le chapitre, si simple en apparence, des inventions qu'aujourd'hui chacun trouve si naturelles, mais qui, en leur temps, eurent bien de la peine à faire leur chemin dans le domaine public.

Un chapitre particulièrement intéressant est celui qui traite de la fabrication des timbres-poste français et autres formules d'affranchissement dans les ateliers de l'Etat. En France, la fabrication des timbres-poste n'appartint pas toujours à celui-ci. Lors de l'adoption du timbre-poste moderne, en 1848, l'Administration des postes françaises s'adressa d'abord à l'ingénieur anglais Perkins, qui demanda un délai de six mois pour livrer, à raison de 1 franc la feuille de 240 exemplaires, les quantités nécessaires pour la mise en pratique du nouveau système. C'était trop de temps et trop d'argent pour l'Administration des postes françaises, qui se décida à faire fabriquer ses timbres-poste en régie par la Monnaie. On renonça à ce système en 1851. La fabrication des timbres-poste, placée sous le contrôle et la surveillance de la Commission des monnaies, fut confiée à un particulier, M. Hulot, qui reçut d'abord fr. 1.50 par mille timbres-poste fabriqués et plus tard une indemnité de fr. 1 par mille pour les premiers 200 millions, 90 centimes par mille pour les 200 millions suivants et 80 centimes pour les quantités excédantes. En 1875, la fabrication des timbres-poste fut de nouveau retirée à l'industrie privée et transportée de la Monnaie à la Banque de France, pour être exécutée à teneur d'un traité basé sur le système de la régie; enfin, en 1880, cette fabrication passa entièrement entre les mains de l'Etat; grâce à cette mesure, le prix de revient à la charge de la Caisse postale baissa toujours plus, en sorte qu'il s'élève, aujourd'hui,

gelangt, seine Erfindung von der englischen Postverwaltung angenommen zu sehen. Eine Staatsbelohnung von 4000 Pfd. = 100,000 Franken war der Lohn seiner Mühe. Die vorstehenden Mittheilungen bilden zweifellos einen bemerkenswerthen Beitrag zu dem Kapitel von den anscheinend so einfachen Erfindungen, die heutzutage Jedermann als selbstverständlich ansieht, die aber seiner Zeit nur mit grossen Schwierigkeiten den Weg in die Oeffentlichkeit gefunden haben.

Von besonderem Interesse für Fachmänner ist der Abschnitt, welcher von der Erzeugung der französischen Postfreimarken und sonstigen Werthzeichen in den Staatswerkstätten handelt. Die Herstellung der Postwerthzeichen war in Frankreich nicht immer in den Händen des Staates. Bei der Einführung der modernen Briefmarke im Jahre 1848 wandte sich die französische Postverwaltung zunächst an den englischen Ingenieur Perkins, der für die Lieferung der für den französischen Postbetrieb zunächst erforderlichen Marken zum Preise von 1 Fr. für den Bogen von 240 Stück eine Lieferfrist von 6 Monaten verlangte. Preis und Lieferzeit waren der französischen Postverwaltung nicht genehm, die sich dafür entschied, die Werthzeichen in der Münze in Regie herstellen zu lassen. Dieses Verfahren wurde im Jahre 1851 aufgegeben. Man überliess die Fabrikation der Marken, unter der Aufsicht der Münzkommission, einem Privatmann, Herrn Hulot, der zunächst 1 Fr. 50 Cts. Herstellungskosten für das Tausend Marken empfing und später eine Entschädigung von 1 Fr. das Tausend für die ersten 200 Millionen, 90 Cts. das Tausend für die weiteren 200 Millionen und 80 Cts. das Tausend für den Rest der von ihm herzustellenden Marken zugesprochen erhielt. Im Jahre 1875 wurde die Herstellung der Postwerthzeichen der Privat-Industrie wieder entzogen und auf Grund eines besonderen Vertrages der Bank von Frankreich überlassen, um schliess-

warded by a Government grant of 4,000 *l.* or 100,000 francs. The particulars given above certainly constitute a most interesting contribution to the chapter of the inventions apparently so simple which, now-a-days, are looked upon by everybody as a matter of course, but which, at the time, only succeeded in making their way with the greatest difficulty.

A chapter which will be perused with special interest, by our colleagues is that treating of the manufacture of the French postage stamps and of other similar labels in the State factories. In France the manufacture of postage stamps has not always been in the hands of the State. When, in 1848, the modern postage stamp was adopted, the French Postal Administration entered into negotiations with an English civil engineer of the name of Perkins who offered to supply the stock of postage stamps necessary for starting the new system, at the price of 1 franc per sheet of 240 stamps, and within a term of six months. The French Postal Administration, however, thought the price too high and the term too long, and resolved upon having the stamps manufactured in the Mint and on its own account. This system was abandoned in 1851. The manufacture of the stamps, under the control of the Mint Commissioners, was entrusted to a Mr. Hulot, a private individual, who, at first, received a sum of 1 franc 50 centimes for every thousand stamps, and, later, an allowance of 1 franc per thousand for the first 200 million stamps, of 90 centimes per thousand for the next 200 million stamps, and of 80 centimes per thousand for the rest of the stamps to be supplied by him. In 1875, the manufacture of postage stamps was again taken out of the hands of private persons and, by virtue of a special Convention, entrusted to the Bank of France, by which it was carried on till 1880, when it was entirely undertaken by

à moins d'un sixième du prix de début.

Dans un appendice joint à l'ouvrage, M. C. Blondiot, sous-chef du bureau du personnel de l'Administration des postes françaises, qui s'est chargé de la revision du manuscrit laissé par l'auteur et qui en a dirigé la publication, donne aussi d'intéressants renseignements sur la contrefaçon des timbres-poste; sur les savants, ingénieurs et artistes qui se sont occupés des timbres-poste; sur les futurs timbres-poste des colonies, etc.

Nous sommes obligés de clore ici notre analyse; nous croyons cependant qu'après les quelques indications que nous venons de donner, il est à peine besoin de recommander vivement cet ouvrage à la sérieuse attention de nos lecteurs, attention à laquelle nous estimons qu'il a réellement et pleinement droit, à titre de travail consciencieux et complet en même temps que récréatif.

* * *

DIE ZEITBÜCHER DER WELTPOST, *par Nils Jacobson, Directeur r. des postes suédoises.* Traduit du suédois par le Bureau suédois des étrangers, à Stockholm. Leipzig, Karl Fr. Pfau, éditeur.

Cet ouvrage s'est proposé de décrire les moyens de transmission des nouvelles depuis les temps les plus reculés jusqu'au moment où cette transmission est devenue, sous le nom de « poste », une institution publique de l'Etat. Il se divise en trois parties. La première partie traite de « la poste dans les temps primitifs » ou de la « transmission des nouvelles avant le déluge ». La seconde partie traite de la transmission des nouvelles dans l'ancienne Egypte, à Babylone et en Assyrie, dans le pays de Chanaan, la Perse, la Grèce et l'Empire romain. Le

lich im Jahre 1880 ganz in die Hände des Staates überzugehen, Dank welcher Massregel die Herstellungskosten für die Postkasse nach und nach immer geringer geworden sind, so dass sie heute weniger als ein Sechstel des im Anfange massgebenden Preises betragen.

In einem dem Buche beigefügten Anhange bringt der *Sous-Chef* des Personalbüreau's der französischen Postverwaltung, Mr C. Blondiot, welcher auch das von dem Verfasser hinterlassene Manuskript durchgesehen, sowie die Veröffentlichung des Buches veranlasst und geleitet hat, noch interessante Angaben über die Nachahmung von Freimarken, über Gelehrte, Ingenieure und Künstler, welche sich mit denselben beschäftigt haben, über die zukünftige Freimarke der Kolonien u. s. w.

Wir müssen die Besprechung des Werkchens hiermit schliessen und glauben, nach den vorstehenden Proben kaum noch nöthig zu haben, dasselbe der Aufmerksamkeit unserer Leser warm zu empfehlen, auf die es unseres Erachtens als eine fleissige, gründliche, anmuthige Arbeit vollen Anspruch hat.

* * *

DIE ZEITBÜCHER DER WELTPOST, *von Nils Jacobson, Königlich Schwedischem Postdirektor.* Aus dem Schwedischen übersetzt durch das Schwedische Fremdenbureau in Stockholm. Leipzig, Verlag von Karl Fr. Pfau.

Das vorliegende Werk hat sich die Aufgabe gestellt, die Art und Weise der Nachrichtenvermittelung von den allerältesten Zeiten her bis zu demjenigen Zeitpunkt zu schildern, an welchem die öffentliche Nachrichtenvermittelung unter dem Namen « Post » in die Reihe der staatlichen Einrichtungen getreten ist. Es zerfällt in drei Theile. Der erste Theil behandelt die « Post der Urzeit » oder die « Nachrichtenvermittelung vor der Sündfluth ». In dem zweiten Theil ist die Nachrichtenvermittelung im alten Egypten, in Babylonien und Assyrien, in Kanaan,

the State. Thanks to this measure the cost of manufacture has gradually decreased, and now amounts to less than one sixth of the sum paid at the outset.

An appendix added to the little volume and written by Mr. C. Blondiot, *Sous-Chef* in the Department of the Staff of the French Postal Administration by whom the manuscript left by the author was revised and published, contains interesting particulars concerning the forgery of postage stamps; the *savants*, engineers, and artists who have lent their aid in the manufacture of postage stamps; the future postage stamps of the Colonies; etc.

In concluding the review of the little work, we need scarcely say that we recommend the volume to the attention of our readers, for they will certainly have seen themselves from the particulars given above that it is the result of thorough and conscientious work, and well worth reading.

* * *

DIE ZEITBÜCHER DER WELTPOST, *by Nils Jacobson, Royal Swedish Postal Director.* Translated from the Swedish by the Swedish Bureau for Foreigners in Stockholm. Leipzig. Carl Fr. Pfau, publisher.

The author of the above-mentioned work has undertaken the task of describing the methods by which news were conveyed from the remotest period up to the moment at which the public arrangements for effecting intercourse became an institution of the State and assumed the name of « Posts ». The work is divided into three parts. The first treats of the « Posts in Primeval Times » or the « Transmission of News before the Deluge ». The second part contains a description of the means of effecting intercourse in ancient Egypt, in Babylonia and Assyria,

troisième volume décrit l'organisation des postes dans le Royaume des Califes, les débris du *Cursus publicus* des anciens Romains; les services de messagers des couvents et des universités; la poste de l'ordre Teutonique; les postes organisées par les villes et la poste de Louis XI. Pour le moment, nous ne possédons encore que le premier volume qui renferme les chapitres suivants:

1° Origine et développement du langage comme moyen de communication, des relations postales par appels et cris;

2° Origine et développement des signaux au moyen de fanaux, avis donnés au moyen du feu et de la fumée;

3° Origine et développement des communications au moyen des oiseaux; échanges postaux effectués par les oiseaux;

4° Origine et développement des moyens de communication paléographiques, l'écriture, l'échange postal par signes graphiques avant l'invention de la lettre-missive.

5° La lettre antédiluvienne.

Nous avons suivi l'auteur avec beaucoup d'intérêt dans ses recherches à travers le domaine obscur qu'il s'est chargé de mettre en lumière, et trouvons que, grâce à ses études approfondies, il est parfaitement maître de son sujet. Son ouvrage renferme beaucoup de choses neuves et instructives et peut prétendre à n'être mis en comparaison avec aucune autre publication quant à l'abondance des faits recueillis. L'auteur a rassemblé avec le plus grand soin et en pleine connaissance de cause tout ce que les écrivains anciens et modernes ont dit sur les formes primitives des moyens de communiquer les nouvelles chez nos premiers ancêtres.

Cependant en raison du grand talent d'observation de l'auteur et des vastes connaissances qu'il doit à ses lectures variées, nous avons

Persien, Griechenland und im Römischen Reiche geschildert. Band 3 handelt von den Posteinrichtungen im Reiche der Khalifen, von den Ueberbleibseln des *Cursus publicus* der alten Römer, von den Boteneinrichtungen der Klöster und Universitäten, von der Post des deutschen Ritterordens, den städtischen Boteneinrichtungen und der Posteinrichtung Ludwig XI. Einstweilen liegt uns der erste Band des Werkes vor, der in folgende Abschnitte zerfällt:

1. Entstehung und Ausbreitung des linguistischen Verkehrsmittels, postalischer Verkehr mittels Ruf und Schrei.

2. Die Entstehung und Ausbreitung des fanalen Verkehrsmittels, postalische Verbindung vermittelst Feuer und Rauch.

3. Die Entstehung und Ausbreitung des ornithologischen Verkehrsmittels, postalischer Verkehr durch Vögel.

4. Die Entstehung und Entwickelung des paläographischen Verkehrsmittels, die Schreibkunst, der postalische Verkehr durch die Schrift vor Entstehung des Briefes.

5. Der vorsündfluthliche Brief.

Wir sind dem Herrn Verfasser auf seinen Forschungen durch das dunkle Gebiet, dessen Aufklärung er sich zur Aufgabe gestellt hat, mit grossem Interesse gefolgt und haben gefunden, dass er, Dank seiner offenbar sehr eingehenden und langwierigen Studien, den behandelten Stoff gründlich beherrscht. Die Schrift enthält viel Neues und Belehrendes und kann darauf Anspruch erheben, in Bezug auf Vollständigkeit von keiner gleichartigen Veröffentlichung übertroffen zu werden. Es ist mit grosser Sorgfalt und Sachkunde Alles zusammengetragen, was alte und neue Schriftsteller über die primitiven Formen der Nachrichtenvermittelung bei unsern Urvätern zu vermelden wissen.

Bei der scharfen Beobachtungsgabe und grossen Belesenheit des Herrn Verfassers nimmt es eigentlich Wunder, dass demselben ein Vortrag entgangen ist, der von einem Ingenieur Schmick vor etwa 10 Jahren

in Canaan, Persia, Greece, and in the Roman Empire. The third deals with the postal arrangements in the dominions of the Califs, with the remnants of the « *Cursus publicus* » of the ancient Romans, with the messenger arrangements of the monasteries and universities, and those maintained by the Teutonic Knights, and by the cities, and, lastly, with the means of conveying letters organized by Lewis XI. As yet, we have only before us the first volume which is divided into the following chapters:—

1.—Origin and development of the language as a means of intercourse; postal communication by means of calls and cries.

2.—Origin and development of the transmission of news by means of beacons; postal communication by means of fires and smoke.

3.—Origin and development of the ornithological means of intercourse; postal communication by means of birds.

4.—Origin and development of the paleographic mode of intercourse; the art of writing; postal communication by writing previous to the invention of the letter.

5.—The antediluvian letter.

We have followed the author with great interest on his voyage of discovery in these dark regions which he has undertaken to explore, and we have come to the conclusion that he has fully mastered his subject—a result of long and careful research.

The work contains much that is new, and instructive, and the author may claim that in point of completences his work is as yet unsurpassed by any other publication of a similar kind. He has collected with great care and competence everything told us by ancient and modern writers about the primitive modes of transmitting news in use with our remotest ancestors.

We are, however, surprised to see that the author, notwithstanding his great power of observation and ex-

réellement été surpris qu'il n'ait pas eu connaissance d'une conférence donnée, il y a environ une dizaine d'années, par un ingénieur nommé Schmick, à Francfort-sur-Mein, dans laquelle fut pour la première fois émise et défendue d'une manière plausible l'idée que les fossés palissadés de l'ancienne et fameuse frontière *(limes)* romaine qui allait du Rhin moyen jusqu'au Danube, annexant à l'empire Romain une partie importante de la Germanie sur la rive droite du Rhin, n'étaient pas, comme on le croyait généralement jusqu'alors, un rempart protecteur, une ligne de défense, mais étaient simplement une ligne de signaux à feux des Romains. Pour prouver son assertion, le conférencier s'est basé sur le dessin d'une tour portant un veilleur qui agite des torches, qu'on voit sur la colonne Trajane à Rome; il en tirait la conclusion que les tours édifiées sur le rempart du fossé palissadé étaient des tours à signaux depuis lesquelles les veilleurs romains surveillaient le pays ennemi; lors de l'approche de troupes de Germains, ils allarmaient au moyen de feux les garnisons romaines depuis le Danube jusqu'au Rhin moyen.

Nous sommes convaincu que cette observation fournira à notre auteur, dont nous recommandons d'ailleurs l'ouvrage à la sérieuse attention de nos lecteurs, une heureuse occasion de compléter son chapitre sur les moyens de communiquer les nouvelles au moyen de feux, et l'engagera à prendre note du fait que nous venons de rappeler.

in Frankfurt a. M. gehalten wurde, und worin zum ersten Male die Ansicht ausgesprochen und in interessanter Weise vertreten wurde, dass der «Pfahlgraben», jener altberühmte römische Grenzwall *(limes)*, der vom Mittelrhein bis zur Donau lief und einen ansehnlichen Theil des rechtsrheinischen Deutschlands dem Römerreiche einverleibte, nicht — wie man bisher allgemein annahm — ein Schutzwall, eine Befestigungslinie gegen die Einbrüche der wilden Germanen, sondern nichts weiter als eine Feuersignallinie der Römer gewesen sei. Der Herr Vortragende bekräftigte seine Behauptung damals durch den Hinweis auf eine Abbildung eines Thurmes mit einem die Fackel schwingenden Wächter auf der Trajanssäule in Rom, indem er hieraus folgerte, dass die in den Wall des Pfahlgrabens eingebauten Thürme Signalthürme gewesen seien, von denen aus die römischen Wächter das feindliche Land beobachteten und im Falle des Herannahens germanischer Heerhaufen mit Fackelsignalen die römischen Besatzungstruppen von der Donau bis zum Mittelrhein zu allarmiren im Stande waren.

Wir sind überzeugt, dass unsere Bemerkungen dem Herrn Verfasser, dessen Schrift wir im Uebrigen der Beachtung unserer Leser gern empfehlen, die willkommene Veranlassung bieten werden, das Kapitel über die Nachrichtenvermittelung durch Feuersignale durch Aufnahme obiger Mittheilung zu vervollständigen.

tensive reading, should have no knowledge of a paper read about ten years ago at Francfort °/M. by an engineer of the name of Schmick, who for the first time expressed the opinion—which he supported in a most interesting manner—that the «palisaded trench», the famous Roman frontier-wall *(limes)* which extended from the middle part of the Rhine to the Danube, annexing a considerable part of Germany on the right shore of the Rhine to the Roman Empire, was not, as has generally been believed up to the present, a protecting work or a fortified line against the incursions of the wild Germans, but nothing else than a line of beacon towers. Mr. Schmick supported his assertion by exhibiting the picture of a low-relief on Trajan's column in Rome, representing a tower with a watchman waving a torch on the top; from this he drew the conclusion that the buildings in the trench were signal towers from which the Roman watchmen observed the enemy's country, and, in case of the approach of German hosts, were able to alarm the Roman garrisons from the Danube to the middle part of the Rhine, by means of torch signals.

We are convinced that the author, whose work we gladly recommend to the attention of our readers, will readily take advantage of our criticism and complete the chapter treating of the communication of news by means of beacon signals by adding the details we have just given.

Petites communications.

D'après le rapport publié par la Caisse générale belge d'épargne et de retraite, sur la situation de l'épargne scolaire à la fin de l'année 1890, 213,485 élèves ont participé à cette épargne (en 1889:

Kleine Mittheilungen.

Nach dem von der belgischen Spar- und Pensionskasse veröffentlichten Bericht über den Stand der belgischen Schulsparkasse waren am Schlusse des Jahres 1890 213,485 Schulkinder (1889: 212,037) mit einem Gut-

Miscellaneous.

According to the Annual Report published by the Belgian Savings and Pension Bank, on the business of the School Savings Bank, the number of children possessing deposit books at the close of 1890

212,037) et leur avoir s'est élevé à fr. 4,225,906. 89 (en 1889: fr. 3,910,671). Le nombre des élèves participants a donc augmenté, en 1890, de 1448 et le montant de l'épargne de fr. 315,236.

Sur ce nombre de 213,485 élèves, il y a en eu 211,790 avec un montant de fr. 4,186,654. 27 qui ont placé leurs économies à la Caisse générale d'épargne et de retraite sous la garantie de l'Etat, tandis que 1695 autres, possédant ensemble fr. 39,252. 62 ont versé les leurs dans des établissements privés ou bien les ont affectées à l'achat de fonds publics. Parmi les premiers, 172,193 élèves, dont l'avoir atteint fr. 3,249,637. 70, ont effectué leurs dépôts par l'entremise de la poste.

* * *

M. Edouard Hugh Rea, C. M. G., Secrétaire-adjoint au Post Office britannique, s'est retiré du service actif à partir du 1er janvier courant, après avoir travaillé à cet Office pendant cinquante ans. En considération de ses longs et loyaux services, S. M. la Reine a daigné, en 1890, conférer à M. Rea le titre très honorable de membre de l'ordre de St-Michel et St-Georges, distinction éminemment propre à récompenser les services d'un fonctionnaire attaché depuis si longtemps au Département de l'étranger et des colonies de l'Administration des postes britanniques, et dont le nom est bien connu d'un grand nombre de nos lecteurs.

* * *

A partir du 1er courant, le port interne égyptien des lettres locales a été réduit de 5 à 3 millièmes par 15 gr. *)

*) Voir aussi *L'Union postale*, vol. XV, p. 31, et vol. XVI, p. 72.

haben von 4,225,906.89 Franken (1889: 3,910,671 Fr.) an den Sparkassengeschäften betheiligt. Die Zahl der jugendlichen Sparer hat sich somit im Jahre 1890 um 1,448, und der ersparte Betrag um 315,236 Fr. vermehrt.

Von der obigen Zahl von 213,485 Schulkindern hatten 211,790 ihre Ersparnisse im Betrage von 4,186,654.27 Fr. unter Gewährleistung des Staates bei der Spar- und Pensionskasse angelegt, während die andern 1695 ihre Ersparnisse von 39,252.62 Fr. Privatsparkassen zugeführt oder zum Ankauf von Staatspapieren verwendet hatten. Von den Ersteren hatten 172,193, deren Guthaben 3,249,637.70 betrug, sich der Vermittelung der Postanstalten zur Anlegung ihrer Ersparnisse bedient.

* * *

Herr Eduard Hugh Rea, C. M. G., *Assistant Secretary* der britischen Postverwaltung, ist nach einer mehr als 50jährigen Dienstthätigkeit am 1. dieses Monats aus dem Amte geschieden. In Anerkennung seiner langjährigen, treuen Dienste wurde Herrn Rea von J. M. der Königin im Jahre 1890 der Orden des hl. Michael und des hl. Georg verliehen: eine Auszeichnung, die als eine wohlverdiente für einen Beamten bezeichnet werden kann, der so viele Jahre hindurch dem Auslands- und Kolonial-Departement der britischen Postverwaltung angehört hat, und dessen Name einem grossen Theile unserer Leser bekannt sein dürfte.

* * *

Vom 1. d. Mts. ab ist im internen egyptischen Verkehr das Porto für Stadtbriefe von 5 auf 3 Millièmes für je 15 Gr. ermässigt worden. *)

*) Vergl. auch «*L'Union postale*», XV, S. 31, und XVI, S. 72.

was 213,485 (212,037 in 1889), and the amount standing to their credit reached the sum of fr. 4,225,901. 89 (fr. 3,910,671 in 1889), an increase of 1,448 in the number of books and of fr. 315,236 in the amount on deposit.

211,790 of these children invested their savings, amounting to fr. 4,186,654. 27, in the *Caisse générale d'épargne et de retraite* under the guarantee of the State, while the others, 1,695 in number possessing a total sum of fr. 39,252. 62, either paid in their savings to Private Savings Banks or invested them in Government Stock. Of the former, 172,193 children whose savings amounted to the sum of fr. 3,249,637. 70 effected their deposits through the medium of the Post Office.

* * *

Mr. Edward Hugh Rea, C. M. G., Assistant Secretary of the British Post Office, retires from active employment on the 1st of this month, after a service of over fifty years. In consideration of his long and faithful service, Her Majesty the Queen was pleased in 1890 to confer upon Mr. Rea the honour of a companionship in the most distinguished Order of St. Micheal and St. George—a distinction which was eminently suitable for an official who has for many years been associated with the Foreign and Colonial Department of the British Postal Service and whose name will be familiar to many of our readers.

* * *

From this day, 1st of January, the postage on local letters in the domestic service of Egypt is reduced from 5 to 3 *millièmes* per 15 gr. *)

*) See «*L'Union Postale*», XV., page 31, and XVI., page 72.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 2.** **Berne,** 1^er février 1892.

Sommaire. Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne *(suite)*. — Un Maitre général des postes du sexe féminin. — Bibliographie postale. — Petites Communications.

Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne.

(*Suite.*)

La transmission des espèces par le télégraphe a été une innovation pour l'Angleterre. Le service des mandats télégraphiques fut inauguré, dans le Royaume-Uni, le 1^er septembre 1889 et restreint d'abord aux échanges entre Londres et 17 villes du royaume. Dans l'espace de sept mois, du 1^er septembre 1889 au 31 mars 1890, le nombre des mandats télégraphiques n'a été que de 3857 avec un montant total de £ 14,936. A partir du 1^er mai 1890, la restriction ci-dessus ayant été supprimée, il est, depuis lors, permis d'échanger des mandats télégraphiques entre tous les bureaux de poste principaux et secondaires. Aussi le nombre des mandats télégraphiques a-t-il été de 30,196 et le montant des espèces payées par ce moyen s'est-il élevé à £ 112,570 pour l'année entière, ce qui prouve que le nouveau service répond à un besoin réel. C'est pendant les mois d'août et de septembre, au moment où la circulation des voyageurs est la plus considérable, qu'on fait surtout usage des mandats télégraphiques.

L'échange des *Postal Orders*, ce moyen simplifié d'expédier les es-

Aus dem Verwaltungsberichte des grossbritannischen Generalpostmeisters.

(*Fortsetzung.*)

Eine in England neue Einrichtung ist die telegraphische Uebermittelung von Geldbeträgen. Die telegraphische Postanweisung hat am 1. September 1889 im Vereinigten Königreich ihren Einzug gehalten, anfänglich unter Beschränkung auf den Verkehr zwischen London und 17 Städten des Landes. Innerhalb des 7-monatlichen Zeitraums vom 1. September 1889 bis zum 31. März 1890 belief sich die Zahl der telegraphischen Postanweisungen nur auf 3857 im Werthe von 14,936 Pfund. Mit dem 1. März 1890 fiel die obige Beschränkung weg, so dass seit jenem Tage telegraphische Postanweisungen im Verkehr zwischen allen Haupt- und Zweig-Postämtern zugelassen sind. In Folge dessen ist die Zahl der telegraphischen Postanweisungen auf 30,196 im Jahre, und der Werth des auf diesem Wege ausgezahlten Geldes auf 112,570 Pfund gestiegen, womit erwiesen ist, dass das neue Verkehrsmittel einem wirklichen Bedürfniss entspricht. Am meisten wird von der telegraphischen Geldübermittelung in den Monaten August und September, in welchen die Zahl der Reisenden am grössten ist, Gebrauch gemacht.

Extracts from the Annual Report of the British Postmaster-General.

(*Continuation.*)

A recent innovation is the transmission of money by means of the Telegraph. The system of Telegraph money orders was started in the United Kingdom on the 1^st of September 1889, and was for a time in force in London and 17 towns only. In the seven months, from the 1^st of September 1889 to the 31^st of March 1890, only 3,857 orders were issued representing a sum of 14,936 *l.* On the 31^st of March 1890, the system of Telegraph money orders was extended to all head and branch post-offices, in consequence of which measure the number of orders rose to 30,196 in 1890/91, and the value of the same to 112,570 *l.* This result certainly shows that the system meets a public want. Naturally most business is done in the months of August and September, when the number of travellers is greatest.

The exchange of Postal Orders —the above-mentioned simplified means of transmitting small sums of money—showed a very consider-

pèces dont nous avons déjà parlé, a subi une augmentation très importante puisqu'elle a été de 4,129,217 envois, ce qui donne, pour l'échange de l'année entière, un total de 48,841,765 *Postal Orders*. Leur montant a atteint la somme de £ 19,178,367, soit £ 1,440,565 de plus que l'exercice précédent.

La valeur totale des espèces échangées par l'intermédiaire de la poste (mandats de poste, mandats télégraphiques et *Postal Orders*) a atteint la somme énorme de 47 millions de Livres Sterling = 1175 millions de francs, et dépasse de 5 millions le total de l'exercice précédent.

La Caisse d'épargne postale britannique est de nouveau en mesure de présenter des résultats satisfaisants. La grande popularité de cette institution philanthropique dans le Royaume-Uni est prouvée par ce fait que, sur 8 habitants, il y en a un qui participe à la Caisse d'épargne postale avec un avoir moyen de £ 14, 3 pence. C'est en Angleterre et dans le Pays de Galles où, sur 7 habitants, on compte un participant à la caisse, que la tendance à l'épargne est le plus prononcée, tandis qu'en Ecosse et en Irlande il n'y a qu'un participant sur 24 habitants. En revanche l'Irlande tient la tête quant au montant de l'avoir moyen, qui y est de £ 18, 13 shellings 8 pence par tête, soit de £ 4, 13 shellings 5 pence supérieur à l'avoir moyen de l'ensemble du Royaume-Uni.

Le 31 décembre 1890, l'avoir total des déposants, capital et intérêts cumulés, s'élevait à £ 67,634,807 1690 millions de francs en somme ronde; par rapport à l'exercice précédent, il présente une augmentation de £ 4,635,187. Le nombre des versements a été, en 1890, de 8,776,566 et la valeur des dépôts de près de 21 millions de livres sterling. Le nombre des dépôts retirés s'est élevé à 2,892,006 et le montant des sommes retirées a été de 17 9/10 millions de

Sehr erheblich ist die Zunahme des Verkehrs in *Postal Orders*, dem bereits oben erwähnten vereinfachten Mittel für Versendung kleiner Geldbeträge gewesen. Die Steigerung des Verkehrs belief sich auf 4,129,217 Stück, womit die grosse Zahl von 48,841,765 *Postal Orders* als Ausdruck des Jahresverkehrs erreicht worden ist. Der Werth der *Postal Orders* betrug 19,178,367 Pfund, d. h. 1,440,565 Pfund mehr als im Vorjahre.

Der Gesammtwerth des durch die Post vermittelten Geldverkehrs (*Money Orders, Telegraph Money Orders* und *Postal Orders*) erreichte die mächtige Summe von 47 Millionen Pfund = 1175 Millionen Franken und überstieg den Werth des Vorjahres um 5 Millionen Pfund.

Erfreuliche Ergebnisse hat die englische Postsparkasse wiederum zu verzeichnen gehabt. Die grosse Volksthümlichkeit dieser Wohlfahrtseinrichtung in dem Vereinigten Königreich erhellt aus der Thatsache, dass unter je 8 Bewohnern desselben einer Mitglied der Postsparkasse ist und ein durchschnittliches Guthaben von 14 Pfund 3 Pence hat. Am stärksten ist der Trieb zur Sparsamkeit in England und Wales, wo schon auf 7 Bewohner 1 Mitglied der Postsparkasse kommt, während in Schottland und Irland erst unter 24 Bewohnern ein solches Mitglied sich befindet. Dagegen steht Irland in Bezug auf die Höhe des Durchschnittsguthabens voran, welches 18 Pfund 13 Schilling 8 Pence auf den Kopf beträgt, also um 4 Pfund 13 Schilling 5 Pence höher ist, als das durchschnittliche Guthaben des Einzelnen im Vereinigten Königreich.

Am 31. Dezember 1890 belief sich das Gesammtguthaben der Sparer — Kapital und Zinsen zusammengerechnet — auf 67,634,807 Pfund = 1690 Millionen Franken in runder Summe; es hatte sich gegenüber dem Vorjahre um 4,635,187 Pfund vermehrt. Die Zahl der Einlagen betrug im Jahre 1890 8,776,566, der Werth des eingelegten Geldes

able increase. This increase amounted to 4,129,217 orders, by which the total yearly number of orders issued was brought up to the high figure of 48,841,765. The value represented by the orders was 19,178,367 *l.*, or 1,440,565 *l.* more than the value of those issued in 1889/90.

The total amount transmitted by money orders and postal orders in the year reached the enormous sum of 47 millions sterling (1,175 million francs), or 5 millions more than in 1889/90.

The results of the Post Office Savings Bank business in 1890/91 were as satisfactory as in former years. The high degree of popularity enjoyed by this Bank is illustrated by the fact that there was 1 depositor in every 8 inhabitants of the United Kingdom having a balance of 14 *l.* 0 *s.* 3 *d.*, on an average, standing to his credit. The greatest number of depositors in proportion to population, 1 to 7, was in England and Wales, while, in Scotland and Ireland this proportion was but 1 to 24. As regards, however, the average balance due to each depositor, it was largest in Ireland where it amounted to 18 *l.* 13 *s.* 8 *d.*, thus exceeding by 4 *l.* 13 *s.* 5 *d.* the average balance of each depositor in the United Kingdom.

On the 31st of December 1890, the total amount, inclusive of interest, standing to the credit of depositors was 67,634,807 *l.*, or 1,690 million francs in round figures, being an increase of 4,635,187 *l.* as compared with the preceding year. The deposits made in the year numbered 8,776,566 amounting to nearly 21

livres. Le 1er janvier 1890 il a été versé en dépôt à la Caisse d'épargne postale £ 161,903, ce qui est le versement d'un jour le plus fort de l'année. Le 1er février 1890 a vu le plus grand nombre de personnes apporter leurs épargnes; il a été effectué pendant cette journée 61,494 dépôts. Le 23 mai 1890 a été le jour où les retraits ont été le plus nombreux, car, probablement en vue des fêtes de la Pentecôte, il en a été effectué pour un montant de £ 88,789 dans 23,477 cas différents.

Les bureaux de poste chargés du service des caisses d'épargne postales étaient, le 31 décembre 1890, au nombre de 9681; il y en avait donc 328 de plus que l'année précédente. De ces nouvelles agences d'épargne, il a été ouvert 283 en Angleterre et dans le Pays de Galles, 27 en Ecosse et 18 en Irlande.

La nouvelle organisation permettant le transfert des dépôts d'épargne d'un bureau de poste à un autre, c'est-à-dire de remettre un montant versé à Londres ou ailleurs, à Birmingham ou dans une autre localité quelconque de l'Angleterre, a été largement utilisée; 29 % de l'ensemble des opérations d'épargne ont eu pour objet ces retraits dans une autre localité, ce qui permet de conclure que cette organisation répond à l'intérêt des travailleurs et des personnes fréquemment appelées à changer de domicile. La population ouvrière prend une part toujours plus active aux avantages que présente la Caisse d'épargne postale. Dans un cas, 1700 ouvriers de la même maison ont confié, le même jour, leurs économies à cette Caisse. Les chefs d'industrie favorisent également la fréquentation des caisses d'épargne postales et encouragent leur personnel dans ce sens. Une seule maison a réparti, à titre de bonification spéciale, 1000 livres sterling entre ses ouvriers et veillé

nahezu 21 Millionen Pfund. Die Zahl der Zurückziehungen von Spareinlagen beziffert sich auf 2,892,006, der Werth des abgehobenen Geldes auf rund 17 9/10 Millionen Pfund. Am 1. Januar 1890 wurde die Summe von 161,903 Pfund zur Postsparkasse getragen, der stärkste Geldverkehr unter sämmtlichen Tagen des Jahres. Die grösste Zahl von Personen, welche Spareinlagen brachten, wurde am 1. Februar 1890 beobachtet, an welchem Tage 61,494 Einlagen bewirkt wurden. Der 23. Mai 1890 war in Bezug auf die Zurückforderungen von Spareinlagen der geschäftsreichste Tag, denn es wurden — voraussichtlich im Hinblick auf die bevorstehenden Pfingstfeiertage — 88,789 Pfund in 23,477 einzelnen Posten abgefordert.

Die Zahl der Postanstalten, welche sich mit dem Sparkassendienst befassen, belief sich am 31. Dezember 1890 auf 9681, d. h. auf 328 mehr als im Vorjahre. Von diesen neuen Spar-Annahmestellen wurden 283 in England und Wales, 27 in Schottland und 18 in Irland eröffnet.

Die neue Einrichtung der Uebertragung der Spareinlagen von einer Postanstalt auf eine andere, d. h. die Möglichkeit, das in London oder anderswo eingezahlte Geld in Birmingham oder an jedem andern englischen Postorte abzuheben, hat lebhafte Beachtung gefunden. 29 % der sämmtlichen Sparoperationen entfallen auf diese Abhebung der Gelder am dritten Orte, woraus der Schluss gezogen werden darf, dass die Einrichtung dem Interesse der Arbeiter und anderer Personen, die häufig ihren Aufenthaltsort wechseln, entspricht. Die arbeitende Bevölkerung nimmt an den Vortheilen, welche die Postsparkasse bietet, immer regeren Antheil. In einem Falle haben 1700 Arbeiter einer und derselben Firma an einem und demselben Tage ihre Ersparnisse der Postsparkasse anvertraut. Auch die Arbeitgeber begünstigen die Benutzung der Postsparkasse und ermuntern ihr Personal zum Beitritt. Eine Firma vertheilte als besondere Vergütung die

millions sterling. The withdrawals were 2,892,006 in number, amounting in all to 17 9/10 millions sterling. The largest amount deposited on one day was 161,903 *l.* on the 1st of January 1890, and the greatest number of deposits on one day was 61,494 on the 1st of February 1890. The greatest number of withdrawals on one day was 23,477, amounting to 88,789 *l.*, made on the 23d of May 1890 probably in provision for Whitsuntide holidays.

The total number of post-offices open for the transaction of Savings Bank business on the 31st of December 1890 was 9,681, or 328 more than in 1889, of which 283 were opened in England and Wales, 27 in Scotland, and 18 in Ireland.

The new arrangement which permits a depositor to transfer his deposits from one post-office to another, that is, to deposit money in London, for instance, and take it out at Birmingham or any other town or locality, has been taken advantage of to a considerable extent. 29 per cent. of the total number of transactions were dealt with in this way. The conclusion therefore is that the facility is appreciated, especially by workmen and others whose circumstances require them to move frequently from place to place. The working classes are availing themselves more and more of the advantages afforded by the Post Office Savings Bank. In one case 1,700 workpeople belonging to one firm made deposits in one day. Employers of labour too are encouraging the use of the Bank. Thus, a firm awarded as a bonus among their workpeople 1,000 *l.*, which was distributed amongst them, and entrusted to the Savings Bank.

à ce que les montants en fussent confiés à la Caisse d'épargne postale.

Les rentes viagères et les assurances sur la vie fondées par l'Administration des postes trouvent, auprès du public britannique, moins de faveur que l'institution philanthropique des caisses d'épargne postales. Les branches de service susmentionnées présentent, en effet, une légère diminution par rapport à l'exercice précédent, et ne semblent pas devoir être aussi favorablement accueillies que l'ont été ces caisses dès le principe.

(*La fin au prochain numéro.*)

Summe von 1000 Pfund unter ihr Arbeiterpersonal und sorgte dafür, dass die Beträge bei der Postsparkasse angelegt wurden.

Weniger Anklang als die Wohlfahrtseinrichtung der Postsparkasse findet beim englischen Publikum die von der Postverwaltung gegründete Leibrenten- und Lebensversicherung. Dieser Geschäftszweig weist gegen das Vorjahr eine leichte Verminderung auf und scheint auch nicht annähernd dieselbe Beliebtheit gewinnen zu sollen, wie sie der Postsparkasse gleich von Anfang an zu Theil geworden ist.

(*Schluss folgt.*)

The Post Office Annuity and Life Insurance system is not being made use of by the British public in the same proportion as the Post Office Savings Bank. That branch of business showed a slight decrease as compared with the business done in 1889, nor does it seem likely to become nearly so popular as the Savings Bank was from the outset.

(*To be concluded.*)

Un Maitre général des postes du sexe féminin.

Par M. Kuhlow, secrétaire des postes à Berlin.

Dans la notice sur l'histoire de la poste danoise jusqu'en 1711, qui a paru dans le numéro 4 de la publication périodique : « *Archiv für Post und Telegraphie* » du mois de février de l'année dernière, il est fait mention d'une veuve Krag qui fut, pendant plusieurs années, chargée de diriger le service des postes danoises. Comme il est rare de voir une femme occuper une semblable position et être à la tête d'une administration servant aux échanges, il sera peut-être intéressant de lire quelques renseignements sur cette personne. Les indications qui suivent sont tirées presque en entier d'un article qui a paru à Copenhague, dans la série de la première année du « *Tidsskrift for Postvaesen* » (Journal du service postal).

Avant toutefois de passer à notre sujet, il est nécessaire, pour comprendre la situation dans laquelle se trouvaient alors les postes danoises, de jeter un rapide coup d'œil sur les personnalités auxquelles la

Ein weiblicher Generalpostmeister.

Von Herrn Postsekretär Kuhlow in Berlin.

In dem Aufsatz über die Geschichte der dänischen Post bis zum Jahre 1711, welcher in der Nummer 4 des « Archivs für Post und Telegraphie » im Februar v. J. in Berlin erschienen ist, wurde einer Wittwe Krag Erwähnung gethan, welcher die Leitung des dänischen Postwesens eine Reihe von Jahren hindurch übertragen war. Da es zu den Seltenheiten gehört, eine Frau in einer derartigen massgebenden Stellung, an der Spitze einer der Förderung des Verkehrslebens dienenden Behörde zu sehen, so dürfte es nicht uninteressant sein, Einiges über die Persönlichkeit dieser Frau zu erfahren. Die nachstehenden Mittheilungen sind im Allgemeinen einem Aufsatze entnommen, welcher im ersten Jahrgange der in Kopenhagen erschienenen « *Tidsskrift for Postvaesen* » (Zeitschrift für das Postwesen) veröffentlicht worden ist.

Bevor wir zur Behandlung unseres eigentlichen Thema's übergehen, ist es zum Verständniss des damaligen Standes des dänischen Postwesens

A Female Postmaster-General.

By Mr. Kuhlow, Postal Secretary, Berlin.

In an article on the History of the Danish Posts up to the year 1711, published in N° 4 of the « *Archiv für Post und Telegraphie* » for February last, mention was made of a widow of the name of Krag who, for a certain number of years, had the management of the Danish postal service. That a woman should occupy such an influential position as this, at the head of an institution the object of which it is to facilitate the transactions of every-day life, is certainly a fact of very rare occurrence, and it may, therefore, interest our readers to be made acquainted with some personal details concerning this woman. We have extracted most of the following particulars from an article which appeared in the first volume of the Copenhagen « *Tidskrift for Postvaesen* » (Periodical for the Postal Service).

Before entering upon our subject, it is necessary, in order that our readers may understand the situation of the Danish postal service at the time, that we should give them

direction de cette branche d'administration avait été confiée immédiatement auparavant.

Après que le service des postes danoises eût été réorganisé en 1653, son administration fut confiée pour une période de 30 ans à Paul Klingenberg. En raison des recettes assez importantes qu'il fit sur le trafic postal, Klingenberg chercha à obtenir la prolongation de son contrat avec le gouvernement et s'engagea à cet effet à verser au roi, que la guerre avait mis dans un urgent besoin d'argent, une somme importante à titre d'emprunt. Il mit cependant pour condition que, jusqu'au remboursement de la somme prêtée, la direction supérieure des postes resterait entre ses mains, soit entre les mains de ses descendants. Klingenberg, qui tomba plus tard lui-même en déconfiture, ne fut pas en mesure d'exploiter longtemps son privilège; après 32 ans d'activité il céda, en vertu d'une confirmation royale du 14 mars 1685, ses fonctions au comte Christian Gyldenlöve à la condition que celui-ci lui paierait de suite une somme de 12,000 rixdalers, que le roi lui devait encore sur le montant de 40,000 rixdalers qui lui avait été prêté.

Le fait surprenant que le comte de Gyldenlöve, qui fut installé le 8 décembre 1685 comme Maître général des postes de Danemark et des duchés de Schleswig et de Holstein, ait pu acquérir le service postal par achat bien que l'Etat eût pris à sa charge le paiement du montant relatif à cet achat, s'explique par la raison qu'il était fils du roi Christian V; il était l'aîné de ses enfants illégitimes (enfants qu'il eut de Sophie-Amélie Moth, devenue plus tard comtesse de Samsö, fille du médecin et précepteur royal Paul Moth).

Si, lorsque les fonctions de Maître général des postes furent confiées

erforderlich, einen kurzen Rückblick auf diejenigen Persönlichkeiten zu werfen, welchen unmittelbar zuvor die Leitung des genannten Verwaltungszweiges oblag.

Nachdem das dänische Postwesen im Jahre 1653 reorganisirt worden war, wurde die Verwaltung desselben auf die Dauer von 30 Jahren an Paul Klingenberg übertragen. In Folge der ihm aus den Postgeschäften zufliessenden, nicht unerheblichen Einnahmen suchte Letzterer eine Verlängerung seines Vertrages mit der Regierung herbeizuführen und verpflichtete sich zu diesem Zwecke den König, welcher in Folge eines Krieges sich in Geldverlegenheit befand, durch Darleihung beträchtlicher Geldmittel. Er knüpfte aber daran die Bedingung, dass bis zur erfolgten Rückzahlung der vorgeschossenen Summen die oberste Leitung in seinen, beziehungsweise seiner Nachkommen Händen bleiben sollte. Dieses ihm zugestandene Privilegium vermochte Klingenberg, der später selbst in finanzielle Bedrängniss gerieth, nicht lange auszunutzen; er trat vielmehr nach 32jähriger Amtsthätigkeit seine Stellung in Folge königlicher Bestätigung vom 14. März 1685 an den Grafen Christian Gyldenlöve unter der Bedingung ab, dass derselbe ihm sofort den Betrag von 12,000 Reichsthalern auszahle, welche ihm der König als Rest der geliehenen Summe von 40,000 Reichsthalern schuldete.

Die auffallende Thatsache, dass Graf Gyldenlöve, welcher am 8. Dezember 1685 seine Bestallung als Generalpostmeister in Dänemark und den Herzogthümern Schleswig und Holstein erhielt, das Postwesen käuflich erwerben konnte, obgleich der Staat für die Bezahlung der Kaufsumme eintrat, erklärt sich aus dem Umstande, dass er ein Sohn König Christian V. war (er war dessen ältestes illegitimes Kind — mit Sophie Amalie Moth, der späteren Grätin von Samsö, einer Tochter des königlichen Leibarztes und Lehrers Paul Moth).

a brief account of the persons by whom the service in question had been conducted immediately before the period of which we are going to speak.

After the Danish postal service had been reorganised in 1653, its direction was entrusted for a period of 30 years to Paul Klingenberg. As the postal business yielded a considerable revenue, this gentleman wished to obtain from the Government a prolongation of his contract, and to this end placed the King, whose exchequer had been drained by war, under certain obligations by lending him considerable sums. These loans, however, were made on the condition that the management of the postal service should remain in his hands or in those of his heirs until the full repayment of the sums lent. This privilege was conceded to Klingenberg who, however, having himself come into financial difficulties, was not fated to enjoy it a long time. After having held his office for 32 years, and been confirmed in it by a royal decree of the 14th of March 1685, he ceded it to Count Christian Gyldenlöve on the condition that the latter should immediately pay over to him the sum of 12,000 *reichsthaler* still owing by the King on the 40,000 *reichsthaler* lent to His Majesty.

The extraordinary fact that Count Gyldenlöve—who received his deed of nomination as Postmaster-General of Denmark and the Duchies of Schleswig and Holstein on the 8th of December 1685—was allowed to obtain possession of the postal business by purchase, although the purchase money itself was paid by the State, may be explained by the circumstance that he was a son of King Christian V., being his eldest illegitimate child (by Sophia Amalia Moth, later on Countess of Samsö, a daughter of Paul Moth, royal physician and tutor).

à Klingenberg, on eut en vue d'arriver, par la gestion d'un homme marquant, doué de connaissances variées et d'un esprit créateur, à la transformation complète de l'ensemble du service postal, et de relever ainsi le commerce et les échanges, lorsqu'on remit ces hautes fonctions à Gyldenlöve, on ne fut guidé par d'autre mobile que par le besoin de donner à ce dernier un bon établissement, en lui attribuant les importants revenus attachés aux fonctions de chef de l'Administration des postes.

Christian Gyldenlöve était né le 28 février 1674 et n'avait, lorsqu'on lui fit « cadeau » (comme s'exprime l'acte de nomination royal) de l'Administration des postes, pas plus de 11 ans; il ne peut donc pas avoir eu une idée quelconque de la négociation qui se fit en son nom. Il paraît qu'à cette époque on avait l'habitude de faire « cadeau » des fonctions élevées et richement dotées, car le roi Christian V prenait, comme bon père de famille, soin qu'un de ses enfants n'eût à cet égard point d'avantages sur les autres, en donnant au second de ses fils illégitimes, Ulrich Christian Gyldenlöve, les fonctions de chef supérieur des postes norvégiennes. Cette donation eut lieu le 5 mai 1685, c'est-à-dire environ deux mois après l'autre.

Au moment de l'entrée en vigueur de la confirmation royale de Christian Gyldenlöve, celui-ci ne se trouvait même pas dans son pays; on l'avait envoyé à l'étranger depuis l'âge de 9 ans et, sauf quelques rares et courtes apparitions, il y resta plus tard, soit pour son instruction, soit aussi pour voyager et faire la guerre, où il se distingua par son courage personnel et son sang-froid. C'était un homme instruit et bien doué, mais il n'avait aucune disposition pour le service postal, en sorte qu'il fut obligé de recourir à des auxiliaires dans la

Verfuhr man bei Uebertragung der Stellung des Generalpostmeisters an Klingenberg von dem Gesichtspunkte, durch die Oberleitung eines bedeutenden Mannes von vielseitigem Wissen und schöpferischem Geiste eine durchgreifende Neugestaltung des gesammten Postwesens und hierdurch die wesentliche Hebung des Handelsstandes und Verkehrslebens zu erzielen, so liess man sich bei Verleihung dieses hohen Amtes an Gyldenlöve lediglich von der Absicht leiten, dem Letzteren durch Zuwendung der mit der Stellung eines obersten Leiters der Postverwaltung verbundenen namhaften Einkünfte eine Versorgung zu verschaffen.

Christian Gyldenlöve war am 28. Februar 1674 geboren und zählte mithin, als die Postverwaltung (wie es in der königlichen Bestallung heisst) ihm zum « Geschenk » gemacht, d. h. als eine Art Lehen übertragen wurde, nicht mehr als 11 Jahre; er kann also von dem in seinem Namen abgeschlossenen Handel keinen Begriff gehabt haben. Es scheint zu jener Zeit an der Tagesordnung gewesen zu sein, hervorragende, reich dotirte Stellungen zu verschenken; denn König Christian V. sorgte wie ein gewissenhafter Familienvater dafür, dass das eine Kind nach dieser Richtung keinen Vorzug vor dem anderen haben sollte, indem er am 5. Mai 1685, also ungefähr zwei Monate nach der Uebernahme des Postwesens durch Christian Gyldenlöve, seinem zweiten illegitimen Sohne Ulrich Christian Gyldenlöve die Stellung eines obersten Leiters des norwegischen Postwesens zum Geschenke machte.

Zur Zeit des Inkrafttretens der königlichen Bestätigung war Christian Gyldenlöve nicht einmal in seinem Vaterlande anwesend, denn schon im Alter von 9 Jahren hatte man ihn in's Ausland geschickt, wo er sich auch später mit wenigen kurzen Unterbrechungen aufhielt, theils zum Zweck seiner weiteren Ausbildung, theils auf Reisen und in fremden Kriegsdiensten, wo er sich durch

While the object kept in view in Klingenberg's appointment as Postmaster-General, was to obtain a thorough regeneration of the whole postal service and by its means the development of trade and intercourse, by confiding the conduct of this public service to an eminent man of great intellectual achievements and of considerable energy, the leading motive in conferring this dignity upon Gyldenlöve was simply to make provision for the latter by procuring for him the considerable revenue connected with the office of a superior manager of the Postal Administration.

Christian Gyldenlöve was born on the 28th of February 1674, and had thus reached the age of only eleven, when the Postal Administration was bestowed upon him « as a gift » (as the royal deed of nomination has it), that is, as a kind of fee. He could not, consequently, have understood the transaction which had been concluded in his name. At that period the bestowal of important and richly endowed offices seems to have been of frequent occurrence; for King Christian V., like a conscientious paterfamilias, took great care not to favour one child more than another. True to this principle, he on the 5th of May 1685, thus about two months after Christian Gyldenlöve's appointment as Postmaster-General, bestowed the Office of Chief of the Norwegian postal service upon Ulrich Christian Gyldenlöve, his second natural son. At the time the royal nomination came into force Christian Gyldenlöve was not even in his native country, having been sent abroad at the tender age of nine years, and there he continued his stay, with a few short interruptions, partly for educational purposes and partly in order to travel. He also spent a long time in foreign military service, where he earned great distinction and approbation by his personal bravery and coolness. He was a learned and gifted man, but took

direction des affaires postales. Ainsi André d'Engberg et Ravenstrup, conseiller de justice et de chancellerie en même temps que juge dans le Séeland, Jens Rosenheim, conseiller de justice et de commerce, conjointement avec l'oncle maternel de Gyldenlöve, Mathias Moth, connu comme l'un des premiers fonctionnaires du gouvernement et comme lexicographe, dirigèrent quelque temps le service postal en vertu du contrat du 10 octobre 1695. A la fin de ses jours, Gyldenlöve avait affermé ce service à l'administrateur postal Lerche à Copenhague pour une somme de 14,000 rixdalers par année.

Le 25 mai 1701, Christian Gyldenlöve convola en secondes noces avec la fille de Mogen Krag de Kaas, *Dorothée Krag*, petite-fille du diplomate et conseiller intime Jens Juel, et c'est cette personne qui fait l'objet du présent article.

Née le 26 septembre 1675, elle se maria à l'âge de 26 ans et ne vécut maritalement que 14 mois; pendant ce laps de temps, le comte Gyldenlöve devint, par son fils aîné, la souche de la famille Danneskjold-Samsö *). Gyldenlöve mourut déjà le 16 juillet 1703; à teneur du brevet de nomination que lui avait remis le roi, le service postal passa à ses héritiers, en sorte que la comtesse Gyldenlöve, née Krag, devint de cette manière Maîtresse générale des postes du Danemark et des duchés de l'Elbe. Elle avait sous ses ordres des directeurs de poste chargés de la gestion du service. Ces fonctions furent remplies successivement, sans parler de l'administrateur postal Lerche déjà nommé, par un autre adminis-

*) Il fut le grand-père du comte Frédéric Danneskjold-Samsö qui mourut en 1788 Directeur supérieur des postes danoises, et l'aïeul du Directeur général des postes du même nom qui fut mis à la retraite en 1873.

persönliche Tapferkeit und Kaltblütigkeit Anerkennung und Auszeichnung erwarb. Er war ein kenntnissreicher und begabter Mann, nur mit dem Postwesen hatte er keine Befassung, so dass zu seiner Unterstüzzung bei der Leitung der postalischen Angelegenheiten andere Kräfte herangezogen werden mussten. So waren Andreas von Engberg zu Ravenstrup, Justiz- und Kanzleirath und zugleich Landrichter in Seeland, sowie Justiz-, Kanzlei- und Kommerz-Rath Jens Rosenheim eine Zeitlang im Verein mit Gyldenlöve's Oheim mütterlicherseits, Mathias Moth, bekannt als einer der ersten Regierungsbeamten und als Lexikograph, mittels Vertrages vom 10. Oktober 1695 die Leiter des Postwesens. Zum Schluss seiner Lebenszeit hatte Gyldenlöve dasselbe an den Postverwalter Lerche in Kopenhagen für eine jährliche Summe von 14,000 Reichsthalern in Pacht gegeben.

Am 25. Mai 1701 ging Christian Gyldenlöve seine zweite Ehe ein, nämlich mit der Tochter von Mogen Krag zu Kaas, *Dorothea Krag*, einer Enkelin des Diplomaten, Geheimen Raths Jens Juel, und diese ist der Gegenstand des gegenwärtigen Aufsatzes.

Am 26. September 1675 geboren, trat sie im Alter von 26 Jahren in dieses eheliche Verhältniss. Nur 14 Monate dauerte dasselbe; während dieses Zeitraumes wurde Graf Gyldenlöve durch seinen ältesten Sohn Stammvater des Geschlechts Danneskjold-Samsö.*) Schon am 16. Juli 1703 starb Gyldenlöve; das Postwesen ging nach dem Wortlaut der ihm seinerzeit vom König ausgefertigten Bestallung nunmehr an seine Erben über, so dass auf diese Weise Gräfin Gyldenlöve, geb. Krag, Generalpostmeisterin in Dänemark und den Elbherzogthümern wurde.

*) Er war der Grossvater des Grafen Friedrich Danneskjold-Samsö, welcher im Jahre 1788 als Oberpostdirektor für das dänische Postwesen starb, und Urgrossvater des im Jahre 1873 in den Ruhestand getretenen Generalpostdirektors gleichen Namens.

no part in the management of the postal service; it was therefore necessary to call in the aid of other persons for the direction of this department. Thus under a convention bearing the date of the 10th of October 1695 the management of the postal business had for a certain period been entrusted to Andreas von Engberg zu Ravenstrup, *Justiz- und Kanzleirath* and Chief Judge in Zealand, Jens Resenheim, *Justiz, Kanzlei and Kommerz Rath*, and Mathias Moth, Gyldenlöve's maternal uncle, a man well-known as one of the highest government officials and a distinguished lexicographer. Towards the close of his life Gyldenlöve gave the postal service in lease to Postmaster Lerche in Copenhagen for the annual sum of 14,000 *reichsthaler*.

On the 25th of May 1701 Christian Gyldenlöve married again, his second wife being *Dorothea Krag*, daughter of Mogen Krag of Kaas, granddaughter of Jens Juel, a diplomat and Privy Councillor, and this lady is the subject of our article.

She was born on the 26th of September 1675, and had, therefore, reached the age of 26 when she married. She had not been married more than 14 months when Gyldenlöve died, his death having occurred on the 16th of July 1703. During that time he had through his eldest son*) become the founder of the Danneskjold-Samsö family. In accordance with the royal deed of nomination the postal service passed on to his heirs, and this is how Countess Gyldenlöve *née* Krag became Postmistress-General of Denmark and the Duchies of Schleswig

*) He was the grandfather of Count Friedrich Danneskjold-Samsö, Director General of Posts, who laid down his life for the Danish postal service in 1788; and the great grandfather of the Director General of Posts who retired on a pension in the year 1873.

trateur postal de Copenhague, J.-L. Poppe, ancien valet de chambre du comte, et, d'après un contrat du 8 octobre 1703, par le conseiller d'Etat Giese. Mais il est peu probable que la comtesse ait laissé la gestion supérieure de toutes les affaires à ces directeurs. Toutes les communications du roi concernant le service postal lui étaient adressées; elle nommait le personnel, publiait elle-même ou faisait publier en son nom des instructions de service et poursuivait enfin des procès avec ses directeurs. Un cas de ce genre se produisit du moins en 1706 et en 1707, avec le directeur postal Giese, qu'elle avait révoqué.

L'homme le plus remarquable qu'elle ait pourvu d'un emploi après son entrée en fonctions fut Christian-Christophe Erlund. En premier lieu valet, puis successivement soldat, commis de poste, contrôleur postal et inspecteur pour tout le territoire postal danois, maître de poste à Copenhague et enfin directeur à l'Administration générale, il était certainement un homme d'affaires extraordinairement capable et habile; dans tous les cas, il était inventif et fin, bien que rude et inculte et d'une moralité plus que douteuse. Erlund qui, évidemment, fut pendant ce temps et longtemps encore plus tard l'âme de l'Administration des postes, avait eu des relations avec la comtesse anciennement, lorsqu'il était encore commis de poste à Hambourg; il lui était même devenu indispensable, car elle ne se servait que de lui dans les occasions réellement importantes. En premier lieu, muni de pleins pouvoirs spéciaux, Erlund entreprit de voyager sur les routes postales, afin de découvrir certaines irrégularités d'administration qui s'étaient glissées peu à peu et qui, pendant l'ancienne période de laisser-aller administratif, s'étaient transformées en abus permanents, et afin de

Zur Leitung des Postwesens waren ihr Postdirektoren unterstellt. Letztere Stellung bekleideten nacheinander ausser dem schon obengenannten Postverwalter Lerche ein anderer Postverwalter in Kopenhagen, J. L. Poppe, ein früherer Kammerdiener ihres Gatten, und laut Vertrag vom 8. Oktober 1703 der Staatsrath Giese. Schwerlich aber hat sie sämmtliche Geschäfte der Oberleitung diesen ihren Direktoren überlassen: Jede Mittheilung des Königs in Betreff des Postwesens war an sie gerichtet; sie stellte das Personal an, gab selbst oder liess in ihrem Namen dienstliche Anweisungen für dasselbe festsetzen und führte endlich Prozesse mit ihren Direktoren. Ein solcher Fall ereignete sich wenigstens 1706 und 1707 mit dem obengenannten Postdirektor Giese, welchen sie seines Amtes entsetzt hatte.

Der merkwürdigste Mann, welchen sie nach der Uebernahme des Postwesens in eine solche Stellung hineinzog, war Christian Christoph Erlund. Zuerst Bedienter, sodann nacheinander Soldat, Postschreiber, Postkontroleur, Postinspektor für das gesammte dänische Postgebiet, Postmeister in Kopenhagen und schliesslich Direktor im Generalpostamt, war er gewiss ein ausserordentlich brauchbarer und gewandter Geschäftsmann, in jedem Fall erfinderisch und schlau, wenn auch roh und ungebildet, mit einem Charakter von mehr als zweifelhafter Moralität. Erlund, der offenbar zu ihrer Zeit und noch lange danach die Seele der Postverwaltung bildete, war ihr schon in früheren Jahren, als er noch die Stellung eines Postschreibers in Hamburg bekleidete, näher getreten, ja sogar unentbehrlich geworden, denn sie benutzte nur ihn in Fällen, wo es besonders Wichtiges zu unternehmen galt. Vor Allem unternahm er, mit ihrer besonderen Vollmacht ausgerüstet, Reisen auf den Poststrassen, um gewisse Ungehörigkeiten in der Verwaltung, welche sich mittlerweile eingeschlichen hatten und während der früheren, weni-

and Holstein. The postal service was conducted by Postal Directors placed under her orders. This office was held successively, in addition to the above mentioned Postal Manager Lerche, by J. L. Poppe, a former valet of her husbands' who was also Postal Manager at Copenhagen, and, by virtue of a convention of the 8th of October 1703, by the Councillor of State Giese. It is, however, scarcely probable that she had delegated all her powers to her Directors, as each communication from the King was addressed to her personally. She further appointed the postal staff, issued instructions for her officers or had them issued in her name, and lastly carried on law suits against her Directors. At least such a case occurred in 1706 and 1707 when she went to law against the above mentioned Postal Director Giese who had been dismissed by her.

The most remarkable man appointed by her to a similar post after she had taken charge of the postal service was Christian Christoph Erlund. Having begun as a servant he became in succession a soldier, postal clerk, postal controller, postal inspector for the whole Danish postal territory, postmaster in Copenhagen, and lastly Director in the General Post Office. He certainly was an excessively useful and intelligent business man, inventive and sly, though unpolished and uneducated, and of more than doubtful morals. Erlund, who evidently was the soul of the Postal Administration, both while she was the head of it and long afterwards, had met her in former years when still holding the situation of a postal clerk in Hamburg, and had even become indispensable to her, for she exclusively resorted to him in matters of special importance. She employed him more particularly to go on tours of inspection on the post roads, on which

prendre les dispositions voulues pour les faire disparaître. Dans ces voyages, il s'agissait surtout de prévenir d'une manière efficace, par des changements convenables, la diminution de revenus, conséquence de ces abus et d'une gestion défectueuse. Aussi, sous une direction aussi prudente, les recettes postales ne manquèrent pas d'augmenter du temps de la dame Krag; l'excédent de recettes, pendant la première année de son activité, avait été de 22,611 rixdalers; il s'éleva pendant la dernière année à 28,664 rixdalers. La comtesse n'oublia pas non plus ceux qui l'aidèrent à gagner cette somme par leur travail; on la loue, au contraire, des soins qu'elle prit en faveur de ses subordonnés.

Ce qu'on sait de sa vie privée prouve qu'elle était intelligente, spirituelle et ferme, mais qu'elle n'avait, il est vrai, pas toujours beaucoup de délicatesse ni d'égards dans le choix des moyens propres à satisfaire ses désirs ou nécessaires à l'exécution de ses vues. On ne lui reproche qu'un défaut grave, son manque d'économie. Christian Gyldenlöve possédait à sa mort, outre les revenus de la poste, la propriété de Gisselfeld dans la partie méridionale de l'île de Séeland, qui, d'après ses dispositions testamentaires devait, après la mort de sa femme, servir dans son état actuel à la création, qui eut lieu plus tard, d'une institution de filles nobles. Il possédait en outre la baronnie de Lindenholm dans le Jutland et deux biens-fonds à Copenhague; enfin il était le plus proche héritier du comté de Samsö dans la baronnie de Högholm et laissait une fortune considérable en numéraire. On le considérait comme un personnage princier; sa maison était somptueusement montée et de son temps l'on y déployait un grand luxe. On peut se faire une idée des sommes qui étaient dépensées pour la toilette de la

ger straffen Verwaltungsperiode bereits zu dauernden Missbräuchen geworden waren, aufzudecken und für deren Beseitigung zu sorgen. Besonders handelte es sich bei diesen Reisen darum, durch zweckmässige Anordnungen einer in Folge solcher Missbräuche und mangelhaften Geschäftsführung etwa bevorstehenden Verminderung ihrer Einnahmen wirksam vorzubeugen. Unter einer so umsichtigen Leitung mehrten sich auch die Erträge aus der Postverwaltung zur Zeit der Frau Krag: der Ueberschuss belief sich im ersten Jahre ihrer Amtsthätigkeit auf 22,611 und steigerte sich im letzten Jahre bis auf 28,664 Reichsthaler. Derer, welche diese Summen durch ihre Arbeit verdienen halfen, vergass sie in ihrer Stellung nicht, es wird ihr vielmehr eine besondere Fürsorge für ihre Untergebenen nachgerühmt.

Die Nachrichten über ihr Privatleben deuten auf eine begabte, geistreiche und kraftvolle Persönlichkeit, welche freilich in der Wahl der Mittel zur Befriedigung ihrer Wünsche und bei Durchführung ihrer Absichten nicht immer wählerisch und rücksichtsvoll zu Werke ging. Nur ein schlimmer Fehler wird ihr nachgesagt, der Mangel an Sparsamkeit. Christian Gyldenlöve hatte bei seinem Tode ausser den Einnahmen aus dem Postwesen das Gut Gisselfeld im südlichen Theile der Insel Seeland besessen, welches nach den Bestimmungen seines Testamentes in seinem damaligen Umfange erhalten und nach dem Tode seiner Gattin zur später auch erfolgten Errichtung eines Fräuleinstiftes benutzt werden sollte. Ferner gehörte zu seinem Besitz die Baronie Lindenholm in Jütland und zwei Grundstücke in Kopenhagen; endlich war er der nächste Erbe der Grafschaft Samsö in der Baronie Högholm und besass ein beträchtliches Vermögen in baarem Gelde. Man betrachtete ihn als eine fürstliche Persönlichkeit, sein Haus war auf's Kostbarste eingerichtet, und man lebte zu seiner Zeit mit Entfaltung

by virtue of special powers given him he had to bring to light and suppress certain irregularities in the administration, which had crept in little by little and become standing abuses during the former less strict direction. The chief object of these tours of inspection was to take effective measures to prevent any decrease in the postal revenue, which might be brought about by these abuses as well as by deficient control. Under Frau Krags' management the revenue from the postal service considerably increased. While in the first year during which she was as the head of the postal service the net revenue amounted to 22,611 *reichsthaler*, it had risen in the last year of her management to 28,664 *reichsthaler*. She did not forget those by whose labour these sums were earned, and she had the reputation of great generosity towards her subordinates.

The information we possess with regard to her private life tends to show that she was a gifted, witty and energetic woman who however was not very particular and delicate as to the choice of the means for satisfying her wishes and carrying out her intentions. She is said to have had only one serious fault, the want of economy. Christian Gyldenlöve, at his death, had left in addition to the revenue from the postal business, the estate of Gisselfeld in the southern part of the island of Zealand, which, according to the provisions of his will was to be kept intact and to be used after his wifes' death to endow an institution for daughters of noble family, a provision which was in fact carried on at a later period. He further had been the owner of the Barony of Lindenholme in Jutland, and of two properties in Copenhagen; lastly, he had been next heir to the County of Samsö

comtesse, en voyant un compte qu'elle eut à payer à dame Titgen, à Copenhague, en 1700, c'est-à-dire encore avant son mariage avec Gyldenlöve; ce compte s'élevait à plus de 2255 rixdalers, somme qui, pour l'époque, était si considérable qu'on put à peine l'acquitter avec les revenus bruts de la propriété rurale de Gisselfeld. Gyldenlöve avait certainement appris à connaître sa femme comme mauvaise ménagère, car, dans son testament, il répète à plusieurs reprises qu'il lui interdit de grever ses biens de dettes et impose, en outre, à son successeur l'obligation de veiller à ce que les biens ne soient ni abîmés par une mauvaise gestion, ni grevés d'hypothèques. En raison de ces dispositions, sa veuve n'avait que l'usufruit de sa fortune, sa vie durant; cependant ses revenus ne pouvaient suffire à satisfaire ses goûts princiers; elle ne se crut pas obligée par les stipulations du testateur, mais au contraire elle agit comme propriétaire absolue de l'héritage; sans s'inquiéter des restrictions imposées par les dispositions testamentaires, non seulement elle prit l'argent, mais elle vendit même quelques-uns des immeubles composant l'hoirie. Naturellement à sa mort ses affaires se trouvaient en fort mauvais état; les tapis et meubles précieux, de même que la riche collection d'argenterie étaient réduits presque à rien; tout décelait le déclin d'anciennes splendeurs. L'actif de son héritage fut de 1968 rixdalers; le passif, en revanche, s'élevait à la jolie somme de 26,044 rixdalers, bien que le produit de ses biens, les sommes provenant de propriétés vendues et les excédents de recettes provenant du service postal lui eussent, pendant sa gestion de huit années, d'après les indications d'Erlund, procuré une somme totale de 215,000 rixdalers, sur laquelle elle n'affecta que 4000 rixdalers aux obligations imposées par Gyldenlöve.

grosser Pracht. Von den Summen, welche für die Kleidung der Gräfin Gyldenlöve verausgabt wurden, kann man sich einen Begriff machen durch Einsicht einer Rechnung, die sie an Frau Titgen in Kopenhagen im Jahre 1700, also noch vor ihrer Verheirathung mit Gyldenlöve, zu bezahlen hatte; dieselbe lautete über den Betrag von 2255 Reichsthalern, eine Summe, welche nach den Geldverhältnissen der damaligen Zeit so erheblich war, dass sie kaum durch die Brutto-Einnahme eines ganzen Jahres aus den Erträgnissen des Landgutes Gisselfeld gedeckt werden konnte. Gyldenlöve hat ohne Zweifel seine Gattin als schlechte Haushälterin kennen gelernt, denn in seinem Testament betont er zu verschiedenen Malen, dass er ihr die Belastung der Güter mit Schulden untersagt hätte und ausserdem es seinen nächsten Nachkommen zur Pflicht mache, darüber zu wachen, dass weder die Güter durch Misswirthschaft zu Grunde gerichtet, noch mit Schulden belastet würden. Seine Wittwe hatte auf Grund dieser Bestimmungen nur die Nutzniessung der Güter für ihre Lebenszeit; zur Befriedigung ihrer fürstlichen Gepflogenheiten konnten indessen diese Einkünfte nicht ausreichen; sie hielt sich durch die Festsetzungen des Testators nicht für gebunden, sondern trat im Gegentheil als unumschränkte Besitzerin der Hinterlassenschaft auf, indem sie, ohne die ihr durch die testamentarischen Bestimmungen gesteckten Grenzen zu beachten, nicht allein Gelder aufnahm, sondern sogar von dem Gesammtbestande der Liegenschaften einzelne Stücke veräusserte. Naturgemäss also befand sich bei ihrem Tode ihr Besitzstand in einem höchst traurigen Zustande; die kostbaren Tapeten und Möbel, sowie die grosse Menge Silberzeug waren fast auf's Aeusserste zusammengeschmolzen, Alles zeugte von verschwundener Herrlichkeit. Die Aktiva ihrer Hinterlassenschaft betrugen nur 1968 Reichsthaler, die Passiva dagegen erreichten die statt-

in the Barony of Högholm, and also left considerable sums in ready money. He was considered as a princely personage, his house was furnished in a most splendid manner, and he lived in great style. We can form an idea of the sums spent on the wardrobe of Countess Gyldenlöve, from a bill she had to pay to a Frau Titgen in Copenhagen in the year 1700, thus even previous to her marriage with Gyldenlöve; this bill amounted to 2,255 *reichsthaler*, a sum which according to the value of money at that period was so enormous as to be scarcely covered by the gross revenue of a whole year from the Gisselfeld estate. Gyldenlöve no doubt, knew his spouse to be a bad housewife, for he repeatedly mentions in his will that he had forbidden her to mortgage the properties, and that, moreover, he made it the duty of his next heirs to see that these properties were neither ruined by mismanagement nor crippled by mortgages. By virtue of these provisions his widow had only a life interest in these properties; but the revenue from the same did not suffice to satisfy her princely habits; she did not consider herself tied by the wishes of her husband, but, on the contrary, behaved as though she were the absolute possessor of the property, not only by borrowing money on the estates, in violation of the provisions of the will, but also by selling several portions of these estates. It is consequently not to be wondered at that at her death she left her property in a sad state. The valuable tapestry and furniture, as well as the great quantity of plate had almost entirely disappeared; all told of fallen greatness. The assets left by her amounted to the sum of only 1,968 *reichsthaler*, while her debts reached the considerable figure of 26,044 *reichsthaler*, although she had had, according to Erlund's statements, a total revenue of as much as 215,000 *reichsthaler* accruing, partly from the various estates, and the proceeds of the sale of portions

En terminant, rappelons une anecdote qui caractérise la comtesse Gyldenlöve. Celle-ci se remaria en 1715 avec le chambellan, plus tard conseiller intime d'Ahlefeldt. Le roi lui ayant fait exprimer sa surprise de la voir renoncer au rang élevé de son premier mari pour se marier avec un simple gentilhomme, elle répondit à l'envoyé du roi, en faisant allusion au chien qui figure dans les armoiries des Ahlefeldt et au lion qui figure dans celles des Gyldenlöve: « Dis à ton maître que je préfère un chien vivant à un lion mort. »

A la mort de Christian Gyldenlöve on remarqua, sans doute, que son investiture des fonctions de Maître général des postes n'avait pas été formellement confirmée par Frédéric IV, à son avènement au trône; sa veuve voulut certainement racheter cette omission et réclama sans retard la confirmation royale, car celle-ci fut publiée dans la forme ordinaire le 22 septembre 1703. Cette confirmation tardive dut engager le gouvernement à examiner s'il était utile de continuer à laisser la poste entre les mains de particuliers, notamment depuis que ce service avait commencé à fournir des excédents de recettes importants; on décida alors de fixer des limites déterminées à cette « investiture ». Il est constant qu'immédiatement après avoir reçu la confirmation du 24 septembre 1703, la comtesse Gyldenlöve se déclara prête à renoncer à la Maîtrise générale des postes si l'Administration du service postal lui était laissée encore pendant 8 ans, pour lui permettre de payer les dettes de son mari. C'est pour cette raison que, comme nous l'avons dit, elle conserva ses fonctions jusqu'en 1711, année dans laquelle, par l'édit du 6 octobre, que Frédéric IV pro-

liche Summe von 26,044 Reichsthalern, wiewohl sie aus den Erträgen der Güter, aus der Einnahme für die veräusserten Theile der letzteren, sowie aus den Ueberschüssen, welche ihr das Postwesen während ihrer achtjährigen Verwaltung lieferte, nach den Angaben Erlunds eine Gesammteinnahme von nicht weniger als 215,000 Reichsthalern gehabt hat, wovon sie nur 4000 Reichsthaler zur Tilgung von Gyldenlöve's Verbindlichkeiten verwendet hatte.

Schliesslich sei noch eines bezeichnenden Charakterzuges der Gräfin Gyldenlöve gedacht. Sie vermählte sich im Jahre 1715 zum zweiten Male, und zwar mit dem Kammerherrn, späteren Geheimrath v. Ahlefeldt. Als der König ihr darüber seine Verwunderung aussprechen liess, dass sie dem hohen Stande ihres vorigen Gemahls entsagen und sich mit einem einfachen Edelmanne verheirathen könne, antwortete sie dem Abgesandten des Königs mit Bezug auf das Helmzeichen im Wappen der Ahlefeldt, einen Hund, und den fürstlichen Löwen im Wappenschilde der Gyldenlöve: « Sage dem Könige, dass mir ein lebendiger Hund um Vieles lieber ist, als ein todter Löwe. »

Bei Christian Gyldenlöve's Tod ist man vermuthlich darauf aufmerksam geworden, dass dessen « Belehnung » mit dem Generalpostamte bei Friedrichs IV. Thronbesteigung nicht formell bestätigt worden war; seine Wittwe hat wahrscheinlich das Versäumte nachholen wollen und sofort die königliche Genehmigung nachgesucht, denn am 22. September 1703 wurde dieselbe in der gebräuchlichen Form veröffentlicht. Diese spätere Bestätigung hat Anlass zur Erwägung seitens der Regierung geben müssen, ob es zweckmässig wäre, das Postwesen in dieser Weise auch ferner in privaten Händen zu belassen, namentlich nachdem dasselbe angefangen hatte, einen erheblichen Ueberschuss abzuwerfen; man ist damals zu dem Entschluss gekommen, eine bestimmte Frist für diesen Zustand der « Belehnung »

of the same, and partly from the net profits of the postal business during the eight years she had it under her management; and of this considerable sum she only employed the amount of 4,000 *reichsthaler* for the purpose of discharging certain debts contracted by Gyldenlöve.

In conclusion, we may mention a trait of character peculiar to Countess Gyldenlöve. She married a second time in the year 1715, her second husband being von Ahlefeldt, chamberlain and later on Privy Councillor. On the King intimating to her his surprise that she should demean herself by marrying a simple nobleman she replied to His Majestys' messenger, alluding to the dog displayed on the coat of arms of the von Ahlefeldt and the royal lion on that of the Gyldenlöve, « tell the King that a living dog is better than a dead lion. »

At Christian Gyldenlöves' death it was probably discovered that his nomination as Postmaster-General had not been formally confirmed at Friedrich the Fourths' accession, and his widow seems to have wished to make good this omission, and to have applied for the royal confirmation, for this confirmation was given in the ordinary form on the 22nd of September 1703. This tardy confirmation led the government to consider whether the postal service should continue to be left in private hands, especially after it had begun to yield a considerable net revenue, and it resolved to fix a certain limit for this state of things. Certain it is that, on the 24th of September 1703, immediately after having received the deed of confirmation, Countess Gyldenlöve declared her

mulgua lors de son séjour à Greifswald pendant l'épisode de la guerre contre la Suède dans le nord de l'Allemagne, il fut décrété que le service de la poste serait repris par l'Etat et exploité pour le compte de celui-ci, mais qu'en revanche la comtesse Gyldenlöve recevrait, pour ainsi dire à titre de pension, une indemnité égale à la somme payée dans le temps au nom de son mari à Klingenberg ; toutefois, en vertu de l'ordonnance du 27 février 1712, on lui accorda, à elle et à ses enfants, une indemnité annuelle de 4000 rixdalers.

La comtesse Gyldenlöve, née Krag, vécut de cette pension encore 42 ans, soit jusqu'à sa mort ; elle mourut le 10 octobre 1754 à l'âge de 79 ans.

festzusetzen. Es steht fest, dass Gräfin Gyldenlöve unmittelbar nach Empfang der Bestätigung am 24. September 1703 sich mit dem Rücktritt vom Generalpostamte unter der Bedingung einverstanden erklärte, dass ihr die Verwaltung des Postwesens noch 8 Jahre behufs Bezahlung der Schulden ihres Gatten belassen würde. Mit Rücksicht darauf behielt sie ihre Stellung, wie schon oben bemerkt, bis zum Jahre 1711, wo Friedrich IV. mittels Erlasses vom 6. Oktober, gegeben bei seinem damaligen Aufenthalt in Greifswald während der norddeutschen Episode des Krieges gegen Schweden, bestimmte, dass das Postwesen vom Staate übernommen und für dessen Rechnung betrieben werden sollte, dass dagegen der Gräfin Gyldenlöve gewissermassen als Pension eine Abfindungssumme in der Höhe des seinerzeit in ihres Gatten Namen an Klingenberg gezahlten Betrages zugebilligt werden sollte, wobei durch Verordnung vom 27. Februar 1712 ihr nebst ihren Kindern eine jährliche Entschädigungssumme von 4000 Reichsthalern zufiel.

Noch über 42 Jahre lebte Gräfin Gyldenlöve, geb. Krag, in dem erwähnten Pensionsverhältniss, bis sie am 10. Oktober 1754 im Alter von 79 Jahren verschied.

readiness to withdraw from the General Post Office on the condition that the management of the postal business should be left to her for a term of eight years in order to enable her to pay her husband's debts. This condition was granted, and she kept her post as mentioned above, until the year 1711, when Friedrich IV. provided by a decree issued on the 6th of October at Greifswald, while the war against Sweden was being waged in North Germany, that the postal service should be made over to the State, and carried out on its account; that on the other hand Countess Gyldenlöve should, by way of a pension, be paid a compensation amounting to the sum paid at the time in her husband's name to Klingenberg. This provision was carried out by a decree of the 27th of February 1712, ordering the payment of a yearly sum of 4,000 *reichsthaler* to herself and her children.

Countess Gyldenlöve enjoyed this pension for more than 42 years, and died on the 10th of October 1754 at the age of 79 years.

Bibliographie postale.

ALBUM DES SERVICES MARITIMES POSTAUX FRANÇAIS ET ÉTRANGERS *avec notices commerciales sur les principaux ports français et étrangers*, par *Paul Jacottey*, Licencié en droit, Sous-chef des services maritimes de l'Administration des postes et des télégraphes, et *Maxime Mabyre*, Commis-rédacteur à l'Administration centrale des postes et des télégraphes, Professeur de géographie économique (cours supérieur) aux Cours commerciaux de la Ville de Paris, etc. Sous la direction de M. Emile Levasseur, Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers.

La publication dont il s'agit que, par abréviation, nous appellerons

Postalische Bücherkunde.

ALBUM DES SERVICES MARITIMES POSTAUX FRANÇAIS ET ÉTRANGERS *avec notices commerciales sur les principaux ports français et étrangers*, par *Paul Jacottey*, Licencié en droit, Sous-chef des Services maritimes à l'Aministration centrale des Postes et des Télégraphes et *Maxime Mabyre*. Commis-rédacteur à l'Administration centrale des Postes et des Télégraphes, Professeur de Géographie économique (cours supr) aux Cours commerciaux de la Ville de Paris, etc. Sous la Direction de M. Emile Levasseur, Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers.

Der vorstehend angekündigte « Atlas der übersceischen Postver-

Postal Bibliography.

ALBUM DES SERVICES MARITIMES POSTAUX FRANÇAIS ET ÉTRANGERS *avec Notices commerciales sur les principaux ports français et étrangers*, par *Paul Jacottey*, Licencié en droit, Sous-chef des services maritimes à l'Administration centrale des Postes et des Télégraphes et *Maxime Mabyre*, Commis-rédacteur à l'Administration centrale des Postes et des Télégraphes, Professeur de Géographie économique (cour supr) aux Cours commerciaux de la ville de Paris, etc. Sous la direction de M. Emile Levasseur, Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers.

The above-mentioned « Atlas of the mail packet lines of the world »,

l'« Atlas des correspondances postales d'outre-mer », comprendra les dix cartes suivantes, chacune de 63 cm. de hauteur sur 104 cm. de largeur :

1° Carte générale des services maritimes postaux français, avec l'indication des principales communications terrestres et des pays faisant partie de l'Union postale universelle.

2° Carte générale des services maritimes postaux étrangers (non français), avec l'indication des principales communications terrestres et des pays faisant partie de l'Union postale universelle.

3° Carte des grandes communications postales françaises et étrangères du bassin de la Méditerranée.

4° Cartes des grandes communications postales françaises et étrangères de la côte orientale d'Afrique et de l'Océanie.

5° Carte des grandes communications postales françaises et étrangères des côtes ouest et nord-ouest de l'Europe.

6° Carte des grandes communications postales françaises et étrangères de la mer des Antilles et du golfe du Mexique.

7° Carte des grandes communications postales françaises et étrangères de l'Atlantique sud (côtes occidentales d'Afrique et côtes orientales de l'Amérique du sud).

8°. Carte des principales lignes de navigation du Pacifique.

9° Carte d'ensemble des grandes communications télégraphiques du globe.

10° Carte d'ensemble des pays avec lesquels la France et les colonies françaises échangent des colis postaux.

Les cartes 1, 2, 4 et 7, 8, 9, 10 sont dressées à l'échelle du 40,000,000me ou 1 millimètre pour 40 kilomètres; les cartes 5 et 6 à l'échelle du 6,000,000me ou 1 millimètre pour 6 kilomètres; la carte 3 à l'échelle de 5,000,000me ou 1 millimètre pour 5 kilomètres.

bindungen der Erde », wie wir das Werk der Kürze wegen nennen wollen, soll aus folgenden 10 Karten von je 63 Cm. Höhe und 104 Cm. Breite bestehen :

1. Uebersichtskarte des französischen Seepostdienstes mit Angabe der hauptsächlichsten Verkehrswege zu Lande und der zum Weltpostverein gehörigen Länder.

2. Uebersichtskarte des ausländischen (nicht französischen) Seepostdienstes mit Angabe der hauptsächlichsten Verkehrswege zu Lande und der zum Weltpostverein gehörigen Länder.

3. Karte der grossen französischen und ausländischen Seepostverbindungen im mittelländischen Meere.

4. Karte der grossen französischen und fremdländischen Seepostverbindungen mit der Ostküste von Afrika, mit Asien und Australien.

5. Karte der grossen französischen und fremdländischen Seepostverbindungen der West- und Nordwest-Küsten von Europa.

6. Karte der grossen französischen und fremdländischen Seepostverbindungen im Antillen-Meere und dem Golfe von Mexiko.

7. Karte der grossen französischen und fremdländischen Seepostverbindungen im südlichen Theile des Atlantischen Ozeans (Westküste von Afrika und Ostküste von Südamerika).

8. Karte der hauptsächlichsten Schifffahrtslinien im Stillen Ozean.

9. Uebersichtskarte der grossen Telegraphen-Verbindungen des Erdballs.

10. Uebersichtskarte der Länder, mit welchen Frankreich und die französischen Kolonien im Austausche von Postpacketen stehen.

Die Karten 1, 2, 4 und 7, 8, 9, 10 werden im Massstabe von 1 : 40,000,000 oder 1 Millimeter : 40 Kilometer, die Karten 5 und 6 im Massstabe von 1 : 6,000,000 oder 1 Millimeter : 6 Kilometer, die Karte 3 im Verhältnisse von 1 : 5,000,000 oder 1 Millimeter : 5 Kilometer hergestellt.

as it may be called for the sake of brevity, will contain the following 10 maps, each 63 centimètres long and 104 centimètres broad :—

1.—General map of the French mail packet lines, showing at the same time the principal lines of communication by land, and the countries forming part of the Universal Postal Union.

2.—General map of the foreign (non French) mail packet lines, showing also the principal lines of communication by land, and the countries forming part of the Universal Postal Union.

3.—Map of the great French and foreign postal lines in the Mediterranean.

4.—Map of the great French and foreign postal lines to the East Coast of Africa, to Asia, and Australasia.

5.—Map of the great French and foreign postal lines to the Western and North-Western Coasts of Europe.

6.—Map of the great French and foreign postal lines in the Caribbean Sea and the Gulf of Mexico.

7.—Map of the great French and foreign postal lines in the South Atlantic (West Coast of Africa and East Coast of South America).

8.—Map of the principal packet lines in the Pacific.

9.—General map of the great international telegraph lines of the world.

10.—General map of the countries with which postal parcels are exchanged by France and the French Colonies.

The maps enumerated under 1, 2, 4, 7, 8, 9, and 10 are on the scale of 1 : 40,000,000, or of 1 millimètre to 40 kilomètres; those mentioned under 5, and 6 are on the scale of 1 : 6,000,000, or of 1 millimètre to 6 kilomètres, and that under 3 on that of 1 : 5,000,000, or of 1 millimètre to 5 kilomètres.

Les cartes sont, en outre, accompagnées de notices commerciales sur les principaux ports français et étrangers et d'une table des matières.

Les auteurs de cet atlas ont eu en vue de créer un moyen d'instruction auxiliaire pour le commerce et les écoles, un aide pour l'instruction publique et le service administratif, en même temps qu'un guide pour l'acheminement des correspondances, à l'usage des employés des postes et des télégraphes.

Chacune des feuilles de l'atlas se vend à part au public.

Jusqu'à présent, la carte n° 1 est seule achevée et a seule été publiée; cette carte indique le développement du service postal maritime français sur toute la terre, à l'exclusion des correspondances postales maritimes des autres nations. Dressée sous la forme d'un planisphère, elle nous donne une image claire des nombreuses ramifications du service postal maritime que le gouvernement français entretient au moyen de fortes subventions. Comme les lignes des paquebots français dans la mer Méditerranée forment un réseau spécial très touffu, qui ne peut être représenté avec toute la clarté désirable sur une carte à l'échelle du 40,000,000me, les auteurs ont jugé convenable, bien que l'atlas doive contenir une carte particulière pour les services de paquebots-poste de la Méditarranée, d'ajouter, des deux côtés de la carte générale n° 1, deux petites cartes d'une échelle plus grande, représentant les lignes de paquebots qui relient la France avec la Corse, l'Algérie et la Tunisie. Au pied de la carte générale se trouve l'indication des diverses lignes de paquebots avec le jour de départ des navires, la durée du trajet, l'arrivée au port de destination et la distance en milles marins, en sorte qu'à l'aide de cette carte il n'est pas difficile de connaître le jour d'arrivée d'une lettre expédiée à une destination d'outre-mer.

Handelsnachrichten über die wichtigsten Häfen Frankreichs und des Auslandes, sowie ein geographisches Inhalts-Verzeichniss sind dem Kartenwerke ausserdem beigegeben.

Nach der Absicht, welche die Herren Verfasser bei der Herausgabe des Atlas geleitet hat, soll derselbe ein Nachschlagewerk für Geschäftsleute, ein Hülfsmittel für den öffentlichen Unterricht und für die Verwaltungszweige bilden, sowie auch den Post- und Telegraphenbeamten als Leitbehelf bei der Beförderung der internationalen Korrespondenz dienen.

Die einzelnen Blätter des Atlas werden ein jedes für sich zum Verkaufe an das Publikum bereit gestellt.

Bis jetzt liegt erst die Uebersichtskarte Nr. 1 fertig vor, welche die Wirksamkeit des französischen Seepostdienstes auf der ganzen Erde darstellt, mit Ausschluss der Seepostverbindungen aller übrigen Nationen. Diese in planisphärischer Form entworfene Karte verschafft uns ein klares Bild des weit verzweigten, von der Staatsregierung bekanntlich durch Aufwendung reichlicher Mittel unterhaltenen Seepostdienstes Frankreichs. Da die französischen Seepostlinien im mittelländischen Meere ein besonders dichtes Netz bilden, welches auf einer Weltkarte im Maasstab von 1: 40,000,000 nicht mit genügender Klarheit veranschaulicht werden kann, so haben die Herren Verfasser es für angezeigt erachtet, trotzdem der Atlas noch eine besondere Karte über die Seepostverbindungen des Mittelmeeres enthalten soll, zu beiden Seiten der Uebersichtskarte Nr. 1 zwei kleinere Kärtchen in grösserem Massstabe der Seepostlinien zwischen Frankreich einerseits und Korsika, Algier und Tunis anderseits einzufügen.

Am Fusse der Uebersichtskarte finden wir die verschiedenen Dampfschiffslinien mit Angabe des Tages des Abgangs der Schiffe, der Dauer der Fahrt, der Ankunft in den betreffenden Häfen und der Entfernung in Seemeilen verzeichnet, so dass es bei Benutzung der Karte nicht schwer

Commercial information on the principal French and foreign ports, as well as a geographical index, is added to the atlas.

The object kept in view by the authors in publishing this work, has been to supply merchants, schools, and the Government and other offices with a work of reference, and to provide postal and telegraph officers with a guide for the direction of international correspondence.

The various maps of the atlas are to be sold separately.

The only map which has as yet appeared is that mentioned under N° 1, which shows the French mail packet lines all over the world, excluding those maintained by any other nation. This planispheric chart affords a clear view of the extensive system of mail packet lines maintained, as our readers are aware, by the French Government at a great expense. As these lines are exceptionally numerous in the Mediterranean, and cannot be represented with sufficient distinctness in a map of the world on the scale of 1 : 40,000,000, the authors have thought it necessary to add on each side of the general map N° 1 two small maps on a larger scale showing the mail packet lines between France, on the one hand, and Corsica, Algeria, and Tunis on the other, notwithstanding the fact that the Atlas is to contain a special map of the mail packet lines in the Mediterranean.

At the bottom of the general map, the various mail packet lines are enumerated together with the dates of departure of the vessels, the duration of the voyages, the dates of arrival at the various ports, and the distance given in nautical miles, so as to enable any one to calculate the day on which a letter will reach its destination.

Quoique l'ouvrage dont nous parlons soit fait en première ligne au point de vue des intérêts français, il n'en aura pas moins égard d'une manière complète aux correspondances postales d'outre-mer des autres pays; c'est ce dont nous est garant le nom de M. Jacottey, que nos lecteurs connaissent déjà avantageusement comme le savant auteur du remarquable ouvrage intitulé « *Traité de législation et d'exploitation postales* ». La coopération du célèbre géographe Levasseur, qui s'est chargé de revoir le travail, est également une garantie de la bonne exécution de celui-ci.

La carte générale n° 1 que nous avons sous les yeux doit donc être considérée comme un commencement plein de promesses.

Petites communications.

En Suisse, les dispositions de la loi fédérale sur les taxes postales*) du 26 juin 1884 ont été modifiées comme suit, à partir du 1er décembre 1891, par la nouvelle loi que l'Assemblée fédérale a adoptée le 17 juin 1891:

1° La restriction à 15 gr. du poids de la lettre simple dans le rayon local (taxe réduite) est supprimée. Dans le service interne suisse, la taxe d'une lettre sera donc désormais uniformément fixée, jusqu'au poids maximum de 250 gr., dans le rayon local (10 km. en ligne droite), à 5 cts. en cas d'affranchissement et à 10 cts. en cas de non-affranchissement; en dehors du rayon local, à 10 cts. en cas d'affranchissement et à 20 cts. en cas de non-affranchissement.

2° La taxe supplémentaire perçue sur les lettres insuffisamment affranchies est supprimée. Les lettres de ce genre ne doivent, en conséquence,

*) Voir *L'Union postale*, 9e vol., p. 237.

ist, den Tag, an welchem ein abgesandter Brief am überseeischen Bestimmungsorte eintreffen muss, zu ermitteln.

Dass das Kartenwerk, obwohl es in erster Linie für französische Verhältnisse berechnet ist, auch die Seepostverbindungen der übrigen Staaten gründlich berücksichtigen wird, dafür bürgt uns vor allem der Name des Herrn Jacotey, des unseren Lesern wohlbekannten gelehrten Verfassers des vortrefflichen Werks « *Traité de Législation et d'Exploitation Postales* ». Auch die Betheiligung des hervorragenden Geographen Herrn Levasseur, der die Durchsicht des Werkes übernommen hat, bietet Gewähr für eine gediegene Ausführung.

Die vorliegende Uebersichtskarte Nr. 1 darf als ein vielversprechender Anfang bezeichnet werden.

Kleine Mittheilungen.

In der Schweiz sind die Bestimmungen des Posttaxgesetzes*) vom 26. Juni 1884 durch ein unterm 17. Juni 1891 von der Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft angenommenes neues Bundesgesetz vom 1. Dezember 1891 ab, wie folgt, abgeändert worden:

1. Die Gewichtsbeschränkung bis 15 Gr. für die reduzirte Brieftaxe des Lokalrayons ist aufgehoben. Das Porto für Briefe im innern Verkehr der Schweiz beträgt daher künftig bis zum Meistgewicht von 250 Gramm: *im Lokalrayon* (10 Km. in grader Linie): frankirt 5 Rappen, unfrankirt 10 Rappen; *ausserhalb des Lokalrayons:* frankirt 10 Rappen, unfrankirt 20 Rappen.

2. Die Zuschlagtaxe für ungenügend frankirte Briefe kommt in Wegfall. Derartige Briefe werden somit nur noch mit dem einfachen

*) S. *L'Union postale*, IX, S. 237.

The name of Monsieur Jacottey, well-known to our readers as the learned author of the excellent work entitled « *Traité de Législation et d'Exploitation Postales* », is the best guarantee that the Atlas, though chiefly intended for the French public, will give a chart equally true and complete of the mail packet lines of the other countries; the cooperation of Monsieur Levasseur, the distinguished geographer who has undertaken the revision of the work, is an additional pledge for its careful execution.

We can but consider the general map N° 1 which is before us as a fair example of what the rest of the work will be.

Miscellaneous.

The following alterations have been introduced into the Swiss Law on the Postal Rates of the 26th of June 1884*) by a new Federal Law adopted by the Chambers of the Swiss Confederation on the 17th of June 1891, with effect from the 1st of December of the same year:—

1.—The limit of weight of 15 grammes for letters forwarded at the reduced rate within the local radius, is abolished. Consequently, the postage on letters exchanged in the domestic service of Switzerland now amounts, up to the weight of 250 grammes:—

in the local radius (of 10 kilomètres in a straight line):—

to 5 centimes in case of prepayment, and to 10 centimes in case of non-payment of postage;

beyond the local radius:—

to 10 centimes for prepaid, and to 20 centimes for unpaid letters.

2.—The additional rate on insufficiently prepaid letters is abolished. This kind of letters is, therefore,

*) See « *L'Union Postale* », vol. IX., page 237.

être taxées que du simple montant de l'affranchissement manquant.

3° Les mandats de poste jusqu'au montant de fr. 20 ne coûtent que 15 cts. Pour les montants plus élevés, les taxes ne subissent pas de modification.

4° La taxe des recouvrements a été réduite à 15 cts. pour les montants jusqu'à fr. 20 et à 30 cts. pour les montants de plus de fr. 20 jusqu'à fr. 1000.

5° La taxe de transport des journaux et autres publications périodiques expédiés par abonnement, est calculée à raison de 1 centime par exemplaire et par 75 gr. (au lieu de 50 gr. comme jusqu'à présent).

* * *

Pour le transport de la correspondance postale entre l'Angleterre, la Chine et le Japon, par le chemin de fer transcontinental (Pacifique)*) du Canada, le gouvernement britannique paie annuellement une subvention de 1,200,000 marks (£ 60,000). Ce service s'effectue une fois par mois. La durée du transport est fixée à 30½ jours en hiver et à 28½ jours en été. Les départs tardifs sont punis d'une amende de 10,000 marks (£ 500), et une amende de 2000 marks (£ 100) est infligée par jour de retard. Toute arrivée en retard d'une demi-journée est également passible d'une amende de 2000 marks (£ 100).

Dernièrement tout le trajet entre le Japon et l'Angleterre par le transcontinental canadien a été effectué en 25 jours, y compris un arrêt de trois jours à New-York. Le trajet de Yokohama à Vancouver a été fait en 10 jours 14 heures 34 minutes. La distance de Vancouver à Montréal — 4670 km. — a été parcourue en 3 jours 17 heures, avec une vitesse moyenne de 55 km. à l'heure, en chiffre rond, résultat qui doit être considéré comme extraordinaire.

(« *Archiv für Post und Telegraphie.* »)

*) V. *L'Union postale*, vol. 16, page 136.

Betrage des fehlenden Portotheils taxirt.

3. Postanweisungen bis zum Betrage von 20 Franken kosten nur 15 Rappen. Die Taxen für höhere Beträge bleiben unverändert.

4. Die Taxen für Postaufträge (Einzugsmandate) ist für Beträge bis zu 20 Fr. auf 15 Rappen und für Beträge über 20 bis 1000 Fr. auf 30 Rappen ermässigt worden.

5. Die Transporttaxe für abonnirte Zeitungen und andere periodische Blätter wird pro Exemplar mit 1 Rappen für je 75 Gr. (statt, wie bisher, für je 50 Gr.) berechnet.

* * *

Für die Postverbindung zwischen England und China sowie Japan über die Kanadische Ueberlandbahn*) zahlt die englische Regierung eine staatliche Beihülfe von 1,200,000 Mark (60,000 £) jährlich. Die Verbindung ist eine monatliche. Die Beförderungsfrist beträgt 30½ Tage im Winter und 28½ Tage im Sommer. Für verspätete Abfahrt ist eine Strafe von 10,000 Mark (500 £) und für jeden vollen Tag Verspätung eine solche von 2000 Mark (100 £) festgesetzt. Für jeden halben Tag verspäteter Ankunft sind ebenfalls 2000 Mark (100 £) Strafe zu zahlen.

Unlängst ist nun die ganze Reise von Japan über die Kanadische Ueberlandbahn nach England in 25 Tagen zurückgelegt worden, einschliesslich eines dreitägigen Aufenthaltes in New-York. Zur Fahrt von Yokohama nach Vancouver wurden 10 Tage 14 Stunden 34 Minuten gebraucht. Die Strecke von Vancouver nach Montreal — 4670 Km. — wurde in 3 Tagen 17 Stunden zurückgelegt, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 55 Km. in der Stunde, eine Leistung, welche als eine ausserordentliche bezeichnet werden muss.

(*Archiv für Post und Telegraphie.*)

*) S. *L'Union Postale*, XVI, S. 136.

only charged with the amount of the insufficiency.

3.—The commission on money orders not exceeding 20 francs in value is reduced to 15 centimes, that on money orders for higher amounts remaining unchanged.

4.—The fee on collection orders is reduced to 15 centimes for amounts not exceeding 20 francs, and to 30 centimes for amounts exceeding 20 francs and not exceeding 1,000 francs.

5.—The postage on newspapers and other periodicals forwarded by the publishers to subscribers is fixed at 1 centime for each copy up to 75 grammes (instead of 50 grammes as hitherto) in weight.

* * *

The British Government pays an annual subsidy of 1,200,000 mark (60,000 *l.*) for the four-weekly mail service between England, and China and Japan, over the Canadian Pacific Railway.*) The time allowed for the transit of the mail is 30½ days in winter, and 28½ days in summer. The penalty fixed for delayed departure is 10,000 mark (500 *l.*), and for each delay of one full day 2,000 mark (100 *l.*). A penalty of 2,000 mark (100 *l.*) must likewise be paid for each half-day's delay in the arrival of the mail.

Some time ago the whole journey from Japan to England *via* the Canadian Pacific Railway was accomplished in 25 days, inclusive of a stoppage of 3 days in New York. The passage from Yokohama to Vancouver took 10 days 14 hours and 34 minutes. The distance from Vancouver to Montreal — 4,670 kilomètres — was traversed in 3 days 17 hours, at an average speed of 55 kilomètres an hour in round figures, a result which may be looked upon as highly satisfactory.

(« *Archiv für Post und Telegraphie* ».)

*) See « *L'Union Postale* », vol. XVI., page 136.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 8. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 3.** **Berne,** 1^er mars 1892.

Sommaire. Les Conventions du Congrès postal universel de Vienne devant le Reichstag allemand. — Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne (*fin*). — Bibliographie postale. — Petites Communications.

Les Conventions du Congrès postal universel de Vienne devant le Reichstag allemand.

Les Conventions et Arrangements conclus au Congrès postal universel de Vienne, en 1891, ont été dernièrement soumis au Reichstag allemand et adoptés sans discussion par cette assemblée, après un discours, accueilli par d'unanimes applaudissements, de S. Ex. M. le secrétaire d'Etat D^r de Stephan, auquel le Reichstag a exprimé sa vive gratitude pour l'activité qu'il déploie depuis si longtemps dans le domaine postal. En raison de l'intérêt que ce discours ne manquera pas d'avoir pour nos lecteurs, nous nous faisons un plaisir de le reproduire dans son entier.

Messieurs! Si les Conventions qui vous sont soumises sont ratifiées, d'ici au 1^er juin, par les chefs des gouvernements intéressés, ratifications qui, dans un certain nombre de cas, devront être précédées de l'approbation des chambres, on pourra dire que, depuis que l'Australie, la dernière partie du monde qui n'appartenait pas encore à l'Union postale, a adhéré à celle-ci à Vienne, les frontières de tous les Etats et les limites de toutes les parties du globe seront effacées à

Die Verträge des Wiener Weltpost-Kongresses im deutschen Reichstage.

Die auf dem Wiener Weltpostkongresse im Jahre 1891 abgeschlossenen Verträge und Uebereinkommen haben kürzlich dem deutschen Reichstage vorgelegen und sind von diesem nach einer mit allseitigem Beifall aufgenommenen Rede S^r Excellenz des Staatssekretärs Dr. von Stephan, dem für seine Bemühungen auf den Gebieten des Postverkehrs der Dank des Hauses ausgesprochen wurde, ohne jede Diskussion genehmigt worden. Bei dem Interesse, welche diese Rede für unsere Leser haben dürfte, lassen wir den Wortlaut derselben nachstehend folgen:

Meine Herren! Wenn die Ihnen zur Beschlussfassung und eventuellen Genehmigung vorgelegten Verträge bis zum 1. Juni die Ratifikation der betreffenden Staatsoberhäupter erlangen, wozu allerdings in einer Anzahl von Fällen die vorherige Genehmigung der Volksvertretungen erforderlich ist, dann wird vom 1. Juli 1892 ab, nachdem in Wien der letzte dem Postverein noch nicht angehörig gewesene Welttheil, Australien, demselben beigetreten ist, auf dem ganzen bewohnten Erdenrund die Niederlegung aller Grenzen der

The Conventions of the Universal Postal Congress of Vienna before the German Reichstag.

The Conventions and Arrangements concluded at the Universal Postal Congress in Vienna in 1891, have lately been submitted to the German *Reichstag*, and have been adopted by it without any discussion after a speech by His Excellency Dr. von Stephan, Secretary of State for the Imperial Post Office. The speech was warmly received, and the thanks of the House were expressed to His Excellency in recognition of his efforts to improve the various branches of the postal service. We give below the text of this speech which, we have no doubt, will be perused with the greatest interest by our readers.

Gentlemen. Should, before the 1^st of June, the Conventions submitted for your consideration and sanction, be ratified by the respective sovereigns, a step for which, it is true, the previous approval of the houses of representatives is necessary in a number of cases, — the frontiers of all countries and Continents throughout the inhabited globe will be effaced on the 1^st of July 1892, and entire liberty of communication will be established, since

partir du 1er juillet 1892, et que la liberté la plus complète des échanges se trouvera réalisée dans le domaine postal. *(Vive approbation.)*

Je n'ai pas besoin de vous expliquer la signification de cette transformation; ce qui la caractérise le mieux c'est ce que répondait avec hauteur, il n'y a pas encore 50 ans, le Ministre d'un petit Etat de l'Allemagne : « Les frontières de notre pays ne sont pas faites pour être foulées aux pieds par les échanges internationaux ». *(Rires.)*

Les temps et la manière de voir des gens changent, comme le dit un ancien proverbe ; mais si tous les changements s'effectuent d'une façon aussi avantageuse, nous en serons certainement satisfaits.

Vous savez, très honorés Messieurs, que l'Union postale universelle a pris naissance à Berne, où fut fondée, en 1874, l'Union générale des postes, comme on l'appelait alors. Cette Union comprenait 22 Etats et, par rapport aux 52 Etats du globe, était petite comme nombre, bien très importante, néanmoins, car elle comprenait tous les pays de l'Europe et les Etats-Unis d'Amérique, outre la Vice-Royauté d'Egypte, qui était encore maîtresse du Soudan. L'Union générale embrassait ainsi déjà des fractions des deux autres parties du globe. Le fait même que tous les Etats de l'Europe et les Etats-Unis d'Amérique s'étaient alliés constituait un important noyau de cristallisation, un corps central dont la masse et l'homogénéité ne pouvaient certainement manquer de faire bientôt sentir, sur les autres corps, l'influence des lois naturelles de la gravitation. C'est en effet ce qui se produisit. Déjà dans l'intervalle qui sépara le premier Congrès du second, qui eut lieu à Paris en 1878, un grand nombre d'autres Etats, suivant le courant des idées, avaient notifié par écrit et dans la forme diplomatique voulue leur adhésion à l'Union, en sorte qu'à Paris, où la nouvelle Conven-

Staaten und der Welttheile erfolgt und auf diesem Gebiete die völlige Verkehrsfreiheit hergestellt sein. (Lebhaftes Bravo.)

Was diese Umwälzung besagen will, das brauche ich Ihnen nicht erst zu schildern; es charakterisirt sich am besten durch die Thatsache, dass der Minister eines kleineren deutschen Staates vor noch nicht 50 Jahren den souveränen Ausspruch thun konnte : unsere Landesgrenzen sind nicht dazu da, um von dem Auslandsverkehr niedergetreten zu werden. (Heiterkeit.)

Nun, meine Herren, die Zeiten und die Ansichten und die Menschen wechseln, wie schon ein altes Wort sagt, und wenn der Wechsel sich immer in so erfreulicher Weise vollzieht, so werden wir gewiss alle damit einverstanden sein.

Es ist Ihnen bekannt, geehrte Herren, dass der Anfang des Weltpostvereins in Bern liegt, wo im Jahre 1874 der allgemeine Postverein, wie er damals hiess, begründet wurde. Er bestand aus 22 Staaten, im Verhältniss zu den 52 Staaten der Erde der kleinere Theil der Zahl nach, aber ein sehr gewichtiger. Es waren sämmtliche Länder Europas und die Vereinigten Staaten von Amerika, sowie das Vize-Königreich Egypten, welches damals noch den Sudan beherrschte, mithin waren schon Bruchstücke von den beiden anderen Welttheilen mit dem allgemeinen Verein verbunden. Es war aber dadurch, dass die sämmtlichen Staaten Europas und die Vereinigten Staaten Amerikas sich zusammengeschlossen hatten, ein wichtiger Krystallisationskern, ein Centralkörper hergestellt, bei dessen Masse und Festigkeit es wohl unzweifelhaft war, dass die Naturgesetze der Gravitation bei den andern Körpern sich sehr bald äussern mussten. Und das geschah denn auch.

Bereits in der Zwischenzeit bis zum zweiten Kongress, der in Paris 1878 stattfand, hatten eine ganze Anzahl von Staaten, dem Zuge der Idee und Zeitströmung folgend, auf dem schriftlichen Wege in der vor-

Australia, the last division of the globe that still was outside the Postal Union, joined this alliance at the Congress of Vienna. (loud applause)

I need not explain what this revolution signifies; it may best be illustrated by the fact that not quite 50 years ago it was possible for the Minister of a small German State to make the pretentious statement:— « We do not maintain our frontiers for the purpose of their being forced by foreign traffic. » (laughter)

Well, gentlemen, as has been said of old, the times, opinions, and men themselves change; and when the change is as satisfactory as in this case, certainly none of us will object.

As you are aware, the commencement of the Universal Postal Union was in Berne, where the General Postal Union, as it was then called, was founded in 1874. It was composed of 22 countries, a minority when compared with the 52 of the world, but, at the same time, a most important one. They included all the countries of Europe, the United States of America, and Egypt whose Viceroy was then still ruler of the Soudan; thus, portions of the two other divisions of the world were even then connected with the General Union. By the alliance of all the countries of Europe and the United States of America, a centre of crystallization was formed, a central body of such volume and cohesion as to make it certain that the laws of gravitation would soon assert themselves in the other bodies. And so it happened. In the period intervening between the first and the second Congress held in Paris in 1878, quite a number of countries, attracted by the force of the idea and urged on by the spirit of the age, declared their adhesion to the Union by correspondence and through the prescribed diplomatic channels. When the Treaty was signed in Paris in 1878 it had thus become possible to inscribe at its head the name of « Universal Postal

tion fut signée en 1878, l'on put adopter pour l'Union le titre d'« Union postale universelle ».

Des démarches furent déjà faites alors pour amener aussi l'entrée de l'Australie dans l'Union, mais elles n'aboutirent pas, non plus que l'essai qui en fut tenté par le Congrès postal de Lisbonne, Congrès qui eut surtout à s'occuper de l'organisation *intérieure* de l'Union. Nous ne nous laissâmes toutefois pas décourager et agissant d'après le principe de Bassanio, après avoir perdu une flèche, nous faisions flèche d'un autre bois, et nous avons fini par atteindre le but. Au Congrès postal qui s'est réuni l'été dernier à Vienne, tous les Etats de l'Australie ont notifié leur accession, savoir les cinq Etats et colonies du continent australien, plus la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande avec l'ensemble de l'archipel du Pacifique. La Nouvelle-Guinée fait déjà partie de l'Union depuis sa colonisation par l'Allemagne. Tous ces Etats, pays et îles ont accédé à l'Union sous le nom maintenant usité d'« Australasie ». L'Union comprend donc aujourd'hui l'univers tout entier. Son étendue correspondant à la périphérie du globe et elle va jusqu'à nos antipodes de la Nouvelle-Zélande.

Je puis dire que ce fut un moment émouvant lorsque, après quatorze années d'efforts — car nous avions commencé à travailler l'Australie en 1878 et l'on eut à surmonter bien des difficultés que je n'ai pas besoin de rappeler ici — le but fut enfin atteint après tant de peines et que le doyen des délégués australiens (ils étaient cinq présents à Vienne) se leva et prononça les paroles suivantes devant le Congrès, qui comptait 130 délégués de tous les pays du globe.

« Nous voyons dans l'accession des colonies australiennes à l'Union un événement historique de haute importance. C'est un jour vraiment heureux que celui où ces jeunes

geschriebenen diplomatischen Form ihren Beitritt zum Verein erklärt, und es konnte daher in Paris, wo der neue Vertrag von 1878 unterzeichnet wurde, dazu übergegangen werden, den Namen des Weltpostvereins als Firma darüberzuschreiben. Schon damals wurden Ansätze gemacht, auch Australien mit in den Verein zu nehmen. Indessen sie gelangten noch nicht zum Ziele, und der auf dem Lissaboner Postkongress im Jahre 1885 — ein Kongress, der sich allerdings wesentlich mit dem *inneren* Ausbau des Vereins zu beschäftigen hatte — ebenfalls gemachte Versuch, diesen Beitritt des fünften Welttheils herbeizuführen, scheiterte. Wir liessen uns aber nicht entmuthigen, und wenn wir den einen Bolzen abgeschossen hatten, der zunächst sein Ziel nicht erreichte, so verfuhren wir nach dem Prinzip des Bassanio und schossen einen zweiten Bolzen desselben Wegs entlang. Das ist geschehen, und diesmal ist das Ziel getroffen. Auf dem Postkongress, der sich im vorigen Sommer in Wien versammelt hatte, haben sämmtliche Staaten Australiens ihren Beitritt erklärt. Es sind das die fünf festländischen Staaten und Kolonien von Australien, ferner Tasmanien und Neuseeland mit dem gesammten pazifischen Archipel. Neu-Guinea gehört schon seit der deutschen Kolonisation zum Verein. Alle diese Staaten und Länder und Inseln sind unter dem jetzt gangbaren Namen « Australasien » dem Verein beigetreten, und derselbe umfasst also den ganzen Erdball. Sein Umfang fällt mit der Peripherie des Globus zusammen, und er reicht bis zu unseren Gegenfüsslern in Neuseeland.

Ich kann sagen, es war ein eindrucksvoller Moment, als nach 14-jähriger Arbeit — 1878 hatten wir mit Australien angefangen; es waren viele Schwierigkeiten zu überwinden, die ich nicht einzeln aufzuführen brauche — als nach dieser langen Arbeit endlich das Ziel erreicht war, und nun der Senior der australischen Abgesandten — es waren deren fünf in Wien anwesend — im versam-

Union » as the title of the alliance. Even at that early period efforts were made to include Australia in the Union. These were, however, unsuccessful, as was likewise the renewed attempt at Lisbon when, in 1885, the Postal Congress—whose chief task it was to perfect the *internal* organization of the Union,—failed to bring about the adhesion of the fifth division of the globe. But we did not lose courage, and after having shot one bolt which fell short of the aim, we acted on the principle of Bassanio, and drove another the same way, this time hitting the mark. At the Postal Congress which met in Vienna last summer, all the Australasian countries, that is, the five Continental States and Colonies of Australia, Tasmania, and New Zealand with the whole of the Pacific Archipelago declared their adhesion to the Union. New Guinea has already belonged to it since its colonisation by Germany. All the States, countries, and islands joined the Union under the general name of « Australasia ». Our alliance now comprises the whole globe. Its circumference is the periphery of the world, and it reaches as far as our antipodes in New Zealand.

I may say that it was an impressive moment when, after 14 years' work—for we had begun with Australia in 1878, and many difficulties had to be overcome which I need not enumerate,—when after this long work we had at last achieved our purpose, and when the senior of the Australian delegates—of whom five had come to Vienna—rose in this Congress of about 130 delegates from all the countries of the world, and said:—

« I quite realize with you that the entry of the Australian Colonies into the Union is an important historical event. It is indeed a happy day when these young States join the great nations of the world for the purpose of having uniform postal arrangements, and adhere to an

Etats s'unissent aux plus grandes nations du monde, pour former un système postal unique et constituer une organisation du service des échanges destinée à maintenir et à développer les relations commerciales, politiques, morales et sociales entre les nations du monde entier! »

Messieurs, si l'on se rappelle qu'encore en 1872 l'Allemagne avait, à elle seule, 25 taux de ports différents pour l'Australie, allant jusqu'au taux de 15½ sgr. pour la lettre; si l'on se représente qu'aujourd'hui l'on ne paie qu'une taxe de 2 sgr.; qu'on a en outre obtenu une progression de poids uniforme, ce qui n'était pas le cas alors, on peut se rendre un compte exact du progrès qui a été accompli sur ce terrain.

L'Union qui, au moment de sa fondation à Berne, en 1874, comprenait une superficie de 40 millions de kilomètres et 350 millions d'habitants, compte aujourd'hui, en admettant que la nouvelle Convention soit ratifiée, c'est-à-dire à partir du 1er juillet prochain, 96 millions de kilomètres carrés et 946 millions d'habitants.

Sans parler de ce développement extérieur, l'Union a vu se produire un accroissement *interne* important quant à son essence et aux domaines sur lesquels s'exerce son action vitale. Pendant qu'à Berne et à Paris le rapprochement général s'était restreint à la poste aux lettres: lettres, cartes postales, journaux, envois sous bandes, échantillons, le besoin d'unification ne tarda pas à se faire sentir aussi sur les autres branches du trafic postal, et dans une Conférence qui s'ouvrit à Paris, dans l'intervalle, en 1880, l'on parvint déjà — réellement contre notre espérance et notre attente, car un grand nombre de pays européens, tels que la Grande-Bretagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, l'Espagne, le Portugal, etc. ne

melten Kongress, der aus etwa 130 Mitgliedern aller Länder der Erde bestand, sich erhob und Folgendes sagte:

« Wir sehen in dem Anschluss unserer Kolonien ein historisch wichtiges Ereigniss. Fürwahr, es ist ein glücklicher Tag, an welchem diese jungen Staaten mit den grössten Nationen der Erde zu einem einheitlichen Postwesen sich verbinden, zu einer Verkehrsorganisation, die dazu ausersehen ist, die kommerziellen, politischen, ethischen und sozialen Beziehungen des ganzen Universums zu pflegen und zu erweitern. »

Nun, meine Herren, wenn man bedenkt, dass noch im Jahre 1872 allein von Deutschland nach Australien 25 verschiedene Portosätze bestanden bis zur Höhe von 15½ Silbergroschen für den Brief, wenn Sie sich vergegenwärtigen, dass jetzt ein Satz von 2 Sgr. zu zahlen ist, dass ausserdem eine einheitliche Gewichtsprogression erreicht ist, was damals auch nicht der Fall war, so illustrirt das am besten den Fortschritt, der auf diesem Gebiet gemacht worden ist. Die Union, welche bei ihrer Begründung in Bern im Jahre 1874 40,000,000 Quadrat-Kilometer umfasste und 350,000,000 Einwohner zählte, zählt jetzt, falls dieser Vertrag die Ratifikation erhält, also vom 1. Juli ab, 96,000,000 Quadrat-Kilometer und 946,000,000 Einwohner.

Abgesehen von dieser Ausdehnung des äusseren Umfanges des Vereins, hat derselbe auch in intensiver Beziehung, was seinen Inhalt betrifft, die Gebiete der Thätigkeit, auf welche sich seine Lebensäusserungen erstrecken, ebenfalls eine erhebliche Mehrung erfahren. Während man noch in Bern und in Paris die allgemeine Vereinigung nur auf die Briefpost — Briefe, Postkarten, Zeitungen, Kreuzbandsendungen, Waarenproben — beschränkt hatte, begann allmählich auch das Einheitsbedürfniss weiter zu greifen auf die anderen Zweige der postalischen Thätigkeit, und es gelang auf einer Zwischen-

organization whose aim it is to advance and promote commercial, political, ethical, and social intercourse throughout the entire Universe. »

Now, gentlemen, you will best be able to measure the progress made in this sphere of work by recollecting that as late as the year 1872 there existed in Germany alone 25 different rates of postage for letters addressed to Australia, amounting in certain cases to as much as 15½ *silbergroschen* per letter, and by comparing these rates with the present one of 2 *silbergroschen* and with the fact that we now possess, in addition, a uniform progression of weight which did not exist at that time either.

The Union which, at the moment of its formation in Berne in 1874, comprised 40,000,000 square kilomètres with 350,000,000 inhabitants, will, should this Convention be ratified, extend from the 1st of July, over 96,000,000 square kilomètres with 946,000,000 inhabitants.

Besides this increase in the territory of the Union, considerable progress has been made as regards its *internal* organization, the various branches of business in which its activity is displayed. While in Berne and in Paris the general union had been restricted to the Letter Post, that is, to letters, post-cards, newspapers, printed matter, patterns and samples of merchandise, the desire for uniformity gradually began to extend to the other branches of postal business, and it was possible at an intermediate Conference in Paris in 1880 to unite as many as 17 States for the purpose of establishing a *Parcel Service*—at that moment, in fact, against our hopes and expectations, for there were a great number of European countries, more particularly England, France, Italy, the Netherlands, Spain, Portugal, etc., which had no Parcel Post. We went further, and extended the Union to

possédaient pas de service de messagerie — à grouper 17 Etats pour l'introduction du service des *colis postaux*. L'on alla plus loin encore, et l'Union fut étendue au transport des *lettres de valeur*, des colis avec *valeur déclarée*, des petits envois de pierres précieuses, bijoux, etc., ce qui a une très grande importance pour le commerce et la fabrication, l'importation et l'exportation de ces objets. A tout cela vint s'ajouter l'échange international des *mandats de poste* sur une grande partie du globe, puis le service des *recouvrements*, la rentrée des espèces jusque dans les pays les plus lointains, et enfin une nouveauté du Congrès de Vienne: le projet d'un Arrangement pour l'organisation d'un service uniforme d'*abonnements aux journaux*, sur le modèle du service des abonnements qui existe en Allemagne. Le nombre des journaux étrangers mentionnés dans notre liste des prix des abonnements s'est élevé, dans l'espace de 30 ans, de 739 à 2549 et le nombre des numéros de journaux échangés annuellement avec l'étranger, de 30 millions à 70 millions. Telles sont les améliorations internes qui ont été introduites. Ces diverses branches de service ne s'étendent pas encore à *toute* l'Union, il est vrai; il n'en est pas moins réjouissant de voir combien le besoin d'uniformité se développe peu à peu, et quelle est la force du mouvement de gravitation vers le noyau central, en sorte que, par exemple, le transport des colis qui, comme j'ai eu l'honneur de vous le dire, ne réunissait en 1880 que 17 pays, est aujourd'hui déjà étendu à 34 pays, sur 52 Etats que compte le globe et qui étaient représentés à Vienne.

J'ai dit que l'étendue de l'Union postale universelle correspond à la périphérie du globe. J'ai pourtant deux restrictions à faire à cet égard; en premier lieu, en ce qui concerne l'*Afrique méridionale*. Le Cap, l'Etat libre d'Orange, qui est dans une po-

konferenz in Paris im Jahre 1880 — eigentlich damals wider unser Hoffen und Erwarten, weil eben eine grosse Anzahl Staaten in Europa keinen Fahrpostdienst hatte, namentlich England, Frankreich, Italien, Holland, Spanien, Portugal etc. —, doch bereits 17 Staaten zu vereinigen für die Herstellung eines Packetpostdienstes. Es wurde dann weiter gegangen und der Verein ausgedehnt auf die Beförderung von Geldbriefen, Packeten mit Werthangabe, kleine Behälter mit Pretiosen, Juwelen, was für diese Geschäfte und Fabrikationszweige, deren Import und Export von erheblicher Wichtigkeit ist. Dem schloss sich an der Austausch von internationalen Postanweisungen über einen sehr grossen Theil der Erde, sodann der Postauftragsverkehr: die Einziehung von Forderungen bis in die fernen Gegenden, und endlich ein Novum auf dem Wiener Kongress, der Entwurf eines Vertrags zur Herstellung eines einheitlichen Betriebes für das Zeitungswesen, und zwar nach dem Muster des in Deutschland bestehenden Zeitungsabonnementswesens. Die Zahl der in unserer Postzeitungsliste aufgeführten ausländischen Blätter hat sich in 30 Jahren von 739 auf 2549 und die Zahl der mit dem Auslande gewechselten Zeitungsexemplare von jährlich 30 Millionen auf 70 Millionen vermehrt. Das waren die intensiven Verbesserungen, die eingetreten sind. Es erstrecken sich natürlich diese Zweige noch nicht auf den ganzen Umfang des Vereins; aber es ist doch hocherfreulich, wie nach und nach das Weiterumsichgreifen des Einheitsbedürfnisses doch so stark und die Gravitation so bedeutend ist gegen den Centralkern, dass beispielsweise die Packetbeförderung, welche, wie ich schon die Ehre hatte, zu erwähnen, 1880 sich auf 17 Staaten beschränkte, heute schon ausgedehnt ist auf 34 von den 52 Staaten, die die Erde enthält, und die in Wien vertreten waren.

Ich erwähnte, dass der Umfang des Weltpostvereins mit der Peripherie der bewohnten Erde zusam-

the conveyance of *letters and parcels with declared value*, and to that of small boxes containing jewellery and precious stones, a measure not only of great importance to jewellers and others dealing in such articles, but also facilitating the importation and exportation of these valuable objects. To these services we added the exchange of international *money-orders* over a very great part of the world; then the exchange of *collection orders*, that is the collection of claims of money in distant countries; and, lastly, at the Vienna Congress, a new departure in the shape of an Arrangement for the establishment of a uniform *newspaper subscription* service, and this on the pattern of the postal newspaper subscription system as it is in force in Germany. The number of foreign papers enumerated in our Postal Newspaper List has increased, within 30 years, from 739 to 2,549, and the number of newspapers exchanged with abroad from 30 to 70 millions per annum. These are the internal improvements introduced. Naturally, these branches of business do not extend as yet to the *whole* territory of the Union; but it is highly satisfactory to note how by degrees the desire for uniformity is increasing and the gravitation towards the centre is becoming so strong that the Parcel Post Service, for example, which, as I already have had the honour to mention, was limited to but 17 countries in 1880, now extends to as many as 34 of the 52 of the world which were represented in Vienna.

I have said that the circumference of the Universal Postal Union is identical with the periphery of the inhabited world. I have, however, to make two reservations regarding this statement. The first concerns South Africa. The Cape, the Orange Free State which to a certain extent is a dependency of the former, and the South African Republic of the Transvaal do not yet belong to

sition plus ou moins dépendante de celui-ci, et la République Sud-Africaine de Transvaal n'appartenaient jusqu'ici pas encore à l'Union. A Vienne, la république Sud-Africaine de Transvaal était représentée et s'est réservé le protocole ouvert, attendu que son délégué déclara être parfaitement disposé à accéder à l'Union, mais n'être pas encore en mesure de signer, parce qu'avant d'apposer sa signature il lui était nécessaire d'obtenir l'autorisation du Volkraad, qui ne se réunira à Prétoria qu'en mai de l'année courante. En raison du grand intérêt que la république Sud-Africaine a de se mettre en rapports plus étroits avec l'Union, et du fait qu'elle va disposer d'une communication indépendante du Cap, celle de la ligne de Delagoa-Bai, que touchent les paquebots-poste allemands, je ne doute pas de l'accession définitive de cet Etat. En ce qui concerne le Cap, il n'était pas représenté, mais les délégués britanniques montrèrent la meilleure volonté d'intervenir pour lui. Cependant il leur fallait auparavant s'entendre avec la colonie du Cap et, eu égard à la distance, il ne fut pas possible d'arriver à un accord avant la clôture du Congrès, qui a duré en tout 6½ semaines. Mais il n'y a pas à douter qu'une fois les négociations engagées et que le gouvernement britannique s'y intéresse, le Cap ne finisse par entrer dans l'Union.

Enfin en ce qui concerne la Chine, ce pays, se conformant à sa tradition politique et ne possédant pas de postes proprement dites, n'a jusqu'ici pas accédé à l'Union postale universelle et n'y accédera certainement pas d'ici à longtemps. Cela n'a pourtant pas grande signification pour les échanges internationaux, car les principales puissances de l'occident entretiennent des bureaux de poste dans les ports qui sont ouverts en vertu des traités politiques (il y a aussi des bureaux de poste américains), et ces bureaux entretiennent des relations postales

menfällt. Ich habe da aber noch zwei Einschränkungen zu machen: einmal, was Süd-Afrika betrifft. Das Kapland, der Oranje-Freistaat, der mehr oder weniger in einem gewissen Abhängigkeitsverhältniss zu demselben steht, und die südafrikanische Republik Transvaal hatten bisher dem Verein nicht angehört. In Wien ist die südafrikanische Republik Transvaal vertreten gewesen und hat sich das Protokoll offen gehalten, indem der Bevollmächtigte sein volles Einverständniss mit dem Beitritte aussprach, das er aber noch nicht bekräftigen konnte, weil zuvor, ehe der Vertrag von ihm unterzeichnet werden kann, die Genehmigung des Volksraads einzuholen ist, der in Prätoria erst im Mai dieses Jahres zusammentritt. Es ist aber wohl nicht zu bezweifeln bei dem grossen Interesse, das die afrikanische Republik hat, mit dem Verein mehr in Berührung zu kommen, und bei dem Umstande, dass sie jetzt eine vom Kapland unabhängige Verbindung bekommt, nämlich durch die Linie über die Delagoabai, wo die deutschen Reichspostdampfer anlaufen, dass der definitive Beitritt geschehen wird.

Was das Kapland betrifft, so war dasselbe nicht vertreten, aber die britischen Bevollmächtigten hatten den besten Willen, ihre Vermittelung eintreten zu lassen. Es bedurfte vorher noch eines Einvernehmens mit der Kapkolonie, und bei den weiten Entfernungen war es nicht möglich, dasselbe herzustellen bis zum Schluss des Wiener Kongresses, der im Ganzen nur 6½ Wochen gedauert hat. Es ist aber wohl nicht zu bezweifeln, dass, nachdem diese Verhandlungen eingeleitet sind, und auch die grossbritannische Regierung sich dafür interessirt, auch der Beitritt des Kaplandes erfolgen wird.

Was dann endlich China betrifft, so ist dasselbe nach seinen staatlichen Traditionen, und da es keine eigentliche Post hat, bisher dem Weltpostverein nicht beigetreten und wird das wohl auch nicht in einer absehbaren Zeit. Indessen hat das weiter nicht viel zu sagen für die Vermit-

the Union. In Vienna the South African Republic of the Transvaal was represented, and demanded that the Protocol should remain open to it, its representative having expressed his hearty agreement with the entry of his country, which, however, he was unable to declare, as, before signing the Convention, he had to obtain the sanction of the Volksraad which only meets at Pretoria in the month of May of this year. But, considering what an important matter it is for the South African Republic to establish a closer connection with the Union, and taking into account the circumstance that it will now obtain a communication independent from the Cape, by means of the line *via* the Delagoa Bay where the Imperial German Mail Packets call, its definitive adhesion is scarcely doubtful.

As regards the Cape, it was not represented, but the British delegates were anxious to offer their mediation. This, however, required a previous understanding with Cape Colony, at which it was impossible to arrive before the end of the Vienna Congress which only lasted 6½ weeks altogether. But it seems very probable that, negotiations to this effect having been opened and the British Government interesting themselves in the scheme, the Cape will likewise adhere to the Union.

Lastly, as concerns China, she has not yet entered into the Union, on account of the national traditions of the country, and owing to the fact that she does not possess any regular postal arrangements; nor can we expect her adhesion within a measurable period. This circumstance, however, is of no importance as regards the maintenance of international communication; for the principal Western Powers possess European post-offices—there are also American ones there,—at the ports which are open to trade by virtue of the political Treaties, and these post-offices effect the exchange of

avec le Céleste empire, aux taxes de l'Union postale universelle. Nous avons nous-mêmes ouvert un bureau de poste impérial allemand à Shang-Haï et ce qui prouve combien le trafic se développe dans ces parages, c'est le fait qu'en 1891 notre bureau de poste de Shang-Haï a déjà eu à expédier près de 140,000 envois postaux; que les recettes ont été de 23,734 marks et les dépenses de 9436 marks, ce qui représente un bénéfice de 14,298 marks. On peut donc bien affirmer que l'action de l'Union se fait en réalité sentir sur le monde entier.

Outre ce que je viens de dire, le Congrès de Vienne avait pour tâche d'introduire, dans les relations réciproques, des *facilités* et des *améliorations* dont je ne relèverai que les plus importantes. Ainsi, d'abord, création du service d'abonnement uniforme dont j'ai déjà parlé; secondement, organisation d'un Office central de comptabilité qui sera établi à Berne, sorte de *clearing-house* pour la comptabilité qui existe encore entre les pays pour les mandats de poste et les droits de transit. Vous savez, en effet, qu'il n'y a plus de comptabilité réciproque pour les ports. Puis création d'une correspondance *directe* avec nos navires de guerre; jusqu'ici il n'était pas permis d'expédier dans tous les cas, depuis la métropole, des dépêches postales directes à destination des navires de guerre allemands stationnés dans des ports étrangers, et l'on était obligé d'emprunter l'intermédiaire des Administrations postales du pays de destination, soit des navires anglais, français, etc. qui se trouvaient dans ces ports; nos garnisons stationnées dans les eaux étrangères ont eu souvent lieu d'éprouver les inconvénients provenant de ce que les dépêches de la mère patrie en étaient souvent retardées, ou subissaient d'autres inconvénients. Jusqu'à présent le gouvernement britannique avait fait des difficultés d'étendre, d'une manière générale, l'échange direct aussi aux

telung des internationalen Verkehrs; denn die Hauptmächte des Abendlandes haben in den Häfen, welche nach den politischen Verträgen dem Handel offen sind, europäische Postämter — es giebt daselbst auch amerikanische —, und diese vermitteln den Verkehr mit dem himmlischen Reiche und zu den Sätzen des Weltpostvereins. Wir haben selber ein Kaiserlich deutsches Postamt in Shanghai eingerichtet, und wie sehr sich der Verkekr auch dort hebt, geht daraus hervor, dass in dem Jahre 1891 bei unserem Postamt in Shanghai bereits 140,000 Stück Postsendungen zu behandeln gewesen sind, dass die Einnahmen 23,734 Mk., die Ausgaben 9436 Mk. betragen haben, und dass sich also ein Ueberschuss von 14,298 Mk. ergiebt. Man kann sonach sagen, dass in der That die Aktion des Vereins sich über die ganze Erde erstreckt.

Abgesehen hiervon nun war die Aufgabe des Wiener Kongresses, *Verkehrserleichterungen* und *-Verbesserungen* einzuführen, von denen ich nur die wichtigeren streifen will. Also einmal die Herstellung des schon erwähnten einheitlichen Zeitungspostdienstes, zweitens die Gründung eines allgemeinen Abrechnungsbüreaus, welches in Bern eingerichtet werden soll — ein *Clearinghouse* — für die noch verbleibenden Abrechnungen der Staaten über die Postanweisungen und die Transite. Ueber das Porto findet ja, wie Sie wissen, keine Abrechnung mehr statt. Sodann namentlich eine direkte Verbindung mit unsern Kriegsschiffen; bisher war es nicht thunlich, von der Heimat unter allen Umständen direkt Postkartenschlüsse auf die in fremden Häfen befindlichen deutschen Kriegsschiffe zu senden, sondern es musste die Vermittelung der betreffenden Landespostverwaltungen bezw. der dort befindlichen englischen, französischen Schiffe u. s. w. in Anspruch genommen werden, und es ist das oft von den Besatzungen in den fremden Gewässern nachtheilig empfunden worden, dass sie diese Heimathspost dadurch öfter verspätet

correspondence with the Celestial Empire at the rates of postage of the Universal Postal Union. We have established an Imperial German post-office at Shanghai, and I may cite as a proof of the fact that business is on the increase at that port as well, that the number of postal articles dealt with by our Shanghai post-office in 1891 reached the high figure of 140,000; that the receipts amounted to 23,734 mark against an expenditure of 9,436 mark, and that thus a net revenue was obtained of 14,298 mark. We are, therefore, justified in saying that the action of the Union extends to the whole world.

Apart from what I have just explained, it was the mission of the Vienna Congress to introduce additional *postal facilities* and *improvements*, of which I shall only mention the most important. In the first place, there was the introduction of the uniform newspaper subscription service to which I have already alluded; and in the second place, the organization of a Central Office of Accounting and Liquidation of Accounts — a Clearing-House — to be established in Berne, for the settlement of the still existing money-order and transit accounts of the various countries; for, as you are aware, the postage accounts have been done away with. Further, direct communication with our ships of war. Hitherto it has not been possible to despatch, under every circumstance, *direct* mails from the mother country to the German ships of war anchored in foreign ports, but we had to claim the intermediary of the respective foreign Post Offices, or of the British, French, and other vessels stationed in these parts; a mode of conveyance which, owing to the delay and, to the various difficulties it occasions, has often caused inconvenience to the crews of our ships in foreign waters. Before the Congress of Vienna, the British Government had certain

navires de guerre. Maintenant, ensuite d'une proposition présentée au Congrès de commun accord par l'Allemagne et la France, le Congrès a fini par admettre, à l'unanimité, que les navires de guerre doivent être traités comme parties intégrantes de la métropole momentanément séparées de celle-ci, en sorte que des dépêches postales peuvent être expédiées à nos navires de guerre conformément aux dispositions et règlements en vigueur dans la métropole, et que ces dépêches doivent être remises directement à bord de ces navires de guerre par les administrations locales et les paquebots-poste ou navires de guerre étrangers. Enfin, pour parler de facilités plus considérables, rappelons que la carte postale avec réponse payée a été introduite dans le service de l'Union avec cette extension que la carte réponse, qui porte le timbre d'affranchissement du pays d'origine, peut néanmoins être expédiée en franchise au retour. Si nous supposons donc une carte postale avec réponse expédiée d'Allemagne en Amérique, la partie laissée en blanc porte aussi le timbre d'affranchissement allemand et cette partie peut être employée en Amérique pour la réponse, en sorte que le timbre d'affranchissement allemand sert à payer le port, sans que l'Amérique ait rien à percevoir de nous. Ce mode de faire pourrait paraître présenter quelque gravité au point de vue financier. Néanmoins on en est venu à admettre comme règle générale, que le mouvement des échanges est sensiblement équivalent d'un pays pour l'autre et vice-versa; qu'ainsi donc, si nous expédions 50 millions de lettres en Amérique, nous en recevons à peu de choses près autant; c'est là-dessus que repose le principe qui a amené la suppression de la comptabilité relative aux ports. Cette loi est la même que celle en vertu de laquelle, dans l'art hydraulique, par exemple, deux liquides se compensent et reprennent leur niveau dans les conduits qui se trouvent en communication.

und mit manchen Umständen erhielten. Es hatte die englische Regierung bisher Anstand genommen, den direkten Verkehr auch auf die Kriegsschiffe allgemein auszudehnen. Jetzt ist es aber auf dem Kongress in Folge eines von Deutschland und Frankreich gemeinsam gestellten Antrages gelungen, schliesslich mit Einstimmigkeit durchzusetzen, dass die Kriegsschiffe ebenso behandelt werden, wie Theile des Heimathlandes, die von demselben augenblicklich getrennt sind, so dass unter den Bestimmungen und Reglements der Heimath direckte Briefpackete auf unsere Kriegsschiffe angefertigt werden können, und dass dieselben von den betreffenden Landesverwaltungen und fremden Post- und Kriegsschiffen unmittelbar an Bord unserer Orlogschiffe ausgehändigt werden müssen. Endlich ist, um von den wichtigeren Verkehrserleichterungen zu sprechen, die Postkarte mit Antwort für den Vereinsverkehr eingeführt worden mit der Erweiterung, dass die Antwortkarte, welche ja die Marke der Heimath trägt, gleichwohl frei für die Rücksendung benutzt werden kann. Wenn wir uns also denken, dass eine Postkarte mit Antwort von hier nach Amerika geht, so trägt die Blankoseite ja auch den deutschen Freimarkenstempel, und die Karte kann in Amerika verwendet werden zur Antwort, so dass der deutsche Stempel für die Bezahlung des Portos gilt, ohne dass Amerika von uns etwas einzuziehen hat. Es würde das vom finanziellen Standpunkt vielleicht etwas bedenklich erscheinen. Indessen hat sich doch im Postverkehr ein allgemeines Gesetz herausgebildet, wonach ziemlich gleichmässig die Strömung des Verkehrs in der Richtung von dem einen Staat nach dem andern geht und umgekehrt, also wenn wir 50 Millionen Briefe nach Amerika schicken, so kommen auch ungefähr so viel zurück. Darauf beruht das Prinzip, dass über das Porto nicht mehr abgerechnet wird. Es waltet also ein ähnliches Gesetz wie das hydrau-

objections to the extension of the system of direct mails to ships of war in general. At that Congress, however, the efforts in this direction were crowned with success, for in consequence of a proposal made jointly by Germany and France it was unanimously decided that ships of war should be treated as parts of the mother-country momentarily separated from it, so that closed mails can be despatched to our ships of war under the conditions and regulations of Germany, and must be delivered by the respective Post Offices and foreign mail packets and men-of-war direct on board our own ships of war. I shall close the list of the important additional facilities adopted in Vienna, by mentioning that the issue of post-cards with reply paid was made compulsory throughout the Union. The reply-card, which bears the stamp of the country of origin, can be sent back without any extra charge. Supposing, therefore, that a post-card with paid reply is despatched to America, the blank part of it, which likewise bears a German stamp, can be used in America for the answer, so that the German stamp is taken in payment of postage without America having to claim anything from us. This may, perhaps, appear somewhat hazardous from a financial point of view. A general law, however, has asserted itself in the postal exchange, according to which the current of correspondence that flows from one country to another, returns to its source in much the same proportions. Thus, if we send 50 million letters to America, about as many come back to us. This is the reason why postage accounts have been dispensed with. In this case, a law prevails similar to the hydraulic law of the compensation of fluids in communicating tubes, the establishment of the level. Great hopes, have already been based on this progress; people speak of a postage stamp which would be valid everywhere, of the adoption of a uniform postage stamp for all the

De grandes espérances ont été attachées à ce progrès; l'on a parlé de la liberté générale de l'échange des timbres-poste, de la création d'un timbre-poste universel et uniforme pour tous les pays du monde. Cette conception appartient encore aux abstractions de l'avenir; avant de songer à passer à sa réalisation deux conditions sont indispensables: Le *système monétaire* doit encore être simplifié et le *papier monnaie* aboli dans les pays qui, si je puis m'exprimer ainsi, en sont encore affligés. Puis il faudra fixer, d'une manière uniforme dans tous les pays, les *pénalités* à infliger à la contrefaçon, à la falsification et à l'emploi abusif des timbres-poste ayant déjà servi, aussi bien que la *procédure pénale*. Ce sont là deux grandes conditions qu'il est indispensable de réaliser au préalable; c'est pourquoi il ne saurait être question de cette innovation aujourd'hui. La *comptabilité* ne nous causerait aucune difficulté, car il y a une manière de régler réciproquement les comptes entre les Etats.

La dernière tâche du Congrès de Vienne était la *codification de l'ensemble des matériaux* qui avaient été élaborés dans les trois précédents Congrès, et c'est le résultat de ce travail que vous trouverez dans les six Conventions, avec leur protocole final, auxquels appartiennent aussi les réglements d'exécution. Ce travail a été très considérable et lorsqu'on se représente que, sur 52 Etats, 47 étaient personnellement représentés au Congrès — les autres l'étaient par substitution — et qu'il s'y trouvait 74 représentants munis de pleins pouvoirs, pour tenir un Congrès où il s'agissait, non pas, comme cela arrive peut-être fréquemment aujourd'hui, de faire de beaux discours et des propositions académiques et de prendre des résolutions plus ou moins vagues, mais de créer quelque chose de positif sur le terrain des faits, de discuter et de conclure des conventions, on

lische, z. B. in den kommunizirenden Röhren der Ausgleich zwischen den beiden Flüssigkeiten, die Herstellung des Niveaus. Man hat an den eben genannten Fortschritt schon grosse Hoffnung geknüpft und von einer allgemeinen Freizügigkeit der Postmarken gesprochen, von der Herstellung einer einheitlichen Marke für alle Länder der Welt. Indessen gehört das wohl noch in das Reich der Zukunftsideen; denn ehe wir dazu übergehen können, müssen zwei nothwendige Voraussetzungen erfüllt werden. Es muss das Münzsystem mehr vereinfacht werden, und es muss die Papiervaluta abgeschafft werden in den Ländern, die damit noch, ich möchte sagen, behaftet sind, denn sonst würden die Marken in den Ländern mit der minderwerthigen Währung gekauft, von Spekulanten in andern Ländern weiter verbreitet werden. Sodann muss die ganze Strafgesetzgebung in Betreff der Nachahmung, Fälschung und Wiederverbrauch bereits entwertheter Marken in allen Ländern gleichmässig und nicht minder das Strafverfahren geregelt werden. Das sind zwei grosse, erst zu erfüllende Voraussetzungen, und deshalb kann jetzt nicht davon die Rede sein. Die Abrechnungen würden uns keine Schwierigkeiten machen: da giebt es ein Verfahren, um die gegenseitigen Ausgleichungen unter den Staaten auszuführen.

Die letzte Aufgabe, die dem Wiener Kongress oblag, war die Kodifikation des gesammten Materials, welches in den drei vorhergehenden Kongressen verarbeitet worden war, und das liegt Ihnen eben in diesen sechs Verträgen mit den Schlussprotokollen vor, zu denen auch die betreffenden Ausführungsreglements gehören. Es war das eine grosse, ungemein umfassende Arbeit, und wenn man sich vergegenwärtigt, dass 47 Staaten von den 52 persönlich in Wien vertreten waren — die andern hatten sich durch Substitution vertreten lassen —, und dass 74 mit Vollmacht versehene Vertreter anwesend waren, nicht um einen der Kongresse zu

countries of the world. I am afraid, however, that this scheme will, at least for the present, remain an ideal one; for it requires the fulfilment of two necessary conditions before it can be carried out. The *monetary system* must be simplified, and the *paper currency* must be abolished in those countries which, I should like to say, are still affected with it. If this were not the case, postage stamps would be bought by speculators in the countries having an inferior currency, and sold in the other countries. Further the whole *Penal Legislation* on the imitation and forgery of postage stamps, and the use of obliterated stamps, must be made uniform in all countries, as well as the *system of punishing* these offences. These are two great conditions which are still to be fulfilled, and this is why the idea cannot at present be entertained. The *accounts* would give us no trouble, for we have a method of compensating the the reciprocal claims of the different countries.

The last duty devolving upon the Vienna Congress was the *codification of everything* that had been dealt with by the three previous Congresses, and the result of its labours is now placed before you in the form of six Conventions with the Final Protocols, and the Detailed Regulations for their execution. The work done was great, and extended over an extremely wide field; and if you bear in mind that 47 of the 52 countries were personally represented in Vienna, — the remainder being represented by proxy, — and that 74 duly empowered delegates had met, not in order to hold one of those Congresses which now take place perhaps too frequently, and where speeches and discourses of an academical kind are made and more or less vague resolutions carried, but with the mission to arrive at tangible results in the sphere of practical facts, to negotiate and conclude treaties, you will admit,

conviendra qu'en présence d'un aussi grand nombre de fondés de pouvoirs il a fallu une certaine somme d'efforts pour mener à bien cette réunion. Dans les documents que vous avez sous les yeux, l'ensemble des délégations était appelée à apposer 25,366 signatures. Comme cela n'eût pas été possible sans prolonger le Congrès d'une manière inusitée, les délégations n'ont signé qu'un exemplaire de chacune de ces Conventions, exemplaire qui est resté déposé à la chancellerie d'Etat de Vienne; des copies en ont été imprimées et transmises aux divers gouvernements intéressés. Les discussions du Congrès remplissent 1920 pages in-folio d'impression, et l'on a dû en faire un tirage de 37,000 exemplaires, ce qui représente un total de 71,000,000 feuilles d'impression, travail certainement des plus respectables, qui a été fait par l'imprimerie d'Etat à Vienne. Je dois exprimer, en quelques mots, ma plus vive reconnaissance pour le gouvernement impérial d'Autriche, pour le chef du Ministère impérial du commerce et pour le Président du Congrès postal international, M. le Directeur général des postes et des télégraphes d'Autriche, qui, avec le concours de ses excellents conseillers et avec une prudence des plus remarquables, notamment en ce qui concerne les travaux préparatoires du Congrès, où tout a été prévu et calculé dans les moindres détails comme pour une mobilisation, ont assumé et mené à bien, avec une énergie remarquable en même temps que dans l'esprit le plus conciliant, la direction de cette gigantesque entreprise; cela veut bien dire quelque chose car, en y comprenant les secrétaires, le Congrès comptait bien 130 personnes de toutes races, de tous pays, de toute nationalité et de toutes langues; 24 langues étaient représentées au Congrès, bien que la langue diplomatique proprement dite fût le français. Il n'était certes pas facile d'amener à s'entendre ces diverses natures, ces divers tempéraments, et de les faire tous contri-

halten, wie sie jetzt vielleicht zu häufig vorkommen, wo Reden und Vorträge akademischer Art gehalten und mehr oder weniger vage Resolutionen gefasst werden, sondern mit der Mission, positiv etwas auf dem Gebiete der Thatsachen zu schaffen, Verträge abzuschliessen und zu verhandeln, so wird man zugeben, dass bei solcher bedeutenden Anzahl von Bevollmächtigten eine erhebliche Anstrengung dazu gehörte, diesen Kongress zu leiten. Es waren abzugeben unter diesen Dokumenten, die Sie vor sich sehen, im ganzen von all' den Bevollmächtigten, die anwesend waren, 25,366 Unterschriften. Da das unmöglich war — das würde den Kongress über Gebühr verlängert haben — so ist nur ein Exemplar von jedem dieser Verträge von sämmtlichen Bevollmächtigten unterschrieben worden. Das ist in der Wiener Staatskanzlei niedergelegt, und es sind die Abschriften davon gedruckt und an die einzelnen Regierungen vertheilt worden. Die Verhandlungen des Kongresses nahmen 1920 Druckseiten in Folio ein, und diese mussten in 37,000 Exemplaren gedruckt werden. Es gab das zusammen 71,000,000 Druckseiten, eine überaus respektable Leistung der kaiserlichen Staatsdruckerei in Wien. Ich muss hier ein Wort der wärmsten Anerkennung aussprechen für die Kaiserlich österreichische Regierung und den Leiter des Kaiserlichen Handelsministeriums, sowie den Präsidenten des internationalen Postkongresses, den Generaldirektor der Posten und Telegraphen in Oesterreich, welche mit Unterstützung dessen ausgezeichneter Räthe mit einer ausserordentlichen Umsicht, namentlich auch in den Vorbereitungen für den Kongress, die bis auf das Einzelnste, wie bei einer Mobilmachung, voraus berechnet waren, sich der ganzen Leitung dieser grossen Sache mit bewundernswerther Energie und zugleich im versöhnlichsten Geiste unterzogen haben. Das will etwas besagen; denn mit den Sekretären waren es gewiss 130 Personen aller Rassen, Staaten, Nationen, Sprachen

that with such a great number of plenipotentiaries as this, it was no easy task to direct the deliberations of this Congress. The total number of signatures to be affixed by all the delegates present to the documents which are before you, amounted to 25, 366. This being impossible — as it would have prolonged the Congress too much — a simple copy only of each of these Conventions and Arrangements was signed by all the delegates. This copy was deposited in the Government Chancery in Vienna, and reproductions of it were printed and distributed to the various Governments. The minutes of the deliberations of the Congress extend over 1,920 printed folio pages, and 37,000 copies of these had to be issued, thus making in all 71,000,000 pages, a most respectable performance on the part of the Imperial Government Printing Office in Vienna. I may here be allowed to express my warmest acknowledgments to the Imperial Austrian Government and to the Imperial Minister of Commerce, as well as to the Director General of the Austrian Posts and Telegraphs who presided over the Congress, and who with the assistance of the efficient Councillors of his Department, assumed the entire direction of this great undertaking. The preparations for the Congress had been made by them with a rare foresight, and with the same attention to the minutest details as if they had had to carry out a mobilisation of troops; while the proceedings were conducted by them with admirable energy, and in the most conciliatory spirit. All this means a great deal, for, including the Secretaries, there were certainly about 130 people of all races, countries, nations, and tongues. Twenty-four different languages were spoken at the Congress, the diplomatic language proper, however, being French. It required great ability not only to conciliate these differences, and especially the different temperaments, but also to keep them to steady, rapid, and yet judicious

buer à un travail uniforme, accéléré et pourtant sérieux, surtout dans l'ardeur de la discussion et en présence des grandes difficultés que présentaient maintes questions. La Présidence a rempli cette tâche d'une manière distinguée et avec une habileté consommée, en sorte qu'on a pu appeler le Congrès postal de Vienne « *le Congrès modèle* ».

Je prendrai la liberté de constater ici qu'entre autres les délégués de l'Allemagne et de la France ont toujours pu marcher la main dans la main dans toutes les grandes questions, et cela sans qu'il fût besoin d'entente préalable, car leur accord se fondait sur l'identité des intérêts. L'Allemagne et la France étant les deux plus grands pays commerçants du continent européen, et la perfection qui caractérise le service postal français rendant l'organisation de leurs services identique, la France partageait les mêmes besoins et les mêmes tendances que nous, et cette circonstance a amené un accord qui a été très favorable au succès du Congrès de Vienne. L'Angleterre et les autres grands pays ont également presque toujours marché de conserve avec nous.

Depuis le traité de Berne, rien n'a été changé dans les *bases fondamentales* de l'Union ; les trois grands principes : port uniforme modéré avec progression de poids identique ; liberté générale de transit et d'échange et enfin simplification aussi grande que possible du mécanisme, de même que de la forme de l'exploitation et de la comptabilité, sont sortis absolument intacts de toutes les délibérations depuis l'année 1874. Et si l'on songe, Messieurs, que, jusqu'en 1874, nous avions plus de 1500 taux de taxes différents pour l'échange avec l'étranger, taux auxquels s'appliquaient encore diverses progressions de poids — car quelques pays avaient la progression de 10 g., d'autres celle de 15 g., d'autres celle de 7½ ; l'Allemagne

— es wurden 24 Sprachen auf dem Kongress gesprochen, obwohl die eigentliche diplomatische Sprache das Französische war. Es gehörte viel dazu, diese verschiedenen Eigenschaften, und besonders die verschiedenen Temperamente, unter einen Hut zu bringen und in gleichmässiger, rascher und doch besonnener Arbeit zu erhalten, besonders bei der oft starken Lebhaftigkeit der Diskussion und bei den grossen Schwierigkeiten, die manche Frage verursachte. Das Präsidium hat diese Aufgabe in vollkommener Art und mit grösstem Geschick gelöst, so dass man die Wiener Versammlung *le Congrès modèle* genannt hat. Und ich möchte auch das hier erwähnen, dass namentlich die Bevollmächtigten Deutschlands und Frankreichs in allen grossen Fragen haben Hand in Hand gehen können, ohne dass das irgendwie vorbereitet war, weil das Zusammengehen begründet war auf der Gleichmässigkeit der Interessen, indem Deutschland und Frankreich die beiden grossen Kontinental-Verkehrsstaaten in Europa sind, und ferner bei dem hochentwickelten französischen Postwesen auch auf der Gleichmässigkeit der Einrichtungen. Deshalb hatten sich dieselben Bedürfnisse, dieselben Bestrebungen in Frankreich ausgebildet wie bei uns, und es hat sich daraus eine glückliche und für den Erfolg des Wiener Kongresses sehr vortheilhafte Uebereinstimmung ergeben. Auch England und die andern Grossmächte gingen meistens Hand in Hand mit uns.

In der *Grundverfassung* des Vereins ist seit dem Berner Vertrag nichts geändert; es sind die drei grossen Grundsätze des billigen Einheitsportos mit gleichmässiger Gewichtsprogression, dann die allgemeine Transit- und Verkehrsfreiheit, und drittens die grösstmögliche Vereinfachung des Mechanismus, wie der Betriebs- und Rechnungsform, ganz intakt geblieben durch alle Berathungen seit dem Jahre 1874. Und wenn man bedenkt, meine Herren, dass wir bis zum Jahre 1874 noch

work, more particularly if the frequently animated discussions and the great difficulties connected with many questions, are taken into account. The President fulfilled this task to perfection and with the greatest success, and in such a manner as to earn for the Vienna Congress the name of « *le Congrès modèle* ». And I should like also to mention in this place that, in all great questions, it was possible for the delegates of Germany and France to go hand in hand without any previous preparation to this effect, because this agreement was based on the identity of interests, for Germany and France are the two great postal States of the European Continent, and also have similar arrangements owing to the highly developed French postal service. This is the reason why in France the same requirements have arisen as in Germany, and why the efforts of the two countries tend to the same ends; it is these circumstances that brought about this satisfactory agreement which, on its side, greatly contributed towards the success of the Vienna Congress. England and the other great Powers as well mostly went hand in hand with us.

Since the Treaty of Berne, no alterations have been made in the *fundamental laws* of the Union. The three great principles of a cheap rate of postage with uniform progression of weight, the general liberty of transit and communication, and, thirdly, the greatest possible simplification of the mechanism as well as of the technical service and the system of accounts, have remained intact through all deliberations since the year 1874. And if we keep in mind that, up to that year, there were more than 1,500 different rates for foreign correspondence, with different scales of weight into the bargain, — for certain States had the rate of progression of 10 grammes, others that of 15 grammes, others again that of 7 ½ grammes, Germany had the *Zollloth*, or 16⅔ grammes, England the half-ounce

avait le loth de l'Union douanière = $16^2/_3$ g., l'Angleterre la demi-once = $14^1/_6$ g., en sorte qu'on peut évaluer à plusieurs milliers les divers taux de taxes; à tout cela venaient s'ajouter les nombreuses diversités de traitement des envois sous bande et des échantillons de marchandises — c'était vraiment à ne plus s'y reconnaître. Quand les employés, se fondant sur leurs nombreux tableaux et tarifs, ce qui donnait parfois lieu à un calcul infinitésimal comme on dit en mathématique, étaient encore à même de calculer un port, par exemple le port d'un envoi sous bande d'un certain poids, provenant de l'Argentine ou de l'Uruguay, ils ne le purent plus, parce que le temps nécessaire leur manquait, dès que les bureaux ambulants furent introduits. Je me souviens, par exemple, dans ma jeunesse que, sur le trajet de Verviers à Cologne on devait, en deux heures de temps, dépouiller toute une dépêche postale d'outremer et je sais que, nous fondant sur le principe du calcul des probabilités, nous en étions arrivés à certains chiffres d'unité; par exemple, sur de lourds envois sous bande provenant de l'Amérique du Sud, on écrivait d'habitude au crayon bleu le chiffre de $17^2/_3$, ce qui voulait dire que le port était de 17 gros 8 pfennig. Mais ce chiffre n'était qu'approximativement exact; il constituait un chiffre auxiliaire, comme en mathématique le signe π; néanmoins la plupart du temps le public payait sans sourciller; mais quelquefois aussi il se rencontrait un grincheux qui refusait de payer; l'envoi revenait alors, en repassant par tous les bureaux de poste, à la ligne des paquebots, jusqu'à ce qu'arrivé à un bureau de poste quelconque dans les savanes de la Plata, il était silencieusement dévolu au sombre Orcus. (*Rires.*) Telles étaient les conséquences du système alors en vigueur.

Aujourd'hui, ce qui frappe en premier lieu le public, ce sont les taxes

über 1500 Portosätze für den Verkehr mit dem Auslande hatten, bei denen ausserdem verschiedene Gewichtsprogressionen in Betracht kamen — denn einige Staaten hatten die 10 Gr.-Progression, andere die 15 Gr.-Progression, noch andere wieder die $7^1/_2$Gr.-Progression, Deutschland hatte das Zollloth — das waren $16^2/_3$ Gr. —, England die $^1/_2$ Unze, — das waren $14^1/_6$ Gr. —, so kann man die verschiedenen Portosätze jedenfalls auf viele Tausende berechnen; dazu die grossen Verschiedenheiten bei den Kreuzbandsendungen, Muster- und Waarenproben — kurz, es war schliesslich nicht mehr herauszufinden. Und wenn die Beamten auf Grund der zahllosen Tarife und Tabellen, wobei es manchmal in die Infinitesimalrechnung — wie die Mathematiker sagen — ging, noch allenfalls im Stande waren, das Porto auszurechnen, z. B. für eine schwerere Kreuzbandsendung aus Argentinien oder Uruguay, so hörte auch dies auf, als die fahrenden Eisenbahnbüreaus in Gang kamen, bei der Kürze der Zeit. Aus meiner Jugendzeit erinnere ich mich z. B., dass auf der Fahrt von Verviers nach Köln in zwei Stunden eine ganze überseeische Post fertig bearbeitet werden musste, und ich weiss, dass wir damals nach den Prinzipien der Wahrscheinlichkeitsrechnung zu gewissen Einheitszahlen gekommen waren, z. B. auf schwerere Kreuzbandsendungen aus Südamerika wurde gewöhnlich die Zahl $17^2/_3$ mit Blaustift aufgeschrieben, d. h. das Porto kostete 17 Groschen 8 Pfennige. Das stimmte aber höchstens nur ganz ungefähr; es war so eine Hilfszahl wie etwa die Zahl π bei den Mathematikern, und das Publikum zahlte meist ganz geduldig; mitunter aber fand sich auch ein ungeduldiger Kamerad, der das nicht bezahlen wollte, und dann ging die Sendung zurück durch sämmtliche Postanstalten, über die Schiffslinien, bis sie dann bei irgend einer Postanstalt in den Savannahs am La Plata lautlos zum Orkus hinunter-

or $14^1/_6$ grammes, — the total number of different rates of postage may be estimated at many thousands. And we must also bear in mind that great differences existed in the regulations regarding packets of printed matter, and of samples and patterns of merchandize. In one word, the state of things had become so complicated that no one knew which way to turn. And even if an officer succeeded in calculating the postage of a heavy packet of printed matter originating in Argentina or Uruguay, for instance, on the basis of the innumerable tariffs and tables, — a calculation which occasionally assumed the shape of what mathematicians call an infinitesimal calculation, — this ceased to be the case for lack of time as soon as the railway post-offices began to run. I remember, when I was young, that on the trip from Verviers to Cologne, for instance, a whole Transatlantic mail had to be dealt with within two hours, and I can recollect that we then had adopted certain fixed figures, arrived at according to the rule of probabilities, and that, on heavy packets of printed matter coming from South America, for example, we generally wrote the figure $17^2/_3$ in blue pencil, which meant that the postage amounted to 17 *groschen* and 8 *pfennig*. But this was only approximately correct; it was a kind of auxiliary figure, such as the figure π among mathematicians, and the public mostly paid very patiently; occasionally, however, it happened that some obstinate individual refused to pay, and in such a case the packet retraced its way back through every post-office, over the mail packet lines, to some postal station in the Savannahs along the Plate River where it noiselessly vanished into Hades. (laughter) Such was the result of the system then in force.

Now, the cheap and simple rates of postage are the feature which chiefly impresses the public; these rates are considered by it as the

modérées et simples; il les considère comme la plus précieuse conquête de l'Union postale universelle et il ne se passe réellement pas de semaine sans que l'Administration supérieure des postes impériales allemandes reçoive de quelque coin du monde (et notamment aussi de femmes, ce qui prouve que la gratitude est bien une vertu féminine) une lettre conçue en des termes souvent émouvants, remerciant de pouvoir rester en relations avec des parents et amis éloignés.

Cependant ce qui est de beaucoup le plus important, c'est le second point: la *liberté des échanges*. Anciennement, lorsque nous voulions établir une dépêche postale directe, par exemple entre Berlin et Athènes ou entre Berlin et Lisbonne, nous ne pouvions le faire qu'en concluant des traités diplomatiques formels avec tous les pays intermédiaires pour le transit de cette dépêche; ainsi, pour Lisbonne, il fallait commencer par conclure des traités formels avec la Belgique, la France et l'Espagne, et si les lettres devaient passer par l'Angleterre, soit Southampton, aussi avec la Grande-Bretagne ou avec les Pays-Bas; s'il s'agissait d'Athènes, des traités devaient être conclus avec l'Autriche, la Turquie et la Serbie, ou avec la Suisse et l'Italie. Ces traités étaient souvent des chefs-d'œuvre de diplomatie, car il s'agissait de s'assurer des profits. Les Etats avaient, si je prends pour exemple la Belgique, des traités de ce genre avec la Russie, l'Angleterre, la France, l'Allemagne et l'Autriche, et il s'agissait de calculer quel taux était le plus élevé, si les Autrichiens jouissaient d'un taux plus avantageux par la France que nous-mêmes ou la Belgique. — Ces divers traités, et il en existait plus de mille en Europe seulement, renfermaient les clauses de la *nation la plus favorisée*, absolument comme les traités douaniers, et chaque pays éprouvait de l'inquiétude à l'égard de cette clause, parce que, s'il voulait introduire une taxe plus

fuhr. (Heiterkeit.) Das war die Folge des Systems, wie es damals bestand!

Nun sind die billigen und einfachen Portosätze eigentlich das, was das Publikum zunächst sieht; es hält sie für den grössten Erfolg des Weltpostvereins, und es vergeht eigentlich keine Woche, wo das Reichs-Postamt hier nicht aus irgend einem Winkel der Erde einen Dankbrief bekommt, namentlich auch von Frauen, — es zeigt sich darin die Dankbarkeit des weiblichen Gemüths — oft in rührendster Weise, dass sie in Verbindung bleiben können mit ihren Angehörigen.

Aber weit wichtiger ist der zweite Punkt: die Verkehrsfreiheit. Wenn wir früher, ich will einmal sagen von Berlin nach Athen, einen direkten Postschluss machen wollten, oder von Berlin nach Lissabon, so war das nicht anders möglich, als dass wir mit allen dazwischenliegenden Staaten förmliche diplomatische Verträge über den Transit dieser Postsachen abschliessen mussten; so mussten in dem Falle von Lissabon mit Belgien, Frankreich, Spanien und, wenn die Briefe über England, über Southampton gehen sollten, auch mit Grossbritannien bezw. Holland erst förmliche Verträge geschlossen werden; in dem andern Falle von Athen mit Oesterreich, der Türkei und Serbien, oder mit der Schweiz und Italien. Diese Verträge waren oft wirklich ein Meisterwerk der diplomatischen Kunst, denn es kam dabei auf Uebervortheilung an; die Staaten hatten, ich will einmal sagen Belgien, solche Postverträge mit Russland, mit England, Frankreich, Deutschland und Oesterreich, und nun wurde ausgeglichen, welcher Satz höher wäre, ob die Oesterreicher einen billigeren Satz durch Frankreich hätten, als wir oder als die Belgier. Da waren in den verschiedenen Verträgen, deren es mehr als 1000 allein in Europa gab, *Meistbegünstigungsklauseln*, genau so wie bei den Zollverträgen, und jeder Staat war dabei in Besorgniss vor dieser Klausel, weil, wenn er einen billigeren Satz ein-

greatest achievement of the Postal Union; in fact, not a week passes without a letter of thanks being received by the General Post Office from some remote corner of the world, especially from women — a fact which shows the gratitude of the female heart — expressing, often in the most touching terms, the writer's thankfulness for being enabled to remain in communication with her friends and relatives at home.

The second point, the *liberty of transit*, is, however, of much greater importance. Formerly, when we wanted to establish an exchange of closed mails, say between Berlin and Athens or between Berlin and Lisbon, this could not be done otherwise than by concluding formal diplomatic treaties for the transit of those mails with all the intermediate countries. In the case of Lisbon, formal treaties had to be come to with Belgium, France, and Spain, and if the letters were to be forwarded by way of England, *via* Southampton, with Great Britain and the Netherlands as well. In the case of Athens, with Austria, Turkey, and Servia, or with Switzerland and Italy. These treaties were frequently real masterpieces of diplomatic art where the matter resolved itself into the simple question as to who should outwit the other. Supposing some country, say Belgium, had postal treaties of this kind with Russia, England, France, Germany and Austria, they would compare tariffs and make calculations with a view of ascertaining whether the Austrians had a cheaper rate through France than we had or the Belgians. The various treaties, numbering in Europe alone more than a thousand, contained the *most favoured nation clause*, exactly similar to the commercial treaties, and each country was afraid of this clause, because if it wanted to introduce a cheaper rate, it had also to concede it to all the others. These negotiations had frequently lasted for *years* before it was possible to establish a direct exchange of closed mails with another country.

modérée, il était obligé d'en faire jouir aussi tous les autres pays. C'étaient des négociations qui duraient souvent *des années* avant qu'on réussît à créer une dépêche postale pour un autre pays. Il en est tout autrement aujourd'hui. On écrit simplement à Athènes: Nous vous enverrons demain un sac de dépêches et cela suffit, et c'est ainsi que la liberté du transit s'est trouvé créée. C'est ainsi que les choses se passent dans tous les autres pays et dans le monde entier; tous se sont mis réciproquement à disposition leurs moyens de transport: paquebots, chemins de fer, diligences et postes circulent aujourd'hui libres comme l'oiseau, sur terre et sur mer. Anciennement, lorsqu'un sac postal apparaissait à la frontière d'un pays où il lui était interdit d'entrer sans convention, on lui faisait subir le sort des étrangers en Tauride: il était saisi, éventré, dépouillé de son contenu et l'on faisait de lui ce qu'on voulait. C'est justement ce grand principe de la liberté du transit qui a assuré l'avantage le plus important, car ce n'est qu'après son adoption qu'il fut possible d'introduire des taxes modérées. Nous aurions volontiers été plus loin encore, car, au Congrès de Berne, nous demandions, outre la liberté, la *gratuité* absolue du transit. L'Allemagne qui, en raison de sa position géographique centrale, est fréquemment appelée à accorder le transit et se trouve intéressée dans presque tous les transits de l'Europe centrale, aurait subi de ce chef un préjudice pécuniaire; néanmoins les gouvernements allemands s'étaient concertés et avaient décidé de faire cet important sacrifice à la grande cause; un certain nombre de pays, entre autres ceux qui se trouvent sur la périphéire, tels que la Norvège, la Suède, le Portugal, la Russie, etc. étaient sur ce point d'accord avec elle; cette proposition échoua cependant par la faute de la Belgique et de la France, pays de transit de premier ordre, notamment la Belgique, qui est le

führen wollte, er diesen selber auch allen übrigen Staaten einräumen musste. Das waren oft Verhandlungen, die sich *jahrelang* hinzogen, bevor man dazu kam, einen derartigen Postschluss nach einem andern Staat durchzuführen. Jetzt ist es völlig anders. Man schreibt einfach nach Athen, wir werden euch morgen einen Postsack schicken, dann ist es gut, und damit ist die Verkehrsfreiheit hergestellt. So geht das nach allen Staaten hin und über die ganze Welt; alle haben ihre gesammten Beförderungsmittel: Schiffe, Eisenbahnen, Posten einander zur Verfügung gestellt, und die Posten gehen jetzt wie der freie Vogelflug über Land und Meer. Wenn früher einmal ein solcher Postsack an der Grenze eines Landes sich sehen liess, wo er ohne Vertrag nicht hineinkommen konnte, so wurde er behandelt wie die Fremden in Tauris, festgehalten, aufgeschnitten, seines Inhalts entkleidet, und der fremde Staat machte damit, was er wollte. Gerade durch dieses grosse Prinzip der Verkehrsfreiheit ist der wesentlichste Vortheil erreicht worden; denn erst nachdem das geschehen war, konnten wir die billigeren Postsätze einführen. Wir wären gern noch weiter gegangen, denn wir wollten auf dem Kongress in Bern ausser dieser Transitfreiheit auch die vollständige Unentgeltlichkeit des Transits durchsetzen; Deutschland, welches in seiner zentral-geographischen Lage vielfachen Transit zu leisten hat, fast bei jedem Transitverkehr in Mittel-Europa betheiligt ist, würde dabei finanziell schlecht weggekommen sein, aber doch hatten sich die verbündeten deutschen Regierungen entschlossen, dieses Opfer der grossen Sache zu Liebe zu bringen, und eine erhebliche Anzahl Staaten, namentlich die, welche an der Peripherie lagen, wie Norwegen, Schweden, Portugal, Russland u. s. w., waren damit einverstanden, indessen scheiterte das damals an Belgien und an Frankreich, weil das überwiegende Transitländer waren, und namentlich Belgien, der grosse Kreuz-

This is now entirely altered. We simply write to Athens that we shall send them a closed mail to-morrow; that is all, and by this letter liberty of transit is established. This is the system of procedure adopted with all countries and all over the world; all have placed their different means of communication, their ships, railways, and Posts, at the disposal of the others, and the mails now travel over land and sea, as freely as birds fly. When formerly such a mail bag was discovered at the frontier of a country which it could not enter for want of a convention, it was treated as foreigners were at Tabriz; it was seized, cut open, and emptied of its contents with which the foreign country did whatever it pleased. It is exactly thanks to this great principle of the liberty of transit that the most important advantage was obtained; for there was no question of introducing the cheap rates before the liberty of transit had been established. We should have liked to go further still, and to prevail upon the Congress of Berne to decree not only this liberty of transit, but also that the transit should be completely gratuitous. Germany who, from her central geographical position, has to effect the transit of countless mails, and cooperates in the conveyance of nearly every mail forwarded in transit across Central Europe, would from a financial point of view have fared badly. Notwithstanding this drawback, the confederate German States had decided upon making this sacrifice for the sake of the great cause, and a considerable number of other countries, especially those situated on the borders of Europe, such as Sweden, Portugal, Russia, etc., had also consented. The scheme, however, failed in consequence of the opposition on the part of Belgium and France. These two countries are principally transit countries, and Belgium, more particularly, the great junction of international postal lines, derives a very considerable revenue from the transit

grand carrefour de l'échange postal international et à laquelle le transit assure d'abondantes recettes, s'élevant à plusieurs millions par année, somme très considérable pour un petit pays. La réussite ne fut donc pas possible ; nous nous sommes bornés à l'adoption d'un taux uniforme très modéré de 2 fr. par kilogramme de lettres pour toutes les routes de transit du monde entier, quelle que soit la destination, et pour la voie maritime, du taux de 15 fr. avec une réduction pour les routes mesurant moins de 300 milles marins. Cependant l'idée d'introduire la gratuité du transit n'est pas encore abandonnée ; elle reparaît à tous les Congrès, et reparaîtra jusqu'au moment où l'on parviendra à gagner l'acquiescement des pays opposants, peut-être, dans le cas extrême, sous la forme d'un rachat, comme pour les péages du Sund et de l'Escaut.

Il est vrai qu'on ne peut nier que les chances ne soient devenues un peu moins favorables, depuis que l'Italie est entrée dans la sphère des intérêts des pays opposants, en raison du déplacement de l'axe commercial, déplacement dont on peut suivre la marche dans toute l'histoire économique des peuples. Dans l'antiquité, comme vous le savez, les relations commerciales suivaient, depuis l'Inde et la Perse, la route de la Médie et du Pont-Euxin. Il suffit de lire les descriptions de Strabon sur le commerce considérable qui se faisait, par exemple, à la foire de Panticapée, que fréquentaient 150 nations. Puis elles prirent la route du Bosphore à destination de l'occident. Ces conditions changèrent par la suite des temps. Après la fondation d'Alexandrie, le commerce, à partir de cette ville, se dirigeait déjà plus vers l'ouest, par la Grèce et l'Italie, voie de Naples et de Brindisi, dont, dans la cinquième satyre de son premier livre, Horace décrit d'une manière si intéressante le trajet de Rome. Puis vint le moyen âge ; le commerce

weg des internationalen Postverkehrs, sehr erhebliche Einnahmen aus dem Transit zieht, die sich auf mehrere Millionen Franken jährlich belaufen, für das Budget des kleinen Staats schon eine ganz erkleckliche Summe. Es war das also nicht möglich, und wir beschränkten uns daher darauf, einen einheitlichen sehr billigen Satz von 2 Fr. für das Kilogramm Briefe für sämmtliche Transitrouten der Welt ohne Unterschied, wohin die Sendungen gehen, einzuführen, und ebenso für die ozeanischen Wege den Satz von 15 Fr. mit einer Ermässigung für die unter 300 Seemeilen betragenden Routen. Die Idee ist aber noch nicht aufgegeben, die Unentgeltlichkeit des Transits herzustellen, und sie kehrt auf allen Kongressen wieder, bis es endlich gelingen wird, die widerstrebenden Staaten dazu zu bewegen, vielleicht äussersten Falls in Form einer Ablösung wie beim Sund- und Scheldezoll.

Allerdings ist nicht zu verkennen, dass die Chancen etwas schwieriger geworden sind, nachdem Italien auch jetzt in den Bereich der Interessen dieser gegnerischen Staaten gezogen ist, und zwar durch jene Verschiebung der Achse des Weltverkehrs, die sich durch die ganze Geschichte des Wirthschaftslebens der Völker zieht. Der Verkehr ging in alter Zeit, wie Sie wissen, von Indien und Persien über Medien und den Pontus Euxinus. Man braucht nur die Schilderungen zu lesen, die Strabo über den grossen Verkehr macht, beispielsweise von der Messe zu Panticapäum, wo 150 Völkerschaften erschienen; dann über den Bosporus nach dem Abendlande. Das wurde anders im Laufe der Jahrhunderte; nach der Gründung von Alexandrien ging der Verkehr von Alexandrien schon mehr nach Westen über Griechenland und nach Italien über Neapel und über Brundusium — wo Horaz in seiner fünften Satire des ersten Buchs die Reise von Rom so anziehend beschreibt. — Dann kam das Mittelalter, und der Verkehr zog sich nach Venedig, Florenz in den Zeiten

conveyance, amounting to several millions of francs per annum—no small an item in the budget of the little State. This being, therefore, impossible, we had to content ourselves with the introduction of the uniform and very cheap rate of 2 francs per kilogramme of letters for all the transit routes of the world without any difference as to the destination of the articles, and with a rate of 15 francs for the Oceanic routes, with a reduction in the case of routes not exceeding 300 nautical miles. But we have not given up the idea of the gratuitous transit, and it will recur at every Congress till we at last succeed in obtaining the consent of our opponents, perhaps, as a last resort, in the shape of a redemption, similar to what was done in the case of the Sound and Schelde tolls.

At the same time we must not close our eyes to the fact that the chances have become somewhat less favourable, since Italy has also been brought within the sphere of interest of our opponents, and this through the displacement of the axis of universal intercourse which may be observed throughout the entire history of the economical life of nations. As you are aware, in ancient times commerce moved from India and Persia accross Media and the Pontus Euxinus through the Bosporus to the Occident. You have only to read how Strabo describes the great traffic at the fair of Panticapæum, for instance, where 150 tribes had assembled. This state of things changed in the course of centuries. After the foundation of Alexandria, commerce took a more westerly direction, accross Greece to Italy *via* Naples and Brundusium, where Horace so pleasantly described the journey from Rome, in the fifth satire of his first book. Then came the middle-ages, and commerce took its course towards Venice, towards Florence in the time of the Medici, towards Verona in that of the della Scala, and to-

prit alors la direction de Venise, de Florence du temps des Médicis; de Vérone du temps des della Scala; de Milan du temps des Visconti, enfin celle de Gênes et de Pise; il avait donc marché plus à l'occident. Après les grandes découvertes de Vasco de Gama, tout le commerce afflua à Lisbonne; son axe s'était donc encore plus avancé vers l'ouest et il s'est maintenu dans cette direction pendant plusieurs siècles, jusqu'au moment de l'invention des bateaux à vapeur et des chemins de fer. C'est alors que la route de Calais à Marseille fut ouverte à la grande vitesse; un chemin de fer fut construit sur l'isthme de Suez — le canal n'existait pas encore — et l'axe du grand transit commercial se rapprocha de nouveau de l'est, revenant de Lisbonne à Marseille. Cette ville maintint longtemps sa prépondérance comme premier marché commercial de la Méditerranée. Puis vinrent le chemin de fer du Brenner, le percement du Gothard, un peu auparavant celui du Mont-Cenis, et l'on vit reprendre l'ancien trajet du temps des Romains, par l'Italie et Brindisi, mouvement qui entraîna l'Italie dans la sphère d'intérêts des pays de transit et la rangea dans l'opposition à notre idée. Le grand transit commercial ne restera pas non plus longtemps fixé à Brindisi; on parle déjà de Salonique, mais je ne crois pas que cette ville ait de la chance, parce que son port, sa rade ne sont pas suffisants et que les voies de transit ne sont pas particulièrement favorables, non plus que les correspondances de chemins de fer. Cependant, dès que les chemins de fer helléniques se seront soudés aux chemins de fer ottomans, on verra reprendre l'ancienne voie qui, d'Alexandrie, allait au Pirée, du temps des Ptolémées et des Seleucides, et l'on utilisera Port-Saïd. Puis les échanges pour l'Inde et l'Egypte passeront par le Pirée, soit par le port le plus près, par la raison que le commerce recherche toujours la voie maritime la plus rapprochée. Il va sans dire qu'il ne s'y

der Medicäer und der della Scala in Verona, wie der Visconti in Mailand; ferner nach Genua und Pisa, und war also weiter nach Westen gerückt. Nach der grossen Entdeckung Vasco de Gama's legte sich der ganze Verkehr nach Lissabon; seine Achse hatte sich also noch weiter nach Westen verlegt, und da ist sie mehrere Jahrhunderte geblieben, bis es zur Erfindung der Dampfschiffe und Eisenbahnen kam. Dann wurde die Route von Calais nach Marseille für den Schnelldienst gangbar, und die Eisenbahn über die Landenge von Suez gebaut — der Kanal war noch nicht hergestellt — und es verlegte sich die Achse des Weltverkehrs wieder nach Osten zurück, von Lissabon nach Marseille. Dieses behauptete lange Zeit die Präponderanz der grössten Handelsemporeim Mittelmeer. Dann kam die Brennerbahn, die Durchstechung des Gotthard und früher schon des Mont Cenis, und es wurde die alte Tour aus der Römerzeit wieder aufgenommen über Brindisi durch Italien, und dadurch wurde Italien in das Interesse der Transitstaaten gezogen und gegen unsere Idee auf die andere Seite gedrückt. Der Verkehr wird auch in Brindisi nicht lange bleiben, es ist schon jetzt von Salonichi die Rede; aber ich glaube nicht, dass es dazu kommen wird, weil der Hafen, die Rhede dort nicht günstig ist, und die Transite nicht besonders vortheilhaft liegen, ebenso auch die Eisenbahn-Verbindungen. Aber sobald die griechischen Bahnen den Anschluss an die türkischen Bahnen erlangt haben werden, kommt die alte Verbindung, die von Alexandrien nach dem Piräus unter den Ptolemäern und Seleuciden bestand, wieder in Aufnahme, unter Benutzung von Port Said. Dann wird der Verkehr nach Indien und Egypten über den Piräus gehen, also den nächsten Hafen, weil der Verkehr immer den nächsten Seeweg aufsucht. Selbstverständlich wird er auch da nicht bleiben; denn sowie der grosse Plan der ottomanischen Regierung, den sie zum Theil mit Hülfe deutscher

wards Milan at the time of the Visconti; as well as towards Genoa and Pisa. Its axis had consequently moved further towards the West. After Vasco de Gama's great discovery, all commerce tended towards Lisbon; its axis, therefore, had been displaced still further towards the West, and there it remained for several centuries, until the introduction of railways and steamboats. Then it was that the route from Calais to Marseilles became available for fast service, and a railway was built accross the Isthmus of Suez, the Canal being only pierced later. In consequence of this, the axis of universal intercourse drifted back towards the East, from Lisbon to Marseilles. For a long time the latter city maintained her supremacy as the greatest emporium of trade of the world. After this, the railway accross the Brenner was constructed, the Mont Cenis and the St. Gotthard were pierced, and the old Roman road accross Italy *via* Brindisi was resumed, a change by which the interests of Italy became the same as those of the transit countries, and by which she was forced to join the ranks of the opponents of our plan. But Brindisi cannot long remain the point through which the line of intercommunication passes. Salonica has already been spoken of. I do not believe, however, that Salonica will supplant it, because its harbour and its roadstead are unsuitable, and the transit routes, as well as the railway communications, are not particularly advantageous. But as soon as the Greek railways have established a connection with the Turkish lines, the old route used at the time of the Ptolemies and the Seleucidae will be resumed *via* Port Said. Then intercourse with India and Egypt will be carried on by way of the Piraeus, the nearest port, because commerce always selects the nearest sea route. It will not, of course, permanently remain on this route; for as soon as the great scheme of the Ottoman Government has been realized to

maintiendra pas car, dès que le plan gigantesque du gouvernement ottoman, plan qu'il se propose d'exécuter en partie avec le concours de compagnies et de l'esprit d'entreprise allemands — dès que ce plan, dis-je, aura été exécuté, c'est-à-dire lorsque le chemin de fer par Angora et Diarbekir à travers l'Asie mineure, jusqu'à l'ancien marché de Bassorah sur le golfe Persique, sera construit, tout le transit commercial reprendra, comme dans l'antiquité, le chemin du Bosphore.

Vous voyez, Messieurs, qu'il s'agit d'un changement complet de l'axe des échanges commerciaux de l'est à l'ouest, puis de nouveau de l'ouest à l'est, mouvement que, lorsqu'il s'agit du mouvement de la terre, les astronomes appellent le parcours de la ligne des apsides, comme qui dirait les oscillations de l'axe. Ces oscillations se remarquent également dans les autres parties du globe. Depuis la découverte de l'Amérique, le transit commercial s'y est aussi déplacé vers l'ouest, mais il revient à l'est par les chemins de fer du Pacifique et les deux grandes lignes de paquebots de San-Francisco et Vancouver pour Yokohama. En même temps l'Asie orientale est entamée par le vaste plan du gouvernement russe, d'achever le chemin de fer de la Sibérie, ce qui sera possible si l'on parvient à dompter les grands fleuves avec leurs immenses terrains d'alluvion et leurs glaces colossales. On disposera alors d'une communication avec la Chine et le Japon, grâce à laquelle, au lieu de 40 à 45 jours qu'il faut aujourd'hui, le trajet se fera en 22 jours, ce qui constituera aussi une oscillation du côté de l'est.

La troisième pensée fondamentale de l'Union postale universelle a été la *simplification la plus grande possible du mécanisme du service* et des formes de l'exploitation. Un véritable byzantinisme régnait dans ce service. Anciennement, il fallait plusieurs heures pour confectionner une

Gesellschaften und deutschen Kapitals und Unternehmungsgeistes auszuführen Willens ist, — sobald dieser Plan zu Stande gekommen sein wird, nämlich die Eisenbahn über Angora und Diarbekr zu bauen durch Kleinasien, nach dem alten Emporium Bassora am persischen Meerbusen, dann geht der ganze Verkehr wieder wie in den ältesten Zeiten über den Bosporus.

Sie sehen, meine Herren, es ist eine vollständige Wanderung der Achse des Weltverkehrs vom Osten nach dem Westen und wieder vom Westen nach dem Osten, eine Erscheinung, die die Astronomen in Bezug auf die Erdbewegung die Wanderung der Apsidenlinie nennen, sozusagen Pendelschwingungen der Achse. Diese Verschiebung macht sich auch in andern Welttheilen bemerkbar. Der Verkehr ist seit Aufschluss Amerikas auch dort, nach Westen gegangen, wendet sich aber wieder nach Osten durch die Pacificbahnen und die beiden grossen Dampferlinien von San Francisco und Vancouver nach Yokohama. Gleichzeitig wird Ostasien angeschnitten durch den grossen Plan der russischen Regierung, die sibirische Eisenbahn fertig zu stellen, was möglich ist, wenn es gelingt, die grossen Ströme mit ihrem sehr grossen Ueberschwemmungsgebiet und den starken Eisgang zu überwinden. Dann wird eine Verbindung mit China und Japan hergestellt sein, mittels der wir statt der 40 bis 45 Tage, die wir jetzt brauchen, nur noch 22 Tage bedürfen werden, — also auch eine Wanderung weiter nach dem Osten.

Der dritte Grundgedanke des Weltpostvertrags war die *äusserste Vereinfachung des Dienstmechanismus* und der Betriebsformen. Hier herrschte ein wahrer Byzantinismus. Einen überseeischen Postkartenschluss zu fertigen, dauerte früher mehrere Stunden — jetzt ebensoviel Minuten. Es handelt sich beim Postbetrieb darum, Genauigkeit mit Raschheit zu ver-

construct, partly with the assistance of German Companies, and of German money and spirit of enterprise, a railway accross Asia Minor to Bassorah, the ancient emporium on the Persian Gulf, by way of Angora and Diarbekr, commerce and intercourse will again pass exclusively through the Bosporus, as in the most ancient times.

As you see, gentlemen, the axis of universal intercourse has actually moved from East to West, and again from West to East, a motion to which astronomers, when speaking of the revolutions of the earth round the sun, have given the name of motion of the line of the apsides, and which I should like to compare with the oscillations of a pendulum from its axis. This change may also be noticed in other parts of the world. When civilization spread over America, commerce and intercourse also moved towards the West; but now they are beginning to return towards the East, owing to the construction of the Pacific Railways and the establishment of the two great Steamship lines from San Francisco and Vancouver to Yokohama. At the present day, Eastern Asia is being penetrated in consequence of the great plan of the Russian Government to complete the Siberian railway, a work which may be possible if engineering art succeeds in overcoming the difficulties caused by the great rivers with the vast districts they inundate, and the enormous amount of drift-ice borne down by their currents. Then, a line of communication will be established with China and Japan, by which the journey, now lasting from 40 to 45 days, will be reduced to but 22 days. This, consequently, constitutes a further movement towards the East.

Another *fundamental principle* of the Universal Postal Union Convention is the *utmost simplification of the machinery of the service*, and of the methods of carrying out the practical part of it. The greatest confusion reigned in this respect.

dépêche d'outre-mer ; aujourd'hui quelques minutes suffisent. Il s'agit, dans le trafic postal, de joindre l'exactitude à la promptitude, en réalité deux oppositions, mais les formes nécessaires ont été trouvées et elles ont fait leurs preuves à tous égards.

Maintenant, Messieurs, je voudrais terminer, car je crains d'avoir déjà trop abusé de votre patience *(Dénégations)*. Je vous remercie et vous témoignerai ma reconnaissance par quelques données statistiques.

L'échange postal de l'Allemagne avec l'étranger, donc l'échange effectué avec les pays contractants, a été, en 1875, de 86 millions d'envois de la poste aux lettres, et en 1890, de 325,757,000 de ces envois; en 1875 de 530,000 mandats de poste environ, et de 2,861,000 en 1890; en 1875 de 1,486,298 paquets ordinaires et de 7,394,570 en 1890. L'ensemble de l'échange postal international de tous les pays entre eux, c'est-à-dire l'échange auquel les Conventions se rapportent, a été en 1875 de 925 millions d'envois de la poste aux lettres, et en 1889 de 2759 millions; cet échange a donc triplé en quatorze ans; 5 millions de mandats de poste, aujourd'hui 15 millions; 3½ millions de paquets, aujourd'hui 23 millions. Le nombre total des envois postaux sur toute la surface du globe est aujourd'hui de 15 milliards, ce qui représente 41 millions par jour. Il existe, dans l'Union postale universelle, 170,000 offices de poste occupant 700,000 fonctionnaires et employés ; l'Allemagne en occupe 122,000 en raison du développement considérable de ses offices postaux et télégraphiques et de son très important service de messagerie : celui-ci dépasse du quintuple et demi celui de la France et du double et demi celui de la Grande-Bretagne.

On ne peut, il est vrai, pas attribuer ce développement gigantesque à l'Union postale universelle. Il est

binden — eigentlich zwei Gegensätze —, aber die Formen wurden gefunden und haben sich in jeder Beziehung bewährt.

Nun aber, meine Herren, möchte ich schliessen, denn ich fürchte, Sie schon zu lange ermüdet zu haben. (Widerspruch.) Ich danke und will Ihnen meine Dankbarkeit dadurch beweisen, dass ich gleich zum Schluss komme und Ihnen nur noch einige kurze Daten aus der Statistik vorführe.

Der Postverkehr Deutschlands mit dem Auslande, also der Verkehr, der unter diesen Vertragsstaaten herrscht, betrug im Jahre 1875 86 Millionen Briefsendungen, im Jahre 1890 325,757,000 Briefsendungen, Postanweisungen im Jahre 1875 circa 530,000 Stück, 1890 2,861,000 Stück; gewöhnliche Packete im Jahre 1875 1,486,298 Stück und im Jahre 1890 7,394,570 Stück. Der gesammte internationale Postverkehr aller Länder unter einander, also gerade der, auf den sich diese Verträge erstrecken, hat betragen im Jahre 1875 925 Millionen Briefsendungen, im Jahre 1889 2759 Millionen Briefsendungen, ist also um das Dreifache gestiegen in den vierzehn Jahren; Postanweisungen 5 Millionen, jetzt 15 Millionen, gewöhnliche Packete 3½ Millionen, jetzt 23 Millionen. Die Gesammtzahl der Postsendungen im ganzen Erdenrund beträgt heutzutage 15 Milliarden, das macht täglich 41 Millionen. Es bestehen im Weltpostverein 170,000 Postanstalten und sind 700,000 Postbeamte thätig, wovon Deutschland ungefähr 122,000 zählt in Folge der grossartigen Ausdehnungen unserer Post- und Telegraphen-Anstalten und unserer sehr bedeutenden Fahrposten; diese übertreffen die französische um das Fünfeinhalbfache, die englische um das Zweieinhalbfache.

Nun kann man diese riesige Entwickelung ja nicht dem Weltpostverein zuschreiben. Es ist klar, dass da die ganze Kulturarbeit der Menschheit, die ausserordentliche Entwicke-

Formerly, the making up of a transoceanic mail required several hours, now it is done in as many minutes. In the postal service, the great question is to combine accuracy with rapidity,—really two contrasts, —but the methods have been found and have proved satisfactory in every respect.

Now, gentlemen, I shall close, for I am afraid of having tired you too long already (contradictions) I thank you, gentlemen, and shall show you my gratitude by coming to the conclusion at once and giving you a few statistical items.

The exchange between Germany and abroad, that is, the exchange with the Union countries, amounted in 1875 to 86 million articles of the Letter Post as against 325,757,000 in 1890; to about 530,000 money-orders in 1875 as compared with 2,861,000 in 1890; and to 1,486,298 parcels in 1875 as against 7,394,570 in 1890. The aggregate international postal exchange among all countries, that is, the very exchange to which these Conventions apply, rose from 925 articles of the Letter Post in 1875 to 2,759 millions in 1889, and has, therefore, trebled within this period of fourteen years; money-orders numbered 5 millions, now 15 millions; ordinary parcels 3½ millions, now 23 millions. The aggregate number of postal articles exchanged in the whole world now amounts to 15 milliards, making 41 millions each day. The Universal Postal Union numbers 170,000 postal establishments and 700,000 postal officers, of whom about 122,000 are employed by Germany owing to the immense development of our postal and telegraph arrangements and to our very extensive Parcel Post business which is five-and-a-half times as large as the French, and two-and-a-half times larger than the English.

It is true that this vast development cannot be attributed solely to the Universal Postal Union; and it is clear that it has been brought about by the whole work of civili-

clair que tout le travail civilisateur de l'humanité, l'essor extraordinaire qui s'est produit à notre époque, les chemins de fer, l'ouverture de certaines contrées nouvelles à la civilisation, je ne citerai que l'Afrique, ont contribué pour leur part à ce résultat et que tout cela a beaucoup contribué à accroître le chiffre des échanges; mais on ne peut nier, en même temps, que l'Union postale universelle n'ait été l'une des ailes sur lesquelles ce grand essor de l'ensemble de l'échange international s'est accompli. Mais, Messieurs, et ce sera ma conclusion, bien au-dessus de ces avantages matériels dont chacun de nous profite tous les jours, sachons apprécier la *valeur idéale* représentée par ce fait que, librement et dans la plénitude de leur indépendance, toutes les nations civilisées du globe ont été d'accord pour former cette vaste Union. Ils constituent une communauté soumise à une loi unique d'après laquelle elle est régie, un organisme plein de vie, dont les manifestations profitent à l'ensemble de l'humanité aussi bien qu'à chacun de ses membres en particulier. Cette communauté a, dans son domaine, supprimé toutes les frontières, aussi bien celles des Etats que celles des diverses parties du globe; aplani tous les murs de séparation et réalisé la grande idée de la pleine et entière *liberté des échanges*, dont, en rappelant le mot si connu des lettres de Junius, je voudrais pouvoir dire: « Enlevez-nous toutes les libertés, mais laissez-nous la liberté des échanges; elle nous ramènera toutes les autres. »

(Applaudissements unanimes.)

lung unserer Zeit, die Eisenbahnen, die Aufschliessung ganz neuer Länder — ich erinnere nur an Afrika — ferner die Herstellung der überseeischen Dampferlinien mitgewirkt haben, und dass das alles sehr wesentlich dazu beigetragen hat, den Verkehr in der Weise zu heben, aber ebenso dürfte unbestritten sein, dass der Weltpostverein einer der Fittiche gewesen ist, auf welchen sich dieser grosse Aufschwung des ganzen internationalen Verkehrs vollzogen hat. Aber, meine Herren, und damit möchte ich schliessen, noch höher als diese materiellen Vortheile, die ja Allen täglich zu statten kommen und einleuchten, werden wir doch, glaube ich, den *idealen Gehalt* schätzen müssen, der in der Thatsache liegt, dass sämmtliche zivilisirte Nationen des Erdenrunds aus freier Entschliessung in Unabhängigkeit ihres Willens sich zu dieser grossen Gemeinschaft vereinigt haben. Sie stellen eine Gemeinschaft dar, welche einem einheitlichen Gesetz unterworfen ist, nach dem sie sich bewegt, einen lebensvollen Organismus, dessen Thätigkeitsäusserungen dem Ganzen sowohl wie jedem einzelnen Gliede zu statten kommen. Diese Gemeinschaft hat bezüglich ihres Gebiets sämmtliche Grenzen der Staaten sowohl wie der Welttheile niedergelegt, alle trennenden Scheidewände entfernt und den grossen Gedanken der völligen *Verkehrsfreiheit* verwirklicht, der Verkehrsfreiheit, von der ich mit Anklang an ein bekanntes Wort aus den Briefen des Junius sagen möchte: Nehmt uns alle Freiheiten, aber lasst uns die Verkehrsfreiheit, sie wird uns alle andern wieder zurückbringen. (Lebhafter Beifall.)

zation of the human race, by the extraordinary development of our epoch, by the railways, the opening up of new countries,—I need only remind you of Africa,—further by the establishment of transoceanic steamship lines. All these factors have contributed in a very large measure towards bringing commerce and intercourse to their present height. Still, it is a fact just as unquestionable that the Universal Postal Union was one of the wings on which the whole international exchange has ascended to its present very high position. But, gentlemen, —and I shall close with this remark,—higher still than these material advantages which are daily enjoyed and acknowledged by every one, we should value the *ideal gain* which lies in the fact that all the civilized nations of the globe have united in forming this great alliance of their own accord and of their own unfettered impulse. They constitute a community, subject to a uniform law according to which they act; and a spirited organization whose actions are conducive to the good of the whole body as well as to that of each individual member. As regards its territory, this alliance has abolished the frontiers of all countries and of all Continents, it has removed all dividing barriers, and has realized the great ideal of complete *liberty of intercourse*, that liberty of which I should like to say in alluding to a well-known passage in the letters of Junius:— Take from us all liberties, but leave us the liberty of intercourse, for it will bring back to us all others. (Loud applause.)

Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne.

(Fin.)

L'année 1890 a ramené, pour l'Administration des postes britanniques,

Aus dem Verwaltungsberichte des grossbritannischen Generalpostmeisters.

(Schluss.)

Das Jahr 1890 brachte für die grossbritannische Postverwaltung die

Extracts from the Annual Report of the British Postmaster-General.

(Conclusion.)

The year 1890 brought the 50th anniversary of the institution of the

le jubilé cinquantenaire d'un événement qui marque glorieusement dans ses annales; nous voulons parler de l'introduction, le 10 janvier 1840, du port à *un penny* par Rowland Hill, le grand réformateur du service des postes britanniques. Cette solennité fut l'occasion de différentes fêtes. Dans le courant de janvier eut lieu, à Londres, la réunion d'un grand nombre d'anciens fonctionnaires des postes, de fonctionnaires encore au service et, parmi eux, des personnes dont l'entrée dans l'Administration postale était antérieure à l'année 1840. A l'invitation du Lordmaire de Londres, il s'organisa, à Guildhall, une exposition des objets concernant les différentes branches du service postal, exposition qui reçut la visite de S. A. R. le Prince de Galles et d'une foule d'autres personnages. Le soir du 2 juillet, une exposition semblable s'ouvrit dans une section du *South Kensington Museum*, sous la présidence de S. A. R. le duc d'Edimbourg, exposition à laquelle furent invités des employés postaux de tous grades des diverses parties du royaume. Cette entreprise était au bénéfice du *Rowland Hill Founds*, dont la tâche est de venir en aide aux veuves et aux orphelins indigents des employés des postes. S. M. la Reine eut la bonté de témoigner l'intérêt qu'elle prenait à cette œuvre et sa bienveillance pour les services rendus par le personnel postal, en acceptant le patronage du fonds dont il s'agit, dont l'action est si utile et si bienfaisante. Les recettes de l'exposition et diverses allocations faites par le public ont produit en faveur du fonds susmentionné un capital de £ 22,000, en sorte que l'ensemble de son avoir placé s'élève heureusement aujourd'hui à la somme de £ 40,000.

Le rapport de gestion du Postmaster General de la Grande-Bretagne contient habituellement, outre les chiffres assez arides qu'il est de

Feier des 50jährigen Gedächtnisstages eines in ihren Annalen mit Stolz verzeichneten, ruhmreichen Ereignisses: der Einführung des Penny-Portos durch den grossen Reformator des britischen Postwesens, Rowland Hill, am 10. Januar 1840. Aus diesem Anlasse fanden verschiedene Feierlichkeiten statt. Im Monat Januar wurde eine Zusammenkunft einer grossen Zahl von ehemaligen Beamten der Postverwaltung und von solchen, die noch dienstthätig sind, darunter Personen, deren Eintritt in den Postdienst über das Jahr 1840 zurückreicht, in London abgehalten. Auf Einladung des Lord Mayor von London wurde im Monat Mai 1890 eine die verschiedenen Zweige des Postdienstes veranschaulichende Ausstellung in der *Guildhall* veranstaltet, die von Seiner Königlichen Hoheit, dem Prinzen von Wales, und von zahlreichen anderen Personen besucht ward. Am Abend des 2. Juli wurde bei einer Abendgesellschaft im *South Kensington Museum* unter dem Vorsitze Seiner Königlichen Hoheit des Herzogs von Edinburgh eine ähnliche Ausstellung abgehalten, wobei Postbeamte aller Grade aus allen Theilen des Vereinigten Königreichs zugegen waren. Dieses Unternehmen wurde zu Gunsten des Rowland Hill-Fonds in's Leben gerufen, der sich die Unterstützung von bedürftigen Wittwen und Waisen von Postbeamten zur Aufgabe gestellt hat. Ihre Majestät die Königin geruhte, ihr Interesse an der Gedächtnissfeier und ihre Anerkennung für die Thätigkeit ihrer Postbeamten dadurch zu bezeigen, dass sie das Patronat über den vorerwähnten, so überaus segensreich wirkenden Fonds übernahm. Aus dem Erträgnisse der Ausstellung sowohl als auch aus anderen edelmüthigen Zuwendungen aus dem Publikum ist dem Fonds ein Kapital von 22,000 Pfund zugeflossen, so dass das angelegte Gesammtvermögen desselben jetzt erfreulicher Weise auf gegen 40,000 Pfund angewachsen ist.

Der Verwaltungsbericht des gross-

Penny Postage by Rowland Hill, the great reformer of the British postal service, on the 10th of January 1840. This glorious event, which is recorded with just pride in the annals of the British Postal Administration, was made the occasion of some appropriate celebrations. In January a large company of past and present officers of the Post Office Department, some of whom entered the postal service even before 1840, met together in London. In May, on the invitation of the Lord Mayor of London, an exhibition illustrating Post Office work was held at the Guildhall, and was visited by H. R. H. the Prince of Wales, as well as by very large numbers of the public. On the evening of the 2nd of July there was a similar exhibition at a gathering in the South Kensington Museum, under the Presidency of H. R. H. the Duke of Edinburgh, which was attended by officers of the Post Office of all ranks from all parts of the United Kingdom. This entertainment was undertaken on behalf of the Rowland Hill Benevolent Fund, which has for its object the relief of distress amongst the widows and orphans of Post Office employés, and Her Majesty the Queen was most graciously pleased to mark her interest in the anniversary celebrated, as well as her appreciation of the work of her servants in the Post Office, by becoming patroness of this most useful fund. Its capital has in this way, as well as by the generous subscriptions of the public, and by other means, been increased by about 22,000 *l.*, so raising the total invested capital to about 40,000 *l.*

In addition to the dry statements of figures recording the business transacted, the Annual Reports of

son devoir de donner, sous une rubrique spéciale les incidents curieux qui ont pu se produire dans le service et qui sont de nature à intéresser le grand public.

L'anecdote caractéristique ci-après, extraite de cette rubrique, fait ressortir la propension, poussée souvent à un degré incroyable, du public à expédier des espèces et des objets de valeur dans des lettres ou des paquets sans valeur déclarée, afin d'économiser sur le port. L'office de la douane de Londres reçoit un jour, de Siam, plusieurs colis postaux qui, d'après la déclaration du contenu, doivent renfermer des cannes de promenade et des fournitures de bureau, d'une valeur totale de £ 7 10 shellings. Ces paquets contenaient en réalité, ainsi que la douane put aisément s'en assurer, une collection de diamants d'une valeur d'environ £ 25,000 = 625,000 francs. L'expéditrice, une dame qui habite le royaume de Siam, avait voulu économiser le port qui se serait élevé à £ 30 environ et, pour cette raison, n'avait pas hésité à remettre des objets de si grand prix à la poste sans en déclarer la valeur.

Le fait suivant fournit une autre preuve des sommes considérables qui circulent par la poste dans les lettres ordinaires; cet exemple diffère du premier en ce que les risques de l'expéditeur étaient très minimes. Une dame demande, dans les journaux, à des personnes charitables de lui envoyer en timbres-poste 3 pence, qu'elle versera au fonds de secours de Whitechapel de l'évêque de Bedford. Chaque envoyeur est, en même temps, prié d'engager deux de ses amis à en faire autant. Le résultat de cette demande dépassa certainement toutes les espérances de la bienfaitrice, car lorsqu'elle eut changé de domicile

britannischen General-Postmeisters pflegt neben den mitunter trockenen Zahlenangaben, mit welchen er sich beschäftigen muss, unter der Rubrik « Sonderbare Vorfälle » einzelne für das grosse Publikum interessante Vorkommnisse aus dem praktischen Postdienste mitzutheilen.

In dieser Spalte wird diesmal die zuweilen an's Unglaubliche grenzende Neigung des Publikums, Geld- und Werthsachen behufs der Portoersparniss in gewöhnlichen Briefen oder Packeten ohne Werthangabe zu versenden, durch folgenden drastischen Vorfall illustrirt, den wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Bei dem Zollamt in London gehen mehrere Postpackete aus Siam ein, die nach der Inhalts-Deklaration Spazierstöcke und Schreibmaterialien enthalten sollen im Gesammtwerthe von 7 Pfund 10 Schilling. In Wirklichkeit enthielten sie, wie der revidirende Zollbeamte rasch entdeckte, eine Collection Diamanten im Werthe von circa 25,000 Pfund = 625,000 Fr. Die Absenderin, eine in Siam wohnhafte Dame, hatte das Porto, welches nach der Taxe für Einschreibbriefe etwa 30 Pfund betragen haben würde, sparen wollen und daher die werthvollen Gegenstände ohne Bedenken als Packet ohne Werthangabe der Post übergeben.

Einen weiteren Beweis, welche Geldsummen auf der Post in gewöhnlichen Briefen circuliren, liefert folgender Vorfall, der sich von dem vorigen allerdings insofern unterscheidet, als das Risiko des einzelnen Absenders sehr gering war. Eine Dame fordert in einer Zeitung wohlthätige Menschen auf, 3 Pence in Freimarken an sie zu senden behufs Ablieferung an den « Whitechapel Hülfs-Fonds » des Bischofs von Bedford. Jeder Wohlthäter wurde zugleich gebeten, zwei seiner Freunde zu gleichem Thun zu ermuntern. Das Ergebniss dieser Aufforderung übertraf ohne Zweifel alle Erwartungen der menschenfreundlichen Dame, denn als dieselbe die in der Zeitungsanzeige

the British Postmaster-General contain a chapter entitled « curious incidents » in which occurrences likely to interest the general public are related.

In the Report under review the extraordinary tendency of the public to send money without registration enclosed in letters or parcels in order to save postage, is illustrated by the following instance which is too characteristic to be withheld from our readers. A lady in Siam forwarded to London several parcels declared to contain walking sticks and stationery of the value of 7 *l.* 10 *s.*; but the vigilant eye of the Custom House officer promptly detected a brilliant collection of diamonds and jewellery worth upwards of 25,000 *l.* or 625,000 francs. The postage at the registered letter rate would have amounted to about 30 *l.*, and it may be assumed that the course adopted was prompted by the desire to save the difference between the ordinary parcel rate and this amount.

The following incident which differs from the one related above in that the risks incurred by the senders were smaller, show what large amounts of money are forwarded in ordinary letters. A lady advertised in a newspaper asking persons to send 3 *d.* each in aid of the Bishop of Bedford's Whitechapel Refuge Fund and to induce two friends to do the same. The result, apparently, was successful beyond the expectation of the

sans donner sa nouvelle adresse, le bureau des rebuts à Londres vit s'entasser, dans ses locaux, pas moins de 16,268 lettres non distribuables, renfermant en total £ 191, soit 4775 francs, adressés à cette dame.

angegebene Wohnung wechselte, ohne ihre neue Adresse zurückzulassen, häuften sich beim Londoner Retourbriefamte nicht weniger als 16,268 unbestellbare Briefe an, die zusammen 191 Pfund Sterling = 4775 Franken enthielten.

advertiser, and when later on she removed from the address given in the advertisement, without giving notice of the change, the replies accumulated at the Returned Letter Office to the large number of 16,268 containing in all 191 *l.* or 4,775 francs.

Bibliographie postale.

«The London Postal Service of to-day», *by R. C. Tombs, Controller.*
Le service postal actuel de Londres, par R.-C. Tombs, contrôleur des postes.

Tel est le titre d'un petit livre du prix de 1 shelling, relié en maroquin rouge, couleur des boîtes aux lettres publiques de Londres, que son auteur avait été autorisé à dédier à M. le Postmaster General Raikes, décédé depuis lors. Ce livre a été fait à l'usage de toutes les personnes « qui sont employées au service de la poste à Londres, sans avoir jamais eu l'occasion de se faire une idée de l'immense organisme auquel elles appartiennent ».

L'auteur, qui occupe des fonctions supérieures dans le service postal de Londres, est en mesure de fournir de très intéressants détails sur le trafic postal de la plus grande ville du globe, détails que nous lisons avec d'autant plus de plaisir qu'ils nous sont donnés dans un langage aisé et relevés d'anecdotes amusantes. En posant ce livre chacun se dit tout naturellement: « C'est ainsi et pas autrement qu'un sujet aussi aride doit être traité pour attirer et soutenir jusqu'à la fin l'attention du lecteur. »

Nous donnons ici quelques échantillons de l'intéressant ouvrage dont nous parlons:

Les travaux de construction à Londres, dit l'auteur, sont aujourd'hui si considérables que toutes les années il s'ajoute à la zone postale de cette ville un nombre de maisons égal à

Postalische Bücherkunde.

«The London Postal Service of to-day», *by R. C. Tombs, Controller*,
Der Londoner Postdienst von heut zu Tage, von R. C. Tombs, Postkontroleur,

so nennt sich ein mit scharlachrothem Einbande, der Farbe der Londoner Strassenbriefkasten, bekleidetes, zum Preise von 1 Schilling verkäufliches Büchlein, welches der Verfasser dem inzwischen verstorbenen General-Postmeister Raikes mit dessen Zustimmung gewidmet hat. Das kleine Schriftchen ist verfasst zum Nutzen aller Derer, « die im Londoner Postdienste thätig sind, ohne Gelegenheit zu haben, sich ein Bild von dem ungeheuren Organismus zu verschaffen, dem sie als Glieder angehören. »

Es sind recht interessante Mittheilungen, die der Herr Verfasser, welcher eine Oberbeamtenstellung im Londoner Postdienste einnimmt, über den Postbetrieb der grössten Stadt der Erde zu machen weiss, und wir lesen dieselben um so lieber, als sie uns in ungezwungener Sprache, durchmischt mit manchen erheiternden Anekdoten, geboten werden. Wenn man das Büchlein aus der Hand legt, sagt man sich unwillkürlich: so und nicht anders musste der an sich trockene Stoff verarbeitet werden, um das Interesse des Lesers anzuregen und bis zum Schlusse zu fesseln.

Wir geben aus dem interessanten Inhalte nachstehend einige Proben:

Die Bauthätigkeit in London — so schreibt der Herr Verfasser — ist heut zu Tage so gross, dass alljährlich ebenso viele neue Häuser zu dem Londoner Postbezirke hinzu

Postal Bibliography.

« The London Postal Service of to-day», *by R. C. Tombs, Controller.*

This is the title of a little book, in a scarlet cover,—the colour of the London street letter-boxes,—which may be had for 1 *s.*, and is dedicated by permission to Postmaster-General Raikes who has died since its publication. The little volume is « intended to afford information to those Officials within the London Postal Service who have no opportunities of fully ascertaining what a vast undertaking theirs is. »

The author who holds a high position in the London Postal Service gives us most interesting particulars with regard tho the Post Office business of the greatest city the world ever saw, and we read them with all the greater pleasure as they are written in an unaffected style and are interpersed with many amusing anecdotes. In closing the book, the reader quite naturally says to himself:—This is the way of handling a dry subject in order to arouse the reader's interest and to keep it alive till the end.

We give below a few specimens of the interesting contents:—

The building operations in London, the author says, are so extensive that new houses are annually added to the postal zone equal in number to the houses contained in Oxford

celui que comptent les villes d'Oxford et de Cambridge. Le territoire compris dans le système postal londonien, qui s'étend de Mill Hill et Whetstone, dans un sens, jusqu'à South Norwood et Sydenham, dans l'autre sens; de Wimbledon à Greenwich et de Hanwell à Woodford, comprend une superficie d'environ 250 milles carrés et sa population est évaluée à cinq millions d'habitants; il se construit annuellement une longueur d'environ 35 milles de rues nouvelles et 15,000 maisons neuves; sur cette vaste superficie, 107 offices spéciaux effectuent la distribution des envois postaux. Le bureau central fait les opérations postales concernant les 800 millions de lettres et journaux qui lui ont été remis, avec une célérité telle que, dans bien des cas, il ne s'écoule pas plus de 30 minutes entre le moment de la remise et celui de l'expédition. Chaque facteur distribue en moyenne, par année, 154,000 envois, soit 494 par jour.

Depuis que l'on donne aux maisons la forme de blocs élevés, la distribution des lettres est devenue extrêmement difficile. Le facteur monte depuis le rez-de-chaussée jusqu'au haut de ces gigantesques demeures, passe sur le toit pour redescendre ensuite depuis les combles jusqu'au plainpied. Malgré ces difficultés, on peut affirmer que le service est fait d'une manière exemplaire, car, dans le courant de l'année dernière, il n'a été formulé que 220 réclamations à propos de lettres en retard, et sur ce nombre 22 seulement doivent être attribuées à la négligence ou à l'impéritie des facteurs. 850 millions de lettres, c'est-à-dire environ 170 lettres par tête d'habitants, sont déposées annuellement à la poste dans cette capitale géante. Sur ce nombre, 40 % sont des lettres urbaines, 50 % des lettres pour les provinces et 10 % des lettres pour l'étranger.

Un total de 2½ millions de lettres est recueilli journellement de 107

wachsen, als Oxford und Cambridge aufzuweisen haben. Der Londoner Stadtbezirk, welcher sich von Mill Hill und Whetstone nach Norwood und Sydenham, von Chiswick nach North Woolwich, von Wimbledon nach Greenwich und von Hanwell nach Woodford erstreckt, umfasst etwa 250 engl. Meilen im Geviert und enthält ungefähr 5 Millionen Einwohner. 35 Meilen neuer Strassen und 15,000 neue Häuser treten in jedem Jahre hinzu. Auf diesem grossen Flächenraume besorgen 107 Vertheilungsstellen die Bestellung der Postsendungen. Bei dem Haupt-Postamte erfolgt die postamtliche Behandlung der bei demselben zur Aufgabe gelangenden ungeheuren Zahl von 800 Millionen Briefen und Zeitungen mit einer solchen Schnelligkeit, dass in manchen Fällen zwischen Einlieferung und Weitersendung kaum 30 Minuten liegen. Im Durchschnitt bestellt ein Briefträger jährlich 154,000 Sendungen oder 494 auf den Tag.

Seitdem die Häuser in hohen Blocks erbaut werden, ist die Briefbestellung in denselben gegen früher überaus schwierig geworden. Der Briefträger steigt vom Boden bis zum obersten Geschoss eines solchen riesigen Bauwerks empor, schreitet über das Dach und arbeitet sich alsdann wieder vom obersten bis zum Erdgeschoss hinunter. Trotz dieser Schwierigkeiten ist die Handhabung des Dienstes eine vortreffliche zu nennen, denn im letzten Jahre sind nur 220 Beschwerden über verspätete Briefbestellung eingegangen, von denen nur 22 auf Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit der Briefträger zurückzuführen waren. 850 Millionen Briefe, d. h. etwa 170 Stück auf den Kopf der Bevölkerung, werden in der Riesenstadt London alljährlich eingeliefert. Darunter befinden sich 40 % Stadtpostbriefe, 50 % Briefe für die Provinz und 10 % für das Ausland.

2½ Millionen Briefe gehen von den 107 Distrikt- und Zweigpostanstalten, 818 Einsammlungsstellen und aus 1990 Säulen- und Mauer-

and Cambridge. The area included in the London Postal System, which extends from Mill Hill and Whetstone in one direction to South Norwood and Sydenham in another; from Chiswick to North Woolwich, from Wimbledon to Greenwich; and from Hanwell to Woodford, is about 250 square miles; and the population is estimated at 5,000,000. In every year 35 miles of new streets are made and 15,000 new houses built. In this enormous area, the delivery of postal articles is effected by 107 distributing offices. The letters and newspapers passing through the Inland Branch of the General Post Office reach the almost incredibly large total of 800 million per annum. They pass in and out of the Office with marvellous rapidity, in some cases the whole process, from time of receipt to time of despatch, occupying less than 30 minutes. On an average, each postman delivers 154,000 letters, etc. in the year, or about 494 per day.

Owing to the building of houses in high blocks the delivery of letters is rapidly becoming a very different process from what it was some years since. It is no infrequent thing now for a postman to have to deliver from the basement to the top of a huge building, pass over the roof, and then work from top to bottom. Notwithstanding these difficulties the public is served remarkably well, as the complaints made of late delivery of letters, etc. in a year numbered 220 only. Of these cases, but 22 were found to have been caused by the inexperience or negligence of the delivering postman. The letters, etc. collected throughout London in one year now number 850 millions, this being at the rate of about 170 per head of population. Of these letters 40 per cent. are for delivery in London, 50 per cent. for the provinces, and 10 per cent. for abroad.

bureaux de districts et bureaux auxiliaires, de 818 dépôts et de 1990 colonnes et boîtes aux lettres murales. Suivant leur situation, les boîtes aux lettres, qui pourraient contenir à la fois 1,940,000 envois de la poste aux lettres, sont levées de 6 à 16 fois par jour. Cependant, malgré le grand nombre de lieux de dépôt que l'Administration des postes tient à la disposition du public de Londres, celui-ci n'en a pas moins recours à de curieux moyens pour confier ses envois à la poste. Une vieille pompe de rebut qui se trouvait dans le voisinage de Charing Cross renfermait, lorsqu'on en fit l'inspection, une masse de lettres, et les colonnes-boîtes aux lettres hors d'emploi qu'on avait entreposées provisoirement dans la cour de l'Hôtel des postes central, étaient également remplies de lettres, ensorte que l'Administration des postes dut éviter désormais de placer les colonnes de ce genre dans la cour de l'Hôtel.

La proportion des lettres d'affaires et des lettres de famille sur l'ensemble de ces envois est excessivement variable, suivant les qartiers de Londres. Dans la cité, 83 % de l'ensemble des lettres sont des correspondances d'affaires; en revanche, dans le quartier d'Oxford Street, la proportion est renversée et 80 % de l'ensemble des envois appartiennent aux correspondances de famille. Dans le quartier de Whitechapel les deux catégories d'envois se balancent.

Les mêmes variations se présentent dans la participation des divers quartiers de Londres au trafic postal en général. Le vaste quartier de l'est, le plus grand de Londres, avec sa population composée en majorité de gens pauvres et peu instruits, ne remet, par semaine, à la poste que 190,840 lettres par mille carré anglais, tandis que le quartier du sud-est en livre 411,902 par semaine et par mille carré et le quartier de l'ouest 1,076,072 par semaine et par mille carré.

Briefkasten täglich dem Hauptpostamte zu. 6—16 mal täglich, je nach der Lage der Oertlichkeiten, findet die Leerung dieser Briefkasten, welche für 1,940,000 Briefpostsendungen Raum bieten, statt. Und trotz dieser grossen Anzahl von Behältern, welche die Postverwaltung zur Empfangnahme von Briefen aufstellt, sucht sich das Londoner Publikum gar sonderbare Mittel und Wege aus, um der Post seine Sendungen zu übergeben. Eine alte ausser Gebrauch gesetzte Pumpe in der Nähe von *Charing Cross* enthielt bei der näheren Untersuchung eine Menge von Briefen, und die ausser Gebrauch gesetzten Briefkastensäulen, welche man vorübergehend im Hof des Central-Postgebäudes niedergestellt hatte, waren ebenfalls mit Briefen gefüllt, so dass die Postverwaltung die Vorsicht gebrauchen muss, derartige Säulen niemals mehr im Hofe des Postgebäudes unterzubringen.

Ausserordentlich schwankend ist das Verhältniss der Geschäfts- und der Familienbriefe zur Gesammtzahl der Briefe in den verschiedenen Stadttheilen Londons. In der City sind 83 % aller Briefe Geschäftsbriefe, im Bezirke *Oxford Street* dagegen ist das Verhältniss gerade umgekehrt, indem 80 % aller Sendungen der Familienkorrespondenz angehören. Im *Whitechapel*-Bezirke ist die Zahl beider Korrespondenzgattungen nahezu gleich.

Ebenso verschieden betheiligen sich die einzelnen Londoner Bezirke am Postverkehr überhaupt. Der weite Ostbezirk, der grösste Londons, mit seiner vorwiegend armen, ungebildeten Bevölkerung liefert wöchentlich nur 190,840 Briefe pro englische Quadratmeile zur Post, wogegen der Südostbezirk deren 411,902 auf die Quadratmeile wöchentlich erzeugt, und im Westbezirk sogar 1,076,072 Stück Briefe für die Woche auf die Quadratmeile entfallen.

Eine interessante Figur unter den 5820 Londoner Postboten, die Briefe einsammeln und abtragen, ist der « Schiffs-Briefträger » *(River Post-*

In all 2,500,000 letters posted daily, are collected from 107 District and Branch Offices, 818 Receiving Houses, and 1,990 Pillar and Wall Boxes. The latter would hold 1,940,000 postal articles at one time. Collections are made from 6 to 16 times a day according to locality. The public not contented with the proper postal boxes provided for the reception of letters, find strange places in which to deposit their correspondence intended for transmission by Post. A disused pump, which formerly stood near Charing Cross, on being removed, was found to contain many letters. Disused pillars placed in the Post Office yard for a short time prior to being broken up, often had letters placed in them, and the boxes, therefore, are never left in the yard now.

The difference between business and social letters posted in the Metropolitan district varies greatly. Thus in the City of London the proportion of business letters is 83 per cent., whilst in the Oxford Street district the proportion is reversed, the business letters forming only 20 per cent. of the whole number posted. In the Whitechapel district the proportion is about equal.

There is as great a difference between the various districts of London as concerns their share in the exchange of correspondence in general. Thus, in the Eastern Town District, the largest in London, which is inhabited to a much greater extent than any other district by persons of the poorest and least educated classes, there are but 190,840 letters weekly per square mile, while in the South Eastern Town District there are 411,902, and in the Western Town District as many as 1,076,072.

Une figure intéressante parmi les 5820 facteurs postaux de Londres chargés de recueillir et de délivrer les lettres, est celle du « *River Postman* » qui fait son office dans la « rue silencieuse » de Londres, la Tamise. Il est chargé de la distribution des lettres aux navires à l'ancre sur cette rivière. Habillé à moitié comme un employé postal et à moitié comme un marin, il monte à 8 heures du matin dans son bateau, sur le quai de la douane, et s'avance avec précaution entre les navires et les petits bateaux qui traversent la rivière, remettant ici et là une lettre et recevant celles qui doivent être expédiées. Le « *River Postman* » n'est pas seulement un bon marin, il est heureusement aussi un bon nageur, car il lui arrive parfois d'être obligé de se jeter à l'eau, soit lorsque son bateau est heurté par un autre, soit lorsque le brouillard le porte sur un cable. L'emploi du « *River Postman* » est, depuis plusieurs générations déjà, confié à la même famille. Le grand-père du « *River Postman* » actuel faisait le service postal déjà du temps de Georges III. Il portait une plaque en argent pesant 18 onces, avec la date de 1765, ainsi qu'un passeport signé par le roi, qui lui assurait la libre entrée dans tous les ports du Royaume-Uni. Le père du titulaire actuel reçut, lors de l'avènement de Guillaume IV, un bateau neuf auquel on donna le nom du roi.

Lorsque, l'hiver dernier, vers la fin de l'année précédente et au commencement de l'année nouvelle, l'Angleterre eut à supporter pendant six semaines des froids rigoureux, les fatigues de cet emploi difficile devinrent dix fois plus considérables. De gros blocs de glace empêchant de naviguer sur la Tamise, le « *River Postman* » ne put, pendant quinze jours, pas faire usage de son bateau et était obligé d'aller, tant bien que mal, d'un embarcadère à un autre pour se mettre en rapport avec les équipages des navires. Les hommes des navires des îles de la Manche qui étaient à l'ancre dans la rivière

man), der auf Londons « schweigsamer Strasse » — der Themse — seinem Berufe nachgeht. Ihm liegt die Bestellung der Briefe auf den in der Themse ankernden Schiffen ob. Halb als Postbeamter, halb als Schiffer gekleidet, besteigt er um 8 Uhr Morgens am Quai des Zollamtes sein Boot, um vorsichtig zwischen den Schiffen und den kleinen, den Strom kreuzenden Booten hindurch zu rudern, hier und da Briefe abgebend und solche zur Beförderung entgegennehmend. Der Schiffs-Briefträger ist nicht nur ein guter Schiffer, sondern auch zum Glück ein erfahrener Schwimmer, denn er stürzt wohl gelegentlich einmal in den Fluss, wenn sein Boot mit einem andern zusammenrennt oder im Nebel gegen ein Schiffstau fährt. Das Amt des Schiffs-Briefträgers befindet sich schon seit mehreren Geschlechtern in ein und derselben Familie. Der Grossvater des gegenwärtigen Inhabers dieses Postens versah das Amt schon unter der Regierung Georgs III. Er besass ein silbernes Abzeichen im Gewicht von 18 Unzen mit der Jahreszahl 1765, sowie einen vom König unterzeichneten Geleitschein, der ihm freien Eintritt in alle Häfen des Vereinigten Königreichs gewährte. Der Vater des jetzigen Postboten empfing bei der Thronbesteigung Wilhelms IV. ein neues Boot, dem der Name des Königs beigelegt wurde.

Als im Winter von 1890 zu 1891 gegen Ende des alten und zu Beginn des neuen Jahres 6 Wochen lang in England ein harter Frost herrschte, da verzehnfachten sich die Mühseligkeiten dieses schwierigen Amtes. Grosse Eisschollen verhinderten die Schifffahrt auf der Themse, so dass der Schiffs-Briefträger 14 Tage lang sein Boot nicht gebrauchen konnte, sondern, so gut als er es vermochte, von Landungsplatz zu Landungsplatz gehen musste, um sich mit den Schiffsbesatzungen in Verbindung zu setzen. Die Leute von den im Flusse liegenden Schiffen von den Kanalinseln mussten zu dem Schiffs-Briefträger kommen, da dieser nicht

An interesting member of the class of London postmen who are employed in delivering and collecting letters, etc., is the « river postman » who pursues his calling on the Thames, London's « silent highway ». He it is who delivers letters to ships lying in the Thames. His uniform is that of half postman and half waterman. At 8 in the morning he embarks in his boat at the Custom House quay, and slowly and cautiously rows along through the shipping and among the small craft which crowd the river, delivering and collecting letters as he goes. The river postman is not only a good waterman but also is, fortunately, an expert swimmer, for he occasionally gets a sudden immersion in the river owing to his boat colliding with another or running foul of a ship's cable in a fog. The river postmanship has been in one family for several generations, the grandfather of the present postman having been employed in that capacity in the reign of George III. He possessed a silver badge weighing 18 ozs., dated 1765, and also a pass signed by the king allowing him free ingress to all ports in the United Kingdom. The father of the present postman was presented with a new boat on the accession of William IV., and the boat was named after the king.

As may be supposed, the difficulties usually experienced by the river postman were increased tenfold during the six weeks of hard frost which prevailed at the end of 1890 and the beginning of 1891. Large ice-floes rendered navigation impossible, and the postman could not use his own boat for a fortnight; but had to get about as best he could from landing-place to landing-place. The men from the Channel Islands vessels had to meet the postman as the postman could not reach them, and

devaient venir vers le « *River Postman* » puisque celui-ci ne pouvait aller à eux et, à cet effet, ils plaçaient des échelles sur les glaçons jusqu'à la rive et grimpaient ainsi jusqu'au facteur qui les attendait sur le quai.

Après ces exemples, nos lecteurs seront certainement d'accord, avec nous, que le petit livre de M. Tombs est intéressant aussi pour les personnes qui sont « *en dehors* » du service postal de Londres, et qui désirent se faire une idée des conditions tout à fait spéciales qui régissent ce service.

im Stande war, zu ihnen zu gelangen, und um dies zu bewerkstelligen, legten sie Leitern über das Eis nach dem Ufer und kletterten auf diese Weise zu dem am Lande harrenden Briefboten hinüber.

Stimmen — nach diesen Proben — unsere Leser mit uns darin überein, dass das kleine Buch des Herrn Tombs auch für diejenigen interessant ist, « die *ausserhalb* des Londoner Postdienstes stehen » und sich von dessen grossartigen Verhältnissen einen Begriff verschaffen wollen?

they adopted the expedient of getting across the ice to the shore by means of ladders.

We have no doubt that our readers, after having read the few extracts given above, will fully agree with us in that Mr. Tomb's little book will greatly interest those as well « who are *not within* the London Postal Service », but who wish to form an idea of the vastness of this undertaking.

Petites communications.

Pour le transport des colis postaux en France, l'Administration des postes françaises et les compagnies de chemins de fer viennent de conclure une nouvelle convention, dont nous donnons ci-après les principales dispositions.

Pour faire profiter les communes éloignées des voies ferrées des facilités que crée le régime des colis postaux, ce service sera étendu à toutes les localités desservies par les courriers postaux ou par les correspondants des compagnies.

Le factage du point de départ à la gare, comme le factage de la gare terminus au lieu de destination, sera assuré par les compagnies moyennant 25 cts. en sus du port ordinaire.

On pourra désormais expédier des colis postaux avec valeur déclarée, jusqu'à 500 fr., moyennant une taxe supplémentaire qui sera, aux termes d'un projet de loi déjà déposé, de 10 cts. par 300 fr. ou fraction de 300 fr.

Les colis postaux pourront être envoyés contre remboursement jus-

Kleine Mittheilungen.

In Frankreich ist in Betreff der Beförderung von Postpacketen zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahngesellschaften ein neues Uebereinkommen abgeschlossen worden, dessen wichtigste Bestimmungen folgende sind.

Um auch den nicht von Eisenbahnlinien berührten Gemeinden die durch den Postpacketdienst geschaffenen Erleichterungen zukommen zu lassen, wird dieser Dienst auf alle diejenigen Orte ausgedehnt, mit welchen Verbindungen durch Posten oder durch Unternehmer der Eisenbahngesellschaften unterhalten werden.

Die Beförderung vom Aufgabeorte nach der Eisenbahnstation und von der Endstation der Eisenbahn bis zum Bestimmungsorte wird durch die Eisenbahngesellschaften gegen eine dem gewöhnlichen Porto hinzutretende Gebühr von 25 Cen vermittelt.

Postpackete können künftig mit Werthangabe bis zu 500 Fr. abgesandt werden; die zu erhebende Versicherungsgebühr wird durch ein Gesetz, dessen Entwurf der Kammer bereits vorgelegt ist, auf 10 Cen für je Fr. 300 oder einen Theil von Fr. 300 festgesetzt.

Miscellaneous.

In France, a new Convention concerning the conveyance of postal parcels has been concluded between the Postal Administration and the Railway Companies, the principal provisions of which are given below:—

In order to enable communes not served by a railway line to avail themselves of the facilities afforded by the Parcel Post Service, this system is extended to all places with which communication is maintained either by the Postal Administration or by contractors employed by the Railway Companies.

The conveyance of parcels from the place of posting to the railway station, and from the terminal railway station to the place of destination, is effected by the Railway Companies at a charge of 25 centimes in addition to the ordinary postage.

Postal parcels with a declared value of not exceeding 500 francs are henceforth accepted for transmission; by a law which has already been submitted to the Chamber of Deputies, the delivery fee is fixed at 10 centimes per 300 francs or fraction of this amount.

Parcels may, further, be sent marked with trade charges up to

qu'à 500 fr. (tandis qu'à l'heure actuelle le maximum de remboursement est de 100 fr.), moyennant une taxe égale au prix de transport du colis.

Il sera possible, moyennant une taxe supplémentaire de 50 cts. ou de 2 fr., suivant le cas, de faire distribuer, par un porteur spécial, les colis postaux urgents.

L'expéditeur aura la faculté d'arrêter la transmission ou de changer la destination d'un colis en cours de route, par une lettre chargée ou un télégramme adressé au bureau destinataire.

Le régime international des colis postaux est amélioré de la même manière, d'abord par l'élévation du poids de 3 à 5 kilos, puis par l'augmentation des dimensions du colis, par l'envoi de colis avec valeur déclarée ou contre remboursement jusqu'à 500 fr.

Aucun changement n'est apporté au régime des colis postaux de 3 kilos et moins, qui continuent à payer 60 centimes en gare et 85 à domicile.

* * *

Il vient de se fonder une « Compagnie des postes électriques des Etats-Unis d'Amérique » qui se propose de transporter rapidement les envois postaux entre les bureaux de New-York et de Brooklyn à l'aide de l'électricité. Si le système que nous décrivons plus loin donne d'heureux résultats, les autres faubourgs de New-York seront dotés de correspondances analogues et les villes les plus importantes seront mises en relations entre elles par le même système. Des essais du nouveau système ont déjà été faits sur une grande échelle et si l'on en croit le *Railr. Gaz.* ces essais ont bien réussi.

Il résulte de ces essais, qu'on espère obtenir, par ces wagons, une

Ferner sind Nachnahmen auf Postpackete bis zu 500 Fr. (jetzt höchstens 100 Fr.) zulässig; die Nachnahmegebühr beträgt ebensoviel wie das Porto für das Packet.

Eilige Postpackete können gegen eine Zuschlagtaxe von 50 Cen oder eintretendenfalls 2 Fr. durch einen besonderen Boten dem Empfänger zugestellt werden.

Die Absender behalten das Recht, bereits abgegangene Packete zurückzufordern oder ihren Bestimmungsort abzuändern; das hierauf bezügliche Verlangen muss mittels Einschreibbriefes oder telegraphisch an das Büreau des Bestimmungsorts gerichtet werden.

Die gleichen Verbesserungen werden im internationalen Verkehr eingeführt; auch hier wird das Gewicht der Postpackete von 3 auf 5 Kgr. erhöht, ferner werden die Ausdehnungen derselben erweitert und Pakkete mit Werthangabe und Nachnahmen bis zu 500 Fr. zugelassen.

Bezüglich der Postpackete bis zu 3 Kgr. treten Aenderungen nicht ein; dieselben unterliegen der bisherigen Taxe von 60 bzw. 85 Cen, je nachdem sie von der Bahnstation abgeholt oder in's Haus bestellt werden.

* * *

Zum Zwecke einer schnellen Ueberführung der Poststücke von dem New-Yorker nach den Brooklyner Postämtern mit Hilfe der Elektricität hat sich eine « Elektrische Briefpostgesellschaft der Vereinigten Staaten » gebildet. Falls sich ihr unten näher beschriebenes System bewährt, sollen die übrigen New-Yorker Vorstädte eine gleiche Verbindung erhalten, auch sollen alle grossen Städte untereinander in gleicher Weise verbunden werden. Es sind bereits grössere Versuche mit dem neuen System ausgeführt worden, die nach der « Railr. Gaz. » befriedigende Ergebnisse aufweisen.

Auf Grund der angestellten Versuche glaubt man mit diesen Wagen eine Geschwindigkeit von 250 bis

500 francs (at present not more than 100 fr.) to be collected on delivery; the charge for this collection is fixed at the same amount as the postage.

Express parcels will be delivered by special messenger at an additional charge of 50 centimes or of 2 francs, as the case may be.

Senders are entitled to withdraw parcels from the post, or to correct the addresses of the same; applications to this effect must be made by registered letter or telegram to the post-office of the place of destination.

The same improvements are introduced into the international service, in which the limit of weight of parcels is likewise to be raised from 3 to 5 kilogrammes, the dimensions of these articles are to be augmented, and parcels with declared value and with trade charges up to 500 francs, are to be accepted for despatch.

No change is contemplated as regards postal parcels not exceeding 3 kilogrammes in weight; these parcels will continue to be charged with a postage of either 60 or 85 centimes, according to whether they are to be called for at the railway stations or to be delivered at the addressee's residence.

* * *

A « United States Electric Mail Company » has been started for the purpose of effecting the accelerated conveyance of the mails from the New York to the Brooklyn post-offices, by means of electricity. In case, the system of this Company, of which a description is given below, answers its purpose, all the suburbs of New York are to receive a similar communication, and all large towns are to be connected with one another in the same way. Experiments on a large scale have already been made with the new system, and have, according to the « Railr. Gaz. », yielded satisfactory results.

Judging from these experiments, it is expected that it will be pos-

vitesse de 250 à 303 km. à l'heure. Pour les petites distances une aussi grande vitesse ne sera pas nécessaire. L'intensité du courant nécessaire dépend naturellement de la distance des stations dynamiques; pour New-York on espère qu'il suffira de l'intensité que réclament les tramways et l'éclairage électriques.

Le système dont nous parlons se distingue par sa grande simplicité. Le réceptacle destiné au transport consiste en un wagon creux en fonte soudée, ayant la forme d'un cigare terminé en pointe à ses deux extrémités. Il est long d'environ 6 m. 10 et a un diamètre de 30 cm. Le vicle destiné à recevoir les lettres et les petits paquets a une capacité de 0,28 m^3, ce qui suffit pour 20,000 lettres. Par dessous, le wagon est muni de deux poulies simples, au moyen desquelles il s'étaie sur un seul rail mince ayant la forme d'un fer spaté, tandis que deux poulies conductrices qui se trouvent dans le haut et qui glissent sur un rail, l'empêchent de culbuter. Ces deux rails sont enveloppés à une distance d'environ 3 m., de corps métalliques semblables à des anneaux, qui renferment des spirales de fils de cuivre isolés. Lorsque le courant électrique passe par ces spirales, il agit comme un aimant sur le wagon de fer qui s'avance; le courant pompe, pour ainsi dire, à lui ce wagon. Celui-ci traverse spontanément au moyen de ses poulies conductrices les spirales qui se trouvent devant lui, tout en dégageant, au même moment, les spirales qu'il a déjà traversées. De cette manière, la force électrique employée est considérablement moindre que si toutes les spirales étaient continuellement tenues sous l'action du courant.

(« Das Handels-Museum ».)

303 Km. in der Stunde zu erreichen. Für kurze Entfernungen wird eine so hohe Geschwindigkeit allerdings nicht nöthig sein. Die erforderliche Stromspannung hängt natürlich von der Entfernung der Kraftstationen ab; für New-York hofft man mit der gegenwärtig für Beleuchtungs- und Strassenbahnzwecke üblichen Spannung auszukommen.

Die Einrichtung zeichnet sich durch grosse Einfachheit aus. Das Fördergefäss besteht aus einem hohlen schweisseisernen Wagen von cigarrenförmiger, an beiden Enden spitz zulaufender Form. Es ist ungefähr 6,10 M. lang bei einem Durchmesser von 30 Cm. Der Hohlraum zur Aufnahme der Briefe und kleineren Packete hat eine Grösse von 0,28 Kbm., was für 20,000 Briefe ausreicht. Unten hat der Wagen zwei kleine Laufrollen, mit denen er sich auf eine einzelne schmale bandeisenförmige Schiene stützt, während er durch zwei oben befindliche Führungsrollen, die an einer oben befindlichen Schiene entlang gleiten, gegen Umkippen gesichert wird. Diese beiden Schienen sind in Entfernungen von ungefähr 3 Metern von ösenartigen Metallkörpern, in welchen sich Spiralen von isolirtem Kupferdraht befinden, ringförmig umgeben. Wenn der elektrische Strom durch diese Spiralen kreist, wirkt er auf den sich nähernden eisernen Wagen wie ein Magnet; der Strom saugt den Wagen gleichsam an. Der Wagen schaltet nun selbstthätig mit seinen Laufrollen die unmittelbar vor ihm befindlichen Spiralen in den Strom ein, während er gleichzeitig die Spiralen, die er bereits passirt hat, ausschaltet. Auf diese Weise ist der Verbrauch an elektrischer Kraft erheblich geringer, als wenn sämmtliche Spiralen ständig unter Strom gehalten würden.

(« Das Handels-Museum. »)

sible to reach with these vehicles a speed of from 250 to 303 kilomètres an hour. Such a speed will not be required for short distances. The necessary tension of the current naturally depends on the distance between the dynamical stations. In the case of New York, it is hoped that the tension used for the electric tramways and electric lighting may be sufficient.

The system is remarkable for its simplicity. The receptacle consists of a hollow, cigar-shaped vehicle made of welded iron, and pointed at both ends. It is about 6 m. 10 cm. long, and has a diameter of 30 cm. The space available for the reception of letters and small packets measures 0,28 cubic mètres, and is sufficient for about 20,000 letters. The vehicle rests on two small grooved wheels running on a single, narrow, and flat iron rail; while it is prevented from capsizing by means of two other wheels at the top, gliding along a second rail. At regular intervals of about 3 mètres, the rails pass through metal shells containing spirals of insulated copper wire. When the electric current passes through these spirals, it acts upon the approaching iron vehicle as a magnet, so-to-say sucking it into the shells. In passing into the spirals, the carriage automatically closes the current by means of its wheels, and interrupts it on leaving the shells. In this manner, the amount of electric force employed is much smaller than would be the case if a constant current were directed through all the spirals.

(« Das Handels-Museum. »)

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 4.** **Berne,** 1^er avril 1892.

Sommaire. La nouvelle loi néerlandaise sur les taxes postales, du 15 avril 1891. — Le trafic postal de la colonie de la Nouvelle-Zélande en 1890/91. — Petites Communications.

La nouvelle loi néerlandaise sur les taxes postales, du 15 avril 1891.

Le numéro 87 de la Feuille officielle du Royaume des Pays-Bas donne le texte de la nouvelle loi postale néerlandaise sanctionnée le 15 avril 1891, à Gersau, par la Reine-Régente Emma, et publiée le 24 avril 1891 dans cette Feuille. La loi dont il s'agit renferme les dispositions suivantes :

D'après la loi postale, sont considérées comme *lettres* toutes les communications écrites sur papier, parchemin ou matière analogue, placées dans une enveloppe fermée ou ouverte, en tant qu'il n'y a pas lieu de les comprendre dans l'une des autres catégories de correspondances mentionnées par la loi (imprimés, journaux, mandats de poste et mandats d'encaissement).

Sont considérées comme *imprimés* les reproductions obtenues au moyen de la typographie, de la stéréotypie, de la lithographie ou de la phototypie, à l'exception toutefois des journaux et de leurs suppléments. Sont, en outre, compris dans les imprimés tous les objets qui, bien que produits par un autre procédé, ont été admis dans la catégorie des imprimés par ordonnance royale.

On comprend, sous la dénomination de *journaux*, toutes les feuilles

Das neue niederländische Postgesetz vom 15. April 1891.

In der Nummer 87 des Staatsblattes des Königreichs der Niederlande findet sich das von der Königin-Regentin Emma am 15. April 1891 zu Gersau vollzogene, am 24. April 1891 veröffentlichte neue niederländische Postgesetz abgedruckt. Dasselbe enthält folgende Bestimmungen:

Briefe im Sinne des Postgesetzes sind alle auf Papier, Pergament oder ähnliche Stoffe geschriebene Nachrichten in geschlossenem oder offenem Umschlage, sofern sie nicht unter eine der anderen im Postgesetz erwähnten Korrespondenzgattungen (Drucksachen, Zeitungen, Postanweisungen und Postaufträge) einzureihen sind.

Drucksachen sind solche Gegenstände, die mittels Buch-, Platten-, Stein- oder Lichtdrucks erzeugt sind, mit Ausnahme jedoch der Zeitungen oder Zeitungsbeilagen. Ausserdem sollen zu den Drucksachen alle diejenigen Gegenstände gerechnet werden, die, wenn auch auf andere Weise erzeugt, durch königliche Verordnung den Drucksachen gleichgestellt werden.

Unter *Zeitungen* werden alle mindestens einmal wöchentlich erscheinenden Blätter oder Zeitschriften verstanden.

The New Netherlands Postal Law of the 15th of April 1891.

Number 87 of the Government Gazette of the Kingdom of the Netherlands contains the new Netherlands Postal Law signed by the Queen-Regent Emma at Gersau on the 15th of April 1891, and promulgated on the 24th of the same month. Its provisions are as follows:—

Letters, as defined by this law, are all those communications written on paper, parchment, or any similar material, and sent in open or closed envelopes, which must not be classed in any other category of correspondence enumerated in the law (printed matter, newspapers, money orders, and collection orders).

The term of *printed matter*, extends to all copies obtained by means of printing, engraving, lithography or phototypy, with the exception, however, of newspapers or newspaper supplements; as well as to all reproductions which, although obtained by means of some other process, are assimilated by Royal decree to printed matter.

Newspapers are all such papers and periodicals as are published at least once a week.

ou imprimés périodiques paraissant au moins une fois par semaine.

Sont considérés comme *suppléments* de journaux tous les imprimés qui constituent la suite d'un journal, notamment les parties pour lesquelles le format ordinaire du papier n'offre pas un espace suffisant, à la condition, toutefois, que, s'il est imprimé sur une feuille à part, le supplément n'en constitue pas moins, d'une manière indubitable, une partie intégrante du journal; qu'il ne soit pas mis en vente séparément et ne fasse pas l'objet d'une distribution particulière.

Sont compris dans la catégorie des *échantillons* de marchandises les échantillons ou spécimens de marchandises, en tant qu'ils n'ont aucune valeur vénale et servent exclusivement à permettre de se rendre compte de la marchandise.

L'Etat a seul le droit de transporter les lettres contre une rémunération. Il est fait exception à cette règle dans les cas suivants:

1° Pour les lettres qui pèsent plus d'un demi-kilogramme;

2° Pour les lettres qui sont transportées dans les limites de la circonscription de distribution d'un bureau de poste ou d'un bureau succursale, avec l'intention de les déposer à la poste. Le fait que cette intention existe doit ressortir de l'affranchissement intégral de ces lettres;

3° Pour les lettres se rapportant à l'objet conjointement auquel elles sont expédiées;

4° Pour les lettres expédiées en même temps par un seul et même expéditeur ou par les membres d'une seule et même famille, ou aussi pour les lettres expédiées isolément lorsqu'elles sont transportées dans le territoire du Royaume et que la personne qui en effectue l'expédition n'est ni l'entrepreneur, ni le directeur de l'entreprise publique de transport par laquelle cette expédition a lieu, et n'est pas non plus au service d'un entrepreneur de ce genre;

5° Pour les lettres qui, à teneur des dispositions législatives, sont

Als *Zeitungsbeilagen* werden diejenigen Drucksachen angesehen, welche als Fortsetzung einer Zeitung gelten, namentlich diejenigen Theile, für welche das gewöhnliche Papierformat der Zeitung nicht genügenden Raum bietet, wobei aber Bedingung ist, dass die betreffende Beilage, wenn sie auch auf einem besonderen Bogen gedruckt ist, doch unzweifelhaft einen wesentlichen Theil der Zeitung ausmacht und nicht besonders käuflich, auch nicht zur besonderen Verbreitung bestimmt ist.

Zu den *Mustersendungen* werden gerechnet die Muster oder Proben von Kaufwaaren, sofern sie an sich keinen Handelswerth besitzen und ausschliesslich dazu dienen sollen, ein Urtheil über die Waare zu ermöglichen.

Der Staat allein hat das Recht, Briefe gegen Bezahlung zu befördern; ausgenommen sind:

1. Briefe, die mehr als ½ Kilogramm wiegen;

2. Briefe, die innerhalb des Bestellbezirks eines Postamtes oder Hülfs-Postamtes mit der Absicht, selbige der Post zu übergeben, befördert werden; dass diese Absicht besteht, muss aus der vollständigen Frankirung der Briefe hervorgehen;

3. Briefe, welche auf den Gegenstand, mit dem sie gleichzeitig befördert werden, Bezug haben;

4. gleichzeitig beförderte Briefe eines und desselben Absenders oder der Glieder einer und derselben Familie oder auch einzeln beförderte Briefe, sofern die Beförderung innerhalb der Grenzen des Reiches stattfindet und die Person, welche die Beförderung besorgt, weder Unternehmer noch Direktor der öffentlichen Beförderungsanstalt ist, durch welche die Beförderung der Briefe geschieht, und auch nicht im Dienste dieses Unternehmers oder dieser Unternehmung steht;

5. Briefe, die gemäss den Vorschriften des Postgesetzes durch Führer von Seeschiffen befördert werden.

Ausnahmsweise kann durch königliche Verordnung die Beförderung von Briefen innerhalb des Bestell-

Newspaper supplements embrace all printed papers which may be considered as a continuation of the newspaper; and more particularly those parts for which the ordinary size of the paper does not afford sufficient space, provided, however, that such supplements, although printed on separate sheets, undoubtedly constitute an integrant part of the newspaper, that they cannot be bought separately, and are not intended for independent circulation.

Patterns and samples include the patterns or samples of goods, provided they have no saleable value, and serve the sole purpose of enabling people to form a judgment as to the goods themselves.

The State has the exclusive right to effect the conveyance of letters for remuneration. Exceptions are made as regards the following articles:—

1.—Letters exceeding ½ kilogramme in weight.

2.—Letters conveyed within the delivery district of a post-office or of a sub-office, with the intention of posting them. Evidence must be afforded of this intention by the fact that the letters are fully prepaid.

3.—Letters concerning the articles with which they are conveyed.

4.—Letters emanating from one and the same person, or from the members of one and the same family, if conveyed together; or also if conveyed singly; provided these letters are conveyed within the frontiers of the Kingdom, and the individual effecting their conveyance is neither a Director of the public carrying agency by which such conveyance is effected, nor a contractor to the same, nor a person in the service of either the agency or the contractor.

5.—Letters conveyed by the masters of sea-going vessels, in accordance with the provisions of the Postal Law.

transportées par des patrons de navires.

Exceptionnellement une ordonnance royale peut permettre le transport des lettres dans les limites de la circonscription de distribution de bureaux de poste ou de bureaux succursales, ainsi que le transport de cartes d'avis ou de commissions des particuliers.

Le port des lettres dans le Royaume des Pays-Bas est fixé comme suit :

pour les lettres jusqu'à 15 gr. inclusivement 5 cents
les lettres d'un poids de plus de 15 jusqu'à 200 gr. 10 »
les lettres d'un poids de plus de 200 jusqu'à 500 gr. 15 »
par 500 gr. ou fraction de 500 gr. en sus 5 »

Le port des lettres locales est, jusqu'à 15 gr., de 3 cents; au delà de 15 gr. jusqu'à 200 gr., de 5 cents. Les lettres plus pesantes ne jouissent d'aucune réduction de port dans le rayon local. Toute lettre non affranchie ou insuffisamment affranchie est soumise à une surtaxe de 5 cents. Les lettres de service provenant d'autorités publiques et qui sont passibles de taxe, ne sont pas soumises à cette surtaxe lorsque leur affranchissement n'a pas eu lieu ou est insuffisant, si elles portent une mention indiquant leur caractère.

Le port des cartes postales est de 2½ cents. Les imprimés sont régis par un tarif un peu plus compliqué que le tarif des lettres; il compte 9 degrés de taxation jusqu'au poids de 1 kilogramme, savoir :

jusqu'à	25 gr.			1	cent
au delà de	25	jusqu'à	50 gr.	2	cents
	50	»	75 »	3	»
	75	»	100 »	4	»
	100	»	150 »	5	»
	150	»	250 »	7½	»
	250	»	500 »	10	»
	500	»	750 »	12½	»
	750	»	1000 »	15	»

et au delà, par 1000 gr. ou fraction de ce poids, 2½ cents.

Le port des journaux est, par numéro avec ou sans supplément, jusqu'à 40 gr., de ½ cent, au delà de

bezirks von Postämtern oder Hülfs-Postämtern sowie die Beförderung von Bestell- oder Botschafts-Karten Privatpersonen erlaubt werden.

Das Briefporto im Königreiche der Niederlande beträgt:

für den Brief bis einschliesslich 15 Gr. . . . . 5 Cents,
beim Gewichte von mehr als 15 bis zu 200 Gr. . . 10 »
beim Gewichte von mehr als 200 bis zu 500 Gr. . . 15 »
und für jede weiteren 500 Gr. oder einen Bruchtheil dieser Gewichtsmenge je 5 Cents mehr.

Bei Ortsbriefen beträgt das Porto bis zum Gewicht von 15 Gr. nur 3 Cents, beim Gewicht von mehr als 15 bis zum Gewicht von 200 Gr. 5 Cents. Schwerere Briefe geniessen im Ortsbezirke keine Portoermässigung. Jeder unfrankirte oder unzureichend frankirte Brief unterliegt einem Portozuschlage von 5 Cents. Portopflichtige, von öffentlichen Behörden herrührende Dienstbriefe, die mit einer entsprechenden Bezeichnung versehen sind, sind im Falle unterbliebener oder unzureichend bewirkter Frankirung diesem Portozuschlage nicht unterworfen.

Das Porto für Postkarten beträgt 2½ Cents.

Für Drucksachen besteht ein gegenüber dem einfachen Briefportotarif etwas komplizirter Tarif, der bis zum Gewichte von 1 Kgr. 9 Stufen enthält, nämlich

bis zu	25 Gr.			1	Cent,
über	25	bis	50 Gr.	2	Cents,
»	50	»	75 »	3	»
»	75	»	100 »	4	»
»	100	»	150 »	5	»
»	150	»	250 »	7½	»
»	250	»	500 »	10	»
»	500	»	750 »	12½	»
»	750	»	1000 »	15	»

und weiter für je 1000 Gr., oder einen Bruchtheil dieser Gewichtsmenge 2½ Cents.

Das Porto für Zeitungen beträgt für jedes Exemplar mit oder ohne Beilagen bis zum Gewicht von 40 Gr. ½ Cent, über 40 bis 150 Gr. 1 Cent und für jedes Mehrgewicht von 50 Gr. oder einen Bruchtheil dieser Gewichts-

As an exceptional measure, private persons may be authorized by Royal decree to convey letters, as well as cards of invitation and notices of meetings within the delivery districts of post-offices or of sub-offices.

The postage on letters in the Kingdom of the Netherlands is fixed as follows:—

not exceeding 15 grammes 5 cents
from 15 to 200 » 10 »
» 200 » 500 » 15 »

with an addition of 5 cents for every further weight of 500 grammes or fraction thereof.

The postage on local letters not exceeding 15 grammes in weight is only 3 cents; local letters weighing from 15 to 200 grammes are charged with 5 cents; heavier letters exchanged in the local district are subject to the ordinary rates. Unpaid or insufficiently prepaid letters are liable to an additional charge of 5 cents; but letters of this category which, though emanating from the public authorities, and bearing a superscription to this effect, are subject to postage, are exempted from this additional charge.

The postage on post-cards is 2½ cents.

The tariff for printed matter is somewhat complicated if compared with that for letters. It is composed of nine different rates up to the weight of 1 kilogramme, *viz.*—

not exceeding	25 gr.			1	cent
from	25	to	50 »	2	cents
»	50	»	75 »	3	»
»	75	»	100 »	4	»
»	100	»	150 »	5	»
»	150	»	250 »	7½	»
»	250	»	500 »	10	»
»	500	»	750 »	12½	»
»	750	»	1,000 »	15	»

with an additional charge of 2½ cents for every further 1,000 gr. or fraction thereof.

The postage on newspapers amounts, for each paper with or without supplements, to the following rates:—

not exceeding 40 gr. ½ cent
from 40 to 150 gr. 1 »

40 jusqu'à 150 grammes, de 1 cent, et par progression de poids de 50 gr. ou fraction de 50 gr. en sus, de ½ cent. Les suppléments de journaux expédiés à part sont soumis aux mêmes taxes. En vertu de dispositions spéciales, le même port peut être appliqué aux journaux reçus par abonnement postal. Les journaux peuvent aussi être affranchis d'après le tarif des imprimés.

Le port des échantillons est de 2½ cents par 75 gr.

Les taux ci-dessus mentionnés pour les imprimés, les journaux et les échantillons s'appliquent en cas d'affranchissement. Les envois de cette catégorie non affranchis ou insuffisamment affranchis sont passibles du double du port, en tenant compte de la valeur des timbres-poste employés. Une ordonnance royale indique quelles annotations manuscrites, suppressions ou notifications sont permises en ce qui concerne ces catégories d'envois; quel poids ils peuvent avoir; quelles dispositions le public doit observer quant à leurs dimensions et à leur emballage. La fixation du maximum de poids des lettres est aussi réservée à une ordonnance royale. En cas de contravention aux dispositions en vigueur, les envois en cause ne sont pas expédiés mais restitués à l'expéditeur. Si celui-ci est inconnu, le destinataire est prévenu de la retenue de l'objet.

Dans les Pays-Bas, tous les envois sont admis à la recommandation; l'indication de la valeur n'est toutefois permise que pour les lettres fermées. Dans le premier cas, le droit de recommandation est de 10 cents par envoi; dans le second cas, il y a à payer un droit calculé d'après le montant de la déclaration de valeur et dont la fixation est réservée à une ordonnance royale. Cependant la loi prescrit que ce droit ne peut excéder 2½ cents par 100 florins ou fraction de ce montant, mais doit comporter en minimenge ½ Cent. Denselben Portosätzen sind Zeitungsbeilagen bei getrennter Versendung unterworfen Nach näherer Bestimmung kann dasselbe Porto auch auf Zeitungen angewandt werden, die im Wege des Postabonnements bezogen werden. Die Frankirung der Zeitungen kann auch nach dem Tarife für Drucksachen erfolgen.

Für Mustersendungen beträgt das Porto 2½ Cents für je 75 Gr. Gewicht.

Die vorstehenden Portosätze, für Drucksachen, Zeitungen und Mustersendungen gelten im Falle der Frankirung. Unfrankirte oder unzureichend frankirte Sendungen dieser Art unterliegen dem doppelten Porto unter Anrechnung des Werthes der verwendeten Freimarken. Durch königliche Verordnung wird bestimmt, welche handschriftlichen Zusätze, Streichungen, Andeutungen bei den vorerwähnten drei Gattungen von Sendungen zulässig sind, welches Gewicht sie haben dürfen, welche Vorschriften in Bezug auf Grösse und Verpackung dieser Sendungen seitens des Publikums zu beachten sind. Auch die Bestimmung des Meistgewichts der Briefe ist königlicher Verordnung vorbehalten. Wird gegen diese Vorschriften gefehlt, so werden die betreffenden Sendungen nicht befördert, sondern dem Absender zurückgegeben. Im Falle derselbe unbekannt ist, wird dem Empfänger von der Zurückbehaltung der Gegenstände Mittheilung gemacht.

Einschreibung ist in Niederland bei allen Sendungen gestattet, Einschreibung unter gleichzeitiger Angabe des Werthes nur bei geschlossenen Briefen. Im ersteren Falle beträgt die Einschreibgebühr 10 Cents für jede Sendung, im letzteren Falle ist eine nach der Höhe der Werthangabe abgestufte Gebühr zu entrichten, deren Festsetzung königlicher Verordnung vorbehalten bleibt. Doch bestimmt das Gesetz, dass dieselbe nicht höher sein darf als 2½ Cents für jede 100 Gulden oder einen Theil dieser Summe, mindestens aber

with an additional charge of ½ cent for every further 50 gr. or fraction of this weight.

Newspaper supplements, if sent separately, are subject to the same rates which, by virtue of special provisions, may likewise be applied to newspapers subscribed to through the medium of the Post. Newspapers may also be prepaid according to the rates for printed matter.

The postage on patterns and samples amounts to 2½ cents per 75 grammes.

The above-mentioned rates for printed matter, newspapers, and patterns and samples are applied in case of prepayment, while unpaid or insufficiently paid packets of this category are charged with double these rates with deduction, however, of the value of the postage-stamps employed. A Royal decree contains provisions concerning the additions, erasures, and remarks which may be made in writing on articles of the three kinds mentioned above; the weight such packets may attain; and the conditions which must be observed by the public regarding the size and mode of packing of articles of this kind. The maximum weight of letters is likewise to be fixed by Royal decree. Articles not fulfilling the prescribed conditions are not forwarded but returned to the senders. In case the sender is unknown, the addressee is informed that the articles have been kept back.

In the Netherlands, all articles may be registered, but only letters are allowed to be despatched under registration and with a declared value. The registration fee is 10 cents per article, whereas the insurance fee, which varies according to the amount declared, is to be fixed by Royal decree. The law, however, provides that it may not exceed 2½ cents per 100 florins, nor be less than 12½ cents per

mum 12½ cents par lettre. Pour les envois recommandés, le port et le droit de recommandation se paient d'avance. Une disposition originale et qu'on ne retrouve pas dans toutes les autres Administrations postales, est celle qui prescrit que le bureau de poste de dépôt a le droit d'exiger l'exhibition de la valeur déclarée, auquel cas, les objets de valeur doivent être renfermés dans l'enveloppe de la lettre en présence d'un fonctionnaire du bureau postal de dépôt.

L'expéditeur d'un envoi recommandé a droit à une indemnité en cas de perte de cet envoi; lorsque la valeur en espèces est déclarée, il a aussi droit à cette indemnité en cas de perte de tout ou partie du contenu, en admettant qu'au moment de sa délivrance, la lettre soit endommagée de telle manière qu'il y ait eu possibilité d'effectuer une soustraction, et si en outre le contenu de la lettre qui a fait l'objet de cette soustraction a été reconnu en présence d'un fonctionnaire postal.

L'indemnité est calculée comme suit:

a) Pour un envoi recommandé ordinaire, quel que soit le montant du dommage causé, 25 florins;

b) Pour une lettre recommandée avec déclaration de valeur, on rembourse soit le montant intégral de la valeur déclarée, soit le montant qui manque à cette valeur déclarée. Dans les deux cas, l'Administration des postes néerlandaises est aussi responsable du dommage provenant d'un cas de *force majeure*. Le délai de présentation d'une demande d'indemnité au bureau de poste est d'une année, à l'expiration de laquelle le droit à une indemnité est prescrit.

L'expéditeur est tenu de fournir autant que cela lui est possible, au chef du bureau de poste, tous les renseignements que celui-ci lui demande et qui concernent l'objet perdu. Si les objets perdus sont retrouvés en tout ou en partie, avis en est donné, si faire se peut, à l'expéditeur et au destinataire. L'ex-

für jeden Brief 12½ Cents betragen muss. Bei Einschreibsendungen ist Porto und Einschreibgebühr vorauszubezahlen. Eigenartig und nicht bei allen Postverwaltungen vorkommend ist die Bestimmung, dass die Aufgabe-Postanstalt befugt ist, die Vorzeigung des angegebenen Werthes zu fordern, in welchem Falle die Werthgegenstände in Gegenwart eines Beamten der Aufgabe-Postanstalt in den Briefumschlag verschlossen werden müssen.

Der Absender einer eingeschriebenen Sendung hat Anspruch auf Schadenersatz im Falle des Verlustes derselben; wenn der Geldwerth angegeben ist, auch beim Abhandenkommen des Inhaltes oder eines Theiles desselben, vorausgesetzt, dass der Brief bei der Aushändigung so verletzt ist, dass eine Beraubung möglich war, und dass ausserdem der Inhalt des beraubten Briefes in Gegenwart eines Postbeamten festgestellt ist.

Der Schadenersatz beträgt:

a. für eine gewöhnliche Einschreibsendung, ohne Rücksicht auf den Betrag des entstandenen Schadens, 25 Gulden;

b. für einen eingeschriebenen Brief mit angegebenem Werthe ist entweder der volle Betrag der Werthangabe oder der an dem angegebenen Werthe fehlende Betrag zu ersetzen. In beiden Fällen haftet die niederländische Postverwaltung auch für einen durch *höhere Gewalt* verursachten Schaden.

Die Frist für die Anmeldung des Schadensanspruches bei der Postanstalt beträgt ein Jahr, nach dessen Ablauf der Anspruch erlischt.

Der Absender ist verpflichtet, dem Vorstande der Postanstalt alle auf die abhanden gekommenen Gegenstände bezüglichen, von diesem verlangten Mittheilungen zu machen, soweit er dazu im Stande ist.

Wird das Vermisste ganz oder theilweise wieder aufgefunden, so wird hiervon, wenn möglich, dem Absender und dem Empfänger Mittheilung gemacht. Der Absender kann die gefundenen Gegenstände

letter. The postage and fee for registered articles must be paid in advance. There is a peculiar provision—which does not exist in all countries—according to which the postmaster of the office of posting is entitled to request senders to exhibit the articles representing the declared value, after which these articles must be enclosed by him in the envelope, in the presence of an employé of the office.

In case of loss of a registered article, the sender is entitled to compensation. This is likewise the case when an article with declared value is robbed of the whole or of part of its contents, provided that this article, on being delivered, shows unmistakeable evidence of having been tampered with, and that, in addition, the contents were enclosed in the cover in the presence of a postal official.

The compensation amounts:—

a.—for an ordinary registered article, without regard to the amount lost, to 25 florins;

b.—for a registered letter with declared value, either to the full amount of the declared value, or to the amount of the missing part of such value.

In both cases, the Netherlands Postal Administration assumes the responsibility even though the damage be caused by *force majeure*.

The application for the payment of compensation must be made to the office of posting within one year; otherwise it will not be entertained.

The sender is bound to furnish the postmaster with all the information concerning the missing articles, which he may be requested to supply, and which it may be in his power to give.

If the whole or part of the missing contents are recovered, the sender and the addressee are, if possible, informed of the fact. Within 30 days to count from the day on which he received this information,

péditeur a, dans le délai de 30 jours qui suit la réception de l'avis, la faculté de réclamer, de l'Administration des postes, les objets retrouvés moyennant la restitution de l'indemnité. Si l'expéditeur ne fait pas usage de ce droit dans le délai prescrit, le destinataire est mis en mesure de recevoir dans le même délai les objets retrouvés, moyennant paiement de l'indemnité accordée à l'expéditeur. Si ce délai expire sans que les objets en cause aient été réclamés, ils sont attribués au fisc. D'après ces dispositions, l'expéditeur n'est donc pas obligé de restituer l'indemnité que la poste lui a payée, contre la restitution de l'envoi retrouvé.

La recommandation est *obligatoire* lorsqu'il s'agit de l'expédition d'espèces, de papiers de banque et bons de caisse, métaux précieux et objets de prix.

Si l'on suppose qu'un expéditeur a contrevenu à cette disposition, on procède à l'inscription d'office de l'envoi. La délivrance d'un envoi de ce genre, traité d'office comme recommandé, s'effectue contre le paiement préalable du triple du droit de recommandation et du port encore dû, si l'ouverture, effectuée d'office, à la demande du destinataire, de l'envoi en présence d'un fonctionnaire postal ne constate pas l'inanité de la supposition que l'envoi renfermait des valeurs.

L'Administration des postes ne paie point d'indemnité en cas de perte, d'avarie ou de retard de distribution des envois non recommandés.

Moyennant le paiement de 5 cents, l'expéditeur a le droit de demander qu'on lui fournisse la preuve de la remise d'un envoi recommandé ou d'un envoi exprès (la distribution par exprès est admise pour toute espèce d'envois) ou un rapport sur les motifs qui ont pu empêcher la remise de l'envoi à son destinataire.

Les envois au sujet desquels on peut être sûr ou seulement supposer qu'ils renferment des objets de na-

gegen Rückerstattung der Ersatzsumme binnen 30 Tagen nach Empfang der vorerwähnten Mittheilung von der Postverwaltung zurückfordern. Macht der Absender von diesem Rechte innerhalb der gestellten Frist keinen Gebrauch, so wird dem Empfänger Gelegenheit gegeben, die wieder aufgefundenen Sachen gegen Bezahlung der dem Absender bewilligten Ersatzsumme innerhalb einer gleichen Frist in Empfang zu nehmen. Verstreicht auch diese Frist, ohne dass die Gegenstände zurückgefordert sind, so verfallen die letzteren dem Fiskus. Nach diesen Vorschriften hat also der Absender keine Verpflichtung, einen ihm von der Post ausgezahlten Schadenersatz gegen Aushändigung der verlorenen und wieder aufgefundenen Sendung herauszugeben.

Die Einschreibung *muss* geschehen bei Versendungen von Geld, Bankpapieren und Kassenscheinen, edlen Metallen und Kostbarkeiten.

Wird vermuthet, dass ein Absender dieser Bestimmung zuwider gehandelt hat, so erfolgt die Einschreibung der betreffenden Sendung von Amtswegen. Die Aushändigung einer solchen, von Amtswegen als eingeschrieben behandelten Sendung geschieht alsdann gegen Entrichtung der dreifachen Einschreibgebühr und des etwa noch zu erhebenden Portos, wenn nicht etwa bei der auf Verlangen des Empfängers in Gegenwart eines Postbeamten zu bewirkenden amtlichen Eröffnung der Sendung sich herausstellt, dass die Vermuthung, es seien Werthsachen in der Sendung enthalten, unberechtigt war.

Bei nicht eingeschriebenen Sendungen leistet die Postverwaltung im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder Verzögerung in der Zustellung keinen Schadenersatz.

Gegen Entrichtung einer Gebühr von 5 Cents kann der Absender verlangen, dass ihm der Beweis über die Aushändigung einer eingeschriebenen Sendung oder einer Eilsendung — Eilbestellung ist bei allen Arten von Sendungen zulässig —

the sender is entitled to claim the articles recovered. These articles will be restored to him on his returning the amount of the indemnity. Should he not avail himself of his right within this period, a request to claim the recovered articles within a like period and to repay the compensation allowed to the sender, is sent to the addressee. If the latter also allows this period to elapse without claiming the articles, they are forfeited to the Government. According to these provisions, there exists, therefore, no obligation for the sender to return an indemnity paid to him by the Postal Administration in exchange for the recovered articles.

The registration is *compulsory* in the case of articles containing money, securities, precious metals, or valuable objects.

If there is any reason to suspect a sender of having infringed this provision, the article posted by him is registered officially. An article despatched under official registration is charged with treble the registration fee and the postage due, if any, to be collected on delivery from the addressee, provided that, on the article being opened officially at the request of the addressee and in the presence of a postal official, it does not appear that the suspicion was unfounded.

No compensation is paid by the Postal Administration for lost, damaged, or delayed unregistered articles.

On paying a fee of 5 cents, senders of registered articles or of articles to be delivered by express (the express delivery system extends to articles of all classes) will be informed either of the delivery of the articles or of the reasons of non-delivery of the same, as the case may be.

ture à causer du danger ou des inconvénients pour le fonctionnaire des postes ou la dépêche postale transportée en même temps, ne sont pas expédiés.

L'expédition de sommes au moyen de mandats de poste s'effectue en payant d'avance un droit à fixer par ordonnance royale, et qui ne peut excéder 5 cents par montant de 12½ florins ou fraction de cette somme, et 2½ cents pour les montants de 5 florins et moins. Le service de distribution par exprès et la demande d'une preuve que l'objet a été délivré au destinataire (production d'un avis de réception) sont aussi admis en ce qui concerne les mandats de poste. L'obligation de payer un mandat de poste expire lorsque ce mandat n'a pas été présenté au paiement dans le délai de 5 ans à compter du jour du versement.

Il est permis d'effectuer l'encaissement d'espèces au moyen du service des recouvrements. Le droit à payer pour un avis de recouvrement est de 5 cents. La transmission du montant perçu impose le paiement du droit ordinaire des mandats de poste pour l'expédition de ce montant à l'expéditeur. Une ordonnance royale fixe le maximum de montant admis au recouvrement.

La fixation par ordonnance royale est également réservée en ce qui concerne la taxe à payer pour être autorisé à retirer les envois à la poste, aussi bien que pour recevoir par la poste des journaux et publications périodiques.

Les ports et droits qui doivent être payés d'avance s'acquittent au moyen de timbres-poste. La fabrication et l'émission des formules postales de valeur de toute nature appartiennent à l'Etat. Celui-ci peut permettre l'emploi de formules de cartes postales autres que celles émises par lui, et déterminer par ordonnance royale les conditions de

erbracht, oder ein Bericht über die Ursachen geliefert werde, aus denen die Bestellung der Sendungen an den Empfänger nicht hat erfolgen können.

Sendungen, bei denen die Gewissheit oder nur die Vermuthung obwaltet, dass sie Gegenstände enthalten, die den Postbeamten oder den gleichzeitig beförderten Postsendungen Gefahr und Nachtheil bereiten könnten, werden nicht befördert.

Die Versendung von Geldbeträgen mittels Postanweisung geschieht gegen Vorausbezahlung einer durch königliche Verordnung festzusetzenden Gebühr, die nicht mehr als 5 Cents für jeden Betrag von 12½ Gulden oder einen Theil dieser Summe, bei Beträgen von 5 Gulden und weniger nicht mehr als 2½ Cents betragen darf. Das Verfahren der Eilbestellung und das Verlangen des Beweises der Aushändigung an den Empfänger (Beschaffung eines Rückscheins) ist auch bei Postanweisungen zulässig. Die Verpflichtung zur Ausbezahlung einer Postanweisung erlischt, wenn dieselbe nicht innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, zur Auszahlung vorgezeigt worden ist.

Die Einziehung von Geldern im Wege des Postauftragsverfahrens ist zulässig. Die Gebühr für jeden Postauftragsbrief beträgt 5 Cents. Für die Uebermittelung des eingezogenen Geldes an den Aufgeber ist die gewöhnliche Postanweisungsgebühr zu entrichten. Bis zu welcher Höhe die Einziehung von Geldbeträgen durch Postauftrag zulässig ist, wird durch königliche Verordnung bestimmt.

Der Festsetzung durch königliche Verordnung ist ferner vorbehalten: die Höhe der Gebühr für das Recht, die Sendungen von der Post abzuholen und die Höhe der Gebühr für den Bezug von Zeitungen und Zeitschriften durch die Post.

Porto- und Gebührenbeträge, die vorauszubezahlen sind, werden mittels Postfreimarken entrichtet. Die Herstellung und Ausgabe der Postwerthzeichen aller Art ist Sache

Articles known with certainty to contain, or simply suspected of containing enclosures likely to cause injury to the postal officers or to damage the mails, are not forwarded.

Sums of money are transmitted by means of money orders on payment of a commission to be fixed by Royal decree at an amount not exceeding 5 cents per 12½ florins or fraction of this sum, and not less than 2½ cents for amounts of 5 florins or less. The systems of express delivery and of acknowledgments of payment also apply to money orders. The obligation incumbent upon the Postal Administration to pay a money order ceases to exist when the order has not been presented for payment within a period of 5 years to count from the date of issue.

Sums of money can be collected by means of the collection order system. The collection fee is 5 cents, in addition to the ordinary money order commission for the remittance of the sum collected to the sender. The maximum amount of collection orders is to be fixed by Royal decree.

The fees to be paid for keeping private boxes or drawers at the post-offices, and for the subscription to newspapers through the medium of the Post, are likewise to be fixed by Royal decree.

The prepayment of postage and of other fees must be effected by means of postage-stamps. The manufacture and issue of all postal labels of prepayment are the monopoly of the State. The Government may authorize the use of post-cards of private manufacture, as well as of other stamped forms. The special provisions concerning this matter are to be promulgated by Royal decree.

détail régissant cette matière. Il en est de même en ce qui concerne d'autres formules timbrées.

Les envois refusés par leur destinataire ou qui, pour un motif quelconque, ne peuvent être remis à ce destinataire sont, autant que possible, renvoyés à leur expéditeur. Si ce renvoi ne peut avoir lieu, ils sont gardés pendant trois mois au moins à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire. Après ce délai, ils sont ouverts sur l'ordre du tribunal de district de la Haye, avec les formalités prescrites par l'ordonnance royale, et détruits, à l'exception des envois qui renferment des papiers de valeur ou des objets qu'on peut considérer comme précieux pour leur propriétaire.

Les envois renfermant des valeurs restent encore pendant trois ans à la disposition des intéressés. Après l'expiration de ce délai, les valeurs en espèces sont versées au trésor public; tout le reste est détruit.

La franchise de port est assurée au Roi et aux membres de la maison royale. Elle s'étend aussi aux envois qui concernent le service de la maison royale.

La franchise de port peut être accordée par ordonnance royale aux envois intéressant le service public.

Les dispositions de la loi postale néerlandaise ne sont valables que pour le trafic interne. Il appartient au Roi de régler ce qui concerne le trafic postal avec les colonies, les possessions néerlandaises dans les autres parties du monde et avec l'étranger; à cet effet, le Roi aura, autant qu'il sera nécessaire, égard aux arrangements conclus ou à conclure avec les autres gouvernements ou les Administrations postales étrangères.

Les patrons des navires venant de la haute mer sont tenus de remettre, au directeur du bureau de poste le plus rapproché, les lettres qui leur ont été confiées, et cela aussi tôt que possible, mais en tous cas

des Staates. Derselbe kann den Gebrauch anderer als von ihm selbst hergestellter Postkartenformulare gestatten und die näheren Bedingungen hierfür im Wege königlicher Verordnung festsetzen. Das Gleiche kann in Bezug auf andere gestempelte Formulare geschehen.

Sendungen, deren Annahme verweigert wird, oder welche aus irgend einem Grunde dem Empfänger nicht behändigt werden können, werden, wenn möglich, an den Absender zurückgesandt. Ist dies nicht ausführbar, so werden sie noch mindestens 3 Monate zur Verfügung des Absenders oder des Empfängers gehalten. Nach Ablauf dieser Zeit werden sie im Auftrag des Kantonsrichters im Haag und unter Beobachtung der durch königliche Verordnung zu treffenden Vorkehrungen geöffnet und, mit Ausnahme derjenigen Sendungen, welche Werthpapiere oder Gegenstände enthalten, die als werthvoll für den Besitzer erachtet werden, vernichtet.

Die Sendungen mit Werthinhalt bleiben noch 3 Jahre zur Verfügung der Betheiligten. Ist diese Frist verstrichen, so verfallen die Geldwerthe dem Staatsschatz, alles Uebrige wird vernichtet.

Portofreiheit steht dem Könige und den Mitgliedern seines Hauses zu. Sie erstreckt sich auch auf die Sendungen, welche den Dienst des Königshauses betreffen.

Für die Sendungen des öffentlichen Dienstes kann durch königliche Verordnung Portofreiheit bewilligt werden.

Die Bestimmungen des niederländischen Postgesetzes gelten nur für den Inlandsverkehr. Die Regelung des Postverkehrs mit den Kolonieen und den Besitzungen des Reichs in fremden Welttheilen, sowie mit dem Auslande steht dem Könige zu, der hierbei, soweit nöthig, die mit anderen Regierungen oder Postverwaltungen getroffenen oder noch zu treffenden Vereinbarungen berücksichtigen wird.

Die Führer der von See kommenden Schiffe sind verpflichtet, die Briefe,

Articles which are refused by the addressees or cannot be delivered to them for any reason whatever, are returned to the senders. If this is impossible, they are held at the disposal of the sender or of the addressee for a period of at least 3 months. At the expiration of this period, they are opened at the request of the District Judge in The Hague, and in conformity with provisions to be promulgated by Royal decree, and their contents are destroyed, with the exception of securities or other articles that may be of any value to their owners.

Articles containing valuable enclosures are kept at the disposal of the parties interested for a further term of three years. At the expiration of this period the valuables are forfeited to the State, while the rest is destroyed.

The correspondence exchanged by the King and the members of his House is exempt from postage, as is also the correspondence concerning the service of the Royal Household.

Correspondence on public business may be exempted from the payment of postage, by Royal decree.

The provisions of the Netherlands Postal Law only apply to the domestic service. Regulations concerning the postal exchange with the Dutch Colonies and possessions abroad, as well as with foreign countries, will be issued by the King with due regard to the Conventions already concluded or still to be concluded with foreign Governments or Postal Administrations.

The masters of arriving ships are bound to deliver the letters entrusted

dans les 24 heures qui suivent leur arrivée à l'un des ports ou à l'une des rades du Royaume, à moins que ces lettres n'aient déjà été réclamées par un fonctionnaire postal et et ne lui aient été remises.

Les patrons des navires qui ne se conforment pas à cette injonction et sur lesquels on trouverait encore des lettres après l'expiration du délai ci-dessus, sont passibles d'une amende pouvant s'élever à 100 florins.

Les patrons des navires allant en mer doivent emporter les dépêches que l'Administration des postes les charge de transporter, et les remettre au bureau de poste le plus rapproché du lieu de destination. Les navires ne reçoivent pas les papiers qui leur sont nécessaires pour appareiller, aussi longtemps que leurs patrons refusent de se charger des commissions de ce genre. A titre d'indemnité, les patrons des navires allant en mer reçoivent le tiers du port provenant des lettres qu'ils transportent, à moins que des arrangements spéciaux avec l'armateur n'en aient disposé autrement. Si le navire appartient à la flotte de l'Etat, il ne reçoit aucune indemnité.

Les contraventions aux dispositions de la loi postale sur la régale des postes, sont frappées d'une amende pouvant aller jusqu'à 100 florins. Si le transport abusif est constaté à la charge d'un entrepreneur de transports publics, l'amende peut s'élever jusqu'à 200 florins. En cas de récidive et si une année ne s'est pas écoulée depuis le dernier jugement prononcé contre le contrevenant, l'amende peut être remplacée par un emprisonnement jusqu'à 1 mois. Pour les contraventions dont l'amende peut s'élever au montant de 200 florins, l'emprisonnement peut être de deux mois.

Outre les fonctionnaires qui, à teneur du code procédure pénale,

welche ihnen zur Beförderung übergeben sind, so schnell als möglich, jedenfalls aber binnen 24 Stunden, nachdem sie einen Hafen oder eine Rhede des Königreichs angelaufen haben, an den Direktor des nächstgelegenen Postamtes abzugeben, es sei denn, dass die Briefe bereits von einem Postbeamten abgefordert und demselben ausgehändigt worden sind.

Kommen die Schiffsführer dieser Verpflichtung nicht nach, und werden nach Ablauf der obigen Frist noch Briefe bei ihnen an Bord gefunden, so verfallen sie in eine Geldstrafe bis zu 100 Gulden.

Die Führer der in See gehenden Schiffe müssen die Briefsäcke, deren Beförderung ihnen die Postverwaltung aufträgt, mitnehmen und an die dem Bestimmungsorte am nächsten gelegene Postanstalt, wo das Schiff anlegt, abliefern. Die Schiffe werden nicht mit den zum Absegeln nöthigen Papieren versehen, wenn die Führer sich weigern, den Auftrag anzunehmen. Als Entschädigung empfangen die Schiffsführer der in See gehenden Schiffe den dritten Theil des Portos, welches auf die von ihnen beförderten Briefe entfällt, es sei denn, dass durch besondere Vereinbarungen mit dem Schiffsunternehmer andere Bestimmungen getroffen sind. Gehört das Fahrzeug zur Seemacht des Staates, so ist keinerlei Entschädigung zu entrichten.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des Postgesetzes über den Postzwang werden mit Geldbusse bis zu 100 Gulden geahndet. Findet die gesetzwidrige Beförderung durch den Unternehmer einer öffentlichen Beförderungsanstalt statt, so kann Geldstrafe bis zu 200 Gulden auferlegt werden. Im Rückfalle, sofern seit der letzten Verurtheilung des Schuldigen noch nicht ein Jahr verstrichen ist, kann an Stelle der Geldstrafe Gefängnissstrafe bis zu 1 Monat treten. Bei denjenigen Uebertretungen, auf denen Geldstrafe bis zum Betrage von 200 Gulden steht, kann eine Gefängnissstrafe bis zur Dauer von 2 Monaten verhängt werden.

to them for conveyance to the postmaster of the nearest post-office as quickly as possible, and, in any case, within 24 hours after having cast anchor in a port or at a wharf in the Kingdom, unless the letters have already been claimed by, and delivered to, a postal official.

In case the masters of ships do not comply with this provision, and letters are discovered on board after the expiration of 24 hours, they shall he liable to a penalty of not more than 100 florins.

The masters of vessels about to sail are bound to accept any mail bags that may be handed over to them for conveyance by the Postal Administration, and to deliver them to the post-office at the port of call nearest to the place of destination. Masters who should refuse to convey the mails are not supplied with the papers requisite for sailing. The masters of ships carrying mails receive as a compensation one third of the amount of the postage paid on the letters conveyed by them, provided that a special contract concluded with the owner does not contain different stipulations. No compensation has to be paid in case the vessel belongs to Government.

Any person infringing the provisions of the Postal Law concerning the postal privilege, is liable to a penalty of not more than 100 florins. In case the offender is a public carrier, this fine may be increased to 200 florins. If the offence is repeated within a year from the last condemnation, the offender may be punished with imprisonment for not more than one month, instead of with a fine. In the case of offences punishable with a fine not exceeding 200 florins, imprisonment for not longer than 2 months may be substituted for the fine.

In addition to the officers whose duty it is, by virtue of the Penal

sont chargés de découvrir les manœuvres frauduleuses, les employés des contributions publiques et des postes ont la compétence de constater toutes les contraventions à la loi postale, même d'arrêter et de rechercher les moyens de transport qui ont pu servir à commettre la contravention et, dans ce cas, de dresser un procès-verbal en vertu de leur serment d'office. Les lettres, etc. trouvées sont séquestrées et envoyées par l'Administration des postes, avec le procès-verbal susmentionné, au Ministère public du tribunal de district dans la circonscription duquel la contravention s'est commise.

Une fois la procédure pénale terminée, les envois séquestrés sont remis aux destinataires à moins que le tribunal n'en ait décidé autrement.

Ausser den Beamten, welche nach Massgabe der Strafprozessordnung mit der Ermittelung strafbarer Handlungen beauftragt sind, haben die Steuer- und die Postbeamten die Befugniss, alle Uebertretungen des Postgesetzes, auch durch Anhalten und Untersuchen des Beförderungsmittels, welches zu der strafbaren Handlung muthmasslich gedient hat, festzustellen und dieserhalb eine Verhandlung auf ihren Amtseid aufzunehmen. Die vorgefundenen Briefe etc. werden in Beschlag genommen und durch die Postverwaltung mit der vorerwähnten Verhandlung an den Staatsanwalt bei demjenigen Kantonsgericht eingesandt, in dessen Bezirk die Uebertretung begangen ist.

Nach Ablauf des Strafprozesses werden die beschlagnahmten Sendungen dem Empfänger ausgehändigt, es sei denn, dass vom Gerichte anders beschlossen sein sollte.

Legislation, to discover the perpetrators of punishable offences, the collectors of taxes and the postal officers have the right to investigate all infringements of the Postal Law, even by detaining and searching the means of conveyance suspected of having been used for committing the offence, and to make a report on the case on their official oath. The letters and other articles discovered, are confiscated, and sent in by the Postal Administration, together with the report, to the Public Prosecutor attached to the District Court within whose jurisdiction the offence was committed.

After the trial, the confiscated articles are handed over to the addressee, unless the Court has otherwise decided.

Le trafic postal de la colonie de la Nouvelle-Zélande en 1890/91.

Malgré la situation peu favorable du commerce de la Nouvelle-Zélande pendant le dernier exercice, le trafic postal de cette colonie n'en a pas moins donné un résultat satisfaisant. Le nombre des lettres remises aux bureaux de poste coloniaux s'est élevé à 21 1/2 millions, soit à 475,000 de plus que pendant l'exercice précédent. Le nombre des lettres reçues par les offices de poste de la Nouvelle-Zélande a été de 22 1/10 millions, ce qui équivaut à une augmentation de près de 1 3/20 million. Toutes les autres branches du trafic postal (échanges d'espèces et de colis et service des caisses d'épargne postales) présentent une augmentation analogue par rapport à l'exercice précédent. 36 nouveaux offices de poste ont été ouverts au service; trois offices qui avaient été fermés jusqu'à présent ont été rouverts

Der Postbetrieb der Kolonie Neu-Seeland im Jahre 1890 91.

Ungeachtet der nicht befriedigenden Lage des Handels in der Kolonie Neu-Seeland während des abgelaufenen Verwaltungsjahres hat der Postbetrieb daselbst zufriedenstellende Ergebnisse aufzuweisen. Die Zahl der bei Postanstalten der Kolonie eingelieferten Briefe belief sich auf rund 21 1/2 Millionen, d. s. 475,000 mehr als im Vorjahre. Die Zahl der bei den Postanstalten Neu-Seelands eingegangenen Briefe betrug 22 1/10 Millionen, was einer Zunahme von nahezu 1 3/20 Millionen gleichkommt. Auch bei allen übrigen Zweigen des Postbetriebes (Geld-, Packet- und Postsparkassen-Verkehr) sind gegen das Vorjahr Verkehrssteigerungen vorhanden. 36 neue Postanstalten wurden dem Betriebe übergeben, 3, die bisher geschlossen waren, wurden wieder eröffnet, 18 wurden für den Verkehr geschlossen.

The Postal Service in New Zealand during 1890 91.

Notwithstanding the unsettled condition of trade in New Zealand during a portion of the year, there has been a satisfactory increase of Post Office business. 21 1/2 million letters were posted in the post-offices of the Colony and 22 1/10 million delivered, an increase of 475,000 and nearly 1 3/20 million, respectively, over the preceding year. There was also an increase in all the other branches of postal business (Parcel Post, money-orders, and Post Office Savings Banks). Thirty-six offices were established, 3 re-opened, and 18 closed. The total number of offices of all classes at the end of 1890, was 1,212.

The brisk postal exchange carried on by New Zealand may best be

tandis que 18 étaient supprimés. A la fin de l'année 1890 il y avait en total 1212 offices de poste.

L'activité des échanges postaux de la Nouvelle-Zélande se reflète de la manière la plus frappante dans le chiffre des lettres échangées par tête de population, comparé avec celui des autres pays. En chiffre rond, il y a eu par tête d'habitants, en 1890, dans la Grande-Bretagne 43 lettres; dans les Etats-Unis d'Amérique 29; au Canada, près de 19; à Victoria (y compris les cartes postales) 38; dans la Nouvelle-Galles du Sud 40; à Queensland 29; dans la Tasmanie près de 25; dans l'Australie occidentale 23 environ, et dans la Nouvelle-Zélande 34. Ainsi donc la Nouvelle-Zélande occupe le troisième rang quant à l'activité du trafic postal et vient avant les Etats-Unis d'Amérique et le Canada.

Pendant l'année écoulée, l'événement le plus important qui se soit produit dans l'Administration des postes de la Nouvelle-Zélande, a été la réduction du port des lettres échangées avec la mère patrie, la Grande-Bretagne; cette réduction a porté de 6 pence à 2½ pence la taxe de la lettre simple n'excédant pas le poids de ½ once. Cette importante diminution est entrée en vigueur dès le 1er janvier 1891.

Au moment de l'expédition du rapport de gestion que nous avons sous les yeux, quelques mois seulement s'étaient écoulés depuis l'introduction de la nouvelle réduction de taxe, en sorte qu'on ne pouvait encore porter un jugement concluant sur l'effet général de la réforme, sur son influence au point de vue des recettes de l'Administration des postes, et sur l'augmentation du nombre des lettres qui pourrait en résulter. Dans tous les cas, on avait déjà pu constater que, pendant cinq mois, du 1er janvier au 31 mai 1891, l'échange des lettres de la Nouvelle-Zélande pour l'Angleterre s'était accru de près de 16 %. L'Administration des postes avait estimé que la réduction de port produirait une diminution de re-

Die Gesammtzahl der Verkehrsanstalten stellte sich am Schlusse des Jahres 1890 auf 1212.

Die Lebhaftigkeit des Postverkehrs in der Kolonie Neu-Seeland spiegelt sich am deutlichsten in der auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden Briefzahl, verglichen mit den für andere Länder massgebenden gleichartigen Zahlen, wieder. In runden Zahlen angegeben betrug die Zahl der Briefe auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre 1890: in Grossbritannien 43, in den Vereinigten Staaten von Amerika 29, in Kanada nahezu 19, in Viktoria (mit Einschluss der Postkarten) 38, in Neu-Süd-Wales 40, in Queensland 29, in Tasmania nahezu 25, in West-Australien gegen 23, in Neu-Seeland dagegen 34. Mithin nimmt Neu-Seeland unter den australischen Kolonien in Bezug auf die Lebhaftigkeit des Postverkehrs die dritte Stelle ein und überflügelt die Vereinigten Staaten und Kanada.

Das wichtigste Ereigniss für die Postverwaltung Neu-Seelands bildete im abgelaufenen Jahre die Ermässigung des Portos für den Briefverkehr mit dem Mutterlande England von dem frühern hohen Satze von 6 Pence auf 2½ Pence für den einfachen, nicht mehr als ½ Unze wiegenden Brief. Diese einschneidende Portoermässigung trat mit dem 1. Januar 1891 in Kraft.

Bei der Absendung des vorliegenden Verwaltungsberichts waren seit der Einführung des ermässigten Portos erst wenige Monate verstrichen, so dass ein abschliessendes Urtheil über die allgemeine Wirkung der Reform, über deren Einfluss auf die Einnahmen der Postverwaltung und über die Zunahme des Briefverkehrs noch nicht gefällt werden konnte. Immerhin stand schon so viel fest, dass in den 5 Monaten vom 1. Januar 1891 bis 31. Mai 1891 der Briefverkehr in der Richtung von Neu-Seeland nach England um nahezu 16 % in die Höhe gegangen war. Nach den Schätzungen der Postverwaltung sollte der Ausfall der Einnahmen in Folge der Herab-

illustrated by a comparison of the average number of letters posted per head of the population in that Colony, with the corresponding figures relating to other countries. In 1890 this average was 43, in round figures, in the United Kingdom, 29 in the United States of America, nearly 19 in Canada, 38 (including post-cards) in Victoria, 40 in New South Wales, almost 25 in Tasmania, and about 23 in Western Australia, as compared with 34 in New Zealand. Thus, as concerns the average number of letters posted, New Zealand occupies the third place, and has surpassed the United States and Canada.

The most important event which took place in the postal service of New Zealand in the course of last year was the reduction of the letter-rate to the United Kingdom from 6 *d.* to 2½ *d.* per half-ounce. This considerable reduction came into force on the 1st of January 1891.

When the Report was issued there had not been sufficient time to ascertain the general effect of the reduction, either on the postage receipts or on the increase of letters; but of the number of letters despatched to the United Kingdom for the five months ended 31st of May 1891, the increase was at the rate of nearly 16 per cent. per annum. It had been estimated that the reduction would involve a loss to the Department of 10,374 *l.* for the first year, assuming the letters increased 10 per cent. As the increase eventually was 16 per cent., or 6 per cent. more than had been estimated, the loss of revenue will be diminished in proportion. The increase in the number of

cettes qui, en admettant que le nombre des lettres augmentât de 10 %, équivaudrait la première année à une perte de £ 10,374. Comme le nombre des lettres s'est accru de 16 %, soit de 6 % de plus qu'on ne l'avait présumé, la diminution de recettes prévue devra donc être proportionnellement moindre. L'accroissement de l'échange des lettres de l'Angleterre pour la Nouvelle-Zélande a donné un chiffre inférieur; d'après les résultats de quatre mois, du 1er janvier à fin avril 1891, il n'a comporté que 9,68 %.

Pour les lettres à destination de l'Angleterre acheminées par la voie de Brindisi comme par la voie de Naples, la taxe qui, jusqu'alors, s'élevait à 1 shelling par port simple, fut d'abord abaissée à 6 pence. A partir du 1er octobre 1891, jour de l'entrée de la Nouvelle-Zélande dans l'Union postale universelle, cette taxe a été réduite à 2½ pence, taux général de la taxe de l'Union.

Comme cela s'est vu dans d'autres pays, le contre-coup qu'a ressenti le service intérieur du fait des facilités introduites dans les échanges par suite de l'entrée de la colonie dans l'Union postale universelle, ou, en d'autres termes, par suite de la réduction à 2½ pence du port des lettres pour l'étranger, a rendu impossible le maintien de la taxe interne de 2 pence pour la lettre simple. La question de l'adoption, par la Nouvelle-Zélande, du port d'un penny est de date plus ancienne. Beaucoup de gouvernements coloniaux l'avaient déjà discutée, cependant tous avaient hésité à la trancher dans le sens affirmatif, de crainte d'infliger une diminution considérable de recettes aux finances de la colonie. Ce n'est pas sans de graves considérations et sans avoir eu à surmonter de sérieux scrupules, que le gouvernement colonial actuel a pu se décider à soumettre, à son Parlement, un projet de loi tendant à l'adoption du *penny postage*. Le motif le plus puissant qui soutienne le gouvernement dans cette voie, est, comme nous l'avons dit, la dis-

setzung des Portos — eine Steigerung der Briefzahl um 10 % angenommen — für das erste Jahr 10,374 Pfund Sterling betragen. Da die Briefzahl nun um 16 %, also um 6 % mehr, wie angenommen war, gewachsen ist, so wird der vorgesehene Einnahmeausfall entsprechend mässiger sein. Geringer war die Zunahme des Briefverkehrs in der Richtung von England nach Neu-Seeland: sie betrug nach den in den vier Monaten vom 1. Januar bis Ende April 1891 gewonnenen Ergebnissen 9,68 %.

Für die Versendung von Briefen nach England auf dem Wege über Brindisi und auf dem Wege über Neapel wurde das Porto, welches bisher 1 Schilling im einfachen Satze betrug, zunächst auf 6 Pence herabgesetzt. Mit dem 1. Oktober 1891, dem Tage des Eintritts der Kolonie Neu-Seeland in den Welt-Postverein, ist sodann auch dieser Portosatz auf 2½ Pence, den allgemein gültigen Satz des Welt-Postvereins, ermässigt worden.

Nach dem Vorgange in anderen Staaten zeigt sich auch in Neu-Seeland die Wechselwirkung der durch den Eintritt des Landes in den Welt-Postverein geschaffenen Verkehrserleichterungen auf den innern Verkehr, oder — mit andern Worten — seitdem das Porto für Briefe nach dem Auslande 2½ Pence beträgt, ist das Inlandsporto von 2 Pence für den einfachen Brief nicht mehr haltbar. Die Frage der Einführung des Pennyportos in Neu-Seeland ist schon älteren Ursprungs. Gar manche der Kolonial-Regierungen haben dieselbe erörtert, indessen alle trugen Bedenken, sie in bejahendem Sinne zu lösen, weil sie vor dem starken Einnahmeausfall im Interesse der Finanzen der Kolonie zurückschreckten. Auch die jetzige Kolonial-Regierung hat sich nicht ohne reifliche Ueberlegung und nach Ueberwindung ernster Bedenken dazu entschliessen können, dem Parlamente von Neu-Seeland einen Gesetzentwurf, betreffend die Einführung des Pennyportos, vorzulegen. Der stärkste Beweggrund zu dem gesetzgeberischen Vorgehen

letters received from the United Kingdom during the four months ended April 1891 was only at the rate of 9,68 per cent. per annum.

The special letter-rate to the United Kingdom *via* Brindisi and Naples, amounting hitherto to 1 *s.* per single letter, was reduced to 6 *d.* per half-ounce, and this latter rate was further reduced to the Universal Postal Union rate of 2½ *d.* on the 1st of October 1891, on which date New Zealand joined this alliance.

In New Zealand, as was the case in other countries, the effects of the additional postal facilities resulting from the adhesion to the Universal Postal Union, have also extended to the domestic service, or, in other words, since the postage on foreign letters was reduced to 2½ *d.*, the inland rate of 2 *d.* per single letter can no longer be maintained. The question of introducing the Penny Postage in New Zealand is not a new one. It engaged the attention of previous Governments who, however, hesitated to discount the loss of revenue the reduction would involve. Nor is it without serious consideration that the present Government has decided to submit a Bill to Parliament for introducing Penny Postage. The strongest motive of this legislatory action is, as already mentioned, the great disproportion now existing between the cheap postage on foreign letters and the comparatively high rate for domestic letters. This circumstance has made it difficult to defend a state of things under which a letter from Wellington to London only costs ½ *d.* more than a letter from Wellington to Auckland.

proportion existant désormais entre la modération du port international et l'exagération relative du port intérieur. On ne saurait admettre plus longtemps qu'une lettre de Wellington pour Londres ne coûte que ½ penny de plus qu'une lettre de Wellington pour Auckland.

Le gouvernement est d'avis que la situation financière de la colonie lui permet de supporter la diminution temporaire de recettes qui résultera de la réduction du port à la moitié de son taux actuel.

Voici les évaluations qui ont été faites sur l'importance qu'aura cette diminution de recettes.

Supposant qu'il a été remis dans le territoire de la colonie, pendant l'année 1890, 13,661,934 lettres, la perte annuelle de recettes comportera :

en admettant que l'échange des lettre ne subisse aucune augmentation £ 63,641

avec une augmentation de

	10 %	»	57,277
» »	30 %	»	44,549
» »	50 %	»	31,821
» »	90 %	»	6,364

Le projet de loi concernant l'introduction du port à un penny prévoit aussi la réduction du port des journaux, pour les colonies australiennes, de 1 penny à ½ penny; l'adoption des *Postal Notes* jusqu'au montant de 5 livres, et la prolongation du délai de circulation de ces *Postal Notes* de 4 à 12 mois.

On constate, dans la Nouvelle-Zélande, un rapport extrêmement favorable entre le nombre des offices de poste et la densité de la population. On y compte en effet 1 office de poste par 528 habitants, tandis qu'il y avait en Angleterre, en 1889, un office de poste par 2071 habitants, aux Etats-Unis d'Amérique par 1001 habitants, au Canada par 628, à Victoria par 695, dans la Nouvelle-Galles du Sud par 899, et à Queensland par 1070 habitants.

Les offices de poste de la Nouvelle-Zélande servent du reste, plus que dans d'autres pays, d'intermédiaires pour la perception de

der Regierung beruht, wie schon erwähnt, in dem Missverhältniss, welches nunmehr zwischen dem mässigen Auslandsporto und dem verhältnissmässig hohen Inlandsporto obwaltet. Es lässt sich eben nicht länger vertheidigen, dass ein Brief von Wellington nach London nur ½ Penny mehr kosten soll, als ein Brief von Wellington nach Auckland.

Die Regierung ist der Ansicht, dass die Finanzlage der Kolonie den vorübergehenden Ausfall, welchen die Herabsetzung des Portos auf die Hälfte des bisherigen Satzes im Gefolge haben wird, ertragen kann.

Ueber die Höhe dieses Ausfalles sind folgende Schätzungen angestellt.

Die Zahl der im Gebiete der Kolonie während des Jahres 1890 eingelieferten Briefe zu 13,661,934 angenommen, beziffert sich der jährliche Verlust an den Einnahmen, im Falle keine Steigerung des Briefverkehrs eintreten würde, auf 63,641 Pfund, bei einer Steigerung der Briefzahl um 10 % auf 57,277 Pfund,

»	30 %	»	44,549 »
»	50 %	»	31,821 »
»	90 %	»	6,364 »

Der Gesetzentwurf, betreffend die Einführung des Pennyportos, sieht auch eine Herabsetzung des Portos für Zeitungen nach den australischen Kolonien von 1 Penny auf ½ Penny, die Einführung von Postnoten bis zum Betrage von 5 Pfund und die Verlängerung der Umlaufsfrist für Postnoten von 4 auf 12 Monate vor.

Ein recht günstiges Verhältniss besteht in Neu-Seeland in Bezug auf die Zahl der Postanstalten im Vergleich zu der Dichtigkeit der Bevölkerung. Es entfällt auf je 528 Einwohner 1 Postanstalt, während in England im Jahre 1889 auf 2071, in den Vereinigten Staaten auf 1001, in Kanada auf 628, in Victoria auf 695, in Neu-Süd-Wales auf 899 und in Queensland auf 1070 Einwohner eine Postanstalt entfiel.

Die Postanstalten Neu-Seelands dienen übrigens mehr als in anderen Ländern zur Erhebung von Gefällen, die mit dem Postdienste nichts zu

The Government is of opinion that the temporary loss resulting from the reduction of the postage to half its present amount may now be faced.

The loss which the reduction may entail is to be gathered from the following statement.

Assuming the number of inland letters posted during 1890 to have been 13,661,934, the annual loss, in case no increase takes place in the exchange of letters, is estimated at 63,641 *l.*; with an increase of:—

10	per cent.,	at	57,277 *l.*,
30	»	»	44,549 »
50	»	»	31,821 »
90	»	»	6,364 »

The Bill for the introduction of Penny Postage also provides for the reduction of the newspaper rate to the Australian Colonies from a penny to a halfpenny; for the issue of postal notes up to 5 *l.*; and for extending the currency of postal notes from four to twelve months.

The proportion between the number of post-offices and that of inhabitants is very satisfactory in New Zealand, there being 1 post-office to every 528 inhabitants. The proportion in the United Kingdom for 1889 was 1 to 2,071; in the United States, 1 to 1,001; in Canada, 1 to 628; in Victoria, 1 to 695; in New South

droits qui n'ont rien de commun avec le service postal et qui, par conséquent, intéressent d'une manière générale le service public. Ainsi, dans le courant de l'année écoulée, les offices de poste ont, par exemple, encaissé les droits concernant l'inscription officielle des naissances, des décès et des mariages; les droits concernant les certificats de visite des machines; les droits fixés par la législation sur le bétail; les droits de permis de chasse, etc. Dans 22,977 cas, il a été payé aux offices de poste des sommes concernant l'impôt sur le revenu, pour un montant total de £ 232,000, montant que ces offices ont encaissé pour le compte de l'administration des contributions publiques. Dans 15,918 cas, d'autres branches d'administration ont emprunté l'intermédiaire des offices de poste pour effectuer le paiement de sommes s'élevant en total à £ 36,256.

Les offices de poste participent également aux travaux de la *Government Life Insurance,* créée par la colonie de la Nouvelle-Zélande. 215 de ces offices fonctionnent comme agences de cette caisse d'assurance.

La question d'obtenir la correspondance la meilleure et la plus sûre avec l'Europe, et surtout avec Londres, est de grande importance pour le trafic postal de la Nouvelle-Zélande. Dans ces derniers temps, la correspondance qui a été mise en avant et placée au premier plan, est celle dont l'expédition s'effectue par la voie de San-Francisco, en transit par les Etats-Unis d'Amérique, de préférence à la correspondance directe par mer, passant depuis Plymouth par le canal de Suez et la mer Rouge. Les transports par la première de ces voies ont profité d'une accélération de plusieurs jours dans les deux directions, depuis que les dépêches postales entre Londres et New-York sont transportées par les paquebots de grande vitesse du type du *Majestic* et de l'*Umbria*. Les dépêches de Londres pour Auckland ne mettent

thun haben, mithin zur Verfolgung allgemeiner Staatszwecke.

Im abgelaufenen Verwaltungsjahre erhoben die Postanstalten z. B. Gebühren für die standesamtliche Eintragung von Geburten, Todesfällen und Verheirathungen, Gebühren für Bescheinigungen über die stattgehabte Untersuchung von Maschinen, Gebühren auf Grund des Gesetzes über den Viehstand, Gebühren für Jagd-Erlaubnissscheine u. s. w. In 22,977 Fällen wurden Beträge an Einkommensteuer in der Gesammthöhe von 232,000 Pfund an die Postanstalten bezahlt und von diesen für Rechnung der Steuerverwaltung in Empfang genommen. In 15,918 Fällen wurden die Postanstalten von anderen Verwaltungszweigen zur Auszahlung von Beträgen im Gesammtwerthe von 36,256 Pfund benutzt.

Auch bei Wahrnehmung der Geschäfte der von der Kolonie Neu-Seeland in's Leben gerufenen staatlichen Lebens-Versicherung sind die Postanstalten betheiligt. 215 derselben wirken als Agenturen der staatlichen Lebens-Versicherung.

Für den Postverkehr der Kolonie Neu-Seeland ist die Frage der sichersten und besten Verbindung mit Europa, insbesondere mit London, von grosser Wichtigkeit. In neuerer Zeit ist die Verbindung auf dem Wege über San Francisco im Transit durch die Vereinigten Staaten gegenüber der direkten Verbindung zur See von Plymouth durch den Suez-Kanal und das Rothe Meer in den Vordergrund getreten. Die Beförderung auf diesem Wege hat eine Beschleunigung um mehrere Tage in beiden Richtungen erfahren, seitdem die Posten zwischen Queenstown und New-York durch schnellfahrende Dampfer von dem Typus des «Majestic» und der «Umbria» befördert werden. Die Posten von London bis Auckland brauchen jetzt via San Francisco 33 bis 34 Tage, in umgekehrter Richtung 32 bis 33 Tage,

Wales, 1 to 899; and in Queensland, 1 to 1,070.

In New Zealand, more than in any other country, the post-offices are entrusted with the collection of taxes in no way concerning the postal service, and are made use for general purposes of the Government service.

They thus levied in the past year fees for the registration of births, deaths, and marriages; for certificates issued in connection with the inspection of machinery; fees under the Live-stock Acts; fees for game licenses; etc. The property tax paid through the post-offices was 232,000 *l.* 22,977 payments were received. For other departments of the Government service the Post Office was used for paying 15,918 vouchers for miscellaneous expenditure. The amount paid was 36,256 *l.*

The post-offices are also entrusted with the transaction of Government Life Insurance business; Government Insurance agencies were in operation at 215 post-offices.

A question of great importance for the postal exchange of the Colony of New Zealand is that of an advantageous and regular communication with Europe, and more especially with London. Of late the line *via* San Francisco and accross the United States has become more advantageous than the direct line to Plymouth *via* the Red Sea and the Suez Canal. The New Zealand mails are now forwarded between London and Queenstown by steamers of the

aujourd'hui, par la voie de San-Francisco, que 33 à 34 jours et dans la direction inverse 32 à 33 jours, tandis qu'auparavant leur transport exigeait 35 à 36 jours.

Pour établir le rapport exact entre les heures de départ et celles d'arrivée des paquebots des deux lignes, l'Administration des postes de la Nouvelle-Zélande a dû retarder le départ des navires allant à Plymouth par la mer Rouge, en sorte que le paquebot à destination de Plymouth part de la colonie une semaine environ après l'arrivée du paquebot venant de San-Francisco. De cette manière, toutes les places de commerce importantes de la Nouvelle-Zélande sont mises à même de répondre aux lettres reçues de Londres par New-York et San-Francisco, par le paquebot partant une semaine plus tard pour Plymouth. Les négociants d'Auckland ont, en outre, l'avantage de disposer de 2 jours pour répondre aux lettres qu'ils ont reçues par le paquebot de San-Francisco, en expédiant leur réponse par le paquebot qui retourne à San-Francisco. En tous cas, il est encore bien difficile d'établir, pour les deux lignes, un horaire qui laisse des intervalles réguliers entre les départs et les arrivées des navires de chacune d'elles. Cela tient à ce que, sur le route de San-Francisco, le trajet ne dure que 32 à 33 jours, tandis que, d'Auckland à Londres via Plymouth, il en exige 42 à 45. Bien que le paquebot pour San-Francisco parte trois semaines plus tard que celui pour Plymouth, les lettres qui sont transportées par le premier de ces paquebots n'arrivent pourtant à Londres que 11 jours après celles qui sont transportées par le second. Dans la direction inverse, les paquebots des deux lignes touchent alternativement régulièrement, tous les quinze jours, les côtes de la Grande-Bretagne. L'un des vapeurs, celui qui fait le trajet le plus long par le canal de Suez, bien qu'il parte quinze jours plus tôt, n'atteint souvent sa destination qu'avec une avance de

während früherhin 35 und 36 Tage zur Ueberkunft erforderlich waren.

Um das richtige Verhältniss zwischen den Abgangs- und Ankunftszeiten der Schiffe beider Linien herzustellen, hat die Postverwaltung von Neu-Seeland eine Hinausschiebung des Abgangstages der durch das Rothe Meer nach Plymouth fahrenden Schiffe veranlasst, so dass der Dampfer nach Plymouth etwa eine Woche nach der Ankunft des Dampfers aus San Francisco die Kolonie verlässt. Auf diese Weise ist es den Bewohnern aller grösseren Handelsplätze von Neu-Seeland ermöglicht, Londoner Briefe, die über New-York und San Francisco eingegangen sind, mit dem eine Woche später nach Plymouth abfahrenden Dampfer zu beantworten. Die Kaufleute von Auckland geniessen den weiteren Vortheil, dass sie 2 Tage Zeit haben, auf die mit dem San Francisco-Dampfer empfangenen Briefe die Antwort mit dem nach San Francisco zurückkehrenden Schiffe zur Absendung zu bringen. Immerhin besteht noch eine grosse Schwierigkeit, für beide Linien einen Fahrplan zu entwerfen, der regelmässige Zwischenräume zwischen den Abgangs- und Ankunftszeiten der beiderseitigen Schiffe zulässt. Dies liegt daran, dass auf dem Wege über San Francisco die Beförderung nur 32 bis 33 Tage dauert, während die Fahrt zwischen Auckland und London via Plymouth 42 bis 45 Tage in Anspruch nimmt. Obwohl der Dampfer nach San Francisco 3 Wochen später abfährt, als derjenige nach Plymouth, erfolgt die Ankunft der Briefe in London bei Benutzung des ersteren Dampfers doch nur 11 Tage später, als bei Benutzung des letzteren. In umgekehrter Richtung fahren die Dampfer beider Linien regelmässig wechselnd alle 14 Tage von der englischen Küste ab. Die Ankunft in Neu-Seeland erfolgt, trotzdem der eine die längere Route durch den Suezkanal befahrende Dampfer 14 Tage früher abgefertigt ist, oftmals nur mit einem Zeitunterschied von 2 bis 3 Tagen, und es ist sogar

« Majestic » and « Umbria » types, whereby a saving of several days in both directions has been made possible. The London mails now reach Auckland in 33 or 34 days, while the homeward mails are delivered in London in 32 or 33 days, in the place of 35 and 36 days, respectively, as was previously the case.

This acceleration made a corresponding change in the running of the Direct service desirable, and the Postal Administration prevailed upon the contractors to put back the sailing date of the steamers to Plymouth *via* the Red Sea, so that the direct homeward despatch is now only a week later than that *via* San Francisco. The changes have enabled all the principal centres in the Colony to reply by the Direct contract steamer to letters received by the San Francisco mail the week previous, while the people of Auckland secure the additional advantage of having two days to answer their London San Francisco letters by the return mail *via* San Francisco. Now that the delivery by the San Francisco service has been further shortened, the difficulty in arranging a time-table providing for regular intervals between the despatch and arrival of mails by both lines—the delivery by one service taking only 32 and 33 days, and by the other 42 and 45 days —will be increased. Although the San Francisco steamer leaves 3 weeks later than the Plymouth steamer, still the letters despatched by the former reach London but 11 days later than those forwarded by the latter. The incoming mails by way of San Francisco and by Direct contract steamer are despatched from London at regular fortnightly intervals, yet the San Francisco mails not infrequently reach the Colony within two or three days of the

2 à 3 jours; il est même arrivé que les dépêches postales des deux vapeurs ont été délivrées le même jour à Auckland.

Dans ces derniers temps, il semble que l'on doive chercher le centre de gravité des relations postales entre la Nouvelle-Zélande et l'Angleterre, entièrement sur la route de l'océan Pacifique. Se fondant sur la nouvelle loi américaine concernant le service postal maritime, l'Administration des postes des Etats-Unis d'Amérique a, en effet, l'intention de créer une correspondance postale bi-hebdomadaire entre San-Francisco, Honolulu, la Nouvelle-Zélande et l'Australie avec relâches alternatives des paquebots à Wellington et à Auckland, et de conclure, à cet effet, un contrat pour une durée de dix ans. Ce plan, s'il se réalise, transformera du tout au tout les relations postales entre l'Europe et l'Australie.

schon vorgekommen, dass die Post von beiden Dampfern in Auckland an einem und demselben Tage zur Ausgabe gelangt ist.

In neuester Zeit gewinnt es den Anschein, dass der Schwerpunkt des Postverkehrs zwischen Neu-Seeland und dem Mutterlande England ganz auf die Route durch den stillen Ocean gelegt werden dürfte. Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten geht, nämlich damit um, auf Grund des neuen amerikanischen Gesetzes über den Seepostdienst, eine 14tägige Postverbindung zwischen San Francisco, Honolulu, Neu-Seeland und Australien, mit wechselndem Anlaufen der Dampfer in Wellington und Auckland, in's Leben zu rufen und zu diesem Behufe einen Vertrag auf 10 Jahre abzuschliessen. Gelangt dieser Plan zur Durchführung, so bedeutet dies für den Postverkehr zwischen Europa und Australien eine gewaltige Umgestaltung.

mails despatched a fortnight earlier by the Direct steamers; and it has happened that the mails by both services were delivered in Auckland on the same day.

It seems probable that the greatest part of the postal exchange between New Zealand and the United Kingdom will be transferred to the line accross the Pacific Ocean. For the Postal Administration of the United States is endeavouring, under a recent Act of Congress, to arrange for fast fortnightly service on ten-year's contracts between San Francisco, Honolulu, New Zealand, and Australia, calling alternately at Wellington and Auckland. This plan, if carried out, will bring about a complete transformation of the postal relations between Europe and Australia.

Petites communications.

A la fin de l'année 1890, la Hongrie possédait 3828 bureaux de poste fonctionnant comme caisses d'épargne postales. Les dépôts de l'année 1890 avaient été au nombre de 473,748 représentant un montant total de fl. 5,209,988. 14; en revanche il y avait eu 153,434 remboursements pour un montant de fl. 4,158,119. 32. L'ensemble de l'avoir des déposants s'était donc accru de fl. 1,051,868. 82 et représentait une somme totale de fl. 4,791,154. 42 à la fin de 1890. Cette somme se répartissait sur 168,706 carnets d'épargne; la moyenne de l'avoir de chaque déposant était donc de fl. 28. 40.

A la fin de 1890, le personnel de la Caisse d'épargne postale comptait 85 fonctionnaires, 23 copistes et 20 employés subalternes.

Kleine Mittheilungen.

In Ungarn waren Ende 1890 3828 Postanstalten für den Postsparkassendienst geöffnet. Die Einlagen des Jahres 1890 bezifferten sich auf 473,748 Stück im Betrage von 5,209,988,14 Fl., die Rückzahlungen dagegen auf 153,434 Stück im Betrage von 4,158,119,32 Fl. Das Gesammtguthaben der Sparer hat sich somit um 1,051,868,82 Fl. erhöht und stellte sich Ende 1890 auf 4,791,154,42 Fl. Letzterer Betrag vertheilte sich auf 168,706 Einlagebücher; das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug daher 28,4 Fl.

Das Personal der Kasse bestand am Schlusse des Jahres 1890 aus 85 Beamten, 23 Diurnisten und 20 Dienern.

Miscellaneous.

At the close of 1890, the number of post-offices entrusted with the transaction of Post Office Savings Bank business in Hungary was 3,828. The deposits made in the course of 1890 were 473,748 in number and 5,209,988. 14 florins in amount, while the withdrawals numbered 153,434 and amounted to fl. 4,158,119. 32. Thus, the total balance standing to the credit of depositors was increased by fl. 1,051,868. 82, and reached, at the close of 1890, the amount of fl. 4,791,154. 42. The number of depositors being 168,706, the average amount due to each of them was fl. 28. 40.

At the end of 1890, the staff of the Bank comprised 85 clerks, 23 copyists, and 20 porters.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 8. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 5.** **Berne,** 1^er^ mai 1892.

Sommaire. Renseignements intéressant l'histoire des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud. — Le service des postes des Pays-Bas en 1890. — Décentralisation du service postal suédois. — Bibliographies postales. — Petites Communications.

Renseignements intéressant l'histoire des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud.*)

Pendant les premières 23 années d'existence de la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud, on n'y trouvait ni office de poste ni aucun service quelconque de correspondance postale. La plupart des lettres qui s'expédiaient à cette époque consistaient en ordonnances du gouvernement et en communications officielles transportées par des agents de la police, auxquels il était, à l'occasion, permis de se charger en même temps des lettres qui leur étaient remises par les colons. En 1810, le gouverneur Macquarie jugea qu'il y avait lieu d'organiser un bureau de poste régulier à Sydney, bureau auquel devraient être remis toutes les lettres et tous les paquets. En conséquence, il installa M. Isaac Nichols comme buraliste postal et l'autorisa à tenir un bureau de poste dans son domicile, Rue Haute (actuellement Rue Georges) à Sydney. A titre d'indemnité pour ses prestations de service et les dépenses qu'elles lui occasionnaient, le nouveau buraliste fut au-

*) Extrait de l'Annuaire de la Nouvelle-Galles du Sud pour l'année 1892.

Beiträge zur Geschichte des Postwesens in der britischen Kolonie Neu Süd-Wales.*)

Während der ersten 23 Jahre des Bestehens der Kolonie Neu-Süd-Wales gab es daselbst weder Postanstalten noch überhaupt irgend eine Postverbindung. Der Haupttheil der zu jener Zeit zur Versendung gelangenden Briefe bestand in Verfügungen der Regierung und amtlichen Mittheilungen, die durch Polizeidiener befördert wurden, denen auch gelegentlich gestattet wurde, Briefe, die ihnen von Ansiedlern übergeben wurden, nebenbei mitzunehmen. Im Jahre 1810 erachtete es der Gouverneur Macquarie für angezeigt, ein ordentliches Postamt in Sydney einzurichten, bei welchem alle Briefe und Packete eingeliefert werden mussten. Er bestellte demgemäss Mr. Isaac Nichols zum Postmeister und gestattete demselben, in seiner Wohnung in der Hochstrasse (der jetzigen Georgstrasse) zu Sydney ein Postamt in Betrieb zu setzen. Als Entschädigung für die mit seinem Amte verbundene Mühewaltung und die ihm erwachsenden Ausgaben wurde dem neuen

*) Aus dem Jahrbuch von Neu Süd-Wales für 1892.

Contribution to the History of the Post Office of New South Wales.*)

For the first twenty-three years after the colony of New South Wales had been established, it had no regular post-offices, nor did any means of postal communication exist. The bulk of the letters during that period consisted of Government despatches and official communications which were forwarded by constables, who were also occasionally allowed to deliver letters handed them by settlers. In 1810 Governor Macquarie deemed it expedient to establish a regular post-office in Sydney, where all letters and parcels had to be deposited. Accordingly he appointed Mr. Isaac Nichols postmaster, allowing him to establish a post-office at his residence in High (now George) Street, Sydney; and, in consideration of the trouble and expense attendant on this duty, he was allowed to charge on delivery 8 *d.* for every English or foreign letter of whatever weight, the charge on colonial letters being 4 *d.*, or on soldiers' letters or those addressed to their

*) From the Year-Book of New South Wales for 1892.

torisé à prélever un droit de 8 pence sur chaque lettre de la Grande-Bretagne, soit de l'étranger, quel qu'en fût le poids; 4 pence sur chaque lettre transportée dans le territoire de la colonie, et 1 penny sur chaque lettre adressée à un militaire, ou par un militaire à sa femme. Les paquets jusqu'au poids de 20 ℔ étaient passibles d'un port de 1 sh. 6 pence. Le transport des lettres de et pour les localités en dehors de Sydney resta confié aux agents de la police à cheval et aux particuliers. Le nouveau bureau de poste était principalement destiné à effectuer la distribution des lettres et paquets arrivant à Sydney. En 1819 M. Nichols mourut. Son successeur fut M. Georges Panton, qui reçut le titre de Maître des postes du territoire.

En 1825, le gouverneur Brisbane, après avoir pris l'avis du Conseil, promulgua une loi relativement à la création d'un service postal régulier dans la Nouvelle-Galles du Sud; cette loi fixait à 3 pence la taxe la plus basse des lettres internes et à 1 shilling la taxe la plus élevée, suivant le poids de l'envoi. Le système de l'affranchissement des lettres fut introduit et une provision de 10 % sur les recettes fut accordée aux buralistes postaux, au lieu de traitement.*) En 1828, les préparatifs officiels étaient assez avancés pour permettre la mise à exécution de la loi du 16 décembre 1825. Le gouverneur pourvut les emplois de Postmaster à Bathurst, Campbelltown, Liverpool, Newcastle, Penrith et Windsor, et prit des arrangements pour le transport des services postaux, soit par des particuliers en vertu de conventions, soit par la police à cheval; c'est ainsi que fut créée la base du service postal actuel de la colonie. Le nombre de milles parcourus par les services de poste, sans compter les transports par eau, s'éleva, en 1828,

*) *Observation.* Le système d'affranchissement introduit alors fut supprimé en 1849.

Postmeister die Ermächtigung verliehen, für jeden Brief aus England, beziehungsweise vom Auslande, ohne Rücksicht auf das Gewicht 8 d., für jeden im Gebiete der Kolonie beförderten Brief 4 d. und für jeden an einen Soldaten gerichteten oder von einem Soldaten an seine Frau gesandten Brief eine Gebühr von 1 d. zu erheben. Packete bis zum Gewichte von 20 Pfund unterlagen einem Porto von 1 sh. 6 d. Die Beförderung von Briefen nach und von Orten ausserhalb Sydney's verblieb in den Händen berittener Polizeidiener und von Privatpersonen. Das neue Postamt war in der Hauptsache dazu bestimmt, die Bestellung der in Sydney ankommenden Briefe und Packete zu besorgen. Im Jahre 1819 verstarb Mr. Nichols. Sein Nachfolger wurde Mr. George Panton mit dem Titel eines «Postmeisters des Territoriums».

Im Jahre 1825 erliess der Gouverneur Brisbane, nach Anhörung des Rathes, ein Gesetz, betreffend die Errichtung eines regelrechten Postwesens in Neu-Süd-Wales, worin als niedrigste Taxe für Inlandsbriefe der Betrag von 3 d. und als höchste Taxe der Betrag von 1 sh. je nach dem Gewichte des betreffenden Gegenstandes festgesetzt wurde. Das System der Frankirung der Briefe wurde eingeführt und den Postmeistern eine Provision von 10 % der Einnahmen an Stelle des Gehaltes zugesprochen.*) Im Jahre 1828 waren alle amtlichen Vorbereitungen so weit getroffen, um das Gesetz vom 16. Dezember 1825 in Wirksamkeit setzen zu können. Der Gouverneur ernannte Postmeister zu Bathurst, Campbelltown, Liverpool, Newcastle, Penrith und Windsor und traf Verabredungen wegen Beförderung der Posten, entweder durch Private auf Grund abgeschlossener Verträge, oder durch die berittene Polizei, indem er auf diese Weise zu dem heutigen Postwesen der Kolonie den Grund legte. Die Zahl

*) *Anmerkung.* Das damals eingeführte Frankirungssystem wurde im Jahre 1849 wieder abgeschafft.

wives, 1 *d.* Parcels not weighing more than 20 *lbs.* were charged 1 *s.* 6 *d.* The conveyance of letters to and from places outside Sydney remained, as previously, in the hands of mounted constables and private individuals, the office being intended principally for the distribution of letters and parcels arriving in Sydney. In 1819 Mr. Nichols died, and was succeeded by Mr. George Panton as «Postmaster of the Territory».

In 1825 Governor Brisbane, with the advice of the Council, passed an Act for the establishment of a regular postal system in New South Wales, and fixing the lowest inland rate for letters at 3 *d.*, and the highest rate at 1 *s.*, according to weight. Franking*) was allowed, and the head and other postmasters were allowed a commission of 10 per cent. in lieu of salary. In 1828 all the official arrangements for giving effect to the Act or Proclamation of December 16, 1825, having been completed, the Governor appointed postmasters at Bathurst, Campbelltown, Liverpool, Newcastle, Penrith, and Windsor; making also arrangements for the conveyance of the mails, either by contract with private individuals or by means of the mounted police, thus practically initiating the present postal system of the colony. The number of miles travelled by the mails (exclusive of water carriage) during 1828 was 40,560, the amount of revenue being 598 *l.* 2 *s.* 4½ *d.*

In 1829 Mr. Panton died, and was succeeded by Mr. James Raymond. Mr. Raymond held office until 1851, when he retired, and was succeeded

*) The franking system was subsequently abolished in 1849.

à 40,560; la recette qui en résulta fut de 598 livres 2 sh. 4½ p. En 1829, le Postmaster Panton étant mort, il eut pour successeur M. James Raymond, qui remplit ses fonctions jusqu'en 1851, année dans laquelle il se retira et fut remplacé par M. F.-L.-S. Merewether. Celui-ci ayant été nommé Reviseur général de la comptabilité, quitta ses fonctions de Postmaster déjà l'année suivante. Le major W.-H. Christie, qui lui succéda, conserva ses fonctions jusqu'en 1865, année dans laquelle l'office de Postmaster general devint une fonction politique. Après la retraite du major Christie, M. James Cunneen, membre du Ministère Cowper, revêtit, le 1er octobre 1865, les nouvelles fonctions qu'il abandonna déjà après quatre mois, le 21 janvier 1866, à M. Joseph Docker. C'est celui-ci qui a publié le premier rapport annuel de gestion qui ait paru sous le nouveau régime administratif.

En 1831, on créa à Sydney un service de poste locale avec une taxe de 2 pence par lettre. Les lettres étaient distribuées par des facteurs. En même temps, des boîtes aux lettres furent placées dans les différentes parties de la ville pour le dépôt des lettres affranchies; ces boîtes étaient levées par des agents de l'office central. En 1834 l'on supprima définitivement les services de transport des envois postaux effectués jusque-là par la police montée.

La loi promulguée en 1825 par le gouverneur Brisbane fut rapportée par le gouverneur Bourke, qui lui substitua une nouvelle loi prescrivant que le port des lettres devait être calculé d'après la distance. Le port d'une lettre d'une demi-once de poids ou moins était de 4 pence pour une distance jusqu'à 15 milles. Il montait jusqu'à 1 shilling pour une distance de 300 milles. Au delà, on ajoutait une taxe de

der von den Posten — abgesehen von der Beförderung zu Wasser — zurückgelegten Meilen betrug im Jahre 1828 40,560, die daraus erzielte Einnahme 598 £ 2 sh. 4½ d.

Im Jahre 1829 starb der Postmeister Panton. Er erhielt Mr. James Raymond als Nachfolger, der das Amt des Postmeisters bis zum Jahre 1851 verwaltete, in welchem Jahre er von demselben zurücktrat, um in der Person des Mr. F. L. S. Merewether einen Amtsnachfolger zu erhalten. Dieser legte in Folge seiner Ernennung zum General-Rechnungsrevisor das Amt des Postmeisters schon im folgenden Jahre nieder. Major W. H. Christie, welcher nunmehr das Amt übernahm, behielt dasselbe bis zum Jahre 1865, in welchem der Posten des «General-Postmeisters» zu einer politischen Stellung umgewandelt wurde. Nach dem Rücktritt des Majors Christie rückte Mr. James Cunneen, ein Mitglied des Ministeriums Cowper, zum 1. Oktober 1865 in die neu geschaffene Stellung ein, die er jedoch schon nach nicht ganz 4 Monaten, am 21. Januar 1866, an Mr. Joseph Docker abtrat. Von diesem rührt der erste Jahresbericht unter der neuen Verwaltungsform her.

Im Jahre 1831 ward in Sydney eine Stadtposteinrichtung mit einer Taxe von 2 d. für den Brief begründet. Die Zustellung der Briefe erfolgte durch Briefträger. Gleichzeitig wurden Briefkasten zur Aufnahme frankirter Briefe in verschiedenen Theilen der Stadt aufgestellt, deren Leerung durch Boten vom Haupt-Postamt aus stattfand. Im Jahre 1834 wurden die Dienste, welche die berittene Polizei bisher bei der Postbeförderung geleistet hatte, endgültig aufgegeben.

Das vom Gouverneur Brisbane im Jahre 1825 erlassene Gesetz wurde im Jahre 1835 vom Gouverneur Bourke aufgehoben, welcher dafür ein neues Gesetz erliess, demzufolge das Porto für Briefe nach der Entfernung bemessen werden sollte. Das Porto für den ½ Unze oder weniger wiegenden Brief betrug danach auf

by Mr. F. L. S. Merewether, who, in the following year, was appointed Auditor-General, and was succeeded by Major W. H. Christie.

In 1865, the office of Postmaster-General was made a political one, consequent upon the retirement of Major Christie, Mr. James Cunneen, a Member of the Cowper Ministry, first holding the office from October 1, 1865, to January 21, 1866; and Mr. Joseph Docker, who succeeded him January 22, 1866, issuing the first Annual Report under the new *régime*.

In 1831 a twopenny post was established in Sydney, the delivery being effected by letter-carriers; at the same time boxes, for the receipt of prepaid letters, were fixed in different parts of the city, and emptied by messengers from the head office. In 1834 the services of the mounted police, in connection with the conveyance of mails, were dispensed with.

Subsequently, in 1835, the Act passed by Governor Brisbane was repealed by Governor Bourke, who substituted another Act which regulated the charges on letters by distance instead of weight, a letter of half an ounce and under being charged 4 *d.* for 15 miles, the rate increasing to 1 *s.* for 300 miles, an extra penny being charged for every additional 100 miles or portion thereof.

Packets were charged 4 *d.* each, but newspapers were allowed to

1 penny par 100 milles ou fraction de cette distance. Les paquets payaient un port de 4 pence. Cependant les paquets de journaux étaient expédiés en franchise pourvu qu'ils fussent remis à la poste dans le délai de 7 jours à compter du jour de leur publication. La nouvelle loi réserva à la poste le droit exclusif de transporter des lettres et des paquets contre une rémunération.

En 1837, une correspondance postale à peu près quotidienne par bateaux à vapeur fut organisée sur la rivière Hunter et un second service postal journalier créé pour Parramatta, par vapeurs fluviaux. La même année, l'Administration mit à la disposition du public, au prix de 1 sh. 3 p. la douzaine, des enveloppes timbrées pouvant servir à l'expédition des lettres de et pour Sydney. A la fin de l'année 1838, la colonie possédait 40 offices de poste; abstraction faite des transports par eau, les services de poste effectuèrent, dans le courant de cette année, un trajet de 253,830 milles; la quantité des lettres et imprimés échangés avec l'Angleterre et l'étranger, dans les deux sens, s'éleva à 221,479; celle des envois de cette nature transportés dans l'intérieur de la colonie fut de 465,790.

Quatre ans auparavant, en 1834, on avait discuté pour la première fois la question de la création d'une correspondance postale régulière entre l'Australie et la Grande-Bretagne; cependant rien ne fut décidé ni fait dans ce sens jusqu'en 1846, année dans laquelle le premier navire à voiles arriva tous les mois d'Angleterre à Sydney en vertu d'une convention.

(*La fin au prochain numéro.*)

eine Entfernung von 15 Meilen 4 d. Es stieg bis auf 1 sh. für eine Entfernung von 300 Meilen. Darüber hinaus wurde für je 100 Meilen oder einen Bruchtheil dieser Entfernung ein Penny Zuschlag berechnet.

Packete entrichteten 4 d. Porto für das Stück. Doch wurden Zeitungspackete gebührenfrei befördert, sofern sie innerhalb 7 Tagen vom Tage des Erscheinens der betreffenden Zeitungen ab gerechnet der Post übergeben wurden. Das neue Gesetz übertrug auch der Post das alleinige Recht, gewöhnliche Briefe und Packete gegen Entgelt zu befördern.

Im Jahre 1837 wurde eine nahezu tägliche Postverbindung durch Dampfschiffe mit dem Hunter-Flusse in's Leben gerufen und ein zweiter täglicher Postdienst mittels Flussdampfers nach Parramatta eingerichtet. In demselben Jahre wurden gestempelte Briefumschläge zum Preise von 1 sh. 3 d. das Dutzend an das Publikum ausgegeben, die zur Versendung von Briefen nach und aus Sydney benutzt werden konnten. Zu Ende des Jahres 1838 bestanden in der Kolonie 40 Postanstalten; die Zahl der von den Posten in diesem Jahre zurückgelegten Meilen betrug — abgesehen von den Posten auf Wassertrassen — 253,830, die Zahl der Briefe und Drucksachen im Verkehr mit England und dem Auslande in beiden Richtungen 221,479 Stück, die Zahl der im Inlande beförderten Sendungen dieser Art 465,790 Stück.

Vier Jahre zuvor — im Jahre 1834 — war zum ersten Male die Frage der Herstellung einer regelmässigen Postverbindung zwischen Australien und Grossbritannien in Erwägung gezogen worden, indessen war nichts in der Sache geschehen bis zum Jahr 1846, in welchem das erste auf Grund eines Vertrages fahrende monatliche Segelschiff aus England in Sydney ankam.

(*Schluss folgt.*)

pass free, if posted within seven days of the date of publication. The Act also conferred on the Post Office the exclusive right of conveying ordinary letters and packets for hire.

In 1837 an almost daily communication by steam with the Hunter River was commenced, and a second daily mail despatched by river steamer to Parramatta. In the same year stamped covers were issued at 1 *s.* 3 *d* per dozen, and were allowed to be used for letters posted and delivered in Sydney. At the end of 1838, there were 40 post-offices in the colony, the number of miles travelled (exclusive of water carriage) being 253,830; the number of letters and newspapers despatched to and received from Great Britain and foreign parts was 221,479; and the number of inland letters and newspapers, 465,790.

Four years previously, in 1834, the question of regular postal communication beween Australia and Great Britain was raised, but nothing was done until 1846, when the first monthly contract sailing-vessel arrived at Sydney from the United Kingdom.

(*To be concluded.*)

Le service des postes des Pays-Bas en 1890.

Le rapport de gestion adressé à la Reine-Régente par le Ministre du commerce et de l'industrie, sur le service des postes des Pays-Bas pendant l'année 1890, fournit un certain nombre de renseignements assez intéressants.

Le décret royal du 2 mai 1890 a supprimé les « émoluments » perçus jusqu'alors par les fonctionnaires des postes. Ces «émoluments» consistaient en droits que les bureaux de poste percevaient du public pour leur intervention dans la commande des abonnements et l'insertion des annonces dans les journaux. Le droit dit « *Busrecht* » qui était prélevé pour la location d'un casier permettant à un correspondant d'aller retirer à la poste les envois arrivés à son adresse, était aussi compris dans les « émoluments » revenant comme recette aux fonctionnaires postaux. Le décret susmentionné prescrivit que, désormais, l'intervention dans la commande des abonnements et la location de casiers aux destinataires qui venaient retirer leurs envois, rentraient dans les prestations de service des bureaux de poste. On accorda sur la caisse postale une indemnité convenable aux fonctionnaires en cause, pour la perte de recettes résultant pour eux des droits attribués dès lors à cette caisse.

Depuis le 1er janvier 1890, les départs mensuels des paquebots-poste royaux pour les Indes occidentales ont été ramenés à des périodes de 3 à 3 semaines. Cette amélioration de service fut également étendue à la ligne postale maritime de Curaçao à New-York.

Par suite de la réorganisation et de la transformation des bureaux de poste néerlandais, le nombre de ces bureaux était, à la fin de l'année 1890, de

Der Postdienst in den Niederlanden im Jahre 1890.

Aus dem vom Minister für Handel und Industrie an die Königin-Regentin erstatteten Verwaltungsberichte über den Postdienst in den Niederlanden für das Jahr 1890 sind einige Mittheilungen von Interesse hervorzuheben. Durch einen Königlichen Beschluss vom 2. Mai 1890 wurden die von Postbeamten bisher bezogenen sogenannten «Emolumente» aufgehoben. Die Emolumente bestanden in den Gebühren, welche die Postanstalten für die Vermittelung des Zeitungsbezugs und für die Einrückung von Inseraten in die Zeitungen vom Publikum erhoben. Auch das sogenannte « Busrecht », d. h. die Gebühr für Unterhaltung eines Faches behufs Abholung der für einen Korrespondenten eingehenden Postsendungen, wurde zu den den betreffenden Postbeamten als Einnahme zufliessenden Emolumenten gerechnet. Durch den obigen Beschluss wurde angeordnet, dass die Vermittelung des Zeitungsbezugs und das Vermiethen von Fächern an abholende Briefempfänger von nun an zu den amtlichen Obliegenheiten der Postanstalten gehören solle. Für den Verlust der künftighin zur Postkasse zu verrechnenden Gebühreneinnahme wurde den betreffenden Beamten eine angemessene Entschädigung aus der Postkasse bewilligt.

Mit dem 1. Januar 1890 wurden die monatlichen Fahrten der Königlichen westindischen Postdampfschiffe auf Fahrten von 3 zu 3 Wochen ausgedehnt. Die Erweiterung des Dienstes fand auch auf der Seepostlinie Curaçao-New-York Anwendung.

In Folge Neueinrichtung und Umwandelung von Postanstalten stellte sich der Bestand der niederländischen Postannehmestellen am Schlusse des Jahres 1890 auf

The Postal Service in the Netherlands in 1890.

We take the following interesting particulars from the Report submitted by the Minister of Commerce and Industry of the Netherlands to the Queen-Regent on the postal business of the Kingdom for the year 1890.

By a Royal decree of the 2nd of May, 1890, the so-called « emoluments » hitherto granted to postal officers were abolished. These consisted of the fees levied for the subscription to newspapers, and for the publication of advertisements through the medium of the Post Office. They further included the « *Busrecht* », or fees for private boxes rented by correspondents wishing to call for their letters at the post-offices. According to this decree, the newspaper subscription business, and the letting of private boxes are to form part of the ordinary official duties of postal officers. The postal officers concerned were compensated for the loss of these fees, henceforth to be included in the postal receipts, by the allowance of an adequate indemnity out of the Postal Treasury.

On the 1st of January, 1890, the service of the Royal West Indian Mail Packets was increased, and there is now a departure at intervals of three weeks instead of one month. This change was also extended to the mail packet line Curaçoa-New York.

In consequence of the opening of new post-offices and the transformation of existing ones, the number of these establishments at the close of 1890 was as follows:—

242 bureaux de poste de plein exercice,
28 bureaux de poste succursales (dont 12 à Amsterdam, 6 à Rotterdam, 5 à la Haye, 2 à Arnheim et 1 à Utrecht, Bloomendaal et Geldermalsen [gare]), et
994 bureaux de poste auxiliaires.

Total 1264.

La longueur du trajet parcouru par les services de poste était, au 31 décembre 1890,

pour les postes à cheval, de	3,793 km.
» » services de messagers, de . . .	21,837 »
» » chemins de fer, de	24,632 »
» » tramways à vapeur, de . . .	2,496 »
» » tramways à chevaux et les messageries, de . .	2,003 »
» » batcaux à vapeur et canots de poste	1,893 »
Total	56,654 km.

Ce qui représente, comparativement à l'année précédente, une augmentation de:

96,8 km.	pour les postes à cheval,
68,9 »	» » services de messagers,
55,3 »	» » services de chemins de fer,
56,8 »	» » tramways à vapeur,
134,4 »	» » tramways à chevaux et les messageries,
41,6 »	» » bateaux à vapeur et canots de poste,
Total 453,8 km.	

L'accroissement des chargements obligea d'établir des messagers auxiliaires sur certaines routes de messagers, de remplacer des messagers à pied par des services de messagers à cheval et de pourvoir de carrioles des messagers à pied. On n'a pas poursuivi l'emploi, introduit

242 Postämter mit vollen Befugnissen,
28 Zweig-Postämter (davon 12 in Amsterdam, 6 in Rotterdam, 5 im Haag, 2 in Arnheim, 1 in Utrecht, 1 in Bloemendaal und 1 in Geldermalsen [Bahnhof]) und
994 Hülfs-Postämter

zusammen 1264.

Die Länge der Postkurse betrug am 31. Dezember 1890

bei den Reitposten	3,793 Km.
» » Botenposten	21,837 »
auf Eisenbahnen	24,632 »
» Dampfstrassenbahnen	2,496 »
» Pferdebahnen und Fahrposten	2,003 »
» Dampfschiffen und Postkähnen	1,893 »
zusammen	56,654 Km.

Es bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung

bei den Reitposten um	96,8 Km.
» » Botenposten um	68,9 »
» » Eisenbahnkursen um	55,3 »
» » Dampfstrassenbahnen	56,8 »
» » Pferdebahnen und Fahrposten um	134,4 »
» » Dampfschiffen und Postkähnen um	41,6 »
im Ganzen	453,8 Km.

In Folge Zunahme der Ladung mussten auf verschiedenen Botenpostkursen Hülfsboten eingestellt, Botenposten durch Reitposten ersetzt und Fussboten mit Fuhrwerk ausgerüstet werden. Mit der im Jahre 1889 zunächst versuchsweise eingeführten Verwendung von Dreirädern für Postboten behufs leichterer Fortschaffung schwerer Lasten wurde nicht weiter vorgegangen, weil die Verwaltung die Ueberzeugung erlangt hat, dass in Anbetracht der unaufhörlichen und kostspieligen Instandsetzungen an diesen Fahrrädern schon aus finanziellen Rücksichten sich die dauernde Verwendung derselben nicht empfiehlt.

Der strenge Frost, der im Dezember 1890 über Holland nieder-

242 post-offices with unrestricted duties,
28 branch post-offices (12 at Amsterdam, 6 at Rotterdam, 5 in The Hague, 2 at Arnhem, 1 at Utrecht, 1 at Bloemendaal, and 1 at Geldermalsen railway station), and
994 auxiliary offices.

1,264 Total.

On the 31st of December, 1890, the length of post routes was as follows:—

mail rider lines . . .	3,793 km.
messenger lines . . .	21,837 »
railway mail lines . .	24,632 »
steam tramway lines .	2,496 »
tramway and mail coach lines	2,003 »
steamboat and post boat lines	1,893 »
Total	56,654 km.

As compared with the preceding year, the length of these lines showed the following increase:—

mail rider lines . . .	96,8 km.
messenger lines . . .	68,9 »
railway mail lines . .	55,3 »
steam tramway lines .	56,8 »
tramway and mail coach lines	134,4 »
steamboat and post boat lines	41,6 »
Total	453,8 km.

In consequence of the increased volume of the mails, it became necessary to appoint assistant messengers on several messenger lines, to substitute mail riders for foot messengers, and to provide messengers with vehicles. The system of supplying mail carriers with tricycles for the purpose of enabling them to convey heavier mails, which was started in 1889 by way of experiment, was discontinued, the Administration having arrived at the conclusion that the constant and expensive repairs required by these machines rendered the final adoption of the plan undesirable for financial reasons.

The hard frost which prevailed in the Netherlands in the month of

à titre d'essai en 1889, de tricycles pour les messagers postaux, destinés à faciliter le transport des charges un peu lourdes; l'Administration a, en effet, pu se convaincre que les continuelles et coûteuses réparations réclamées par ces engins de locomotion ne recommandaient pas leur emploi permanent, ne fût-ce déjà qu'au point de vue financier.

Les froids rigoureux qui ont sévi dans les Pays-Bas en décembre 1890, ont souvent été un obstacle pour les transports postaux et ont nécessité diverses mesures extraordinaires.

L'Administration des postes néerlandaises a déployé, pendant l'année 1890, une grande activité dans le domaine des constructions. Des arrangements ont été conclus avec l'administration communale de Haarlem, pour échanger le bâtiment des postes actuel contre le bâtiment jusqu'à présent occupé par les tribunaux d'arrondissement et qui deviendrait l'hôtel des postes.

Un projet de loi a été présenté pour la construction du nouvel hôtel des postes d'Amsterdam, et pour l'expropriation de quelques terrains limitrophes de l'hôtel des postes actuel. Des terrains ont été achetés à Katwijk et à Breskens, pour la construction de nouveaux bâtiments postaux. Les hôtels des postes construits à Franeker, Delft, Venlo et Arnheim aux frais de l'Etat ont été occupés dans le courant de l'année. Dans différentes localités, des conventions ont été conclues avec les administrations communales et des particuliers pour la construction de bâtiments de service destinés aux bureaux de poste.

Il ressort de la statistique exacte et détaillée qui accompagne le rapport de gestion, que les Pays-Bas n'entretiennent, avec aucun pays étranger, un échange postal à beaucoup près aussi actif qu'avec l'Empire d'Allemagne, leur voisin. Sur les 15,144,688 lettres qui ont été expédiées en 1890 des Pays-Bas à destination des divers pays de l'Europe, il y en a eu 6,742,440 échangegangen ist, bildete hie und da ein Hinderniss für den Postverkehr und gab Anlass zu mancherlei aussergewöhnlichen Massregeln.

Auf dem Gebiete des Bauwesens hat die niederländische Postverwaltung im Laufe des Jahres 1890 eine rege Thätigkeit entwickelt. Mit der Gemeinde-Verwaltung von Haarlem sind Vereinbarungen getroffen worden, um das bisher von dem Arrondissements-Gerichte benutzte Gebäude als künftiges Dienstgebäude des Postamtes in Tausch gegen das jetzige Postgebäude zu erlangen. Für den Bau des neuen Postgebäudes zu Amsterdam ist ein Gesetzentwurf anhängig gemacht behufs Enteignung einiger Grundstücke, die an das jetzige Gebäude angrenzen. In Katwijk und Breskens wurden Grundstücke zur Erbauung neuer Postgebäude angekauft. Die auf Staatskosten errichteten Posthäuser zu Franeker, Delft, Venlo und Arnheim wurden im Laufe des Jahres bezogen und in Benutzung genommen. An verschiedenen Orten wurden mit Gemeinde-Verwaltungen und Privatpersonen Verträge abgeschlossen wegen Herstellung von Dienstgebäuden für Postämter.

Aus der genauen und umfangreichen Statistik, welche dem Verwaltungsberichte beiliegt, ergiebt sich, dass die Niederlande mit keinem ausländischen Staate auch nur annähernd einen so starken Postverkehr unterhalten, als mit dem benachbarten deutschen Reiche. Von den 15,144,688 Briefen, die im Jahre 1890 aus Niederland nach den verschiedenen Staaten Europas versandt worden sind, entfallen 6,742,440 Stück auf den Verkehr mit Deutschland, während auf den Verkehr mit Belgien nur 2,830,670, mit Grossbritannien 2,622,070, mit Frankreich 1,636,740 Stück und mit dem Reste der Staaten Europas weit hinter diesen Zahlen zurückbleibende Briefmengen entfallen. Das gleiche Verhältniss zeigt sich bei den Postkarten, den Drucksachen und Waarenproben, den Packeten, den Postanweisungen,

December, 1890, caused some difficulties in the transmission of the mails, and gave rise to various extraordinary measures.

Great activity was displayed by the Netherlands Postal Administration in 1890 as regards the improvement, purchase, and erection of postal buildings. An agreement was concluded with the municipal authorities of the town of Haarlem, under which the present post-office is to be made over to them in exchange for an edifice hitherto occupied by the District Court, and henceforth to be used as a post-office. A bill was submitted for the expropriation of certain premises contiguous to the present post-office in Amsterdam, which is to be replaced by a new building. At Katwijk and Breskens, plots of ground were purchased for the erection of new post-offices. The post-offices built by the Government at Franeker, Delft, Venlo, and Arnhem, were occupied in the course of the year. At various places contracts were concluded with the municipal authorities and with private individuals for the construction of post-offices.

It appears from the detailed and voluminous statistical tables appended to the Annual Report that the postal exchange carried on with the German Empire far exceeds in magnitude the postal business transacted by the Netherlands with any other country. Of the 15,144,688 letters despatched in 1890 from the Netherlands to the other European countries, 6,742,440 were intended for Germany, while 2,830,670 were addressed to Belgium, 2,622,070 to Great Britain, 1,636,740 to France, and much smaller numbers to the remaining European countries. Similar proportions prevailed as regards post cards, printed matter, patterns and samples, parcels, money orders, registered letters, and letters with value declared. The predominance

gées avec l'Allemagne, tandis qu'il n'y en avait que 2,830,670 échangées avec la Belgique, 2,622,070 avec la Grande Bretagne, 1,636,740 avec la France, le reste, inférieur à ces chiffres, concernant les échanges avec les autres pays de l'Europe. La même proportion se retrouve pour les cartes postales, les imprimés, les échantillons de marchandises, les colis, les mandats de poste, les lettres recommandées et les lettres de valeur déclarée. Ce qui surprend à première vue, c'est l'excédent que présente l'échange germano-néerlandais pour les envois de cette dernière catégorie. Sur 80,496 lettres de valeur déclarée représentant un total de fl. 51,846,916, il n'en a pas été échangé moins de 48,151 avec une valeur totale de fl. 35,350,613 entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Abstraction faite de la Belgique, qui a échangé avec son voisin 23,183 lettres de valeur pour un montant de fl. 12,668,716, et de la France dont l'échange avec les Pays-Bas a comporté 5444 lettres de valeur pour un montant de fl. 2,030,307, tous les autres pays restent bien au-dessous des chiffres de l'échange germano-néerlandais.

Des tableaux graphiques, embrassant les années 1850 jusqu'à 1890, donnent un aperçu intéressant du développement du service postal néerlandais. D'après ces tableaux, aucune catégorie d'envois postaux n'a subi, dans les Pays-Bas, un accroissement aussi rapide que les imprimés. Leur nombre, échanges interne et international cumulés, s'élevait en 1859 à 7½ millions. Jusqu'en 1867 leur augmentation n'a pas été bien considérable, mais depuis cette époque, grâce aux réductions de taxes qu'a subi l'échange interne en 1871, 1876 et 1882, et l'échange international en 1875, ces envois prirent un essor si rapide que chaque année donnait une augmentation de plusieurs millions et qu'aujourd'hui ils ont atteint le chiffre de 91 millions.

Le nombre des lettres intérieures s'est élevé de 7½ millions en 1850

den eingeschriebenen Briefen und den Briefen mit angebenem Werthe. In die Augen fallend ist namentlich das Uebergewicht des niederländisch-deutschen Verkehrs bei den Sendungen der letzterwähnten Art. Von 80,496 Stück Briefen mit Werthangabe mit einer Gesammtsumme von 51,846,916 Gulden sind zwischen Niederland und Deutschland und umgekehrt nicht weniger als 48,151 Stück im Werthe von 35,350,613 Gulden zum Austausch gelangt. Abgesehen von Belgien, welches mit seinem Nachbarlande 23,183 Werthbriefe im Betrage von 12,668,716 Gulden ausgewechselt hat, und Frankreich, auf dessen Verkehr mit den Niederlanden 5444 Werthbriefe im Betrage von 2,030,307 Gulden entfallen, bleiben alle übrigen Länder weit hinter den Zahlen des deutsch-niederländischen Verkehrs zurück.

Interessante Einblicke in die Entwickelung des niederländischen Postverkehrs gewähren die beigegebenen graphischen Darstellungen, welche den Zeitraum von 1850 bis 1890 umfassen. Hiernach hat keine Gattung von Versendungsgegenständen in Niederland einen so raschen Aufschwung erfahren, als die Drucksachen. Ihre Zahl betrug — in- und ausländischer Verkehr zusammengerechnet — im Jahre 1859 7½ Millionen. Bis zum Jahre 1867 war die Steigerung nicht erheblich, von da aber trat — unterstützt durch die in den Jahren 1871, 1876 und 1882 für den inländischen, im Jahre 1875 für den ausländischen Verkehr verfügten Portoermässigungen — eine so rapide Steigerung ein, dass in jedem Jahre eine Vermehrung der Stückzahl um mehrere Millionen stattfand, und heute die hohe Ziffer von 91 Millionen erreicht ist.

Die Zahl der inländischen Briefe ist von 7½ Millionen im Jahre 1850 auf nahezu 51 Millionen im Jahre 1890 gestiegen. Innerhalb dieses 40-jährigen Zeitraumes wurde das Porto dreimal ermässigt: in den Jahren 1855, 1870 und 1882. Die Porto-

of the Dutch-German postal exchange is particularly apparent in the insured letter business. Of the 80,496 letters of an aggregate declared value of 51,846,916 florins exchanged in the international service, as many as 48,151 letters of a total value of 35,350,613 florins were received from, and despatched to, Germany; while, apart from Belgium with which 23,183 letters of an insured value of 12,668,716 florins were exchanged, and from France whose share amounted to 5,444 letters aggregating 2,030,307 florins in value, the business transacted with all the remaining countries showed considerably lower figures.

Interesting information regarding the development of the Netherlands postal business is afforded by graphic tables comprising the period between 1850 and 1890, which are added to the Report. We gather from these tables that the transmission of printed matter has assumed larger proportions than that of any other class of postal articles. In 1859 the number of packets of printed matter forwarded both in the domestic and in the international service reached 7,500,000. From 1859 till 1867 it did not increase in any considerable proportion. Since the latter date, however, in consequence of the reductions of the domestic rate of postage in 1871, 1876, and 1882, and of the decrease of the international rate in 1875, the number of printed papers has rapidly risen by several millions every year, and now reaches the high figure of 91 millions.

The number of domestic letters increased from 7½ millions in 1850 to nearly 51 millions in 1890. Within this period of 40 years, three reductions of postage took place, *viz.*, in 1855, 1870, an 1882. In this case, the most marked increase took place in consequence of the reduction of

à près de 51 millions en 1890. Dans cette période de 40 ans, le port a été réduit trois fois, en 1855, en 1870 et en 1882. La réduction de taxe de 1870 a exercé une influence décisive, car, pendant que l'augmentation de 1855 jusqu'à 1870 n'a été que de 14 millions et celle de 1882 à 1890 d'environ 5 millions seulement, on constate, dans la période de 1870 à 1882, une augmentation de 20 millions, c'est-à-dire que l'augmentation du nombre des lettres après la mise en vigueur de la réduction de port de l'année 1870, a été d'un million et deux tiers par année.

Pour les lettres étrangères, dont le nombre s'est élevé de 5 millions en 1865 à 16½ millions en 1890, on constate, comme du reste aussi pour les imprimés, ce fait surprenant qu'en 1887 il y a eu une légère diminution qui a été rachetée l'année suivante.

Les cartes postales qui ont été introduites aux Pays-Bas, en 1871, dans l'échange interne et en 1875 dans l'échange international, présentent un essor réjouissant. Leur nombre, échanges interne et international cumulés, s'est élevé de 4½ millions à près de 31 millions en 1890.

L'échange des échantillons a subi un développement peu considérable; leur quantité est restée la même de 1850 à 1870. Les réductions de taxe de 1871 et de 1876 ont seules été de nature à introduire quelque vie dans le trafic de cette catégorie d'envois, en sorte qu'aujourd'hui ceux-ci s'élèvent au chiffre de 2,637,503. Un accroissement un peu plus sensible s'est fait sentir dans le service des colis postaux, qui n'a été organisé qu'en 1882 et qui présente, pour l'année 1890, un chiffre total d'échanges de 3,911,664 envois, sur lesquels 431,158 envois concernent l'échange international.

ermässigung des Jahres 1870 erwies sich hier als die treibende Kraft, denn während die Zunahme von 1855 bis zum Jahre 1870 nur etwa 14 und von 1882 bis 1890 nur etwa 5 Millionen betrug, ist in dem Zeitraum von 1870 bis 1882 eine Steigerung um 20 Millionen Stück eingetreten, d. h. es belief sich die jährliche Zunahme der Briefzahl nach Durchführung der Portoermässigung des Jahres 1870 auf 1⅔ Millionen.

Bei den ausländischen Briefen, deren Zahl von 5 Millionen im Jahre 1865 auf 16½ Millionen im Jahre 1890 gewachsen ist, zeigt sich die auffallende — übrigens auch bei den Drucksachen hervortretende Thatsache —, dass im Jahre 1887 ein leichter, im Laufe des folgenden Jahres wieder eingeholter Rückgang zu verspüren war.

Ein erfreuliches Wachsthum giebt sich bei den Postkarten kund, die in den Niederlanden im Jahre 1871 für den inländischen, im Jahre 1875 für den ausländischen Verkehr zugelassen wurden. Ihre Zahl ist — in- und ausländischer Verkehr zusammengerechnet — von etwa 4½ Millionen Stück im Jahre 1871 auf nahezu 31 Millionen im Jahre 1890 gestiegen.

Geringe Verkehrszunahme zeigt sich bei den Mustersendungen, deren Zahl von 1850 bis 1870 fast dieselbe geblieben ist. Erst die Portoermässigungen von 1871 und 1876 haben in diese Korrespondenzgattung einiges Leben gebracht, so dass ihre Zahl heute mit 2,637,503 Stück abschliesst. Etwas stärkere Entwickelung macht sich bei der erst im Jahre 1882 eingerichteten Päckereipost bemerkbar, die es im Jahre 1890 zu einem Gesammtverkehr von 3,911,664 Stück gebracht hat, von welcher Summe 431,158 Stück dem ausländischen Verkehr angehörten.

the year 1870, for while from 1855 to 1870 the number of domestic letters only increased by about 14 millions, and by as little as 5 millions from 1882 to 1890, it rose from 1870 to 1882, in consequence of the reduction of postage made in 1870, by 20 millions or at the rate of 1⅔ millions per annum.

The number of foreign letters increased from 5 millions in 1865 to 16½ millions in 1890. Yet, the exchange of this category of correspondence, as well as that of printed matter, shows the curious feature that there was a slight falling of in 1887, immediately retrieved in the course of the following year.

A most satisfactory increase has taken place in the number of post cards, which means of correspondence was introduced in the domestic service in the year 1871, and in international relations in 1875. The number of post cards, domestic and foreign, rose from 4½ millions in 1871 to almost 31 millions in 1890.

From 1850 till 1870 the increase in the number of packets of patterns and samples of merchandize was but very slight. The reductions of postage in 1871 and 1876, however, gave an impetus to the exchange of postal articles of this class which have now reached the number of 2,637,503. The increase in the Parcel Post business which was started as late as 1882, was somewhat more considerable. The number of parcels exchanged in 1890 was 3,911,664, comprising 431,158 parcels despatched and received in the international service.

Décentralisation du service postal suédois.

Par M. Victor Melander, à Stockholm.

La Diète suédoise vient d'adopter un projet proposé par son Gouvernement, en vue de mettre à exécution la décentralisation du service postal de Suède par la création d'autorités provinciales fonctionnant entre l'Administration centrale et les bureaux de poste.

Aujourd'hui, les bureaux de poste suédois de plein exercice (« postkontors ») relèvent immédiatement de la Direction générale à Stockholm, et ceux d'exercice restreint (« poststationer »), établis dans les localités non desservies par des lignes ferrées, relèvent des bureaux de plein exercice. Le transport des envois postaux par les chemins de fer est placé sous le contrôle immédiat d'inspecteurs des postes spéciaux, subordonnés directement à la Direction générale, inspecteurs dont relèvent aussi les stations postales ouvertes aux gares de chemins de fer. La Suède ne possède pas actuellement d'autorités intermédiaires entre l'Administration centrale et les bureaux de poste, et cette situation ne peut qu'augmenter d'une manière sensible le travail de l'Administration, tout en étant une cause de retards dans la marche d'une partie des affaires.

Dès le commencement de l'année prochaine, le territoire suédois, à l'exception des villes de Stockholm, de Gothembourg et de Malmö, sera divisé en cinq districts ayant chacun à sa tête un chef portant le titre d'inspecteur des postes. Les directeurs des postes des trois villes désignées ci-dessus continueront de relever directement de la Direction générale.

L'inspecteur aura, en premier lieu, à *surveiller le service postal du district, dans toute son étendue,* par conséquent aussi le service ambulant. En qualité de chef de tout le personnel de son district, il aura à *inspecter* et à *vérifier,* au moins une

Dezentralisirung des Postdienstes in Schweden.

Von Herrn Victor Melander in Stockholm.

Der schwedische Reichstag hat kürzlich eine Vorlage der Regierung angenommen, welche durch Errichtung von Provinzialbehörden als Mittel-Instanzen zwischen der Zentralverwaltung und den Postanstalten die Dezentralisirung des Postdienstes bezweckt.

Gegenwärtig sind von den schwedischen Postanstalten diejenigen mit vollem Dienst (Postkontore) der General-Direktion in Stockholm unmittelbar unterstellt, während die Postanstalten mit beschränktem Dienst (Poststationen), soweit sie nicht an der Eisenbahn liegen, den Postkontoren untergeordnet sind. Der Postbeförderungsdienst auf den Eisenbahnen steht unter der Leitung von besonderen Postinspektoren, welche der General-Direktion direkt untergeordnet sind, und von denen auch die Bahnhofs-Poststationen ressortiren. Mittelbehörden zwischen der Zentralverwaltung und den Postanstalten giebt es z. Z. nicht in Schweden, ein Zustand, der selbstverständlich zu einer erheblichen Vermehrung der Arbeiten bei der Verwaltung beiträgt und mehrfach Verzögerungen im Geschäftsgange zur Folge hat.

Mit Beginn des nächsten Jahres wird jedoch das schwedische Postgebiet, die Städte Stockholm, Gothenburg und Malmö ausgenommen, in 5 Bezirke eingetheilt; an die Spitze jeder derselben tritt ein Postinspektor, während die Postdirektoren in den genannten 3 Städten wie bisher der Generaldirektion unmittelbar untergeordnet bleiben.

Der Postinspektor hat vor Allem den Postdienst seines Bezirks und somit auch den Bahnpostdienst in allen seinen Theilen zu überwachen. Als der Vorgesetzte sämmtlicher Beamten seines Bezirks soll er mindestens einmal jährlich alle Postanstalten mit vollem Dienst und, wenn

De-centralization of the Postal Service in Sweden.

By Mr. Victor Melander, Stockholm.

The Swedish *Riksdag* has lately adopted a Bill submitted by the Government for the purpose of decentralizing the postal service by means of the appointment of provincial postal agents to act as a medium between the Central Administration and the post-offices.

At present, the Swedish *Postkontors* (post-offices with unrestricted duties) are alone immediately subordinate to the General Direction in Stockholm, while the postal stations (post-offices with limited duties)—with the exception of those situated on railway lines—are subordinate to the *Postkontors*. The railway mail service is conducted by special postal inspectors who are under the immediate control of the General Direction, and are entrusted with the superintendence of the post-offices at railway stations. At present, there is no intermediate instance between the Central Administration and the post-offices, a state of things by which the work of the Administration is increased, and much delay is occasioned in the transaction of business.

At the beginning of next year, however, the Swedish postal territory —with the exception of the towns of Stockholm, Gothenburg and Malmö —will be divided into five districts, and a postal inspector will be placed over each of them. The Postal Directors in the three towns just mentioned will continue, as hitherto, to be immediately subordinate to the General Direction.

The chief duty of a postal inspector will consist in superintending the carrying out of all the details of the postal service and of the railway mail service in his district. In his capacity as superior of all the postal

fois par an, tous les bureaux de plein exercice et, lorsque les circonstances l'exigeront, aussi les stations postales. De plus, il sera chargé de faire de fréquentes inspections dans les bureaux ambulants de son district. Il devra signaler les anomalies existantes, donner les renseignements voulus aux employés et s'assurer, aussi bien de la régularité du travail, que de l'exécution du service en conformité des instructions et des règlements en vigueur. Il rentrera également dans les attributions de l'inspecteur de *décider seul* d'un certain nombre d'affaires d'une importance secondaire, de *mettre à exécution*, dans certains cas, les ordres de la Direction générale, ainsi que de *préparer et d'élucider* les différentes questions dont la Direction générale s'est réservé la décision. Ainsi, l'inspecteur sera autorisé, en se conformant aux bases déterminées par la Direction générale, à dresser et à modifier les indicateurs de la marche de certains courriers; à établir des boîtes aux lettres; à faire réparer les édifices postaux; à nommer aux emplois subalternes de réserve et, éventuellement, à révoquer leurs titulaires; à engager des auxiliaires provisoires; à recevoir les demandes de démission des agents préposés aux stations postales; à proposer la création ou la suppression d'offices de poste et de lignes postales; en un mot, à faire toutes propositions utiles au bien du service ainsi qu'aux améliorations reconnues nécessaires dans sa sphère d'activité.

Quant aux villes de Stockholm, de Gothembourg et de Malmö, les directeurs des postes de ces villes auront les mêmes attributions que les inspecteurs dans leurs districts.

L'inspecteur sera nommé par le roi, c'est-à-dire par le gouvernement, *ad interim* ou pour un temps déterminé, sur la proposition de la Direction générale des postes.

Il lui sera adjoint un contrôleur et le nombre voulu d'expéditionnaires postaux et d'employés auxi-

nöthig, auch die Poststationen besuchen und revidiren. Der Postinspektor soll ferner den Dienstbetrieb bei den Bahnposten häufiger kontrolliren, von bestehenden Unregelmässigkeiten Anzeige machen, den Beamten die nöthige Belehrung ertheilen und sich die Ueberzeugung verschaffen, dass die Arbeiten pünktlich erledigt werden, und der Dienstbetrieb nach Massgabe der gegebenen Anweisungen und Verwaltungsvorschriften gehandhabt wird. Zu seinem Geschäftskreise gehört weiter die selbstständige Erledigung minder wichtiger Angelegenheiten, die Ausführung der von der Generaldirektion erlassenen Verfügungen, sowie die Vorbereitung und Erörterung verschiedener Fragen, deren Erledigung die Generaldirektion sich vorbehalten hat. Der Postinspektor hat beispielsweise nach den von der Generaldirektion vorgeschriebenen Grundsätzen die Fahrpläne einzelner Postkurse festzustellen und abzuändern, die Aufstellung der Briefkasten zu veranlassen, die Reparaturen an Posthäusern ausführen zu lassen, Reserve-Unterbeamte anzustellen und zu entlassen, provisorische Hülfskräfte anzunehmen, Anträge der Poststationsvorsteher auf Dienstentlassung entgegen zu nehmen, Vorschläge über Einrichtung und Aufhebung von Postanstalten und Postkursen, sowie überhaupt über alle diejenigen Fragen abzugeben, welche das dienstliche Interesse und die Entwickelung des Verkehrs innerhalb seines Bezirks angehen.

Die Kompetenzen der Postdirektoren in den Städten Stockholm, Gothenburg und Malmö sind die gleichen, wie diejenigen der Postinspektoren innerhalb ihres Bezirks.

Die Inspektoren werden auf Antrag der General-Direktion vom Könige bezw. der Regierung vorübergehend oder auf bestimmte Zeit ernannt.

Jedem Inspektor wird ein Kontrolleur mit der nöthigen Zahl von Expeditions- und Hülfsbeamten beigegeben. Der Kontrolleur kann an Stelle des Inspektors mit der

officers in his district, he will have to visit and inspect, at least once a year, all the *postkontors*, and, if need be, all the postal stations under his superintendence. He will, further, control, more frequently than hitherto, the performance of the service in the travelling post-offices, report any irregularities he may discover, instruct the officers, and satisfy himself that they punctually discharge their duties, and that the service is carried out in accordance with the orders and regulations issued by the Administration. A postal inspector will further have to decide, on his own responsibility, matters of minor importance; carry out the orders received from the General Direction; and prepare and consider various questions reserved for decision by that Direction. He will, for instance, in conformity with the general rules laid down by the General Direction, draw up and alter the time tables on certain routes; give orders for the erection of letter-boxes and for the repair of post-offices; appoint and dismiss subordinate reserve-officials; engage temporary assistants; accept the resignation of station-masters; make proposals relative to the establishment and discontinuance of post-offices or of post-routes, and, in general, concerning all questions interesting the service and conducive to the development of the service within his district.

The duties of the Postal Directors in Stockholm, Gothenburg, and Malmö, are the same as those assigned to the postal inspectors with regard to their districts.

The inspectors will be appointed by the King, *i. e.*, the Government, at the proposal of the General Direction, either *ad interim* or for a fixed period.

Each inspector will be assisted by a controller, and the requisite number of clerks and auxiliaries. The controllers may be entrusted

liaires. Le contrôleur pourra être appelé à inspecter et à vérifier les bureaux en lieu et place de l'inspecteur.

Chaque inspecteur touchera un traitement annuel de 5500 couronnes (environ 7639 francs), plus une indemnité de voyage de 10 couronnes (environ 14 francs) par jour.

Le 1er janvier 1893, les inspecteurs actuels des postes cesseront leurs fonctions.

Il est à présumer que les nouvelles autorités provinciales prendront une très grande importance dans le développement ultérieur du service postal du royaume de Suède.

Beaufsichtigung und Revision der Postanstalten betraut werden.

Der Inspektor bezieht ein Jahresgehalt von 5500 Kronen (ca. 7639 Fr.) und ausserdem eine Reiseentschädigung von täglich 10 Kr. (ca. 14 Fr.) für die Dauer seiner Abwesenheit vom Wohnorte.

Am 1. Januar 1893 treten die jetzigen Inspektoren ausser Wirksamkeit.

Die neuen Provinzialbehörden werden für die weitere Entwickelung des Postdienstes in Schweden zweifellos von grosser Bedeutung sein.

with the visitation and inspection of post-offices in lieu and place of the inspectors.

The annual salary of an inspector is fixed at 5,500 crowns (about 7,639 francs), with an additional travelling allowance of 10 crowns (about 14 francs) *per diem*, when on an inspection tour.

The present inspectors cease to perform their functions on the 1st of January, 1893.

There is no doubt that this new provincial organization will contribute in a large measure towards the development of the postal service in Sweden.

Bibliographie postale.

Postalische Bücherkunde.

Postal Bibliography.

LES BUREAUX INTERNATIONAUX DES UNIONS UNIVERSELLES *par Gustave Moynier*, Docteur en droit *h. c.* Correspondant de l'Institut de France, Membre de l'Institut de droit international, etc. Genève et Paris 1892.

« Parler à nos pères *d'administrations internationales*, dit l'auteur dans l'introduction placée en tête de son intéressant travail, c'eût été tenir un langage qu'ils n'eussent guère admis. Ils ne concevaient l'action collective des gouvernements que pour répondre à des situations *passagères*, et l'idée d'en exercer une *permanente* n'a pas dû se présenter souvent à l'esprit des socialistes d'autrefois, alors que chaque nation se cantonnait dans son individualité propre et que la croyance à l'antagonisme des intérêts régnait sans partage. On n'avait pas encore inventé les « Unions universelles » et il n'y avait pas de place, dans le droit des gens, pour cette sorte de personnes juridiques. J'appelle « Unions universelles » — qu'ils aient ou non adopté cette dénomination — tous les groupes d'Etats qui, formés diplomatiquement pour la poursuite de progrès intéressant la totalité des nations civi-

LES BUREAUX INTERNATIONAUX DES UNIONS UNIVERSELLES *par Gustave Moynier*, Docteur en droit, Correspondant de l'Institut de France, Membre de l'Institut de droit international, etc. Genève et Paris 1892.

« Wenn man unseren Vätern von *internationalen Verwaltungsbehörden* geredet hätte — so sagt der Herr Verfasser in der Einleitung zu seinem interessanten Schriftchen —, so hätte man zu ihnen eine Sprache gesprochen, die sie wohl nicht verstanden haben würden. Sie begriffen eine gemeinschaftliche Thätigkeit der Regierungen nur im Hinblick auf *vorübergehende* Lagen und Verhältnisse. Der Gedanke einer *dauernden* gemeinschaftlichen Wirksamkeit einer Anzahl von Regierungen konnte in dem Geiste der Sozialpolitiker von ehedem nicht oft hervortreten, zu einer Zeit, da jedes Volk sich in seine Eigenart zurückzog und der Glaube an den Widerstreit der gegenseitigen Interessen allenthalben herrschend war. Man hatte die « Welt-Vereine » noch nicht erfunden, und es war im Völkerrecht noch kein Raum für diese Art von juristischen Personen. « Welt-Vereine », so

LES BUREAUX INTERNATIONAUX DES UNIONS UNIVERSELLES, *par Gustave Moynier, Docteur en droit, Correspondant de l'Institut de France, Membre de l'Institut de droit international, etc.* Genève et Paris 1892.

The author says in the preface to his interesting little volume:— « Had the establishment of international administrative offices been suggested to our fathers, they would have scouted the idea. They only recognized collective action on the part of Governments for the purpose of meeting an *incidental* emergency or situation, and the idea of *permanent* action of this kind certainly did not often occur to former students of social and political questions, at a time when every nation anxiously kept within its own boundaries, and firmly believed its own individual interests to be necessarily antagonistic to those of other countries. Universal Unions had not yet been invented, and the Law of Nations had no room for this kind of juridical persons. I call « Universal Unions » — whether they have assumed this denomination or not — all the groups of countries formed

lisées, admettent dans leurs rangs tous les peuples jaloux d'en faire partie. . . . Ces vastes associations, dont les membres sont dispersés dans le monde entier et qui n'ont pas, comme les sociétés privées, un chef pour les diriger, ne sauraient, le plus souvent, se passer de quelque organe qui les aide à conserver leur unité et à maintenir leurs membres sous la règle des conventions qui leur tiennent lieu de statuts.» Les organes qui constituent leur centre sont les *Bureaux internationaux*, une création que la génération actuelle, qui les a vu naître, a considérée «comme un fruit naturel des idées modernes et des progrès sociaux opérés au cours du dix-neuvième siècle».

L'ouvrage dont nous parlons décrit l'organisation des *Bureaux internationaux*, leur origine et leur activité; l'auteur s'est donné la tâche d'attirer l'attention de toutes les personnes qui se plaisent à observer les transformations de l'état social, sur ces institutions d'une espèce rare, jeunes et vivaces, qu'à son avis l'on ne remarque pas assez.

M. Moynier nous apprend qu'il existe actuellement *neuf* Bureaux internationaux, savoir:

1° Le Bureau international des Administrations télégraphiques;

2° Le Bureau international de l'Union postale universelle;

3° Le Bureau international des poids et mesures;

4° Le Bureau international de l'Union pour la protection de la propriété industrielle;

5° Le Bureau de l'Union internationale pour la protection des œuvres littéraires et artistiques;

6° Le Bureau central de l'Association géodésique internationale;

7° Les Bureaux pour la répression de la traite des esclaves africains;

nenne ich — einerlei ob sie diese Benennung angenommen haben, oder nicht — alle diejenigen auf diplomatischem Wege gebildeten, die Verfolgung allgemeiner Kulturfortschritte bezweckenden Vereinigungen von Staaten, die allen übrigen den Eintritt wünschenden Nationen die Aufnahme gestatten. Diese mächtigen Vereinigungen, deren Mitglieder auf der ganzen Erde zerstreut sind, und die nicht, wie die Privatvereine, einen Leiter haben, der sie lenkt, könnten kaum ohne ein bestimmtes Organ bestehen, welches ihnen hilft, ihre Einheit zu bewahren und ihre Mitglieder unter den durch die Verträge festgesetzten Vorschriften zusammen zu halten. Ihre Centralorgane sind die *Internationalen Büreaus*, eine Einrichtung, die dem heutigen Geschlecht, welches sie entstehen sah, wie die natürliche Frucht der modernen Ideen und der socialen Fortschritte im 19. Jahrhundert erschienen ist.»

Der Schilderung des Organismus der *Internationalen Büreaus*, ihrer Entstehung und ihrer Wirksamkeit, ist die vorliegende Schrift gewidmet, deren Verfasser den Zweck verfolgt, die Aufmerksamkeit aller derjenigen Personen, welche die Umbildungen der Staatseinrichtungen beobachten, auf diese noch seltenen, jungen, thatkräftigen, nach seiner Ansicht nicht hinreichend gewürdigten Einrichtungen hinzulenken.

Wir erfahren aus dem Buche des Herrn Moynier, dass z. Z. *neun* internationale Büreaus bestehen, nämlich:

1. das Internationale Büreau der Telegraphenverwaltungen;
2. das Internationale Büreau des Welt-Postvereins;
3. das Internationale Büreau der Maasse und Gewichte;
4. das Internationale Büreau des Vereins zum Schutze des Eigenthums an industriellen Erzeugnissen;
5. das Büreau des internationalen Vereins zum Schutze der Schrift- und Kunstwerke;
6. das Centralbüreau des internationalen geodätischen Vereins;

by the aid of diplomacy for the purpose of achieving improvements interesting all civilized nations, and open to all countries desirous of forming part of them. These vast associations whose members are dispersed over the entire globe, and have not, like private societies, a head to direct them, cannot dispense with some organization to assist them in preserving their unity and in holding their members to the observance of the Conventions which serve them as statutes. Their central agencies are the *International Bureaux*, and these institutions appear to the present generation which saw them grow into existence, as the natural result of modern ideas and of the social progress achieved in the course of the nineteenth century.»

This little volume contains a description of the organization of the *International Bureaux*, of their origin, and of their duties. In writing this pamphlet, the author has endeavoured to draw the attention of all those who watch the transformation of social conditions, to the few young and vigorous institutions of this kind which, in his opinion, are not sufficiently noticed.

We are informed by Mr. Moynier that *nine* International Bureaux are at present in existence, *viz.*:—

1.—The International Bureau of the Telegraph Administrations;
2.—the International Bureau of the Universal Postal Union;
3.—the International Bureau for Weights and Measures;
4.—the International Bureau of the Union for the Protection of Industrial Property;
5.—the Bureau of the International Union for the Protection of Literary and Artistic Works;
6.—the Central Bureau of the International Geodetical Association;
7.—the International Bureau for the Suppression of the African Slave Trade;
8.—the International Bureau for the Publication of Custom Tariffs;

8° Le Bureau international pour la publication des tarifs douaniers;

9° L'Office central des transports internationaux de marchandises par chemins de fer.

La plus grande partie de ces Bureaux internationaux, ceux mentionnés sous chiffre 1, 2, 4, 5 et 9, ont leur siége à Berne; deux Bureaux, ceux qui portent les chiffres 7 et 8, fonctionnent à Bruxelles; le Bureau international des poids et mesures (n° 3) fonctionne à Paris, tandis que le Bureau central de l'Association géodésique internationale a son siége à Berlin.

En ce qui concerne le Bureau pour la répression de la traite des esclaves africains, il est intéressant de rappeler que le Bureau de Bruxelles travaille de concert avec un « Bureau maritime » créé dans un but identique à Zanzibar. Ces deux Bureaux, dotés de la même organisation et se complétant l'un l'autre, sont les organes de l'association des Etats qui se proposent de réprimer la traite des esclaves. Dans les considérations générales que l'auteur a jointes à son ouvrage, il nous indique aussi pour quel motif la plupart des Bureaux internationaux ont leur résidence à Berne. Ce motif, c'est la neutralité de la Suisse et la stabilité de ses institutions.

Nous sommes malheureusement obligés de nous arrêter ici et de renoncer à parler plus en détail du contenu de ce livre, qui fournit de précieux renseignements sur l'important sujet qu'il traite, sans compter que les réflexions qui l'accompagnent, en ce qui concerne l'essence et l'action des Bureaux internationaux, sont de nature à intéresser l'homme d'état, aussi bien que l'économiste et le savant. Nous recommandons donc vivement l'ouvrage dont il s'agit aux lecteurs de notre journal. Ils y verront avec plaisir que, de tous les Bureaux internationaux actuellement existants, le

7. die Büreaus für die Unterdrückung des Sklavenhandels in Afrika;

8. das Internationale Büreau für die Veröffentlichung der Zolltarife;

9. das Centralbüreau der internationalen Güterbeförderung durch die Eisenbahnen.

Von diesen internationalen Verwaltungsbehörden hat die Mehrzahl — die unter 1, 2, 4, 5 und 9 genannten — ihren Amtssitz in Bern, zwei Büreaus — die unter 7 und 8 genannten — sind in Brüssel errichtet; das Internationale Büreau der Maasse und Gewichte (Nr. 3), befindet sich in Paris, das Centralbüreau des internationalen geodätischen Vereins (Nr. 6) endlich hat seinen Sitz in Berlin.

In Bezug auf das Büreau zur Unterdrückung des Sklavenhandels in Afrika verdient die Thatsache Erwähnung, dass das Brüsseler Büreau mit einem dem gleichen Zwecke dienenden «maritimen Büreau» in Zanzibar zusammenarbeitet. Beide ihrer Organisation nach zusammengehörige, sich ergänzende Büreaus sind Organe des in Brüssel gebildeten Staatenvereins zur Unterdrükkung des Sklavenhandels. In den allgemeinen Betrachtungen, welche der Herr Verfasser seiner Schrift anschliesst, beantwortet uns derselbe auch die Frage, wesshalb die Mehrzahl der internationalen Büreaus gerade in der Schweiz errichtet worden ist. Er findet die Erklärung für diese Erscheinung in der Neutralität dieses Staates und in der Stabilität seiner Einrichtungen.

Wir müssen es uns hier leider versagen, auf den Inhalt der Schrift weiter einzugehen, die einen werthvollen Beitrag zur Beleuchtung einer interessanten Materie bildet und mit ihren zahlreichen Ausblicken auf das Wesen und Wirken der Welt-Vereine für den Staatsmann, den Volkswirth und den Gelehrten gleich anziehend geschrieben ist. Den Lesern unseres Blattes sei sie warm empfohlen; dieselben werden mit Befriedigung daraus entnehmen, dass von allen internationalen Büreaus,

9.— the Central Bureau for the International Transportation of Goods by Railway.

The majority of these International Offices — those enumerated *sub* 1, 2, 4, 5, and 9, — have their headquarters in Berne; two Bureaux — those mentioned under 7, and 8, — are in Brussels; the International Bureau for Weights and Measures (N° 3) is in Paris; and the Central Bureau of the International Geodetical Association has its seat in Berlin.

As regards the Bureau for the Suppression of the African Slave Trade, the author informs us that the Bureau in Brussel works hand in hand with a « Maritime Bureau » established at Zanzibar for the same purpose. The two Bureaux, although distinct from each other, together form one complete organization, and are the agencies of a Union of Governments founded for the purpose of suppressing Slave Trade.

In the General Considerations appended to the pamphlet, the author, among other things, answers the question why the majority of these International Bureaux were established in Switzerland rather than in any other country, and finds the reason for this fact in the neutrality of this Republic and in the stability of her institutions.

We regret that the limited space at our disposal does not allow us to enter more fully into the contents of the little volume which greatly contributes towards elucidating an interesting question, while the numerous particulars it contains concerning the organization and the work of the International Unions make it attractive alike to the statesman, the political economist, and the *savant*. We warmly recommend it to the readers of our periodical who, in perusing it, will have the satisfaction to find that the Bureau of the Universal Postal Union, thanks

Bureau international de l'Union postale universelle peut être considéré comme le plus considérable, grâce à l'étendue et à l'importance de l'Union dont il est l'organe.

* * *

ALMANAK FOR DET DANSKE POSTVAESEN 1892. *Redigeret og udgivet of Postekspedient C. Möller, Odense.*

L'exemplaire de la première année de l'Almanach des postes danoises, dont nous avons le texte sous les yeux, peut, d'après son contenu, se diviser en trois parties principales: le calendrier, une nomenclature des fonctionnaires des postes danoises et un chapitre de littérature générale.

Le calendrier, qui débute par la généalogie de la Maison royale et la nomenclature des membres du Conseil d'Etat, donne une liste indicative très complète des travaux dont la liquidation incombe, dans le courant de l'année, aux agents du service pratique et qui reviennent régulièrement. Ce calendrier indique également le jour de naissance des membres de la Maison régnante et du personnel postal jusqu'au rang de maître de poste inclusivement.

La nomenclature par classes donne d'abord les fonctionnaires de l'Administration centrale, puis les autres fonctionnaires nommés par le gouvernement, rangés suivant l'importance de leur traitement; dans la quatrième classe de traitements, le personnel est de nouveau subdivisé en quatre classes: les maîtres de poste; les commis de poste des bureaux de Copenhague et des bureaux ambulants; les commis des bureaux de poste provinciaux et les agents expéditionnaires. A ces classes est ajoutée celle des employés postaux particuliers, d'après leur rang d'ancienneté dans le service postal. A la fin est inséré le tableau des changements introduits, pendant l'année 1891, dans le sein du personnel des fonctionnaires. La nomenclature par classes reproduit d'ailleurs, outre les nom, prénoms et rang des fonctionnaires, aussi les renseignements relatifs au jour et à l'année de leur

die bis heute bestehen, das Büreau des Welt-Postvereins, Dank der Grösse und Wichtigkeit des Vereins, als dessen Organ es wirkt, wohl als das bedeutendste gelten darf.

* * *

ALMANAK FOR DET DANSKE POSTVAESEN 1892. *Redigeret og udgivet of Postekspedient C. Möller, Odense.*

Der vorliegende erste Jahrgang eines Almanachs für die dänische Postwelt kann seinem Inhalte nach in drei Haupttheile geschieden werden, nämlich in einen Kalender, eine Rangliste der dänischen Postbeamten und einen allgemeinen literarischen Abschnitt.

Der Kalender, welchem die Genealogie des königlichen Hauses, sowie eine Liste der Mitglieder des Staatsraths vorangeschickt ist, umfasst eine sehr ausführliche Merkliste für die Erledigung der im Laufe des Jahres dem praktischen Postbeamten obliegenden, regelmässig wiederkehrenden Dienstgeschäfte, sowie Angaben über die Geburtstage der Mitglieder des Herrscherhauses und der Kollegenschaft bis zum Postmeister abwärts.

In der Rangliste sind zunächst die Beamten der Centralverwaltung aufgeführt; diesen folgen die übrigen staatlich angestellten Beamten nach den vier Besoldungsklassen geordnet; innerhalb der vierten Besoldungsklasse sind dieselben wieder in die vier Stufen: Postmeister, Postexpedienten bei den Postanstalten in Kopenhagen und den Bahnposten, Expedienten bei den Provinzial-Postanstalten und Expediteure geschieden. An diese reiht sich dann noch die Liste der Privatpostbeamten in der Folge ihres Dienstalters bei der Post. Zum Schluss ist noch eine Uebersicht der im Laufe des Jahres 1891 bei dem Beamtenpersonal eingetretenen Veränderungen gegeben. Die Rangliste führt übrigens ausser dem Vor- und Zunamen und dem Rang der Beamten auch Angaben über Jahr und Tag ihrer Geburt und ihres Eintritts in den Postdienst

to the magnitude and importance of this alliance, may be considered as the most important of all the International Bureaux at present in existence.

* * *

ALMANAK FOR DET DANSKE POSTVAESEN 1892. *Redigeret og udgivet of Postekspedient C. Möller, Odense.*

The contents of the above-mentioned first annual volume of the Almanac for the Danish postal service may be divided into three principal parts, namely into a calendar, a list of the Danish postal officials, and a general literary part.

The calendar, which begins with the genealogy of the Royal family and a list of the members of the Council of State, contains a detailed enumeration of all the duties which technical postal officers have periodically to perform in the course of the year, as well as information concerning the birthdays of the members of the Royal family and of postal officials down to the rank of postmasters.

The list of the postal officials begins with the names of the officers of the Central Administration, which are followed by those of the remaining officials on the permanent establishment, arranged in the order of the four classes of salary. The officials in receipt of fourth class pay follow each other in the order of the four degrees of: postmasters, postal secretaries in Copenhagen and in the travelling post-offices, postal secretaries in the provincial post-offices, and postal clerks. Then comes a list of the private postal officials in the order of seniority, while the calendar closes with a statement of the changes which took place in the staff in the course of 1891. In addition to the Christian names, surnames, and rank of the officials, the above-mentioned list also affords information as to the dates of their birth and of their

naissance et de leur entrée au service postal, de même les événements les plus importants de leur carrière administrative, et offre ainsi un court résumé de la biographie administrative de chacun d'eux.

La troisième partie, enfin, renferme des articles nécrologiques sur des fonctionnaires de mérite; quelques dissertations sur des objets de service ou de nature à intéresser les personnes du métier; une charmante anecdote et en dernier lieu de petites communications instructives et amusantes.

Comme on pourra s'en convaincre par ce que nous venons de dire, l'Almanach dont il s'agit, qui forme un volume élégant de 112 pages de belle impression, possède un texte riche et varié de beaucoup d'intérêt et d'une grande utilité pour les fonctionnaires des postes danoises et leurs amis. On peut être certain que si, les années suivantes, la partie littéraire y acquiert une place plus importante, ce petit livre atteindra aisément le but que l'éditeur lui assigne dans sa préface, d'être un organe dans lequel sera discuté et exposé tout ce qui intéresse le service postal, et qu'il deviendra ainsi un moyen de renforcer le sentiment de solidarité collégiale et de relever la considération du personnel des postes danoises.

Petites communications.

Les résultats financiers de l'Administration des postes et des télégraphes d'Autriche pour l'année 1890, donnent les chiffres suivantes: Recettes fl. 31,144,984; dépenses fl. 27,301,005 (dont fl. 1,899,704 de dépenses extraordinaires); excédent de recettes: fl. 3,843,979 ou francs 9,609,947 1/2.

auf, sowie die wichtigsten Daten ihrer dienstlichen Laufbahn, enthält somit einen kurzen amtlichen Lebenslauf eines Jeden derselben.

Der dritte Abschnitt endlich bringt Nachrufe an verdiente Beamte, einige Aufsätze über dienstliche oder die Fachgenossen sonst interessirende Gegenstände, eine hübsche kurze Erzählung und zum Schluss kleine Mittheilungen belehrenden und scherzhaften Inhalts.

Wie man aus vorstehender Uebersicht erkennen wird, bietet der im Uebrigen sauber gedruckte und auch sonst gefällig ausgestattete Almanach auf seinen 112 Seiten ein sehr reichhaltiges Material, was den Beamten der dänischen Post und ihren Freunden vielfach von Interesse und Nutzen sein wird. Es ist nicht zu zweifeln, dass das Büchlein, wenn namentlich in kommenden Jahrgängen eine noch reichere Ausgestaltung des literarischen Theiles erfolgen sollte, den Zweck, für den es nach der Vorrede des Herausgebers bestimmt ist, nämlich ein Organ zur Besprechung und Wahrnehmung der mannigfachen Interessen des Postberufes und dadurch ein Werkzeug zur Kräftigung des kollegialen Sinnes und des äusseren Ansehens des Standes in Dänemark zu werden, sehr wohl erfüllen wird.

Kleine Mittheilungen.

Das finanzielle Ergebniss der österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung für 1890 stellt sich folgendermassen: Einnahmen 31,144,984 Fl., Ausgaben 27,301,005 Fl. (darunter 1,899,704 ausserordentliche Ausgaben), mithin Ueberschuss 3,843,979 Fl. oder 9,609,947 1/2 Franken.

entry into the service, and particulars concerning the most important events of their official career, thus giving a brief official biography of each officer.

The third part contains obituary notices of distinguished officers; a few articles on official matters or on other subjects of interest to postal officials; a short and entertaining tale; and, lastly, a few brief communications of an instructive or amusing nature.

As our readers may gather from what we have said, the little volume of 112 pages which, in addition to its clear print and good paper, has most interesting and varied contents, will be found very useful by Danish postal officers and their friends. We have no doubt that the Almanac —especially if its literary part be enlarged in future annual issues— will fully answer its object, as explained by the author in the preface, namely to be an organ for discussing and advocating the manifold interests of the postal officials, and thus to become a means of promoting feelings of friendship among the members of the Danish staff, and of raising their calling in the esteem of the public.

Miscellaneous.

The financial results of the Postal and Telegraph Administration of Austria for 1890 are as follows:— Gross revenue 31,144,984 fl., expenditure 27,301,005 fl., (comprising 1,899,704 fl. extraordinary expenditure), thus leaving a net revenue of 3,843,979 fl. or 9,609,947 1/2 francs.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 6.** **Berne,** 1^er juin 1892.

Sommaire. Renseignements intéressant l'histoire des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud *(fin)*. — La Caisse d'épargne postale autrichienne en 1890. — Bibliographie postale. — Petites Communications.

Renseignements intéressant l'histoire des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud.

(Fin.)

En 1849, le gouvernement britannique ouvrit un concours public, pour l'entreprise d'un service de transport postal entre Singapore et Sydney par la détroit de Torres, en correspondance avec les services de transports postaux réguliers qui existaient déjà entre Southampton et Singapore, via isthme de Suez. A cette époque, les nouvelles d'Angleterre avaient ordinairement 4 à 5 mois de date lorsqu'elles parvenaient à Sydney. Trois ans plus tard, en 1852, le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud offrit une allocation de 6 à 20 mille livres sterling pour l'organisation d'une ligne mensuelle de vapeurs entre Sydney et l'Angleterre. Cette démarche du gouvernement colonial fut suivie d'une mesure tout aussi généreuse de la part du gouvernement britannique, qui accorda à la Compagnie de paquebots européenne-australienne qui demandait une subvention de 185,000 livres, l'adjudication pour la création de la ligne de bateaux à vapeur à destination de l'Australie et repoussa l'offre de

Beiträge zur Geschichte des Postwesens in der britischen Kolonie Neu-Süd-Wales.

(Schluss.)

Im Jahre 1849 forderte die grossbritannische Regierung durch öffentliche Bekanntmachung zur Abgabe von Anerbietungen auf für Uebernahme der Postbeförderung zwischen Singapore und Sydney durch die Torres-Strasse im Anschluss an die zwischen Southampton und Singapore über die Landenge von Suez bereits unterhaltene regelmässige Postverbindung. Zu damaliger Zeit waren die Nachrichten aus England bei der Ankunft in Sydney gewöhnlich 4 oder 5 Monate alt. Drei Jahre später — 1852 — bot die Regierung von Neu-Süd-Wales eine Vergütung von 6000—20,000 £ für die Einrichtung einer monatlichen Dampferlinie zwischen Sydney und England. Diesem Schritte der Kolonial-Regierung folgte ein ebenso freigebiges Vorgehen der grossbritannischen Regierung, welche der «Europäisch-Australischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft», die 185,000 £ Subvention forderte, den Zuschlag für die Herstellung der Postdampferlinie nach Australien ertheilte und das Angebot der *Peninsular and Oriental Company*, die nur

Contribution to the History of the Post Office of New South Wales.

(Conclusion.)

In 1849 the British Government called, by advertisement, for tenders for the conveyance of the mails between Singapore and Sydney *via* Torres Straits, the mails being conveyed to and fro between Singapore and Southampton *via* the Isthmus of Suez. Up to this period the English news received in Sydney was generally four or five months old. Three years afterwards, in 1852, the New South Wales Government offered a bonus, of from 6,000 *l.* to 20,000 *l.*, for the establishment of a monthly line of steamers between Sydney and England. This was followed by equally liberal encouragement on the part of the British Government, which accepted the tender of the European and Australian Company at 185,000 *l.*, declining that of the Peninsular and Oriental Company at 140,000 *l.* The successful tenderers found, however, so many difficulties in the completion of their contract that, at the end of two years, after having lost no less than 700,000 *l.*, their affairs were placed in liquidation. In 1858 the British Govern-

la *Peninsular and Oriental Company*, qui ne demandait que 140,000 livres. La compagnie dont les offres avaient été acceptées rencontra, néanmoins, tant de difficultés dans l'exécution de son contrat, qu'elle fut obligée de se mettre en liquidation au bout de deux ans, après avoir perdu plus de 700,000 livres. En 1858, le gouvernement britannique ouvrit un nouveau concours dans lequel il agréa l'offre de la *Peninsular and Oriental Company* pour 180,000 livres. Ce service commença en mars 1859. Les envois postaux étaient transportés d'Angleterre à Alexandrie, de là par voie de terre à Suez, puis à Sydney par Colombo.

Le vapeur « Chusan » appartenant à la compagnie, fut le premier navire qui transporta la poste sur cette ligne. Il arriva le 3 août 1859 à Sydney. Après l'ouverture du canal de Suez et ensuite du développement qu'en éprouva le service des vapeurs entre l'Australie et l'Europe, les moyens de transports postaux s'accrurent rapidement et, aujourd'hui, 7 à 8 paquebots partent tous les mois dans chaque direction.

Les lignes principales sont les suivantes:

1° *Peninsular and Oriental Company*, par Colombo, Aden, Suez, Naples et Marseille;

2° *Orient Company*, par Diégo-Garcia, Aden, Suez et Brindisi;

3° *British India Company*, par le détroit de Torrès, Batavia, Aden et Naples;

4° messageries maritimes, par Mahé (îles Seychelles), Aden, Suez et Marseille, et

5° la ligne impériale allemande de paquebots, par Colombo, Aden, Suez, Brindisi, Anvers et Brême.

La correspondance postale par paquebots avec l'Amérique date de 1866, année dans laquelle les colonies de la Nouvelle-Galles du Sud et la Nouvelle-Zélande conclurent

140,000 £ gefordert hatte, ablehnte. Die bei der Bewerbung siegreich gebliebene Gesellschaft begegnete jedoch so viel Schwierigkeiten bei der Erfüllung ihres Vertrages, dass sie nach Verlauf von 2 Jahren, nachdem sie nicht weniger als 700,000 £ eingebüsst hatte, in Liquidation gerieth. Im Jahre 1858 schrieb die grossbritannische Regierung eine neue Submission aus, bei welcher das Angebot der *Peninsular and Oriental Company* mit 180,000 £ angenommen wurde. Der Dienst begann im März 1859. Die Postsachen wurden von England nach Alexandria, von dort über die Landenge von Suez und sodann über Colombo nach Sydney befördert.

Das der Gesellschaft gehörige Dampfschiff « Chusan » war das erste, welches die Post auf dieser Linie beförderte. Es traf am 3. August 1859 in Sydney ein. Mit der Eröffnung des Suez-Kanals und der dadurch hervorgerufenen Entfaltung des Dampfschiffsverkehrs zwischen Australien und Europa wurden die Mittel zur Postbeförderung rasch vermehrt, und heut zu Tage werden allmonatlich 7 bis 8 Postdampfer in jeder Richtung abgelassen. Es besteht jetzt auch eine wöchentliche Beförderungsgelegenheit für Postpäckereien.

Die Hauptlinien sind folgende:

1. *Peninsular and Oriental Company* über Colombo, Aden, Suez, Neapel und Marseille;

2. *Orient Company* über Diego-Garcia, Aden, Suez und Brindisi;

3. *British India Company* durch die Torres-Strasse über Batavia, Aden und Neapel;

4. *Messageries Maritimes* über Mahé (Seychellen-Inseln), Aden, Suez und Marseille, und

5. die kaiserlich deutsche Dampfschifffahrtslinie über Colombo, Aden, Suez, Brindisi, Antwerpen und Bremen.

Die Postverbindung durch Dampfschiffe mit Amerika datirt aus dem Jahre 1866, in welchem die Kolonien Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland mit der *Panama and New Zealand Royal Mail Company* wegen der Beförde-

ment invited fresh tenders, when the tender of the Peninsular and Oriental Company, at 180,000 *l.*, was accepted, the service beginning in March, 1859. The mails were conveyed from England to Alexandria, thence overland to Suez, thence *via* Colombo, to Sydney.

The Company's R. M. S. « Chusan » was the first to bring mails by this route, arriving at Sydney on August 3, 1859. With the opening of the Suez Canal, and the consequent development of steamship traffic between Australia and Europe, the means of postal intercommunication speedily became increased, and at the present time from seven to eight mails are forwarded each way per month. There is also a Parcel Post every week.

The principal routes are as follows:—

1.—Peninsular and Oriental Company: *via* Colombo, Aden, Suez, Naples, and Marseilles;

2.—Orient Company: *via* Diego Garcia, Aden, Suez, and Brindisi;

3.—British India Company: *via* Torres Straits, Batavia, Aden, and Naples;

4.—*Messageries Maritimes: via* Mahé (Seychelles), Aden, Suez, and Marseilles; and

5.—The Imperial German Line: *via* Colombo, Aden, Suez, Brindisi, Antwerp, and Bremen.

Steam postal communication with America dates from 1866, in which year New South Wales and New Zealand entered into a contract with the Panama and New Zealand Royal Mail Company for the conveyance

avec la « *Panama and New Zealand Royal Mail Company* » une convention pour le transport des dépêches postales anglaises par Panama. L'utilité et la possibilité d'une correspondance postale entre l'Angleterre et ses colonies australiennes par l'Amérique avait déjà été discutée depuis 1848 et même plus anciennement encore; cependant, jusqu'en 1854 aucune démarche n'avait été tentée pour amener la réalisation de cette idée. En 1854, l'*Australian Direct Steam Navigation Company* offrit au gouvernement britannique de créer un service postal par Panama; cependant, pour plusieurs motifs son offre fut refusée. En 1856, une commission spéciale du corps législatif de la Nouvelle-Galles du Sud se prononça en faveur de la création d'une correspondance postale via Panama, et pendant l'année qui suivit, une convention dans ce sens aurait presque été conclue avec la *Royal Mail Steamship Company*, si le manque d'appui de la part du gouvernement britannique n'avait fait tomber ce projet. Le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud envoya alors, en 1858, un commissaire spécial en Angleterre en la personne de M. E. C. Merewether, et le chargea d'amener, moyennant une allocation annuelle de 50,000 livres pendant 10 ans, la création de la correspondance postale désirée par la voie de Panama. Néanmoins, diverses circonstances empêchèrent encore cette fois le gouvernement britannique de s'intéresser à cette entreprise. En 1860, M. Henry Parkes présenta, au Parlement de la Nouvelle-Galles du Sud, une pétition d'un grand nombre de citoyens de la ville de Sydney, demandant instamment la création d'un service postal par la voie de Panama. Une pétition analogue fut adressée au parlement par la chambre de commerce de Sydney.

Le parlement de la Nouvelle-Galles du Sud accorda, en 1862, une allocation annuelle de 30,000 livres pour une correspondance postale

rung der englischen Post über Panama einen Vertrag eingingen. Die Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit einer Postverbindung zwischen England und seinen australischen Kolonien auf dem Wege über Amerika war schon seit dem Jahre 1848 und sogar noch früher erörtert worden, indessen war bis zum Jahre 1854 kein Schritt geschehen, um die Angelegenheit ihrer Verwirklichung näher zu bringen. In dem zuletzt erwähnten Jahre erbot sich die *Australian Direct Steam Navigation Company* der grossbritannischen Regierung gegenüber zur Herstellung eines Postdienstes über Panama, doch wurde ihr Anerbieten aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Im Jahre 1856 sprach sich ein Sonderausschuss des gesetzgebenden Körpers von Neu-Süd-Wales zu Gunsten der Herstellung einer Postverbindung via Panama aus, und während des darauf folgenden Jahres wäre ein bezüglicher Vertrag mit der *Royal Mail Steamship Company* beinahe zum Abschluss gelangt, wenn nicht der Mangel an Unterstützung auf Seiten der grossbritannischen Regierung den Plan zum Scheitern gebracht hätte. Die Regierung von Neu-Süd-Wales sandte nunmehr im Jahre 1858 einen besonderen Kommissar in der Person des Mr. E. C. Merewether nach England, mit dem Auftrag, unter Zubilligung einer Jahressubvention von 50,000 £ auf 10 Jahre die erstrebte Postverbindung via Panama in's Werk zu setzen. Indessen auch diesmal traten Umstände ein, welche die grossbritannische Regierung hinderten, sich auf die Sache einzulassen. Im Jahre 1860 überreichte Mr. Henry Parkes dem Parlament von Neu-Süd-Wales eine Eingabe von zahlreichen Bürgern der Stadt Sydney, worin die Einrichtung des Postdienstes via Panama dringend verlangt war. Eine gleichartige Petition ging dem Parlamente von Seiten der Handelskammer von Sydney zu.

Das Parlament von Neu-Seeland bewilligte im Jahre 1862 einen Jahreszuschuss in Höhe von 30,000 £ für eine Postverbindung mit Europa via

of the British mails *via* Panama. The desirability and practicability of a postal route between Australasia and the United Kingdom *via* America had been discussed so far back as 1848, and even earlier, but until 1854 no formal measures were adopted with a view to bringing such a service into existence. In that year the Australian Direct Steam Navigation Company proposed to the Imperial Government to establish a service *via* Panama, but, for various reasons, the proposal was not accepted. In 1856 a select committee of the New South Wales Legislative Council reported in favour of the Panama route, if it could be established, and, during the following year, an arrangement was nearly completed with the Royal Mail Steamship Company, the failure being due to the want of support on the part of the Imperial Government. In 1858 the New South Wales Government sent Mr. E. C. Merewether to England to arrange for a service *via* Panama, offering a subsidy of 50,000 *l.* per annum for ten years, but circumstances arose which prevented the Imperial Government from doing anything in the matter. In 1860 Mr. (now Sir) Henry Parkes presented a petition to the New South Wales Parliament from a large number of Sydney citizens urging the adoption of the Panama route; a similar petition being presented from the Sydney Chamber of Commerce.

In 1862 the New Zealand Parliament voted an annual subsidy of 30,000 *l.* for the establishment of a mail service *via* Panama, but the Imperial Government again declined to co-operate in the formation of such a service, the result being that in 1865 Dr. Featherstone was sent by the New Zealand Government to Sydney, with a view to securing the assistance of New South Wales in the matter. His mission was successful, and during the following year the new service was practically com-

avec l'Europe via Panama, néanmoins le gouvernement britannique refusa de nouveau de participer à la création de ce service. Il en résulta qu'en 1865 le gouvernement de la Nouvelle-Zélande envoya le Dr Featherstone à Sydney, avec mission de s'assurer de l'appui du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud pour l'exécution de l'entreprise dont il s'agit. Cette mission fut couronnée de succès et l'année suivante commença le service sur la nouvelle ligne de Panama. La durée moyenne du trajet, entre Sydney et Londres était de 58 jours, et entre Londres et Sydney de 60 jours. L'exécution de ce service rencontra un grand nombre de difficultés imprévues et il fut supprimé déjà en 1868, ensuite de la suspension de paiement de la compagnie qui s'en était chargée.

En 1869, la colonie de la Nouvelle-Zélande conclut une nouvelle convention pour le transport des dépêches postales britanniques par la voie de San Francisco. La colonie de la Nouvelle-Galles du Sud eut la faculté de participer à cette convention moyennant le paiement d'une indemnité annuelle de 10,000 livres sterling. Mais cette convention expira elle-même déjà en 1871. Dès lors le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud demanda l'organisation, d'abord à titre d'essai, d'un service par Fidji et San Francisco; ce service ne dura toutefois que trois mois. D'autres tentatives d'organiser un service postal régulier par la voie de San Francisco furent faites avec des succès variés, jusqu'à ce qu'en 1875 une convention fût conclue avec la *Pacific Mail Steamship Company* pour la création d'une correspondance postale par la Nouvelle-Zélande, Honolulu et San Francisco.

En 1885, l'*Union Steamship Company* de la Nouvelle-Zélande et l'*Oceanic Company* reprirent en commun

Panama, doch die grossbritannische Regierung lehnte wiederum ihre Mitwirkung zur Einrichtung dieser Postverbindung ab.

Dies hatte zur Folge, dass die Regierung von Neu-Seeland im Jahre 1865 den Dr. Featherstone mit dem Auftrag nach Sydney entsandte, sich die Unterstützung der Regierung von Neu-Süd-Wales behufs des Zustandekommens des geplanten Unternehmens zu sichern. Die Mission des Unterhändlers hatte Erfolg, und im darauf folgenden Jahre wurde der Dienst auf der neuen Linie via Panama begonnen. Die durchschnittliche Beförderungsdauer betrug zwischen Sydney und London 58 Tage, zwischen London und Sydney 60 Tage. Zahlreiche unerwartete Schwierigkeiten stellten sich der Ausführung des Dienstes entgegen, der im Jahre 1868 in Folge der Zahlungseinstellung der mit demselben betrauten Gesellschaft bereits sein Ende erreichte.

Im Jahre 1869 schloss die Kolonie Neu-Seeland einen neuen Vertrag wegen Beförderung der englischen Post auf dem Wege über San-Francisco. Der Kolonie Neu-Süd-Wales war der Beitritt zu diesem Vertrag gegen Zahlung einer jährlichen Entschädigung von 10,000 £ offen gehalten. Doch auch dieser Vertrag erreichte schon im Jahre 1871 seine Endschaft. Nunmehr förderte die Regierung von Neu-Süd-Wales die Einrichtung eines zunächst nur versuchsweise zu betreibenden Dienstes über Fiji und San Francisco, der jedoch nur 3 Monate dauerte. Weitere Versuche, einen regelmässigen Postdienst via San Francisco in's Leben zu rufen, wurden mit wechselndem Erfolge unternommen, bis endlich im Jahre 1875 ein Abkommen mit der *Pacific Mail Steamship Company* wegen Herstellung einer Postverbindung über Neu-Seeland, Honolulu und San Francisco zu Stande gebracht wurde.

Im Jahre 1885 nahmen die *Union Steamship Company* von Neu-Seeland und die *Oceanic Company* den Dienst auf der vorerwähnten Linie

menced. The average time occupied in the conveyance of the mails by this route was fifty-eight days from Sydney to London, and sixty days from London to Sydney. Numerous unexpected difficulties arose in connection with the working of the service, and at the end of 1868 it became terminated by reason of the failure of the Company.

In 1869 an arrangement for the conveyance of the British mails *via* San Francisco was made by New Zealand, New South Wales being allowed to participate in the same upon payment of an annual subsidy of 10,000 *l.*; but it came to an end in 1871. Then the New South Wales Government encouraged an experimental service *via* Fidji and San Francisco which only lasted three months. Further efforts were subsequently made with varying success to establish a regular service *via* San Francisco, and at last, in 1875, an arrangement was made with the Pacific Mail Steamship Company for a service *via* New Zealand, Honolulu, and San Francisco.

In 1885 the service was taken up by the Union Steamship Company of New Zealand and the Oceanic Company conjointly, the time occupied in conveying the mails between Sydney and London averaging forty days. The agreement was for a term of three years, and at the expiration of the contract it was extended, at a reduced subsidy, to November, 1890, when it became terminated so far as the payment of a subsidy by New South Wales was concerned, although the American mails are still conveyed to

le service sur la ligne en question. La moyenne de la durée du trajet entre Sydney et Londres était de 40 jours. La convention de transport fut d'abord conclue pour 3 ans; à son expiration, elle fut prolongée jusqu'au mois de novembre 1890 avec subvention réduite. Depuis cette époque, les rapports conventionnels, en ce qui concerne le paiement de la subvention de la part du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud sont expirés, il est vrai; néanmoins les dépêches postales entre Sydney et l'Amérique n'en continuent pas moins d'être expédiées par cette ligne. Il est à présumer que le temps n'est plus éloigné où un service suivra la voie de Vancouver; ce service présentera le double avantage de concourir avec la ligne de Suez au point de vue de la célérité et de ne toucher exclusivement que le territoire britannique.

Avant l'existence d'une correspondance par chemin de fer entre Sydney et Melbourne les dépêches postales étaient débarquées aux deux ports auxquels elles étaient destinées; plus tard, après le complet achèvement de la voie ferrée, les dépêches pour Sydney furent, en partie, déjà débarquées à Melbourne et expédiées à Sydney par chemin de fer, ce qui assurait une accélération de 2 à 3 jours. Depuis qu'Adelaïde, Melbourne, Sydney et Brisbane sont reliés par un chemin de fer, les dépêches destinées à ces villes sont en partie déjà débarquées à Adelaïde pour être acheminées sur leur destination par chemin de fer afin de gagner un temps notable. Dans la direction inverse, les dépêches de Brisbane, Sydney et Melbourne sont dirigées par chemin de fer sur Adelaïde pour y trouver la correspondance avec les paquebots à destination de l'Europe. Les avantages de cette organisation sont évidents.

La marche du paquebot-poste Britannia de la *Peninsular and Oriental Company* est l'une des plus accélérées

gemeinschaftlich auf. Die durchschnittliche Beförderungsdauer betrug zwischen Sydney und London 40 Tage. Der Beförderungsvertrag wurde zunächst auf 3 Jahre geschlossen und beim Ablauf unter Herabsetzung der Subvention bis zum November 1890 verlängert. Seit jener Zeit ist das Vertragsverhältniss, soweit es sich um die Zahlung der Subvention von Seiten der Regierung von Neu-Süd-Wales handelt, zwar erloschen, doch werden die Posten zwischen Sydney und Amerika nach wie vor über diese Linie befördert. Voraussichtlich ist die Zeit nicht mehr fern, dass ein Dienst via Vancouver in's Leben treten wird, der den doppelten Vortheil bieten wird, in Bezug auf Schnelligkeit mit der Linie über Suez zu wetteifern und ausschliesslich britisches Gebiet zu berühren.

Ehe eine Eisenbahnverbindung zwischen Sydney und Melbourne bestand, wurden die Posten an jedem der beiden Häfen, für den sie bestimmt waren, gelandet, späterhin nach Vollendung des Schienenwegs wurde die Post für Sydney theilweise schon in Melbourne gelandet und mit der Eisenbahn nach Sydney gesandt, wodurch eine Beschleunigung von 2 bis 3 Tagen erzielt wurde. Seitdem Adelaide, Melbourne, Sydney und Brisbane durch die Eisenbahn verbunden sind, werden die Posten für die drei letztgenannten Städte zum Theil schon in Adelaide an's Land geschafft, um behufs Erzielung eines beträchtlichen Zeitgewinns mit der Eisenbahn ihren Bestimmungsorten zugeführt zu werden. Umgekehrt werden von Brisbane, Sydney und Melbourne aus Briefkartenschlüsse mit der Eisenbahn nach Adelaide gesandt, um hier noch den Anschluss an den nach Europa fahrenden Postdampfer zu erreichen. Die Vortheile dieser Einrichtungen liegen auf der Hand.

Zu den schnellsten Fahrten in der Richtung von England nach Australien gehört die Fahrt des Postdampfers Britannia von der *Peninsular und Oriental Company*, der den Weg

and from Sydney by this route. It is probable, however, that the time is not far distant when a service *via* Vancouver will become established, which will have the advantage of rivalling in speed those by the Suez Canal route, and also of passing exclusively through British territory.

Previous to the completion of railway communication between Sydney and Melbourne, the mails were landed at each port of call, but afterwards the lighter portions of the Sydney mails were landed at Melbourne and sent on by rail, thereby enabling them to reach Sydney two or three days earlier than would otherwise have been the case. The establishment of railway communication between Adelaide, Melbourne, Sydney, and Brisbane enables the lighter portions of the mails for each of the three latter places to be landed at Adelaide and forwarded by rail, thereby effecting a considerable saving of time. In like manner mails are made up at Brisbane, Sydney, and Melbourne, to overtake the outward bound mail-steamer at Adelaide. The advantages of this arrangement are obvious.

Among the speediest deliveries of British mails in Australia was that of the Peninsular and Oriental Company's R. M. S. «Britannia» in 28½ days from London to Adelaide; and of Australian mails in London that of the same Company's R. M. S. «Victoria» in 30 days from Adelaide. The average time of transit from London to Adelaide is a little over

qu'il y ait dans le direction de l'Angleterre pour l'Australie ; ce paquebot fait en effet le trajet de Londres à Adelaïde en 28 1/2 jours. Dans la direction inverse la marche du paquebot Victoria, de la même compagnie, est également remarquable ; il transporte en 30 jours la poste australienne d'Adelaïde à Londres. La durée moyenne du trajet de Londres à Adelaïde est d'un peu plus de 32 jours, celle d'Adelaïde à Londres d'environ 33 jours. Entre Londres et Sydney le transport exige en moyenne 35 jours, et entre Sydney et Londres, 37 jours et demi ; cependant on espère que la plus grande rapidité des navires nouvellement mis en circulation sur les diverses lignes de paquebots permettra de réduire sensiblement la durée moyenne des transports.

Albany est le port d'embarquement et de débarquement des dépêches postales de et pour l'Australie occidentale. En 1862, le transport le plus accéléré des dépêches de l'Angleterre pour Sydney fut effectué en 47 jours et le transport le plus lent (abstraction faite d'un cas exceptionnel où le navire Bombay mit 89 jours) en 53 jours. Dans l'autre sens, le transport le plus prompt mit 50 jours et le transport le plus lent 54 jours. Quatre ans plus tard, en 1866, lorsque la ligne par Panama fut organisée, les dépêches postales entre Sydney et Londres mirent 57 à 61 jours pour arriver à destination. En 1874, la durée moyenne du transport des dépêches postales entre Sydney et Londres passant par San Francisco exigeait 54 jours. L'organisation de ce service est due surtout au Postmaster General d'alors, M. Saul Samuel. Aujourd'hui, la durée moyenne du trajet sur la route de San Francisco est de 34 à 37 jours.

Après qu'en 1887 les diverses colonies australiennes se furent entendues pour contribuer en proportion

von London nach Adelaide in 28 1/2 Tagen zurücklegte. In umgekehrter Richtung ist die Fahrt des Postdampfers Victoria von derselben Gesellschaft bemerkenswerth, der die australische Post in 30 Tagen von Adelaide nach London überführte. Die Durchschnittszeit für die Beförderung von London nach Adelaide beträgt etwas mehr als 32 Tage, von Adelaide nach London etwa 33 Tage. Zwischen London und Sydney sind 35 Tage im Durchschnitt für die Beförderung nothwendig, zwischen Sydney und London werden etwa 37 1/2 Tage im Durchschnitt gebraucht, indessen erwartet man von der grösseren Fahrgeschwindigkeit der auf den verschiedenen Schifffahrtslinien neu in Dienst gestellten Boote eine erhebliche Abkürzung der durchschnittlichen Beförderungsdauer.

Albany ist der Hafen für die Aus- und Einschiffung der Post nach und von West-Australien. Im Jahre 1862 wurde die schnellste Beförderung der Post aus England nach Sydney in 47 Tagen bewirkt. Die langsamste dauerte — abgesehen von dem einen Ausnahmefalle, in dem das Postschiff Bombay 89 Tage brauchte — 53 Tage. In umgekehrter Richtung ging die rascheste Beförderung in 50, die langsamste in 54 Tagen von statten. Vier Jahre später — im Jahre 1866 — als die Linie über Panama eingerichtet wurde, brauchten die Posten zwischen Sydney und England 57—61 Tage zu ihrer Ueberkunft. Im Jahre 1874 betrug die durchschnittliche Beförderungsdauer für die auf dem Wege über San Francisco zwischen Sydney und London beförderten Posten 54 Tage. Die Einrichtung dieses Dienstes war hauptsächlich den Bemühungen des damaligen General-Postmeisters Mr. Saul Samuel zu verdanken. Gegenwärtig beträgt die durchschnittliche Beförderungsdauer auf dem Wege über San Francisco zwischen 34 und 37 Tagen.

Nachdem die verschiedenen australischen Kolonien im Jahre 1887 dahin übereingekommen waren, nach Ver-

32 days, and from Adelaide to London nearly 33 days. The average time of transit between London and Sydney is nearly 35 days, and between Sydney and London, about 37 1/2 days; but it is expected that the increased speed of the new boats which are being placed on the different lines, will enable the average time to become considerably reduced.

Albany is the port of call for delivering the mails to and from Western Australia. In 1862 the most rapid delivery of the English mails in Sydney was accomplished in 47 days, the longest delivery (with one exception, that of the R. M. S. « Bombay » in March, 89 days) being 53 days. The most rapid delivery of the Sydney mails in England was effected in 50 days, and the longest in 54 days. Four years later, in 1866, when the supplementary route *via* Panama was adopted, the mails occupied from 57 to 61 days in travelling between Sydney and England. In 1874 the mails travelling by the San Francisco route between Sydney and London occupied an average of 54 days in transit. The establishment of this service was largely due to the exertions of Mr. (now Sir) Saul Samuel, then Postmaster-General. The present average time of transit is from 34 to 37 days.

The various Australian colonies having, in 1887, agreed to defray a certain portion, based on the number of their respective populations, of the cost of a united mail service *via* Suez, the new arrangement, known as the Federal Mail Service,

du chiffre de leur population aux frais d'un service postal commun, par la voie de Suez, ce service, connu sous le nom de « *Federal Mail Service* », fut mis à exécution dès le 1er février 1888. Le 1er janvier 1889, des taxes modérées furent adoptées pour les lettres transportées sur la grande ligne maritime, en même temps qu'on introduisait l'échange des cartes postales entre l'Angleterre et l'Australie. En 1890, les taxes furent encore réduites pour toutes les lignes de transport.

Le service des colis postaux entre l'Australie et la Grande-Bretagne a commencé en août 1886 et s'est successivement étendu à d'autres pays.

hältniss ihrer Bevölkerungsziffer die Kosten für einen gemeinschaftlichen Postdienst via Suez zu tragen, trat dieser unter dem Namen *Federal Mail Service* bekannte Dienst mit dem 1. Februar 1888 in's Leben. Am 1. Januar 1889 wurden mässigere Portosätze für die auf der langen Seelinie beförderten Briefe eingeführt; zugleich trat der Austausch von Postkarten zwischen England und Australien in Wirksamkeit. Im Jahre 1890 wurden die Portosätze für sämmtliche Beförderungswege noch weiter ermässigt.

Der Päckerei-Postdienst zwischen Australien und Grossbritannien wurde im August 1886 begonnen und allmälig auf weitere Ländergebiete ausgedehnt.

came into operation on February 1, 1888, and was followed on January 1, 1889, by cheaper rates of postage for letters conveyed by the long sea route; also by the introduction of the Anglo-Australian postal card system. In 1890 the rates by all routes were still further reduced.

The Parcel Post System between Australia and Great Britain was inaugurated in August, 1886, and subsequently extended to other countries.

La Caisse d'épargne postale autrichienne en 1890.

Le capital déposé dans la Caisse d'épargne postale autrichienne à la fin de l'année 1890 s'élevait à florins 21,270,176. Il s'est accru de fl. 3,362,647 par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est la plus forte qui se soit produite pendant la dernière période septennale et n'a été dépassée, jusqu'à présent, que par celle qui a été constatée pour la première année de l'existence de la Caisse d'épargne postale, année dans laquelle beaucoup de sommes qui, jusqu'alors, chômaient inactives, furent consacrées à la nouvelle institution d'épargne. Le nombre des livrets de dépôts a augmenté, en 1890, de 63,775, soit du 8,8 %.

Si l'on compare le chiffre total de la population de la partie autrichienne de la monarchie avec le nombre des déposants au 31 décembre 1890, on constate que, sur 1000 habitants, 34 personnes participent à la Caisse d'épargne postale. En 1889, il n'y avait, sur 1000 individus, que 31 déposants à cette

Die österreichische Postsparkasse im Jahre 1890.

Das in der österreichischen Postsparkasse beruhende Sparkapital bezifferte sich am Schlusse des Jahres 1890 auf 21,270,176 Gulden. Es ist gegen das vorangegangene Jahr um 3,362,647 Gulden gewachsen. Dieser Zuwachs ist der stärkste, welcher in den letzten 7 Jahren erreicht wurde und ist bisher nur im ersten Jahre des Bestandes der Postsparkasse, in welchem viele bis dahin brach liegende Beträge dem neu begründeten Sparinstitute zuflossen, übertroffen worden. Die Zahl der Einlagebücher hat sich im Jahre 1890 um 63,775 Stück, d. h. um 8,8 % vermehrt.

Bei einem Vergleiche der Gesammtbevölkerungsziffer in der österreichischen Reichshälfte mit der Zahl der am 31. Dezember 1890 vorhandenen Einleger ergiebt sich, dass von je 1000 Einwohnern 34 Personen Mitglieder der Postsparkasse sind. Im Jahre 1889 waren nur je 31 Personen unter 1000 mit Einlagen an der Postsparkasse betheiligt. In

The Austrian Post Office Savings Bank in 1890.

At the close of the year 1890, the total amount on deposit in the Austrian Post Office Savings Bank was 21,270,176 florins, this being an increase of fl. 3,362,647 over the preceding year. This is the greatest increase recorded within the last seven years; and it was only exceeded the first year during which the Post Office Savings Bank was in operation, when numerous uninvested amounts were deposited in the new institution. In 1890 the number of accounts showed an augmentation of 63,775 or of 8,8 per cent.

If we contrast the number of depositors on the 31st of December 1890 with the total number of inhabitants of the Austrian half of the Monarchy, we find that there were 34 depositors in every 1,000 inhabitants, as against 31 in 1889. In the provinces of Lower Austria, Upper Austria, Salzburg, Moravia and Silesia, this proportion was higher still. In Lower Austria 96 in every

Caisse. Dans les pays de la couronne, Autriche au-dessus et au-dessous de l'Ens, Salzbourg, Moravie et Silésie, cette proportion était encore plus favorable. Dans l'Autriche au-dessous de l'Ens on comptait 96 participants sur 1000 individus, en Silésie 39, à Salzbourg 48, en Moravie 37 et dans l'Autriche au-dessus de l'Ens 35 propriétaires de livrets d'épargne, par 1000 habitants. Les personnes de 10 à 20 ans sont celles qui ont déployé le plus de zèle pour l'épargne, car ils possèdent le 34,6 % de l'ensemble des livrets. A cette catégorie viennent s'ajouter les individus âgés de moins de 10 ans, qui représentent le 24,9 %, et ceux âgés de 20 à 30 ans qui représentent le 22,1 % des déposants. A partir de cet âge, la participation baisse. Les individus de 30 à 40 ans ne représentent plus que le 10, 9, ceux de 40 à 50 ans, que le 3,5 % de déposants à la Caisse d'épargne d'Etat, jusqu'aux individus âgés de plus de 90 ans (au nombre de 16 en tout) qui ne constituent que le 0,002 % des déposants. Il résulte de ce qui précède que les individus les moins âgés, jusqu'à 30 ans, représentent plus du 80 % des déposants et manifestent par conséquent plus de goût pour l'épargne que les personnes plus âgées.

D'après le sexe, les hommes forment la majorité des déposants, soit le 61,4 % de l'ensemble de ceux-ci. Les femmes avec 37,7 % et les sociétés et personnes civiles avec à peu près 0,9 % constituent le reste.

Au point de vue de la langue, la grande majorité est représentée par les habitants de langue allemande de la monarchie, qui constituent le 75,5 % de l'ensemble des déposants; 15,3 % appartiennent à la langue tschèque; 5,2 % à la langue polonaise; 2,7 % à la langue italienne et le reste aux nationalités ruthène, slovaque et croate.

83,7 % de l'ensemble des déposants savent écrire, 13,5 % sont illettrés et le reste consiste en sociétés et personnes civiles, soit en

den Kronländern, Oesterreich u. d. Enns, Oesterreich o. d. Enns, Salzburg, Mähren und Schlesien stellte sich dieses Verhältniss noch günstiger. In Oesterreich u. d. Enns waren 96 Personen unter 1000, in Schlesien 39, in Salzburg 48, in Mähren 37 und in Oesterreich o. d. Enns 35 Besitzer von Postsparkassenbüchern. Die grösste Sparthätigkeit entwickelten die Personen im Alter von 10 bis zu 20 Jahren, auf welche 34,6 % aller Einlagebücher entfallen.

Hieran schliessen sich die Personen im Alter unter 10 Jahren, die 24,9 %, und die Personen im Alter von 20 bis 30 Jahren, die 22,1 % der Einleger umfassen. Von da ab nimmt die Betheiligung rasch ab. Die Personen im Alter von 30 bis 40 Jahren bilden nur noch 10,9, die Personen im Alter von 40 bis 50 Jahren nur noch 3,5 % des Kundenkreises des staatlichen Sparinstituts u. s. w. bis zu den über 90 Jahre alten Personen — 16 im Ganzen —, welche sich auf 0,002 % der Einleger belaufen. Aus dem Vorstehenden ergiebt sich, dass die jüngeren Leute im Alter bis zu 30 Jahren mehr als 80 % der Spareinleger umfassen, mithin grösseren Sparsinn entfalten, als die älteren Personen.

Dem Geschlechte nach überwiegen die männlichen Personen mit 61,4 % der Gesammtzahl der Theilnehmer. Die weiblichen Personen mit 37,7 % und die Vereine und juristischen Personen mit annähernd 0,9 % bilden den Rest.

In Bezug auf die Sprachenangehörigkeit beruht das Uebergewicht bei den deutschredenden Bewohnern des Kaiserstaates, welche 75,5 % aller Theilnehmer bilden. 15,3 % gehören der böhmischen, 5,2 % der polnischen, 2,7 % der italienischen, der Rest der ruthenischen, slovenischen und kroatischen Nationalität an.

83,7 % aller Theilnehmer sind des Schreibens kundig, 13,5 % sind schreibunkundig, der Rest besteht aus Vereinen und juristischen Personen, bezw. aus solchen Personen, bei denen die Schreibkundigkeit nicht festgestellt ist.

1,000 inhabitants were depositors; in Silesia there were 39, in Salzburg 48, in Moravia 37, and in Upper Austria 35. The most numerous class of depositors was that of individuals between the age of 10 and 20 years, who formed 34,6 per cent. of all depositors. Next came children less than 10 years old, being 24,9 per cent.; and persons between 20 and 30 years of age, representing 22,1 per cent. of the depositors. Beyond this age the percentage rapidly decreases. Persons between the age of 30 and 40 only formed 10,9 per cent., those between the age of 40 and 50 amounted to but 3,5 per cent. of the total number of owners of pass books, and so forth, down to persons beyond 90 years of age —16 in number—who formed 0,002 per cent. of all the depositors. It follows from these particulars that the greatest number of depositors, more than 80 per cent., is to be found among young people up to the age of 30, and that those, therefore, evince more thrifty habits than older persons.

As regards the sex of depositors, 61,4 per cent.—the majority—were men, and 37,7 per cent. women; the rest, about 0,9 per cent; were associations, corporations, etc.

Classified according to their language, the great majority of all the depositors, 75,5 per cent., belonged to the German speaking population of the Monarchy; 15,3 per cent. were Bohemians; 5,2 per cent., Poles; 2,7 per cent., Italians; and a small percentage were Ruthenians, Slavonians, and Croats.

83,7 per cent. of the depositors were able to write, and 13,5 per cent. unable to do so. With regard to the remainder, which was composed of associations, corporations, etc., nothing was ascertained in this respect.

A classification of the depositors according to their occupation and

personnes dont le degré d'instruction n'a pas été constaté.

Si l'on s'en tient à la condition et à la profession des déposants on relève une forte participation de la part des enfants, élèves et étudiants, qui constituent le 48 % de l'ensemble des participants, ce qui concorde avec la prépondérance dont il a été question des individus âgés de moins de 30 ans. La classe ouvrière, avec près de 13 % des livrets d'épargne, est celle qui se rapproche le plus de la première. Les domestiques, avec un chiffre de 8 %, constituent également une fraction importante des participants à la Caisse d'épargne postale. Les autres 30 % se fractionnent entre un grand nombre d'autres professions, dont, cependant, aucune ne joue un rôle particulièrement important parmi la masse des déposants. En somme tout cela prouve que la Caisse d'épargne postale est très en vogue dans les classes de la population qui jouissent de ressources modestes. La grande participation de la jeunesse à la Caisse d'épargne postale doit, en bonne partie, être attribuée aux efforts des instituteurs et des fonctionnaires des postes qui, comme les années précédentes, se sont imposé la tâche tout à fait méritoire d'éveiller et d'encourager le sentiment de l'économie chez les jeunes gens. Le nombre des enfants et élèves nouvellement entrés en rapports avec le service de l'épargne pendant l'année 1890 a été de 20,247.

Le fait que, conformément au but qu'elle se proposait, la Caisse d'épargne postale a profité surtout à la partie la moins aisée de la population, ressort également de cette circonstance, que les petits déposants sont en majorité. Sur les 1,278,615 dépôts effectués en 1890, 256,047 concernaient des versements jusqu'à 50 kreuzers, 221,702 des versements de plus de 50 kreuzers jusqu'à 1 florin, et 402,644 des versements de plus de 1 florin jusqu'à 5 florins. Ainsi près des deux tiers de l'ensemble des dépôts se

Fasst man die Einleger nach Stand und Beruf in's Auge, so tritt die starke Betheiligung der Kinder, Schüler und Studenten hervor, welche 48 % aller Theilnehmer bilden, was mit dem bereits oben erwähnten Ueberwiegen der Personen im Alter bis zu 30 Jahren übereinstimmt. Der Handwerkerstand mit nahezu 13 % der Theilnehmerschaft ist die nächste einigermassen hervortretende Berufsklasse. Auch die Dienstboten mit 8 % bilden einen bemerkenswerthen Bruchtheil des Kundenkreises der Postsparkasse. Die übrigen 30 % zersplittern sich auf eine grosse Anzahl anderer Berufsklassen, von denen jedoch keine unter der Theilnehmermasse eine besonders hervorragende Rolle spielt.

Im Ganzen ist hiernach erwiesen, dass die Postsparkasse bei den auf bescheidene Mittel angewiesenen Kreisen der Bevölkerung lebhaften Zuspruch findet. Die rege Benutzung der Postsparkasse seitens der Jugend ist nicht zum geringsten Theile den Bemühungen von Lehrern und Postbeamten zuzuschreiben, welche sich, wie in den Vorjahren, die dankenswerthe Aufgabe gestellt haben, den Sparsinn der Jugend zu wecken und zu fördern. Die Zahl der im Jahre 1890 dem Sparverkehr neu beigetretenen Kinder und Schüler beläuft sich auf 20,247.

Dass die Postsparkasse, ihrem eigentlichen Zwecke entsprechend, vorwiegend von der minder bemittelten Bevölkerung zu Einlagen benutzt wird, ergiebt sich unter Anderm auch daraus, dass die kleinen Spareinlagen die Mehrheit bilden. Von den 1,278,615 im Jahre 1890 bewirkten Einlagen beliefen sich 256,047 auf Beträge bis zu 50 Kreuzer, 221,702 auf Beträge über 50 Kreuzer bis 1 Gulden, und 402,644 auf Beträge über 1 bis zu 5 Gulden. Mithin bewegten sich nahezu $^2/_3$ aller Einlagen innerhalb der mässigen Summe von 5 Gulden. Auch die rege Benutzung der Postsparkarten behufs Ersparung kleinerer Beträge — im Jahre 1890 wurden 617,119 der-

profession shows that the most numerous class was composed of children, schoolchildren, and students, representing 48 per cent. of all the depositors, a fact entirely in harmony with the above-mentioned preponderance of depositors below the age of 30. The next tolerably numerous category is that of mechanics, which formed about 13 per cent. of the depositors; nearest to this class comes that of servants, with 8 per cent. The remaining 30 per cent. include a great number of other callings, none of which, however, occupies a prominent place among the patrons of the Post Office Savings Bank.

These particulars prove that, as a general rule, this institution is greatly appreciated by those classes of the population who are in a modest pecuniary position. The extensive use made of the Post Office Savings Bank by the young may be attributed in a great measure to the continued efforts made by teachers and postal officers to foster a thrifty spirit among them. The number of accounts opened by children and schoolchildren in the course of the year amounted to 20,247.

A further proof that the Post Office Savings Bank answers its purpose, and is resorted to by the poorer classes of the population for the deposit of their savings, is afforded by the fact that small deposits are the most numerous. Of the 1,278,615 deposits made in 1890, 256,047 were of amounts not exceeding 50 kreuzer, 221,702 of amounts between 50 kreuzer and 1 florin, and 402,644 of amounts between 1 and 5 florins. Thus, nearly two thirds of all the deposits did not exceed the modest sum of 5 florins. The considerable use made of savings forms for the deposit of small amounts—of which 617,119 were handed in at the Post Office Savings Bank Department in

sont limités à la somme modique de 5 florins. L'emploi frêquent des cartes d'épargne pour le placement de faibles montants (en 1890, les caisses d'épargne postales ont reçu 617,119 de ces cartes), prouve également que ce sont justement les petites économies qui ont recours à la Caisse d'épargne postale. L'emploi des cartes d'épargne qui, de 1884 à 1888, avait suivi une progression descendante, a repris faveur pendant les deux dernières années et subi une augmentation notable.

La moyenne du montant de chaque remboursement de sommes en dépôt a été, en 1890, de 42 florins 42 kreuzers; elle est de près de 2 florins plus élevée qu'en 1889. La majeure partie des remboursements (71,2 %) s'est effectuée par montants jusqu'à 20 florins c'est-à-dire dans les limites fixées pour les remboursements à vue auprès des offices de poste fonctionnant comme offices chargés de recevoir des depôts d'épargne. Quant aux formalités à suivre pour les remboursements, on a admis une exception en faveur de l'office de la Caisse d'épargne à Vienne, à la caisse duquel il est permis de retirer de suite des dépôts d'épargne d'un montant quelconque, ce qui a pour conséquence que les déposants de Vienne et des localités avoisinantes retirent la plupart du temps des sommes élevées à cet office. Grâce à cette facilité, la caisse dont il s'agit a effectué à vue le 79 % de ses remboursements.

Les échanges entre la caisse d'épargne postale et ses déposants ruraux par l'intermédiaire des facteurs de campagne, constatent une augmentation satisfaisante. Cette branche du service est faite avec un zèle méritoire et une véritable intelligence. En 1890 les facteurs ruraux de la partie autrichienne de la monarchie ont recueilli et remis aux offices de poste 27,762 dépôts pour un montant de 962,376 florins, soit 4813 dépôts d'une valeur totale de 286,650 florins de plus que l'année précédente. Cette activité fructueuse des facteurs ruraux se

artiger Karten vom Postsparkassenamt eingelöst — beweist, dass gerade die kleinen Ersparnisse vorwiegend ihre Zuflucht bei der Postsparkasse suchen. Die Verwendung der Postsparkarte, welche vom Jahre 1884 bis 1888 eine absteigende Bewegung angenommen hatte, hat in den letzten 2 Jahren wieder an Beliebtheit gewonnen und eine nicht unerhebliche Zunahme erfahren.

Der durchschnittliche Betrag einer Rückzahlung von erspartem Guthaben belief sich im Jahre 1890 auf 42 Gulden 42 Kreuzer; er ist um nahezu 2 Gulden höher, als im Jahre 1889. Die Mehrzahl der Rückzahlungen (71,2 %) vollzog sich in Beträgen bis zu 20 Gulden, d. h. innerhalb jener Grenze, welche für Rückzahlungen in kurzem Wege bei den als Sparannahmestellen thätigen k. k. Postämtern festgesetzt ist. Eine Ausnahme in Bezug auf das Rückzahlungsverfahren besteht bei dem k. k. Postsparkassenamte in Wien, an dessen Kasse Kündigungen von Sparkassengeldern ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages sofort effektuirt werden, was zur Folge hat, dass Einleger aus Wien und Umgebung grössere Beträge zumeist bei dieser Stelle auf kurzem Wege zurückziehen. Dank dieser Geschäftserleichterung hat die genannte Kasse im Jahre 1890 79 % ihrer Rückzahlungen in kurzem Wege geleistet.

Eine erfreuliche Zunahme ergiebt sich bei dem durch die Landbriefträger vermittelten Verkehr zwischen der Postsparkasse und ihren auf dem Lande wohnenden Einlegern. Dieser Dienstzweig wird mit lobenswerthem Eifer und richtigem Verständniss gehandhabt. Im Jahre 1890 haben die Landbriefträger der österreichischen Reichshälfte 27,762 Einlagen im Werthe von 962,376 Gulden eingesammelt und bei den Postanstalten abgeliefert, das sind 4813 Einlagen im Werthe von 286,650 Gulden mehr, als im Vorjahre. Diese erfolgreiche Thätigkeit der Landbriefträger machte sich namentlich

the course of 1890—is an additional evidence of the fact that this institution is selected in preference to others for the investment of small savings. The number of savings forms which decreased from 1884 to 1888, again showed a considerable increase during the last two years.

The average amount of each withdrawal was 42 florins 42 kreuzer, or nearly 2 florins more than in 1889. The majority of withdrawals (71,2 %) did not exceed 20 florins on an average, this being the limit fixed for repayments at sight by the I. R. post offices acting as Savings Bank agencies. An exception is made as concerns the mode of repayment in the case of the I. R. Post Office Savings Bank in Vienna, where repayments are made at sight without regard to amount. The consequence of this regulation is that depositors residing in or near Vienna mostly go to this Bank for the immediate withdrawal of larger sums; and that 79 per cent. of all the repayments made by it, were effected at sight.

There was a satisfactory increase in the amount of business transacted between the inhabitants of rural localities and the Post Office Savings Banks through the medium of rural postmen. This branch of the service is performed by these officials with praiseworthy zeal and intelligence. In the course of 1890, the deposits collected by rural postmen in the Austrian part of the Monarchy, and handed over to the post-offices, aggregated 27,762 in number and 962,376 florins in amount, this being an increase of 4,813 in the number and of 286,650 florins in the amount of these deposits. The most satisfactory results in this branch of business were obtained in Lower Austria and Bohemia, whereas in several provinces (Carniola, the Coast Lands, and Galicia) no transaction was effected through the medium of rural postmen.

fait notamment remarquer dans l'Autriche au-dessous de l'Ens et en Bohême; en revanche dans divers autres pays de la couronne (la Carniole, le Littoral et la Galicie) aucun dépôt n'a été effectué par les facteurs ruraux.

La moyenne de l'avoir des déposants depuis la fondation de la Caisse d'épargne postale a suivi une augmentation constante régulière.

Elle était:

à la fin de					
1883,	de	11	florins	34	kreuzers
1884	»	14	»	50	»
1885	»	17	»	80	»
1886	»	19	»	27	»
1887	»	21	»	27	»
1888	»	22	»	88	»
1889	»	24	»	89	»

et elle a atteint, à la fin de 1890, le montant de 27 florins 16 kreuzers.

En ce qui concerne l'avoir des déposants, 57,18 % des dépôts d'épargne concernent des montants jusqu'à 5 florins, 35,24 % des montants de plus de 5 florins jusqu'à 100 florins, et 7,58 % des montants de plus de 100 florins.

L'année 1890, comme du reste les années précédentes, présente une légère augmentation des montants les plus élevés (de 5 à 100 et au delà de 100 florins) et une légère diminution des montants les plus faibles, soit un lent accroissement des capitaux économisés.

A la fin de l'année 1889, 4548 offices de poste fonctionnaient comme lieux de dépôt de la Caisse d'épargne postale. En 1890 118 nouveaux offices de poste ont été ouverts et depuis leur entrée en fonction chargés du service de l'épargne postale. En 1890, 9 offices de poste ont été fermés; il existait donc, à la fin de l'année 1890, 4657 offices de poste fonctionnant comme lieux de dépôt de l'institution des caisses d'épargne postales, soit 109 de plus qu'à la fin de l'année précédente.

Il résulte de ce qui précède que la Caisse d'épargne postale autrichienne s'est développée avec fruit dans toutes les directions aussi dans le courant de l'année 1890. On peut

in Oesterreich u. d. Enns und in Böhmen bemerkbar, wogegen andererseits in verschiedenen Kronländern (Krain, Küstenland, Galizien) eine Einsammlung von Spareinlagen durch Landbriefträger überhaupt nicht stattgefunden hat.

Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers zeigt seit der Gründung der Postsparkasse eine ununterbrochene und sehr gleichmässig von statten gehende Erhöhung.

Dasselbe betrug

Ende	1883	11	Gulden	34	Kreuzer
»	1884	14	»	50	»
»	1885	17	»	80	»
»	1886	19	»	27	»
»	1887	21	»	27	»
»	1888	22	»	88	»
»	1889	24	»	89	»

und hat jetzt Ende 1890 die Höhe von 27 Gulden 16 Kreuzer erreicht.

Von den Guthaben der Einleger im Sparverkehr lauten 57,18 % auf Beträge bis 5 Gulden, 35,24 % auf Beträge über 5 bis 100 Gulden, 7,58 % auf Beträge über 100 Gulden. Es zeigt sich hierbei im Jahre 1890 wie in den Vorjahren eine mässige Steigerung der höheren Guthaben (von 5 bis 100 und über 100 Gulden) und eine geringe Abnahme der kleineren Guthaben, mithin ein langsames Anwachsen der ersparten Kapitalien.

Am Schlusse des Jahres 1889 waren 4548 Postämter als Sammelstellen des Postsparkassenamtes in Thätigkeit. Im Jahre 1890 wurden 118 neue Postämter eröffnet und vom Tage ihrer Wirksamkeit ab mit dem Postsparkassendienst betraut. Geschlossen wurden im Jahre 1890 9 Postämter. Mithin waren am Schlusse des Jahres 1890 4657 Postämter als Sammelstellen des Postsparkassenamtes in Thätigkeit, d. h. 109 mehr als am Ende des Vorjahres.

Aus dem Vorstehenden ergiebt sich, dass die österreichische Postsparkasse sich auch im Jahre 1890 nach allen Richtungen hin gedeihlich entwickelt hat. Das Gleiche gilt

There has been a constant and steady increase in the average amount standing to the credit of each depositor since the Post Office Savings Bank was started.

It was, at the close of:—

1883	11	fl.	34	kr.
1884	14	»	50	»
1885	17	»	80	»
1886	19	»	27	»
1887	21	»	27	»
1888	22	»	88	»
1889	24	»	89	»

and reached, at the close of 1890, the sum of 27 florins 16 kreuzer.

Of the balances standing to the credit of depositors

57,18 % amounted to fl. 5 and less
35,24 % » » from 5 to 100 fl.
7,58 % » » more than 100 fl.

As was the case in previous years, these figures show a slight increase in the balances of a higher amount (from 5 to 100 fl., and upwards of 100 fl.), and a small decrease in the percentage of small balances, a fact which affords evidence of a slow increase in the amounts saved.

4,548 post-offices were used at the close of the year 1889 as agencies of the Savings Bank. In the course of 1890, 118 post-offices were opened, and at once entrusted with the transaction of this branch of business, while 9 post-offices were closed. Thus, the number of post-offices acting as Savings Bank agencies at the close of 1890 was 4,657, this being 109 more than at the end of the preceding year.

It may be seen from the particulars given above that the satisfactory progress made by the Austrian Post Office Savings Bank in the preceding years was maintained in 1890, a remark which also holds

en dire autant des branches auxiliaires de cette institution — service des chèques et de *clearing*, service des papiers d'Etat — qui toutes, sans exception, ont travaillés sur des sommes élevées.

Bibliographie postale.

THE GENERAL POST OFFICE, ST MARTIN'S-LE-GRAND. *Visitors' Handbook, par R. C. Tombs.* Londres. 1892.

M. le contrôleur des postes Tombs, l'aimable conteur qui dernièrement nous a fait connaitre l'immense trafic postal de la ville de Londres, nous surprend aujourd'hui avec un nouveau produit de son talent.

Il a profité des derniers jours qui ont précédé sa démission de ses fonctions de contrôleur au General Post Office, pour rédiger à la hâte un petit guide à travers le bâtiment du General Post Office, à St-Martin's-le-Grand, à l'usage des nombreuses personnes qui visitent ce centre d'une exploitation colossale, en même temps qu'en faveur de ceux qui se chargent de remplir les fonctions de guide dans ce bâtiment.

« Un guide pour le bâtiment du General Post Office de Londres! » vont s'écrier avec surprise nombre de nos lecteurs; un guide de ce genre est-il nécessaire? Lorsque l'opuscule de M. Tombs leur aura appris qu'il s'agit d'un bâtiment énorme mesurant 380 pieds de longueur sur 120 de largeur, qui occupe une superficie de plus de deux acres et abrite un personnel d'environ 4000 employés, ces mêmes personnes ne douteront plus de la nécessité d'avoir un guide pour s'orienter dans les diverses parties de l'édifice qui concentre tout le trafic des postes britanniques. Suivons donc avec plaisir notre auteur dans sa promenade.

Postalische Bücherkunde.

THE GENERAL POST OFFICE, ST. MARTIN'S-LE-GRAND. *Visitor's Handbook. By R. C. Tombs.* London 1892.

Herr Postkontrolleur Tombs, der liebenswürdige Erzähler, der uns erst vor kurzem in das mächtige Getriebe des Londoner Stadt-Postdienstes eingeführt hat, überrascht uns schon wieder mit einem neuen Erzeugnisse seiner gewandten Feder.

In den letzten Tagen, bevor er sein Amt als Kontrolleur im General-Postamte niederlegte, hat er in aller Eile noch einen kleinen « Führer durch das Londoner General-Postamtsgebäude auf *St. Martin's-le-Grand* » niedergeschrieben zu Nutzen und Frommen der zahlreichen Besucher dieser Stätte eines grossartigen Verkehrs und zugleich auch zum Vortheil Derjenigen, welche die Führung durch das Gebäude übernehmen.

« Ein Führer durch das General-Postamtsgebäude zu London », so werden viele unserer Leser erstaunt fragen! Bedarf es denn eines solchen? Aber wenn sie aus dem Schriftchen des Herrn Tombs hören, dass es sich um ein Riesengebäude handelt, welches 380 Fuss lang und 120 Fuss breit ist, einen Flächenraum von über 2 Acres einnimmt und einem Personal von gegen 4000 Köpfen als Arbeitsstätte dient, werden sie das Bedürfniss nach einem Führer durch die verschiedenen Abtheilungen der Zentralstelle des englischen Postverkehrs wohl nicht mehr bezweifeln. Wir folgen dem Herrn Verfasser gerne auf seiner Wanderung.

Postal Bibliography.

THE GENERAL POST OFFICE, ST. MARTIN'S-LE-GRAND. *Visitor's Handbook. By R. E. Tombs.* London 1892.

Postal Controller Tombs, the entertaining narrator who some time ago gave us a most interesting description of the London Postal Service, has once more agreeably surprised us with a production of his clever pen.

In the last days of his controllership he has hurriedly written a little Guide Book for the information of the numerous visitors to the General Post Office, St. Martin's-le-Grand, London, as well as for the use of the gentlemen of the Department who bring friends to see the place where such enormous work is carried on.

« A Guide to the General Post Office in London? » many of our readers will ask with astonishment. « Is there any necessity for a guide? » When they learn, however, from Mr. Tombs' little book that the General Post Office is a gigantic building, 380 feet long and 120 feet broad, that its site is over two acres in extent, and that a staff of nearly 4,000 persons is employed in it, they will no longer question the necessity for a guide to conduct them through the different departments of the Central Office of the British postal business. Let us follow the author on his walk through the building.

nade à travers le bâtiment dont il s'agit.

Le bâtiment qui abrite le General Post Office, situé sur le côté est de St-Martin's-le-Grand, dit M. Tombs, existe depuis 63 ans. Ainsi que l'indique la légende placée au-dessus de son portique « *Georgio-Quarto-Rege-MDCCCXXIX* » il a été élevé en 1829 sous le règne de Georges IV. Il est de style ionique le plus pur et a été construit sur les plans de Sir R. Smirke. Les fondations en sont en granit et la partie supérieure en pierre de Portland. Pour dégager la place où devait s'élever ce vaste édifice, il a fallu démolir 130 maisons servant d'habitation à un millier de personnes. Le bâtiment relève de quatre paroisses, celles de Ste-Anne et Ste-Agnès, de St-Jean Zacharie, St-Léonard, Foster Lane et St-Michel-le-Querne. Jusqu'à ces derniers temps, la grande cour (hall) que surmonte l'horloge, formait un passage qui reliait la rue de St-Martin-le-Grand à celle de Foster Lane, passage que les exigences du service ont obligé de fermer pour le consacrer exclusivement au trafic postal.

Au plainpied du bâtiment se trouve le bureau d'expédition des lettres de la province et du district de Londres. Il a, en outre, de la place pour 800 facteurs chargés de la distribution des lettres de la cité. Au premier étage, les galeries du nord et du sud, côté ouest, sont réservées aux bureaux des lettres recommandées. La galerie des lettres pour l'étranger occupe le côté sud-est. Le second étage est réservé aux dépêches et journaux pour le district de Londres, la province, l'étranger et les colonies. Des chambres à manger et des cuisines commodes et convenables ont été aménagées au troisième étage sur le côté sud-est, et méritent d'être visitées. Le sous-sol est principalement réservé pour les water-closets du personnel; on y a également ménagé la place suffisante pour une bibliothèque, un

Das General-Postamtsgebäude auf der Ostseite von St. Martin's-le-Grand — so schreibt er — steht jetzt seit 63 Jahren. Wie die Inschrift über der Säulenhalle «Georgio-Quarto-Rege-MDCCCXXIX» besagt, ist es unter der Regierung Georgs IV. im Jahre 1829 erbaut worden. Der Bau geschah im edelsten jonischen Styl nach den Plänen des Sir R. Smirke. Die Grundmauern sind aus Granit, die oberen Gebäudetheile aus Portland-Stein. Um den Bauplatz für den mächtigen Bau freizulegen, mussten mehr als 130 Häuser niedergerissen werden, die gegen 1000 Menschen zur Wohnung gedient hatten. Das Gebäude steht in fünf Pfarreien: *SS. Anne and Agnes, St. John Zachary, St. Leonard, Foster Lane* und *St. Michael-le-Querne.* Bis in die neueste Zeit führte durch die grosse Vorhalle, über der sich die Uhr befindet, ein Strassendurchgang von *St. Martin's-le-Grand* nach *Foster Lane,* der jedoch in Anbetracht des wachsenden Dienstbedürfnisses geschlossen und zu Zwecken des Postdienstes verwandt werden musste.

In dem Erdgeschosse befindet sich die Abfertigungsstelle für die Briefe nach dem Londoner Stadtbezirke und nach der Provinz. Ausserdem sind die 800 Briefträger, welche die Bestellung der Briefe in der City besorgen, dort untergebracht. Im ersten Stock dienen die Nord- und Südgallerien der Westseite zum Aufenthalt für die mit Bearbeitung der eingeschriebenen Briefe betraute Dienststelle. Die Abtheilung für die Auslandsbriefe befindet sich auf der Südostseite. Im zweiten Stockwerke werden die sämmtlichen Drucksachen für den Londoner Stadtbezirk, die Provinz, für die Kolonien und für das Ausland bearbeitet. Bequem und zweckmässig hergerichtete Speiseräume und Küchen sind als drittes Geschoss im Südosten erbaut; es verlohnt sich, dass der Besucher sie aufsuche und besichtige. Das Kellergeschoss dient hauptsächlich zu Aborträumen für das Personal; es ist aber daselbst auch noch hinreichender

He informs us that the General Post Office was erected 63 years ago. As indicated by the legend over its noble portico:—« Georgio—Quarto—Rege—MDCCCXXIX », it was built under the reign of George IV. in the year 1829. The building, of Grecian Ionic style, was erected from the designs of Sir R. Smirke. The basement is built of granite and the upper portion of Portland stone. In clearing the site for this large building over 130 houses had to be demolished, and nearly 1,000 persons had to seek accommodation elsewhere. It stands in the five parishes of SS. Anne and Agnes, St. John Zachary, St. Leonard, Foster Lane, and St. Michael-le-Querne. Until recent years the great hall, over which is the clock, formed a passage-way from St. Martin's-le-Grand to Foster Lane, but owing to the exigencies of the service this has had to be devoted to the internal work of the office.

The ground floor of the building is used for the despatch of provincial and London district letters, and space is found for the 800 postmen who effect the distribution of letters in the City. On the first floor the North and South Galleries, west side, form the Registered Letter Offices. The Foreign Letter Gallery is on the south-east side. The second floor is devoted to the despatch of provincial, London district, and Foreign and Colonial newspapers. Commodious and conveniently arranged dining rooms and kitchens have been erected as a third floor on the south-east side, and will well repay inspection. The basement is chiefly devoted to retiring-room purposes for the staff. Space is alo found for a library, a station for members of the Metropolitan Fire Brigade who are in attendance day and night, and for the sortation and folding of the canvas bags, the storage of baskets,

poste des sapeurs-pompiers de Londres, qui y font le service jour et nuit, et un magasin pour la multitude des sacs de dépêches, des paniers et du matériel indispensable à un grand office de poste. Dans la partie sud-ouest du sous-sol se trouvent des bureaux spacieux, bien éclairés et bien chauffés, réservés surtout à la manipulation des lettres et journaux à distribuer à Londres.

Cet emplacement avait d'abord été attribué aux colis postaux, lorsque l'Administration des postes introduisit cette branche de service. Une comparaison entre ce premier emplacement pour les colis postaux et le grandiose bâtiment de Mount Pleasant, dans lequel ce service est aujourd'hui comfortablement logé, donne une idée de l'essor qu'a pris l'échange des colis postaux depuis le peu d'années de son existence. C'est dans ces locaux que le duc de Rutland, alors Postmaster General, reçut de nobles visiteurs et les représentants de la presse de Londres, à l'occasion de l'expédition de la première dépêche de colis postaux pour l'Inde. C'est ici que, si l'on en croit la tradition, existait un passage souterrain pour le sanctuaire de St-Martin, qui, dans les anciens temps, servait surtout à tous ceux qui y cherchaient un refuge. Nous pouvons affirmer, avec plus de certitude, que c'est là que git dans la terre le grand tube pneumatique allant à la station d'Euston, à l'extrêmité du chemin de fer Londres-North Western, qui servait auparavant au transport des sacs de dépêches.

Sur le côté nord du bâtiment se trouvent un certain nombre de boîtes aux lettres, celles pour les lettres étant distinctes de celles pour les imprimés; ces boîtes portent différentes inscriptions et doivent servir à permettre le triage des envois au moment même de leur dépôt par le public. Il s'y trouve donc des boîtes aux lettres pour: les envois à destination de l'étranger et des colonies, les envois destinés au district de Londres, ceux destinés à la

Platz geschafft worden für eine Bibliothek, für eine Station der Londoner städtischen Feuerwehr, die Tag und Nacht im Dienste ist, und zur Aufbewahrung der grossen Masse von Postbeuteln, Körben und allem dem Zubehör, welches ein grosses Postamt nöthig hat. Im südwestlichen Theile des Kellergeschosses befinden sich grosse, helle und gut erwärmte Räume, in welchen hauptsächlich Briefe und Zeitungen, die in London bestellt werden sollen, bearbeitet werden.

In diesen Räumen war zuerst die Londoner Packetpost untergebracht, als die Postverwaltung diesen Dienstzweig einrichtete. Ein Vergleich zwischen dieser ersten Unterkunftsstätte des Packetpostdienstes mit dem grossartigen Dienstgebäude auf *Mount Pleasant*, in welchem derselbe jetzt sein komfortables Heim hat, giebt ein Bild von dem raschen Wachsthum der englischen Päckereipost innerhalb der kurzen Zeit ihres Bestehens. In denselben Räumen empfing der Herzog von Rutland, zu jener Zeit General-Postmeister, bei Gelegenheit der Abfertigung der ersten Packetpost nach Indien distinguirte Besucher und die Vertreter der Londoner Presse. Hier soll sich auch, alter Tradition gemäss, ein unterirdischer Gang nach dem Sanctuarium von St. Martin befunden haben, der in alten Zeiten von allen Denen benutzt werden konnte, die dort Zuflucht suchten. Mit grösserer Sicherheit können wir sagen, dass dort eine grosse pneumatische Röhre in die Erde verlegt ist, die nach Euston Station, dem Endbahnhof der *London and North-Western* hinführt und s. Z. für die Beförderung von Briefsäcken benutzt wurde.

An der Vorderseite des Gebäudes sind eine Reihe von Briefkasten, getrennt für Briefe und Drucksachen, angebracht, welche verschiedene Inschriften führen und dazu dienen sollen, eine Sortirung der Sendungen gleich bei der Einlieferung durch das Publikum zu ermöglichen. Es bestehen demnach Briefkasten: für Sendungen nach dem Auslande und

and all impedimenta of a large post-office. In the south-western basement will be found large, well-lighted, and well-warmed offices, which are chiefly devoted to the treatment of letters and newspapers for distribution in London.

The rooms are remarkable chiefly as having been the headquarters of the London Parcel Post at the commencement of that system. An inspection of the rooms and a contrast of them with the stupendous Parcel Depôt at Mount Pleasant, in which the parcel business is carried on, will furnish an idea of the enormous growth in a short time of that new branch of the Post Office work. Great alterations and improvements have been made in these rooms since the day when the Duke of Rutland, then Postmaster General, on the occasion of the first parcel mail being made up for India, welcomed distinguished visitors and the press to the Post Office « Grotto ». It was here, according to tradition, that there was a subterannean passage to the sanctuary of St. Martin, which in olden days afforded a refuge to all who sought it. We can speak with greater certainty as to there being embowelled in the earth a large pneumatic tube from this particular spot to the London and North-Western Railway Terminus at Euston Station, which was for a time used for the conveyance of mail bags.

The letter boxes in the front of the building are constructed for the reception of letters and newspapers, separately, and are divided thus:— Foreign and Colonial-letters-newspapers; London district-letters-newspapers; Country-letters-newspapers late fee letters. The object of the arrangement is to facilitate the immediate sorting of the articles at the moment

province, et pour les lettres pour lesquelles l'expéditeur a payé le droit de retard (*late fee*). Ces boîtes aux lettres reçoivent journellement, en moyenne, 2000 lettres à destination de l'étranger, 6000 imprimés à destination de l'étranger, 8000 lettres à destination de la ville de Londres, 15,000 imprimés à destination de cette même ville, 35,000 lettres et 56,000 imprimés à destination de la province. La consignation la plus forte a lieu entre 5 h. 45 et 6 h. du soir. Pendant ces 15 minutes, environ 20,000 lettres et imprimés sont jetés dans les boîtes aux lettres du General Post Office.

Pour remonter à l'étage supérieur, où ils doivent être expédiés, les imprimés qui tombent dans une chambre du sous-sol par l'ouverture de la boîte, on se sert d'un puissant monte-charge reposant sur le principe de la chaîne sans fin. Lorsque les imprimés ont été triés à l'étage supérieur et emballés dans les valises, celles-ci, une fois fermées, sont lancées, par des couloirs extrêmement rapides, dans la cour, où s'effectue leur chargement sur les voitures postales qui les attendent. »

Nous ne pouvons pas suivre ici l'auteur dans son excursion à travers le bâtiment géant; nous nous bornerons donc à mentionner que le personnel qui travaille dans le General Post Office de Londres comprend 70 fonctionnaires supérieurs et secrétaires, 47 inspecteurs, 140 surveillants, 950 trieurs (*sorters*) de première classe, 1480 trieurs de seconde classe, 800 facteurs, 270 garçons de bureau et 200 agents de divers grades. Le travail le plus important de la journée se fait de 4 à 8 heures du soir. Un surveillant en chef prend alors le commandement de tout le personnel occupé; il y a sous la main comme lieutenants un nombreux personnel de surveillants auxiliaires, inspecteurs et contrôleurs de toute sorte.

den Kolonien, für Sendungen nach dem Londoner Stadtbezirke, für solche nach der Provinz, und für Briefe, für welche die sogenannte « Verspätungsgebühr » entrichtet ist. In diese Briefbehälter fallen täglich im Durchschnitt 2000 Auslandsbriefe, 6000 Auslands-Drucksachen, 8000 Londoner Stadtbriefe, 15,000 für London bestimmte Drucksachen, sowie 35,000 Briefe und 56,000 Drucksachen nach der Provinz hinab. Die stärkste Einlieferung findet zwischen 5.45 und 6 Uhr Nachmittags statt. In diesen 15 Minuten werden etwa 20,000 Briefe und Drucksachen in die Briefkasten vom General-Postamtsgebäude geworfen!

Um die Drucksachen, welche durch die Einwurfsöffnung in ein Zimmer im Kellergeschoss fallen, nach oben in die höheren Stockwerke, wo ihre Bearbeitung stattfindet, zu schaffen, ist ein mächtiger auf dem Prinzip der Kette ohne Ende beruhender Aufzug angebracht. Sind die Drucksachen in den oberen Stockwerken vertheilt und in Beutel verpackt, so werden die verschlossenen Beutel auf sehr steilen Rutschbahnen nach dem Hofe hinabgeworfen, wo die Verladung in die wartenden Postwagen stattfindet.

Wir können dem Herrn Verfasser auf seinen weiteren Wanderungen durch das Riesengebäude hier nicht weiter folgen und wollen nur noch erwähnen, dass das im Londoner General-Postamt arbeitende Personal aus 70 Oberbeamten und Sekretären, 47 Inspektoren, 140 Aufsehern, 950 Sortirern der ersten Klasse, 1480 Sortirern zweiter Klasse, 800 Briefträgern, 270 Büreaudienern und 200 Angestellten verschiedener Art besteht. Die wichtigste Arbeitszeit des Tages ist die von 4 bis 8 Uhr Abends. Dann übernimmt ein Oberaufsichtsbeamter den Befehl über die gesammte arbeitende Mannschaft und hat zahlreiche Hülfsaufsichtsbeamte, Inspektoren und Aufseher an den verschiedenen Stellen des mächtigen Triebwerkes als seine Vertreter zur Hand.

Wer das kleine Buch des Herrn

of their being posted by the public. There are 2,000 foreign letters, 6,000 newspapers, 8,000 London District letters, 15,000 newspapers, and 35,000 Provincial letters, and 56,000 newspapers posted on the average in these receivers daily. Between 5.45 and 6 p. m. is the busiest time. In these 15 minutes there are shot into the boxes 20,000 letters and newspapers!

The newspapers fall from the posting apertures by means of a shoot into a basement chamber; there they are put in baskets and hauled to the third floor of the building by means of a powerful lift worked on the endless chain principle. On arrival in the large newspaper hall the newspapers are assorted, made up in bags, and sent down by means of very steep shoots to the yard, where they are put into the vans waiting for them.

As we cannot follow the author any further in his walk through the gigantic building, we shall only add that the staff carrying on the business in the London General Post Office comprises 70 staff officers and clerks, 47 inspectors, 140 overseers, 950 sorters of the First class, 1,480 sorters of the Second class, 800 postmen, 270 porters, and 200 officers of miscellaneous grades. The most important duty of the day is that performed between 4 and 8 p. m. One superintendent is then in command, and he has for his lieutenants many assistant superintendents, inspectors, and overseers, who assist him in regulating the work in the various sections of this great machinery.

Mr. Tombs' little book leaves one under the impression that, not-

En posant le livre de M. Tombs, on a le sentiment que, malgré l'énormité des conditions qui lui sont imposées, le trafic du General Post Office de Londres marche avec la simplicité, la clarté et la sûreté d'un mouvement d'horlogerie, et le lecteur éprouve, sans s'en douter, le désir de faire connaissance avec cet intéressant trafic en compagnie de notre auteur.

Petites communications.

La caisse d'épargne postale néerlandaise a donné des résultats très favorables en 1890, comme aussi, du reste, pendant les années précédentes. Le nombre des livrets existants s'élevait à la fin de l'année à 281,870, soit 40,695 livrets ou 16,9 % de plus qu'en 1889. Les dépôts, au nombre de 548,165 (504,933 en 1889) ont atteint la somme de 12,973,500.84 fl. (11,471,594.09 fl. en 1889), et les remboursements, au nombre de 181,866, la somme de 9,739,446.09 fl. (en 1889 155,325 remboursements s'élevant à 8,335,679.76 fl.). La moyenne des dépôts était par suite de 22.73 fl. (en 1889 de 23.66) et celle des remboursements de 53.55 fl. (en 1889 de 53.66). Le total général des dépôts s'est élevé à la fin de l'année 1890 à la somme de 21,250,560.66 fl.; il s'est augmenté de 3,727,589.10 fl., c'est-à-dire de 21,3 %, dans le courant de l'année.

Le placement des capitaux a produit un intérêt de 684,340.88. Après déduction des intérêts (493,534.35 fl.) inscrits au crédit des déposants, il restait un excédent de 190,806.53 fl., dont une somme de 120,076 fl. (0,57 % de l'avoir des déposants) a été affectée aux frais d'administration.

Tombs aus der Hand legt, hat die Empfindung, dass der Betrieb im General-Postamte zu London bei aller Grösse der Verhältnisse sich mit Einfachheit, Klarheit und Sicherheit abwickelt gleich einem feinen Uhrwerke. Bei dem Leser entsteht auch unwillkürlich der Wunsch, an der Hand des Herrn Verfassers von diesem interessanten Betriebe Kenntniss nehmen zu können.

Kleine Mittheilungen.

Die niederländische Postsparkasse hat im Jahre 1890, gleichwie in den Vorjahren, recht günstige Geschäftsergebnisse gehabt. Die Zahl der umlaufenden Sparkassenbücher betrug am Schlusse des Jahres 281,870 (40,695 Stück oder 16,9 % mehr als 1889). Die Einlagen bezifferten sich auf 548,165 Stück (1889: 504,933), und der Betrag derselben auf 12,973,500,84 Fl. (1889: 11,471,594,09 Fl.). Die Rückzahlungen betrugen 181,866 Stück in der Höhe von 9,739,446,09 Fl. (1889: 155,325 Stück mit 8,335,679,76 Fl.). Der durchschnittliche Betrag jeder Einzahlung stellte sich somit auf 22,73 Fl. (1889: 23,66 Fl.), und derjenige einer Rückzahlung auf 53,55 Fl. (1889: 53,66 Fl.). Das Gesammtguthaben der Einleger erreichte Ende 1890 die Höhe von 21,250,560,66 Fl.; dasselbe hat sich im Laufe dieses Jahres um 3,727,589,10 Fl. oder um 21,3 % vermehrt.

Durch die Veranlagung der Spargelder wurde ein Gewinn von 684,340,88 Fl. erzielt. Nach Abzug der den Einlegern gutgeschriebenen Zinsen von 493,534,35 Fl. verblieb daher ein Ueberschuss von 190,806,53 Fl., von welchem Betrage 120,076 Fl. (0,57 % des Gesammtguthabens der Sparer) zur Deckung der Verwaltungsausgaben verwendet wurde.

Miscellaneous.

In 1890, as in preceding years, the results of the Post Office Savings Bank business in the Netherlands were very satisfactory. At the close of that year, the number of open accounts was 281,870 (40,695 or 16,9 per cent. more than in 1889). The deposits were 548,165 (504,933 in 1889) in number, and fl. 12,973,500.84 (fl. 11,471,594.09 in 1889) in amount. The withdrawals numbered 181,866, and amounted to fl. 9,739,446.09 (155,325 withdrawals amounting to fl. 8,335,679.76 in 1889). Thus, the average amount of each deposit was fl. 22.73 (1889: fl. 23.66), and that of each withdrawal fl. 53.55 (1889: fl. 53.66). The total amount on deposit at the close of 1890 reached the sum of fl. 21,250,560.66, having increased by fl. 3,727,589.10, or 21,3 per cent., in the course of the year.

The interest accruing from the invested deposits was fl. 684,340.88, and that allowed to depositors fl. 493,534.35, thus leaving a surplus of revenue of fl. 190,806.53, of which amount fl. 120,076 (0,57 per cent. of the total amount due to depositors) was spent in defraying the cost of management.

Erratum. On page 65 of our periodical for the 1st of April last, the following passage should be substituted for the 22nd, 23d, and 24th lines from the top: — *and that, in addition, the contents of the despoiled cover are ascertained in the presence of a postal official.*

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 7.** **Berne,** 1^er juillet 1892.

Sommaire. Eugène Borel. † — Le service postal de la Nouvelle-Galles du Sud en 1890. — Les caisses d'épargne postales de Suède en 1890.

Eugène Borel. †

Le Directeur du Bureau international de l'Union postale universelle, M. Eugène Borel, est décédé le 14 juin d'une attaque d'apoplexie, après une longue et douloureuse maladie. La nouvelle de cette mort rencontrera la plus profonde sympathie dans tous les pays de notre association qui embrasse le monde entier, chez ceux qui ont eu l'occasion de faire la connaissance de cet homme aussi éminent par son talent que par son grand savoir et son amabilité personnelle.

M. Borel, fils du Directeur de l'orphelinat de Neuchâtel, est né dans cette ville le 10 juin 1835. Après avoir fait ses études de droit aux universités d'Heidelberg et de Munich, il s'établit comme avocat dans sa ville natale. Mais dès son début, il prit une part si vive et si importante dans les affaires politiques de son pays qu'il fut appelé bientôt, par la confiance de ses concitoyens, à occuper les plus hautes fonctions honorifiques.

En 1872, M. Borel fut nommé membre du Conseil fédéral, la plus haute autorité exécutive de la Con-

Eugène Borel. †

Der Direktor des Internationalen Büreaus des Weltpostvereins, Herr Eugène Borel, ist am 14. Juni nach langen, schweren Leiden einem Herzschlage erlegen. Die Kunde von dem Verlust des Verewigten wird in allen Ländern, welche unserer die ganze Welt umfassenden Vereinigung angehören, der innigsten Theilnahme aller Derer begegnen, welche den durch seltene Begabung, umfassendes Wissen und persönliche Liebenswürdigkeit gleich hervorragenden Mann kennen zu lernen Gelegenheit fanden.

Borel war am 10. Juni 1835 zu Neuenburg als der Sohn des Vorstehers des dortigen Waisenhauses geboren. Nachdem er auf den Universitäten in Heidelberg und München die Rechte studirt hatte, liess er sich in seiner Vaterstadt als Advokat nieder, nahm dabei aber an allen politischen Angelegenheiten seiner Heimath einen so lebhaften Antheil, dass er durch das Vertrauen seiner Mitbürger bald mit den höchsten Ehrenstellen betraut wurde.

Im Jahre 1872 wurde Borel zum Mitgliede des Bundesraths, der höchsten vollziehenden Behörde der

Eugène Borel. †

On the 14^th of June last, Mr. Eugène Borel, the Director of the International Bureau of the Universal Postal Union, died after a long and painful illness, of heart disease. The news of his death will be received with the most sincere sympathy in all the countries of our Union which now comprises the whole world, by all who had the privilege of his acquaintance, for he was a man distinguished alike for his rare gifts, his extensive knowledge and his personal amiability.

Mr. Borel was born at Neuchâtel on the 10^th of June 1835. His father was the Director of the orphanage of that town. After having studied law at the Universities of Heidelberg and Munich, he settled in his native town where he practised as an advocate, and at the same time took such an active and prominent part in the political affairs of his canton, that the confidence of his brother-citizens soon called him to the highest places of honour.

In 1872 Mr. Borel was elected member of the Federal Council, the highest executive authority of the Swiss Confederation, and entrusted

fédération suisse, et placé à la tête du Département des postes, en remplacement de M. Challet-Venel.

Peu après son installation dans ses nouvelles fonctions, le Gouvernement suisse était saisi du projet de convention concernant la création d'une Union postale embrassant toutes les nations civilisées et dû à l'initiative du Chef de l'Administration des postes impériales d'Allemagne. Déférant au désir qui lui fut exprimé de soumettre ce projet à la discussion d'un congrès postal général, le Gouvernement de la Confédération s'empressa de faire les démarches nécessaires à ce sujet. Par suite, c'est à ce Gouvernement qu'incomba la mission de diriger les travaux de ce Congrès qui s'ouvrit à Berne le 15 septembre 1874, et, si possible, de les mener à bonne fin.

Quelque difficile que fut cette tâche, M. Borel, nommé par acclamations président du Congrès, réunissait toutes les qualités nécessaires pour triompher de toutes les difficultés. Son esprit clair, sa grande éloquence, son aménité et sa longue expérience de la direction des délibérations de grandes assemblées parlementaires contribuèrent à lever les scrupules qui s'opposèrent d'abord à l'achèvement de cette grande œuvre.

La vive reconnaissance que les membres du Congrès témoignèrent en cette occasion à M. Borel, détermina le Gouvernement suisse à lui offrir la direction du Bureau international des postes, dont la création avait été décidée par le Congrès.

M. Borel accepta ces fonctions bien qu'il se vît obligé de donner sa démission de Conseiller fédéral, comme aussi de renoncer à la plus haute dignité de la Confédération suisse, celle de Président du Conseil fédéral, qui lui était assurée pour l'année 1876.

schweizerischen Eidgenossenschaft, gewählt und ihm an Stelle des ausgeschiedenen Herrn Challet-Venel die Leitung des Post-Departements übertragen.

Die Uebernahme dieser neuen Stellung fiel mit dem Zeitpunkte zusammen, in welchem der von dem Chef der deutschen Reichs-Postverwaltung herrührende Entwurf zu einem Vertrage, betreffend die Bildung eines alle civilisirten Nationen umfassenden Postvereins, der eidgenössischen Regierung mit dem Vorschlage zuging, den Entwurf der Berathung eines zu dem Ende zu berufenden allgemeinen Postkongresses zu unterbreiten. Bereitwilligst übernahm es die eidgenössische Regierung, die bezüglichen Einladungen ergehen zu lassen; ihr lag es daher auch ob, die Verhandlungen des am 15. September 1874 in Bern eröffneten Kongresses zu leiten und, wenn möglich, zu einem erfolgreichen Ende zu führen.

So schwierig gerade die letztere Aufgabe war, so war doch Borel, dem mit Akklamation der Vorsitz des Kongresses übertragen worden war, der richtige Mann, um derselben gerecht zu werden. Sein klarer Geist, seine aussergewöhnliche Gabe der Beredsamkeit, seine angenehmen Formen und seine langjährigen Erfahrungen bei Leitung der Verhandlungen grosser parlamentarischer Versammlungen halfen die zahllosen Bedenken und Schwierigkeiten überwinden, die sich der Vollendung des grossen Werkes entgegenstellten.

Die lebhafte Anerkennung, welche Borel bei diesem Anlass von allen am Kongress Betheiligten zu Theil wurde, legte es der eidgenössischen Regierung nahe, ihm die Vorsteherstelle des Internationalen Postbüreau's, dessen Einrichtung der Kongress beschlossen hatte, anzutragen. Borel nahm diese Stelle an, obwohl er in Folge dessen gezwungen war, aus dem schweizerischen Bundesrath auszuscheiden und somit auch auf den höchsten eidgenössischen

with the direction of the Postal Department in the room of Mr. Challet-Venel who retired from the Council.

Soon after he had entered upon his new functions, the Federal Government received the draft of a Treaty elaborated by the head of the Imperial German Postal Administration, concerning the formation of a Postal Union which was to include all civilized nations, together with a proposal that it should be submitted to the deliberations of a general Postal Congress to be convened for that purpose. The Federal Government readily acceded to this request, and despatched invitations for the Congress. It consequently devolved upon the Federal Council to conduct the deliberations of this meeting—which was opened in Berne on the 15th of September 1874—and, if possible, to bring it to a successful issue.

However difficult the latter part of this task may have been, Mr. Borel—who had been elected president by acclamation—was the right man to carry it out. The lucidity of his mind, the unusual gift of eloquence which he possessed, his winning manners, his long experience in the conduct of the deliberations of great parliamentary assemblies, helped to overcome the numberless scruples and difficulties which stood in the way of the achievement of the great work.

The unreserved approval with which Mr. Borel met on this occasion at the hands of all the members of the Congress, induced the Federal Government to offer him the directorship of the International Postal Bureau, the institution of which had been decided upon by the Congress. Mr. Borel accepted the offer, although he was obliged, in consequence, to withdraw from the Federal Council and to forego, at the same time, the honour of occupying the highest Governmental position, that of a President of the Federal Council,

Comme Directeur du Bureau international de l'Union postale, M. Borel a assisté à tous les Congrès et conférences postaux internationaux; il a pris une grande part aux travaux de ces assemblées et contribué considérablement au développement et au perfectionnement de l'Union postale. Son nom restera inoubliable dans l'histoire de cette Union.

Les nombreuses personnes qui l'ont accompagné jusqu'à sa dernière demeure témoignèrent de l'affection et de l'estime que M. Borel avait acquises dans la ville qu'il habitait, ainsi que dans son pays natal. Derrière le cercueil couvert de fleurs et de couronnes offertes en témoignage de sympathie par les autorités et par les amis et connaissances de M. Borel, marchaient les membres de la famille, MM. les Conseillers fédéraux, ainsi que les membres du Conseil national, du Conseil des Etats et du corps diplomatique. Puis venaient les Officiers de l'Etat-major judiciaire dont M. Borel était le chef, les délégués des autorités cantonales et communales et enfin de nombreux amis et connaissances. Au cimetière, un délégué du canton de Neuchâtel, le canton d'origine de M. Borel, un représentant de l'Etat-major judiciaire et un ami de la famille ont prononcé des discours touchants dans lesquels les orateurs ont principalement fait ressortir le grand mérite que M. Borel s'est acquis dans son pays et le vide immense que sa mort laisse parmi ceux qui ont eu le bonheur de posséder toute son amitié.

Ici comme ailleurs, un souvenir durable et glorieux est assuré à cet homme distingué.

Beamtenposten, den eines Präsidenten des Bundesraths, welchen er beim weiteren Verbleiben vom 1. Januar 1876 an angetreten haben würde, zu verzichten.

Als Direktor des Internationalen Postbüreaus hat Borel an sämmtlichen internationalen Post-Kongressen und Konferenzen Theil genommen und an den Arbeiten derselben, sowie an der weiteren Entwickelung des Vereins in hervorragendster Weise mitgewirkt. Sein Name wird in der Geschichte des Weltpostvereins unvergessen bleiben.

Die zahlreiche Betheiligung an der Trauerfeier legte Zeugniss ab von der allseitigen Achtung und Liebe, welche Borel in seinem Wohnorte und Heimathlande genossen hat. Dem Sarge, der die Fülle von Blumen- und Kranzspenden, in denen Behörden, Freunde und Bekannte des Verstorbenen ihrer Trauer Ausdruck gegeben hatten, nicht fassen konnte, folgten die Familienangehörigen, die Mitglieder des Bundesrathes, der eidgenössischen Räthe, des diplomatischen Korps, Offiziere des Justizstabes, dessen Chef Borel gewesen war, Vertreter der kantonalen und städtischen Behörden und endlich zahlreiche Freunde und Bekannte des Verblichenen. Am Grabe hielten Vertreter seines Heimathkantons Neuenburg und des eidgenössischen Justizkorps, sowie ein Freund des Verstorbenen ergreifende Gedächtreden, in welchen der grossen Verdienste, die Borel sich um sein Vaterland erworben hat, gedacht und auf die unausfüllbare Lücke hingewiesen wurde, die sein Hinscheiden bei Denen lässt, welche das Glück hatten, seiner vollen Freundschaft theilhaftig zu sein.

Ein dauerndes, ehrenvolles Andenken wird dem ausgezeichneten Manne nah und fern gewahrt bleiben.

which he would have assumed on the 1st of January 1876, had he remained in the Government.

In his capacity of Director of the International Bureau, Mr. Borel took part in all international postal Congresses and Conferences and in the work of the same, and had a conspicuous share in the subsequent development of the Union. His name will ever remain connected with the history of the Universal Postal Union.

The large number of mourners who attended his funeral, bore testimony to the universal respect and esteem in which Mr. Borel was held in his adoptive city and throughout his native country. His mortal remains, borne on a hearse which did not suffice to carry the masses of flowers and wreaths sent by the authorities, friends, and acquaintances of the deceased in token of their sorrow, were followed to their resting place by the members of his family, of the Federal Council and of the Federal Chambers, of the diplomatic body, officers of the Judicial Staff of the Army whose chief Mr. Borel had been, representatives of the cantonal and town authorities, and lastly by numerous friends and acquaintances. At the grave, moving speeches were made by representatives of Neuchâtel, his native canton, and of the Judicial Staff of the Swiss army, as also by a friend of the deceased, who alluded in appreciative terms to the great services rendered by Mr. Borel to his country, and pointed to the irreparable loss which will be felt by those who had the privilege of being counted among his intimate friends.

The name of this distinguished man will ever be held in honourable memory at home and abroad.

Le service postal de la Nouvelle-Galles du Sud en 1890.

Au 31 décembre 1890, les services de poste circulant dans le territoire de la Nouvelle-Galles du Sud parcouraient 29,594 milles, savoir

11,547 milles effectués par services à cheval,
15,774 milles par messageries circulant sur routes,
2,255 milles de transports postaux effectués par chemins de fer, et
18 milles de transports faits par tramways.

Total 29,594 milles, ce qui représente, par rapport à l'année précédente, une augmentation de

6 milles pour les services à cheval,
860 milles pour les messageries circulant sur routes,
10 milles pour les transports postaux effectués par chemins de fer.

Total 876 milles.

Le total des milles parcourus par les services de poste en 1890 s'est élevé à 7,463,000, c'est-à-dire à 163,600 de plus que l'année précédente.

Le 31 décembre 1890, la colonie possédait 1338 offices de poste. Dans ce nombre, 80 offices ont été ouverts en 1890 et 5 qui avaient déjà fonctionné précédemment ont été ouverts de nouveau. Huit offices de poste ont été supprimés en 1890. Parmi les 80 offices de poste nouvellement ouverts il y en avait 40 qui fonctionnaient déjà comme dépôts *(Receiving Offices)*. Dans le territoire de la colonie, ces dépôts sont au nombre de 325. En outre, plus de 1000 personnes sont autorisées à s'occuper de la vente des estampilles postales.

L'Office général de Sydney possède 1310 casiers fermés destinés aux personnes qui viennent retirer leur correspondance; ces casiers se louent à des particuliers; 62 d'entre eux sont mis gratuitement à la dis-

Der Postdienst in Neu-Süd-Wales im Jahre 1890.

Am 31. Dezember 1890 betrug die Länge der Postkurse im Postgebiete von Neu-Süd-Wales 29,594 Meilen, nämlich:

Reitposten . . .	11,547	Meilen
fahrende Posten auf Landwegen	15,774	»
Postbeförderung auf Eisenbahnen	2,255	»
Postbeförderung auf Tramways .	18	»
	29,594	»

Gegenüber dem Vorjahre ist eine Zunahme zu verzeichnen bei:

den Reitposten	um	6 Meilen.
fahrenden Posten auf Landwegen	»	860 »
der Postbeförderung auf Eisenbahnen . . .	»	10 »
		876 Meilen.

Die Gesammtzahl der von den Posten im Jahr 1890 zurückgelegten Meilen belief sich auf 7,463,000 Meilen, d. h. auf 163,600 mehr als im Vorjahre.

Am 31. Dezember 1890 bestanden in der Kolonie 1338 Postanstalten. Darunter befinden sich 80, die im Laufe des Jahres 1890 neu eingerichtet wurden, und 5, die früher bereits bestanden hatten und auf's Neue in Betrieb gesetzt wurden. 8 Postanstalten gelangten im Jahre 1890 zur Aufhebung.

Unter den 80 neu eingerichteten Postanstalten waren 40 bereits Post-Annahmestellen, sogenannte *Receiving Offices*, gewesen. Die Zahl der letzteren beläuft sich im Gebiet der Kolonie auf 325. Daneben ist an mehr als 1000 Personen die Erlaubniss verliehen, sich mit dem Vertrieb der Postwerthzeichen zu befassen.

Im General-Postamte zu Sydney befinden sich 1310 verschlossene Brieffächer zur Abholung eingehender Sendungen, die an Privatpersonen vermiethet sind. 62 derartiger Fächer sind an Behörden unentgeltlich überlassen. Abgesehen von der Haupt-

The Postal Service in New South Wales during 1890.

On the 31st of December 1890, the extent of postal route traversed in the Colony of New South Wales was 29,594 miles, *viz.*

On horseback .	11,547	miles
By coach, etc. .	15,774	»
By railway . .	2,255	»
By tramway .	18	»
Total	29,594	miles.

As compared with the preceding year, the extension of mail route was as follows:—

On horseback . . .	6	miles
By coach . . .	860	»
By railway . . .	10	»
Total	876	miles.

The number of miles travelled in the year 1890 was 7,463,000 miles, being an increase of 163,600 miles on the mileage of the previous year.

On the 31st of December 1890, the number of post-offices in operation in the Colony was 1,338, including 80 post-offices established in the course of 1890, and 5 which, after having formerly been closed, were reopened. Eight post-offices were discontinued in the course of the year. Among the 80 newly established post-offices, 40 had been so-called « Receiving Offices ». The number of the latter throughout the Colony amounted to 325. More than 1,000 persons, other than postmasters or receiving office keepers, held licenses for the sale of postage-stamps.

The number of locked private letter-boxes let at the General Post Office, Sydney, to persons calling for their correspondence was 1,310, besides 62 allotted to Public De-

position des autorités. Abstraction faite de Sydney, la capitale, la facilité de retirer la correspondance dans des casiers fermés existe dans 69 offices de poste de la colonie.

En 1890, l'Administration a recruté 12 nouveaux facteurs et reçu d'une manière permanente 7 auxiliaires dans la catégorie des facteurs. A la fin de cette année, 220 facteurs fonctionnaient dans le territoire de la colonie; sur ce nombre, la majeure partie (154) étaient employés dans la capitale ou dans ses faubourgs. Le chiffre total des personnes attachées au service de la poste était de 3551, y compris 325 chefs d'offices de dépôt *(receiving office keepers)* et 690 buralistes. Un agent de la police secrète (détective) est également attaché à l'Administration des postes. Les trois inspecteurs que possède l'Administration des postes ont parcouru en total 28,636 milles et inspecté 468 offices de poste, dont 120 plus d'une fois.

Les correspondances postales de la Nouvelle-Galles du Sud avec l'Europe et en particulier avec l'Angleterre, la mère-patrie, ont subi une modification importante en ce sens que le Gouvernement colonial n'a pas renouvelé la convention, expirant le 15 novembre 1890, avec *l'Union Steamship Company* de la Nouvelle-Zélande, pour le transport de dépêches postales par la voie de San-Francisco. Depuis que Sydney est en communication par chemin de fer avec Adelaïde, dans l'Australie méridionale, et qu'il peut correspondre, pour l'envoi de ses dépêches postales à destination de l'Europe, avec les paquebots passant par Suez, les transports s'effectuent par cette voie d'une manière plus accélérée que par celle de San-Fransisco. En raison du changement qui s'est produit dans la situation, cette dernière voie ne présente plus d'avantages notables pour la Nouvelle-Galles du Sud. Mais comme, d'autre part, elle a imposé de grands sacrifices à la colonie, le gouvernement, après mûre réflexion, n'a pu se décider à

stadt Sydney ist das Verfahren der Abholung der Korrespondenz aus verschlossenen Brieffächern noch bei 69 Postanstalten der Kolonie im Gebrauche.

Im Jahre 1890 wurden 12 weitere Briefträger neu eingestellt und 7 Aushülfspersonen dauernd als Briefträger übernommen. Am Ende dieses Jahres befanden sich 220 Briefträger im Gebiete der Kolonie in Thätigkeit, von denen allerdings die überwiegende Mehrzahl — 154 — in der Hauptstadt und deren Vorstädten beschäftigt war.

Die Gesammtzahl der im Postdienste verwandten Personen belief sich auf 3551 mit Einschluss von 325 Vorstehern von Brief-Annahmestellen *(receiving Office keepers)* und 690 Posthaltern. Auch ein geheimer Polizei-Agent — Detective — steht im Dienst der Postverwaltung. Die 3 Postinspektoren, über welche die Verwaltung verfügt, bereisten eine Strecke von insgesammt 28,636 Meilen und revidirten 468 Postanstalten, darunter 120 mehr als einmal.

In Bezug auf die Postverbindung der Kolonie Neu-Süd-Wales mit Europa, insbesondere mit dem Mutterlande England, ist insofern eine wesentliche Veränderung vor sich gegangen, als die Kolonial-Regierung den am 15. November 1890 abgelaufenen Vertrag mit der *Union Steamship Company* von Neu-Seeland wegen Beförderung der Post auf dem Wege über San Francisco nicht mehr erneuert hat. Seitdem Sydney mit Adelaide in Süd-Australien in Eisenbahnverbindung steht und daher für seine Post nach Europa den Anschluss an den via Suez fahrenden Dampfer durch Benutzung des Schienenwes noch in Adelaide erreichen kann, geht die Beförderung auf dem Wege über Suez rascher von statten, als auf dem Wege über San Francisco. Die letztere Verbindung gewährt daher für Neu-Süd-Wales unter den veränderten Verhältnissen keinen erheblichen Vortheil mehr. Da sie aber andererseits der Kolonie grosse Kosten verursachte,

partments, for which no fees are paid. The system of letting private letter-boxes to people wishing to call for their letters, etc. at the post-offices is also in operation at 69 other places in the Colony.

Twelve additional letter-carriers were appointed during the year 1890, and seven were transferred from the temporary to the permanent staff. The number of letter-carriers employed throughout the Colony, at the end of the year, was 220, of whom the great majority—154—were attached to the post-offices of Sydney and its suburbs.

The total number of persons employed in connection with the Postal Department was 3,551, including 325 receiving office keepers, and 690 mail contractors, as well as a detective. The three postal inspectors in the service of the Postal Administration travelled a distance of 28,636 miles, and inspected the postal route appertaining thereto, visiting 468 post-offices, 120 of which were visited more than once.

No important change was made in the mail service between the Colony of New Zealand and Europe—and more especially the United Kingdom—beyond the non-renewal of the contract with the Union Steamship Company of New Zealand for the conveyance of the mails *via* San Francisco, which expired on the 15th of November 1890. By the construction of a railway line between Sydney and Adelaide, South Australia, the Postal Department of New South Wales was enabled to organize an overland service for the conveyance of the European mails to Adelaide, in connection with the packets sailing *via* Suez. The mails being thus transmitted more rapidly *via* Suez than *via* San Francisco, the latter service ceased to be of any great use to New South Wales

continuer de payer, à la compagnie de paquebots, une subvention directe pour ses transports postaux. On emprunte, il est vrai, encore les navires de l'*Union Steamship Company* pour le transport des lettres de la Nouvelle-Galles du Sud à destination de l'Amérique; cependant on ne s'en sert que dans ce sens, que l'Administration des postes de la Nouvelle-Galles du Sud bonifie à l'Administration des postes de la Nouvelle-Zélande le port calculé d'après le poids des lettres expédiées via San-Francisco. L'Administration des postes de la Nouvelle-Galles du Sud ne paie plus directement d'indemnité à la compagnie de paquebots. On compte d'ailleurs, en Australie, sur ce que, dans un temps qui ne sera plus bien éloigné, l'emploi du chemin de fer du Pacifique canadien et la création d'un service maritime entre Vancouver et Sydney ouvrira une ligne de transport pour l'Europe qui passera exclusivement par le territoire britannique et qui pourra faire concurrence à l'ancienne route de Suez au point de vue de la célérité des transports. C'est alors que la voie maritime par l'océan Pacifique prendra une importance nouvelle et plus considérable pour les relations postales de la Nouvelle-Galles du Sud.

L'Administration des postes de la Nouvelle-Galles du Sud entretient une correspondance postale importante avec quelques groupes d'îles de l'océan Pacifique, par l'intermédiaire des navires de l'*Australasian United Steam Navigation Company*, qui font le service avec Sydney, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides et les îles Fidji. Un vapeur circule toutes les quatre semaines sur cette ligne.

Depuis Aneityum, l'île la plus méridionale du groupe des Nouvelles-Hébrides, un navire appartenant à la même compagnie de navigation part tous les mois après l'arrivée du vapeur de Sydney pour les diverses îles des Nouvelles-Hébrides, Tanna, Eromanga, Sandwich, Api, Mallicolo et Espiritu-Santo, et entre-

konnte sich die Regierung nach reiflicher Erwägung nicht dazu entschliessen, noch ferner an die Dampfschifffahrts-Gesellschaft eine direkte Subvention für Postbeförderung zu zahlen. Die Schiffe der *Union Steamship Company* werden zwar noch zur Beförderung von Briefen aus Neu-Süd-Wales nach Amerika benutzt, jedoch nur in der Weise, dass die Postverwaltung von Neu-Süd-Wales der Postverwaltung von Neu Seeland für die via San Francisco zu befördenden Briefe das Porto nach dem Gewicht vergütet. Die unmittelbare Zahlung einer Entschädigung an die Dampfschifffahrts-Gesellschaft findet seitens der Postverwaltung von Neu-Süd-Wales nicht mehr statt. Man rechnet übrigens in Australien darauf, dass die Zeit nicht mehr fern ist, da durch Benutzung der kanadischen Pacifik-Eisenbahn und durch Herstellung eines Seepostdienstes zwischen Vancouver und Sydney ein neuer ganz durch britisches Gebiet führender Beförderungsweg nach Europa hergestellt werden wird, der in Bezug auf die Schnelligkeit der Beförderung mit dem alten Wege über Suez in Wettbewerb treten kann. Alsdann wird der Seeweg durch den Stillen Ocean für den Postverkehr von Neu-Süd-Wales eine neue, voraussichtlich erhöhte Bedeutung gewinnen.

Eine wichtige Verbindung mit einigen Inselgruppen des Stillen Oceans unterhält die Postverwaltung von Neu-Süd-Wales durch Benutzung der von der *Australasian United Steam Navigation Company* eingerichteten Dampferlinie zwischen Sydney, Neu-Caledonien, den Neuen Hebriden und den Fidji-Inseln. Auf dieser Linie verkehrt alle 4 Wochen ein Dampfer.

Von Aneityum, der südlichsten Insel der Neuen Hebriden-Gruppe aus, fährt nach Ankunft des Dampfers aus Sydney allmonatlich ein derselben Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehöriger Dampfer nach den verschiedenen Inseln der Neuen Hebriden — Tanna, Eromanga, Sandwich, Api, Mallicolo und Es-

as a mail line to Europe. As, moreover, it was carried on at a considerable loss, the Government, after careful consideration, determined to discontinue the payment of a direct subsidy to the Steamship Company for the transmission of the mails. The Union Steamship Company's vessels are, however, still employed for the conveyance of mails from New Zealand to America, but under this new arrangement the Postal Administration of New South Wales pays to that of New Zealand the usual poundage rates on the mails despatched by the Company's vessels; while the Union Steamship Company no longer receives any direct subsidy from the Postal Department of New South Wales. It is, however, expected in Australia that the time is not far distant when a new mail service to Europe will be established over the Canadian Pacific Railway and by means of an Oceanic line to be started between Vancouver and Sydney, which would pass exclusively through British territory and rival in speed the old service *via* Suez. Then the route across the Pacific Ocean will gain new and probably greater importance with regard to the postal exchange of New South Wales.

Communication is maintained by the Postal Administration of this Colony with several important groups of Islands in the Pacific Ocean by means of the vessels of the Australasian United Steam Navigation Company sailing once every four weeks to and from Sydney, New Caledonia, the New Hebrides, and the Fiji Islands. On the arrival of the Sydney steamer at Aneytum, another vessel belonging to the same Company starts from this, the southermost of the New Hebrides Islands, for Tanna, Eromanga, Sandwich, Api, Mallicolo, and Espiritu Santo, the remaining islands of the same group, thus maintaining a regular monthly communication among these different islands. This service is also em-

tient une correspondance régulière entre ces îles. L'Administration des postes de la Nouvelle-Galles du Sud emprunte aussi cette correspondance pour ses transports postaux et paie à la compagnie de navigation, pour l'usage de ces deux lignes, une indemnité totale de 2200 livres sterling par année. En raison de l'organisation de cette correspondance postale et de la réduction du port des correspondances pour les Nouvelles-Hébrides, l'échange postal entre la Nouvelle-Galles du Sud et ce groupe important d'îles a pris un essor réellement remarquable.

La quantité des lettres postales non distribuables est réellement considérable dans le trafic de la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud. Sur les 54 millions et un tiers de lettres remises, en 1890, aux offices de poste de cette colonie, il en est revenu 422,322 comme non distribuables; 3053 lettres recommandées et 1,065 lettres ordinaires renfermant des valeurs ont également été traitées comme non distribuables; 2580 des premières étaient originaires de la Nouvelle-Galles du Sud; elles renfermaient, avec de l'or et des bijoux, diverses valeurs en papiers, chèques et monnaies pour une somme de 1679 livres sterling. Les 1065 lettres ordinaires renfermaient la valeur considérable de 8,640 livres sterling.

54,719 lettres non affranchies ou insuffisamment adressées ont été retenues par les offices de poste. Sur les 30,000 lettres dont l'adresse était insuffisante, il a été possible de compléter cette adresse pour 20,000 lettres qu'on a fait parvenir ultérieurement à leur destination. Les autres 10,000 lettres ont été restituées à leurs expéditeurs. Pour 1730 lettres chinoises insuffisamment adressées les traducteurs chinois engagés par l'Administration sont parvenus à compléter leur suscription défectueuse et à permettre ainsi de les délivrer à leur véritable destinataire.

En somme, sur l'ensemble des

piritu-Santo — ab, um eine regelmässige Verbindung zwischen diesen Inseln unter einander herzustellen. Auch diese Verbindung wird seitens der Postverwaltung von Neu-Süd-Wales zur Postbeförderung benutzt, die an die Dampfschifffahrtsgesellschaft für Benutzung beider Linien eine jährliche Gesammtentschädigung von 2200 Pfund Sterling zahlt. In Folge Einrichtung dieser Postverbindungen und der Herabsetzung des Portos für die Korrespondenz nach den Neuen Hebriden hat sich der Postverkehr zwischen Neu-Süd-Wales und diesen wichtigen Inselgruppen ganz ansehnlich gesteigert.

Recht erheblich ist die Zahl der im Postbetrieb der Kolonie Neu-Süd-Wales vorkommenden unbestellbaren Briefe. Von den 54 1/3 Millionen bei den Postanstalten der Kolonie im Jahre 1890 eingelieferten Briefen sind 422,322 Stück als unbestellbar an den Aufgabeort zurückgelangt. 3053 eingeschriebene Briefe und 1065 gewöhnliche Briefe mit werthvollem Inhalte wurden ebenfalls als unbestellbar behandelt. Von den ersteren stammten 2580 aus Neu-Süd-Wales; sie enthielten ausser Gold und Juwelen verschiedenes Papiergeld, Checks und Münzen im Werthe von 1679 Pfund Sterling. Die 1065 gewöhnlichen Briefe enthielten die grosse Werthsumme von 8640 Pfund Sterling.

54,719 Stück unfrankirter, bezw. ungenügend adressirter Briefe wurden bei den Postanstalten angehalten. Von den 30,000 ungenügend adressirten Briefen gelang es, die Adressen von etwa 20,000 zu vervollständigen und die Briefe nachträglich ihren Bestimmungsorten zuzuführen. Die übrig bleibenden 10,000 wurden den Absendern zurückgegeben. Bei 1730 ungenügend adressirten chinesischen Briefen gelang es dem von der Verwaltung angenommenen chinesischen Uebersetzer, die mangelhaften Aufschriften zu vervollständigen und auf diese Art die Zustellung der Briefe an die richtigen Adressaten herbeizuführen.

Im Ganzen wurden von sämmt-

ployed by the Postal Administration of New South Wales for the conveyance of mails, and an annual subsidy of 2,200 *l.* is paid by it to the Company for the use of the two lines. The establishment of these postal communications, and the reduction of the rates of postage on correspondence for the New Hebrides has largely encouraged the growth of the postal exchange between New South Wales and these important islands.

There was a considerable proportion of dead letters in the domestic postal service of New South Wales. Of the 54 1/3 million letters posted in the Colony during 1890, 422,322 were returned to the writers as unclaimed. 3,053 registered letters and 1,065 unregistered containing articles of value were also dealt with as undeliverable. Of the former, 2,580 originated in New South Wales, and on being opened were found to contain, besides gold and jewellery, 1,679 *l.* in coin, notes, and cheques. In the 1,065 unregistered letters were found valuable enclosures, representing 8,640 *l.*

54,719 letters were returned to the senders as unstamped or insufficiently addressed. Out of 30,000 packets and letters passed on to the Dead Letter Office insufficiently addressed, the addresses of two-thirds were rectified and the letters forwarded. The remaining 10,000 were returned to the writers. In addition to the foregoing, 1,730 Chinese letters imperfectly addressed were forwarded to the intended addressees through the medium of the Chinese interpreter employed by the Department.

About 0.859 per cent. of the total number of letters posted in the Colony were unclaimed. The proportion

lettres déposées dans la colonie, 0,859 % n'a pu être distribué. Dans la direction inverse, la proportion a été bien moins défavorable, car le total des lettres originaires d'autres pays qui sont entrées dans la Nouvelle-Galles du Sud et ont dû être renvoyées à leur office d'origine comme non distribuables ne s'est élevé qu'à 36,949, tandis que celui des lettres non distribuables provenant de lieux de consignation intérieurs a été plus de onze fois plus fort. Il y a lieu de remarquer, à cette occasion, que, dans le courant de l'année 1890, la quantité de ces dernières s'est accrue de plus de 60,000 par rapport à l'année précédente.

A partir du 1er janvier 1891, la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud a vu entrer en vigueur la mesure importante de la réduction à 2½ pence du port des lettres pour l'Angleterre. L'Administration des postes de la colonie en a pris occasion pour émettre un nouveau timbre-poste qui, en souvenir de la décision importante adoptée par toutes les Administrations postales des colonies australiennes, porte un dessin spécial appelé à frapper les regards. Une femme, représentant la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud, élève une bannière portant l'inscription « *Advance Australia* ». Elle est debout sur un globe terrestre; on voit dans le lointain l'océan avec un paquebot, rappelant que le timbre-poste en question est destiné à l'affranchissement des lettres d'outremer.

La colonie de la Nouvelle-Galles du Sud possède une institution de caisse d'épargne postale très bien organisée, qui a pris un heureux essor dans la période décennale du 1er janvier 1881 au 31 décembre 1890.

Tandis qu'en 1881 le nombre des dépôts d'épargne était de 98,270, le chiffre des intérêts résultant de l'avoir des déposants de 27,511 livres sterling et l'avoir des déposants de 971,501 livres sterling, on a eu, en 1890, 223,428 dépôts, 63,225

lichen in der Kolonie eingeführten Briefen 0,859 % unbestellbar. In der umgekehrten Richtung war das Verhältniss bei weitem nicht so ungünstig, denn die Gesammtzahl der aus andern Ländern herrührenden, in Neu-Süd-Wales eingegangenen Briefe, die als unbestellbar an die Aufgabe-Postanstalten zurückgesandt werden mussten, betrug nur 36,949, während die Zahl der unbestellbaren Briefe von inländischen Aufgabeorten sich auf mehr als das eilffache belief. Dabei ist zu bemerken, dass die Zahl der letzteren im Laufe des Jahres 1890 gegenüber dem Vorjahre um mehr als 60,000 Stück gewachsen ist.

Mit dem 1. Januar 1891 ist in der Kolonie Neu-Süd-Wales das wichtige Ereigniss der Ermässigung des Portos für Briefe nach England auf den Satz von 2½ Pence eingetreten. Die Postverwaltung der Kolonie hat zu diesem Behufe eine neue Freimarke ausgegeben, die zur Erinnerung an den von sämmtlichen Kolonial-Postverwaltungen Australiens übereinstimmend unternommenen bedeutungsvollen Schritt eine besonders in die Augen fallende Ausstattung erhalten hat. Eine weibliche Figur, welche die Kolonie Neu-Süd-Wales darstellt, hält ein Banner mit der Inschrift « *Advance Australia* » empor. Sie steht auf einer Weltkugel; in der Ferne ist der Ozean mit einem Postdampfer sichtbar, gleichsam als Hinweis auf die Eigenschaft des neuen Werthzeichens, welches zur Frankirung der über See gehenden Briefe dienen soll.

Die Kolonie Neu-Süd-Wales besitzt ein wohl ausgebildetes Postsparkassenwesen, welches im Laufe des letzten Jahrzehnts vom 1. Januar 1881 bis zum 31. Dezember 1890 einen erfreulichen Aufschwung genommen hat.

Während im Jahre 1881 die Zahl der Spareinlagen 98,270, die dem Guthaben der Sparer zugeschriebenen Zinsen 27,511 Pfund Sterling, das Guthaben der Sparer 971,501 Pfund Sterling betragen haben, waren im Jahre 1890 223,428 Einlagen, 63,225 Pfund Sterling kapitalisirte Zinsen

of dead letters in the number of letters received in the Colony was much smaller, for the aggregate number of letters received in New South Wales from abroad and returned to the post-offices of origin as undeliverable, amounted to only 36,949, while that of unclaimed letters originating in places within the Colony reached more than eleven times this figure. It may be mentioned that the number of the latter increased by more than 60,000 in the course of 1890.

An important event in the postal business of the Colony of New South Wales was the reduction of the postage on letters for the United Kingdom to the rate of 2½ d., which came into operation on the 1st of January 1891. In connection with this reduction, the Postal Department issued a new postage-stamp of an especially conspicuous design in order to commemorate the important step taken unitedly by all the Postal-Administrations of the Australian Colonies. A female figure, representing New South Wales, holding a banner with the motto « Advance Australia » stands on a globe with an ocean and a mail steamship in the distance, indicating the use of the stamp for ocean postage.

The Colony of New South Wales possesses a well organized Post Office Savings Bank system which has assumed a most satisfactory development in the course of the last ten years, from the 1st of January 1881 to the 31st of December 1890.

While in 1881 the number of deposits was 98,270, the interest added to the depositors' accounts 27,511 *l.*, and the balance due to depositors 971,501 *l.*, the deposits reached in 1890 the number of 223,428, the in-

livres sterling d'intérêts capitalisés et un capital d'épargne de 1,875,904 livres sterling. Comparativement à l'année 1889, le capital déposé à la caisse d'épargne postale s'est accru de 146,013 livres sterling. La moyenne de l'avoir de chaque déposant s'élève actuellement à la somme relativement considérable de 22 livres 10 shillings 4 pence.

Un indice très favorable de la prospérité des caisses d'épargne postales se trouve dans le fait, que le nombre des déposants a augmenté de 15,254 et le chiffre du capital déposé de 82,430 livres sterling en 1890 par rapport à l'année précédente, tandis que le nombre des retraits de dépôts ne s'est accru, en 1890, que de 5418 par rapport à cette même année, et que la somme retirée est même de 70,042 livres sterling inférieure à celle de l'année précédente. Ainsi donc augmentation de l'épargne, d'un côté, et diminution de l'écoulement du capital économisé, d'un autre côté, deux facteurs qui, s'ils continuent à se manifester, ne peuvent manquer de développer considérablement l'institution d'épargne organisée par l'Etat.

Les caisses d'épargne postales de Suède en 1890.

Par M. Kuhlow, Secrétaire des postes.

A l'expiration de l'année 1890, l'Administration des caisses d'épargne de Suède était arrivée à la fin de la septième année de son existence. Le rapport de gestion de cette année présente de nouveau un tableau favorable du succès et du développement constant de l'institution créée par le décret royal du 22 juin 1883, et fournit ainsi la preuve que, par sa participation tous les jours plus active, le peuple suédois reconnaît les bienfaits des efforts

und ein angesammeltes Sparkapital von 1,875,904 Pfund Sterling zu verzeichnen. Gegenüber dem Jahre 1889 ist das in der Postsparkasse beruhende ersparte Kapital um 146,013 Pf. St. gewachsen. Das Durchschnitts-Guthaben des einzelnen Sparers beläuft sich jetzt auf die verhältnissmässig hohe Summe von 22 Pfund 10 Schilling 4 Pence.

Ein sehr günstiges Zeichen für das Aufblühen der Postsparkasseneinrichtung darf in der Thatsache erblickt werden, dass die Zahl der Einlagen im Jahre 1890 gegen das Vorjahr um 15,254 und die Höhe des eingelegten Kapitals um 82,430 Pfund gewachsen ist, während die Zahl der Fälle, in welchen Spareinlagen zurückgefordert wurden, im Jahre 1890 nur um 5418 gegen das Vorjahr sich vermehrt hat, und die zurückgezogene Summe sogar um 70,042 Pfund geringer gewesen ist, als im vorangegangenen Jahre. Also ein vermehrtes Sparen auf der einen und ein geringerer Abfluss ersparten Kapitals auf der andern Seite: zwei Faktoren, die bei dauernder Wirkung ein erhebliches Wachsthum der Sparanstalt des Staates verbürgen.

Die schwedischen Postsparkassen im Jahre 1890.

Von Herrn Postsekretär Kuhlow in Berlin.

Gegen Ende des Jahres 1890 blickte die Verwaltung der schwedischen Postsparkassen auf das siebente Jahr ihrer Wirksamkeit. Der für dasselbe veröffentlichte Geschäftsbericht giebt wiederum ein erfreuliches Bild von dem Gedeihen und der steten Erweiterung der durch königliche Verordnung vom 22. Juni 1883 in's Leben gerufenen Einrichtung und liefert somit den Beweis, wie das schwedische Volk durch seine stets zunehmende Betheiligung

terest credited to depositors amounted to 63,225 *l.*, and the sum standing to their credit was 1,875,904 *l.* As compared with the year 1889, there was an increase of 146,013 *l.* in the capital on deposit. The average amount due to each depositor now reaches the relatively high sum of 22 *l.* 10 *s.* 4 *d.*

A very satisfactory indication of the prosperity of the Post Office Savings Bank is afforded by the fact that the year 1890 showed an increase over the preceding year of 15,254 in the number, and of 82,430 *l.* in the amount of deposits; while in 1890 the number of withdrawals only increased by 5,418, and the amount withdrawn even decreased by 70,042 *l.* as compared with the year 1889. Thus, there was an increase in the capital saved, on the one hand, and a decrease in the amount withdrawn, on the other, two circumstances which, if they continue to prevail, are a guarantee for the steady and considerable growth of the Government Savings Bank business.

The Post Office Savings Banks in Sweden during the year 1890.

By Mr. Kuhlow, Postal Secretary in Berlin.

At the close of 1890, the Swedish Post Office Savings Bank completed the seventh year of its existence. The Report issued for that year furnishes most satisfactory evidence of the continued prosperity and steady development of the institution founded by Royal decree of the 22nd of June 1883, and proves that the Swedish people appreciate the efforts made by their Government to promote their welfare, by availing themselves more and more of the ad-

philantropiques de son gouvernement et tient à les mettre à profit. De son côté, le gouvernement se montre, d'une manière qui mérite d'être appréciée, tout disposé à tenir compte du goût pour l'économie qui vient de se manifester, en développant et en perfectionnant toujours plus l'organisation des caisses d'épargne.

Pour donner une idée de l'importance du service de l'épargne postale, nous reproduisons les renseignements suivants, extraits du rapport de gestion pour l'exercice de 1890:

A la fin de l'année 1889, il y avait 1888 offices de poste fonctionnant comme dépôts d'épargne; dans le courant de 1890, leur nombre s'est accru de 54, en sorte qu'à la fin de 1890, il y avait en total 1942 offices de poste, ou 94 % du nombre total de ces offices, qui travaillaient pour l'administration des caisses d'épargne. Cette proportion a suivi une marche ascendante à chaque exercice. Pendant la première année, elle était de 88 %; elle est montée au chiffre que nous avons indiqué dans l'espace de sept années.

Si l'on compare le nombre actuel des dépôts d'épargne avec la superficie du territoire suédois, on trouve, pour l'exercice qui fait l'objet de notre étude, la proportion de 1 dépôt d'épargne postale sur 222,98 kilomètres carrés, tandis que dans la répartition primitive, on ne comptait qu'un dépôt sur 274,93 kilomètres carrés. On constate une augmentation analogue quant au chiffre de la population. En 1890, on compte un dépôt d'épargne par 2464 habitants, tandis qu'en 1884 il n'y en avait qu'un pour 2949 habitants.

L'augmentation du nombre des dépôts d'épargne n'a pas suivi une marche uniforme dans les différents *laen* ou districts; on a d'abord eu égard aux districts les plus peuplés aussi bien qu'à ceux dont la population est le moins dense; pour les premiers, les besoins résultaient de la manière instante dont le public mettait à réquisition les offices d'é-

mehr und mehr die Segnungen der sozialen Bestrebungen der Regierung anzuerkennen und sich zu eigen zu machen gewillt ist. Letztere lässt es sich aber auch in anerkennenswerther Weise angelegen sein, durch weitere Ausbreitung und Vervollkommnung der Sparkasseneinrichtung dem einmal geweckten Sparsinn Rechnung zu tragen.

Um ein Bild von dem Umfange des Postsparkassenwesens zu geben, lassen wir hier die nachstehenden, aus dem für das Geschäftsjahr 1890 veröffentlichten Verwaltungsbericht entnommenen Mittheilungen folgen:

Zu Ende des Jahres 1889 bestanden bei 1888 Postanstalten Sparkassenstellen; dieselben wurden im Laufe des Jahres 1890 um 54 Kontors vermehrt, so dass am Ausgange des letzteren im Ganzen 1942 Postanstalten oder 94 % sämmtlicher bestehenden Postanstalten in den Dienst der Sparkassenverwaltung gestellt waren. Dieses Verhältniss hat mit jedem Geschäftsjahre an Ausdehnung gewonnen. Im ersten Jahre betrug dasselbe 88 % und ist während des siebenjährigen Zeitraumes auf die angegebene Höhe gebracht worden.

Vergleicht man die Zahl der vorhandenen Sparkassenkontors mit dem Flächeninhalt des schwedischen Postgebiets, so stellt sich das Verhältniss so, dass in dem unsern Mittheilungen zu Grunde liegenden Geschäftsjahre auf 222,98 Quadratkilometer eine Postsparstelle kommt, während bei der anfänglichen Eintheilung erst auf einem Raum von 274,93 Quadratkilometer sich eine solche befand. Auch ein Vergleich mit der Bevölkerungszahl lässt die Zunahme in gleicher Weise hervortreten. Im Jahre 1890 rechnete man 2464 Einwohner zu einem Postsparkontor, während 1884 deren 2949 zu einem solchen gehörten.

Die Vermehrung der Sparstellen in den einzelnen Län oder Regierungsbezirken fand nicht gleichmässig statt. Vor Allem wurden die am dichtesten und die nur spärlich bevölkerten Bezirke dabei berück-

vantages afforded by the institution. The Savings Bank, on its part, endeavours in a praiseworthy manner to encourage the spirit of saving aroused by it, by extending and perfecting its arrangements.

Our readers will find below a few particulars extracted from the Report for the year 1890, which will enable them to form an idea of the amount of business transacted by the Swedish Post Office Savings Banks.

At the close of 1889, the number of post-offices authorized to transact Savings Bank business was 1,888; this number was increased in the course of the year by 54, thus bringing the total number of Post Office Savings Banks up to 1,942 or to 94 per cent. of all the post-offices in operation in the country. This proportion becomes larger every year, having amounted to but 88 per cent. in the first year.

In comparing the number of Post Office Savings Banks with the area of Sweden, we find that in the year under report there was one such establishment to every 222,98 kilomètres, while in the first year during which the institution was in operation, there was one Savings Bank agency to as many as 274,93 square kilomètres. A similar increase is noticeable if we compare the number of these agencies with that of the population. In 1890 there were 2,464 inhabitants to one Post Office Savings Bank, as against 2,949 in 1884.

The number of Savings Banks was not equally increased in all the *laens* or provinces, the most densely and the thinly populated among them being chiefly considered. In the former, the increase was necessitated by the fact that the Post Office Savings Banks had more business to transact than they could cope with,

pargne; pour les seconds, elle était indiquée par l'intérêt qu'avait le gouvernement à mettre les avantages économiques de l'institution autant que possible à la portée de tous les habitants, même dans les contrées les plus éloignées. C'est ainsi que le nombre des offices d'épargne postale s'est accru de 9 dans le district de Malmöhus, dont la population et le plus dense, et de 7 et 8 dans les districts relativement peu peuplés de Skaraborg et de Kopparberg.

Dans quelques districts tels que la ville de Copenhague, Södermanland, Gotland, Elfsborg, Westermanland et Norbotten, l'Administration de la caisse d'épargne a pris tous les bureaux de poste à son service; dans les autres, le district de Jemtland possédait le plus grand nombre et celui de Christianstad le plus petit nombre d'offices d'épargne par rapport à la quantité des bureaux de poste disponibles.

Outre l'augmentation permanente, il y a eu augmentation temporaire, provenant de ce que des offices d'épargne postale ont été créés dans plusieurs localités pour la durée des grandes manœuvres militaires.

Le tableau I imprimé à la page 120 indique la répartition des offices d'épargne postale entre les différents districts. On y voit qu'abstraction faite de la ville de Stockholm, le district de Malmöhus possède par rapport à sa superficie, le plus grand nombre et le district de Norrbotten, en raison de sa configuration particulière, le plus petit nombre de caisses d'épargne postales, mais qu'au point de vue du chiffre de la population c'est le district de Gotland qui en a le plus et celui de Westerbotten qui en a le moins.

Ce qui prouve à quel point l'intérêt de la population pour l'institution philantropique dont il s'agit et l'esprit d'épargne se sont développés, c'est le fait qu'en 1890 on ne voit que 61 offices d'épargne postale, soit 3,23 pour cent de l'ensemble de ces offices, auprès desquels il n'a, dans le courant de

sichtigt; denn bei den ersteren stellte sich das Bedürfniss durch die unverhältnissmässig starke Inanspruchnahme der bereits vorhandenen Sparstellen Seitens des Publikums heraus, bei den letzteren Bezirken war die Regierung darauf bedacht, möglichst allen Bewohnern selbst entlegener Landstriche die wirthschaftlichen Vortheile dieser Einrichtung zugänglich zu machen. So wurde in dem am dichtesten bevölkerten Malmöhusläu die Zahl der Postsparbankkontors um 9, in den nur mässig besiedelten Bezirken Skaraborg und Kopparberg um 7 bezw. 8 Kontors vermehrt.

In einzelnen Bezirken, wie der Stadt Stockholm, Södermanland, Gotland, Elfsborg, Westmanland und Norrbotten hat die Sparkassenverwaltung sämmtliche Postkontors in ihren Dienst gezogen; von den übrigen Landschaften hatte Jemtland die grösste und der Bezirk Kristianstad die kleinste Anzahl Sparstellen im Verhältniss zu den vorhandenen Postanstalten aufzuweisen.

Neben der dauernden Vermehrung erfolgte eine solche auch vorübergehend, indem für die Zeit der grösseren Truppenübungen an mehreren Stellen des Landes Postsparbankkontors errichtet wurden.

In welcher Weise sich die Postsparstellen auf die einzelnen Regierungsbezirke vertheilen, veranschaulicht die auf Seite 120 abgedruckte Uebersicht (Tabelle I). Aus derselben geht hervor, dass, abgesehen von der Stadt Stockholm, im Bezirk Malmöhus im Verhältniss zum Flächeninhalt die meisten, im Bezirk Norrbotten in Folge seiner natürlichen Beschaffenheit die wenigsten Postsparkassen sich befinden, hinsichtlich der Einwohnerzahl indessen der Bezirk Gotland die grösste, Westerbotten die geringste Zahl enthält.

In wie erfreulicher Weise das Interesse der Bevölkerung an der bestehenden Wohlfahrtseinrichtung, sowie der Sparsinn zugenommen hat, erhellt daraus, dass im Jahre 1890 nur 61 Postsparstellen oder 3,23 %

while in the latter the Government wished to place the economical advantages afforded by the Bank within reach of the greatest possible number of inhabitants, even in the remote parts of the country. For these reasons, 9 new Post Office Savings Banks were opened in the most densely populated Malmöhus *laen*, and 7 and 8, respectively, in the thinly inhabited provinces of Skaraborg and Kopparberg.

In certain provinces, such as Stockholm town, Södermanland, Gothland, Elfsborg, Westmanland, and Norrbotten, the Savings Bank Administration has entrusted all the post-offices with the transaction of its business; while, of the remaining *laens*, Jemtland has the largest, and Christianstadt the smallest proportion of Savings Bank agencies, as compared with the number of post-offices.

In addition to the permanent increase in the number of these establishments there was also a temporary one, Savings Banks having been opened in various parts of the country during the great manœuvres.

It will be seen from a table (table I) published on page 120 that, leaving Stockholm town out of the question, the number of Post Office Savings Banks, as compared with the area, was greatest in the province of Malmöhus, and smallest in that of Norrbotten in consequence of its topographical conditions; while the province of Gothland showed the greatest and that of Westerbotten the smallest number of such Banks, as contrasted with the population.

It is satisfactory to observe how the interest of the population in the institution has grown and how the spirit of economy has spread; for in 1890 there were but 61 Savings

Tab. I.

Districts — *Regierungsbezirke* — Government Districts	Superficie en kilomètres carrés *Umfang in □Kilometer* Area in square kilomètres	Chiffre de la population au 31 déc. 1890 *Zahl der Bevölkerung am 31. Dez. 1890* Population on the 31st of December 1890	Nombre *Zahl* Number: des bureaux de poste *der Postanstalten* of post-offices	Nombre *Zahl* Number: des comptoirs de la Caisse d'épargne postale *der Postsparbankkontors* of Post Office Savings Banks	Nombre des déposants à la fin de 1890 *Zahl der Theilnehmer Ende 1890* Number of depositors at the end of 1890	Versements *Einzahlungen* Deposits: Nombre *Stückzahl* Number	Versements *Einzahlungen* Deposits: Montant Couronnes *Betrag Kronen* Amount Crowns	Retraits *Rückzahlungen* Withdrawals: Nombre *Stückzahl* Number	Retraits *Rückzahlungen* Withdrawals: Montant *Betrag* Amount Couronnes *Kronen* Crowns	Retraits *Rückzahlungen* Withdrawals: Öre	Débits de timbres d'épargne *Verkaufsstellen von Sparmarken* Number of Savings Stamp Agencies: dans les bureaux de poste *bei Postanstalten* post-offices	Débits de timbres d'épargne *Verkaufsstellen von Sparmarken* Number of Savings Stamp Agencies: chez les particuliers *bei Privatleuten* private
Stockholm ville — *Stadt* — town	33	246,154	12	12	28,345	53,172	819,052	12,632	604,734	21	12	47
Stockholm	7,792	152,715	95	92	10,382	12,965	260,816	1,688	119,688	63	89	38
Upsala	5,316	121,097	47	46	8,059	7,871	179,426	1,529	92,442	09	43	126
Södermanland	6,813	154,989	60	60	9,836	10,773	135,356	1,730	69,938	74	53	106
Östergötland	11,066	266,615	104	99	10,522	14,743	343,848	2,777	180,240	38	93	54
Jönköping	11,500	193,703	110	102	6,128	6,402	184,001	1,313	72,031	78	89	123
Kronoberg	9,949	160,839	79	69	5,236	6,435	301,679	1,133	118,729	53	60	51
Kalmar	11,497	232,848	128	120	9,110	12,322	351,565	1,933	161,056	17	113	44
Gotland	3,116	51,339	38	38	2,169	1,994	66,285	321	22,547	01	30	18
Blekinge	3,015	142,606	49	45	4,979	5,915	68,169	1,287	47,027	92	41	60
Kristianstad	6,493	221,697	127	102	5,342	5,495	78,157	1,055	50,367	39	95	83
Malmöhus	4,784	368,820	135	122	10,410	12,566	107,126	2,378	75,417	15	108	134
Halland	4,919	136,110	69	65	5,347	4,250	67,390	896	39,454	30	57	98
Göteborg & Bohus	5,057	297,780	80	77	10,587	12,236	273,740	2,536	142,025	07	76	49
Elfsborg	12,815	275,795	149	149	10,606	12,404	338,677	2,059	134,952	96	136	76
Skaraborg	8,503	247,075	120	116	12,125	17,206	450,997	2,979	174,981	49	109	140
Vermland	19,025	253,328	121	114	13,939	15,041	1,065,900	2,541	264,897	23	99	87
Örebro	9,072	182,556	95	93	9,326	8,655	138,153	1,426	76,030	95	89	150
Vestmanland	6,794	137,453	66	66	9,258	9,752	254,280	1,471	115,241	30	61	160
Kopparberg	29,579	197,452	95	93	14,992	14,098	821,815	2,868	354,339	92	89	293
Gefleborg	19,214	206,924	78	75	15,070	11,906	566,031	2,527	221,883	88	67	93
Vesternorrland	24,656	208,758	63	59	11,038	10,758	485,831	2,248	189,587	55	56	72
Jemtland	50,771	100,455	74	73	7,603	4,633	158,819	981	82,095	36	63	70
Vesterbotten	56,828	122,784	31	30	2,233	2,077	104,996	334	30,307	67	25	85
Norrbotten	104,413	104,783	33	33	4,418	2,753	49,662	585	31,790	32	30	98
Bureau de la Banque d'épargne postale *Bureau der Postsparbank* Post Office Savings Bank	—	—	—	—	—	—	—	76	45,372	16	—	—
Pour l'ensemble du royaume Total *Für das ganze Reich Summa* Throughout the Kingdom Total	433,020	4,784,675	2,058	1,942	237,060	276,422	7,671,771	53,303	3,517,181	16	1,783	2,355

l'exercice, été effectué ni dépôt ni retrait d'épargnes, tandis qu'en 1884 il y en avait dans ce cas 98, soit 6,22 pour cent.

Il a été effectué en 1890, 276,422 versements au montant de 7,671,771 couronnes; ces versements constituent, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 15,65 et de 34,15 pour cent. En regard de ces versements, il y a eu 53,303 retraits pour un montant total de 3,517,181 couronnes, qui représentent le 45,85 pour cent de l'ensemble des versements. Le plus grand nombre de versements a eu lieu dans le mois de janvier, le plus petit dans le mois de mai, pendant que les retraits atteignaient leur maximum en décembre.

En ce qui concerne les montants versés, c'est le mois de juin qui donne le chiffre maximum, tandis que le montant le plus élevé a été retiré dans le courant de décembre. La même proportion a été constatée pour chacun des quatre derniers exercices. Chaque dépôt s'élevait en moyenne à 27 couronnes 75 œre, et chaque remboursement à 65 couronnes 98 œre; par rapport à l'année 1884, le montant des premiers a augmenté de 503 pour cent et celui des seconds de 193 pour cent environ.

Si l'on compare les résultats de 1890 avec ceux de la première année d'existence de l'institution, on constate, en ce qui concerne le montant total des versements, une augmentation de 6,576,088 couronnes, soit environ le 600 pour cent, et en ce qui concerne les retraits, une augmentation de 3,234,762 couronnes, soit environ 1145 pour cent, chiffres qui prouvent le développement considérable qu'a pris le service des caisses d'épargne postales.

Les versements ont profité, pendant les deux dernières années, et les remboursements pendant l'année dernière, d'une augmentation réellement notable. Dans l'ensemble du territoire suédois, il a été effectué, en 1890, par 1000 habitants, 58 versements représentant un montant

sämmtlicher Kontors vorhanden waren, bei denen im laufenden Geschäftsjahre weder Spareinlagen eingezahlt, noch Ersparnisse abgehoben wurden, während im Jahre 1884 eine derartige Geschäftsstille bei 98 oder 6,22 % Postsparkontors zu bemerken war.

Die Einzahlungen erreichten im Jahre 1890 die Zahl 276,422 im Betrage von 7,671,771 Kronen; dieselben weisen gegen das Vorjahr eine Zunahme von 15,65 bezw. 34,15 % auf. Diesen Einlagen stehen 53,303 Auszahlungen in der Höhe von 3,517,181 Kronen gegenüber; dieselben repräsentiren 45,85 % der gesammten Einzahlungen. Die grösste Zahl der Einzahlungen erfolgte im Monat Januar, die geringste im Mai, während die Rückzahlungen im Monat Dezember ihren höchsten Stand erreichten.

Hinsichtlich der eingezahlten Beträge weist der Monat Juni den Meistbetrag auf, während im Dezember die höchste Summe zurückgezahlt wurde. Ein derartiges Verhältniss bestand in jedem der letzten vier Geschäftsjahre. Im Durchschnitt betrug eine jede Spareinlage 27 Kronen 75 Oere und jede Rückzahlung 65 Kronen 98 Oere; gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1884 hat der Betrag der ersteren ungefähr um 503 %, der letzteren um 193 % zugenommen.

Vergleicht man die Ergebnisse des Jahres 1890 mit denjenigen aus dem ersten Jahre des Bestehens, so ergiebt sich hinsichtlich der Gesammtsumme der Einlagen eine Zunahme von 6,576,088 Kronen oder ungefähr 600 %, und bei den Rückzahlungen ein Mehr von 3,234,762 Kronen oder etwa 1145 %, ein Beweis für den ansehnlichen Umfang des Postsparkassenbetriebes.

Die Einlagen haben während der letzten beiden Jahre, die Rückzahlungen im letzten Jahre eine ganz wesentliche Zunahme erfahren. Im Bereiche des ganzen schwedischen Gebietes kamen im Jahre 1890 auf je 1000 Einwohner 58 Einzahlungen in der Höhe von 1603 Kronen, wel-

Banks or 3,23 per cent. of the total number, at which neither deposits were made nor withdrawals effected, as against 98 Banks or 6,22 per cent. at which such was the case in 1884.

In the year 1890, the deposits were 276,422 in number and 7,671,771 crowns in amount, an increase of 15,65 per cent. and 34,15 per cent., respectively, over the preceding year. The withdrawals numbered 53,303 and amounted to 3,517,181 crowns, or to 45,85 per cent. of the total amount of deposits. The greatest number of deposits was made in the month of January, and the smallest in May; while the greatest number of repayments was effected in the month of December.

The deposits reached the highest amount in May, and the withdrawals in December. This was the case in each of the last four years. The average amount of each deposit was 27 crowns 75 oere, and that of each withdrawal 65 crowns 98 oere. As contrasted with the corresponding figures in the year 1884, there was an increase of 503 per cent. in the average amount of deposits and of 193 per cent. in that of withdrawals.

A comparison of the results of 1890 with those of the first year during which the Bank was in operation, shows an increase of 6,576,088 crowns or of about 600 per cent. in the amount of deposits, and one of 3,234,762 crowns or of about 1,145 per cent. in that of withdrawals; an eloquent proof of the development assumed by the Savings Bank business.

A remarkable increase was noticeable during the last two years in the withdrawals, and during last year in the deposits. In 1890 the average number of deposits per 1,000

Tab. II.

Pays — *Land* Country	Nombre d'habitants *Zahl der Einwohner* Population	Versements — *Einzahlungen* — Deposits					Retraits — *Auszah-*	
		Nombre *Zahl* Number	Montant *Betrag* Amount	Montant moyen de chaque versement *Durchschnittsbetrag jeder Einzahlung* Average amount of each deposit	par 1000 habitants *auf 1000 Einwohner* per 1000 inhabitants		Nombre *Zahl* Number	Montant *Betrag* Amount
					Nombre *Zahl* Number	Montant *Betrag* Amount		
			Cour. — *Kr.* Crowns	Cour. — *Kr.* Crowns		Cour. — *Kr.* Crowns		Cour. — *Kr.* Crowns
Suède en 1890	4,784,675 (31./12. 1890)	276,422	7,671,771	28	58	1,603	53,303	3,517,181
Gde-Bretagne et Irlande en 1868	30,832,372 (1./7. 1868)	1,757,303	97,072,212 (5,333,638 £)	55	57	3,148	637,144	66,790,524 (3,669,809 £)
Belgique en 1876 . . .	5,336,185 (31./12. 1876)	47,634	5,609,587 (7,791,093 fr.)	118	9	1,051	12,149	3,061,423 (4,251,977 fr.)
Pays-Bas en 1887	4,450,870 (31./12. 1887)	394,237	11,618,017 (7,643,432 fl.)	29	89	2,610	109,071	8,525,665 (5,608,990 fl.)
France en 1888	38,218,903 (30./5. 1886)	1,456,332	121,931,006 (169,348,619 fr.)	84	38	3,190	536,891	95,969,672 (133,291,211 fr.)
Autriche en 1889 . . .	23,905,808 (31./12. 1889)	1,224,310	32,387,200 (18,195,056 fl.)	26	51	1,355	388,145	27,974,322 (15,715,911 fl.)

de 1603 couronnes, en regard de 11 remboursements au montant total de 735 couronnes; en 1884, il n'y avait eu, par 1000 habitants, que 236 et 61 couronnes.

Si l'on se base sur le nombre des versements et des retraits, le service des caisses d'épargne postales a, pendant les sept années de son existence, pris l'essor le plus considérable dans la ville de Stockholm et présenté le développement le plus restreint dans le district de Westerbotten.

Si l'on met en présence les résultats des années 1890 et 1889, on peut constater pour la première, au point de vue tant des versements que des retraits, une augmentation dans tous les districts, sauf dans celui de Norrbotten.

Le nombre des participants aux caisses d'épargne postales a augmenté, dans le courant de 1890, de 34,540, proportion qu'on n'avait jamais vue jusqu'alors, en sorte qu'à la fin de l'année on comptait un total de 237,060 déposants avec un avoir de 13,016,553 couronnes. Il est vrai que la ville de Stockholm a fourni de beaucoup le chiffre de participants le plus considérable com-

chen an Rückzahlungen 11 Stück im Gesammtbetrage von 735 Kronen gegenüberstehen; im Jahre 1884 waren auf 1000 Einwohner nur 236 bezw. 61 Kronen zu berechnen.

Die grösste Ausdehnung hat, wenn man die Zahl der Ein- und Auszahlungen zu Grunde legt, das Postsparkassengeschäft während seines siebenjährigen Bestehens in der Stadt Stockholm gehabt, den geringsten Umfang dagegen in dem Bezirk Westerbotten.

Stellt man die Ergebnisse der Jahre 1890 und 1889 einander gegenüber, so ist in ersterem sowohl hinsichtlich der Einlagen wie auch der Auszahlungen in sämmtlichen Regierungsbezirken, mit Ausnahme des Norrbottenlän, eine Steigerung zu verzeichnen.

Die Zahl der Theilnehmer an den Postspareinrichtungen erfuhr im Laufe des Jahres 1890 einen Zuwachs von 34,540, wie er gleich hoch bis dahin nicht eingetreten war, so dass deren Gesammtzahl am Ende des Jahres 237,060 betrug mit einem Guthaben von 13,016,553 Kronen. Das Stadtgebiet Stockholm lieferte zwar bei Weitem die grösste Zahl der Theilnehmer gegenüber

inhabitants throughout the country reached 58 amounting to 1,603 crowns, and that of withdrawals 11 representing 735 crowns, as against only 236 and 61 crowns, respectively, in 1884.

Judging from the number of deposits and of withdrawals, the amount of business transacted during the seven years during which the Post Office Savings Banks have been in operation, was largest in Stockholm town, and smallest in the province of Westerbotten.

It appears from a comparison of the transactions in 1890 with those in 1889, that there was an increase both in the deposits and the withdrawals in all the provinces except Norbotten *laen:*

The number of accounts opened in the course of 1890 amounted to 34,540, this being the greatest number opened in any one year; the number of accounts open at the close of the year was thus brought up to 237,060 with a sum of 13,016,553 crowns standing to their credit. As

lungen — Withdrawals			Nombre des déposants — *Theilnehmerzahl* Number of depositors					Avoir des déposants *Guthaben der Theilnehmer* Credit of depositors			Frais d'administration *Verwaltungskosten* Cost of Management
Montant moyen de chaque retrait *Durchschn.-Betrag jeder Auszahlung* Average amount of each withdrawal	par 1000 habitants *auf 1000 Einw.* per 1000 inhabitants		au commencement de l'année *zu Anfang des Jahres* at the beginning of the year	Augmentation dans le courant de l'année *Zugang im Laufe des Jahres* Increase in the course of the year	Diminution dans le courant de l'année *Abgang im Laufe des Jahres* Decrease in the course of the year	Etat à la fin de l'année *Mithin am Schluss des Jahres* At the close of the year		Montant *Betrag* Amount	en moyenne par déposant *durchschnittlich für jeden Theilnehmer* Average amount per depositor	par 1000 habitants *auf 1000 Einwohner* per 1000 inhabitants	
	Nombre *Zahl* Number	Montant *Betrag* Amount				Nombre *Zahl* Number	par — *auf* per 1000 habitants *Einwohner* inhabitants				
Cour. — *Kr.* Crowns		Cour. *Kr.* Crowns						Cour. — *Kr.* Crowns	Cour. — *Kr.* Crowns	Cour. — *Kr.* Crowns	Cour. — *Kr.* Crowns
66	11	735	202,520	44,718	10,178	237,060	50	13,016,554	55	2,720	85,490
105	21	2,166	854,983	289,366	179,195	965,154	31	212,333,121 (11,666,655 £)	220	6,887	1,125,852 (61,860 £)
252	2	574	22,508	8,427	3,874	27,061	5	9,246,151 (12,841,877 fr.)	342	1,733	pas indiqué *nicht angegeben* not stated
78	25	1,916	139,989	40,533	11,495	169,027	38	16,952,144 (11,152,726 fl.)	100	3,809	142,840 (93,974 fl.)
179	14	2,511	979,597	261,966	111,579	1,129,984	30	192,087,794 (266,788,603 fr.)	170	5,026	1,111,997 (1,544,440 fr.)
72	16	1,170	655,335	131,071	66,975	719,431	30	31,875,402 (17,907,529 fl.)	44	1,333	374,969 (210,657 fl.)

parativement aux autres districts, mais elle ne vient qu'en troisième ligne en ce qui concerne le montant de l'avoir.

Le public a pu se procurer des timbres d'épargne auprès de 4318 débits, dont 1783 se trouvaient être des offices de poste, tandis que 2355 étaient entre les mains de particuliers. Par rapport à l'année précédente, leur nombre total avait diminué de huit.

Il a été vendu au public, dans le courant de l'année 1890, 857,618 timbres d'épargne représentant une valeur de 85,761 couronnes 80 œre.

Les résultats financiers de l'Administration des caisses d'épargne postales peuvent être considérés comme très satisfaisants. Les frais d'exploitation comparés aux versements et aux retraits ont diminué d'année en année; il n'ont représenté que 0,76 pour cent de l'ensemble du trafic, pendant qu'en 1884 ils s'élevaient à 3,76 pour cent.

Le capital, au montant de 12,137,602 couronnes, a été placé dans diverses banques hypothécaires en valeurs rapportant de 3½ à 6 pour cent.

La direction supérieure de l'Administration de la caisse d'épargne

den andern Bezirken; in der Höhe der Guthaben aber nahm es erst die dritte Stelle ein.

Die Sparmarken konnten bei 4318 Verkaufsstellen bezogen werden, von denen sich 1783 bei Postanstalten, 2355 in den Händen von Privatleuten befanden. Gegen das Vorjahr hatte die Gesammtzahl eine Verminderung um 8 Stellen erfahren.

Die Zahl der im Laufe des Jahres 1890 an das Publikum abgesetzten Sparmarken betrug 857,618; dieselben stellten einen Werth von 85,761 Kronen 80 Oere dar.

Das finanzielle Ergebniss der Postsparkassenverwaltung ist als ein recht günstiges zu bezeichnen. Die Betriebsunkosten sind im Vergleich zu den Ein- und Auszahlungen von Jahr zu Jahr geringer geworden; dieselben betrugen nur 0,76 % des Gesammtumsatzes, während im Jahre 1884 solche noch mit 3,76 % zu berechnen waren.

Das Kapital im Betrage von 12,137,602 Kronen war in 3½ bis 6 prozentigen Werthen bei verschiedenen Hypothekenbanken zinstragend angelegt.

Die oberste Leitung der Postsparkassenverwaltung lag in der Hand

regards the number of new accounts, Stockholm town far surpassed the other *laens*, but only ranked third as concerns the amount on deposit.

There were 4,318 agencies for the sale of savings stamps, being 8 less than in the preceding year; of these, 1,783 were established at post-offices, and 2,355 were kept by private persons.

In the course of the year, 857,618 savings stamps were sold, representing an aggregate value of 85,761 crowns 80 oere.

The financial results of the Post Office Savings Bank business may be looked upon as very satisfactory. In comparison with the deposits and withdrawals, the cost of management has decreased every year; in 1890 it was but 0,76 per cent. of the total amount of the transactions effected, as compared with as much as 3,76 per cent. in 1884.

The capital which reached the aggregate sum of 12,137,602 crowns,

postale a été confiée à un chef de bureau et à deux membres spécialement désignés à cet effet par le roi. Dans l'Administration centrale, le service a été fait par deux reviseurs et teneurs de livres, trois assistants et 24 auxiliaires extraordinaires, dont 22 du sexe féminin. Outre ce personnel, plusieurs fonctionnaires de l'Administration générale des postes, entre autres le caissier et l'intendant des timbres-poste, ont travaillé pour l'Administration des caisses d'épargne postales.

Pour se faire une idée de la manière dont les caisses d'épargne postales suédoises se sont développées pendant les sept années de leur existence par rapport aux caisses d'épargne postales plus anciennes d'autres Etats européens, pendant le même laps de temps, nous donnons aux pages 122 et 123 le tableau comparé (tableau II) des résultats fournis par le septième rapport de gestion de ces Etats. Il en résulte que, parmi les caisses d'épargne postales de l'Europe, celle de Suède présente, dans sa septième gestion, le chiffre moyen le plus élevé de participants, de même qu'un nombre relativement plus grand de dépôts que les caisses d'épargne postales de Belgique, d'Angleterre, de France et d'Autriche.

En ce qui concerne la moyenne du nombre des dépôts et des retraits, l'Administration belge est seule restée au-dessous de l'Administration suédoise; le montant de l'avoir par 1000 habitants a été plus grand en Suède qu'en Belgique et en Autriche, mais inférieur à celui des autres pays.

Aucune des Administrations citées n'a, dans la septième année de son existence, géré son exploitation à aussi peu de frais que l'Administration suédoise; eu égard tant au nombre des opérations qu'au chiffre total des participants existant à la fin de l'année, les frais d'administration ont été inférieurs à ceux de toutes les autres caisses d'épargne postales dont il s'agit.

eines Büreauchefs und zweier vom Könige besonders dazu bestellter Mitglieder. Den Geschäftsbetrieb bei der Centralverwaltung besorgten 2 Revisoren und Buchhalter, 3 Beisitzer, sowie 24 ausserordentliche Hülfskräfte, von denen 22 dem weiblichen Geschlecht angehörten. Ausser diesen waren noch mehrere Beamte der Generalpostverwaltung, nämlich der Kassirer und der Freimarkenintendant bei der Verwaltung der Postsparkassen betheiligt.

Um ein Bild davon zu gewinnen, wie sich die schwedischen Postsparkassen während ihres siebenjährigen Bestehens im Vergleich zu älteren Postsparkassen europäischer Staaten in dem gleichen Zeitraume entwickelt haben, stellen wir in der umstehend abgedruckten Uebersicht (Tabelle II) die betreffenden Ergebnisse aus dem siebenten Jahresbericht der einzelnen Länder einander gegenüber. Aus derselben geht hervor, dass von den europäischen Postsparkassen die schwedischen im siebenten Geschäftsjahre die höchste Durchschnittszahl an Theilnehmern, sowie eine verhältnissmässig grössere Zahl von Einlagen erreicht haben als die belgischen, englischen, französischen und österreichischen Postsparkassen.

Hinsichtlich der Durchschnittszahl an Einlagen und Rückzahlungen blieb nur die belgische Verwaltung hinter der schwedischen zurück; der Betrag des Guthabens, für je 1000 Einwohner berechnet, war in Schweden grösser als in Belgien und Oesterreich, geringer jedoch als die Ergebnisse der übrigen Staaten.

Keine der aufgeführten Verwaltungen hat im siebenten Jahre ihres Bestehens mit so geringem Kostenaufwande den Geschäftsbetrieb aufrecht erhalten, als die schwedische; sowohl im Vergleich zu der Zahl der im Laufe des Jahres erfolgten Umlagen, als auch zur Gesammtzahl der am Schlusse des Jahres vorhandenen Theilnehmer waren die Verwaltungskosten geringer als bei irgend einer der in Frage kommenden Postsparkassen.

was invested in from 3½ to 6 per cent. bonds of various Mortgage Companies.

The administration of the Post Office Savings Bank was in the hands of a chief clerk and of two gentlemen specially appointed for this purpose by the King. The staff employed at the Central Administration comprised, in addition, 2 controllers and bookkeepers, 3 clerks, and 24 assistants, of whom 22 were females. Besides these employés, two officers of the General Postal Administration, the cashier and the controller of postage-stamps, also co-operated in the administration of the Post Office Savings Bank.

In order to enable our readers to compare the results obtained by the Swedish Post Office Savings Banks at the close of the first seven years of their existence with those of the older like institutions of other European countries at the expiration of the same period, we publish on pages 122 and 123 a table (table II) showing the state of business of these Banks as recorded in their seventh Annual Reports. It appears from this table that at the close of the seventh year of business the Swedish Post Office Savings Bank counted a higher average number of depositors than any of the other European Banks, and had received a relatively greater number of deposits than the Belgian, English, French, and Austrian Post Office Savings Banks.

By none of the Savings Banks mentioned in this table was business carried on in the seventh year of its existence at a smaller cost than by the Swedish Bank; and in none did the cost of management reach a lower figure, both in proportion to the number of transactions effected in the course of the year, and in comparison with the total number of accounts open at the end of that year.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 8.** **Berne,** 1^er août 1892.

Sommaire. François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis. — Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de l'Ile de Ceylan, pour 1890. — Bibliographie postale.

François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis.

1491—1541. [1])

Par M. le Dr Joseph Rübsam, à Ratisbonne.

François de Taxis, fils de Simon et petit-fils de Roger de Taxis, qui entra au service de la maison de Habsbourg sous le règne de l'empereur Frédéric III et que celui-ci nomma chambellan et premier capitaine des chasses, était issu d'une *famille bergamasque* très ancienne, qui portait dans ses armoiries un blaireau (en italien *tasso*) passant. *Torquato Tasso*, l'auteur de la *Jérusalem délivrée*, est de la même famille que François de Taxis, le créateur de la poste dans le sens moderne du mot, ainsi que l'abbé Pierantonio Serassi [2]), l'auteur qui a étudié Tasso le plus à fond, le prouve d'accord avec Giambattista Manso [3]), marquis de Villa, l'ami intime et le premier biographe du poète [4]).

[1]) D'après des sources authentiques tirées principalement des archives centrales de la famille princière de la Tour et Taxis, à Ratisbonne.

[2]) *Serassi, La Vita di Torquato Tasso.* Rome 1785. 4°, p. 7 s. s.

[3]) *Manso, Vita di Torquato Tasso.* Rome 1634. 12°, p. 5.

[4]) Voir entre autres *L'Union postale*, 16^e vol., 198, observation 4, et *Hopf, Atlas historico-généalogique.* Gotha 1858, I, 434.

Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis.

1491—1541. [1])

Von Herrn Dr. Jos. Rübsam in Regensburg.

Franz von Taxis, Sohn des Simon und Enkel jenes Roger von Taxis, welcher unter Kaiser Friedrich III. in die Dienste des Hauses Habsburg trat und von demselben zum Kämmerer und Oberstjägermeister ernannt wurde, entstammte einer uralten *bergamaskischen Familie*, welche in ihrem Wappenschilde einen schreitenden Dachs (italienisch *tasso*) führte. *Torquato Tasso*, der Schöpfer des befreiten Jerusalem, ist mit Franz von Taxis, dem Begründer der Post im modernen Sinne des Wortes, gleichen Stammes, wie Abate Pierantonio Serassi [2]), der gründlichste Tassoforscher, im Einklange mit Giambattista Manso [3]), Marchese di Villa, dem vertrauten Freunde und ersten Biographen dieses Dichters, darthut [4]).

[1]) Nach authentischen vorzüglich dem fürstlich Thurn und Taxisschen Centralarchiv zu Regensburg entnommenen Quellen.

[2]) Serassi, *la vita di Torquato Tasso*, Roma 1785. 4°. S. 7 ff.

[3]) Manso, *la vita di Torquato Tasso.* Roma 1634. 12°. S. 5.

[4]) Vergl. u. a. *Union postale* XVI, 198, Anmerkung 4 und Hopf, historisch-genealogischer Atlas. Gotha 1858. I, 434.

Francis von Taxis, the Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew.

1491—1541. [1])

By Dr. Joseph Rübsam in Regensburg.

Francis von Taxis, son of Simon, and grandson of Roger von Taxis who had entered the service of the House of Habsburg during the reign of the Emperor Frederick III, and been appointed by him Chamberlain and Chief Master of the Huntsmen, was an offspring of a very ancient *family of Bergamo* whose escutcheon displayed a badger passant (*tasso* in Italian). *Torquato Tasso*, the author of « Gerusalemme Liberata », had the same ancestors as Francis von Taxis, the founder of the Post in the modern sense of the word, as is clearly shown by Abate Pierantonio Serassi [2]), the most competent student of Tasso, as well as by Giambattista Manso [3]), Marchese di Villa, the intimate friend and first biographer of the poet [4]).

Whether *Roger von Taxis*, the

[1]) According to authentic documents, for the greater part in the Archives of the Princes von Thurn and Taxis, Regensburg.

[2]) Serassi, « *La Vita di Torquato Tasso* ». Rome 1785. 4°, pages 7 and following.

[3]) Manso, « *La Vita di Torquato Tasso* ». Rome 1634. 12°, page 5.

[4]) See « *L'Union Postale* », XVI., 198, Remark 4, and also Hopf, « *Historisch-genealogischer Atlas* ». Gotha 1858. I., 434.

Il n'a pas encore été établi d'une manière authentique que, comme beaucoup le croient, le grand-père de François de Taxis, *Roger de Taxis*, ait organisé un service de poste dans le Tyrol et la Styrie. Mais ce qu'on sait d'une manière certaine, c'est que déjà l'empereur Frédéric III (1440—1493) « a le premier créé dans son empire et ses Etats héréditaires des stations de poste, et cela pour des raisons excellentes et très fortes, entre autres en considération des affaires difficiles de la guerre, et pour entretenir de bons et utiles services de renseignements sur l'ennemi héréditaire et général de la chrétienté, les Turcs, et d'autres potentats voisins de l'empire, en sorte que l'empereur, le roi et les autres souverains puissent échanger entre eux leurs correspondances. » Il n'est pas douteux non plus que l'empereur Frédéric III avait confié à la famille de Taxis l'exploitation des postes dans ses Etats.

D'après l'état actuel des recherches [5]), le nom de François de Taxis paraît pour la première fois dans un livret de courrier *(Raitbuch)* des archives de la poste i. et r. à Innsbruck, en 1491; il y est mentionné, en même temps que son frère, « *Johannes Dax* », « le maître supérieur des postes » *(obristen postmaister)* du roi des Romains Maximilien Ier (1486 à 1519), souche de la branche des Taxis qui s'est établie plus tard à Augsbourg.

Dans les premiers temps, les postes des Taxis n'avaient que le caractère de *postes auliques* et *d'Etat* au service de la maison de Habsbourg; elles étaient établies moyennant une redevance déterminée et on les supprimait ou transférait d'une localité à une autre, suivant les besoins du moment [6]).

[5]) Voir l'article très instructif, résultat de longues recherches dans les archives d'Innsbruck, intitulé: *Die Anfänge des habsburgischen Postwesens* (1460—1519), qui a été publié par le comte François de la Tour et Taxis, à Innsbruck, dans les *Neuen Tyroler Stimmen*, XXXIe année (1891), nos 295 et 296.

[6]) Voir *L'Union postale*, vol. 16, p. 200 s. s.

Ob bereits der Grossvater unseres Franz von Taxis, *Roger von Taxis*, durch Tirol und Steiermark eine Post angelegt, wie vielfach angenommen wird, bedarf noch eines authentischen Beweises. Soviel steht jedoch fest, dass schon Kaiser Friedrich III. (1440—1493) « erstlichen vnnd anfenckhlichen die Postleger (Stationen) im Reich ,vnnd seiner Majestät Erblanden an vnnd aufgericht vnnd dasselb aus trefflichen beweglichen Vrsachen, sonderlichen auch von wegen der beschwerlichen Kriegssachen, Item zů Haltung gueter fürderlicher Chundschafften gegen vnnd wider allgemainer Christenhait Erbfaind den Turggen vnnd anderer anstossender Potentaten des Reichs, auf das also Kayser, Chunig vnd andere Potentaten Ire Korrespondenzen gegen ainander haben mügen. » Auch dass Kaiser Friedrich III. den Postbetrieb in seinen Landen denen von Taxis anvertraut hatte, unterliegt keinem Zweifel.

Nach dem jetzigen Stande der Forschung [5]) erscheint der Name des Franz von Taxis urkundlich zuerst in einem Raitbuche des k. k. Statthaltereiarchives zu Innsbruck zum Jahre 1491, wo derselbe, zusammen mit seinem Bruder, dem «obristen postmaister» des römischen Königs Maximilian I. (1486—1519), « *Johannes Dax* », dem Stammvater der später in Augsburg sesshaft gewordenen Linie derer von Taxis, genannt wird.

In ihren Anfängen trugen die taxisschen Posten zunächst nur den Charakter einer *Hof- und Staatspost* im Dienste des habsburgischen Hauses, welche gegen eine bestimmte Vergütung angelegt und dem jeweiligen Bedürfnisse entsprechend wieder aufgehoben oder verlegt wurde [6]).

[5]) Vergl. den auf eingehenden archivalischen Studien beruhenden, sehr lehrreichen Artikel über: «Die Anfänge des habsburgischen Postwesens (1460—1519)» von Herrn Franz Grafen von Thurn und Taxis zu Innsbruck, welcher ebenda in den «Neuen Tiroler Stimmen», Jahrgang XXXI (1891), Nr. 295 und 296, erschien.

[6]) Vergl. *Union postale* XVI, 200 ff.

grandfather of our Francis von Taxis, had already organized a postal service across the Tyrol and Styria, as is generally supposed, still requires authentical proof. Thus much we know, that it is the Emperor Frederick III. (1440—1493) who « established the first and original postal stations in the Empire and in His Majesty's hereditary dominions, and this for very good and potent reasons, especially on account of the troublesome war, as also for the purpose of obtaining good and reliable information about the Turks, the hereditary enemies of the whole of Christendom, and other potentates adjacent to the Empire, in order that the Emperor, the King, and other potentates may exchange their correspondence. » There is, further, no doubt that the Emperor Frederick III. had entrusted the carrying out of the postal service in his dominions to the Lords von Taxis.

As far as has been ascertained up to the present [5]), the name of Francis von Taxis appears for the first time in a mail rider register of the year 1491 preserved in the archives of the I. R. Governor at Innsbruck, in which he is mentioned together with his brother « *Johannes Dax* », the « Chief Postmaster » of Maximilian I., King of the Romans (1486—1519), and ancestor of that branch of the Taxis family which settled at Augsburg at a later period.

In the origin, the Taxis Post had the character of a *Court* and *State Post* in the service of the house of Habsburg, the lines of which were established and maintained on payment of a certain compensation, and discontinued or transferred to other parts as circumstances required [6]).

[5]) See an article written by Count Franz von Thurn und Taxis, Innsbruck, and bearing the title of « *Die Anfänge des habsburgischen Postwesens* (1460—1519) ». This article which is the result of careful research in the archives of that city, is very instructive, and appeared in the Innsbruck « *Neuen Tiroler Stimmen* », vol. XXXI (1891), Nos 295 and 296.

[6]) See « *L'Union Postale* », XVI, pages 200 and following.

En l'an 1496, on constate la présence des postes des Taxis à Augsbourg, Worms, Lindau, Feldkirch, Bludenz, Coire, sur le col de Bormio, à Taufers, Liçnz, Goritz, Laibach; leur centre se trouve à Innsbruck où, depuis l'an 1500, Gabriel de Taxis, un oncle de notre François de Taxis, remplissait les fonctions de maître des postes [7]).

Cette poste territoriale autrichienne se développa au commencement du seizième siècle et prit le caractère d'*institution postale internationale de la maison de Habsbourg*. Le 1er mars 1500, François de Taxis fut nommé, à Gand, par le roi Philippe Ier le Beau, fils de l'empereur Maximilien Ier, « capitaine et maître de nos postes ». Le 18 janvier 1505, Philippe-le-Beau, en sa qualité de roi de Castille, Léon et Grenade, d'archiduc d'Autriche et de duc de Bourgogne, Lorraine et Brabant, conclut avec son maître général des postes François de Taxis une convention en vertu de laquelle ce dernier s'engageait, moyennant une indemnité annuelle de 12,000 livres, à créer et à entretenir une correspondance postale entre les Pays-Bas, la cour de Maximilien Ier en Allemagne, le lieu de résidence du roi de France et la cour d'Espagne.

François de Taxis se chargea de transporter les lettres de Bruxelles, le siège du gouvernement néerlandais, à Innsbruck, en été dans 5½ jours et en hiver dans 6½ jours. Le trajet de Bruxelles à Paris devait être fait en 44 heures, à Lyon en 4 jours, à Grenade en 15 jours et à Tolède en 12 jours.

Pendant l'hiver et lorsque les événements de la guerre obligeaient de s'écarter de la route postale ordinaire, un retard en rapport avec la gravité des circonstances était toléré dans la marche des courriers.

Tandis que les services néerlando-allemands et néerlando-espagnols

[7]) *Oswald Redlich, Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496—1500.* Dans les *Mittheilungen* de l'Institut autrichien de recherches historiques, XII, p. 499 s. s.

Für das Jahr 1496 lassen sich Taxissche Posten in Augsburg, Worms, Lindau, Feldkirch, Bludenz, Chur, über das Wormser Joch, Taufers, Lienz, Görz, Laibach nachweisen, als deren Mittelpunkt Innsbruck erscheint, wo seit dem Jahre 1500 Gabriel von Taxis, ein Onkel unseres Franz von Taxis, als Postmeister wirkte [7]).

Diese österreichische Territorialpost entwickelte sich an der Schwelle des sechzehnten Jahrhunderts zu den *internationalen Postanlagen des habsburgischen Herrscherhauses*. Am 1. März 1500 wurde Franz von Taxis zu Gent von König Philipp I. dem Schönen, dem Sohne Kaiser Maximilian I., zum « capitaine et maître de nos postes » ernannt Am 18. Januar 1505 traf Philipp der Schöne als König von Castilien, Leon, Granada, Erzherzog von Oesterreich und Herzog von Burgund, Lotharingen und Brabant mit seinem Hauptpostmeister Franz von Taxis ein Abkommen, kraft dessen sich letzterer, gegen eine jährliche Entschädigung von 12,000 livres verpflichtete, eine Postverbindung zwischen den Niederlanden, dem Hofe Maximilian I. in Deutschland, der jeweiligen Residenz des französischen Königs und dem spanischen Hofe in's Leben zu rufen und im Gange zu erhalten.

Franz von Taxis übernahm es, die Briefe von Brüssel, dem Sitze der niederländischen Regierung, nach Innsbruck im Sommer in 5½ Tagen, im Winter in 6½ Tagen zu befördern. Der Weg von Brüssel nach Paris sollte in 44 Stunden, nach Lyon in vier Tagen, nach Granada in 15 Tagen, nach Toledo in 12 Tagen zurückgelegt werden.

Für die Winterszeit und wenn kriegerische Ereignisse eine Abweichung von der gewöhnlichen Poststrasse nöthig machten, wurde eine entsprechende Verzögerung des Postenlaufes entschuldigt.

[7]) Oswald Redlich, Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496—1500. In den Mittheilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung XII, 499 ff.

The existence of Taxis Posts in 1496 may be traced at Augsburg, Worms, Lindau, Feldkirch, Bludenz, Coire, across the Wormser Joch, Taufers, Lienz, Göritz, and Laibach, the centre of this system being Innsbruck, where Gabriel von Taxis, uncle of our Francis von Taxis, had held the office of Postmaster since 1500 [7]).

At the beginning of the sixteenth century, this Austrian territorial Post developed into the *international postal system of the Habsburg dynasty*. On the 1st of March 1500, Francis von Taxis was appointed at Ghent « *capitaine et maître de nos postes* » by Philip I. the Fair, son of the Emperor Maximilian I. On the 18th of January 1505, Philip the Fair, King of Castile, Leon, Granada, Archduke of Austria, and Duke of Burgundy, Lorraine, and Brabant, concluded with Francis von Taxis, his Chief Postmaster, a convention according to which the latter agreed, on payment of a yearly indemnity of 12,000 livres, to establish and maintain a postal line between the Netherlands, the Court of Maximilian I., the residence, for the time being, of the French King, and the Spanish Court.

Francis von Taxis undertook to carry the letters from Brussels, the headquarters of the Dutch Government, to Innsbruck in 5½ days in summer, and 6½ days in winter. The journey from Brussels to Paris was to be performed in 44 hours, to Lyons in 4 days, to Granada in 15 days, and to Toledo in 12 days.

In winter, or whenever events of war obliged his couriers to deviate from the ordinary post route, a reasonable delay in the transmission of the mails was to be excused.

While the Dutch-German and the Dutch-Spanish mail service had been

[7]) Oswald Redlich, « *Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496—1500* »; in the « *Mittheilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung* », XII., pages 499 and following.

avaient pour but de créer une correspondance permanente et régulière, la poste de France était destinée à faciliter les relations diplomatiques avec ce pays.

Le fait que François de Taxis se chargea de la création, de l'organisation et de l'exploitation régulière d'une entreprise de transport qui, dès sa fondation, avait pris une *importance internationale*, prouve la force de caractère et la puissance de volonté de cet homme. François de Taxis a été l'âme de cette grande institution destinée à relier entre eux les membres dispersés de la monarchie des Habsbourg au moyen d'un échange rapide et sûr des dépêches postales. C'est sur lui que reposait la responsabilité de l'exacte exécution de ses obligations contractuelles. Il en répondait, vis-à-vis du roi, sur sa tête et ses biens. En même temps, le roi Philippe Ier se réservait le droit de supprimer en tout temps les postes dans les conditions qui leur avaient été données.

Comme, en raison de ses constants besoins d'argent, la Chambre du trésor royal n'était pas en mesure de remplir ses obligations à l'égard de François de Taxis, celui-ci devait, pour assurer la bonne marche de son entreprise, faire appel aux recettes produites par les taxes. Il lui fut donc permis de *transporter les correspondances privées, ainsi que les particuliers*, contre une indemnité convenable et moyennant que le service royal n'en souffrit aucun préjudice.

A la différence des institutions postales de l'antiquité et du moyen âge, l'instrument de civilisation créé par François de Taxis, bien qu'en première ligne destiné à tenir compte des besoins de l'Etat, prit dès son origine un caractère d'utilité publique et d'économie politique, puisqu'il fut mis à la disposition de tout particulier qui trouvait son intérêt au transport le plus prompt, le plus sûr et le moins onéreux possible de ses correspondances.

La preuve que les services de courriers faisaient aussi réellement

Während der niederländisch-deutsche und der niederländisch-spanische Postenzug die Herstellung einer regelmässigen, dauernden Verbindung bezweckten, sollte die französische Post den diplomatischen Verkehr mit diesem Nachbarlande erleichtern.

Dass Franz von Taxis die Errichtung, die Organisation und den ordnungsmässigen Betrieb einer Verkehrsanstalt unternahm, welche gleich bei ihrer Begründung eine *internationale Bedeutung* hatte, zeugt von dem Muthe und der Thatkraft dieses Mannes. Franz von Taxis war die Seele jenes grossartigen Werkes, welches die weitauseinander liegenden Reiche der spanisch-habsburgischen Weltmacht durch einen sicheren und raschen Depeschenverkehr miteinander verband. Auf ihm lastete die volle Verantwortung für die genaue Ausführung seiner vertragsmässig festgesetzten Obliegenheiten. Er haftete dem Könige mit Leib und Leben und mit seinem ganzen Vermögen dafür. Zudem wahrte sich König Philipp I. das Recht, die Posten in der beschriebenen Ausdehnung jederzeit wieder aufheben zu können.

Da die königliche Schatzkammer bei fortwährendem Mangel an Geld ihren Verpflichtungen gegen Franz von Taxis nicht nachkommen konnte, so war derselbe, sollte seine Anstalt Bestand haben, auf die Erträgnisse des Portos angewiesen. *Die Beförderung von Privatsendungen und Privatpersonen durch die Post* gegen eine entsprechende Vergütung, war daher gestattet, sofern nur hierdurch der königliche Dienst keine Beeinträchtigung erlitt.

Im Gegensatze zu den postähnlichen Einrichtungen des Alterthums und des Mittelalters, schlug somit die von Franz von Taxis ins Leben gerufene Kulturanstalt, obwohl dieselbe in erster Linie den Bedürfnissen des Staates Rechnung trug, gleich bei ihrem Entstehen eine gemeinnützige, volkswirthschaftliche Richtung ein, indem dieselbe Jedermann zu Gute kam, welchem durch

established for the purpose of maintaining permanent and regular communication, the object of the French Post was to facilitate diplomatic intercourse with this country.

The fact that Francis von Taxis undertook the establishment, organization, and regular working of an entreprise which was of *international importance* from its very beginning, shows the courage and energy of this man. He was the soul of that great system which connected the far distant countries of the Austro-Spanish empire by means of a secure and rapid exchange of despatches. He bore the whole weight of the responsibility for the punctual carrying out of the duties imposed upon him by his contract. He was answerable for it to the King with his life and property. King Philip I., moreover, had reserved the right of discontinuing at any time the abovementioned services.

As, in consequence of constant want of money, the Royal Exchequer was unable to fulfil its engagements towards Francis von Taxis, the latter had to fall back on the postage receipts in order to maintain his institution. *The conveyance of private correspondence and of private persons by Post* was, therefore, allowed, on the condition that such conveyance did not interfere with the Royal service.

Contrary to what was usually the case with the postal arrangements in antiquity and the middle-ages, the institution founded by Francis von Taxis, though chiefly intended to serve the purposes of the State, assumed from its very beginning a character of public utility and political economy, for it was at the disposal of anybody wanting a rapid, cheap, and safe means of conveyance for his letters.

That the Post was actually in operation, appears from the mention of the fact in the correspondence

partie de l'exploitation, se trouve entre autres dans la mention qui en est faite dans la correspondance du roi Philippe-le-Beau, telle qu'elle est reproduite dans la *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*, publiée par Gachard, I, pages 505, 514 ss., 535, 545 et 550.

Après la mort de Philippe Ier († 1506), François de Taxis, avec le concours de ses frères et cousins *Jean, Gabriel, Jean-Baptiste, David* et *Simon*, n'en conserva pas moins la direction supérieure des postes, sous le gouvernement de Marguerite d'Autriche, duchesse de Savoie, régente des Pays-Bas. [8])

L'idée très répandue, et reproduite même dans des ouvrages rigoureusement scientifiques, que François de Taxis n'a créé les postes qu'en 1516, repose donc sur une erreur. Au contraire, c'est cette année qui marque la clôture de la première période du service postal des Taxis, puisque c'est à cette date qu'on prit congé des « *vieilles postes* qui courent présentement » et que fut conclue, le 12 novembre 1516, entre le roi Charles Ier d'Espagne, qui devint plus tard l'empereur Charles-Quint, d'une part, et ses Grands-Maîtres des postes, François de Taxis et l'aîné de ses neveux, Jean-Baptiste de Taxis, d'autre part, une convention qui introduisit une amélioration notable et une augmentation de célérité dans le trafic, en même temps qu'elle étendit beaucoup le rayon d'exploitation des postes des Taxis, en ajoutant *Vérone, Rome* et *Naples* aux services déjà existants. Nous renonçons à entrer dans de plus amples détails sur le contenu de cette importante convention et renvoyons à la publication qui en a été faite dans notre ouvrage « *Jean-Baptiste de Taxis* » (1530—1610) publié chez Herder à Fribourg e./B. en 1889, en même temps qu'à notre

[8]) *Gachard, Les archives de Lille*, 293. *Le Glay, Correspondance de l'empereur Maximilien Ier et de Marguerite d'Autriche* I, 134; II. 17, 173, 186, 299. *Anales de las ordenanzas de correos de España* I, 1.

eine möglichst rasche, billige und sichere Beförderung seiner Briefschaften gedient war.

Dass die Posten auch wirklich im Betriebe waren, ergiebt sich u. a. aus deren Erwähnung in den Korrespondenzen König Philipps des Schönen, wie sie uns in der von Gachard herausgegebenen *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas* I, 505, 514 ss., 535, 545, 550 vorliegt.

Auch nach dem Tode Philipp I. († 1506) behielt Franz von Taxis, unterstützt von seinen Brüdern und Vettern, *Johann, Gabriel, Johann Baptista, David* und *Simon*, unter der damaligen Statthalterin der Niederlande, Margaretha von Oesterreich, Herzogin von Savoyen, die oberste Leitung der Posten [8]).

Die weitverbreitete, selbst in streng wissenschaftlichen Werken vorgetragene Ansicht, dass Franz von Taxis im Jahre 1516 die Posten erfunden habe, beruht somit auf einem Irrthum. Mit diesem Jahre schliesst vielmehr die erste Epoche des Taxisschen Postwesens bereits ab, indem damals *die alten Posten* « les vieilles postes, qui courent présentement » verabschiedet wurden, und zwischen König Karl I. von Spanien, dem nachmaligen deutschen Kaiser Karl V., einerseits, und seinen Hauptpostmeistern Franz und dessen ältesten Neffen Johann Baptista von Taxis, andrerseits, am 12. November 1516 ein Abkommen zu Stande kam, welches, neben einer bedeutenden Vervollkommnung und Beschleunigung des Betriebes, den Umfang des Taxisschen Postbereiches durch Angliederung von *Verona, Rom* und *Neapel* an die bestehenden Postkurse erweiterte. Ich versage es mir, auf den Inhalt und die Würdigung dieses wichtigen Vertrages hier näher einzugehen, und verweise auf dessen Veröffentlichung und Besprechung

[8]) Gachard, *les archives de Lille*, 293. Le Glay, *correspondance de l'empereur Maximilen Ier et de Marguerite d'Autriche* I, 134. II, 17, 173, 186, 299. *Anales de las ordenanzas de correos de España* I, 1.

of King Philip the Fair, as reproduced by Gachard in his « *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas* »; I., pages 505, 511 and following, 535, 545, and 550.

Even after the death of Philip I. (which occurred in 1506), Francis von Taxis retained the superintendence of the Posts under Margaret of Austria, Duchess of Savoy, then Regent of the Netherlands. In this task he was assisted by his brothers and cousins *Johann, Gabriel, Johann Baptista, David*, and *Simon* [8]).

The belief widely current even among strictly scientific writers, that Francis von Taxis had invented the Posts in 1516, is therefore erroneous. That is, on the contrary, the year in which the Taxis Posts had reached the end of the first period of their existence, for it was then that the *old* Posts, « *les vieilles postes, qui courent présentement* », were abolished, and a convention was concluded on the 12th of November 1516 between King Charles I. of Spain, afterwards Charles V., on the one hand, and Francis von Taxis, and his nephew Johann Baptista von Taxis, the King's Chief Postmasters, on the other, by virtue of which the territory of the Taxis Posts was considerably extended by the addition of *Verona, Rome*, and *Naples* to the existing postal system. The service was, moreover, greatly improved and accelerated. We refrain from entering upon a closer consideration of this important convention, and beg to refer our readers to the reproduction and discussion of the same on pages 201 and following of our book entitled « *Johann Baptista von Taxis (1530 bis 1610). Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxis'schen Posten* », published by Herder, Freiburg, in 1889.

[8]) Gachard, « *Les Archives de Lille* », page 293. Le Glay, « *Correspondance de l'empereur Maximilien Ier et de Marguerite d'Autriche* ». I., page 134; II., pages 17, 173, 186, 299. « *Annales de las Ordenanzas de correos de España* » I., page 1.

traité intitulé: « *Aus der Urzeit der Taxis'schen Posten* » p. 201 ss.

François de Taxis, dont J.-J. Moser n'a pas hésité à mettre l'œuvre civilisatrice en parallèle avec celle de Christophe Colomb,[9]) résidait dans les Pays-Bas, le cœur de la monarchie universelle des Habsbourg; c'est de là qu'il dirigeait le service postal organisé par lui d'une manière si éminemment originale et qui embrassait les Etats héréditaires d'Autriche, l'empire d'Allemagne, l'Italie, la France et l'Espagne.

Il ne nous est parvenu que peu de renseignements sur la personne du créateur de la poste moderne. Lorsque Philippe-le-Beau alla en Espagne prendre possession de la couronne de Castille, François de Taxis l'accompagna. En 1517 nous retrouvons celui-ci en Espagne dans la suite du roi Charles Ier.

L'empereur Maximilien Ier confirma ou conféra à lui et à ses frères *Roger*, *Léonard* et *Jean*, de même qu'aux fils de Roger, *Baptiste*, *David*, *Mateo* et *Simon*, le 31 mai 1512, la noblesse héréditaire du Royaume, des Etats autrichiens et bourguignons, et les créa comtes du palais *(Comites palatii Lateranensis)*.

En considération des services éminents rendus par Jean, Léonard, François et Baptiste de Taxis, en leur qualité de chefs du service des postes et des courriers impériaux, l'empereur renouvela et augmenta en même temps leurs *armoiries héréditaires*, qui sont décrites comme suit dans le diplôme: Un blaireau d'argent sur le champ d'azur inférieur de l'écu partagé, et sur le champ d'or supérieur un aigle de sable issant; la partie supérieure du cimier du casque de sable, orné de quatre œils de paon, est fleuronnée d'un cor de chasse or. En outre, en reconnaissance des services tout par-

[9]) *Moser. Deutsches Staatsrecht*, V. 262.

in meinem 1889 bei Herder in Freiburg erschienenen Buche: « Johann Baptista von Taxis (1530—1610). Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxisschen Posten. » S. 201 ff.

Franz von Taxis, dessen kulturhistorische That Johann Jakob Moser mit der des Kolumbus in Parallele zu setzen keine Bedenken trug[9]), hatte seinen Wohnsitz in den Niederlanden, dem Herzen der spanisch-habsburgischen Weltmonarchie, aufgeschlagen und leitete von dort aus den von ihm genial organisirten, die österreichischen Erblande, das deutsche Reich, Italien, Frankreich und Spanien umspannenden Postbetrieb.

Ueber die persönlichen Verhältnisse des Schöpfers der modernen Post ist nur Weniges auf uns gekommen. Als Philipp der Schöne zur Besitzergreifung der castilianischen Krone nach Spanien reiste, begleitete Franz von Taxis denselben. Im Jahre 1517 treffen wir ihn gleichfalls in Spanien in der Umgebung des Königs Karl I.

Kaiser Maximilian I. bestätigte bezw. verlieh ihm und seinen Brüdern: *Roger*, *Leonard* und *Johann*, sowie den Söhnen des Roger: *Baptista*, *David*, *Maphe (Mateo)* und *Simon* am 31. Mai 1512 die erbliche Adelswürde im Reich, den österreichischen und burgundischen Landen und ernannte dieselben zu Hofpfalzgrafen « *comites palatii Lateranensis* ».

In Anbetracht der hervorragenden Leistungen des Johann, Leonard, Franz und Baptista von Taxis, als der Vorsteher des kaiserlichen Post- und Kurierwesens, erneuerte und vermehrte der Kaiser zugleich deren *angestammtes Wappen*, welches in dem Diplome in folgender Weise beschrieben wird: Auf dem unteren blauen Felde des getheilten Schildes zeigt sich ein silberner Dachs, auf dem oberen goldenen ein schwarzer Adler bis zur Brust; über der schwarzgold tingirten, mit vier Pfauenspiegeln besteckten Helmdecke ruht als Kleinod ein goldenes Jagdhorn.

[9]) Moser, deutsches Staatsrecht V, 262.

Francis von Taxis whose work — by which civilization was so greatly promoted — Johann Jakob Moser does not hesitate to compare to the discovery of America by Columbus[9]), resided in the Netherlands, the heart of the Austro-Spanish monarchy, from where he conducted the postal service so ingeniously organized by him in the Austrian hereditary dominions, the German Empire, Italy, France, and Spain.

We know very little of the personal affairs of the founder of the modern Post. When Philip the Fair journeyed to Spain in order to assume the crown of Castile, Francis von Taxis accompanied him. In the year 1517 we again meet him in Spain in the suite of King Charles I.

On the 31st of May 1512, the Emperor Maximilian conferred upon Francis von Taxis, upon *Roger*, *Leonard*, and *Johann*, his brothers, and upon *Baptista*, *David*, *Maphe (Mateo)*, and *Simon*, the sons of Roger, titles of hereditary nobility in the Empire, and in the Austrian and Burgundian dominions; he further bestowed upon them the dignity of Court Palsgraves or « *comites palatii Lateranensis.* »

In recognition of the distinguished services rendered by Johann, Leonard, Francis, and Baptista von Taxis in their capacity of superintendents of the imperial postal and courier service, the Emperor at the same time changed their ancestral *armorial bearings*, making certain additions to the same. Their arms are described in the deed as follows:— The base part of the field to display a silver badger passant on an azure ground, and the upper part a sable eagle issuant on a ground of gold. The helmet to be ornamented with four peacock's feathers, and to bear a golden posthorn as crest on a wreath tinged sable and gold. In addition to these distinctions, the knighthood

[9]) Moser, « *Deutsches Staatsrecht* », V., page 262.

ticuliers qu'il a rendus à l'empereur et à son petit-fils Charles Ier, François de Taxis est créé chevalier de l'ordre de l'Eperon d'or.

En 1515, François de Taxis fit fondre la grosse cloche de Santa Maria Camerata près de Cornello, berceau des Taxis, à trois milles au nord de Bergame dans la vallée de Brembana. Il fonda aussi, dans la chapelle de Battel-lez-Malines, une messe perpétuelle du vendredi en l'honneur de la Sainte-Croix.[10]) La feuille de route de l'an 1500 trouvée par O. Redlich, porte des indications manuscrites originales, et entre autres le monogramme du fondateur de la poste.[11])

(*La suite au prochain numéro.*)

Ueberdies wird Franz von Taxis, in Anerkennung seiner ganz besonderen, dem Kaiser und seinem Enkel Karl I. geleisteten Dienste zum Ritter vom goldenen Sporn ernannt.

Im Jahre 1515 liess Franz von Taxis die grosse Glocke zu Santa Maria Camerata bei Cornello, dem etwa drei Meilen nördlich von Bergamo im Brembanathal gelegenen Stammsitze Derer von Taxis, giessen. Auch stiftete er in der Kapelle Battel-lez-Malines eine ewige Freitagsmesse zu Ehren des heiligen Kreuzes[10]). Der von O. Redlich aufgefundene Post-Stundenpass aus dem Jahre 1500 trägt eigenhändige Aufzeichnungen, darunter auch den Namenszug des Begründers der Post[11]).

(*Fortsetzung folgt.*)

of the Golden Spur was conferred upon Francis von Taxis in recognition of the particularly valuable services rendered by him to the Emperor and to his grandson Charles I.

In 1515, Francis von Taxis ordered a large bell to be cast for Santa Maria Camerata near Cornello, the ancestral home of the von Taxis in the Brembana valley about three miles north of Bergamo. He also instituted in the chapel of *Battel-lez-Malines* a perpetual Friday mass in honour of the holy cross.[10]) A postal time bill of the year 1500, discovered by O. Redlich, bears autograph notes by Francis von Taxis, and also his signature.[11])

(*To be continued.*)

Extrait du rapport de gestion du Postmaster General de l'Ile de Ceylan, pour 1890.

L'événement le plus important qu'il y ait à signaler dans le trafic postal de l'île de Ceylan, est la réduction des taxes des correspondances pour l'étranger, qui a été décidée dans le courant de l'année 1890 et est entrée en vigueur le 1er janvier 1891. Cette mesure, désirée depuis longtemps et discutée avec passion dans tous les cercles intéressés, a dépassé dans ses résultats toutes les espérances et causé une vive satisfaction dans la classe la plus nombreuse de la population de la colonie.

Depuis la date dont il s'agit, abstraction faite des taxes spéciales des correspondances à destination de la colonie voisine de l'Hindoustan, Ceylan ne connaît qu'un seul tarif pour les correspondances à desti-

[10]) *Stroobant. Notice historique et généalogique sur les seigneurs de Braine-le-Château.* Bruxelles, 1849, p. 183.

[11]) Voir: *Führer durch das k. k. Postmuseum.* Vienne 1891, p. 42.

Aus dem Verwaltungsbericht des General-Postmeisters der Insel Ceylon für 1890.

Das wichtigste Ereigniss aus dem Postbetrieb der Insel Ceylon bildet die im Laufe des Jahres 1890 beschlossene, mit dem 1. Januar 1891 in's Werk gesetzte Ermässigung der Portosätze für die Korrespondenz nach dem Auslande. Diese seit langer Zeit erhoffte, in allen betheiligten Kreisen lebhaft erörterte Massregel übertraf in ihrer Ausführung die gehegten Erwartungen und verursachte grosse Befriedigung unter weiten Schichten der Bevölkerung jener Kolonie.

Ceylon kennt seit dem erwähnten Zeitpunkt — abgesehen von den besonderen Portosätzen für die Korrespondenz nach der Nachbarkolonie Vorder-Indien — für die Korrespondenz nach sämmtlichen ausländischen

[10]) Stroobant, *notice historique et généalogique sur les seigneurs de Braine-le-Château.* Bruxelles 1849. S. 183.

[11]) Vergl. «Führer durch das k. k. Post-Museum in Wien.» Wien 1891. S. 42.

Extracts from the Annual Report of the Postmaster-General of Ceylon for the year 1890.

The most important event which took place in the postal service of Ceylon in the year under report was the reduction of the postage on foreign correspondence. This reduction had been decided upon in the course of 1890, and came into operation on the 1st of January 1891. This measure, so long expected and much discussed by all who had an interest in the reduction, was attended with greater success than had been anticipated, and gave great satisfaction to large sections of the community.

Excepting the special rates on letters, etc., to India, there is now a single tariff for the correspondence from Ceylon to all foreign

[10]) Stroobant, «*Notice historique et généalogique sur les seigneurs de Braine-le-Château.*» Brussels 1849, page 183.

[11]) Compare: «*Führer durch das k. k. Post-Museum in Wien.*» Vienna 1891, p. 42.

nation de l'ensemble des territoires étrangers, que le lieu de destination de la lettre fasse ou non partie de l'Union postale universelle. Il est perçu :

15 cents pour la lettre de poids simple (½ once);
5 cents pour la carte postale;
5 cents par journal de 4 onces
10 cents par 2 onces de poids des autres imprimés et des échantillons de marchandises;
10 cents pour les papiers d'affaires jusqu'au poids de 4 onces, et au delà de ce poids 5 cents par 2 onces en sus.

Il va sans dire que la réduction des taxes aura pour conséquence de diminuer d'une manière notable les recettes provenant des correspondances internationales; cependant on a déjà pu s'assurer que la réforme du tarif aura pour effet d'augmenter beaucoup le nombre des lettres et de permettre ainsi de couvrir promptement le déficit prévu. Si le cas se vérifie, l'Administration des postes de Ceylan estimera qu'il est de son devoir de proposer, au Gouvernement colonial, d'introduire dans le tarif interne plusieurs changements réclamés par un comité de l'Association susnommée des planteurs de Ceylan, et avant tout d'élever l'unité de poids des lettres internes de ½ once à 1 once.

Nous croyons devoir donner quelques détails sur une remarquable proposition qui tend à transformer l'organisation du service des voitures postales *(Mail Coaches)* sur les routes de Ceylan.

Aujourd'hui, l'Administration des postes passe un contrat avec un entrepreneur de transports, qui s'engage, moyennant une allocation déterminée, à transporter régulièrement et par voitures les dépêches postales entre deux ou plusieurs localités. Le transport des personnes par les mêmes véhicules est l'affaire

Gebieten nur noch einen Tarif, ohne Rücksicht darauf, ob der Bestimmungsort des Briefes dem Weltpostverein angehört oder nicht, und zwar werden erhoben:

15 Cents für den einfachen, ½ Unze schweren Brief;
5 Cents für die Postkarte;
5 Cents für jede 4 Unzen wiegende Zeitung;
10 Cents für je 2 Unzen Gewicht von Drucksachen anderer Art und von Waarenproben;
10 Cents für Geschäftspapiere bis zum Gewicht von 4 Unzen, darüber für jede weiteren 2 Unzen 5 Cents.

Selbstverständlich wird die Herabsetzung der Portosätze für die Auslandkorrespondenz einen merklichen Einnahmeausfall im Gefolge haben; es liegen aber schon jetzt Wahrnehmungen vor, die eine starke Zunahme der Briefzahl in Folge der Tarifreform und eine baldige Dekkung des entstehenden Defizits in sichere Aussicht stellen. Tritt dieser Fall ein, so wird es die Postverwaltung Ceylon's als ihre Pflicht erachten, der Kolonial-Regierung verschiedene, von einem Ausschusse der obenerwähnten Vereinigung der Plantagenbesitzer Ceylon's vorgeschlagene Aenderungen des internen Portotarifs zur Durchführung zu empfehlen, vor Allem die Erweiterung der Gewichtseinheit für Inlandsbriefe von ½ auf 1 Unze.

Einen bemerkenswerthen Vorschlag zur Umgestaltung des Systems der fahrenden Posten auf Landwegen auf Ceylon (des *system of mail coaches)* glauben wir hier des Näheren darlegen zu sollen.

Gegenwärtig besteht die Einrichtung, dass die Postverwaltung mit einem Fuhrunternehmer einen Vertrag schliesst, worin sich derselbe gegen eine bestimmte Entschädigung verpflichtet, die Postsachen zwischen zwei oder mehreren Orten regelmässig durch Fuhrwerke zu befördern. Die gleichzeitige Beförderung von Personen mit den betreffenden Fuhrwerken ist lediglich Sache des Unternehmers, die Postverwaltung hat damit nichts zu thun. Die Einrichtung ist — wie der uns vor-

countries, whether belonging to the Universal Postal Union or not. The rates of this tariff are as follows:—

	cents
for letters, per ½ oz. . . .	15
for each post card	5
for each newspaper, per 4 oz.	5
for each packet of printed matter, per 2 oz.	10
for commercial documents per first 4 oz.	10
and for every additional 2 oz.,	5

It is certain that the reduction of the postage on foreign correspondence will result in a sensible falling off in receipts, but there are already signs of a considerable increase in the number of letters in consequence of the reform, by which this loss will soon be more than counterbalanced. If this expectation is verified, the Postal Administration of Ceylon will consider it as its duty to submit for the approval of the Government certain alterations in the local tariff which have been recommended by the Planters' Association, the chief among these proposals being the substitution of 1 ounce for ½ ounce as the initial weight for local letters.

The Report contains remarkable proposals for the reorganization of the system of Mail Coaches in Ceylon, of which we will give a detailed explanation to our readers.

Under the present system contracts are concluded by the Postal Administration, according to which the contractors engage to convey the mails between two or more places by means of coaches and at regular intervals. The contractors are at liberty to convey passengers at the same time, but this is their own affair and the Administration

de l'entrepreneur et l'Administration n'a pas à s'en occuper. Comme le dit le rapport de gestion que nous avons sous les yeux, cette organisation est peu onéreuse, mais aussi, dans bien des cas, elle est défectueuse et peu satisfaisante. Des gens qui ne comprennent rien au service des transports et ne se font pas une idée exacte des frais réels d'une entreprise de ce genre, font leur possible pour obtenir celle-ci à tout prix, dans l'espérance de tirer quelque profit du transport des voyageurs. Lorsqu'un contrat vient à expirer, celui qui a eu jusque là l'entreprise s'efforce de conserver celle-ci, parce qu'il craint, sans cela, d'être obligé de vendre voitures, chevaux, harnais, vente qui pourrait lui causer des pertes.

Aussi l'allocation que l'Administration des postes accorde généralement au soumissionnaire le plus bas est-elle d'un montant si minime, qu'il est impossible à l'entrepreneur d'y trouver son compte. L'Administration est donc servie à bon marché, mais elle ne l'est absolument pas comme il conviendrait qu'elle le fût. L'entrepreneur de poste emploie des chevaux excédés de travail et mal nourris, et préfère être puni pour les mauvais traitements qu'il inflige à ses bêtes plutôt que de dépenser ce qui serait nécessaire pour l'acquisition d'un bon matériel de train. Ce qu'il reçoit de la caisse postale suffit à peine pour payer les gens qui lui sont indispensables, à plus forte raison cela ne suffit-il pas pour l'entretien de bons chevaux et de bons équipages. Il s'agit donc, pour lui, de tirer le plus d'argent possible du transport des passagers. La voiture entière est aménagée de façon à pouvoir contenir beaucoup de monde. Le transport des envois postaux est considéré comme un accessoire. Lorsque la voiture est garnie ou comble, on y fourre les sacs de dépêches partout où il reste encore quelque place, sous les pieds des voyageurs, sous le tablier du siège, sur le marchepied de la voiture. Quand tout va

liegende Verwaltungsbericht ausspricht — zwar billig, aber auch in vielen Beziehungen mangelhaft und wenig zufriedenstellend. Leute, die vom Fuhrwesen nichts verstehen und von den wirklichen Kosten eines derartigen Unternehmens keine richtige Vorstellung haben, drängen sich dazu um jeden Preis, in der Hoffnung, aus dem Personenverkehr Nutzen ziehen zu können. Geht ein Vertrag zu Ende, so versucht der bisherige Unternehmer das Fuhrwesen in der Hand zu behalten, weil er sich vor dem andernfalls erforderlichen Verkauf seiner Wagen, Pferde und Geschirr und dem hieraus drohenden Verlust fürchtet.

Daher kommt es, dass die Leistung, welche seitens der Verwaltung dem Mindestfordernden zugeschlagen zu werden pflegt, häufig zu so niedrigen Preisen vergeben wird, dass der Unternehmer sein Bestehen dabei nicht finden kann. Die Verwaltung wird dann zwar billig, aber auch keineswegs so bedient, wie es in der Ordnung wäre. Der Posthalter verwendet überarbeitete und schlecht genährte Pferde und lässt sich lieber wegen Thierquälerei bestrafen, als dass er die nöthigen Kosten behufs Beschaffung eines guten Pferdematerials aufwendet. Die Bezahlung, welche er aus der Postkasse empfängt, reicht kaum aus, die erforderlichen Leute zu besolden, geschweige denn tüchtige Pferde und Wagen zu unterhalten. Nun heisst es, soweit nur möglich, Geld aus der Personenbeförderung herauszuschlagen. Der ganze Wagen wird daher so eingerichtet, dass er viele Personen aufnehmen kann. Die Beförderung der Postsachen wird als Nebensache betrachtet. Ist der Wagen voll oder überfüllt, was mitunter vorkommt, so werden die Postbeutel hingesteckt, wo gerade noch Platz ist, unter die Füsse der Reisenden, unter das Spritzenleder am Kutschbocke, auf das Trittbrett des Wagens. Geht es dem Unternehmer gut, so wirthschaftet er in den Tag hinein, bis ein Mitbewerber auf der betreffen-

has nothing to say in the matter. This system, as is stated in the Report, is economical, but in many respects unsatisfactory. When a fresh contract is advertised, outsiders come forward with insufficient experience of the actual outlay and working expenditure required on a contract, and are anxious to undertake the business at any price, because they hope to make their profit on increased traffic. On the other hand, the present contractor is most anxious to secure the contract rather than accept the loss on the sale of his coaches, horses, and harness.

In this way the contract is generally given to the person who has submitted the lowest tender, and the Government secures a service which is economical but which can never be worked on such a subsidy in a thoroughly efficient manner. The contractor employs overworked and underfed horses, and prefers running the chance of prosecution for cruelty to animals rather than purchasing more serviceable horses. The subsidy is barely sufficient to pay the staff of men employed on the line, and the contractor has to provide his horses and coaches, etc., feed the former, and make his profit out of passenger traffic. To secure this the whole coach is arranged for passengers, and when it is full or more than full, which is sometimes the case, the mails are placed anywhere — under the feet of passengers, behind the splashboard, on the step of the mail cart. In this way, if the contractor is lucky, he manages to make both ends meet so long as he is the only coach proprietor on the road; but if, as sometimes happens, a competitor starts, the opposition is ruinous. Passengers prepared to pay moderate rates not being sufficient to fill both coaches, fares are lowered, touts are employed, and rows occur between par-

bien, l'entrepreneur fait son service au jour le jour, jusqu'à ce qu'il se présente une concurrence. Alors s'engage entre les concurrents une lutte funeste pour tous les deux. Les prix de transport sont réduits au minimum; tous les moyens imaginables sont employés pour embaucher les voyageurs; des disputes surgissent entre les partisans des entrepreneurs en concurrence, et l'on en vient enfin à ce qui s'est vu pour le service de Mátara à Alutgama, où le prix d'une place de voyageur adulte sur un trajet de 62 milles est descendu à 2½ roupies, soit à 4 cents par mille. Il est évident qu'une pareille situation est, à la longue, inacceptable et insupportable tant pour l'Administration que pour le public.

De l'avis de l'Administration des postes, il n'y a qu'un moyen pour faire cesser cet état de choses: organiser un service spécial de transport des voyageurs sous sa propre direction et son contrôle. Il nous semble qu'en faisant cette proposition, le rapporteur a pris pour modèle le service des voyageurs tel qu'il se pratique dans maints pays européens, en Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Suisse, etc. Il veut que le billet du voyageur postal soit vendu au guichet du bureau de poste et, par conséquent, attribuer à la caisse postale le produit des voyageurs. Les entrepreneurs seraient chargés de fournir les moyens de locomotion; on leur paierait une indemnité convenable par mille pour la fourniture des chevaux; ceux-ci devraient répondre à certaines conditions déterminées. On peut considérer comme une concession à la situation de Ceylan, la proposition de faire partir deux voitures l'une après l'autre sur les routes les plus importantes et où le transport des voyageurs est considérable: une poste accélérée avec une taxe élevée et une voiture circulant lentement, avec des taxes très réduites et destinée aux voyageurs indigènes.

den Fuhrstrecke auftritt. Dann entwickelt sich ein für beide Theile verderblicher Wettstreit. Die Fahrpreise werden bis auf's äusserste herabgesetzt, alle erdenklichen Mittel zur Anlockung der Fahrgäste werden angewandt, Streitigkeiten zwischen den Anhängern der konkurrirenden Unternehmungen brechen aus, und es kommt schliesslich so weit, wie bei dem Postkurse zwischen Mátara und Alutgama, wo das Personengeld für einen erwachsenen Reisenden auf der 62 Meilen langen Strecke nur 2½ Rupien, d. h. 4 Cents für die Meile beträgt. Es liegt auf der Hand, dass derartige Zustände weder für die Verwaltung noch für das Publikum auf die Dauer annehmbar und erträglich sind.

Nach Ansicht der Postverwaltung giebt es dagegen nur ein Mittel: die Einrichtung eines besonderen Personenpostbeförderungsdienstes unter Leitung und Aufsicht der Verwaltung. Es scheint uns, dass dem Herrn Berichterstatter das Vorbild des Personenpostwesens in manchen europäischen Staaten, z. B. in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz etc. bei seinem Vorschlage vorgeschwebt hat. Er will die Fahrscheine zur Reise mit der Post an den Postschaltern verkaufen lassen, mithin die Einnahme aus dem Personenverkehr der Postkasse zuführen. Die Zugkraft sollen Unternehmer stellen, denen für die Hergabe von Pferden, welche bestimmten Anforderungen zu entsprechen hätten, ein angemessener Vergütungssatz für die Meile zu bewilligen wäre. Als ein Zugeständniss an die Verhältnisse auf Ceylon ist der Vorschlag zu erachten, dass auf den wichtigeren Postkursen mit bedeutenderem Personenverkehr stets zwei Postwagen hintereinander abzulassen wären: eine Schnellpost mit höherer Fahrtaxe und ein langsam fahrender Wagen mit sehr mässiger Fahrtaxe für Reisende aus den Kreisen der eingeborenen Bevölkerung.

Der Herr Berichterstatter ist nicht im Zweifel darüber, dass die Verwaltung an der neuen Einrichtung

tisans of the rival coaches, whose proprietors eventually reduce the fares to such an extent that between Mátara and Alutgama, a case in point, the fare for an adult passenger is only 2½ rupees, the distance being over 62 miles, and the charge per mile only 4 cents. It is clear that such a state of things cannot be suffered to continue in the interest of both the Administration and the public.

There is only one remedy in the opinion of the Postal Administration, and this is the formation of a separate Coach Branch under the control and supervision of special officers of the Department. This proposal may perhaps have been suggested to the Postmaster-General of Ceylon by the passenger services in operation in several European countries, such as Germany, Austro-Hungary, Switzerland, etc. The tickets are to be purchased at the post-offices, and the receipts from the passenger traffic are thus to go to the Postal Administration. The horses are to be supplied by contractors who would be paid a reasonable rate per mile for horses of a certain standard. On important lines, where there are a sufficient number of passengers, there should be two coaches, one express with a higher fare, the other slow with a moderate fare for native passengers; a proposal which may be considered as a concession to the peculiar conditions of Ceylon. The Postmaster-General has no doubt that the branch would be worked at a loss at the outset, and experience would have to be gained, perhaps dearly; but the work done would be most useful, and the Coach Branch of the Post Office would soon, if properly supported, be in a position to render most valuable service to the com-

L'auteur du rapport ne doute pas que, dans les commencements, l'Administration ne doive foncer pour la nouvelle organisation de service, et que les expériences qu'on sera appelé à faire à la longue, avec cette nouvelle organisation, ne reviennent peut-être assez cher. Cependant, d'un autre côté, il est absolument convaincu de la grande utilité de la *Coach Branch* du Post Office et croit que cette exploitation rendra, au public en général, des services qu'on ne saurait trop apprécier. « L'avantage que les districts ruraux retirent d'un service de voyageurs qui permet aux petits commerçants de pénétrer dans les villages avec leurs marchandises, est immense, et l'argent que l'Etat consacre à cette institution est placé avantageusement, bien qu'il ne rende pas un bénéfice immédiat suffisant. »

Une innovation dans le service des postes de l'île de Ceylan consiste dans l'admission, à partir du 1er janvier 1891, d'abord à titre d'essai, des colis en remboursement dans l'échange avec les îles voisines. Les habitants de Ceylan sont ainsi mis à même de se procurer, d'une manière commode et généralement à meilleur marché que dans les magasins de Ceylan, des objets de diverse nature des marchands hindous, dont les magasins sont mieux fournis que ceux de l'île. Cette innovation semble répondre à un besoin réel, car, du 1er janvier au 31 mars 1891, Ceylan a déjà reçu de l'Hindoustan 726 paquets grevés de remboursement *(Value payable parcels)* pour lesquels il a été perçu à Ceylan un total de 9406 roupies qui ont été transmises à l'Hindoustan. Dans la direction inverse, l'échange a été bien moindre; pendant le même laps de temps il n'a été expédié de Ceylan pour l'Hindoustan que 37 paquets grevés de remboursement pour une somme totale de 387 roupies, ce qui prouve que les conditions propres à favoriser le développement de cette branche du service se trou-

zu Anfang Geld zusetzen wird, und dass die Erfahrungen, welche bei dem neuen Dienstzweige allmählich gemacht werden müssen, vielleicht theuer zu stehen kommen werden. Andererseits ist er aber von dem grossen Nutzen des geplanten «*Coach Branch of the Post Office*» fest überzeugt und glaubt, dass dieselbe der Allgemeinheit Dienste leisten wird, die gar nicht hoch genug veranschlagt werden können. « Der Vortheil, den die Landbezirke von einer Personenpost haben, deren Benutzung es dem Kleinhändler ermöglicht, mit seinen Waaren in die Dörfer einzudringen, ist ungeheuer, und das Geld, welches seitens des Staates auf solche Einrichtungen verwandt wird, ist, wenn es auch keinen ausreichenden unmittelbaren Gewinn abwerfen mag, vortrefflich angelegt. »

Eine neue Einrichtung im Postbetrieb der Insel Ceylon ist die mit dem 1. Januar 1891 — zunächst versuchsweise — erfolgte Zulassung von Nachnahmepacketen im Verkehr mit dem benachbarten Indien. Die Bewohner von Ceylon sind dadurch in den Stand gesetzt, von den indischen Kaufleuten, deren Waarenlager besser ausgestattet sind, als die der Kaufleute auf der Insel, Waaren der verschiedensten Art, zumeist zu billigeren Preisen, als in den einheimischen Kaufläden, auf bequeme Art zu beziehen. Die Einrichtung scheint einem wirklichen Bedürfnisse zu entsprechen, denn in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1891 sind bereits 726 Nachnahmepackete — *value-payable parcels* — aus Indien in Ceylon eingegangen, wofür die Gesammtsumme von 9406 Rupien von den Empfängern auf Ceylon eingezogen und nach Indien abgeführt worden ist. In umgekehrter Richtung ist der Verkehr weit geringer gewesen; es sind während des oben erwähnten Zeitraumes nur 37 Packete mit einer Gesammt-Nachnahme von 387 Rupien aus Ceylon nach Indien versandt worden, was eben beweist, dass die Bedingungen für die Entwickelung dieses Verkehrszweigs vornehmlich in dem

munity in affording means of communication, the importance of which cannot be too highly estimated. « The advantage to rural districts of having a coaching service through them, and of enabling the petty trader to get about among the villagers, is immense, and money spent with that object is an admirable investment, though it may bring insufficient direct remunerative return. »

A new system, that of value-payable parcels, was adopted on the 1st of January, 1891, in the exchange with India, for the present as an experimental measure. By this arrangement Ceylon residents are enabled to secure goods from Indian shops which are better supplied than the local markets, besides being in some instances less expensive. The system seems to satisfy a real want, for from the 1st of January to the 31st of March, 1891, as many as 726 value-payable parcels were received from India, and the amount collected from addressees in Ceylon and remitted to India on this account was 9,406 rupees. The business transacted in the opposite direction was much smaller; only 37 parcels with an aggregate value to be collected of 387 rupees were sent, during the same period, from Ceylon to India, a fact showing that the development of this branch of business mainly depends on the demand for goods from India on the part of residents in Ceylon.

An incident worthy of mention in the foreign postal business is the

vent dans les besoins qu'ont les habitants de l'île de tirer des marchandises de l'Hindoustan. Dans le domaine du service international, il convient de mentionner encore l'organisation d'un service postal régulier entre Ceylan et la colonie britannique de l'île Maurice. Le gouvernement de cette colonie a conclu, avec la *British India Steam Navigation Company*, une convention en vertu de laquelle un paquebot doit faire le service une fois toutes les quatre semaines, entre Maurice et Colombo. Ce nouveau service maritime a commencé le 1er juillet 1890 et a été exécuté régulièrement. Les paquebots de l'*Orient Company*, des Messageries maritimes et de la *Peninsular and Oriental Company* apportent les sacs de dépêches du bureau de Londres pour l'île Maurice à Colombo, où ils sont chargés à bord du paquebot de la *British India Company* allant à Maurice. Dans l'autre sens, les paquebots de Maurice apportent les sacs de dépêches à destination de l'Europe, etc., à Colombo, où ils sont remis aux navires qui y font escale dans leur trajet pour l'Europe, l'Asie, etc.

Depuis le 1er novembre 1890, il est permis d'expédier des colis postaux avec valeur déclarée dans les relations avec la Grande-Bretagne. Le droit d'assurance est fixé à 25 cents pour une valeur déclarée de 50 roupies, et l'on paie 25 cents pour toute valeur de 50 roupies ou fraction de ce montant en sus. Le maximum de la valeur déclarée admise est de 500 roupies pour laquelle on doit, par conséquent, payer 2½ roupies. Jusqu'à présent, les expéditeurs n'ont fait que peu d'usage de la faculté qui leur est donnée d'assurer leurs envois, puisque, dans les deux mois du 1er novembre au 31 décembre 1890, il n'a été remis que 37 paquets avec valeur déclarée. En raison de la grande sécurité que présente l'échange international des colis postaux à Ceylan (en 1890,

Bedürfnisse der Inselbewohner für Waarenbezug aus Indien beruhen.

Auf dem Gebiete des internationalen Postdienstes ist ferner die Einrichtung eines regelmässigen Postdienstes zwischen Ceylon und der britischen Kolonie Mauritius erwähnenswerth. Die Regierung der letzteren hat mit der *British India Steam Navigation Company* einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge alle vier Wochen zwischen Mauritius und Colombo auf Ceylon ein Postdampfer verkehren soll. Dieser neue Seepostdienst hat mit dem 1. Juli 1890 begonnen und ist mit Regelmässigkeit ausgeführt worden. Die Dampfer der *Orient Company*, der *Messageries Maritimes* und der *Peninsular and Oriental Company* bringen Briefbeutel vom Postamt in London für die Insel Mauritius in Colombo an, wo sie an Bord des nach Mauritius fahrenden Dampfers der *British India Company* gebracht werden. Umgekehrt bringen die Dampfer von Mauritius Briefbeutel für europäische und andere Bestimmungsorte nach Colombo behufs Weitergabe an die dort anlegenden auf der Fahrt nach Europa, Asien etc. begriffenen Schiffe.

Seit dem 1. November 1890 besteht die Einrichtung, dass Postpackete im Verkehre mit England unter Werthangabe zur Versendung gelangen können.

Die Versicherungsgebühr beträgt 25 Cents für einen Werthbetrag von 50 Rupien. Für jede weiteren 50 Rupien oder einen Theil dieses Betrages sind 25 Cents zu entrichten. Der Höchstbetrag der Versicherungssumme ist 500 Rupien, für welche demnach die Versicherungsgebühr auf 2½ Rupien sich beläuft. Bis jetzt ist seitens der Absender von der ihnen gebotenen Gelegenheit zur Versicherung ihrer Sendungen nur wenig Gebrauch gemacht worden, da in den 2 Monaten vom 1. November bis zum 31. Dezember 1890 nur 37 Packete mit Werthangabe eingeliefert worden sind. Bei der grossen Sicherheit, welche den internationalen Postpäckereiverkehr Ceylon's umgiebt — im Jahre 1890 ist unter 17,826 Pak-

establishment of a regular mail service between Ceylon and the British Colony of Mauritius. A contract has been concluded between the Government of this latter Colony and the British India Steam Navigation Company for the conveyance of mails once in four weeks between Mauritius and Colombo. The service was commenced on the 1st of July, 1890, and has been maintained with regularity. Mails are received from London for Mauritius by the Orient Company's packets, as well as by the *Messageries Maritimes* and Peninsular and Oriental Companies' steamers, and are transshipped at Colombo on board the British India steamers which call once a month *en route* for Mauritius. Similarly the British India steamers deliver at Colombo the mails despatched from Mauritius for transshipment to steamers leaving for Europe and other countries.

Arrangements were introduced on the 1st of November, 1890, for the insurance of parcels addressed to the United Kingdom, on a scale of rates from 25 cents, the fee for insuring a parcel of 50 rupees in value, up to 2½ rupees for 500 rupees' worth. Up to the present, this arrangement has received little support, not more than 37 parcels having been insured in the course of the two months from the 1st of November to the 31st of December, 1890. It is true that the great safety afforded by the international parcel post service of Ceylon gives but little occasion for insurance against loss. Thus, there was not a single case of loss among the 17,826 parcels exchanged in 1890, many of which contained articles of consi-

sur 17,826 colis, dont quelques-uns d'une valeur réellement considérable, il ne s'en est point perdu), le public expéditeur n'a pas de motif suffisant d'assurer la valeur des colis qu'il remet. Bien que cette circonstance ne réponde pas à ce qu'on espérait lorsqu'on organisa le service de l'assurance, elle n'en est pas moins réjouissante, puisqu'elle prouve la sécurité qui règne dans l'exploitation et la confiance qu'inspirent au public les institutions postales.

Les résultats des diverses branches du service postal de Ceylan ont d'ailleurs été très satisfaisants en 1890, ce que l'Administration des postes attribue en première ligne à la situation favorable de la culture du thé et aux progrès de la culture des plantations dans les diverses parties de l'île. Le développement de l'aisance de la population se constate principalement par l'emploi fréquent de la Caisse d'épargne postale, dont les participants, en 1890, ont augmenté de près de 20 % pendant que les dépôts d'épargne s'accroissaient de 30 %. Le capital d'épargne recueilli s'est élevé de 233,697 à 309,746 roupies, soit de 76,048 roupies. A part sa signification générale, ce progrès mérite d'intéresser particulièrement en ce qu'il prouve combien la Caisse d'épargne postale gagne en faveur auprès de la population. La *Ceylon Savings Bank*, une institution d'épargne plus ancienne, n'a présenté, en 1890, qu'une augmentation de capital de 42,412 roupies. Dans quelques localités, l'essor qu'a pris la participation de la population indigène à la Caisse d'épargne postale est dû aux buralistes postaux, qui ont à cœur de faire connaître au public les avantages de l'institution et encouragent les particuliers à s'en servir. La *Grama Rakshaka Samágama*, une société très utile et dont le programme est excellent, s'efforce aussi de

keten von theilweise recht erheblichem Werthe nicht ein einziger Verlustfall zu verzeichnen gewesen — fehlt es für das versendende Publikum eigentlich an ausreichender Veranlassung, den Werth der eingelieferten Packete zu versichern. Diese Thatsache, wenn sie auch den in Bezug auf die Einrichtung des Versicherungsverfahrens gehegten Erwartungen nicht entspricht, ist immerhin insofern erfreulich, als sie die im Postbetrieb herrschende Sicherheit und das sich hieran knüpfende Vertrauen des Publikums in die postalischen Einrichtungen bezeugt.

Die Verkehrsergebnisse der verschiedenen Zweige des ceylonesischen Postdienstes sind im Uebrigen im Jahre 1890 überaus zufriedenstellend gewesen, was die Postverwaltung in erster Linie der günstigen Lage des Theebaues auf der Insel und den Fortschritten der Plantagenkultur in verschiedenen Theilen derselben zuschreibt. Die Hebung des Wohlstandes der Bevölkerung zeigt sich vornehmlich in der regen Benutzung der Postsparkasse, deren Theilnehmer im Jahre 1890 um nahezu 20% unter gleichzeitiger Steigerung der Spareinlagen um 30% zugenommen haben. Das angesammelte Sparkapital ist von 233,697 auf 309,746, mithin um 76,048 Rupien gewachsen. Dieser Fortschritt verdient, abgesehen von seiner allgemeinen Bedeutung, insofern besonderes Interesse, als er beweist, wie die Beliebtheit der Postsparkasse bei der Bevölkerung im Wachsen begriffen ist. Die *Ceylon Savings Bank*, ein viel älteres Sparinstitut, welches weit höhere Zinsen giebt, als die Postsparkasse, hat im Jahre 1890 nur einen Kapitalzuwachs von 42,412 Rupien zu verzeichnen gehabt. Die erweiterte Benutzung der Postsparkasse durch die eingeborene Bevölkerung ist an einzelnen Orten den Postmeistern zu danken, die es sich angelegen sein lassen, die Vortheile der Einrichtung in weiteren Kreisen bekannt zu machen und zur Benutzung derselben anzuregen. Auch die *Grama Rakshaka Samágama*, eine sehr nütz-

derable value. This fact, though disappointing so far as the insurance system is concerned, is satisfactory as indicating the security of postal communication and the consequent confidence of the public in the postal arrangements.

The financial results of the various branches of the Postal Department of Ceylon for 1890 were very satisfactory, a circumstance which the Administration mainly attributes to the success of the tea enterprise and the progress of agriculture in different parts of the Island. A proof of the increase in the prosperity of the inhabitants may be seen in the frequent use by depositors of the Post Office Savings Bank, whose number increased by 20 per cent., while the total value of deposits rose by 30 per cent. The sum standing to the credit of depositors increased from 233,697 to 309,746 rupees, or by 76,048 rupees. Besides its importance from a general point of view, this increase affords special interest in showing that the institution is more and more appreciated by the population. In the « Ceylon Savings Bank », a much older institution which grants a much higher rate of interest than the Post Office Savings Bank, the increase to the credit of the depositors at the end of 1890 was only 42,412 rupees. The greater use made of the Post Office Savings Bank by the native population in certain districts is mainly due to the endeavours made by postmasters to explain to them the advantages afforded by the institution, and to induce the people to avail themselves of them. The « Grama Rakshaka Samágama », a most useful Society with an excellent programme, also devotes its

relever la position sociale de la population rurale en lui prêchant l'épargne et de favoriser l'esprit d'économie. Le succès de ces efforts profite aux institutions d'épargne et en première ligne à la Caisse d'épargne postale, représentée par 97 dépôts répartis sur l'ensemble du territoire de Ceylan.

liche Gesellschaft mit einem vortrefflichen Programm, bemüht sich, die soziale Lage der Landbevölkerung durch Ermahnung zur Sparsamkeit und Wirthschaftlichkeit zu heben. Der Erfolg dieser Bemühungen kommt den Sparanstalten zu gut, in erster Linie der durch 97 Annahmestellen auf der ganzen Insel vertretenen Postsparkasse.

attention to the improvement of the conditions of the villagers by inculcating the advantages of thrift. The success of these efforts benefits the Savings Banks in general, and chiefly the 97 Post Office Savings Banks in operation in the Island.

Bibliographie postale.

DIE POST IM AUSLANDE. *Eine Darstellung der Posteinrichtungen des Auslandes, nach amtlichen Quellen bearbeitet von Otto Sieblist, kaiserlicher Postinspektor, geheimer expedirender Sekretär im Reichs-Postamte.* Berlin, Jul. Springer. 1892.

L'auteur de ce livre publie, depuis un certain nombre d'années, dans la *Deutsche Verkehrszeitung*, journal très répandu parmi le personnel des postes allemandes, une série d'articles sur l'organisation des postes étrangères. Encouragé de plusieurs côtés, il s'est décidé à réunir ces articles après les avoir en partie complétés et développés, et à en faire un livre qu'il présente surtout comme un recueil à consulter par ceux de ses collègues qui sont appelés à subir l'examen prescrit, en Allemagne, pour les fonctions supérieures de l'Administration des postes, examen dans lequel la connaissance de l'organisation postale des principaux pays étrangers est exigée. D'autre part, l'auteur espère que son travail sera bien accueilli par le commerce, qui s'intéresse aujourd'hui beaucoup plus qu'anciennement aux institutions de transport des pays lointains, et par les Administrations de transport elles-mêmes, pour lesquelles il est un moyen d'information commode et pratique.

Nos lecteurs savent que, depuis un grand nombre d'années, nous pourrions même dire depuis la fon-

Postalische Bücherkunde.

DIE POST IM AUSLANDE. *Eine Darstellung der Posteinrichtungen des Auslandes, nach amtlichen Quellen bearbeitet von Otto Sieblist, Kaiserlicher Postinspektor, Geheimer expedirender Sekretär im Reichs-Postamt.* Berlin, Jul. Springer. 1892.

Der Verfasser dieses Buches hat seit längerer Zeit in der in Berlin erscheinenden, in den Kreisen der deutschen Postbeamten weit verbreiteten « Deutschen Verkehrszeitung » eine fortlaufende Reihe von Aufsätzen über die Posteinrichtungen des Auslandes veröffentlicht. Von verschiedenen Seiten dazu angeregt, hat er es unternommen, diese Aufsätze nach theilweiser Erweiterung und Ergänzung zu dem verliegenden Buche zu vereinigen, welches er in erster Linie als ein Lehr- und Nachschlagebuch für diejenigen seiner Berufsgenossen angeschen wissen will, die sich der in Deutschland eingeführten Prüfung für die höheren Stellen der Postverwaltung, wobei die Kenntniss der Posteinrichtungen in den wichtigeren fremden Ländern verlangt wird, zu unterziehen haben. Im Weiteren hofft der Herr Verfasser, dass seine Arbeit auch in den Kreisen des Handelsstandes, der ja heut zu Tage an den Verkehrseinrichtungen ferner Länder ein grösseres Interesse nimmt, als ehemals, und bei den Verkehrsverwaltungen selbst als praktisches Informationsmittel willkommen geheissen werden möge.

Die Leser unseres Blattes wissen, dass wir es schon seit einer Reihe

Postal Bibliography.

DIE POST IM AUSLANDE. *Eine Darstellung der Posteinrichtungen des Auslandes, nach amtlichen Quellen bearbeitet von Otto Sieblist, kaiserlicher Postinspektor, geheimer expedirender Sekretär im Reichs-Postamt.* Berlin, Jul. Springer. 1892.

The author of this work has lately published a long series of articles on the postal arrangements of foreign countries in the « *Deutsche Verkehrszeitung* », a periodical appearing in Berlin and having a wide circulation among German postal officers. At a suggestion made to him from various quarters, he has undertaken to revise and complete these articles in certain respects, and to publish them as a whole in the volume now before us. He wishes his volume to be considered chiefly as a book of instruction and reference for the use of those among his colleagues who are about to undergo the competitive examinations prescribed in Germany for candidates to the higher appointments in the service, in which the knowledge of the postal arrangements in force in the more important foreign countries is required. The author further hopes that his book may be welcome, as a practical means of information, to merchants, bankers, etc., who now take a greater interest than formerly in the postal arrangements of foreign countries, and will also be well received by the Administrations themselves.

dation de notre journal, nous considérons comme notre tâche de donner, d'après les rapports de gestion qui nous parviennent, les renseignements les plus exacts possibles sur l'organisation des postes des divers pays de l'Union postale universelle; que nous nous efforçons de tenir nos lecteurs au courant de toutes les innovations introduites dans le service d'exploitation des postes, des nouvelles lois et ordonnances promulguées, des vœux et des tentatives de réformes faites dans les divers pays de l'Union. Sans nous flatter, nous osons prétendre que la collection de notre journal serait une riche carrière à exploiter par toutes les personnes désireuses de se renseigner sur l'organisation intérieure des postes de ces pays. Néanmoins la littérature périodique est malheureusement condamnée à tomber promptement dans l'oubli. Aujourd'hui un livre peut seul prétendre à attirer l'attention d'une manière durable. Partant de ce point de vue et tenant compte de cette autre considération pratique, que l'arrangement synoptique et schématique des matières, que seule permet la forme du livre, favorise énormément et facilite l'intelligence d'un sujet, on ne peut qu'applaudir un homme du métier et instruit qui se voue au travail peu agréable de recueillir dans un manuel ce qu'il y a de plus intéressant sur l'organisation du service de la poste, la législation postale, les dispositions réglementaires, etc. en vigueur dans la plupart des pays du monde. Ainsi qu'il résulte de la préface de son livre, l'auteur a mis à profit les recueils de renseignements publiés par le Bureau international de l'Union postale universelle, sur différentes branches du service postal interne des pays de l'Union (poste aux lettres, lettres avec valeur déclarée, mandats de poste, colis postaux et caisses d'épargne postales). Si l'on songe que l'auteur a été obligé de consulter en outre de volumineux matériaux et de traduire nombre de dissertations écrites dans les di-

von Jahren — wir dürfen sagen seit der Gründung dieser Zeitschrift — als unsere Aufgabe betrachten, auf Grund der uns zugehenden amtlichen Verwaltungsberichte über die Posteinrichtungen in den einzelnen Staaten des Weltpostvereins thunlichst genauen Aufschluss zu geben, und uns bemühen, unseren Leserkreis über alle neuen Erscheinungen auf dem Gebiete der Postbetriebseinrichtungen, über neue Gesetze und Verordnungen, über Wünsche und Reformbestrebungen in den Gebieten der Vereinsstaaten auf dem Laufenden zu erhalten. Ohne Ueberhebung können wir behaupten, dass die gesammelten Jahrgänge unserer Zeitschrift eine Fundgrube bilden für Denjenigen, welcher sich über die inneren Posteinrichtungen der Vereinsländer Belehrung verschaffen will. Doch, es ist das wenig beneidenswerthe Loos der Zeitschriftenlitteratur, rasch der Vergessenheit anheimzufallen. Aussicht auf dauernde Beachtung hat heutigen Tages nur ein Buch. Aus diesem und dem weiteren praktischen Gesichtspunkte, dass die übersichtliche, schematische Anordnung des Stoffes, wie allein die Buchform sie ermöglicht, das rasche Eindringen in eine Materie ungemein begünstigt und erleichtert, kann man es nur mit Freude begrüssen, dass ein belesener Fachmann sich der nicht geringen Mühe unterzogen hat, das Wissenswerthe über die Organisation des Postwesens, die Postgesetzgebung, die reglementarischen Vorschriften etc. in der Mehrzahl aller Länder der Erde in einem Handbuch zusammenzustellen, wobei dem Herrn Verfasser — wie wir aus dem Vorworte seines Buches entnehmen — die vom Internationalen Büreau des Weltpostvereins veröffentlichten Zusammenstellungen der Vorschriften über verschiedene Zweige des Postdienstes im inneren Verkehr der Vereinsländer (Brief-, Werthbrief-, Postanweisungs-, Postpäckerei- und Postsparkassen-Verkehr) von Nutzen gewesen sind. Wenn man erwägt, dass der Verfasser zur Erreichung seines Zweckes ge-

Our readers are aware that for a number of years—we may even say since our periodical was started,—we have looked upon it as a duty to give them, on the ground of the official Annual Reports sent to our Office, the fullest possible information about the postal systems of the various countries forming part of the Universal Postal Union, and that we have endeavoured to acquaint them with all innovations introduced in the postal arrangements of these countries, as well as with all new laws and regulations issued, or schemes and reforms adopted in the same. We may say without boasting that the collection of the annual volumes of our periodical is a rich source of information for those who wish to obtain a knowledge of the domestic postal arrangements in the Union countries. But it is the unenviable fate of periodical literature to be rapidly forgotten. Now-a-days a book alone has some chance of remaining in the reader's mind. From this point of view, as well as for the practical reason that the clear arrangement of the matter according to a given scheme—such as is only possible in a book—greatly facilitates the study of the subject, it is to be hailed with satisfaction that a well-read colleague has taken the great trouble of collecting all that is worth knowing about the organization of the postal services, the Postal Laws and Regulations, etc., and of publishing these particulars in the form of a Handbook. In this work — as we gather from the preface — he derived great assistance from the summaries of the regulations in force in the domestic service of the Union countries concerning various branches of the postal business (Letter Post, Insured Letters, Money Orders, Postal Parcels, and Post Office Savings Banks), published by the International Bureau of the Universal Postal Union. If we take into account that the author has moreover been obliged to peruse a vast number of documents, and to translate numerous treatises written

verses langues étrangères, on ne pourra que lui être doublement reconnaissant de son activité et de la peine qu'il a prise.

Ce qu'il convient de louer avant tout, dans le recueil dont nous parlons, c'est son arrangement extrêmement pratique pour le lecteur qui veut s'instruire. Les 55 pays dont le livre décrit l'organisation postale, sont rangés d'après la partie du monde à laquelle ils appartiennent, les uns à la suite des autres et par chapitres distincts. Chaque chapitre comprend les subdivisions suivantes: Organisation; poste aux lettres; lettres de valeur déclarée; mandats de poste; recouvrements; colis postaux, auxquelles viennent s'ajouter les subdivisions relatives aux branches de service qui, comme les caisses d'épargne postales, le service de chèques et de *clearing*, celui de l'assurance sur la vie et des rentes viagères, n'existent pas dans tous les pays, mais dans quelques-uns seulement.

Grâce à cette répartition commode des sujets il est très facile de se retrouver, et il aurait à peine été nécessaire de joindre à la fin du livre une table des matières.

Cependant l'arrangement choisi est commode aussi pour les personnes qui lisent le livre du commencement à la fin, et veulent en faire l'objet d'une étude, car cet arrangement constitue un aide-mémoire et facilite les comparaisons que les gens d'étude sont portés à faire.

Nous n'hésitons donc pas à résumer notre jugement sur cet ouvrage, qui est dédié au Dr de Stephan, l'illustre chef de l'Administration des postes de l'empire d'Allemagne, en disant qu'il constitue un manuel d'instruction complet, qui répond parfaitement à son but et ne manquera certainement pas d'être bien accueilli par le personnel postal de langue allemande.

nöthigt war, ein sehr umfassendes Material zu durchforschen und zahlreiche Abhandlungen in den verschiedensten fremden Sprachen zu übersetzen, so wird man seinen Aufwand an Fleiss und Mühe doppelt anerkennen müssen.

An dem so entstandenen Sammelwerke ist vor Allem die für den Belehrung suchenden Leser überaus praktische Einrichtung zu loben. Die 55 Staaten, über deren Posteinrichtungen das Buch handelt, sind, nach Erdtheilen geordnet, in einzelnen Abschnitten hinter einander aufgeführt. Jeder Abschnitt zerfällt in die Unterabtheilungen: Organisation, Briefpost, Werthbriefe, Postanweisungen, Postaufträge, Postpackete, woran sich sodann die Unterabtheilungen über diejenigen Dienstzweige anschliessen, die, wie z. B. Postsparkassen, Check- und Clearing-Dienst, Lebensversicherungs- und Leibrentengeschäft, nicht bei allen, zumeist nur bei wenigen Ländern vorkommen.

Bei dieser zweckmässigen Eintheilung des Stoffs ist es für den Nachschlagenden sehr leicht, sich zurechtzufinden, und es wäre das am Schlusse enthaltene tabellarische Inhalts-Verzeichniss kaum noch erforderlich gewesen. Aber auch für Denjenigen, welcher das Buch im Ganzen lesen und zum Studium verwenden will, ist die gewählte Gliederung angenehm, da sie das Gedächtniss unterstützt und das Aufzeichnen vergleichender Notizen, wie ein Studirender sich solche gerne zu machen pflegt, erleichtert.

Wir stehen daher nicht an, unser Urtheil über das Buch, welches dem hochverdienten Chef der Postverwaltung des Deutschen Reiches, Herrn Staatssekretär Dr. v. Stephan, gewidmet ist, dahin zusammenzufassen, dass dasselbe ein zweckentsprechendes, gründliches Lehr- und Lernbuch ist, welches sich in den Kreisen der Postbeamten deutscher Zunge gewiss Freunde erwerben wird.

in various languages, the trouble taken by him and the work he has done are doubly praiseworthy.

The reader seeking information will be greatly pleased with the very practical arrangement of this book. The 55 countries of which it treats are arranged according to the divisions of the globe, and are dealt with in special chapters. Each chapter is divided into the following subdivisions: Organization, Letter Post, Letters with Declared Value, Money Orders, Collection Orders, and Postal Parcels. These are followed by other subdivisions treating of those branches of the service which are not adopted in all, but are only in force in a few countries, such as, for instance, the Post Office Savings Banks, the Cheque and Clearing business, the Life Insurance and Annuity business, etc.

This very suitable arrangement enables the reader most easily to find what he is looking for, and the tabulated index appended to the work might have been dispensed with. This mode of division will also be found agreeable by those who wish to peruse the whole book, and to make use of it for the purpose of studying the various postal services, for it will assist their memory and facilitate the taking of notes as students are wont to do.

We may sum up our opinion on the book—which is dedicated to Dr von Stephan, Secretary of State, the distinguished head of the German Postal Administration—in saying that it is a practical and efficient means of teaching as well as of learning, which is certain to gain many friends among German-speaking postal officers.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 9.** **Berne,** 1^er septembre 1892.

Sommaire. François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis (*suite*). — Résultats de l'exploitation postale dans la colonie britannique de la Guyane. — Bibliographie postale. — Petites Communications.

François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis.

1491—1541.

Par M. le Dr Joseph Rübsam, à Ratisbonne.

(Suite.)

François de Taxis mourut sans laisser d'enfants vers la fin de l'année 1517, soit du 30 novembre au 20 décembre, après avoir fait poser les fondements de la chapelle funéraire des Taxis dans l'église de Notre-Dame du Sablon, à Bruxelles. Dans le cas où le « Francisco von Taxis, *postmaister* », mentionné par Lucas Rem [1]) dans son journal serait le même que notre François de Taxis, ce dont on ne peut guère douter, ce dernier laissa une veuve du nom de Dorothée, qui vivait encore en 1521. La direction supérieure du service postal passa à Jean-Baptiste, l'aîné des neveux de François de Taxis.

Un portrait du fondateur de la poste universelle est conservé sur une tapisserie de la « collection Spitzer » dont on a une excellente reproduction chromolithographique. La broderie, de couleurs très vives, représente l'arrivée de l'image mi-

[1] *Greif, Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494 bis 1541.* Augsbourg, 1861, p. 65

Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis.

1491—1541.

Von Herrn Dr. Jos. Rübsam in Regensburg.

(*Fortsetzung.*)

Franz von Taxis starb ohne Nachkommen gegen Ende des Jahres 1517, und zwar zwischen dem 30. November und 20. Dezember, nachdem er noch die Fundamente der Taxisschen Grabkapelle in der Kirche Notre-Dame du Sablon zu Brüssel hatte legen lassen. Im Falle der von Lucas Rem [1]) in seinem Tagebuche erwähnte «Francisco von Taxis, postmaister», mit unserem Franz von Taxis identisch ist, woran kaum zu zweifeln, so hinterliess derselbe eine Wittwe, Namens Dorothea, welche im Jahre 1521 noch unter den Lebenden weilte. Die Oberleitung des Postwesens ging auf den ältesten Neffen des Franz von Taxis, Johann Baptista über.

Ein Porträt des Begründers der Weltpost ist auf einem Wandteppiche der «Collection Spitzer» erhalten, von welchem uns eine treffliche chromolithographische Abbildung vorliegt. Die in lebhaften Farben ausgeführte Stickerei stellt die Ankunft des

[1]) Greif, Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494 bis 1541. Augsburg 1861. S. 65.

Francis von Taxis, the Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew.

1491—1541.

By Dr. Joseph Rübsam in Regensburg.

(*Continuation.*)

Towards the end of 1517, and this between the 30th of November and the 20th of December, Francis von Taxis died without issue. Shorthly before his death he had laid the foundation-stone of the von Taxis mortuary chapel in the Church of *Notre-Dame du Sablon* in Brussels.[1]) In case the « Francisco von Taxis Postmaster », mentioned by Lucas Rem in his diary is identical with our Francis von Taxis, of which there can scarcely be a doubt, he left a widow of the name of Dorothea who was still in life in 1521. The direction of the postal service passed to Johann Baptista von Taxis, Francis' eldest nephew.

A likeness of the founder of the universal Post, has been preserved on a tapestry forming part of the « Spitzer Collection », of which an excellent chromolithographic reproduction is before us. This tapestry embroidered in vivid colours, re-

[1]) Greif, « *Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494 bis 1541* » Augsburg 1861, page 65.

raculeuse de Notre-Dame du Sablon, à Bruxelles, en trois différents épisodes. Dans chacun des trois on voit l'image d'un homme de qualité, sans barbe, à cheveux blancs, portant des vêtements somptueux, qui, d'une main, remet à genoux une lettre de laquelle pend un sceau, tandis que, de l'autre main, il retient son vêtement et sa coiffure. Les quatre bordures de la tapisserie ont de riches ornements, des bandes de devises et des armoiries, parmi lesquelles se trouvent aussi les armes des Taxis. La dédicace, en caractères gothiques, placée sur la moitié inférieure de la bordure de gauche (héraldique) est ainsi conçue: « *Egregius* | *franciscus de* | *taxis pie memorie* | *postarum magister* | *hec fieri fecit* | *anno 1518* » et ne laisse subsister aucun doute sur le personnage qui présente la lettre et qui doit être le donateur de cette tapisserie, François de Taxis, lequel, toutefois, comme le constatent l'année indiquée, 1518, et l'adjonction « pie memorie », ne l'a pas vu achever.[2])

* * *

Jean-Baptiste, le fils aîné de Roger de Taxis et de sa femme Alegria Albrici, était, comme nous l'avons dit, un neveu de François de Taxis. Il débuta dans le service de la poste sous le roi Philippe-le-Beau et l'empereur Maximilien Ier. Encore du vivant de son oncle, qu'il aidait dans la direction supérieure du service, Jean-Baptiste reçut le 30 novembre 1519, à Valladolid, du roi Charles Ier d'Espagne, en considération des services particuliers rendus à la poste par « *ceulx de famille de Taxis* », la survivance de la charge de Maître supérieur des postes et courriers dans tous les Etats du Roi, survivance qu'il exerça déjà avant la fin de l'année 1517.

[2]) Voir un article du journal de Paris *Le Temps*, du 22 mars 1890, portant ce titre: « *Le catalogue de la collection Spitzer* ».

wunderthätigen Bildnisses von Notre-Dame des Sablons in Brüssel dar, und zwar in drei verschiedenen Episoden. Jedes der drei Bilder zeigt einen vornehmen, bartlosen Mann, mit weissem Haupthaare, in festlicher Kleidung, welcher knieend mit der einen Hand einen Brief übergiebt, an welchem ein Siegel hängt, und mit der anderen Stock und Kopfbedeckung hält Die vier Ränder der Tapisserie sind mit Ornamenten, Spruchbändern und Wappen, worunter auch das Taxissche sich befindet, reich verziert. Die auf der unteren Hälfte des linken (heraldisch) Seitenrandes in gothischer Schrift angebrachte Widmung: «*Egregius* | *franciscus de* | *taxis pie memorie* | *postarum magister* | *hec fiēri fecit* | *anno 1518* » lässt keinen Zweifel darüber, dass die den Brief überreichende Person das Bildniss des Stifters dieses Wandteppiches, des Franz von Taxis, darstellen soll, welcher jedoch, wie sich aus der Angabe des Jahres 1518 und überdies aus dem Zusatze «*pie memorie*» ergiebt, die Ausführung nicht mehr erlebte[2]).

* * *

Johann Baptista, ältester Sohn des Roger von Taxis und seiner Gemahlin Alegria Albrici, war, wie bereits bemerkt, ein Neffe des Franz von Taxis. Seine Thätigkeit auf dem Gebiete des Postwesens eröffnete er unter König Philipp dem Schönen und Kaiser Maximilian I. Noch bei Lebzeiten seines Onkels Franz, welchen er in der obersten Leitung der Posten unterstützte, erhielt Johann Baptista in Anbetracht der besonderen Verdienste derer von Taxis *(ceulx de famille de Taxis)* um das Postwesen am 30. November 1517 zu Valladolid von König Karl I. von Spanien die Anwartschaft auf das Amt eines obersten Post- und Kuriermeisters in allen seinen Reichen,

[2]) Vergleiche einen Artikel des Pariser Blattes « *Le Temps* » vom 22. März 1890, mit der Ueberschrift: « *Le catalogue de la collection Spitzer* ».

presents the arrival of the miracle-working image of *Notre-Dame des Sablons* in Brussels, in three different episodes. Each of these pictures shows a beardless, white haired man of noble mien, clad in festive garments, in a kneeling position, delivering with one hand a letter from which depends a seal, and holding in the other his staff and cap. The four borders of the tapestry are richly ornamented with figures, legends, and escutcheons which also comprise the Taxis arms. The dedication: « *Egregius* | *franciscus de* | *taxis pie memorie* | *postarum magister* | *hoc fieri fecit* | *anno 1518* » embroidered in Gothic letters on the lower part of the left (heraldic) border, leaves no doubt that the personage delivering the letter is meant to represent Francis von Taxis, the intended donor of these hangings, who, however, did not live to see the carrying out of his intention, as results from the indication of the year 1518, and the addition of the words: « *pie memorie* ».[2])

* * *

Johann Baptista von Taxis, eldest son of Roger von Taxis by his wife Alegria Albrici, was, as already mentioned, a nephew of Francis von Taxis. He entered the postal service under King Philip the Fair and the Emperor Maximilian I. Even during the lifetime of his uncle Francis, whom he assisted in the superior management of the Posts, Johann Baptista received on the 30th of November 1517, from King Charles I. of Spain at Valladolid, the formal promise that the dignity of a Chief Post and Courier Master in all his dominions should revert to him, in recognition of the specially valuable services rendered by the members of the Taxis family *(ceulx de famille de Taxis)* to the

[2]) See an article in the French newspaper « *Le Temps* » of the 22nd of March 1890, entitled « *Le catalogue de la collection Spitzer* ».

Le 28 août 1518, la reine Jeanne et son fils, le roi Charles Ier d'Espagne donnèrent, à Saragosse, à Jean-Baptiste de Taxis et à ses *frères Mateo* et *Simon*, de Cornello, dans le territoire vénitien, la naturalisation des royaumes qu'ils possédaient, et leur confièrent, leur vie durant, l'administration du service postal sous la haute direction du premier.[3])

A cette charge étaient joints les revenus, tous les privilèges et toutes les faveurs qui avaient déjà été accordés à François de Taxis. En particulier Jean-Baptiste de Taxis fut confirmé dans le *droit exclusif d'exercer les privilèges de la poste* et la juridiction sur les fonctionnaires à nommer ou à révoquer suivant son bon plaisir.

Les agents des postes et les courriers que Jean-Baptiste engageait solennellement et sous serment, avaient le droit de porter les armoiries royales sur le territoire et en dehors de la monarchie espagnole, et d'être armés. Les maisons consacrées au service postal devaient être exemptes de toutes contributions et charges, notamment aussi de l'obligation de loger les troupes, et étaient spécialement placées sous la protection royale contre toute tentative de vol.

Dans l'exécution de ses droits postaux, la famille de Taxis se heurta dès le principe, en Espagne, malgré les privilèges qui lui étaient assurés, à une vive opposition, celle des *correos* de Barcelone[4]) et de

[3]) *Alonso Lopez de Haro, nobiliario genealogico de los reyes y titulos de España. Parte seconda En Madrid. 1622.* 2°. p. 24. *Anales de las ordenanzas de correos de España.* I. 3 ss. *Rübsam, Johann Baptista von Taxis.* 8 ss.

[4]) Les anciennes armoiries des *correos* de Barcelone reproduites dans « *Un pliego de Cartas* », du Dr. Thebussem, Madrid 1891, p. 22, présentent un grand intérêt; ces armoiries se trouvent sur un banc de cèdre de la chapelle de St-Marc. Voir ma

welches derselbe noch vor dem Ablaufe des Jahres 1517 antrat.

Am 28. August 1518 naturalisirten Königin Johanna und ihr Sohn König Karl I. von Spanien zu Saragossa den Johann Baptista von Taxis und seine *Brüder Maphe (Mateo)* und *Simon* aus Cornello im Gebiete von Venedig für alle von ihnen beherrschten Reiche und betrauten dieselben mit der Verwaltung des Postwesens auf Lebenszeit unter der obersten Leitung des ersteren[3]).

Mit der Ausübung dieses Amtes sollten die Einkünfte, sowie alle diejenigen Vorrechte und Vergünstigungen verbunden sein, welche bereits Franz von Taxis zugesprochen waren. Insbesondere wurde dem Johann Baptista von Taxis *die ausschliessliche Berechtigung zur Ausübung der Postgerechtsame* und die Jurisdiktion über die nach seinem Ermessen anzustellenden und abzusetzenden Postbeamten zugesichert.

Die Postbeamten und Kuriere, welche Johann Baptista feierlich in Eid und Pflicht zu nehmen hatte, waren zur Führung des königlichen Wappens innerhalb und ausserhalb der spanischen Monarchie, sowie zum Tragen von Waffen berechtigt; die dem Postdienste gewidmeten Häuser sollten von allen Abgaben und Lasten, namentlich auch von Einquartirung, befreit sein und standen gegen Beraubungen unter einem besonderen königlichen Schutze.

Bei der Ausübung ihrer Postgerechtsame stiess die Familie derer von Taxis gleich von Anfang an in Spanien, ungeachtet der erhaltenen Privilegien, auf heftigen Widerstand, indem die *correos* von Barcelona[4])

[3]) *Alonso Lopez de Haro, nobiliario genealogico de los reyes y titulos de España. Parte seconda.* En Madrid. 1622. 2°. p. 24. *Anales de las ordenanzas de correos de España I,* 3 ss. Rübsam, Johann Baptista von Taxis, 8 ff.

[4]) Von hohem Interesse ist der bei Dr. Thebussem, *un pliego de cartas*, Madrid 1891, p. 22 abgebildete uralte Wappenschild der *correos* von Barcelona, welcher sich auf einer Cedernbank der Markuskapelle daselbst befindet. Vergl. meine

postal institution. He assumed this office before the end of the year 1517.

On the 28th of August 1518, Queen Joanna and King Charles I. of Spain, then at Saragossa, naturalized Johann Baptista von Taxis and his *brothers Maphe (Mateo)* and *Simon* from Cornello in the territory of Venice, in all the countries under their rule, and entrusted them for life with the management of the postal institution, under the superintendence of Johann Baptista.[3])

All the revenues, privileges and favours formerly granted to Francis von Taxis were to be connected with this office. Johann Baptista was granted, in addition, *the exclusive privilege of running Posts,* as well as the jurisdiction over all postal officials whom he had the right to appoint and dismiss as he judged fit.

The postal officials and couriers had to be solemnly sworn into office by Johann Baptista; they were entitled to wear the royal arms within and beyond the Spanish Monarchy, as well as to carry weapons. The houses in which the postal service was carried on were to be exempted from all taxes and charges, especially from the quartering of soldiers; and were placed under special royal protection against robbery.

Notwithstanding the privileges granted to them, the members of the Taxis family encountered violent opposition from the moment they began making use of the same in running the Posts, for the *correos* of Barcelona[4]) and Valencia who belonged to the brotherhood of the chapel of St. Marcus, most tenaciously

[3]) *Alonzo Lopez de Haro, « Nobiliario genealogico de los reyes y titulos de España. » Parte seconda. En Madrid.* 1622. 2°, page 24. « *Anales de las ordenanzas de correos de España* ». I., pages 3 and following. Rübsam, « Johann Baptista von Taxis », pages 8 and following.

[4]) The ancient coat of arms of the *correos* of Barcelona is most interesting. It is carved on a bench of cedar wood in the Chapel of St. Marcus in that city, and is reproduced in Dr. Thebussem's work « *Un pliego de cartas* »; Madrid 1891, page 22. See also our treatise « *Zur Ge-*

Valence, qui appartenaient à la confrérie de la chapelle de St-Marc, et défendaient avec une grande opiniâtreté les privilèges qui leur avaient été accordés par les monarques précédents.

Malgré leur naturalisation, on considérait en Espagne les Taxis comme des étrangers, comme des Vénitiens, puisque leur lieu d'origine, Cornello, était situé dans la province de Bergame, appartenant à Venise. La résistance des *correos* d'Aragon fut si persistante, que ce ne fut qu'en 1696 qu'un rejeton de la branche espagnole des Taxis, le *comte d'Oñate*, parvint à entrer en paisible possession de sa charge de Grand-maître des postes de ce royaume. [5])

Dans l'empire d'Allemagne et dans les Etats héréditaires autrichiens, où le père de Jean-Baptiste possédait la noblesse immédiate, de même qu'en Italie et en France, les postes des Taxis purent être établies sans rencontrer d'opposition de la part des autorités du pays; on n'a également aucune connaissance d'une résistance quelconque des *anciens* services de messagers des villes, qui, il est vrai, ne furent que peu atteints par l'organisation internationale de l'institution des Taxis.

Jean-Baptiste de Taxis apporta en personne, à la cour de Bruxelles, la première nouvelle de l'élection de Charles Ier comme roi des Romains (28 juin 1519).[6]) Jean-Baptiste de Taxis reçut à Gand, le 14 juin 1520, ses lettres patentes de « Chief et Maistre général de noz postes par tous nos royaumes, pays et seigneuries. »

Comme il n'a, jusqu'ici, pas été possible de retrouver le brevet de nomination du premier Maitre géné-

dissertation: *Zur Geschichte des internationalen Postwesens im XVI. und XVII Jahrhundert, nebst einem Rückblick auf die neuere historisch-postalische Literatur*, dans l'Annuaire historique de la société de Görres. Munich 1892. Vol. XIII, p. 22 et 65.

[5]) *Anales de las ordenanzas I.* Prologo XXII et p. 486.

[6]) *Gachard, Les archives de Lille.* Bruxelles 1841. p. 310.

und Valencia, welche zu der Bruderschaft der Kapelle des hl. Markus gehörten, mit grosser Zähigkeit an den ihnen von früheren Königen gewährten Vorrechten festhielten.

Trotz ihrer Naturalisation hielt man die Taxis in Spanien für Fremde, für Venetianer, da ihre Heimat Cornello in der von Venedig beherrschten Landschaft Bergamo lag. Der Widerstand der *correos* von Aragonien war so nachhaltig, dass erst im Jahre 1696 ein Nachkomme des spanischen Zweiges der Taxis, der *Graf von Oñate*, in den ruhigen Besitz des Oberstpostmeisteramtes in diesem Königreiche gelangte [5]).

Im deutschen Reiche und den österreichischen Erblanden, in welchen bereits der Vater des Johann Baptista den Reichsadel besass, sowie in Italien und Frankreich konnten die Taxisschen Posten ohne jeden Einspruch von Seiten der betheiligten Territorialherren errichtet werden; ebensowenig verlautet von einem Widerstand des *älteren* städtischen Botenwesens, welches durch die internationale Gestaltung der Taxisschen Schöpfungen allerdings nur wenig berührt wurde.

Johann Baptista von Taxis überbrachte die erste Nachricht von der Wahl Karl I. zum römischen Könige (28. Juni 1519) in eigener Person an den Brüsseler Hof [6]). Sein *Patent als Generaloberstpostmeister* « chief et maistre general de noz postes par tous nos royaumes, pays et seigneuries » erhielt Johann Baptista von Taxis zu Gent am 14. Juni 1520.

Da der für den ersten Generaloberstpostmeister, Franz von Taxis, ausgestellte Bestallungsbrief bis jetzt noch nicht aufgefunden werden

Abhandlung: «*Zur Geschichte des internationalen Postwesens im XVI. und XVII. Jahrhundert, nebst einem Rückblick auf die neuere historisch-postalische Litteratur*» im historischen Jahrbuch der Görresgesellschaft. München 1892. Bd. XIII, 22 und 65.

[5]) *Anales de las ordenanzas I, prologo* XXII und 486.

[6]) Gachard, *les archives de Lilles.* Bruxelles 1841. p. 310.

stuck to the privileges conferred upon them by former Kings.

In spite of their having been naturalized, the von Taxis were considered in Spain as aliens, *i. e.* as Venetians, their home being Cornello in the territory of Bergamo, then under the rule of Venice. The opposition made by the *correos* of Aragon proved so obstinate that it was not till 1696 that *Count de Oñate*, a descendant of the Spanish branch of the Taxis family, was able to enjoy the undisturbed possesion of the Chief Postmastership.[5])

In the German Empire, and in the Austrian hereditary states, in which Johann Baptista's father had already received the patent of nobility of the Empire, as well as in Italy and France, Taxis Posts were established without any opposition on the part of the territorial rulers; nor do we know of any resistance by the *older* town messenger institutions, which were, it is true, but little interfered with by the international services established by the von Taxis.

It was Johann Baptista von Taxis in person who carried the first news of Charles the First's election as King of the Romans (28th of June 1519) to the Court of Brussels.[6]) He received his deed of appointment as Chief Postmaster General, *i. e.* « *chief et maistre general de noz postes par tous nos royaumes, pays et seigneuries* » at Ghent on the 14th of June 1520.

As it has not been possible as yet to discover the deed of nomination issued to Francis von Taxis, the first Postmaster General, this

schichte des internationalen Postwesens im XVI. und XVII. Jahrhundert, nebst einem Rückblick auf die neue historisch-postalische Litteratur» in the « *Historische Jahrbuch der Görresgesellschaft* ». Munich, 1892. Vol XIII., pages 22 and 65.

[5]) *Anales de las ordenanzas, I., prologo* XXII, and 486.

[6]) Gachard. « *Les archives de Lille* ». Brussels 1841, page 310.

ral des postes, François de Taxis, ces lettres patentes présentent un intérêt d'autant plus grand, qu'elles sont le plus ancien document de ce genre qui nous soit parvenu. La copie sur papier que nous en avons sous les yeux, n'a pas été certifiée conforme, il est vrai, mais elle est très ancienne et date apparemment du commencement du dix-septième siècle. Nous reproduisons ici, dans sa teneur, ce document qui se trouve dans les archives centrales de la Tour et Taxis, à Ratisbonne, en en conservant fidèlement l'ancienne orthographe[7]); nous faisons toutefois observer que, dans l'intérêt de la clarté, nous avons marqué les alinéas.

* * *

Lettres patentes
pour le Maître général des postes, Jean-Baptiste de Taxis.

A Gand, le 14 juin 1520.

Charles par la diuine clemence Roy des Romains, Empereur tousiours Auguste, Roy de Castille, de Leon, de Grenade, Darragon, de Nauarre, des deux Sicilles, de Jherusalem, de Valence, de Maiorque, de Sardaigne, de Corsecque, Archiducq d'Austrice etc. A tous ceux qui ces presentes lettres verront salut

Comme pour les sens dexterite et souffisance que scauons et cognoissons estre en la personne de nostre ame et feal Conseiller, Chief et maistre general de noz postes par tous noz royaumes pays et seigneuries Baptista de Taxis en faveur mesmement de bons loyaux et agreables services que dez longtamps Il a fait a feuz de trez-recommandees memoires lempereur et Roy Don Philippes mes ayeul et pere que dieu absolue, depuis a nous fait iournellement et esperons qu'en laduenir faire doye,

Nous avons ledit Baptiste en lan XV.^{c} dixsept et tost apres le deces

[7]) Voir: Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*, p. 220.

konnte, so gewinnt dieses kaiserliche Patent, als das älteste uns erhaltene derartige Dokument, ein erhöhtes Interesse. Die mir vorliegende Abschrift auf Papier ist zwar nicht beglaubigt, aber sehr alt und stammt wahrscheinlich aus dem Anfang des siebenzehnten Jahrhunderts. Wir lassen hier die im fürstlich Thurn und Taxisschen Centralarchive zu Regensburg vorfindliche Urkunde in ihrem Wortlaute, unter genauer Einhaltung der alten Schreibweise, folgen[7]), bemerken jedoch, dass die Alienas von uns der Uebersichtlichkeit halber angebracht wurden.

* * *

Bestallungsbrief
für den Generaloberstpostmeister Johann Baptista von Taxis

dd. Gent, den 14. Juni 1520.

Karl, durch die Gnade Gottes König der Römer, Kaiser, zu allen Zeiten Mehrer des Reiches, König von Castilien, Leon, Granada, Arragonien, Navarra, beider Sicilien, von Jerusalem, Valencia, Mallorca, Sardinien, Korsica, Erzherzog von Oesterreich u. s. w. entbieten allen denjenigen, welche diese gegenwärtige Urkunde sehen werden, unsern Gruss.

Da wir vermöge der Gesinnungen, der Gewandtheit und Leistungsfähigkeit, welche nach unserer wohlbegründeten Ueberzeugung unserem lieben und getreuen Rathe, dem Generaloberstpostmeister unserer Posten in allen unseren Königreichen, Landen und Herrschaften, Baptista von Taxis, innewohnen, sowie in Anbetracht der guten, gewissenhaften und erspriesslichen Dienste, welche er seit langer Zeit weiland dem Kaiser, hochseligen Andenkens und dem Könige Don Philipp, meinem Grossvater und Vater, welchen Gott die ewige Ruhe verleihen wolle, und seitdem uns tagtäglich leistet und hoffentlich auch für die Zukunft leisten möge,

[7]) Vergl. Rübsam, Johann Baptista von Taxis, S. 229.

imperial commission is the most ancient document of the kind which we possess, and is, therefore, doubly interesting. Although the copy before us is written on paper and bears no attestation, still it is very old, probably dating as far back as the beginning of the seventeenth century. We reproduce below the text of this document, which is preserved in the Central Archives of the Princes of Thurn and Taxis at Regensburg, scrupulously maintaining the ancient manner of writing,[7]) with the exception of the paragraphs which have been made by us for the sake of clearness.

* * *

Commission
to the Chief Postmaster-General Johann Baptista von Taxis,

dated from Ghent, June 14, 1520.

Charles, by the Grace of God King of the Romans, Emperor *tousiours Auguste*, King of Castile, of Leon, of Granada, of Aragon, of Navarra, of both Sicilies, of Jerusalem, of Valencia, of Majorca, of Sardinia, of Corsica, Archduke of Austria, etc. To all who this present shall see, greeting.

In consideration of the dispositions, cleverness, and efficiency which we know our beloved and faithful Baptista de Taxis, Councillor and Chief Postmaster General of our Posts throughout our kingdoms, countries, and dominions, to possess, as also in recognition of the good, faithful, and agreeable services which he for a long time rendered to the late Emperor and King Don Philip, our grandfather and father, of most revered memory, whom the Lord may absolve, and which he has since rendered to us daily, and may, we hope, render us in future,

[7]) Compare: Rübsam, «*Johann Baptista von Taxis*», page 229.

de feu Francisque de Tassis son oncle a son vivant aussy maistre general de noz dites postes, retenu commis et Institué en iceluy estat de chef et maistre general de noz dites postes, aux gaiges de Vingt solz de deux gros de nostre monnoye de Flandre le sol que pour celuy avons tauxé et ordonné prendre et auoir de nous compté par les escroiz de la depence ordinaire de nostre hostel, de laquelle nostre retenue Il nous ait fait supplier luy faire expedier nos lettres patentes de retenue a ce pertinentes.

Scavoir faisons que nous confians a plain des loyauté, preudhommie, dexterité et bonne diligence dudit Baptiste, Iceluy avons retenu, commis, ordonné et estably, retenons commettons et establissons par ces presentes au dit estat et office de chief et maistre general de noz dites postes par tous noz royaumes, pays et seigneuries, pour nous seruir en iceluy estat et office soigneusement et diligement, pourueoir au fait et conduite des dites postes, les dresser et les ordonner ce qu'ilz auront a faire, changer les lieux ou presentement Ilz sont ordonnez, et les asseoir et ordonner en autres lieux, toutes les fois que besoing sera et le cas le requerra, corriger et punir ceux desdites postes qui ne feront deuement et loyalment leur debuoir, les destituer et desappointer et en leur lieux ordonner et instituer autres, Et generalement de faire bien et deuement tout ce que vn bon et loyal chief et maistre general de toutes nos dites postes peut et doibt faire et que y competent et appartiennent.

Ausdits gaiges de Vingt solz du pris de deux gros de nostre monoye de Flandre le sol. Et aux autres droitz, honneurs, prerogatiues, pree-

Den besagten Baptista im Jahre 1517 und bald nach dem Dahinscheiden des verstorbenen Franz von Taxis, seines Onkels, welcher bei seinen Lebzeiten gleichfalls Generalpostmeister unserer genannten Posten war, in eben jenes Amt unseres Generaloberstpostmeisters unserer genannten Posten, aufgenommen, bestellt und eingesetzt haben, und zwar gegen einen Bezug von 20 Sous, den Sou zu zwei Groschen unserer flandrischen Münze gerechnet, welche wir ihm als Bezug von uns ausgesetzt und angewiesen haben, zur Verrechnung bei den gewöhnlichen Ausgaben unserer Hofhaltung, und da derselbe uns bitten liess, ihm über seine Aufnahme in unseren Dienst den entsprechenden Bestallungsbrief ausfertigen zu lassen,

So thun wir hiermit kund, dass wir im vollen Vertrauen auf die Gewissenhaftigkeit, Biederkeit, Gewandtheit und den grossen Eifer des genannten Baptista, ebenjenen aufgenommen, beauftragt, ernannt und eingesetzt haben und ihn durch diese Urkunde hiermit aufnehmen, beauftragen und einsetzen in die Stellung und das Amt unseres Generaloberstpostmeisters aller unserer Königreiche, Lande und Herrschaften, damit er uns in dieser amtlichen Stellung und Diensteseigenschaft pünktlich und eifrig diene, mit der Vollmacht, das Thun und Treiben der Postbeamten zu beaufsichtigen, sie zu unterweisen und Anordnung zu treffen über ihre Obliegenheiten, die gegenwärtig bestehenden Kurse und Stationen abzuändern und sie anderwärts zu legen, so oft es nothwendig und zweckmässig sein sollte, solche Postbeamte, welche ihre Obliegenheiten nicht vorschriftsmässig und gewissenhaft erfüllen sollten, mit Verweis und Strafe zu belegen, sie abzusetzen und zu entlassen und an ihre Stellen andere einzusetzen, und überhaupt in der Erwartung, dass derselbe mit grösster Pflichttreue alles dasjenige thue, was ein tüchtiger und gewissenhafter Generaloberstpostmeister zu thun vermag und schuldig ist und zwar im ganzen

We have retained, commissioned, and appointed the aforesaid Baptista Chief Postmaster General of our said Posts, in the year 1517, soon after the demise of the late Francis von Taxis, his uncle, when in life likewise Postmaster General of our said Posts, with a salary of twenty *sols*, worth two *gros* each sol, of our money of Flanders, which salary we have appointed and commanded him to take from us, to be included in the ordinary expenditure of our household; and as the same has prayed us to issue to him a commission concerning his appointment to our service,

Be it known that, fully confiding in the loyalty, integrity, cleverness, and great zeal of the aforesaid Baptista, we have retained, commissioned, appointed, and instituted him, and do hereby retain, commission, and appoint him to the said charge and office of Chief Postmaster General of our said Posts in all our kingdoms, countries, and dominions, in order that he shall carefully and zealously serve us in that charge and office; superintend the doings and conduct of the postal officers; instruct them and assign to them their duties; change the existing post routes and stations and transfer them elsewhere, whenever need be and circumstances shall require it; admonish and punish those among our said postal officers who shall not regularly and faithfully do their duty, degrade and dismiss them, and appoint others in their place; and, in general, carefully and zealously do everything which a good and faithful Chief Postmaster of all our said Posts can and should do, and which is within his competentence and in his duty to do,

For the aforesaid salary of twenty sols of the value of two gros each sol of our money of Flanders, together with all such other rights, honours, prerogatives, privileges,

minences, libertez, franchises, prouffitz et emolumens accoustumez et y appertenans tant quil nous plaira.

Sur quoy et de soy bien et deuement acquiter en la charge et conduite dudit office, ledit Baptiste sera tenu faire le serment es mains de nostre tres cher et feal chevalier et grandchancelier, messire Marcurin de Gattinarre que commettons a ce.

Si donnons eu mandement a Iceluy grand chancelier et a tous noz autres Justiciers et officiers, serviteurs et subiectz cui ce peut et pourra toucher et regarder et chacun d'eux en droit soy et sicomme a luy appertiendra, que ledit serment fait par ledit Baptiste de Taxis comme dit est, Ilz le facent, souffrent et laissent dudit estat et office de chief et maistre general de noz dites postes, ensemble des droitz, honneurs, prerogatiues, preeminences, libertéz, franchises, prouffitz et emolumens dessusdits plainement et paisiblement jouyr et vser, Veuillant et ordonnant a noz dites postes, que Iceluy Baptiste Ilz tiennent et reputent pour leur chief et maistre et comme tel luy obeyssent et entendent diligement, cessans tous refuz et contredicts.

Mandons aussy a noz dits Justiciers, officiers et subiects, prions et requerons a tous autres cui ce regarde que a Iceluy Baptiste en faisant et executant les choses susdites et ce qu'en depend, Ils facent toute addresse, faveur et assistence,

Bereiche seiner Wirksamkeit, um die erwähnte Entlohnung von 20 Sous im Werthe von je zwei Groschen unserer flandrischen Münze, sowie gegen das Zugeständniss der übrigen Rechte, Ehren, Vorrechte, Auszeichnungen der Rangstellung, Freiheiten, Befreiung von Abgaben, Nutzungen und Nebeneinkünfte, wie sie herkömmlich und mit der Postverwaltung verbunden sind, und zwar auf so lange als es uns beliebt.

Bezüglich der pünktlichen und gewissenhaften Beobachtung seiner Pflichten als oberster Leiter der Posten hat genannter Baptista seinerseits in die Hände unseres geliebtesten und treuen Ritters und Grosskanzlers, des Herrn Marcurin von Gattinarre, welchen wir hierzu beauftragen, den Diensteid abzulegen.

Demgemäss ertheilen wir ebenjenem Grosskanzler und allen unserer anderen Gerichtsbeamten und Offizieren, Bediensteten und Untergebenen, wen immer dies berühren und angehen mag, und zwar einem jedem von ihnen an seinem Theile und so weit er in Betracht kommen wird, den Befehl, dass sie dem genannten Baptista von Taxis nach Ableistung des vorgeschriebenen Eides den vollen und unbeeinträchtigten Genuss und Gebrauch der gedachten amtlichen Stellung als unseres Generaloberstpostmeisters einschliesslich der vorstehend bezeichneten Rechte, Ehren, Vorrechte, Auszeichnungen der Rangstellung, Freiheiten, Befreiung von Abgaben, Nutzungen und Nebeneinkünfte gewährleisten, indem es unsere ausdrückliche Willensmeinung ist, dass unsere genannten Posten ebenjenen Baptista für ihren obersten Vorgesetzten halten und achten und ihm als solchem gehorchen und williges Gehör schenken ohne alle Weigerung und Widerspruch.

Auch befehlen wir unsern genannten Gerichtsbeamten, Offizieren und Untergebenen und bitten und ersuchen alle anderen, welche es angeht, ebenjenem Baptista bei seiner dienstlichen Wirksamkeit und was damit zusammenhängt, jede mögliche

liberties, exemptions, profits, and emoluments as are usual and as appertain to the office so long as it shall please us.

In order that he may well and duly perform the duties of his office, the aforesaid Baptista shall take the official oath, before Sir Marcurin de Gattinarre, our beloved and faithful knight and Grand Chancellor, whom we hereby appoint for this purpose.

We consequently command our Grand Chancellor, and all our other Judges and officers, servants and subjects whomsoever it may now and in future concern, and each of them in so far as it shall be his duty or appertain to his office to do so, to maintain and to protect the aforesaid Baptista von Taxis, after he shall have taken the abovesaid oath, in the full and undisputed enjoyment of the aforesaid charge and office of Chief Postmaster-General of our said Posts, as also of the rights, honours, prerogatives, privileges, liberties, exemptions, profits, and emoluments mentioned above; it being our will and command to our aforesaid postal officers, that they shall hold and consider the said Baptista as their chief and master, and that they shall obey and zealously serve him as such, without any refusal and contradiction.

We further command our aforesaid Judges, officers, and subjects, and beg and request all others whom it may concern, to afford the abovementioned Baptista every possible furtherance, favour, and assistance in what he shall do in the performance of his duty and in everything connected therewith; to open both to him and to our aforesaid Posts, by day and by night the doors of all cities, fortresses, and

et a luy et a noz dites postes facent ouuerture et laissent passer et repasser de jour et de nuit par les Villes, forteresses et lieux a eux commis et dont Ilz ont garde, leur baillent et ordonnent leur facent bailler et ordonner guydes chevaux et autres choses a eux necessaires a leurs despens raisonnables quant le cas y escherra et que par eux requis en seront. Et que iceux noz subiectz sacquitent en ce telement que de prompte obeyssance facent envers nous a recommander Sçachant que du contraire nous desplairoit et ferions faire punition et correction des desobeyssans et desfaillans a lexemple dautres.

Et tous autres non subjectz que leur en debuons scavoir gre et quilz voudroyent que fissions pour eux et les leurs en cas samblable.

Mandons en outre aux maistres de nostre hostel, maistre de la chambre aux deniers et controlleur de la despense ordinaire dicelle, que ceste nostre patente retenue Ilz enregistrent ou facent enregistrer es liures et registres de nostre dict hostel a ce servans et ordonnez, Et comptent ou facent compter ledit Baptiste de Tassis par les escroiz de la despence ordinaire de nostre hostel ausdicts gaiges de Vingt solz dite monnoye par jour et diceux le facent payer aux termes et selon les ordonnances diceluy Et par rapportant cesdites presentes, Vidimus ou copie autenticque dicelles pour une et la premiere fois et pour tant de fois que mestier sera lesdits escroiz seulement.

Förderung, Begünstigung und Beihilfe zu erweisen und ihm und unseren genannten Posten die Thore zu öffnen und freien Pass zu gewähren bei Tag und Nacht durch die Städte, festen Plätze und Orte, deren Bewachung ihnen anvertraut ist, und ferner ihnen Begleiter, Pferde und andere Gegenstände, deren sie bedürfen, gegen eine billige Vergütung zu verschaffen und anzuweisen, oder verschaffen und anweisen zu lassen, so oft die Umstände es erfordern und sie von ihnen darum angegangen werden sollten, und zwar sollen ebenjene unsere Untergebene ihren Verpflichtungen in einer Weise nachkommen, dass sie sich durch pünktlichen Gehorsam bei uns empfehlen und eingedenk sein, dass sie durch gegentheiliges Verhalten uns missfallen und uns veranlassen würden, die Ungehorsamen und Fahrlässigen zum warnenden Beispiel für die andern bestrafen und zurechtweisen zu lassen.

Allen übrigen aber, welche uns nicht unterthan sind, werden wir für ihr Entgegenkommen Dank wissen und mögen dieselben beherzigen, dass es ihnen wohl erwünscht ist, dass wir gegebenen Falles für sie und die ihrigen ebenso handlen würden.

Ausserdem befehlen wir den Vorständen unserer Hofhaltung, dem Vorsteher unserer Schatzkammer und dem Kontrollbeamten unserer ordentlichen Ausgaben, dass sie diesen unseren Bestallungsbrief eintragen oder eintragen lassen in die dafür bestimmten und vorgeschriebenen Bücher und Register unserer genannten Hofhaltung und dem genannten Baptista von Tassis zahlen oder zahlen lassen, zur Verrechnung bei den gewöhnlichen Ausgaben unserer Hofhaltung, die gedachte Entlohnung von zwanzig Sous der bezeichneten Währung für den Tag, und zwar an den bestimmten Terminen und nach Massgabe der bestehenden Vorschriften und unter Bezugnahme auf gegenwärtiges Patent, oder eine authentisch beglaubigte Abschrift desselben für das

places of which they are in charge, and to allow them to pass and repass through the same; to provide them, or to order them to be provided with guides, horses, and other things they may stand in need of, at a reasonable cost, whenever the case shall require it, and they shall be required by them. And we further command that our aforesaid subjects shall fulfil these obligations with such prompt obedience as shall recommend them to us, knowing that by doing the contrary, they shall incur our displeasure, and that the disobedient and negligent shall be punished as an example to others.

And may all those who are not our subjects know that we shall be grateful for their courtesy, and may they consider that they would be thankful to us if we did the same for them and theirs in a similar case.

We, moreover, command the masters of our household, the master of the treasury and the controller of the ordinary expenditure of the same, to enter this our commission or to order the same to be entered in the books and registers of our aforesaid household prescribed for this purpose; and to pay or cause to be paid to the aforesaid Baptista von Taxis, the aforesaid salary of twenty sols of the said money per day, to be accounted for in the ordinary expenditure of our household, and this at the terms fixed and in accordance with the ordinances in force, as well as with reference to the present commission or to an authentically certified copy of the same for the first time and as often as further payments shall be made, simply with reference to the aforesaid vouchers.

It is our will that everything that shall have been paid, provided, and

Nous voulons tout ce que payé, baillé et deliuré luy aura esté a la cause dite, estre passé et alloué es comptes et rabbatu de la recepte dudit maistre de nostre chambre aux deniers present et aduenir qui payé l'aura par noz amez et feaux les president et gens de noz comptes a Lille ausquelz mandons que ainsy le facent sans aucun contredict ou difficulte.

Car ainsy nous plait Il non obstant quelzconques ordonnances, restrictions, mandemens ou deffenses a ce contraires. En tesmoing de ce nous auos fait mettre nostre scel a ces presentes.[8])

Donné en nostre Ville de Gand le quatorziesme Jour de Juing lan de grace mil cincq cens et Vingt, Et de noz regnes assavoir des romains le second et des espaignes en le cincquiesme.

Par le Roy, Hannart.

Sur la quatrième page, qui n'est d'ailleurs pas remplie, de la feuille pliée en quatre, on lit ce qui suit: *Copie de*[9]) *Patente de chief et maistre general des postes pour Baptiste de Tassis de 14 Juing 1520.*

[8]) A comparer avec les lettres patentes de l'empereur Charles-Quint pour le Maître général des postes Léonard Ier de Taxis, d. d. Bruxelles le 31 décembre 1543. Imprimé entre autres chez Caesareus Turrianus, dans son «*glorwürdigen Adler*», 1694. Edition in-quarto, p. 135 et ss. et chez Lünig, *Teutsches Reichs-Archiv, pars generalis* I, 441 ss.

[9]) Ces deux mots ont été ajoutés plus tard.

(*La fin au prochain numéro.*)

erstemal und so oft weitere Zahlungen erforderlich werden, lediglich unter Berufung auf die genannten Rechnungsbelege.

Es ist unser Wille, dass alles dasjenige, was demselben aus der genannten Veranlassung ausgezahlt und eingehändigt werden wird, in den Rechnungen zulässig sein, Geltung haben und abgezogen werden soll von der Einnahme unseres gegenwärtigen und zukünftigen Schatzmeisters, welcher es durch unsere lieben und getreuen, den Präsidenten und die Beamten unserer Rechnungskammer zu Lille bezahlen wird, denen wir den Befehl ertheilen, dies so zu thun, ohne irgend einen Widerspruch oder Anstand.

Denn so gefällt es uns, ohne Rücksicht auf irgendwelche Anordnungen, Vorbehalte, Befehle oder Verbote, welche dieser Verfügung entgegenstehen sollten. Zu Urkund dessen haben wir unser Siegel dieser gegenwärtigen Ausfertigung[8]) beifügen lassen.

Gegeben in unserer Stadt Gent am 14. Tag des Juni im Jahre der Gnade 1520 und unserer Königreiche, nämlich des römischen im zweiten und der spanischen im fünften.

Im Auftrag des Königs, Hannart.

Auf der vierten, im übrigen unbeschriebenen Seite des viermal gefalteten Bogens stehen die Worte: *Copie de*[9]*) Patente de chief et maistre general des postes pour Baptiste de Tassis de 14. Juny 1520.*

[8]) Vergl. damit den Bestallungsbrief Kaiser Karl V. für den Generalpostmeister Leonard I. von Taxis dd. Brüssel den 31. Dezember 1543. Abgedruckt u. a. bei Caesareus Turrianus in seinem glorwürdigen Adler. 1694. Quartausgabe. S. 135 ff. und bei Lünig, Teutsches Reichs-Archiv, *pars generalis* I, 441 f.

[9]) Diese beiden Worte sind von späterer Hand zugefügt.

(*Schluss folgt.*)

delivered to him for the said purpose, shall be entered and allowed in the accounts and be deducted from the revenues of the aforesaid present or future master of our treasury, who shall cause it to be paid by our beloved and faithful president and officers of our court of accounts at Lille, whom we command thus to do without any contradiction or difficulty.

For such is our pleasure in spite of whatever ordinances, restrictions, commands or prohibitions to the contrary. In witness whereof we have caused our seal to be appended to these present.[8])

Given in our city of Ghent, the fourteenth day of June in the year of grace one thousand five hundred and twenty, and of our reigns, to wit of the Roman, the second, and of the Spanish, the fifth.

By the King, Hannart.

The fourth page of the quarto sheet, four times folded, which, but for this inscription, is entirely blank, bears the words:—«*Copie de*[9]) *Patente chief et maistre general des postes pour Baptiste de Tassis de 14 Juny 1520.*»

[8]) Compare with the above commission that issued by the Emperor Charles V. to Leonard I. von Taxis, dated Brussels, the 31st of December, 1543. Reproduced, among others, by Caesareus Turrianus in his «*Glorwürdige Adler*» 1694. Quarto; pages 135 and following. Also by Lünig, «*Teutsches Reichs-Archiv*», *pars generalis*, I., pages 441 and following.

[9]) These two words were added at a later period.

(*To be concluded.*)

Résultats de l'exploitation postale dans la colonie britannique de la Guyane.

Le trafic postal de cette colonie se maintient encore dans des conditions modestes; néanmoins on peut constater que ses échanges tendent à augmenter et cela dans toutes les branches de l'exploitation. Le rapport de gestion que nous avons sous les yeux et que le Postmaster General a adressé au gouvernement colonial de la Guyane britannique, embrasse un laps de temps de 15 mois, soit du 1er janvier 1890 au 31 mars 1891, parce qu'il a été décidé que, désormais, ce rapport devait correspondre, non plus à l'année solaire, mais aux périodes admises pour la comptabilité de l'Administration des finances (d'avril à avril).

Pendant les derniers quinze mois, le nombre des lettres s'est élevé de 936,000 à 1,504,000; celui des cartes postales de 13,780 à 26,884 et celui des journaux, paquets de livres et circulaires de commerce de 257,000 à 371,000. L'échange le plus actif de la colonie a lieu au bureau du chef-lieu, Georgetown, qui est en même temps chargé du service postal international. Il résulte des renseignements statistiques recueillis, du 1er au 28 mai 1890, pour les décomptes avec les Administrations de l'Union, que, pendant ces 28 jours, le bureau postal de Georgetown a reçu de l'étranger 130,983 kilogrammes de lettres et 1,396,704 kilogrammes d'imprimés, d'échantillons, etc., et qu'il a expédié à l'étranger 150,488 kilogrammes de lettres et 473,931 kilogrammes d'imprimés et d'échantillons.

Depuis le 1er janvier 1891, le gouvernement colonial a notablement réduit le port maritime des lettres à destination des autres pays d'outre-mer appartenant à l'Union postale universelle. Ce port est actuellement de 5 cents par demi-once au lieu de 8 cents comme auparavant. Cette mesure, profitant surtout

Ergebnisse des Postbetriebes in der Kolonie Britisch-Guyana.

Der Postbetrieb in dieser englischen Kolonie bewegt sich zwar vorläufig noch in bescheidenen Verhältnissen, immerhin zeigt sich der Verkehr im Wachsen begriffen, und dies in sämmtlichen Dienstzweigen. Der vorliegende Verwaltungsbericht des General-Postmeisters an die Kolonial-Regierung von Britisch-Guyana umfasst dieses Mal einen Zeitraum von 15 Monaten, d. h. vom 1. Januar 1890 bis 31. März 1891, weil beschlossen worden ist, dass diese Berichterstattung fortan nicht das Kalenderjahr umfassen, sondern sich mit dem Rechnungsjahr der Finanz-Verwaltung (von April zu April) decken soll.

Die Zahl der Briefe stieg während der letzten 15 Monate von 936,000 auf 1,504,000, diejenige der Postkarten von 13,780 auf 26,884, und der Zeitungen, Bücherpackete, Handels-Circulare von 257,000 auf 371,000. Der Hauptverkehr der Kolonie beruht in dem Postamte der Hauptstadt Georgetown, welches zugleich den internationalen Postverkehr zu besorgen hat. Nach Ausweis der statistischen Ermittelungen, die während der Zeit vom 1. bis 28. Mai 1890 behufs Abrechnung mit den Vereins-Postverwaltungen stattgefunden haben, sind in diesen 28 Tagen bei dem Postamte in Georgetown vom Auslande 130,983 Kilogramm Briefe und 1,396,704 Kilogramm Drucksachen, Waarenproben etc. eingegangen und 150,488 Kilogramm Briefe, sowie 473,931 Kilogramm Drucksachen und Waarenproben nach dem Auslande abgesandt worden.

Seit dem 1. Januar 1891 hat die Kolonial-Regierung das Seeporto für Briefe nach den zum Welt-Postverein gehörigen überseeischen Ländern erheblich ermässigt. Es beträgt jetzt 5 Cents für die halbe Unze statt wie ehedem 8 Cents. Diese hauptsächlich den aus benach-

Results of the postal service in the Colony of British Guiana.

Although the postal service in this British Colony does not, as yet, exceed modest proportions, still the business of the Department has increased considerably in every one of its branches. Instructions having been given that the Annual Report should in future embrace the period of the Financial year (from April to April) and not the Calendar year as heretofore, the present Report submitted by the Postmaster General to the Colonial Government shows the work of the office during the fifteen months, from the 1st of January, 1890, to the 31st of March, 1891.

The number of letters posted rose during the last fifteen months from 936,000 to 1,504,000; that of post cards from 13,780 to 26,884; and that of newspapers, book packets, and circulars from 257,000 to 371,000. The chief part of the postal business of the Colony is transacted by the General Post Office, Georgetown, which is also entrusted with the carrying out of the international service. According to the Statistics taken from the 1st to the 28th of May, 1890, to form the basis of the accounts with the Offices of the Universal Postal Union, 130,983 kilogrammes of letters and 1,396,704 kilogrammes of printed matter were received from abroad by the General Post Office, Georgetown, during these 28 days; and 150,488 kilogrammes of letters, and 473,931 kilogrammes of other articles were despatched to foreign countries.

On the 1st of January, 1891, the Ocean postage on letters to countries within the Universal Postal Union was considerably reduced by the Government of the Colony. It now amounts to 5 cents per half-ounce

aux indigènes des colonies voisines qui ont temporairement ou définitivement élu domicile dans la Guyane britannique, aura certainement pour effet d'élever le chiffre de l'échange des lettres internationales. Les diverses combinaisons plus ou moins licites employées, jusqu'à présent, pour éviter le paiement d'un port élevé, cesseront désormais d'être en faveur et, comme c'est dans l'ordre, l'échange des lettres reviendra à la poste. Après trois mois, il est déjà possible de constater les effets de la réduction du port; dans le premier trimestre de l'année 1891, les vapeurs de la *Royal Mail Company* ont apporté à Georgetown 300 sacs de dépêches, au lieu de 284 qu'ils avaient apportés dans le premier trimestre de l'année précédente. De leur côté, les bureaux de poste de la colonie ont vendu, du 1er janvier au 31 mars 1891, 90,000 timbres-poste de 5 cents, taux réduit du port international des lettres, tandis que, du 1er janvier au 31 mars 1890, ils n'avaient débité au public que 60,000 timbres-poste de 8 cents, taux de l'ancien port des lettres. Il est vrai que tous ces timbres-poste ne sont pas destinés à des usages postaux, puisque, à teneur des dispositions législatives en vigueur dans la colonie, les estampilles de valeur vendues par les offices de poste peuvent aussi servir à payer des droits fiscaux. Cependant la majeure partie des estampilles de valeur que le public achète aux bureaux de poste, servent à acquitter l'affranchissement des lettres, c'est pourquoi l'augmentation de débit que nous venons de signaler, représente l'essor qu'on prévoit dans l'échange international des lettres par suite de la réduction du port.

Depuis le 1er octobre 1890, le gouvernement colonial a aussi renoncé à l'augmentation de prix qu'il avait imposée aux cartes postales et aux bandes timbrées afin de couvrir les frais de fabrication de ces formules. A partir de la date ci-dessus, il vend les cartes postales et les bandes timbrées à

barten Kolonien stammenden Eingeborenen, die ihren Wohnsitz ganz oder vorübergehend in Britisch-Guyana genommen haben, zu gute kommende Einrichtung wird zweifelsohne eine Hebung des internationalen Briefverkehrs zur Folge haben. Die mancherlei mehr oder weniger unerlaubten Mittel, deren man sich bisher wohl bediente, um das hohe Porto zu umgehen, werden von nun an aufhören, der Briefverkehr wird, wie es in der Ordnung ist, der Post zuströmen. Die Wirkung der Portoermässigung ist nach dreimonatlichem Bestehen derselben heute schon zu verspüren, denn die Dampfer der *Royal Mail Company* haben im ersten Viertel des Jahres 1891 300 Briefsäcke in Georgetown angebracht, gegenüber 284 im ersten Viertel des Vorjahres. Auch haben die Postanstalten der Kolonie vom 1. Januar bis 31. März 1891 90,000 Marken zu 5 Cents, dem ermässigten Auslands-Briefportosatze, verkauft, während sie vom 1. Januar 1890 bis 31. März 1890 nur 60,000 Stück Marken zu 8 Cents, dem alten hohen Briefportosatze entsprechend, an das Publikum absetzten. Allerdings sind diese Marken nicht alle für Postzwecke bestimmt, da nach den in der Kolonie geltenden gesetzlichen Vorschriften die von den Postanstalten verkauften Werthzeichen auch zur Entrichtung von Steuergefällen benutzt werden dürfen. In der Hauptsache dienen die bei den Postanstalten seitens des Publikums entnommenen Werthzeichen aber doch zur Frankirung von Briefen, und es gewährt daher der vorerwähnte vermehrte Absatz ein Bild des in Aussicht stehenden Aufschwungs des internationalen Briefverkehrs in Folge der Portoermässigung.

Seit dem 1. Oktober 1890 hat die Kolonial-Regierung auch auf den Preisaufschlag verzichtet, welchen sie seither auf Postkarten und gestempelte Streifbänder behufs Dekkung des Anschaffungswerthes derselben erhob. Sie verkauft von jenem Zeitpunkte ab Postkarten und Streifbänder zum Nennwerthe des

instead of to 8 cents as formerly. The reduction, which has been a boon, especially to natives of the neighbouring Colonies who have made their homes in British Guiana either temporarily or permanently, will undoubtedly result in an increase of the exchange of letters with foreign countries. The more or less illicit practices hitherto resorted to in order to evade the payment of the high postage, will now cease, and the letters will, as they properly should, be handed over to the Post for conveyance. The effect of the reduction is even now apparent, for 300 bags and parcels of mails were received by the Royal Mail Steamers during the first quarter of the year 1891, as compared with 284 during the same period of the year 1890. From the 1st of January to the 31st of March, 1891, 90,000 postage stamps of the value of 5 cents, representing the reduced postage, were issued by the post-offices in the Colony, as against 60,000 8 cent stamps representing the former rate, from the 1st of January to the 31st of March 1890. It must be added, however, that these stamps were not exclusively intended for the prepayment of postage, as, according to the laws of the Colony, the postage stamps bought at the post-offices may also be used for revenue purposes. Still, they are essentially employed for the former purpose, and this increase may be taken as indicating in what proportions the international exchange of letters is likely to develop in consequence of the reduction of postage.

On the 1st of October, 1890, the practice of selling inland post cards and newspaper wrappers at rates over the face value of the stamps in order to cover the cost of manufacture, was abolished by the Colonial Government. Post cards and wrappers are now sold at the price represented by the stamps, and wrappers are issued singly instead

la valeur nominale du timbre qui s'y trouve marqué *(face value)*, et ne débite plus ces bandes par paquets de 10, mais à la pièce. Comme on pouvait s'y attendre, ces mesures ont eu pour conséquence d'augmenter d'une manière notable la consommation des timbres-poste et des bandes timbrées. L'échange des mandats de poste constate un accroissement important dans l'intérieur de la colonie (15,120 mandats de poste pour une valeur de 110,050 dollars) aussi bien que dans le service international. L'échange avec l'étranger s'adresse surtout au Royaume-Uni et à la colonie de la Barbade. Dans les 276,488 dollars qui ont été expédiés à la Grande-Bretagne, 29,013 dollars étaient destinés aux Indes orientales, et représentaient certainement les économies que les Hindous immigrés envoyaient à leurs familles et amis restés au pays. La question de la création d'un échange de mandats de poste avec les Etats-Unis et le Canada, qui avait précédemment été inutilement proposée, a été de nouveau mise sur le tapis.

L'échange de colis postaux qu'entretient la colonie mérite qu'on s'y arrête un peu. Il a été expédié à l'étranger 1986 colis tandis que l'on en recevait 6209. Ces derniers ont rapporté au fisc 3929 dollars de droits d'entrée, dont la perception a été effectuée par les bureaux de poste. L'Angleterre joue le premier rôle dans cet échange. Depuis le 1er juillet 1891, on admet les colis postaux de ou pour l'Angleterre avec une valeur déclarée jusqu'à 50 £. Le droit d'assurance est de 6 pence par £ de valeur déclarée. Dans l'échange intérieur, l'intermédiaire de la poste est encore peu emprunté pour l'expédition des colis postaux.

L'Administration des postes coloniales consacre un soin particulier aux améliorations nécessaires dans les bâtiments postaux. Il a de nouveau été beaucoup fait à cet égard l'année dernière, mais il reste encore beaucoup à faire. Le besoin

eingeprägten Stempels *(face value)*, letztere auch nicht mehr, wie früher, in Mengen von 10 Stück, sondern einzeln. Wie vorauszusehen war, hat sich in Folge dieser Massregel der Verbrauch an Postkarten und Streifbändern ansehnlich vergrössert.

Eine beträchtliche Entwickelung zeigt der Postanweisungsverkehr sowohl im Inneren der Kolonie (15,120 Postanweisungen im Werthe von 110,050 Dollars), als auch im Verkehr mit dem Auslande. Der ausländische Verkehr richtet sich hauptsächlich nach dem Vereinigten Königreich und nach der Inselkolonie Barbados. In den 276,488 Dollars, die nach Grossbritannien überwiesen wurden, staken 29,013 Dollars für Ostindien, unzweifelhaft die Ersparnisse eingewanderter Indier für ihre in der Heimath zurückgebliebenen Angehörigen und Freunde. Ein Austausch von Postanweisungen mit den Vereinigten Staaten und Canada, der früher bereits erfolglos angestrebt wurde, ist auf's Neue in Aussicht genommen.

Recht beachtenswerth ist der von der Kolonie unterhaltene internationale Postpäckerciverkehr. Es wurden 1986 Packete nach dem Auslande abgesandt und 6209 von dort empfangen. Die letzteren brachten der Staatskasse 3929 Dollars Eingangszoll ein, dessen Erhebung sich die Postanstalten unterzogen. Die Hauptrolle bei diesem Verkehr spielt England. Seit dem 1. Juli 1891 besteht die Einrichtung, dass bei jedem Postpackete nach und von England Werthangabe bis zu 50 Pfund Sterling zulässig ist. Die Versicherungsgebühr beträgt 6 Pence für jede 5 Pfund des angegebenen Werthes. Im Inlandsverkehr wird von der Packetversendung durch die Post noch wenig Gebrauch gemacht.

Ihre besondere Sorgfalt widmet die Kolonial-Postverwaltung der nothwendigen Verbesserung der Post-Dienstgebäude. In dieser Hinsicht ist im abgelaufenen Jahre Manches geschehen, Vieles bleibt aber auch noch zu thun übrig. Vor Allem ergiebt sich die Nothwendigkeit, ein ange-

of in packets of 10 as before. As was anticipated, the sale of these labels of prepayment has largely increased.

The money order business, both in the domestic and in the international service, showed considerable development. The total number of inland orders issued was 15,120, and they aggregated in value 110,050 dollars. As regards foreign orders, the principal business is with the United Kingdom and Barbadoes. The sums sent away to the United Kingdom amounted to 276,488 dollars, and included 29,013 dollars sent to India, consisting, it would appear, almost entirely of immigrants' savings remitted by them to their relatives and friends. Proposals for an exchange of money orders with the United States and Canada made at a former period without success, will be revived.

The international Parcel Post business carried on by the Colony was very considerable. 1,986 parcels were despatched and 6,209 received from foreign countries. The Customs dues collected on the latter by the Post Office amounted to 3,929 dollars. The principal parcel business is with the United Kingdom. On the 1st of July 1891, a system was adopted under which any parcel addressed to, or despatched from, the United Kingdom may be insured during transit to its destination by the payment of an extra fee of 6 *d.* for every 5 *l.* of value up to the limit of 50 *l.* Little use is made as yet of the inland Parcel Post.

Special attention is bestowed by the Colonial Postal Administration on the improvement of post-office buildings. Much was done in the past year in this direction, but much remains still to be done. The most urgent matter is the erection of a

d'un hôtel des postes central convenable dans le chef-lieu se fait surtout sentir, pour permettre de réunir sous le même toit les diverses branches de service et d'assurer au *General Post Office* plus de sécurité et d'avantages que ne lui en offrent les conditions actuelles, qui sont tout à fait défavorables en raison du manque absolu de place. Le Postmaster General s'exprime ainsi, à ce sujet: « Il n'est pas difficile au gouvernement colonial de trouver l'argent nécessaire pour cette construction. Il n'y aurait, par exemple, pas de meilleur emploi pour les capitaux déposés à la caisse d'épargne postale, que de les prêter au gouvernement pour la construction d'un bâtiment dont le but répond à celui de cette caisse. »

Les caisses d'épargne postales sont une institution encore récente dans la Guyane britannique; créées à teneur de la *Savings Banks Ordinance* de l'année 1889, elles n'en sont encore qu'à la seconde année de leur existence. Jusqu'à présent, 9 offices de poste seulement ont été chargés du service de la caisse d'épargne postale. Les déposants ont été au nombre de 1101, l'année dernière; ils ont mis de côté, en 3,258 dépôts, une épargne totale de 39,169 dollars. Des demandes de remboursement au total de 850 ont eu pour conséquence le retrait de 14,189 dollars. Onze remboursements de dépôts ont été effectués télégraphiquement, système spécial qu'on ne connaît certainement guère ailleurs; 42 % de l'ensemble des dépôts n'ont pas dépassé 5 dollars; il n'y a qu'un seul cas où l'avoir d'un déposant dépasse 1000 dollars. Ces chiffres prouvent qu'on a évidemment atteint le but qu'on s'était proposé par la création de la caisse d'épargne postale. Ce sont justement les gens les moins aisés qui apportent à celle-ci leurs petites économies.

En ce qui concerne la participation des différentes races à l'épargne, il convient de remarquer que les créoles et autres constituent 71,95 %

messenes Central-Postgebäude in der Hauptstadt Georgetown zu errichten, damit die verschiedenen Verwaltungszweige unter ein Dach kommen und grössere Sicherheit und Bequemlichkeit im General-Postamte erzielt werden kann, als sich unter den gegenwärtigen, infolge Beschränktheit des Raumes überaus misslichen Verhältnissen erreichen lässt. « Es ist nicht schwer für die Kolonial-Regierung — sagt der General-Postmeister — das zum Bau nöthige Geld zu finden. Giebt es doch z. B. für das in die Postsparkasse eingelegte Kapital keine bessere Verwendung, als wenn es der Regierung dargeliehen wird behufs Errichtung eines Gebäudes für die eigentlichen Zwecke des Postsparkassendienstes.

Die Postsparkassen sind im Gebiete von Britisch-Guyana noch eine junge Einrichtung. Auf Grund der « *Savings Bank Ordinance* » vom Jahre 1889 in's Leben gerufen, sind sie erst in das zweite Jahr ihrer Wirksamkeit eingetreten. Bis jetzt sind erst 9 Postanstalten für den Sparkassendienst eröffnet. Die Gesammtzahl der Einleger betrug im letzten Jahre 1101; dieselben haben mittels 3258 Einlagen die Gesammtsumme von 39,169 Dollars erspart. 14,189 Dollars wurden auf Grund von insgesammt 850 Rückforderungen der Postsparkasse wieder entnommen. Eilf Rückforderungen von Geldbeträgen erfolgten auf telegraphischem Wege: eine wohl anderwärts wenig bekannte eigenartige Einrichtung. 42 % aller Einlagen gingen nicht über 5 Dollars hinaus, nur in einem einzigen Falle beträgt das Guthaben eines Einlegers mehr als 1000 Dollars. Diese Zahlen beweisen, dass der mit der Gründung der Postsparkasse verfolgte Zweck offenbar erreicht wird. Es sind eben die minder Bemittelten, welche ihre kleinen Ersparnisse bei derselben unterbringen.

In Bezug auf die Betheiligung der verschiedenen Rassen an den Spareinlagen ist zu bemerken, dass die Kreolen und Andere 71,95 %,

new Central Post Office in Georgetown, it being of primary importance that the several Departments should be under one roof, and that there should be better security and greater facilities at the General Post Office than can for want of space be obtained under present circumstances. « It is not difficult for the Government, » the Postmaster General says in his Report, « to find the money needed for the erection of a building, and I may add, I know of no more appropriate investment for the moneys of the Post Office Savings Banks than on loan to the Government for the erection of premises suitable for carrying on the business of the depositors. »

The Post Office Savings Banks in British Guiana are of recent origin. They were instituted in accordance with the « Savings Bank Ordinance » of 1889, and have begun their second year of business. At present nine banks only are in existence. The total number of depositors during the year was 1,101. The number of deposits made was 3,258 and amounted in the aggregate to 39,169 dollars. A sum total of 14,189 dollars was withdrawn in 850 operations. Eleven of these withdrawals were made by Telegraph, a peculiar arrangement probably little known in other countries. Forty-two per cent. of the accounts are for sums under 5 dollars, while only one is for a sum exceeding 1,000. This fact shows that the end to which the Banks were established is being attained, as it is the poorer classes who avail themselves of it for accumulating small savings.

It appears from a classification of the depositors according to nationality that:—

Creoles and others represented 71,95 %, East Indians 25,04 %, Portuguese 2,61 %, Chinese 0,19 %, Aboriginal Indians 0,19 %, of the

des déposants, les Hindous 25,04 %, les Portugais 2,61 %, les Chinois 0,19 %, les aborigènes 0,19 %, et que les créoles ont fourni 57,6 % des dépôts, les Hindous 36,90 %, les Portugais 4,90 %, les Chinois 0,13 % et les aborigènes 0,35 % de l'ensemble des dépôts.

Ce qui surprend c'est la forte participation des Hindous; elle s'explique par le penchant à l'économie qui caractérise cette race et l'on peut admettre que, dès que la nouvelle institution aura acquis leur entière confiance, leur participation sera encore plus grande. Le clergé, la presse et quelques chefs de bureaux de poste se sont, avec succès, donné pour tâche de faciliter, par des récompenses et des directions, l'accès des caisses d'épargne postales aux larges couches populaires du pays, en sorte que l'on peut compter que ces caisses continueront à prospérer et à donner d'heureux résultats.

Ost-Indier 25,04 %, Portugiesen 2,61 %, Chinesen 0,19 %, eingeborenen Indianer 0,19 % der Einleger darstellen, und dass die Kreolen etc. 57,67 %, Ost-Indier 36,90 %, Portugiesen 4,90 %, Chinesen 0,13 %, eingeborenen Indianer 0,35 % der Einlagen bewirkt haben.

Auffallend ist die starke Betheiligung der eingewanderten Ost-Indier. Sie erklärt sich aus dem bekannten Sparsamkeitstriebe dieser Rasse, und es lässt sich annehmen, dass, sobald sich die neue Einrichtung erst das volle Vertrauen der Ost-Indier gewonnen hat, deren Betheiligung noch eine weit grössere werden wird. Die Geistlichkeit, die Presse und einzelne Postamtsvorsteher haben sich mit Erfolg bemüht, dem Institut der Postsparkasse in den breiten Schichten des Publikums durch Belehrung und Unterweisung die Wege zu ebnen, so dass auf ein ferneres gedeihliches Wachsthum der neuen Wohlfahrtseinrichtung gerechnet werden darf.

total number of depositors, and that the deposits of:—Creoles and others amounted to 57,67 %, East Indians to 36,90 %, Portuguese to 4,90 %, Chinese to 0,13 %, Aboriginal Indians to 0,35 % of the total deposits.

A fact worthy of remark is the great proportions of East Indian depositors, a fact which may be explained by the well known thriftiness of these people; and it is anticipated that as soon as their entire confidence can be won, they will contribute a still larger proportion of depositors. Ministers of Religion, and the Public Press, as well as some District Postmasters, have done good service in bringing before the people the question of thrift in connection with the Post Office Savings Banks. As the efforts made in this direction have been successful, there is every reason to expect that this institution will continue in the path of prosperity.

Bibliographie postale.

DER WELTPOSTVEREIN UND DER WIENER POSTKONGRESS. *Par J. Jung, Inspecteur impérial des postes à Berlin.* Leipzig, Duncker & Humblot 1892.

Cette brochure contient en abrégé une histoire, écrite fort habilement et en toute connaissance du sujet, de l'Union postale universelle, de ses origines, de son développement et de son achèvement par l'œuvre importante du Congrès postal de Vienne. L'auteur a combiné son travail, qui a paru en premier lieu dans les Annales *(Jahrbuch)* de Schmoller sur la législation, etc., XVI[e] année, fasc. 1, de manière à permettre aisément, non seulement aux gens du métier, mais aussi à toute personne d'une certaine instruction, de se faire rapidement une idée de la matière généralement peu accessible qu'il traite. On suit volontiers M. J. Jung dans ses péré-

Postalische Bücherkunde.

DER WELTPOSTVEREIN UND DER WIENER POSTKONGRESS. *Von J. Jung, kaiserlicher Postinspektor in Berlin.* Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. 1892.

Die vorstehende Schrift enthält auf knappem Raume eine mit vielem Geschick und grosser Sachkenntniss geschriebene Geschichte des Weltpostvereins, seiner Entstehung, seiner Entwicklung und seiner Vollendung durch das wichtige Werk des Wiener Kongresses. Der Herr Verfasser hat seine Darstellung, die zunächst in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung etc., XVI. Jahrg. 1. Heft, erschienen ist, so eingerichtet, dass dieselbe nicht allein für Fachleute, sondern für alle Gebildeten ein leichtes Mittel bietet, über die schwierige Materie einen raschen Ueberblick zu gewinnen. Man folgt dem Herrn Verfasser gern auf seiner Wanderung durch die verschiedenen Stadien der

Postal Bibliography.

DER WELTPOSTVEREIN UND DER WIENER POSTKONGRESS. *By J. Jung, Imperial Post Office Inspector, Berlin.* Leipzig: published by Duncker & Humblot. 1892.

The above pamphlet contains a brief and very cleverly written history of the Universal Postal Union, of its origin, its development, and its achievment by the important Postal Congress of Vienna. The author, who shows himself thoroughly conversant with the subject, has so shaped his description—which has already been published in *Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, etc.*, vol. XVI, N° 1,—that it will enable not only postal officers, but also any reader of average education to gain a rapid insight into this complex matter. It is interesting to follow the author through the different stages of development which the young alliance has had to traverse

grinations à travers les diverses phases qu'a parcourues la jeune association, avant d'arriver au complet développement dont elle jouit aujourd'hui.

Notre auteur étant un fonctionnaire supérieur de l'Administration des postes allemandes, les questions qui intéressent l'empire d'Allemagne sont naturellement traitées d'une manière plus détaillée. Néanmoins, comme M. Jung a réussi à conserver à ses considérations un caractère international, nous avons la certitude que sa brochure rencontrera, dans les cercles étrangers à l'Allemagne, l'accueil auquel nous estimons qu'elle a pleinement droit, tant pour la forme que pour le fond.

* * *

INDICADOR DE CORREOS (GUIA PARA EL PUBLICO). Madrid, Tipo-lithografia de Francisco Terceño.

L'opuscule de format portatif dont nous parlons, et dont l'auteur, M. Eduardo Albaladejo, appartient certainement au personnel des postes d'Espagne, peut être envisagé comme un guide postal pratique à l'usage du public espagnol, et notamment du public de Madrid. On y trouve les principales dispositions du Règlement des postes espagnoles, une nomenclature des services d'ambulants et des correspondances postales (par voitures et messagers) partant de Madrid, de même que les heures de levée des envois remis au bureau de poste central de Madrid à destination du royaume, des colonies et des bureaux de poste espagnols à l'étranger (Maroc), un relevé du tarif postal interne espagnol, ainsi que les principales dispositions et les taxes actuellement en vigueur dans l'échange avec les pays appartenant à l'Union postale et avec l'étranger, plus une description du service de distribution des lettres à Madrid, description qui nous apprend que, depuis le 1er janvier dr, soit depuis la suppression des offices spéciaux chargés de traiter les correspondances reçues de l'intérieur

Entwicklung, die der junge Verein zurückzulegen hatte, um zu dem Punkte seiner heutigen Macht und Vollkommenheit zu gelangen.

Es ist nicht mehr als natürlich, dass in Rücksicht auf die Stellung des Herrn Verfassers, der zu den höheren Beamten der deutschen Reichs-Postverwaltung gehört, die Verhältnisse im deutschen Reichs-Postgebiete besonders eingehend geschildert sind. Doch ist es dem Herrn Verfasser gelungen, seinen Betrachtungen den internationalen Charakter zu wahren, so dass wir nicht zweifeln, die Schrift werde sich auch in nichtdeutschen Kreisen diejenige Anerkennung erringen, auf welche sie nach Form und Inhalt unseres Erachtens berechtigten Anspruch hat.

* * *

INDICADOR DE CORREOS (GUIA PARA EL PUBLICO). Madrid, Tipo-litografia de Francisco Terceño.

Das uns vorliegende kleine Büchlein in Taschenformat, dessen Verfasser, Herr Eduardo Albaladejo, wohl in dem Kreise unserer spanischen Kollegen zu suchen ist, darf als ein praktisches Posthandbuch für den Gebrauch des spanischen Publikums, vorwiegend desjenigen in Madrid, angesehen werden. Es enthält die hauptsächlichsten Vorschriften der spanischen Postordnung, eine Uebersicht der von Madrid ausgehenden Bahnpostkurse und der Landpostverbindungen (mittels Fuhrwerke und durch Boten), sowie der Schlusszeiten für die beim Haupt-Postamte in Madrid eingelieferten Sendungen nach Orten des Königreichs, nach den Kolonien und nach den spanischen Postanstalten im Auslande (Marokko), einen Abdruck des internen spanischen Posttarifs, sowie die wesentlichsten Vorschriften und die in Geltung befindlichen Portosätze für den Verkehr mit dem Gebiete des Welt-Postvereins und mit dem Auslande; ferner eine Darstellung des Madrider Bestellungsdienstes, aus der wir entnehmen, dass die Hauptstadt seit dem 1. Januar d. J. — nach Aufhebung der

before reaching its present power and maturity.

It is but natural that the author, who occupies a high rank in the Postal Administration of the German Empire, should have been somewhat influenced by his position, and have described the postal conditions of Germany with more detail than those of other countries. He has nevertheless succeeded in endowing his description with an international character; and we have, therefore, no doubt that his pamphlet will also be received abroad with the attention which its contents, as well as its style, so well deserve.

* * *

INDICADOR DE CORREOS (GUIA PARA EL PUBLICO). Tipo-litografia de Francisco Serceño.

The little book, in pocket size, under inspection, whose author is Mr. Eduardo Albaladejo one of our Spanish colleagues, may be regarded as a practical postal-guide for the use of the Spanish public, and especially that of Madrid. It contains the principal rules for the Spanish postal regulations, a summary of the travelling post-offices which start from Madrid and of the Postal-line (by means of conveyances or letter-carriers) on high-roads; also the closing time for consignments given in at the General Post Office Madrid for delivery in the Kingdom and its Colonies and for Spanish Post-offices abroad (Morocco). There is further a copy of the Spanish internal postal-tariff, the principal regulations and rates of postage in force for foreign countries and countries belonging to the Universal Postal Union, and a description of the Delivery-service of Madrid. From this latter we gather that, since the 1st of January last—after the abolition of the till then existing special offices for the management of correspondence arriving from the interior and from abroad—there is only one central

et de l'étranger, la capitale ne possède plus qu'un office central pour toutes les correspondances reçues, office d'où les facteurs partent trois fois par jour pour faire leurs distributions. La première tournée a lieu à 9 h. du matin, la seconde à midi, la troisième et dernière à 3 heures de l'après-midi (en été à 5½ h. de l'après-midi). La levée des boîtes aux lettres dans la capitale s'effectue également trois fois par jour, à 7 et à 11 heures du matin et à 2 h. (en été à 4½ h.) de l'après-midi.

L'« *Indicador de Correos* » porte l'indication « première année »; on doit donc en conclure que son auteur a l'intention de publier cet ouvrage toutes les années, ce qui peut en effet suffire pour le but qu'il a en vue. Le prix de 2 réaux de cet opuscule doit être considéré comme modéré.

Petites communications.

Il résulte du rapport de gestion de l'Administration des postes suisses pour l'année 1891, que la Société suisse de cautionnement mutuel des fonctionnaires a eu à bonifier, dans le courant de cette année, des pertes pour un montant de fr. 6497. 76 (1890: fr. 3934. 76).

Le 1er janvier 1892, la Société comptait:

		Somme cautionnée fr.
6813	fonctionnaires des postes	22,304,000
682	fonctionnaires des télégraphes . . .	1,343,000
502	fonctionnaires des péages	964,700
20	autres fonctionnaires fédéraux .	122,000
8017	membres	24,733,700

contre

7192 membres avec une somme cautionnée de fr. 22,304,800 au 1er janvier 1891.

früher bestehenden besondern Dienststellen für die Behandlung der Korrespondenz aus dem In- und Auslande — nur noch eine Centralstelle für die Bearbeitung der gesammten ankommenden Korrespondenz besitzt, von welcher Stelle dreimal täglich die Briefträger abgefertigt werden. Der erste Bestellungsgang findet um 9 Uhr Vm., der zweite um 12 Uhr Mittags, der dritte und letzte um 3 Uhr Nm. (im Sommer um 5½ Uhr Nm.) statt. Die Leerung der Briefkasten in der Hauptstadt erfolgt ebenfalls dreimal täglich: um 7 und 11 Uhr Vm. und um 2 Uhr (im Sommer um 4½) Nachmittags.

Der « *Indicador de Correos* » trägt die Bezeichnung « Erster Jahrgang », woraus wir entnehmen, dass der Herr Verfasser das Büchlein alljährlich neu herauszugeben beabsichtigt, was für den vorliegenden Zweck allerdings genügen dürfte. Der Preis von 2 Realen für das Büchlein ist mässig zu nennen.

Kleine Mittheilungen.

Nach dem Geschäftsbericht der eidgenössischen Postverwaltung für das Jahr 1891 hatte der schweizerische Amtsbürgschaftsverein in diesem Jahre Verluste im Betrage von Fr. 6497. 76 (1890: Fr. 3934. 76) der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten.

Am 1. Januar 1892 gehörten dem Vereine an:

		mit einer Bürgschaftssumme von Fr.
6813	Postbeamte . . .	22,304,000
682	Telegraphenbeamte	1,343,000
502	Zollbeamte . . .	964,700
20	andere eidg. Beamte	122,000
8017		24,733,700

gegen

7192 Mitglieder mit einer Bürgschaftssumme von 22,304,800 Fr. am 1. Januar 1891.

office in the Capital for the working of the whole in-coming correspondence, from which office the letter-carriers are sent out three times daily. The first delivery takes place at 9 a. m., the second at 12 noon, and the third and last at 3 p. m. during the summer at 5. 30 p. m. There are also three collections daily in the capital: at 7 a. m., 11 a. m., and 2 p. m.; (in summer at 4. 30 p. m.).

This volume of the « *Indicador de Correos* » is designated « the first year », from which we judge that the author intends publishing a new edition yearly, which should be amply sufficient for the present purpose. The book is moderately priced at 2 Reals.

Miscellaneous.

According to the Report of the Postal Administration of Switzerland for the year 1891, the Swiss Association for furnishing official security had, in that year, to refund to the Postal and Telegraph Administration losses amounting to the total sum of fr. 6,497. 76 (1890:—fr. 3,934. 76).

On the 1st of January 1892, the list of members of the Association was as follows:—

		Security. fr.
6,813	postal officials	22,304,000
682	telegraph officials	1,343,000
502	custom-house officials	964,700
20	other federal officials	122,000
8,017	members	24,733,700

as against

7,192 members, security fr. 22,304,800 on the 1st of January 1891.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 10.** **Berne,** 1^er octobre 1892.

Sommaire. FRANÇOIS DE TAXIS, LE CRÉATEUR DE LA POSTE MODERNE, ET SON NEVEU JEAN-BAPTISTE DE TAXIS (*fin*). — LE SERVICE DES POSTES DU ROYAUME DE SIAM PENDANT L'EXERCICE 1890/1891.

François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis.

1491—1541.

Par M. le Dr Joseph Rübsam, à Ratisbonne.

(*Fin.*)

Pendant la diète impériale de Nuremberg (1522), l'empereur Charles-Quint fit établir un service de poste reliant les Pays-Bas à cette ville, tandis que son frère Ferdinand prenait soin de l'entretien d'un service de poste de Nuremberg à sa cour et à celle du roi Louis II de Hongrie.[1])

Jean-Baptiste accompagna Charles-Quint à son couronnement (1530) et reçut bientôt après en fief, de l'empereur, le comté de La Roche dans les Ardennes.

Le 14 septembre 1530, Jean-Baptiste paraît dans les documents comme exécuteur testamentaire de feu *Pelegrin de Taxis,*[2]) qui gérait

[1]) *Lanz, Correspondenz des Kaisers Karl V.* Leipzig 1844, I., p. 72.

[2]) La « *neue zeyttung von Rom. Kay. Mayestat Postmayster zu Rom* » dd. 23 mai 1527 est l'œuvre de Pelegrin de Tassis (non de Cassis). Voir Emile Weller, les premiers journaux allemands. Dans la bibliothèque du « *Litterarische Verein* » à Stuttgart. Tome 111. Tubingue 1872, p. 96.

Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis.

1491—1541.

Von Herrn Dr. Jos. Rübsam in Regensburg.

(*Schluss.*)

Während des Nürnberger Reichstages (1522) liess Kaiser Karl V. eine Post legen, welche die Niederlande mit dieser Stadt in Verbindung setzte, während sein Bruder Ferdinand für die Unterhaltung einer Post von Nürnberg bis zu seinem eigenen und dem Hofe König Ludwig II. von Ungarn Sorge trug.[1])

Johann Baptista begleitete Karl V. auf seinem Krönungszuge (1530) und wurde bald darauf vom Kaiser mit der Grafschaft La Roche in den Ardennen belehnt.

Am 14. September 1530 urkundete Johann Baptista als Testamentsvollstrecker des verstorbenen *Pelegrin von Taxis*[2]), welcher das Postamt zu Rom (« postmeystery bewaerder »)

[1]) Lanz, Korrespondenz des Kaiser Karl V. Leipzig 1844. I, 72.

[2]) Die « neue zeyttung von Rom. Kay. Mayestat Postmayster zu Rom » dd. 23. Mai 1527 rührt von Pelegrin de Tassis (nicht de Cassis) her. Vergl. Emil Weller, die ersten deutschen Zeitungen. In der Bibliothek des litterarischen Vereins in Stuttgart. Band 111. Tübingen 1872. S. 96.

Francis von Taxis, the Founder of the Modern Post, and Johann Baptista von Taxis, his Nephew.

1491—1541.

By Dr. Joseph Rübsam in Regensburg.

(*Conclusion.*)

During the sitting of the *Reichstag* at Nürnberg (1522), the Emperor Charles V. established a postal service between that city and the Netherlands, while his brother Ferdinand undertook to keep up postal communication between Nürnberg and his own Court and that of King Lewis II. of Hungary.[1])

Johann Baptista accompanied Charles V. to his coronation (1530), and shortly afterwards was invested by his sovereign with the fee of the County of La Roche in the Ardennes.

On the 14th of September, Johann Baptista's signature appears on a document, in which, acting as executor of the will of the deceased *Pelegrin von Taxis*[2]) who had been

[1]) Lanz. « *Korrespondenz des Kaiser Karl V.* » Leipzig 1844. I. page 72.

[2]) The « *neue Zeyttung von Rom. Kay. Mayestat Postmayster zu Rom* » of the 23rd of May 1527, originated from Pelegrin de Tassis (not de Cassis). Compare Emil Weller, « Die ersten deutschen Zeitungen », Tübingen 1872, vol. 111, p. 96, in the library of the Literary Society, in Stuttgart.

l'office postal de Rome *(postmeystery bewaerder)* et, à ce titre, il certifiait avoir reçu en espèces, de noble Barthélemy Welser et Compagnie à Augsbourg, un avoir important appartenant à Pelegrin de Taxis. L'*exemption de toutes contributions*, assurée aux agents des postes dans les Pays-Bas, exemption qui leur était depuis longtemps accordée dans tous les pays desservis par la poste, leur fut confirmée le 28 septembre 1532 par Marie, Reine de Hongrie et de Bohême et archiduchesse d'Autriche, en sa qualité de régente des Pays-Bas.

Lorsque, au commencement de l'année 1533, on reconnut la nécessité d'organiser, *entre les Pays-Bas et l'Espagne, une nouvelle correspondance postale* qui devait également desservir la cour du roi de France, le gouvernement français fit proposer à l'empereur Charles-Quint, qui se trouvait alors à Tolède, de ne pas entretenir ce service à ses propres frais, mais d'en laisser l'établissement et la direction du personnel d'exploitation au contrôleur général des postes françaises.

Après de longues négociations, Jean-Baptiste de Taxis déconseilla d'accepter ces conditions, d'autant plus que, d'après les expériences faites, les postes relevant de la haute direction du contrôleur général n'offraient pas les garanties voulues d'une expédition suffisamment accélérée des dépêches. Si la France persistait dans ses propositions, il serait préférable de faire transporter les lettres et paquets par des courriers exprès.[3])

En reconnaissance de ses longs et éminents services en temps de guerre comme en temps de paix, en Allemagne, en France, dans les Pays-Bas, en Italie et autres pays,

verwaltet hatte, und bezeugte als solcher, von dem ehrsamen Bartholomäus Welser und Gesellschaft zu Augsburg ein grösseres Guthaben des Pelegrin von Taxis baar erhalten zu haben. Die den Postbeamten in den Niederlanden zukommende *Befreiung von allen Steuern und Abgaben*, welche von jeher in allen von der Post berührten Ländern den betreffenden Beamten zugestanden war, wurde am 28. September 1532 von Maria, Königin von Ungarn und Böhmen, Erzherzogin von Oesterreich, als der Statthalterin der Niederlande, von neuem verbrieft.

Als zu Beginn des Jahres 1533 die Nothwendigkeit sich herausstellte, eine neue *Postverbindung zwischen den Niederlanden und Spanien* herzustellen, welche zugleich das Hoflager des Königs von Frankreich berühren sollte, wurde dem Kaiser Karl V., welcher sich damals in Toledo befand, französischer Seits zugemuthet, diesen Postenzug nicht nur auf eigene Kosten zu erhalten, sondern auch dem General-Kontrolleur der französischen Posten die Anlage desselben sowie die Jurisdiktion über das Betriebspersonal zu überlassen.

Nach längeren Verhandlungen widerrieth es Johann Baptista von Taxis, auf diese Bedingungen einzugehen, zumal nach den gemachten Erfahrungen die der obersten Leitung des General-Kontrolleurs unterstellten Posten nicht die nöthige Gewähr für eine genügend rasche Beförderung der Felleisen böten. Falls man von französischer Seite auf den genannten Bedingungen bestehe, so sei es vorzuziehen, den Brief- und Packetverkehr durch eigene Expresskuriere besorgen zu lassen[3]).

Zur Anerkennung seiner langjährigen, unermüdlichen, in Kriegs- und Friedenszeiten bewährten Dienste in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Italien und anderen Ländern

manager of the post-office in Rome *(« postmeystery bewaerder »)*, he acknowledges having received in cash from the honourable Bartholomaeus Welser and Company a considerable sum due to Pelegrin von Taxis. On the 28th of September 1532, Maria, Queen of Hungary and Bohemia, Archduchess of Austria, Regent of the Netherlands, again confirmed *the exemption of all taxes and charges*, which had always been enjoyed by the Netherlands postal officers in all the countries through with the post routes passed.

When, in 1533, it became necessary to establish a *new postal line between the Netherlands and Spain* by which the Court of the French King was to be served at the same time, the Emperor Charles V., then at Toledo, was expected by the latter not only to maintain this service at his own expense, but also to entrust the Controller General of the French Posts with its establishment and to place the staff under his jurisdiction.

After protracted negotiations, Johann Baptista advised his sovereign not to accept these conditions, seeing that, as experience had shown, the couriers placed under the orders and superintendence of the Controller-General did not afford the necessary guarantee for a sufficiently rapid conveyance of the mails. In case the French should insist upon these conditions, it would be preferable to have the letters and packets conveyed by express messengers of his own.[3])

As a mark of gratitude for the long and unwearied services rendered by him in times of war and of peace in Germany, France, the Netherlands, Italy, and other coun-

[3]) « *Le mieux sera toujours envoyer et faire pourter les pacquets et lectres par courriers exprès allans et venans.* » *Papiers d'état du cardinal de Granvelle*, éd. Ch. Weiss, II, p. 86.

[3]) « *Le mieux sera tousjours envoyer et faire pourter les pacquets et lectres par courriers exprès allans et venans.* » *Papiers d'état du cardinal de Granvelle ed. Ch. Weiss II, 86.*

[3]) « *Le mieux sera tousjours envoyer et faire pourter les pacquets et lectres par couriers exprès allans et venans.* » « *Papiers d'état du Cardinal de Granvelle* » *ed. Ch. Weiss*, II., page 863.

Charles-Quint remania l'écusson de son Maître général des postes, le 5 janvier 1534, en remplaçant l'aigle issant, dans le quartier supérieur de l'écu, par un aigle à deux têtes.

Le long procès pendant entre Jean-Baptiste et son frère *Matteo (Maphe) de Taxis* d'une part, et leur frère *Simon*, Maître impérial des postes à Milan, d'autre part, fut tranché en mai de l'an 1534 par le Grand Conseil à Malines, au nom de Charles-Quint, dans ce sens que, en confirmation du jugement arbitral rendu par *Jean-Antoine de Taxis*, négociant et bourgeois *(« mercator nec non civis et incola »)* d'Augsbourg, on devait s'en tenir aux dispositions contenues dans le décret impérial sur le partage des postes espagnoles, romaines, allemandes et flamandes.

A cette occasion furent aussi tranchés les points en litige entre les frères susnommés au sujet de diverses propriétés situées dans leur patrie d'origine, Bergame. Pour le règlement des questions d'argent on eut recours à l'intervention des Welser à Venise et à Anvers.

Lorsque Muley Hassan, le souverain de Tunis, chassé de ses Etats vint implorer le secours de Charles-Quint, sur le désir de l'empereur il demeura dans la maison de Jean-Baptiste de Taxis (1535) à Bruxelles et fut hébergé d'une manière splendide par celui-ci.[4])

Il est fort probable que la maison du Maître général des postes était située en face du cimetière de l'église de Notre-Dame du Sablon. Le testament de Jean-Baptiste de Taxis, qui fut dressé à Bruxelles en 1539,

[4]) *Chifletius, Les marques d'honneur de la maison de Tassis.* Anvers 1645, p. 70 ss. O. T. v. Hefner, *Bayrischer Antiquarius.* Munich 1866. I, p. 303 ss.

vermehrte Karl V. das Wappen seines Generaloberstpostmeisters am 5. Januar 1534 in der Weise, dass für den einköpfigen wachsenden Adler im oberen Felde des Schildes ein zweiköpfiger wachsender Adler stehen sollte.

Der langwierige, zwischen Johann Baptista und seinem Bruder *Maphe von Taxis* einerseits, und ihrem Bruder *Simon*, kaiserlichem Postmeister in Mailand, andererseits schwebende Prozess wurde im Mai des Jahres 1534 vom grossen Rathe in Mecheln im Namen Karl V. in der Weise zum Austrag gebracht, dass unter Bestätigung des von *Johann Anton von Taxis*, Kaufmann und Bürger *(«mercator nec non civis et incola»)* zu Augsburg, gegebenen Schiedsspruches es bei den Bestimmungen sein Verbleiben haben sollte, welche in dem kaiserlichen Dekrete über die Vertheilung der spanischen, römischen, deutschen und flandrischen Posten niedergelegt worden waren.

Auch die Streitpunkte der Brüder über verschiedene Liegenschaften in ihrer alten bergamaskischen Heimat wurden bei dieser Gelegenheit geschlichtet. Zur Ausgleichung von Geldangelegenheiten bediente man sich der Welser in Venedig und Antwerpen.

Als Muley Hassan, der Beherrscher von Tunis, aus seinem Reiche vertrieben, bei Karl V. Hilfe suchte, wohnte derselbe (1535), auf den Wunsch des Kaisers, im Hause des Johann Baptista von Taxis zu Brüssel und wurde von demselben auf das glänzendste unterhalten und bewirthet[4]).

Höchstwahrscheinlich lag die gastliche Wohnung des Generaloberstpostmeisters gegenüber dem Friedhofe der Kirche Unserer Lieben Frau vom Sande *(Notre-Dame du Sablon)*. Das am 22. November 1539 zu Brüssel errichtete Testament des Johann Bap-

[4]) Chifletius, *les marques d'honneur de la maison de Tassis.* Anvers 1645, p. 70 ss. O. T. v. Hefner, bayerischer Antiquarius. München 1866. I, 303 ff.

tries, Charles V., on the 5th of January 1534, substituted a double-headed eagle issuant for the single-headed one in the chief part of his Chief Postmaster-General's escutcheon.

In the month of May 1534, judgment was pronounced by the Grand Council at Mechlin, in the name of Charles V., in the protracted lawsuit between Johann Baptista von Taxis and his brother *Maphe*, on the one side, and their brother *Simon*, imperial postmaster at Milan, on the other, confirming the award issued at Augsburg by *Johann Anton von Taxis*, merchant and citizen *(« mercator nec non civis et incola »)*, according to which they were to abide by the provisions laid down in the imperial decree concerning the apportionment of the Spanish, Roman, German, and Flanders Posts.

On this occasion certain differences between the brothers about certain estates in their old home at Bergamo were made up. Money matters used to be settled through the medium of the Welser in Venice and Antwerp.

When Muley Hassan, the sovereign of Tunis, was driven from his possessions, and applied to Charles V. for assistance (1535), he, at the Emperor's request, took up his quarters in the house of Johann Baptista in Brussels, by whom he was treated and entertained in a most splendid manner.[4])

The Chief Postmaster-General's hospitable house was most probably situated opposite the churchyard of *Notre-Dame du Sablon*. The will of Johann Baptista von Taxis, made in Brussels on the 22nd of November

[4]) Chifletius. *« Les marques d'honneur de la maison de Tassis. »* Antwerp; 1645. Pages 70 and following. O. T. v. Hefner, *« Bayerischer Antiquarius »*. Münich, 1866; I. pages 303 and following.

est en effet daté de la maison « *gestaen op de savele* ».[5])

Son grand âge et sa mauvaise santé engagèrent Jean-Baptiste à prier l'empereur de transférer la grande maîtrise des postes, encore de son vivant, à son fils *François*. Le 5 août 1536, l'empereur obtempéra à cette demande en considération de sa longue, fidèle et très louable activité. Au nombre des services qu'il a rendus, on relève entre autres que ce n'a pas été sans de grandes difficultés et sans courir des dangers personnels que Jean-Baptiste de Taxis organisa le service postal dans les armées impériales en Italie et dans l'armée qui combattait les Turcs, et qu'il a suivi l'empereur dans ses campagnes sur terre et sur mer. D'ailleurs Jean-Baptiste continua de conserver jusqu'à sa mort la haute surveillance du service des postes impériales.

On peut se faire une idée du grand cas que Charles-Quint faisait des services de son Maître général des postes et de la manière dont il savait tenir compte de son activité, par toute une série de documents et édits impériaux, dans lesquels la gestion de Jean-Baptiste de Taxis est appréciée avec de grands éloges. Le premier secrétaire de Charles-Quint, Juan Aleman Señor de Bonilanes, auquel ses fonctions donnaient assez l'occasion d'être en relations avec Jean-Baptiste et de constater la prudence et l'habileté de sa gestion, cite les nombreux éloges que le monarque a faits, en sa présence, des services de son fonctionnaire supérieur des postes[6]).

Le 21 décembre 1540, le Conseiller aulique et Maître général des postes Jean-Baptiste remit la gestion des offices de poste de Bobenheim (au sud de Worms), de Didilzheim et de Rheinhausen, à titre viager, à ses cousins, les frères *Séraphin* et *Barthélemy de Taxis*.

[5]) Voir *Rübsam, Johann Baptista von Taxis*, p. 42, observation 5.

[6]) *Anales de las ordenanzas*, I, 7.

tista von Taxis ist datirt im Hause «*gestaen opde savele*»[5]).

Hohes Alter und Kränklichkeit veranlassten den Johann Baptista, den Kaiser zu bitten, er möge das Generaloberstpostmeisteramt noch bei seinen Lebzeiten seinem Sohne *Franz* übertragen. Am 5. August 1536 willfahrte der Kaiser seinem Ansuchen in Anbetracht seiner langjährigen, getreuen und erspriesslichen Wirksamkeit. Unter seinen Leistungen wird namentlich hervorgehoben, dass Johann Baptista von Taxis nicht ohne grosse Beschwerden und persönliche Gefahren den Feldpostdienst bei den kaiserlichen Armeen in Italien und bei dem gegen die Türken kämpfenden Heere organisirt und dass er den Kaiser auf den meisten seiner Züge zu Wasser und zu Land begleitet habe. Uebrigens behielt Johann Baptista nach wie vor, bis zu seinem Tode, die Oberaufsicht über das kaiserliche Postwesen.

Wie hoch Karl V. die Leistungen seines Generaloberstpostmeisters anschlug, wie sehr er seine Tüchtigkeit zu schätzen wusste, ist aus einer ganzen Reihe von kaiserlichen Urkunden und Erlassen ersichtlich, in welchen die Amtsführung des Johann Baptista von Taxis rühmend anerkannt wird. Auch der erste Sekretär Karl V., Juan Aleman, Señor de Bonilanes, welchem seine amtliche Stellung reichliche Gelegenheit bot, mit Johann Baptista zu verkehren und dessen umsichtige Geschäftsleitung zu beobachten, berichtet von wiederholten Lobeserhebungen, welche der Monarch in seiner Gegenwart der Thätigkeit seines obersten Postbeamten habe angedeihen lassen[6]).

Am 21. Dezember 1540 übertrug der kaiserliche Rath und Generaloberstpostmeister Johann Baptista die Verwaltung der Postämter Bobenheim (südlich von Worms), Didilzheim und Rheinhausen seinen Vettern *Seraphin* und dessen Bruder *Bartholomäus von Taxis* auf Lebenszeit.

[5]) Vergl. Rübsam, Johann Baptista von Taxis, S. 42, Anmerkung 5.

[6]) *Anales de las ordenanzas I, 7.*

1539, is dated from the house «*gestaen op de savele*»[5]).

On account of old age and failing health, Johann Baptista begged the Emperor to transfer the office of Chief Postmaster-General to his son *Francis*, before it was vacated by his death. On the 5th of August the Emperor complied with his request in consideration of his long, faithful, and useful services. Among those he especially mentions that Johann Baptista had organized, not without great hardship and personal danger, the field post service with the Imperial armies in Italy and with those fighting with the Turks, and that he had accompanied the Emperor on most of his journeys by land and by water. Johann Baptista all the same continued to superintend the carrying out of the Imperial postal service till his death.

A long series of Imperial decrees, in which the excellence of Johann Baptista von Taxis' management of the Post is acknowledged with praise, show how highly Charles V. valued the services of his Chief Postmaster-General, and how much he appreciated his efficiency. Juan Aleman, Señor de Bonilanes, Charles the Fifth's Chief secretary, whose official position brought him into frequent contact with Johann Baptista, and who repeatedly had the opportunity of observing his clever conduct of the postal service, relates numerous instances in which the sovereign had praised his Chief Postmaster-General's administration, in his presence[6]).

On the 21st of December 1540, Johann Baptista von Taxis, Imperial Councillor and Chief Postmaster-General, transferred the direction of the post-offices of Bobenheim (to the South of Worms), Didilzheim and Rheinhausen to his cousins, the brothers *Seraphin*, and *Bartholomaeus von Taxis*, for life.

[5]) See Rübsam. «Johann Baptista von Taxis.» Page 42. Remark.

[6]) *Anales de las ordenanzas*, I. 7.

Lorsque, en 1541, l'empereur Charles-Quint assista à la grande diète de Ratisbonne, Jean-Baptiste de Taxis l'y accompagna aussi, mais il tomba malade et prit ses dernières dispositions le 6 mai 1541.

Jean-Baptiste de Taxis, seigneur de Hemessem, *eques auratus*, comte palatin et conseiller aulique, mourut le 16 octobre 1541 et fut enseveli dans l'église de Notre-Dame du Sablon, à Bruxelles.[7])

Il eut de son mariage avec *Christine de Wachtendonk*, qui appartenait à une famille considérable du duché de Gueldre, six fils et six filles. Son fils aîné, *Roger*, se voua à la carrière ecclésiastique et mourut protonotaire de l'église de Rome, diacre de la cathédrale d'Anvers, prévôt de St-Pierre de Louvain et chancelier de l'université de cette ville, le 16 mars 1593. *Raimond*, son second fils, fonctionna après la mort de son oncle Maphe (Maffeo, Matteo) († 1535) en Espagne comme *correo mayor* jusqu'à sa mort, en 1578; il fut la souche de la branche espagnole des Taxis, qui s'éteignit dans sa descendance masculine en 1622 avec le *correo mayor Don Juan II, comte de Villamediana*, très apprécié aussi comme poète.

François, le successeur immédiat de son père, ne survécut que peu de temps à celui-ci et mourut non marié, à l'âge de 22 ans. *Léonard Ier de Taxis* lui succéda dans la gestion de la maîtrise générale des postes; il était le quatrième fils de Jean-Baptiste; le cinquième, du nom de *Louis*, était mort encore en bas âge.

Comme le frère puîné de Léonard, *Jean-Baptiste* (1530 à 1610) dont j'ai parlé dans une monographie publiée en 1889 chez Herder à Fribourg e./B., mourut sans laisser d'enfants et que, comme je l'ai dit, la ligne espagnole s'éteignit en 1622 dans ses descendants mâles, il ne fleurit plus de la

[7]) *Mann, Abrégé de l'histoire de la ville de Bruxelles.* Bruxelles 1785. I, 104.

Als Karl V. im Jahre 1541 seinen grossen Reichstag zu Regensburg abhielt, befand sich auch Johann Baptista von Taxis in seinem Gefolge, erkrankte jedoch daselbst und traf am 6. Mai 1541 seine letztwilligen Verfügungen.

Johann Baptista von Taxis, Herr zu Hemessem, *eques auratus*, Hofpfalzgraf und kaiserlicher Rath, verschied am 16. Oktober 1541 und wurde in der Kirche Notre-Dame du Sablon zu Brüssel beigesetzt[7]).

Seiner Ehe mit *Christine von Wachtendonk*, welche aus einer hochangesehenen Familie des Herzogthums Geldern stammte, waren sechs Söhne und sechs Töchter entsprossen. Sein ältester Sohn *Roger* wandte sich dem geistlichen Stande zu und starb als Protonotarius der römischen Kirche, Dekan der Kathedrale zu Antwerpen, Propst zu St. Peter in Löwen und Kanzler der dortigen Universität am 16. März 1593. *Raimond*, der zweite Sohn, wirkte nach dem Tode seines Onkels Maphe (Maffeo, Matteo) († 1535) in Spanien als *correo mayor* bis zu seinem im Jahre 1578 erfolgten Tode und ward der Begründer des spanischen Zweiges der Familie Taxis, welcher mit dem auch als Dichter hochgeschätzten *correo mayor Don Juan II., Grafen von Villamediana*, in seiner männlichen Linie im Jahre 1622 ausstarb.

Franz, der unmittelbare Nachfolger seines Vaters, überlebte diesen nur kurze Zeit und verschied in einem Alter von 22 Jahren unvermählt. Ihm folgte in der Verwaltung des Generaloberstpostmeisteramtes seit dem Jahre 1543 *Leonard I. von Taxis*, der vierte Sohn des Johann Baptista, während der fünfte Namens *Ludwig* in seiner Jugend starb.

Da des Leonard jüngster Bruder, *Johann Baptista* (1530—1610), über welchen ich in einer 1889 bei Herder in Freiburg i. B. erschienen Monographie handelte, ohne Hinterlassung von Nachkommen starb, und die spanische Linie in ihren männlichen

[7]) Mann, *abrégé de l'histoire de la ville de Bruxelles.* Bruxelles 1785. I, 104.

When, in 1541, Charles V. held his great Reichstag at Regensburg, Johann Baptista von Taxis was among his retinue. There, however, he fell ill, and made his will on the 6th of May 1541.

Johann Baptista von Taxis, Lord of Hemessem, *eques auratus*, Cours Palsgrave, and Imperial Councillor, died on the 16th of October 1541, and was buried in the Church of *Notre-Dame du Sablon* in Brussels.[7])

His wife, *Christine von Wachtendonk*, a descendant of an illustrious family of the Duchy of Gelderland, bore him six sons and six daughters. *Roger*, his eldest son, went into the Church, and died on the 16th of March 1593 as Prothonotary of the Roman Catholic Church, Dean of the Cathedral in Antwerp, Prebendary of St. Peter at Louvain, and Chancellor of the University of that city. *Raimond*, the second son, after his uncle Maphe's (Maffeo, Matteo) demise which occurred in 1535, held the office of *correo mayor* in Spain till his own death, in 1578, and was the founder of the Spanish branch of the von Taxis family, which became extinct in the male line in 1622, at the death of the *correo mayor Don Juan II., Count of Villamediana* who was besides a celebrated poet.

Francis, the immediate successor of his father, survived the latter but a short time. He died unmarried at the age of 22. In 1543, he was succeeded in the office of Chief Postmaster-General by *Leonard I. von Taxis*, Johann Baptista's fourth son. *Lewis*, the fifth son, died in his youth.

As *Johann Baptista* (1530—1610), Leonard's youngest brother (of whom we treat in a monograph published by Herder, at Freiburg i. B. in 1889), died without issue, and as the Spanish branch became extinct in the male line in 1622, as mentioned above, there only remained, as Johann Baptista's progeny, the *Brus-*

[7]) Mann. « *Abrégé de l'histoire de la ville de Bruxelles.* » Brussels 1785. I., page 104.

descendance de Jean-Baptiste, que la branche issue de Léonard, à *Bruxelles, Francfort* et *Ratisbonne*, dont l'aîné des rejetons mâles fut aussi reconnu comme le chef de la famille par les membres de celle-ci vivant en Italie, en Allemagne et en Autriche.

Des trois fils naturels de Jean-Baptiste de Taxis, *Augustin* devint chanoine de la collégiale de Saint-Gomar à Lierre en Brabant, *Antoine* fut maître des postes à Anvers († 1574) et *Jean-Antoine*, maître des postes à Rome.

Antoine de Taxis fonda la *branche anversoise des Taxis*, tandis que Jean-Antoine mourut à Rome sans laisser d'enfants. Tous les deux furent légitimés par l'empereur Charles-Quint et ont fait preuve de qualités éminentes comme maîtres des postes, l'un d'Anvers, l'autre de Rome.

Un très bon *portrait* (jusqu'aux genoux) du Maître général des postes Jean-Baptiste de Taxis, en costume oriental, avec ses armoiries, peint par Nicolas van der Horst et gravé par Paulus Pontius, est reproduit dans les « *Marques d'honneur de la maison de Tassis* » de Chifletius, page 77, et fait pendant au portrait de Muley Hassan [8]) qui est représenté sur la même page.

[8]) Voir *Henne et Wauters, Histoire de la ville de Bruxelles.* Bruxelles 1845. I., p. 351.

Sprossen, wie bereits erwähnt, im Jahre 1622 erlosch, so blühte von dem Stamme des Johann Baptista nur noch der durch die Nachkommenschaft des Leonard gebildete *Brüssel-Frankfurt-Regensburger Zweig der Familie* fort, dessen ältester männlicher Sprosse auch von den in Italien, Deutschland und Oesterreich zerstreuten Gliedern des Hauses Taxis als Familienhaupt anerkannt wurde.

Von den drei natürlichen Söhnen des Johann Baptista von Taxis wurde *Augustin* Kanonikus im Kollegiatstifte des hl. Gomar zu Lierre in Brabant, *Anton* Postmeister in Antwerpen († 1574) und *Johann Anton* Postmeister zu Rom.

Anton von Taxis begründete die *Antwerpener Linie des Hauses Taxis*, während Johann Anton um das Jahr 1580 ohne Nachkommen zu Rom starb. Beide wurden von Kaiser Karl V. legitimirt und haben sich als oberste Leiter jener wichtigen Postämter zu Antwerpen und Rom vortrefflich bewährt.

Ein sehr gutes *Porträt* des Generaloberstpostmeisters Johann Baptista von Taxis in orientalischer Kleidung (Kniestück) mit seinem Wappen, gemalt von Nikolaus van der Horst und gestochen von Paulus Pontius, findet sich in den *Marques d'honneur de la maison de Tassis* des Chifletius, pag. 77 als Gegenstück zu dem Bildnisse des Muley Hassan [8]) auf der vorhergehenden Seite.

[8]) Vergl. Henne et Wauters, *histoire de la ville de Bruxelles.* Bruxelles 1845. I. 351.

sels-Frankfort-Regensburg branch of the family which was founded by Leonard's descendants, and whose eldest male scion was acknowledged as the head of the family by the members of the house von Taxis disseminated in Italy, Germany, and Austria.

Of the three natural sons of Johann Baptista, *Augustin* became a Canon of the Collegiate Chapter of St. Gomar at Lierre in Brabant; *Anton* became postmaster at Antwerp (died in 1574); and *Johann Anton*, postmaster in Rome.

Anton von Taxis was the founder of the *Antwerp branch of the house von Taxis*, while Johann Anton died in Rome without issue about the year 1580. Both were legitimated by the Emperor Charles V., and managed the important post-offices of Antwerp and Rome in an excellent manner.

The « *Marques d'honneur de la maison de Tassis* », by Chifletius contain, on page 77, a very good three-quarter length portrait of Chief Postmaster-General Johann Baptista von Taxis clad in oriental garb, with his armorial bearings.

This portrait, which was painted in oil by Nicolaus van der Horst, and engraved by Paulus Pontius, forms a *pendant* to that of Muley Hassan [8]), which is on the preceding page.

[8]) See Henne et Wauters, « *Histoire de la ville de Bruxelles* ». Brussels 1845. I., page 351.

Le service des postes du Royaume de Siam pendant l'exercice 1890/1891.

(An 109 de l'ère civile siamoise.)

La jeune Administration des postes de Siam a accompli la sixième année de son existence le 1er avril 1891. Malgré la brièveté de cette période, l'organisation des postes du

Der Postbetrieb im Königreich Siam, im Verwaltungsjahre 1890/91

(dem Jahre 109 der siamesischen Zeitrechnung).

Die junge siamesische Postverwaltung hat mit dem 1. April 1891 das 6. Jahr ihres Bestehens zurückgelegt. Trotz dieser kurzen Spanne Zeit haben die Posteinrichtungen im

The Postal Service in Siam during the financial year 1890 91.

(Year 109 of the Siamese civil era.)

On the 1st of April 1891 the young Siamese Postal Administration completed the sixth year of its existence. Notwithstanding this short period, remarkable progress has been made

royaume de Siam, qui est entré dans l'Union postale universelle le 1er juillet 1885, a déjà eu le temps de faire des progrès marquants.

Siam possédait 102 offices de poste le 1er avril 1891; à ce nombre durent s'en ajouter 10 dans le courant de 1891. Comparativement à la fin de l'année 1886, où l'on en comptait 79, et au 1er janvier 1890, où l'on en comptait 90, il y a donc une assez forte augmentation. Par rapport à la superficie du royaume et à sa population, il faut avouer que le nombre des offices de poste est peu considérable et, comme le dit le chef actuel du service des postes siamoises dans le rapport de gestion qu'il adresse au Ministre des Travaux publics, S. A. R. le Prince Narisaranuwaddiwangse, l'une des premières tâches de l'Administration des postes siamoises est d'avoir soin de multiplier ses bureaux de poste. L'année dernière, cette Administration s'était donné pour tâche d'ouvrir des offices postaux dans les contrées éloignées qui en ont été privées jusqu'à présent, afin d'arriver à ce que les bureaux soient répartis d'une manière uniforme sur l'ensemble du vaste territoire qui est confié à ses soins. Conformément à cette tendance, 4 bureaux de poste furent créés dans la presqu'île de Malacca, savoir ceux de Trang, Pang Nga, Singora et Kanchanadit. Des bureaux de poste ont été ouverts au trafic à Mehongson, sur la frontière de la Birmanie, et à Moung-Tern au nord-ouest du Royaume. Sur le littoral oriental de Siam, du côté des possessions françaises, l'Administration des postes s'est établie dans trois ports, ceux de Koh-si-Chang, Anghin et Rayong. Dans le courant de l'année dernière, un changement important a été introduit dans la gestion des bureaux de poste. Lors de la création du service des postes de Siam, en 1885, on avait adopté pour principe de confier, d'une manière générale, la

Königreich Siam, welches am 1. Juli 1885 Mitglied des Welt-Postvereins geworden ist, schon recht beachtenswerthe Fortschritte gemacht.

Die Zahl der Postanstalten in Siam belief sich am 1. April 1891 auf 102, denen im Laufe des Jahres 1891 weitere 10 hinzutreten sollten. Gegen den Bestand am Schlusse des Jahres 1886, welcher sich auf 79 und den Bestand am 1. Januar 1890, welcher sich auf 90 Anstalten belief, ist somit eine ansehnliche Vermehrung zu verzeichnen. Im Verhältniss zu der Grösse des Königreichs und der Zahl seiner Bewohner ist die Zahl der Postanstalten allerdings noch gering zu nennen, und es wird — wie der Leiter des siamesischen Postwesens in seinem an den Minister der öffentlichen Arbeiten, Prinzen Narisaranuwaddiwangse, Königliche Hoheit, gerichteten Verwaltungsberichte ausspricht — eine der Hauptaufgaben der siamesischen Postverwaltung bleiben müssen, für die fernere Vermehrung der Postanstalten Sorge zu tragen. Im vorigen Jahre ist seitens der Postverwaltung darauf Bedacht genommen worden, in denjenigen entlegenen Landstrichen des Königreichs Postanstalten einzurichten, die mit solchen bis jetzt nicht versehen waren, behufs Herstellung einer gleichmässigen Vertheilung der Verkehrsanstalten über das weite Ländergebiet, das ihrer Verwaltung anvertraut ist. In diesem Bestreben wurden 4 Postanstalten auf der malayischen Halbinsel eingerichtet, nämlich in Trang, Pang Nga, Singora und Kanchanadit. In Mehongson an der Grenze gegen Birma und in Moung Tern im Nordwesten des Königreichs eröffneten Postanstalten ihre Wirksamkeit. Auch an der Ostküste Siams gegen die französischen Besitzungen hin fasste die Postverwaltung in 3 Hafenplätzen — Koh-si-Chang, Anghin und Rayong — festen Fuss.

Eine wichtige Aenderung in der Verwaltung der Postanstalten ist im vorigen Jahre in die Wege ge-

in the development and perfection of the postal arrangements of the Kingdom of Siam which entered the Universal Postal Union on the 1st of July 1885.

On the 1st of April 1891 the post-offices in operation in Siam numbered 102; and this number will be increased in the course of 1891 by 10. There was a considerable increase over the year 1886 when Siam possessed 79, and over the year 1890 when she maintained 90 post-offices. Taking into consideration the large number of inhabitants and the extent of the kingdom,—the Secretary of the Postal Department points out in his report to Prince Narisaranuwaddiwangse, the Minister of Public Works,—Siam is still, as regards the number of offices opened, in an elementary state of development, and the further increase of the number of post-offices in Siam is, therefore, one of the principal duties of the Postal Administration. In increasing the number of post-offices in the past year, care was taken to establish offices in almost every part of Siam so as to distribute these establishments equally over the extensive territory entrusted to the management of the Postal Administration. Thus, for instance, it was thought expedient to open offices at Trang, Pang Nga, Singora, and Kanchanadit in the Malay Peninsula. Two post-offices were also established at Mehongson, on the Burmese frontier, and at Moung Tern, in the north-western and northern parts of Siam, respectively; while on the east-coast of the kingdom offices were opened at Koh-si-Chang, Anghin, and Rayong.

An important alteration was last year introduced into the management of the post-offices. In conformity with a time-honoured custom in Siam, according to which the Go-

direction des bureaux de poste des provinces aux gouverneurs de celles-ci, qui, ou faisaient le service eux-mêmes, ou le faisaient faire par leurs employés. L'on s'était conformé, à cet égard, à l'ancien système siamois consacré par l'usage, d'après lequel les services d'Etat dans les provinces, par conséquent aussi le service de la poste d'Etat, rentrent dans les attributions des gouverneurs; dans les commencements, la remise du service entre les mains des gouverneurs répondait aux besoins. Lorsque le trafic commença à augmenter, on fut toujours plus à même de constater que ce système ne pouvait être maintenu plus longtemps, parce qu'en raison des autres affaires qui leur incombaient, les gouverneurs ne pouvaient se consacrer d'une manière suffisante à l'exécution et à la surveillance du service postal. D'autre part, l'Administration estima aussi que la nomination d'employés spéciaux pour tous les bureaux de poste plus importants, serait trop onéreuse, sans compter que l'Administration des postes siamoises ne disposait pas du nombre d'employés instruits qui lui était nécessaire. Elle décida donc de confier la gestion des bureaux de poste, dans les provinces, à des particuliers faisant le service postal en vertu d'un contrat et qui, dans les localités dont le trafic n'atteint pas une grande importance, effectuent ce service comme occupation accessoire. Le maître de poste siamois doit faire le service lui-même, ou le faire faire sous sa responsabilité par les membres adultes de sa famille. Toute sa fortune est garante des dommages et préjudices qu'il peut causer. Il fournit le local de service, le mobilier, l'éclairage, etc. Il distribue lui-même les correspondances ou les fait distribuer à ses frais, par une personne digne de confiance. L'Administration fournit une enseigne portant l'inscription « Bureau de poste royal de Siam » ainsi qu'une ou, au besoin, plusieurs boîtes aux lettres, de même que les formules imprimées.

leitet worden. Bei der Gründung des siamesischen Postwesens im Jahre 1885 war man davon ausgegangen, die Leitung der Postämter in den Provinzen allgemein den Gouverneuren der letzteren anzuvertrauen, welche den Dienst entweder selbst wahrnahmen oder durch einen ihrer Beamten besorgen liessen. Man war hierbei dem alten, durch die Zeit geheiligten siamesischen Gebrauche gefolgt, dass alle Staatsgeschäfte in den Provinzen, mithin auch der staatliche Postdienst, zu den Obliegenheiten der Gouverneure gehören. Für den Anfang entsprach diese Uebertragung des Postdienstes an die Gouverneure dem Bedürfnisse. Mit dem allmählichen Heranwachsen des Verkehrs stellte sich jedoch mehr und mehr heraus, dass diese Einrichtung sich nicht länger aufrecht erhalten lässt, da die Gouverneure in Anbetracht der auf ihnen ruhenden anderweiten Geschäfte sich der Ausübung und Beaufsichtigung des Postdienstes nicht in dem erforderlichen Umfange widmen können. Anderseits erschien die Anstellung besonderer Beamten zur Verwaltung aller grösseren Postämter auch zu kostspielig, abgesehen davon, dass der siamesischen Postverwaltung die nöthige Zahl ausgebildeter Postbeamten für diesen Zweck nicht zur Verfügung stand. Die Postverwaltung entschied sich daher dafür, die Verwaltung der Postämter in den Provinzen Privatpersonen zu übertragen, welche den Postdienst auf Grund eines Vertrages besorgen und besonders an solchen Orten, deren Verkehr noch keinen grossen Umfang erreicht hat, als Nebengeschäft betreiben. Der siamesische Postmeister hat den Postdienst entweder selbst zu besorgen oder unter seiner Verantwortlichkeit durch erwachsene Familienglieder wahrnehmen zu lassen. Er haftet für alle Schäden und Nachtheile mit seinem ganzen Vermögen. Er stellt das Dienstlokal, das Möblement, die Beleuchtung u. s. w. Die Briefbestellung besorgt er entweder selbst, oder lässt dieselbe durch

vernors in the provinces had themselves to transact and superintend all Government business, all post-offices established in the kingdom of Siam since 1885 were placed under their control, and the postal duties were either performed by the Governors themselves or by one of their officials. When the postal service was first organized, this system of placing the provincial postal service in charge of the Governors, no doubt met satisfactorily the requirements of the service. In course of time it became apparent that as soon as the business at the offices assumed larger proportions and the service became more varied, there was a danger of the Post being neglected by the Governors, inasmuch as other branches of the Government service demanded their attention and they could no longer devote themselves sufficiently to the postal service. To appoint regular postal employés to all the more important post-offices would have been too expensive; moreover there was not a sufficient number of trained postal employés at the disposal of the Department. For these reasons the employment of private persons was considered more advisable. By these, the postal service is performed under an agreement, and —more especially at places where it has not as yet assumed large proportions—as a kind of secondary duty to their ordinary occupation. The Siamese postmaster has either to perform the service in person or to have it carried out by an adult member of his family. The postmasters are liable to the extent of their property for any acts of the persons employed by them. They have to provide free of charge sufficient and suitable rooms, fixtures and furniture for carrying on the service. They have themselves to look after the prompt delivery of letters, or they must at their own expense supply a trustworthy person for that duty. A sign-board bearing the inscription « Royal Siamese Post Office », and one or more

Pour ses prestations, le maître de poste reçoit une indemnité de 15 ticals*) en moyenne par mois, somme que lui paie à la fin du mois le gouverneur, ou qui lui est transmise en espèces par l'autorité postale centrale de Bangkok. Si la distribution des lettres impose de grandes difficultés à un office de poste, le maître de poste pourra recevoir une indemnité spéciale pour l'installation d'un ou de plusieurs facteurs, dont chacun aura un traitement de 10 à 12 ticals par mois. De son côté, le maître de poste a, vis-à-vis de l'Administration des postes, le droit de résilier son service trois mois d'avance, pendant que l'Administration, si elle n'est pas satisfaite de sa gestion, peut le renvoyer en tout temps, sans avis préalable.

C'est d'après ces principes que, dans le courant de l'année dernière, l'Administration a transféré 37 offices de poste gérés jusqu'alors par les gouverneurs des provinces, entre les mains des particuliers, et cela certainement avec beaucoup de succès.

Une autre réforme importante de l'Administration des postes siamoises a été la réorganisation des correspondances postales. Au moment de la création du service des postes de Siam, on avait cru convenable de faire rayonner tous les services de poste depuis Bangkok, la capitale. De cette manière, les offices postaux placés sur la même route postale étaient bien en mesure de correspondre commodément entre eux, mais cette facilité disparaissait dès qu'il s'agissait d'offices situés sur une autre route postale. L'accroissement constant du trafic a fait naître le besoin de créer des correspondances directes entre les offices de poste de la province, sans les obliger d'emprunter l'intermédiaire de la capitale. C'est ainsi

*) 1 tical argent = 3 fr. 20 cts.

eine vertrauenswürdige Person auf seine Kosten ausführen. Ein Schild mit der Aufschrift « Königlich siamesisches Postamt », einen oder — je nach Bedarf — auch mehrere Briefkasten, sowie die nöthigen Druckformulare liefert die Verwaltung.

Für seine Leistungen empfängt der Postmeister eine Entschädigung von durchschnittlich 15 Ticals*) für den Monat, welche Summe ihm am Ende jedes Monats durch den Gouverneur ausgezahlt oder in baarem Gelde von der Central-Postbehörde in Bangkok aus übersandt wird. Verursacht die Briefbestellung bei einem Postamte grosse Schwierigkeiten, so kann dem betreffenden Postmeister eine besondere Entschädigung behufs Einstellung eines oder mehrerer Briefträger gewährt werden, von denen ein jeder alsdann ein Gehalt von 10—12 Ticals monatlich empfängt. Dem Postmeister steht seinerseits gegen die Postverwaltung ein dreimonatliches Kündigungsrecht zu, während die Letztere den Postmeister, sofern seine Dienstführung nicht befriedigt, zu jeder Zeit ohne vorgängige Kündigung entlassen kann.

Auf den vorstehenden Grundlagen hat die Verwaltung im letzten Jahre 37 bisher von Provinzial-Gouverneuren verwaltete Postämter den Händen von Privatpersonen übertragen, offenbar mit sehr zufriedenstellendem Erfolge.

Eine weitere wichtige Reform, welche die siamesische Postverwaltung begonnen hat, besteht in der Umgestaltung der Postverbindungen. Bei der Gründung des siamesischen Postwesens war man darauf bedacht, die Postkurse alle strahlenförmig von der Hauptstadt Bangkok ausgehen zu lassen. Auf diese Art konnten die an einem und demselben Postkurse gelegenen Postämter zwar mit dem Mittelpunkt Bangkok, sowie auch unter einander bequem verkehren, doch minder leicht mit den Postanstalten eines andern Kurses. Mit der fortschreitenden Hebung des

*) 1 Tical Silber = 3 Fr. 20 Cts.

letter-boxes, as well as the stationery, etc. required, are supplied by the Department.

For the services rendered, the postmasters are entitled to a monthly remuneration amounting on an average to 15 Ticals*). The salaries are paid to the postmasters regularly at the end of every month, either through the Governors, or by a remittance of cash from the General Post Office in Bangkok. In exceptional cases where the delivery of letters is attended with special difficulties, an extra allowance is made to the postmaster in order that he may keep one or more postmen who are then paid at the rate of from 10 to 12 Ticals per month. The engagement of a postmaster is subject to 3 months' notice on his part, should he be desirous of resigning his post. On the other hand, the Postal Authorities have the right to dismiss a postmaster without any previous notice if he does not conduct the service to the satisfaction of his superiors.

On these bases, 37 post-offices previously managed by the Governors were entrusted to private persons in the course of last year, apparently with most satisfactory results.

A further important reform undertaken by the Siamese Postal Administration consists in the reorganization of the system of postal lines. In former times the attention of this Administration was more or less directed to the establishment of mail routes starting from, or having Bangkok as a centre. Under this arrangement all the post-offices situated on one and the same mail route were able very easily to communicate both with Bangkok and among themselves, but not so easily

*) 1 Silver Tical is worth about 3 fr. 20 cts.

qu'ont été créées, au nord du royaume, quatre nouvelles routes succursales, correspondant avec le service principal de Bangkok pour Chiengmai. En même temps, le transport qui s'effectuait tous les quinze jours sur ce service principal, ainsi que sur les services principaux Bangkok-Luang-Prabang, a été transformé en service hebdomadaire, mesure que la population de ces contrées accueillit avec beaucoup de gratitude. On a l'intention de prendre d'autres mesures du même genre.

L'année dernière, l'Administration a également commencé à confier à des entrepreneurs particuliers, par la voie de contrats, le transport des services de poste qui était effectué, soit par l'Administration elle-même, soit par les gouverneurs. Les entrepreneurs particuliers n'assument, à l'égard de l'Administration, que l'obligation de transporter régulièrement, dans les délais convenus, les envois postaux qui leur sont confiés C'est à l'entrepreneur à voir comment il lui convient d'exécuter ce transport, soit par terre, soit par eau; par quels moyens de transport; par combien de messagers, etc.; l'Administration des postes ne se mêle pas de rien fixer à cet égard. Si les entrepreneurs négligent le service qui leur est confié, l'Administration a le droit d'organiser elle-même un service postal à leurs frais, périls et risques. Le nouveau système est déjà introduit dans la plupart des courses postales. Ce n'est que sur la route importante de Bangkok à Nakon-Sawan, où le transport s'effectue par eau sur la rivière de Menam, que deux bateaux de l'Administration font le service. Ces deux bateaux sont entretenus dans les chantiers de l'Administration, à moins qu'il ne s'agisse d'importantes réparations nécessitant leur transfert dans les docks. L'Administration des postes supporte toutes les dépenses concernant les salaires et frais qu'entraîne ce service de transport fluvial.

Verkehrs stellte sich das Bedürfniss heraus, direkte Verbindungen zwischen den Postanstalten der Provinz unter sich ohne Berührung der Hauptstadt zu schaffen. So wurden im Norden des Königreichs vier neue Zweiglinien im Anschlusse an den Hauptpostkurs von Bangkok nach Chiengmai in's Leben gerufen. In Verbindung hiermit wurde die vierzehntägige Beförderung auf diesem Hauptkurse, sowie auch die auf dem Hauptkurse Bangkok - Luang - Prabang in eine wöchentlich stattfindende umgewandelt : eine Massregel, die vom Publikum in jenen Landstrichen mit grosser Genugthuung begrüsst wurde. Weitere Massregeln dieser Art sind in Aussicht genommen.

Im verflossenen Jahre ist die Postverwaltung auch dazu übergegangen, die Beförderung der Posten, welche theils durch die Verwaltung selbst, theils durch die Gouverneure der Provinzen besorgt wurde, im Wege des Vertrages an Privatunternehmer zu übertragen. Letztere übernehmen der Verwaltung gegenüber nur die Verpflichtung, die ihnen anvertrauten Postsachen regelmässig innerhalb der bestimmten Zeitfristen zu befördern. Wie sie die Beförderung ausführen, ob zu Wasser oder zu Lande, mit welcher Art von Beförderungsmitteln, wie viel Postboten sie einstellen und dergleichen, ist alles dem Ermessen der Unternehmer überlassen ; die Postverwaltung greift hier nicht bestimmend ein. Vernachlässigen die Unternehmer den ihnen übertragenen Dienst, so hat die Verwaltung das Recht, selbst eine Postverbindung auf Kosten und Gefahr des Unternehmers einzurichten. Das neue Verfahren ist bereits bei der Mehrzahl aller Postkurse eingeführt. Nur auf dem wichtigen Kurse von Bangkok nach Nakon-Sawan, wobei es sich um die Beförderung zu Wasser auf dem Menam-Flusse handelt, besorgen zwei Boote der Verwaltung den Dienst. Die beiden Fahrzeuge werden in den Werften der Verwaltung in Stand gehalten, es sei denn, dass grössere Reparaturen sich nothwen-

with post-offices situated on another route. As trade and traffic assumed larger proportions it became necessary to connect these rural places with one another by the establishment of short postal routes quite independent of the other connections with the capital. Four such branch lines were established in the northern part of Siam in connection with the main line from Bangkok to Chiengmai. At the same time, the fortnightly communications on this line, as well as on that between Bangkok and Luang-Prabang, were changed to weekly services, a change which was received with great satisfaction by the inhabitants of these districts. Additional measures of this kind are contemplated.

In the course of last year, the Postal Administration adopted the system of employing contractors for the transportation of the mails, a service formerly performed either by the Department or by the provincial Governors. According to the terms of the contract the contractors are bound to convey the mails regularly and in a given time. As regards the means and mode of conveyance, whether by water or overland, as well as the number of runners or carriers required for the transport of the mails, everything is left entirely to the discretion of the contractors. When the conveyance of the mails is performed irregularly or when the service is otherwise neglected by the contractor, the Department has the right to maintain a proper mail communication at the contractor's risk and expense. This new system has been extended to the great majority of mail routes. An exception is made with regard to the important route from Bangkok to Nakon Sawan, where the mails are transported on the Menam River by two launches, the property of the Postal Department. These launches are repaired in the Department's workshop, so long as their state does not require

Outre cette correspondance par la voie fluviale la plus importante du royaume, l'Administration des postes entretient encore, pour son propre compte, un service de messager entre Bangkok et quelques localités rapprochées de la capitale. Tous les autres transports sont effectués à forfait par des entrepreneurs particuliers. Le système des entreprises à forfait doit présenter maints avantages sur celui qui consistait à faire faire le service par les organes de l'Administration ou par les gouverneurs. En raison de la grande distance qui sépare Bangkok, siège de la Direction centrale des postes, des administrateurs postaux des provinces les plus éloignées du royaume, il a, jusqu'à présent, dû être difficile d'exercer une surveillance efficace sur le service des courses postales. Ce service était entre les mains, soit des maîtres de poste, soit des gouverneurs. Comme un grand nombre des messagers postaux recrutés par l'Administration appartiennent à la famille même du maître de poste, celui-ci éprouve naturellement quelque hésitation à porter, devant l'autorité centrale, des plaintes contre les irrégularités commises dans le service dont il s'agit. Lorsque les individus en cause avaient été nommés par le gouverneur, on n'en constatait pas moins certains inconvénients. D'autre part, au moment de l'arrivée de la poste, notamment dans la saison des cultures agricoles ou des récoltes, les gouverneurs ne disposaient ordinairement pas du personnel nécessaire, en sorte que le transport ultérieur des envois postaux subissait des retards. Un autre inconvénient consistait dans le fait que les gens choisis par un gouverneur ne transportaient la dépêche postale que jusqu'à la frontière du territoire dépendant de leur maître, et qu'il fallait les remplacer par d'autres individus à ces points frontières.

L'Administration des postes espère avoir fait disparaître ces divers inconvénients par le système des fermages.

dig machen, die das Verbringen der Schiffe in Dock bedingen. Die Postverwaltung trägt alle mit der Ausübung dieses Schiffsbeförderungsdienstes verbundenen Arbeitslöhne und Unkosten. Abgesehen von dieser Postverbindung auf der wichtigsten Wasserstrasse des Landes unterhält die Postverwaltung noch einen Botendienst auf eigene Rechnung zwischen der Hauptstadt und einigen nahegelegenen Orten. Alle übrigen Beförderungen sind an Privatunternehmer verdungen. Das System der Verdingung soll vor der Ausübung des Beförderungsdienstes durch eigene Organe der Verwaltung oder durch die Gouverneure manchen Vorzug haben. Bei den grossen Entfernungen zwischen Bangkok, dem Sitze der Oberleitung des Postwesens, und den Postanstalten in den äusseren Provinzen des Königreichs soll es bisher sehr schwer gewesen sein, eine wirksame Ueberwachung über den Postbeförderungsdienst auszuüben. Letzterer lag in den Händen des betreffenden Postmeisters oder des Gouverneurs. Da nun viele der von der Verwaltung angenommenen Postboten Familienangehörige des Postmeisters waren, so trug dieser natürlich Bedenken, Klagen über Unregelmässigkeiten bei der Postbeförderung der Centralbehörde anzuzeigen. Hatte der Gouverneur die Leute eingestellt, so traten ebenfalls Mängel zu Tage. Nebenbei hatten die Gouverneure bei Ankunft der Post, namentlich zur Zeit der Bestellung der Felder oder zur Erntezeit, in der Regel nicht die ausreichenden Mannschaften zur Verfügung, so dass die Weiterbeförderung der Postsachen Verzögerung erlitt. Eine weitere Misslichkeit lag darin, dass die von einem Gouverneur eingestellten Leute die Post immer nur bis zur Grenze des ihrem Herrn untergebenen Bezirks beförderten. An diesem Punkte mussten sie durch Andere abgelöst werden.

Alle diese Unzuträglichkeiten glaubt die Postverwaltung durch die Einführung des Verpachtungssystems beseitigt zu haben.

their being put in dock. All wages and expenses in connection with this launch service are paid by the Department. The Post Office further maintains and pays for a mail-runner service. As a rule, these mail-runners effect communication between Bangkok and places within a short distance of that city. The system of having the mails conveyed by contractors instead of by men in the pay of the Postal Administration or in that of the Governors affords many advantages. Owing to the great distance which separates some of the post-offices from the Central Administration in Bangkok, it has hitherto been difficult to exercise a proper control over the regular conveyance of the mails. The control of the inland mail lines was entrusted either entirely to the postal officials or to the Governors. Many of the mail-runners formerly employed on these lines were either members of the Post Office Superintendent's family or were engaged by that official. It is manifest that in either case the postmasters refrained from reporting to the central authorities irregularities caused by their own men in the conveyance of the mails. The system of having the mail-runners furnished by the Governors also proved inadequate. As a general rule the Governors of the inland provinces were for various reasons short of men on the arrival of a mail, and consequently unable to supply the runners required for prompt forwarding. This happened more frequently at seed and harvest time. Additional inconvenience arose from the fact that these runners carried the mails only so far as the district of their master extended, and then had to be relieved by others.

All these inconveniences are now obviated by the adoption of the new system of placing the conveyance of the mails in the hands of contractors.

Une organisation postale très convenable a été introduite à Bangkok, la capitale du royaume. Une poste d'Europe y arrive une fois par semaine. Dès qu'un paquebot chargé des dépêches européennes entre dans le fleuve Menam, à Packnam, un télégramme en avise l'office central de Bangkok, afin de lui permettre de prendre les mesures nécessaires pour l'expédition de la poste. Le contenu des 10 à 13 gros sacs de lettres qu'apporte ordinairement une poste venant d'Europe, est trié et réparti une heure environ après son arrivée, et remis au bureau de poste pour être distribué aux destinataires. Les correspondances destinées aux bureaux de poste 1 et 3 remontent le fleuve au moyen de vapeurs, immédiatement après leur triage.

La distribution des lettres à Bangkok a lieu trois fois par jour, le matin, à midi et le soir, et s'effectue par les trois bureaux de poste de la capitale. Si une dépêche postale arrive d'Europe à une heure extraordinaire, c'est-à-dire entre deux distributions ou après la dernière distribution, des distributions spéciales sont organisées. Dans ce dernier cas, les lettres pour la partie supérieure de la ville sont délivrées à leurs destinataires jusqu'à 9 heures du soir. L'office général des postes (n° 1) dispose de 31 facteurs, le bureau de poste 2 de 10 et le bureau de poste 3 de 3 facteurs, tous de nationalité siamoise et dont le service est généralement satisfaisant.

De nouveaux employés subalternes recrutés spécialement dans ce but, opèrent trois fois par jour la levée des boîtes aux lettres, levée qui a lieu de manière que les lettres locales sorties des boîtes puissent être remises par la plus prochaine distribution. Les boîtes aux lettres, qui sont, les unes en bois, les autres en fonte, ne répondent pas encore à toutes les exigences. En ce qui concerne quelques-unes des boîtes en fonte, on a constaté qu'elles ne ré-

Recht befriedigende Postzustände sind in der Hauptstadt Bangkok geschaffen. Dort trifft einmal wöchentlich eine Post aus Europa ein. Sobald ein Dampfer mit europäischer Post an Bord bei Packnam in den Menam-Fluss eingetreten ist, geht ein Telegramm an das Centralpostamt in Bangkok ab, damit die nöthigen Vorbereitungen zur Bearbeitung der Post getroffen werden können. Der Inhalt der 10 bis 13 grossen Briefsäcke, welche eine Post aus Europa gewöhnlich anbringt, ist in etwa einer Stunde nach der Ankunft vertheilt und beim Postamt 2 zur Bestellung an die Empfänger fertig gestellt. Die für die Postämter 1 und 3 bestimmten Briefschaften gehen sofort nach der Aussonderung mittels Dampfbootsstromaufwärts weiter.

Die Briefbestellung findet in Bangkok dreimal täglich — Morgens, Mittags und Abends — von allen 3 Stadt-Postämtern aus statt. Trifft eine europäische Post zu aussergewöhnlicher Zeit, d. h. in der Zeit zwischen zwei Bestellungen oder nach Ausführung des letzten Bestellungsganges ein, so werden besondere Bestellungen eingelegt. Im letzteren Falle werden Briefe auch für die obere Stadt noch bis 9 Uhr Abends den Empfängern zugestellt. Das General-Postamt (Nr. 1) verfügt über 31, das Postamt 2 über 10 und das Postamt 3 über 3 Briefträger, sämmtlich von siamesischer Nationalität, deren Dienstführung durchweg sehr zufriedenstellend ist.

Neue zu diesem Behufe besonders eingestellte Unterbeamte besorgen die dreimal tägliche Leerung der Briefkasten, welche zu solchen Zeiten stattfindet, dass die den Kasten entnommenen Stadtpostbriefe zu der nächsten sich anschliessenden Bestellung gelangen. Die Briefkasten, welche theils aus Holz, theils aus Gusseisen hergestellt sind, entsprechen noch nicht allen Anforderungen. Bei einigen Kasten aus Eisen ist bemerkt worden, dass dieselben den fortdauernden tropischen Regengüssen während der Regenzeit nicht den nöthigen Widerstand bieten und nicht

In Bangkok the postal service has been organized in a very satisfactory manner. A European mail arrives there once a week. The arrival at Packnam, on the Menam river, of a steamer with a European mail on board is promptly signalled to the Bangkok Telegraph Office, which in its turn notifies those of the Post officials who are told off to deal with the mails. Ten to thirteen large mail bags are generally received by every European mail, and this mail is sorted and got ready for delivery within an hour of its arrival at post-office N° 2. All mail matter for post-offices N^{os} 1 and 3, up town, is then despatched by steam launch.

In Bangkok, correspondence is delivered from the three post-offices 3 times a day, *viz.*, in the morning, at midday, and late in the afternoon. Extra deliveries take place whenever a European mail arrives between or after the hours fixed for the three regular daily deliveries. In this latter case, correspondence, including the mail for up town, is sorted and despatched to the addressees as late as 9 p. m. Thirty-one postmen are attached to the General Post Office (N° 1), 10 men to post-office N° 2, and 3 men to post-office N° 3. All these men are of Siamese nationality, and perform their duties, without exception, with punctuality and conscientiousness.

The letter-boxes are cleared three times a day, by 9 men specially engaged for the work, and the clearances have been arranged in such a way that all letters posted just before the clearance are collected and brought to the respective post-offices in time for the following delivery. The letter-boxes, part of which are made of wood and part of cast-iron, are not suitable in every respect. Some of the iron boxes are not sufficiently water-tight to withstand the continued torrents of the

sistent pas aux trombes tropicales persistantes de la saison des pluies et ne sont pas suffisamment imperméables. On cherche donc actuellement un autre modèle de boîte aux lettres, plus approprié au climat de Siam. La distribution des lettres, par les offices de poste de la province présente beaucoup plus de difficultés que celle de la capitale. Il arrive qu'en raison des grandes distances qu'il s'agit de franchir, les facteurs ruraux restent souvent plusieurs jours en route avant d'atteindre une destination.

L'Administration des postes de Siam a encore bien à faire pour prévenir les contraventions au monopole postal. Ce sont surtout les Chinois venus de leur pays en bateau qui font la contrebande des lettres. D'après les dispositions en vigueur, toutes les lettres transportées de Chine à Siam par des particuliers doivent être remises au bureau de poste nº 2, à Bangkok, où chaque lettre est frappée d'un port de 2 atts. Les immigrants chinois ne cherchent que trop souvent à éviter cette taxe. L'année dernière l'Administration des postes siamoises a pris des mesures énergiques pour empêcher ces frustrations de taxes, et, dans cette tâche, elle a heureusement été secondée par les agents des douanes et le personnel de la Ferme pour l'opium. 10 % des amendes ont été payées aux personnes qui dénonçaient une contrebande de lettres ou en procuraient la saisie.

D'après la loi postale siamoise de 1885, tout individu qui transporte abusivement une lettre sans emprunter l'intermédiaire de la poste, est passible d'une amende pouvant s'élever à 50 ticals par lettre. Dès qu'un individu faisant la contrebande des lettres est pris, connaissance lui est donnée de la pénalité qu'il a encourue. Son maître ou sa famille est prévenu de son arrestation et il est mis, en même temps, en mesure d'acquitter l'amende infligée par l'autorité postale. Dès que cette amende

hinreichend wasserdicht sind. Man sinnt daher z. Z. über die Herstellung eines anderweiten, für die klimatischen Verhältnisse Siams sich besser eignenden Briefkastenmodells nach.

Weit schwieriger als in der Hauptstadt und ihrer Umgebung ist die Briefbestellung bei den Postanstalten in den Provinzen auszuführen. Bei den grossen Entfernungen, die zurückgelegt werden müssen, kommt es vor, dass die auf das Land marschirenden Briefträger oft mehrere Tage unterwegs sind, bis sie einen Empfänger erreichen können.

Die siamesische Postverwaltung hat einstweilen noch stark mit der Umgehung des Postmonopols zu kämpfen. Es sind namentlich Chinesen, zu Schiff aus China kommend, welche Briefe einschmuggeln. Nach den bestehenden Vorschriften müssen alle durch Privatgelegenheit aus China nach Siam beförderten Briefe zum Postamte 2 in Bangkok gebracht werden, wo für jeden Brief ein Porto von 2 Atts erhoben wird. Diese Abgabe suchen die chinesischen Ankömmlinge nur gar zu gern zu umgehen. Im vorigen Jahre wurden zur Unterdrückung der Portohinterziehungen seitens der siamesischen Postverwaltung energische Mittel angewandt, wobei sich dieselbe der kräftigen Unterstützung der Zollbeamten und des Personals des Opiumpächters zu erfreuen hatte. 10 % der Strafgelder wurden den Personen zugesichert, die einen Briefschmuggler zur Anzeige bringen oder aufgreifen würden.

Nach den Bestimmungen des siamesischen Postgesetzes vom Jahre 1885 verfällt Derjenige, welcher unerlaubter Weise einen Brief mit Umgehung der Post befördert, in eine Geldstrafe bis zum Betrage von 50 Ticals für jeden Brief. Sobald ein Briefschmuggler ergriffen wird, wird ihm diese Strafbestimmung mitgetheilt. Sein Dienstherr oder seine Bekannten werden von seiner Verhaftung benachrichtigt mit dem Anheimstellen, die von der Postbehörde verhängte Geldbusse zu entrichten.

tropical season, and the Department therefore contemplates the introduction of a new pattern of letter-box better suited to the climatic conditions of Siam. The delivery of correspondence encounters much greater difficulties in the provinces than in the capital. Thus it happens, not infrequently, that a messenger is several days on the road before he can reach an addressee.

The Siamese Postal Administration is still obliged to display great energy in the suppression of violations of the postal privilege. Letter smuggling is mostly practised by Chinese arriving in Bangkok by vessels coming from China. According to the provisions in force all Chinese letters must be taken to post-office Nº 2, where a postage of 2 atts is levied on each letter. To evade the payment of this postage the Chinese take to smuggling. Last year stringent measures were taken to suppress this illicit letter traffic. In these efforts the postal authorities had the energetic co-operation of the Custom House officers and of the staff of the Opium Farmer. A reward of 10 per cent. of the fines imposed was offered and paid to the persons who informed against, or apprehended, a letter smuggler.

In accordance with the provisions of the Royal Siamese Post Office Act of 1885, any person seized in the act of smuggling letters forfeits for every such letter a sum not exceeding 50 Ticals. Every smuggler when apprehended is informed of this regulation; his master or relations are informed of his detention, and it is then left to them to pay the fine imposed upon the delinquent by the postal authorities. If the fine is paid, the case is considered as settled, and the offender is set at liberty after having given a written promise that he will never in future attempt to smuggle letters. If the person apprehended refuses

est payée, le cas est considéré comme liquidé. Le détenu est relâché après s'être engagé par écrit à ne plus essayer à l'avenir de faire la contrebande des lettres. Si, en revanche, le détenu refuse de payer l'amende, il est traduit devant le tribunal compétent « Borispah » pour règlement ultérieur de l'affaire.

Il a été donné de constater le succès des mesures énergiques prises par l'Administration des postes, contre les contraventions de transport commises par des particuliers. Dans le courant du dernier exercice, le montant total des amendes infligées aux contrevenants s'est élevé à 1495 ticals, montant dont l'élévation prouve, d'une part, que le transport abusif des correspondances est encore très fréquent, mais, d'autre part aussi, que les autorités chargées de poursuivre ces contraventions font leur devoir.

L'Administration des postes de Siam éprouve quelque peine à compléter son personnel. Il semble que les couches les plus respectables de la population siamoise ont une certaine répugnance à entrer dans le service postal qui, au point de vue des promotions et de l'avancement, ne présente, il est vrai, pas les mêmes avantages que d'autres branches de l'Administration gouvernementale. L'Administration fait, de temps à autre, la tentative de recruter pour le service postal des jeunes gens des écoles locales; cependant il y a manque de candidats convenables et notamment de candidats ayant quelque connaissance de la langue anglaise. Il est à espérer que les nouvelles dispositions relatives au recrutement et à la carrière dans le service postal amélioreront cet état de choses. Les jeunes gens qui aspirent aux fonctions élevées du service postal ne doivent, d'après le nouveau règlement publié par l'Administration des postes, pas être âgés de plus de 25 ans. On exige d'eux l'intelligence parfaite de la langue siamoise, c'est-

Wird die Strafe alsdann bezahlt, so gilt der Fall als erledigt. Der Verhaftete wird in Freiheit gesetzt, nachdem er zuvor das schriftliche Versprechen abgegeben hat, in Zukunft niemals mehr den Versuch zu machen, Briefe zu schmuggeln. Lehnt der Verhaftete dagegen die Zahlung der festgesetzten Geldstrafe ab, so wird er dem hierfür zuständigen « Borispah-Gerichte » überwiesen behufs der weiteren gesetzlichen Abndung des Falles.

Der Erfolg des energischen Vorgehens der Postverwaltung gegen die unerlaubte Briefbeförderung durch Private ist nicht ausgeblieben. Im abgelaufenen Verwaltungsjahre wurde der Strafbetrag von insgesammt 1495 Ticals gegen Briefschmuggler festgesetzt: eine Summe, deren Höhe einerseits beweist, dass das unerlaubte Befördern von Briefen noch sehr im Schwunge ist, andererseits aber auch, dass die mit der Verfolgung dieser Gesetzesübertretungen betrauten Behörden auf ihrem Posten sind.

Einige Schwierigkeit macht der siamesischen Postverwaltung die Ergänzung ihres Personals. Es scheint in Siam eine gewisse Abneigung unter den achtbaren Bevölkerungsschichten gegen den Eintritt in den Postdienst zu bestehen, der in Bezug auf das Fortkommen und Emporsteigen zu angesehenen Aemtern allerdings nicht die gleichen Vortheile bietet, als verschiedene andere Verwaltungszweige. Die Verwaltung macht zwar mitunter den Versuch, junge Leute aus den Volksschulen zum Postdienste heranzuziehen, indessen fehlt es in diesen an achtbaren Persönlichkeiten und insbesondere an solchen Bewerbern, die einige Kenntnisse des Englischen besitzen. Hoffentlich bringen die neuen Vorschriften über den Eintritt und die fernere Laufbahn im Postdienste Wandel zum Bessern. Junge Leute, welche in den höhern siamesischen Postdienst eintreten wollen, dürfen nach dem neuesten von der Postverwaltung erlassenen Reglement nicht älter als 25 Jahre

to pay the fine, he is handed over to the « Borispah Court », competent to deal with those cases, and legal proceedings are instituted against him.

The success of this measure soon became apparent. The fines imposed upon smugglers by the Postal Department amounted last year to 1,495 Ticals, a sum which proves the extent to which letter smuggling still flourishes, and the constant vigilance exercised by the authorities now co-operating in the suppression of this offence.

The Siamese Administration experiences some difficulty in recruiting its staff. A certain reluctance seems to exist on the part of the respectable classes in Siam to join the postal service which does not afford the same advantages for official promotion as those offered by other branches of the Government Service. Attempts are being made from time to time to obtain the necessary number of young men from the local schools, but there is a lack of respectable candidates, and more especially of such as have a knowledge of the English language. However, it is to be expected that the rules now in force, holding out increased prospects for efficient service, will encourage young Siamese to join the postal service. According to the rules laid down by the Postal Administration, young men desirous of entering this service as probationers must not be above 25 years of age; they must have a fair knowledge of the Siamese language, *i. e.* be able to read and write it correctly; and must also possess a fair knowledge of arithmetic. Moreover, they must be in good health.

Every probationer thus engaged is required to give security, either by depositing a certain sum when

à-dire qu'ils doivent savoir la lire et l'écrire correctement. Ils sont aussi tenus de fournir la preuve de connaissances suffisantes dans le calcul. On exige aussi qu'ils jouissent d'une bonne santé. A son entrée au service des postes siamoises, un jeune fonctionnaire est tenu de déposer une somme déterminée comme caution ou le cautionnement écrit d'une personne honorable. Le nouveau fonctionnaire reçoit, dès son entrée, un salaire de 12 ticals par mois. Après avoir travaillé une année dans un bureau de poste pour y apprendre le service, il peut demander à subir l'examen de secrétaire des postes. S'il réussit dans cet examen, son salaire est immédiatement élevé à 25 ticals. Ce salaire peut plus tard et suivant le nombre des années de service, les aptitudes et l'activité de l'employé respectif, monter jusqu'à 100 ticals par mois.

Les individus qui désirent entrer au service de la poste siamoise comme employés subalternes, ne doivent, dans la règle, pas avoir dépassé l'âge de 30 ans. Ils doivent savoir suffisamment lire et écrire le siamois, et ont à fournir une caution, en ce sens qu'une personne digne de confiance signe un acte de cautionnement, par lequel elle s'engage à couvrir tous les dommages que le nouvel employé pourrait causer à l'Administration des postes par négligence ou malhonnêteté.

Les employés postaux subalternes reçoivent, pendant leur première année de service, un salaire de 12 ticals par mois. A partir de la seconde année, ce salaire est porté à 14 ticals et augmenté d'un tical par année de service, jusqu'au maximum de 20 ticals par mois. Après 8 ans de service, l'employé postal subalterne de Siam reçoit donc un salaire de 240 ticals par année.

L'Administration des postes peut en tout temps congédier un employé subalterne dont le travail ne la satisfait pas. Quant à cet employé,

sein. Sie müssen die siamesische Sprache gründlich verstehen, d. h. des Lesens und Schreibens derselben völlig mächtig sein. Auch müssen sie gute Kenntnisse im Rechnen nachweisen können. Ihr Gesundheitszustand muss ein zufriedenstellender sein.

Beim Eintritt in den Dienst haben sie entweder eine bestimmte Summe als Kaution zu hinterlegen oder durch eine vertrauenswürdige Person schriftlich Bürgschaft leisten zu lassen. Der in den siamesischen Postdienst eintretende junge Mann empfängt vom Tage seines Diensteintritts ab ein Monatsgehalt von 12 Ticals. Nachdem er ein Jahr lang bei einer Postanstalt mit der Erlernung des Dienstes beschäftigt gewesen ist, kann er sich zur Ablegung der Postsekretär-Prüfung melden. Besteht er dieselbe, so steigt sein Gehalt sofort auf 25 Ticals monatlich. Dieses Gehalt kann im Laufe der Zeit, je nach der Zahl der zurückgelegten Dienstjahre und nach der allgemeinen Brauchbarkeit und Leistungsfähigkeit des betreffenden Beamten, auf 100 Ticals monatlich steigen.

Personen, die als Unterbeamte in den siamesischen Postdienst eintreten wollen, dürfen in der Regel nicht älter als 30 Jahre sein. Sie müssen das Siamesische einigermassen lesen und schreiben können. Eine Kaution wird von ihnen in der Form verlangt, dass eine vertrauenswürdige Person einen Bürgschaftsschein unterzeichnet, worin sie sich verpflichtet, alle Nachtheile zu vertreten, welche der künftige Postunterbeamte durch Nachlässigkeit oder Unredlichkeit der Postverwaltung zufügen sollte.

Postunterbeamte empfangen im ersten Jahre ihrer Diensthätigkeit ein Monatsgehalt von 12 Ticals. Dasselbe steigt mit Beginn des zweiten Dienstjahres auf 14 Ticals und mit jedem weiteren Dienstjahre um 1 Tical, bis das Meistgehalt von 20 Ticals monatlich erreicht ist. Nach Ablauf einer Dienstzeit von 8 Jahren bezieht mithin der siame-

entering upon his probation, or by a trustworthy resident standing security and signing a bond to that effect. Probationers receive an initial salary of 12 Ticals per month from the date of joining the service. After having been attached for one year to a local post-office for the purpose of learning the routine, the probationer is allowed to present himself for the Postal Clerks' examination; after having passed this examination he is entitled to 25 Ticals per month. This salary can in the course of time be increased; the increase chiefly depends on the time served in the Administration and on the general ability and usefulness of the clerk.

Persons desirous of being employed in the Siamese postal service as subordinate officials must not, as a rule, be over 30 years of age; they must be able to read and write Siamese with ordinary correctness; and are also required to give security. A trustworthy person generally signs a document promising to make good any losses which the Department may incur through the negligence or the dishonesty of the person for whom he gives surety.

The initial salary of subordinate officials is 12 Ticals per month; at the end of the first year of service it rises to 14 Ticals, and for every additional year a further increase of 1 Tical is made until the maximum of 20 Ticals is reached. Thus, after 8 years' service, a Siamese subordinate postal official is in receipt of an annual salary of 240 Ticals.

The Postal Administration is entitled to dismiss a subordinate employé at any moment if his conduct is unsatisfactory. On the other hand, such an employé, if he wishes to leave the service, is bound to give one month's notice.

s'il désire quitter le service, il est tenu d'annoncer son intention quatre semaines d'avance.

Le personnel des postes siamoises compte 349 individus en total, dont 121 fonctionnaires et 228 employés subalternes.

Ce qui peut surprendre, c'est que l'échange postal de Siam, qui se meut encore dans des limites modestes, concerne surtout les relations avec l'étranger. Dans le trafic international, la poste siamoise a manipulé, en 1890/1891, 215,000 lettres pendant qu'elle n'en manipulait que 95,500 dans son trafic intérieur; ce fait prouve suffisamment que le centre de gravité du trafic postal doit être cherché dans les relations internationales du commerce européen avec Bangkok. On constate le même résultat dans l'échange des colis. Ce n'est que par le développement progressif des institutions postales de Siam dans l'intérieur du pays, que la population indigène en viendra à faire aussi usage de la poste.

Pour une institution aussi jeune que l'est la poste siamoise, on ne peut dire que le résultat financier de l'exercice 1890/1891 soit défavorable. Les recettes ont donné en somme ronde 39,739 ticals et les dépenses 62,625 ticals, en sorte que la caisse de l'Etat a eu à couvrir un déficit de 22,884 ticals.

Pour l'exercice 1890/1891 le compte rendu financier de l'Administration des postes de Hongkong a présenté un déficit de 20,800 dollars, soit, comme le rappelle le chef du service postal siamois, presque le double du déficit de Siam, tandis que, d'autre part, il faut tenir compte de ce que Siam a ouvert des bureaux et organisé des services de poste dans un royaume d'une grande étendue.

sische Postunterbeamte ein Jahreseinkommen von 240 Ticals.

Bei unbefriedigender Dienstführung kann die Postverwaltung einen Unterbeamten jederzeit entlassen. Der Unterbeamte selbst ist, sofern er ausscheiden will, an eine vierwöchige Kündigungsfrist gebunden.

Im Ganzen besteht jetzt das siamesische Postpersonal aus 349 Köpfen, nämlich 121 Beamten und 228 Unterbeamten.

Eine eigenartige Erscheinung ist es, dass der vorläufig noch in mässigen Grenzen sich bewegende Postverkehr Siams vorwiegend nach und von dem Auslande gerichtet ist. Im internationalen Verkehr bearbeitete die siamesische Post im Jahre 1890/91 215,000 Briefe, während im-inländischen Verkehr nur 95,500 Briefe bearbeitet wurden: wohl ein Beweis dafür, dass der Schwerpunkt des Postverkehrs in den internationalen Beziehungen der europäischen Handelsfirmen zu Bangkok beruht. Dieselbe Wahrnehmung ergiebt sich beim Päckereiverkehr. Erst mit der fortschreitenden Entwickelung der siamesischen Posteinrichtungen im Inneren des Landes wird sich auch die Benutzung der Post durch die eingeborene Bevölkerung heben.

Für eine noch so junge Postanstalt, wie die siamesische, ist das letzte Finanzergebniss vom Jahre 1890/91 als kein ungünstiges zu bezeichnen. Die Einnahme schliesst mit rund 39,739 Ticals, die Ausgabe mit 62,625 Ticals ab, so dass ein Defizit von 22,884 Ticals aus der Staatskasse gedeckt werden musste.

« Im Jahre 1890/91 hat der Finanzausweis der Postverwaltung von Hong-Kong ein Defizit von 20,800 Dollars gezeigt: das ist — so schreibt der Leiter des siamesischen Postwesens — fast doppelt so viel als das Defizit Siams, während andererseits in Betracht gezogen werden muss, dass Siam Postämter und Postverbindungen in einem Königreich von grosser Flächenausdehnung einzurichten hat. »

At present, the Siamese postal staff numbers 349 persons, *viz.*, 121 officers, and 228 subordinate officials.

It is curious to note that in the Siamese postal exchange which has not, as yet, exceeded moderate proportions, the number of postal articles exchanged with foreign countries is much larger than that forwarded in the domestic service. The number of letters dealt with in the international service in 1890/91 was 215,000, as against only 95,500 domestic letters, a fact which may be considered as showing that the centre of gravity of the postal business lies in the international relations maintained by the European merchants in Bangkok. The use made of the Post by the native population of Siam will only assume larger proportions as the postal arrangements in the interior of the country are improved and extended.

With so young a Postal Institution as that of Siam, the financial results for the year 1890/91 may be looked upon as not unsatisfactory. The revenue amounted in round figures to 39,739 Ticals, and the expenditure to 62,625 Ticals, leaving a deficiency of 22,884 Ticals charged upon the Royal Treasury.

« In the year 1890/91 », the Secretary of the Siamese Postal Department writes, « the financial statement of the Hongkong Postal Administration shows a deficit of 20,800 dollars, *i. e.* almost twice that of the Siamese Postal Administration, while it must be borne in mind that Siam has had to establish post-offices and postal routes over a Kingdom of great dimensions. »

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 11.** **Berne,** 1^er novembre 1892.

Sommaire. La nouvelle loi postale de Queensland. — Le service postal des Etats-Unis d'Amérique pendant l'exercice 1890/1891. — Bibliographie postale. — Petites communications.

La nouvelle loi postale de Queensland.

Depuis le 1^er janvier 1892, la colonie australienne de Queensland a vu entrer en vigueur une nouvelle loi postale dont nous reproduisons ci-après les dispositions qui présentent un intérêt particulier, en ce qu'elles s'écartent des dispositions généralement adoptées ailleurs.

1° *Franchise de port.* Les placets et adresses à S. M. la Reine, au gouverneur, au Conseil législatif et à l'autorité législative sont expédiés en franchise de port s'ils pèsent moins de 32 onces, et sont expédiés ou absolument ouverts, ou renfermés dans des enveloppes ouvertes aux deux extrémités.

La gazette officielle de Queensland (*Queensland Government Gazette*) est expédiée en franchise de port lorsqu'elle est remise au bureau de poste, par le bureau de l'imprimerie gouvernementale, dans une enveloppe ouverte aux deux extrémités, portant l'indication « Affaire de service royal » et que cette remise a lieu dans le délai de 7 jours à partir de la publication de la gazette.

Les numéros de la gazette quotidienne et hebdomadaire des « Débats du Parlement » qui se publient

Das neue Postgesetz für Queensland.

Mit dem 1. Januar 1892 ist in der australischen Kolonie Queensland ein neues Postgesetz in Kraft getreten, aus dem wir diejenigen Bestimmungen hier mittheilen, die — als von den allgemein üblichen Vorschriften abweichend — besonderes Interesse verrathen.

1. *Portofreiheiten.* Eingaben und Adressen an Ihre Majestät die Königin, an den Gouverneur, den gesetzgebenden Rath und an die gesetzgebende Körperschaft werden portofrei befördert, sofern sie weniger als 32 Unzen wiegen und entweder ganz offen oder in Umschlägen, die an beiden Enden offen sind, zur Versendung gelangen.

Das Regierungsblatt von Queensland (*Queensland Government Gazette*) wird gebührenfrei befördert, wenn es in einem an beiden Enden offenen, mit der Bezeichnung « Königliche Dienstsache » versehenen, das Druckzeichen der Regierungsdruckerei tragenden Umschlage durch das Büreau der Regierungsdruckerei bei der Postanstalt eingeliefert wird, und zwar innerhalb 7 Tagen vom Tage der Herausgabe der Zeitung ab gerechnet.

Nummern der im Auftrage des Parlaments herausgegebenen Tages- und Wochenausgabe der « Parlaments-

The new Postal Act for Queensland.

On the 1^st of January 1892, there came into force, in the Australian Colony of Queensland, a new Postal Act of which we here reproduce several clauses, which, as differing from the usual regulations, should be of special interest.

1.—*Exemptions from postage.* Petitions or addresses to Her Majesty or to the Governor, and petitions to the Governor in Council, the Legislative Council or the Legislative Assembly, shall, if under thirty-two ounces in weight respectively, and if without covers, or in covers open at both ends, be transmitted and delivered free of charge.

The *Gazette*, when enclosed in an official cover with the words « On Her Majesty's Service », the title « Queensland Government Gazette », and the imprint of the Government Printer printed thereon, and open at both ends, shall (if received at a post office from the office of the Government Printer, but not otherwise) be exempt from postage if posted within seven days from the date of publication.

Copies of the daily and weekly issue of the Parliamentary Debates

par les soins de ce dernier, sont transportés en franchise de port lorsqu'ils sont remis à l'expédition dans les 7 jours qui suivent leur publication, insérés dans une enveloppe ouverte des deux côtés et portant la marque de l'imprimerie du gouvernement. La franchise de port s'applique également, dans les conditions ci-dessus, aux imprimés dont la publication a été ordonnée par l'une des deux Chambres du Parlement, lorsqu'ils sont expédiés dans le courant de la session respective ou pendant le mois qui suit la clôture de cette session.

2° *Réductions de taxes.* Une réduction de taxe est accordée en faveur des lettres ne pesant pas plus d'une demi-once de ou pour les soldats de l'armée britannique et de la marine britannique, ainsi que les forces de terre et de mer de toutes les colonies australiennes. Le port réduit comporte 1 penny. Pour les lettres *provenant de soldats,* la réduction de port n'est applicable que si l'expéditeur se fait connaître en indiquant, à l'extérieur de l'envoi, son emploi ou grade et le corps auquel il appartient, et que le commandant du navire ou du corps atteste ces indications par sa signature.

3° *Lettres pour hôtels.* Les lettres qui sont adressées à des hôtels ou auberges peuvent y être gardées pendant deux mois pour attendre l'arrivée de leur destinataire; durant ce laps de temps elles restent sous le contrôle de l'Administration des postes. A l'expiration de ce délai, le propriétaire de l'hôtel est tenu de remettre les envois qui n'ont pas été retirés, en tant que leur destinataire n'a pas donné d'autres ordres, au bureau de poste le plus rapproché, qui les transmet au General Post Office. Les propriétaires d'hôtels qui contreviennent intentionnellement à cette prescription sont passibles *d'une amende pouvant s'élever à 10 livres sterling.*

4° *Envois en rebut.* L'ouverture des envois non distribuables dans

Debatten» geniessen portofreie Beförderung, wenn sie innerhalb 7 Tagen nach der Veröffentlichung in einem auf beiden Seiten offenen, das Druckzeichen der Regierungsdruckerei tragenden Umschlage zur Versendung gelangen. Auf Drucksachen, deren Herstellung eines der beiden Häuser des Parlaments angeordnet hat, findet die Portofreiheit unter den obigen Bedingungen auch dann noch Anwendung, wenn die Versendung im Laufe der betreffenden Session oder innerhalb des auf den Schluss der Session folgenden Monats geschieht.

2. *Portoermässigungen.* Eine Portoermässigung ist für die nicht über ½ Unze wiegenden Briefe von und an Soldaten des britischen Heeres und der britischen Marine, sowie der Land- und Seestreitkräfte sämmtlicher australischen Kolonien bewilligt. Das ermässigte Porto beträgt 1 Penny. Bei Briefen *von* Soldaten tritt die Portoermässigung nur dann ein, wenn der Absender sich auf der Aussenseite des Briefes nach Dienststellung und Truppentheil namhaft macht und der Kommandeur des betreffenden Schiffes oder Truppentheils diese Angabe durch Beifügung seiner Unterschrift beglaubigt.

3. *Gasthofsbriefe.* Briefe, die nach Gasthöfen oder Logierhäusern gerichtet sind, können zwei Monate lang daselbst in Erwartung der Ankunft des Empfängers aufbewahrt werden und bleiben während dieser Lagerfrist der Kontrolle der Postverwaltung unterworfen. Nach Ablauf dieser Frist hat der Gasthofsbesitzer die Verpflichtung, die nicht abgeholten Sendungen, sofern der Empfänger derselben nicht anderweite Verfügung getroffen hat, an die nächste Postanstalt behufs der Weitersendung an das General-Postamt abzuliefern. Ein Gasthofsbesitzer, welcher dieser Verpflichtung vorsätzlicher Weise nicht nachkommt, verfällt *einer Geldstrafe bis zur Höhe von 10 Pfund Sterling.*

4. *Unbestellbare Sendungen.* Die Eröffnung der unbestellbaren Sendungen behufs der Ermittelung des

published by the authority of Parliament shall, when bearing the imprint of the Government Printer and open at both ends, be exempt from postage if posted within seven days of the date of publication. Papers ordered to be printed by either House of Parliament shall, when bearing the imprint of the Government Printer and open at both ends, be exempt from postage if posted during the session in which they are ordered to be printed or within one month thereafter.

2.—*Reduction of postage.* Letters not exceeding half an ounce in weight forwarded by or addressed to seamen on actual service in Her Majesty's navy, or in the Marine Defence Force of any of the Australasian Colonies, or to non-commissioned officers and men on actual service in Her Majesty's regular forces or in the permanent Land Force of any of the Australasian Colonies, shall be charged the sum of one penny only. Letters forwarded *by* such persons will not be transmitted at that charge unless they bear on the face the name of the writer and his class or description in his vessel, regiment, corps, or detachment, and the signature of the officer in command of the vessel, regiment, corps or detachment.

3.—*Letters addressed to hotels.* Letters, newspapers etc., addressed to persons in hotels or lodging-houses can be retained in the same for two months, pending the arrival of their owner, during which time they are under the control of the Postmaster-General. If at the expiration of that time the letters etc. are not delivered to their owner, and no instructions to the contrary have been received from him, the hotel or house proprietor shall return them to the nearest post-office to be thence transmitted to the General Post Office. The owner, occupier or manager of any such

le but de permettre de connaître leur expéditeur, s'effectue au General Post Office, en présence d'au moins 2 fonctionnaires de l'Administration des postes désignés à cet effet par le Postmaster General. Ces fonctionnaires sont tenus de remplir consciencieusement ces obligations spéciales de service, conformément à une formule jointe comme annexe à la loi. Toute contravention aux obligations qu'ils ont assumées est poursuivie comme *délit*.

L'expéditeur d'une lettre non distribuable est obligé de payer le port dont elle est frappée. S'il refuse d'effectuer ce paiement, il est passible d'une amende pouvant s'élever à 2 livres sterling, outre les ports et droits au paiement desquels il est astreint.

5° *Distribution.* L'Administration des postes n'est pas obligée de porter les lettres, etc., au domicile des destinataires. Elle a rempli son mandat dès qu'elle a transporté un envoi au bureau postal du lieu de destination désigné par le destinataire, ou, s'il s'agit d'une localité rurale, au bureau de poste le plus rapproché de cette localité.

6° *Envois recommandés.* L'Administration des postes de Queensland ne paie pas d'indemnité pour la perte d'envois recommandés, à moins qu'elle n'y soit obligée en vertu d'arrangements convenus avec des Administrations postales étrangères.

7° *Dispositions pénales.* Sous ce titre, la nouvelle loi postale de Queensland renferme toute une série de prescriptions pénales, non seulement celles qui frappent les contraventions aux dispositions de la loi postale même, mais aussi celles qui, à proprement parler, relèvent du code pénal général ou des peines de police. Les amendes prévues pour les contraventions aux dispositions de la législation postale sont généralement très fortes. Ainsi, par exemple, le transport illégal d'une lettre

Absenders erfolgt im General-Postamt in Gegenwart von mindestens 2 Beamten der Postverwaltung, die zu diesem Behufe vom General-Postmeister besonders ernannt werden. Die betreffenden Beamten werden auf die gewissenhafte Erfüllung ihrer besonderen Amtsobliegenheiten gemäss einem dem Gesetz als Anlage beigefügten Schema verpflichtet. Die Zuwiderhandlung gegen die übernommenen Pflichten wird als ein *Vergehen* geahndet.

Der Absender eines unbestellbaren Briefes muss das auf demselben haftende Porto entrichten. Verweigert er die Zahlung, so verfällt er, neben den von ihm zu entrichtenden Portobeträgen und Gebühren, einer Geldstrafe bis zur Höhe von 2 Pfund Sterling.

5. *Bestellung.* Die Postverwaltung hat nicht die Verpflichtung, die Briefe etc. in die Wohnung der Empfänger zu bestellen. Sie hat ihre Obliegenheiten erfüllt, sobald sie eine Sendung an die vom Empfänger namhaft gemachte Bestimmungs-Postanstalt, oder, bei Landorten etc., an die nächstgelegene Postanstalt befördert hat.

6. *Eingeschriebene Sendungen.* Für den Verlust der eingeschriebenen Sendungen wird seitens der Postverwaltung von Queensland ein Ersatz nicht geleistet, es sei denn, dass dieselbe hierzu durch vertragsmässige Abmachungen mit fremden Postverwaltungen verpflichtet ist.

7. *Straffestsetzungen.* Unter dieser Ueberschrift enthält das neue Postgesetz von Queensland eine ganze Reihe von Strafbestimmungen, und zwar nicht nur solche, die für Uebertretungen der Vorschriften des Postgesetzes selbst angedroht sind, sondern auch solche, die eigentlich in das allgemeine Strafgesetzbuch gehören oder in das Gebiet der Polizeistrafen fallen. Die Geldstrafen, welche für Zuwiderhandlungen gegen die postgesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, sind zumeist sehr hoch. So steht z. B. auf der gesetzwidrigen Beförderung eines Briefes eine Strafe

hotel or lodging-house who wilfully neglects or omits to return any letter etc., as aforesaid, is liable to a penalty not exceeding ten pounds.

4.—*Dead letters.* The opening of dead letters for the purpose of ascertaining the name and address of the sender, shall take place in the General Post Office in the presence of not less than two officers of the Postal Department specially named for that purpose by the Postmaster-General. Every officer shall, before entering on his duties in this respect, make a declaration in the form contained in the special Schedule appended to the Act. Any officer acting contrary to the declaration shall be guilty of a misdemeanour.

The writer or sender of a returned dead letter must pay the postage charged upon the same; and in case of refusal is liable to a penalty not exceeding two pounds, together with such postage and charges.

5.—*Delivery of Letters.* The Postal Department is not bound to deliver letters etc. at the dwellings of the addressees. Its duty is fulfilled as soon as a consignment has been transmitted to the Post Office to which it is directed, or in rural districts to the post town nearest to the address named.

6.—*Registration.* The Postal Department of Queensland makes no reparation for the loss of registered letters, packets etc., except where it is otherwise provided by an arrangement made with the Postmaster-General of foreign countries.

7.—*Penalties.* The new Postal Act for Queensland defines under this heading a long list of punishable offences of which many refer to infringements of the Postal law, while others belong more properly

est punissable d'une amende pouvant s'élever à 50 livres sterling par contravention.

Il paraît qu'on a été spécialement engagé à éditer des peines pour l'avarie, la destruction, la souillure des bâtiments de poste, des boîtes aux lettres, etc., de même que contre les obstacles apportés au trafic postal. Ainsi, une amende jusqu'à 5 livres sterling peut frapper toute personne qui inscrit sur un bâtiment, une fenêrte, un récipient, etc., lui appartenant, l'indication « Office de poste » soit toute autre indication ou marque analogue permettant de supposer que cette maison ou ce récipient est un bâtiment postal ou une boîte aux lettres. Une amende analogue frappe celui qui place sur un véhicule l'inscription « Poste royale » ou une marque quelconque permettant de supposer que ce véhicule sert au transport des objets postaux.

Un voiturier qui, sans l'autorisation du Postmaster General, stationne avec son véhicule devant l'Hôtel général des postes à Brisbane, encourt une amende pouvant s'élever à 5 livres sterling. Il en est de même d'un colporteur, d'un vendeur de journaux ou d'un badaud qui stationne devant l'entrée d'un hôtel de poste.

Ces pénalités sont passablement plus sévères lorsque la contravention s'attaque directement au trafic postal et présente le caractère de dégâts intentionnels. Est puni d'une amende pouvant s'élever à 20 livres, tout individu qui jette dans une boîte aux lettres du feu ou des matières inflammables, des ordures, des liquides ou autres objets analogues; encourt une amende pouvant aller jusqu'à 50 livres tout individu qui avarie ou détruit intentionnellement une boîte aux lettres. Est frappé de la même peine celui qui, intentionnellement, empêche le départ ou l'exécution d'un transport postal. La peine de l'emprisonnement jusqu'à 3 ans, suivant le cas avec ou sans travaux forcés,

bis zur Höhe von 50 Pfund Sterling für jeden solchen Fall.

Besondere Veranlassung scheint vorgelegen zu haben, Strafen gegen Beschädigung, Zerstörung, Besudelung von Postgebäuden, Briefkasten u. s. w., sowie gegen Belästigungen des Postbetriebes festzusetzen. So wird z. B. eine Strafe bis zu 5 Pfund Sterling angedroht, sofern eine Person an einem ihr gehörigen Gebäude, einem Fenster, einem Behälter etc. das Wort « Postamt », oder ein ähnliches Wort oder Zeichen anschreibt, aus dem gefolgert werden könnte, dass das betreffende Haus oder das betreffende Behältniss ein Postgebäude bezw. ein Briefkasten sei. Die gleiche Strafe trifft Denjenigen, der an einem Fuhrwerke die Worte « Königliche Post » oder irgend ein Zeichen anbringt, aus dem gefolgert werden könnte, dass das Fuhrwerk zur Postbeförderung dient.

Ein Wagenführer, der sich mit seinem Fuhrwerke ohne Genehmigung des General-Postmeisters dem General-Postamtsgebäude in Brisbane gegenüber aufstellt, hat eine Strafe bis zu 5 Pfund Sterling verwirkt. Dasselbe hat ein Hausirer, Zeitungsverkäufer oder auch ein Müssiggänger zu gewärtigen, der vor dem Eingange zu einem Postgebäude herumlungert.

Bedeutend schärfer werden diese Strafen, wenn die gesetzwidrige Handlung sich unmittelbar gegen den Postbetrieb richtet und sich als vorsätzliche Sachbeschädigung darstellt. Mit Geldstrafe bis zu 20 Pfund wird belegt, wer Feuer oder irgend einen brennbaren Stoff, Unrath, Flüssigkeit oder dergleichen in einen Briefkasten schleudert; Geldstrafe bis zu 50 Pfund hat verwirkt, wer den Briefkasten selbst vorsätzlich beschädigt oder zerstört. Mit der gleichen Geldstrafe wird belegt, wer vorsätzlich den Abgang oder die Austragung eines Posttransportes hindert. Gefängnissstrafe bis zu 3 Jahren, je nach Lage des Falles mit oder ohne schwere Arbeit, trifft Denjenigen, der einen

to the penal code, or the department of the police-magistrate. The fines imposed for violation of the postal law are in most cases very heavy; for example, for the fraudulent forwarding of a letter etc., a fine of £ 50 is imposed in each case.

There would seem to have been special necessity for the fixing of penalties for damaging, destroying and defacing post offices, letter-boxes etc., as well as for obstructing the course of postal business. For example: a penalty of £ 5 is imposed on any person who places on on his house, window or other premises, the words « Post Office » or any other words or marks which may imply or give cause to believe that the said house, or premises are licensed to be used in the service of the Postal Department. A similar penalty is imposed for placing on any vehicle the words « Royal Mail », or any word or mark which may give reason to believe that the vehicle is used for the conveyance of mails.

The driver of any vehicle plying for hire, who, without permission of the Postmaster-General, shall permit the same to stand or ply for hire opposite the General Post Office in Brisbane, is liable to a penalty of five pounds; as is also every hawker, news-vendor and idler who is found loitering near the entrance of a post-office.

Unlawful actions directed immediately against the conduct of postal business, or which take the form of wilful damage to property, are punished even more severely. A fine of £ 20 is imposed on any one placing any fire or combustible substance, any fluid, or other deleterious substance in a letter-box or receptacle used for the reception of letters etc., and any person wilfully damaging or destroying the letter box itself, is liable to a fine of £ 50; the same penalty being imposed for wilfully obstructing or retarding the conveyance or delivery of a mail.

frappe tout individu qui s'approprie, cache, retient, etc., un sac postal ou un envoi postal qui aurait dû être remis à une autre personne. Cette peine frappe également la personne qui a trouvé l'objet en cause, ou qui a été mise en possession de cet objet en raison de ce que celui-ci lui a été remis par erreur ensuite d'une confusion d'adresse.

Postbeutel oder eine Postsendung, die einer anderen Person ausgehändigt werden müsste, an sich nimmt, versteckt, zurückhält u. s. w. Diese Strafe tritt auch dann ein, wenn die betreffende Person den Gegenstand gefunden hat, oder wenn dieselbe dadurch in den Besitz des Gegenstandes gelangt ist, dass letzterer ihr in Folge einer Verwechselung der Adresse irrigerweise ausgehändigt worden ist.

Any person who fraudulently takes, secretes or retains etc., a mail-bag, letter, parcel etc., shall be liable to imprisonment, with or without hard labour according to circumstances, for a term not exceeding three years. The same punishment is also enforced when the object is found by the person detaining, secreting or destroying the same, or is wrongly delivered to him in consequence of a similarity of address or otherwise.

Le service postal des Etats-Unis d'Amérique pendant l'exercice 1890/1891.

Nous relevons, du rapport de gestion du Postmaster General des Etats-Unis d'Amérique pour l'exercice 1890/1891, quelques innovations qui sont de nature à intéresser nos lecteurs.

Le « *Postal aid Bill* » qui a passé en loi par décision du 51e Congrès, peut être considéré comme un acte législatif d'une portée considérable. Le but de cette loi est d'assurer le transport des dépêches postales maritimes des Etats-Unis aux navires naviguant sous le pavillon américain.

Jusqu'ici, à teneur de la législation existante, l'Administration des postes des Etats-Unis ne pouvait accorder, aux compagnies de bateaux à vapeur en cause, comme indemnité pour le transport des dépêches sur mer, que le port territorial ou maritime, ou même seulement le port maritime. Pour cette indemnité, l'Administration postale américaine était dans l'impossibilité d'organiser un service postal maritime répondant pleinement à ses exigences; elle était obligée d'attendre les services que lui offraient ces compagnies de navigation, et de se soumettre entièrement aux besoins du commerce quant à la marche et à l'horaire des navires. Jusqu'à présent, une vi-

Der Postdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika im Verwaltungsjahre 1890/91.

Aus dem Verwaltungsberichte des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten für das Jahr 1890/91 sind einige wichtige Vorgänge zu erwähnen, welche das Interesse unserer Leser beanspruchen dürften.

Die sogenannte « *Postal aid Bill* », welche durch den abgelaufenen 51. Kongress zum Gesetze erhoben worden ist, darf als ein gesetzgeberischer Akt von weittragender Bedeutung angesehen werden. Der Zweck des Gesetzes besteht darin, die Beförderung der amerikanischen Seeposten den Schiffen der amerikanischen Flagge zu sichern.

Bisher konnte die amerikanische Postverwaltung nach den bestehenden Gesetzen für die Beförderung der Posten über See den betreffenden Dampfschifffahrtsgesellschaften als Entschädigung nur das Inlands- und Seeporto oder auch das Seeporto allein, je nach Lage des Falles, zugestehen. Für diese Entschädigung konnte die Postverwaltung keinen ihren Anforderungen voll entsprechenden Seepostdienst einrichten; sie musste abwarten, welche Dienste die Dampfschifffahrtsgesellschaften ihr anboten, und sich in Bezug auf den Gang und die Fahrzeiten der Schiffe ganz und gar den Bedürfnissen des Handels unter-

The Postal Service in the United States of America during the fiscal year 1890/91.

The Annual Report of the Postmaster-General of the United States of America for the fiscal year 1890/91 contains the statement of several important events fully deserving the interest of our readers.

The so-called « Postal aid Bill » which was passed by the fifty-first Congress may be considered as a measure of far-reaching importance. The object of the Bill is to carry American mails under the American flag.

Under the existing laws, the Amecan Post Office Department was prohibited from paying the Steamship Companies a compensation exceeding the sea and inland postage, or the sea postage alone, as the case might be. The amount of this compensation was not sufficient to enable the Postal Administration to organize an ocean mail service fully answering its requirements. It could only await such service as was offered by the Steamship Companies, and was entirely dependent on commercial conditions as to the dates of sailing. The Postal Administration was, therefore, unable to take measures for the establishment of an efficient ocean service organized

goureuse initiative ne pouvait partir de l'Administration des postes, en ce qui concerne la création de lignes de navigation plus avantageuses et organisées, en premier lieu, au point de vue des exigences du service postal.

La nouvelle loi a d'un seul coup transformé cet état de choses. Aujourd'hui, l'Administration des postes a le droit d'accorder, pour le transport des dépêches postales, des indemnités basées sur la capacité et la célérité des navires. Elle peut choisir elle-même les lignes sur lesquelles elle compte organiser un service de dépêches. En outre, la nouvelle loi a une haute signification politique: elle est destinée à renforcer la puissance maritime des Etats-Unis, en ce sens que les conventions que l'Administration des postes conclut avec les entreprises de transports maritimes, stipulent en même temps que les paquebots-poste doivent être construits de manière à pouvoir, au besoin, être transformés en navires auxiliaires, en cas de guerre maritime. La loi envisage les cinq objets ci-après:

1° Assurer une correspondance régulière et prompte avec les pays qui se trouvent déjà en relations maritimes avec les Etats-Unis.

2° Nouer de nouvelles relations commerciales directes avec les pays pour lesquels il n'existe pas encore de lignes de paquebots.

3° Dans l'intérêt des producteurs et des consommateurs, ouvrir de nouveaux marchés et développer les marchés existants, aux conditions des traités de commerce déjà en vigueur ou encore à conclure sur le principe de la réciprocité.

4° Favoriser la création d'une forte marine de réserve.

5° Créer une école d'instruction pour les marins américains.

L'Administration des postes n'hésita pas à faire usage de la faculté que lui octroyait le *Postal aid Bill*. Après s'être préalablement entendu

ordnen. Eine kräftige Initiative in Bezug auf Herstellung leistungsfähiger, in erster Linie die Bedürfnisse des Postdienstes berücksichtigender Dampferlinien konnte bisher von der Postverwaltung nicht ausgehen.

Darin hat das neue Gesetz mit einem Schlage Wandel geschaffen. Jetzt ist die Postverwaltung ermächtigt, je nach dem Tonnengehalte und der Schnelligkeit der Schiffe Vergütungen für die Postbeförderung zu gewähren. Sie kann sich nunmehr die Linien, auf denen sie Seepostbeförderungen einrichten will, selbst auswählen und den Fahrplan bestimmen. Daneben hat das neue Gesetz noch eine eminent politische Bedeutung: es soll die Wehrkraft der amerikanischen Seemacht stärken, indem in den bezüglichen Verträgen, welche die Postverwaltung mit den Schifffahrts-Unternehmungen schliesst, zugleich bestimmt werden soll, dass die Postschiffe so gebaut sein müssen, um im Bedürfnissfalle rasch in Hülfsfahrzeuge für den Seekrieg umgewandelt werden zu können. Das Gesetz geht von folgenden fünf Gesichtspunkten aus:

1. die regelmässigere und schnellere Verbindung mit Ländern, nach denen bereits eine Seeverbindung besteht, sicher zu stellen;

2. mit Ländern, nach welchen noch keine Dampferlinien vorhanden sind, neue und direkte Verbindungen für den Handelsverkehr anzuknüpfen;

3. im Interesse der Producenten und der Konsumenten unter den Bedingungen der bereits abgeschlossenen und noch abzuschliessenden, auf dem Grundsatze der Gegenseitigkeit beruhenden Handelsverträge neue Märkte zu erschliessen und bereits bestehende zu erweitern;

4. die Bildung einer kräftigen Reserve-Marine zu fördern;

5. eine Erziehungsschule für amerikanische Seeleute zu bilden.

Die Postverwaltung zögerte nicht, von der durch die *Postal aid Bill* ihr verliehenen Ermächtigung Gebrauch zu machen. Nach voran-

so as to meet the exigencies of the postal service in the first place.

This state of things has been entirely changed by the new act. The Post Office Department is now empowered to pay compensation for the carriage of the mails according to the tonnage and the speed of the vessels employed. It can now select the routes by which the mails are to be conveyed, and fix the dates of sailing. The new act is, moreover, of high importance from a political point of view. It aims at strengthening the American naval fleet by providing that the contracts concluded by the Post Office Department with the various Steamship Companies shall contain a clause according to which the mail packets shall he built so that they can readily be converted into auxiliary men-of-war. The act looks in the following five specific directions:—

1.—To secure regular and quicker service to the countries now reached.

2.—To make new and direct commercial exchanges with countries not now reached.

3.—To develop new and enlarge old markets in the interest of producers and consumers under the reciprocity treaties completed and in progress.

4.—To assist the promotion of a powerful naval reserve; and

5.—To establish a training school for American seamen.

The Post Office Department immediately availed itself of the powers conferred upon it by the Postal aid Bill, and, after conferences with

due avec les représentants des intérêts de la navigation dans tous les principaux ports du pays, elle mit au concours 53 lignes de paquebots-poste le 15 juillet 1891. Elle ne comptait guère sur plus de 15 offres, parce que le très petit nombre de navires disponibles construits sur les chantiers américains, s'opposait à la présentation de soumissions pour la reprise immédiate des services. Abstraction faite de deux exceptions, les soumissions eurent pour objet les anciennes lignes postales maritimes déjà en exploitation: cependant elles étaient toutes d'accord pour assurer une marche plus rapide et une économie de temps, aussi bien que la plus grande régularité possible et la stricte observation des obligations assumées. Voici quelles ont été les soumissions présentées:

1° Ligne New-York-Buénos-Ayres; durée du trajet 18 jours au lieu de 29 jours (à l'arrivée aux ports brésiliens) comme précédemment; temps gagné: 11 jours.

2° Ligne New-York-Colon; durée du trajet pendant les deux premières années 6½ au lieu de 8 jours; temps gagné 1½ jour. Après les deux premières années, lorsque la nouvelle flotte de navires rapides aura été construite, le trajet devra se faire en 6 jours et il s'effectuera une course par semaine.

3° Ligne San Francisco-Panama depuis San Diégo, avec arrêts aux ports touchés jusqu'à présent. Pendant les trois premières années, durée du trajet 16 jours au lieu de 21 jours, avec départs espacés de 10 en 10 jours; pendant les 7 années suivantes, après l'accroissement de la flotte par la construction de nouveaux navires rapides, départs de sept en sept jours en abrégeant la durée du trajet à 15½ jours.

4° Ligne San Francisco-Hongkong, via Yokohama; pendant les deux premières années, courses toutes les quatre semaines en réduisant la durée du trajet de 18 à 16 jours; pendant les huit années suivantes, départ

gegangenen Besprechungen mit Vertretern der Schifffahrtsinteressen aus allen wichtigen Häfen des Landes schrieb sie am 15. Juli 1891 Angebote auf 53 Postdampferlinien aus. Sie rechnete zum Voraus auf nicht mehr als 15 Anbietungen, weil mit der sehr geringen Zahl der vorhandenen Schiffe, die auf amerikanischen Werften gebaut sind, Angebote auf sofortige Dienstübernahme kaum abgegeben werden können. Die eingelaufenen Offerten bezogen sich, von 2 Ausnahmen abgesehen, auf alte, bereits befahrene Seepostlinien, doch stimmten alle darin überein, dass eine Beschleunigung der Fahrten und eine Zeitersparniss neben vollkommenster Regelmässigkeit und genauester Durchführung zugesichert war.

1. Linie New-York-Buenos Ayres. Zeitdauer der Fahrt 18 Tage statt der früheren 29 Tage (beim Anlaufen brasilianischer Häfen), Zeitgewinn 11 Tage.

2. Linie New-York-Colon. Zeitdauer der Fahrt für die beiden ersten Jahre 6½ statt 8 Tage, Zeitgewinn 1½ Tage. Nach Ablauf der beiden ersten Jahre, wenn die erforderliche neue Flotte von schnellfahrenden Schiffen erbaut sein wird, soll die Reise in 6 Tagen vollendet werden und allwöchentlich eine Fahrt stattfinden.

3. Linie San Francisco-Panama mit Anlaufen von San Diego zu den bereits früher berührten Häfen. Während der ersten 3 Jahre Dauer der Fahrt 16 Tage statt der früheren 21 Tage bei Fahrten in Abständen von 10 zu 10 Tagen; während der folgenden 7 Jahre nach erfolgter Erbauung neuer, schnellerer Schiffe Vermehrung der Fahrten auf solche von Woche zu Woche unter Verkürzung der Reisedauer auf 15½ Tage.

4. Linie San Francisco-Hongkong via Yokohama. Für die ersten zwei Jahre vier wöchentliche Fahrten unter Herabsetzung der Fahrzeit von 18 auf 16 Tage; in den folgenden 8 Jahren 14tägige Fahrten unter Verkürzung der Fahrzeit bis

representatives of the shipping interests of all the important ports, on the 15th of July, 1891, advertised for fifty-three lines of service. It was not expected that bids would be made for more than fifteen lines, and naturally there could not be much competition for immediate service with the very few American built vessels in existence. While the proposals offered were, with two exceptions, upon old routes of travel, each was for practically new service in two respects:—First, for a peremptory, prompt, and regular service; and second, for quickened service shortening the time between ports. The decrease in transit time was:—

1.—From New York to Buenos Ayres from twenty-nine days (formerly *via* Brazil) reduced to eighteen days, a saving of eleven days.

2.—From New York to Colon, for the first two years reduced from eight days to six and one-half days, a saving of one and one-half days; and after two years when the entire new fleet of faster ships is finished there will be sailings once a week. and the voyage will be reduced to six days.

3.—From San Francisco to Panama, touching at San Diego in addition to former ports, from twenty-one days to sixteen days during the first three years, sailing every ten days, and for the remaining seven years by new and faster ships, once a week in fifteen and one-half days.

4.—From San Francisco to Hongkong, *via* Yokohama, during the first two years once in twenty-eight days, time reduced from eighteen days to sixteen; the remaining eight years the trips are doubled by sailings every fortnight in new and fast ships, reducing the voyage to

tous les quinze jours en réduisant la durée du trajet jusqu'à Yokohama à 13 jours, avec l'espoir d'une réduction encore plus grande.

5° Ligne New-York-Curaçao; réduction de la durée du trajet de 7 à 6 jours.

6° Ligne New-York-Santiago de Cuba; trajet réduit de 8 à 6 jours.

7° Ligne de New-York à la Havane et aux ports du Mexique. Réduction de la durée du trajet jusqu'à la Havane, de 4½—5 jours à 3¾ jours.

8° Ligne Galveston-La Guayra, via Colon; ligne nouvelle qui n'a pas encore été desservie.

Pour être à même de mettre les projets ci-dessus à exécution, il est nécessaire de construire toute une flotte de nouveaux navires rapides. A cet effet, la *Pacific Mail Steamship Company* est obligée de dépenser 6—7 millions de dollars, et la ligne de Buénos-Ayres exige, si l'Administration des postes accepte l'offre de la compagnie soumissionnaire, une dépense de 3 millions de dollars pour trois navires neufs. Le service bimensuel pour la Chine supplante une ligne anglaise qui, d'ailleurs, a déjà manifesté l'intention de cesser son service.

Les indications qui précèdent suffisent pour constater que la nouvelle loi développera beaucoup la sphère d'activité de l'Administration des postes américaines, et que son effet se fera sentir dans un grand nombre de directions, à l'avantage du commerce des Etats-Unis et de leur marine.

Un autre acte législatif qui a une grande portée pour l'Administration des postes, est le « *Anti lottery bill* » dont l'exécution a eu pour conséquence de faire disparaître du service de la poste la multitude des lettres de loterie. Tandis que, parmi les lettres non distribuables qui sont revenues au bureau des rebuts à Washington, en 1889, il y avait encore environ 1000 lettres de loterie tous les mois, le nombre de ces let-

Yokohama auf 13 Tage, mit der Aussicht auf noch grössere Beschleunigung der Fahrten.

5. Linie New-York-Curaçao: Verkürzung der Reisedauer von 7 auf 6 Tage.

6. Linie New-York-Santiago de Cuba: Verkürzung der Reisedauer von 8 auf 6 Tage.

7. Linie von New-York nach Havana und mexikanischen Häfen: Abkürzung der Fahrt bis Havana von 4½ und 5 Tagen auf 3¾ Tage.

8. Linie Galveston-La Guayra via Colon, als neue, bisher nicht befahrene Linie.

Um die vorstehenden Anbietungen in's Werk setzen zu können, muss eine ganze Flotte neuer schnellfahrender Schiffe erbaut werden.

Die *Pacific Mail Steamship Company* muss zu diesem Zwecke 6—7 Millionen Dollars aufwenden, und die Linie nach Buenos Ayres erfordert, wenn die Postverwaltung auf das Anerbieten der betreffenden Gesellschaft eingeht, einen Kostenaufwand von 3 Millionen Dollars für drei neue Schiffe. Durch den 14tägigen Dienst nach China wird eine englische Linie verdrängt, die übrigens bereits mit der Absicht umgeht, ihre Fahrten einzustellen.

Die vorstehenden Angaben lassen zur Genüge erkennen, dass die Aktionssphäre der amerikanischen Postverwaltung durch das neue Gesetz eine grosse Ausdehnung erhalten wird, und dass die Wirkungen desselben sich zum Nutzen des amerikanischen Handels und der amerikanischen Marine nach den verschiedensten Richtungen hin bemerkbar machen werden.

Ein weiterer für die Postverwaltung wichtiger gesetzgeberischer Akt ist die sogenannte « *Anti-lottery bill* », deren Durchführung zur Folge gehabt hat, dass die bisher so zahlreichen Lotteriebriefe aus dem Postbetriebe nahezu verschwunden sind. Während unter den unbestellbaren Briefen, die im Jahre 1889 beim Retourbriefamte in Washington eingingen, noch gegen 1000 Lotteriebriefe monatlich sich befanden, ist

thirteen days from Yokohama, a saving of five days, with a probability of a still quicker voyage.

5.—From New York to Curaçoa, time reduced from seven days to six days.

6.—From New York to Santiago de Cuba, time reduced from eight days to six days.

7.—From New York to Havana and Mexican ports, time to Havana reduced from four and a half and five days to three and three-fourth days.

8.—From Galveston to La Guayra, *via* Colon, is a new service.

To accomplish the above schedule the Pacific Mail Steamship Company will have to spend from six to seven million dollars for new ships, and the line to the Argentine Republic, if accepted, will require nearly three million dollars for three new ships. The fortnightly service to China displaces an English line which has already arranged to withdraw.

It is clear from what we have just said that the sphere of action of the American Postal Administration will be considerably enlarged under the operation of the new act, and that under its influence the American trade and the American navy will expand and develop in many directions.

Another legislatory measure of great importance as regards the Postal Administration is the so-called « Anti Lottery Bill ». The execution of this act has been effective enough almost entirely to free the mails from the business of the lottery companies. While the letters received at the Dead Letter Office in Washington in the year 1889 included on an average nearly 1,000 lottery letters per month, the

tres est tombé, en 1891, à 62 par mois et n'est maintenant plus que de 40 à peine. Par la suppression de cette classe d'envois, la caisse postale a été privée d'une recette importante, que le Postmaster General évalue, pour l'exercice 1890/1891, à 1 million de dollars en minimum.

Ce qui a une importance particulière pour l'Administration elle-même aussi bien que pour l'ensemble de son personnel, c'est l'extension donnée au système des « *promotions on merit* », soit de la promotion des employés suivant leurs mérites et l'importance des services qu'ils ont rendus, en lieu et place de la faveur et des recommandations. Depuis l'administration du président Grant, il n'y avait, dans le domaine des postes américaines, point de système de gradation du traitement et des fonctions, basé sur les services rendus par les employés. Dans la plupart des cas, l'avancement d'un employé était dû à l'intervention personnelle de ses amis auprès de l'autorité compétente, et cet avancement ne s'effectuait pas toujours d'après les mérites du postulant.

Une grande partie des employés voyant qu'on n'avait aucun égard à leurs services, renonçait à espérer de l'avancement. Le chef actuel de l'Administration des postes américaines a reconnu qu'il n'y avait qu'un moyen de relever les prestations du personnel, c'était de donner à chaque employé l'entière certitude que l'avancement, le recul et la révocation dépendaient uniquement de la conduite et des services individuels, et que chacun a le droit de concevoir les mêmes espérances dans sa carrière. A cet effet, il a commencé par créer, dans l'Administration centrale, un système de promotions basé sur les services rendus par les agents, et un système de traitement répondant au travail réellement effectué, basé sur les expériences favorables faites à cet égard; le même principe sera également appliqué dans le service d'ex-

deren Zahl im Jahre 1891 auf 62 monatlich zurückgegangen und beträgt jetzt kaum 40. Die Postkasse hat durch die Ausrottung dieser Klasse von Versendungsgegenständen einen erheblichen Einnahmenausfall gehabt, den der General-Postmeister für das Jahr 1890/91 auf mindestens 1 Million Dollars veranschlagt.

Von besonderer Wichtigkeit für die Verwaltung selbst und für den ganzen Beamtenkörper ist die Ausdehnung des Systems der « *promotions on merit* » — der Beförderung der Beamten nach dem Grade ihrer Tüchtigkeit und der von ihnen erworbenen Verdienste, statt nach Gunst und Empfehlung — auf den gesammten Betriebsdienst. Seit der Verwaltung des Präsidenten Grant bestand im Bereiche des amerikanischen Postwesens kein auf der Abwägung der Leistungen der Beamten beruhendes System des Aufrückens in Bezug auf Gehalt und Stellung. In den meisten Fällen war das Vorrücken eines Beamten die Folge persönlicher Verwendung seiner Freunde an geeigneter Stelle, und die Beförderung geschah nicht immer im Hinblick auf das Verdienst des Bewerbers.

Ein grosser Theil der Beamten sah ein, dass eine Anerkennung von Verdiensten nicht bestand und gab das Streben nach Weiterbeförderung in höhere Stellen auf. Der gegenwärtige Chef der amerikanischen Postverwaltung erkannte, dass nur ein Weg vorhanden sei, um die Leistungen der Beamtenschaft auf den höchsten Grad zu steigern, nämlich der, einem jeden Beamten die volle Gewissheit zu geben, dass Beförderung, Zurücksetzung oder Entlassung ganz allein auf seinem eigenem Verhalten und seinen Leistungen beruhe, und dass einem Jeden die gleiche günstige Aussicht in seiner Laufbahn gegeben sei. Zu diesem Ende schuf er zunächst in der Central-Verwaltung ein auf der Leistung der Beamten beruhendes System des Aufrückens und ein der wirklich geleisteten Ar-

monthly number of such letters decreased to 62 in 1891, and now amounts to less than 40. In consequence of the exclusion of these articles from the mails, the revenue of the Postal Administration was considerably curtailed, the loss of revenue on this head being estimated by the Postmaster-General at not less than 1 million dollars for the year 1890/91.

A further measure of special importance both to the Postal Administration itself and to its whole staff, is the extension to the whole service of the system of promotions on merit instead of that of promotion by favour and protection. Since the administration of President Grant there had been no competitive system of promotion to higher salaries and higher situations in the Post Office Department. Advancement in most cases was made on the personal solicitation of friends and not always by the merit of the applicant.

A great majority of employés discovered that there was no recognition of merit, and gave up the struggle for advancement. The present Postmaster-General felt certain that there was but one way to bring about the greatest state of efficiency in the staff of clerks and that was, to give to all the positive assurance that advancement or reduction, retention or dismissal, would depend solely upon themselves, and that all should have a fair chance. With this end in view he inaugurated, at first in the Central Administration, a system of promotions and of salaries based upon the efficiency and the labour performed by the officers. This system has been attended with complete success, and the same principles are henceforth to be applied to the practical service in the post-offices. From the smallest post-office every employé will now rise

ploitation des bureaux de poste. Chaque employé doit commencer sa carrière en partant de l'emploi le plus modeste et pouvoir monter graduellement, par les diverses branches du trafic, jusqu'à l'Administration centrale: But magnifique, vraiment, qui ne manquera pas d'exciter l'émulation et d'assurer à l'Administration des forces d'élite!

On peut mentionner aussi les perfectionnements et améliorations ci-après, qui ont été introduits dans le trafic postal:

Le service des bureaux ambulants a de nouveau subi une extension considérable dans son rayon d'exploitation, pendant le dernier exercice; son réseau comprend maintenant 8000 milles environ, dont 1300 concernent les Etats du littoral de l'océan Pacifique, 3500 les autres Etats de l'ouest, 2400 les Etats du sud et 1000 les Etats du nord-est. Un soin tout particulier a été donné à l'organisation des ambulants des Etats du littoral du Pacifique qui, à cet égard, avaient été passablement négligés jusqu'à présent; ce service y a été réorganisé sur les anciennes lignes ferrées déjà existantes. Les réclamations présentées à l'Administration des postes, en ce qui concerne la création de services de transports, ont été particulièrement considérables ces dernières années, par la raison que 6 Etats nouvellement admis dans l'Union ont demandé qu'on améliorât leur organisation postale, et qu'en outre la « *Oklohama Reservation* », qui était fermée jusqu'alors, a été ouverte a l'immigration. L'affluence des immigrants qui se ruèrent sur ce territoire et vinrent, tout d'un coup, porter à un chiffre énorme le nombre de ses colons, obligea naturellement d'y organiser à la hâte un service de poste.

Une importante correspondance postale maritime a été inaugurée sur une partie très isolée du territoire des Etats-Unis. Depuis Sitka dans l'Alaska, une ligne de vapeurs se

beit entsprechendes Gehaltssystem. Nach den hiermit gemachten günstigen Erfahrungen sollen gleiche Grundsätze fortan auch im Betriebsdienste bei den Postanstalten Anwendung finden. Ein jeder Beamte soll vom kleinsten Postamte aus seine Laufbahn beginnen und durch die verschiedenen Zweige des Betriebes allmählich bis zu der Central-Verwaltung emporklimmen können; fürwahr ein schönes Ziel, das nicht verfehlen wird, die Kräfte anzuspornen und der Verwaltung tüchtige Glieder zuzuführen.

Unter den Erweiterungen und Verbesserungen im Betriebe sind folgende hervorzuheben:

Der Eisenbahnpostdienst hat seinen Betrieb im abgelaufenen Verwaltungsjahr wiederum beträchtlich ausgedehnt; das Netz ist um etwa 8000 Meilen gewachsen, von denen 1300 auf die Staaten an der Küste des Stillen Oceans, 3500 auf die übrigen Staaten im Westen, 2400 auf die Südstaaten und 1000 auf die nordöstlichen Staaten entfallen. Besondere Sorgfalt wurde der Ausbildung des Bahnpostdienstes in den in diesem Punkte bis dahin etwas vernachlässigten Staaten am Stillen Ocean zugewandt, wo der Dienst auf schon bestehenden alten Bahnstrecken einer Neugestaltung unterzogen wurde. Die Anforderungen an die Postverwaltung in Bezug auf Herstellung von Postbeförderungs-Einrichtungen waren in den letzten Jahren besonders grosse, da 6 neue Staaten in die Union aufgenommen wurden, welche die Verbesserung ihrer Posteinrichtungen verlangten, und da ausserdem die bis dahin verschlossene « Oklahoma Reservation » der Besiedelung geöffnet wurde. Der Menschenstrom, welcher sich in dieses letztere Gebiet ergoss und rasch zu Ansiedelungen verdichtete, machte naturgemäss die schleunige Einrichtung eines Postdienstes nothwendig.

Ein wichtiger Seepostdienst nach einem sehr entlegenen Gebietstheile der Vereinigten Staaten ist in's Leben getreten. Von Sitka auf Alaska führt eine Dampferlinie westwärts auf eine

through the various grades and the various branches of the postal service to the Central Administration, certainly a desirable aim which is sure to incite the officers to do their best, and a scheme which will provide the Administration with efficient officers.

We may mention the following extensions and improvements among those introduced into the postal service:—

The railway post-office service was considerably extended in the course of the last fiscal year. Nearly 8,000 miles of additional mail lines were established, 1,300 miles in the Pacific Coast States, 3,500 in the other Western States, 2,400 in the Southern States, and about 1,000 in the North-eastern States. Special attention was bestowed on the Pacific States in which the development of the railway post-office service in this direction had been somewhat neglected, and where the service on old routes was reorganized. The demands made upon the Postal Administration during the year, for the establishment of postal accommodation, were exceptionally great in consequence of the admission to the Union of six new States in which the postal service had to be increased and improved, and of the opening up of the Oklahoma Reservation for settlement. The great number of immigrants that rushed into this territory and rapidly formed settlements rendered the immediate establishment of postal facilities a matter of necessity.

An important steamboat service has been established in a remote part of the United States, from Sitka,

dirige vers l'ouest, jusqu'à une distance de 1250 milles, sur Unalaska, en sorte qu'on peut désormais correspondre par la poste avec toutes les stations situées le long de la côte de la presqu'île d'Alaska, ainsi qu'avec les îles des Renards et Aleutes. Le service postal pour Alaska embrasse aujourd'hui un rayon de 2300 milles.

L'Administration des postes des Etats-Unis a fait le premier essai de distribution des lettres à domicile. Cette distribution s'effectue actuellement dans 46 offices de poste. Au point de vue financier, le résultat a été une augmentation de recettes qui a permis, non seulement de couvrir les frais de distribution des offices en cause, mais encore d'assurer un excédent en faveur de la caisse postale. Même après avoir déduit de cet excédent un tantième raisonnable, comme équivalent de l'accroissement de l'échange général des lettres, il n'en reste pas moins un bénéfice net dont l'origine peut être, en tous cas, attribuée uniquement à l'introduction du service de distribution à domicile et aux facilités qu'il présente pour le transport des lettres. L'Administration a trouvé, dans l'approbation presque unanime dont la presse du pays a accueilli son essai, un encouragement inespéré à poursuivre la même voie. Sur 267 journaux dont l'Administration a eu connaissance, 258 ont demandé qu'on développât le service de distribution des envois postaux. Beaucoup espèrent fermement qu'on arrivera enfin, dans les Etats-Unis, à distribuer partout gratuitement ces envois à domicile, et pendant que, d'un côté, on fait remarquer que l'essai a prouvé que le service de distribution augmente les recettes de l'Administration et couvre ses propres frais, on émet, d'un autre côté, l'avis qu'il conviendrait d'organiser sans retard ce service, sans s'inquiéter de savoir s'il fera ou non ses frais.

Le rapport de gestion s'exprime d'une manière très favorable sur

Entfernung von 1250 Meilen nach Unalaska, so dass nunmehr ein Postverkehr mit sämmtlichen Ansiedelungen längs der Küste der Halbinsel Alaska sowie auf den Fuchs- und Aleuten-Inseln ermöglicht ist. Der Seepostdienst mit Alaska umfasst jetzt einen Umfang von 2300 Meilen.

Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten hat den ersten Versuch mit der Landbriefbestellung gemacht. Dieselbe findet zur Zeit bei 46 Postanstalten statt. Das Ergebniss in finanzieller Hinsicht war eine Steigerung der Einnahmen, wodurch nicht nur die Kosten des Bestellungsdienstes bei den betreffenden Postanstalten gedeckt werden, sondern auch noch ein Ueberschuss für die Postkasse verbleibt. Selbst wenn von diesem Ueberschusse ein entsprechender Procentsatz in Abzug gebracht wird, der als eine natürliche Folge der Steigerung des Briefverkehrs im Allgemeinen zu erachten ist, ergiebt sich immer noch ein Reingewinn, dessen Entstehung einzig und allein auf die Einführung des Landbestellungsdienstes und die durch denselben gebotene erleichterte Gelegenheit zur Briefversendung zurückgeführt werden darf. Die Verwaltung hat in dem nahezu einstimmigen Beifall, welchen die Presse des Landes ihrem Vorgehen gezollt hat, eine ungeahnte Ermuthigung gefunden, auf dem betretenen Wege weiter fortzuschreiten. Von 267 Pressstimmen, welche zur Kenntniss der Verwaltung gelangt sind, sprechen sich 258 zu Gunsten des Landbestellungsdienstes aus. Viele geben der sicheren Erwartung Ausdruck, dass man in den Vereinigten Staaten schliesslich zu einer allgemeinen gebührenfreien Zustellung der Postsendungen gelangen werde, und während auf der einen Seite betont wird, dass, wie der Versuch gezeigt habe, der Landbestellungsdienst für die Verwaltung erhöhte Einnahmen hervorbringe und sich selbst bezahlt mache, wird von anderer Seite die Ansicht vertreten, man solle mit der Einrichtung desselben alsbald vor-

Alaska, westward to Unalaska, a distance of 1,250 miles, making it possible to reach all the coast settlements of the Alaskan Peninsula and the Fox and Aleutian Islands. The ocean mail service with Alaska now covers a distance of 2,300 miles.

The Postal Administration has made a first trial with the rural free delivery. This service is now established in forty-six communities. The result of this measure from a financial point of view was an increase in the receipts which not only covered the additional expenditure caused by the free delivery service, but left a net profit. Even if a certain percentage is deducted from this net profit on account of the increased receipts due to the natural growth of the business in general, there still remains a balance which may be solely attributed to the free delivery service and to the additional facilities afforded by it for the exchange of correspondence. The Postmaster-General has found encouragement beyond expression for this effort in the almost unanimous support of the press of the country. Of the editorial opinions which have come to the notice of the Post Office Department, 258 favour the extension of the service; and a noticeable thing about them is that many express the surest confidence in ultimate universal free delivery. While they state the fact that this rural free delivery has been found to be self-sustaining, they insist, in very many instances, that it ought to be extended whether it is self-supporting or not.

A very favourable opinion is expressed in the Annual Report of the Postmaster-General with regard to the recently established sea post-offices which are in operation on

les bureaux de poste maritimes (flottants) nouvellement organisés, qui fonctionnent à bord des paquebots circulant entre l'Allemagne et l'Amérique. Grâce au travail fait à bord par les fonctionnaires des postes, on est arrivé à ce que les lettres étrangères reçues par ces paquebots parviennent à leurs destinataires de deux heures à une semaine plus tôt qu'auparavant, alors qu'on ne pouvait se mettre à classer les envois qu'après leur arrivée à New-York. Afin d'arriver à débarquer encore plus rapidement les dépêches arrivant par les paquebots, l'Administration demande d'être autorisée à acheter et à armer, pour le port de New-York, un petit vapeur remorqueur semblable aux embarcations dont se sert l'administration des douanes. Ce petit vapeur irait au-devant des paquebots à leur arrivée, et commencerait à prendre les dépêches au moment où ces paquebots jettent l'ancre. L'Administration se promet aussi des avantages de l'emploi de ces remorqueurs, au moment du départ des paquebots-poste d'outre-mer.

Le musé postal fondé l'année dernière, a continué de s'enrichir, non seulement au point de vue du nombre et de la valeur des objets qui lui ont été confiés, et de l'intérêt général que présentent ceux qui y sont exposés, mais aussi au point de vue des résultats favorables produits par une connaissance plus complète de l'organisation postale des pays étrangers, lesquels ont d'ailleurs eu à cœur d'encourager cette entreprise par leur participation cordiale.

Il ne nous reste plus qu'à parler de quelques vœux et plans de l'Administration des postes :

1° Projet, déjà précédemment mis sur le tapis, d'organiser une poste tubulaire sur le modèle de celle de

gehen, ohne Rücksicht darauf, ob er die Kosten decke oder nicht.

Ueber die neu eingerichteten Seepostbüreaus, welche an Bord der zwischen Deutschland und Amerika verkehrenden Postdampfer in Thätigkeit sind, fällt der Verwaltungsbericht ein sehr günstiges Urtheil. Durch die von den Postbeamten an Bord verrichtete Arbeit ist es jetzt ermöglicht, dass die mit den Postdampfern eingehenden ausländischen Briefe um 2 Stunden bis zu einer Woche früher in die Hände der Empfänger gelangen, als ehedem, da mit der Bearbeitung der Posten erst nach der Ankunft derselben in New-York begonnen werden konnte. Um die mit den Schiffen eintreffenden Posten noch rascher an Land schaffen zu können, beantragt die Verwaltung die Genehmigung zur Anschaffung und Ausrüstung eines kleinen Bugsirdampfers für den Gebrauch im New-Yorker Hafen, ähnlich den Fahrzeugen, welche die Zollverwaltung im Gebrauche hat. Dieser kleine Dampfer soll an die anlaufenden Postdampfer heranfahren und im Augenblicke, da dieselben den Anker auswerfen, mit der Uebernahme der angebrachten Post beginnen. Auch bei der Abfahrt der Seepostdampfer verspricht sich die Verwaltung von der Benutzung eines derartigen Fahrzeuges Nutzen.

Einen erfreulichen Fortgang hat das im vorigen Jahre gegründete Postmuseum genommen, nicht allein, was die Zahl und den Werth der Zuwendungen und das allgemeine Interesse an den ausgestellten Gegenständen anbetrifft, sondern auch in Bezug auf die günstigen Wirkungen einer erweiterten Kenntniss der Posteinrichtungen in den fremden Staaten, welche letzteren sich übrigens in Bethätigung brüderlicher Gesinnung die Förderung des Unternehmens haben angelegen sein lassen.

Es erübrigt uns nunmehr, noch einige Wünsche und Pläne der Postverwaltung hervorzuheben :

1. Den bereits früher angeregten Plan der Einrichtung einer Rohrpost nach Berliner oder Londoner

board the mail packets plying between Germany and the United States. Thanks to the work done by the postal officers on board, it is now possible to despatch the letters received by these steamers to addressees anywhere throughout the country from two hours to a week quicker than when the work of dealing with the mails could only be commenced after their arrival in New York. In order still further to advance the disembarkment of the foreign mails arriving at New York, and to make the sea post-office service as effective as possible, the Postmaster-General asks for Congressional authority for the purchase and equipment of a small steam tug similar to those in use in the customs service, to take off the foreign mails in New York harbour as soon as the boats drop anchor there. The Department thinks that the use of such a vessel would also be of great advantage as regards the embarkment of foreign mails.

The project of a Postal Museum started last year bids fair to exceed all expectations, both in respect to the number and value of the articles contributed and in respect to the general interest likely to be excited by the exhibits, as also in the beneficial results of a wider knowledge of the postal affairs of foreign countries, which have shown a fraternal spirit in the furtherance of the enterprise.

It now remains for us to acquaint our readers with some wishes and plans of the Postal Administration.

1.—The establishment of a pneumatic tube system similar to that existing in Berlin and London, which has already been recommended before. The Postmaster-General wishes

Berlin ou de Londres. La communication tubulaire souterraine est recommandée, en premier lieu pour trois grandes villes du pays: « pour New-York, afin de satisfaire aux besoins du commerce de cette capitale; pour Chicago, afin de faire apprécier dignement l'excellence de notre organisation postale, à l'occasion de l'exposition universelle, aussi bien qu'en vue de l'intérêt des échanges de cette ville, et pour Washington, afin de relier le Capitole avec les autres bâtiments publics. »

2° Construction de nouveaux hôtels de poste à New-York, mis en relation entre eux par des fils tubulaires remplaçant les moyens actuels de communication, qui sont insuffisants. « La situation postale de New-York (ainsi s'exprime le rapport de gestion) est unique en son genre. Tandis que la population de la ville ne compte guère plus de 1½ million d'habitants, il est probable qu'il n'y a pas moins de 2½ millions d'individus qui se servent de la poste de cette ville pour expédier et recevoir leurs envois. Les grandes feuilles périodiques quotidiennes et hebdomadaires qui paraissent à New-York jettent journellement des tonnes entières de journaux dans son office de poste. L'insuffisance des locaux de l'hôtel des postes actuel ne permet absolument pas de venir à bout d'une pareille masse d'envois. »

3° Simplification du tarif des imprimés, des échantillons, des paquets de marchandises, etc., tarif qui est actuellement si compliqué et si embrouillé, que l'office du contrôle est tous les jours obligé de donner, à un grand nombre de chefs de bureaux, soit parce qu'ils le demandent, soit pour d'autres motifs, des directions sur la manière dont ce tarif doit être appliqué. L'Administration recommande de réunir les objets de la 3me et de la 4me classe en une seule classe d'envois, à laquelle on appliquerait le tarif actuel de la 3me classe.

4° Création des caisses d'épargne postales, qui a déjà été recommandée à différentes reprises.

Muster. Die unterirdische Röhrenverbindung wird zunächst für 3 grosse Städte des Landes empfohlen: « für New-York, um dem wachsenden Verkehrsbedürfnisse dieser Hauptstadt des Landes zu genügen, für Chicago, um bei Gelegenheit der Weltausstellung die Vollkommenheit unserer Posteinrichtungen zu verherrlichen, zugleich aber auch im Verkehrsinteresse dieser Stadt, und in Washington behufs Verbindung des Kapitols mit den übrigen Staatsgebäuden. »

2. Die Einrichtung neuer Postgebäude in New-York und deren Verbindung unter einander durch Rohrpoststränge an Stelle der jetzigen durchaus unzureichenden Einrichtungen. « Die postalische Position von New-York — so lesen wir in dem Verwaltungsberichte — ist einzig in ihrer Art. Während die Bevölkerung der Stadt nicht viel mehr als 1½ Millionen beträgt, benutzen wahrscheinlich nicht weniger als 2½ Millionen Menschen die New-Yorker Post zur Einlieferung und Empfangnahme ihrer Postsendungen. Die grossen Tages- und Wochenblätter, welche in der Stadt erscheinen, schütten täglich ganze Tonnen von Zeitungsblättern in das Postamt aus. Solche Massen von Gegenständen rasch zu bearbeiten, liegt bei den unzulänglichen Räumen des jetzigen Postgebäudes ausser dem Bereiche der Möglichkeit. »

3. Die Vereinfachung der Tarifsätze für Drucksachen, Waarenproben, Waarenpackete u. s. w., die gegenwärtig so verwickelt und schwer verständlich sind, dass die Centralverwaltung alltäglich viele Postamtsvorsteher, theils auf deren Ersuchen, theils aus anderer Veranlassung, über die Anwendung des Tarifs belehren muss. Die Verwaltung empfiehlt die Vereinigung der Gegenstände der 3. und 4. Versendungsklasse zu einer einzigen Klasse von Versendungsgegenständen unter Anwendung des jetzt für die 3. Klasse geltenden Portotarifs.

4. Die schon zu wiederholten Malen empfohlene Einrichtung von Postsparkassen. « Von den 65 Millionen

the tubular post to be organized experimentally in three cities:—« in New York, to meet the increasing needs of the metropolis; in Chicago, to illustrate the perfection of our postal development at the World's Fair, as well as to meet the business needs of that city; and in Washington, between the Capitol and the other public buildings. »

2.—The erection of new post offices in New York and their connection by means of pneumatic tubes instead of the present inadequate arrangements. « The postal position of New York », we read in the Report, « is unique. While the city population is not much over one and a half millions, probably not less than two and a half millions of people post and receive their letters and packages at the New York office. The great daily and weekly newspapers and magazines of the city pour in tons of second class matter every day, and promptly to handle the volume of mail massing at the present building is not in the range of possibility. »

3.—The simplification of the rates of postage on printed matter, patterns and samples, packets of merchandize, etc. which are so complicated and difficult to be understood that not a day passes that the Department is not called upon specially to instruct many postmasters, either at their voluntary request or in consequence of reports coming to it from other sources. The Postmaster-General recommends that the third and fourth class matter should be united to a single class of postal articles and that the present rate of postage for third class matter should be applied to it.

4.—The repeatedly urged establishment of Post Office Savings Banks.

« Sur les 65 millions de citoyens américains, il y en a environ 12 millions qui sont des journaliers, auxquels il faut ajouter les femmes et les jeunes gens qui travaillent aussi à la journée. Une grande partie de ces ouvriers s'efforcent de mettre de côté une portion de leur gain pour la vieillesse et la maladie, mais beaucoup d'entre eux n'ont pas le sentiment inné de l'économie et il est nécessaire de les y amener. L'amour du gain est dans la nature de l'Américain, mais le goût de l'épargne se fait moins remarquer chez lui. La cause en est le manque d'occasions qu'il a de placer ses économies, mais est, en partie aussi, due à ce fait que les contrées qui sont pourvues de caisses d'épargne, ont vu un grand nombre de celles-ci tomber en déconfiture et faire ainsi perdre le fruit du travail pénible d'un grand nombre d'années. On reproche que l'homme riche dispose de nombreux moyens de placer son argent, sous la garantie de l'Etat, dans les Banques nationales, tandis que les classes travailleuses ne trouvent pas d'institutions offrant des garanties analogues.

« Un autre plan très simple et facilement exécutable, consisterait à émettre et à faire vendre, par les offices de poste, des bons de dépôt pour des sommes versées à la poste. Afin de faciliter la comptabilité, ces bons seraient émis pour des sommes rondes de 10, 20, 50 et 100 dollars et porteraient, au taux de ½ cent par 100 dollars par jour (c'est-à-dire 1,82½ dollar par année), un intérêt d'un peu moins de 2 %. Les intérêts auraient à courir depuis le 1er du mois qui suit le jour du versement. Le capital et les intérêts seraient payables à tout bureau postal de mandats, moyennant une preuve d'identité et contre quittance du porteur du bon.

« L'argent déposé dans chaque Etat de l'Union serait, autant que possible, placé par l'Administration des postes et avec l'autorisation de l'Administration des finances de l'Etat,

Amerikanern sind etwa 12 Millionen Tagelöhner, zu welcher Zahl die um Tagelohn arbeitenden Frauen und die jugendlichen Tagearbeiter zu rechnen sind. Ein grosser Prozentsatz dieser Arbeiter ist bestrebt, einen Theil seines Verdienstes für die Zeit des Alters und der Krankheit zurückzulegen, bei vielen aber ist das Sparen keine angeborene Tugend, und sie bedürfen des Anreizes dazu. Der Trieb zum Gelderwerb liegt in der Natur des Amerikaners, die Neigung zur Sparsamkeit macht sich jedoch weniger bemerkbar. Die Ursache hiervon mag in dem Mangel an Gelegenheit zur Anlegung von Ersparnissen gefunden werden, zum Theil auch in der Thatsache, dass in denjenigen Landestheilen, wo Sparkassen bestehen, viele von den Letzteren zu Grunde gegangen sind, und der schwer erworbene Verdienst von Jahren in Verlust gerathen ist. Es wird der Vorwurf erhoben, dass für den reichen Mann reichliche Gelegenheit zur Niederlegung von Geld unter Staatsgarantie in den Nationalbanken geboten ist, während es an einer gleichartigen Vorkehrung für die arbeitenden Klassen fehlt.

Ein anderer sehr einfacher und praktisch leicht durchführbarer Plan bestände in der Ausgabe von unverkäuflichen Depositenscheinen über Geldeinlagen bei der Post durch die Postanstalten. Diese Scheine würden, der leichten Zinsenberechnung wegen, über runde Summen von 10, 20, 50 und 100 Dollars zu lauten haben und nach dem Zinsfusse von ½ Cent für 100 Dollars täglich (d. h. 1,82½ Dollars auf das Jahr), oder etwas weniger als 2 % verzinslich sein. Die Verzinsung hätte mit dem ersten des auf den Tag der Einlage folgenden Monats zu beginnen. Kapital und Zinsen wären bei jedem Postanweisungsamte gegen Identitäts-Nachweis und Quittung des Inhabers des Scheines zahlbar.

Das in jedem Staate der Union deponirte Geld würde, soweit möglich, in demselben Staate in Schul- oder Gemeinde-Schuldverschreibun-

« Out of 65,000,000 people in the United States it is believed that there must be twelve millions of men who work at day wages to earn a living. Add to these the working women, and the youth who are also toilers. A large percentage of them strive to keep a part of their earnings for use in old age and sickness, but to many others saving does not come naturally and they ought to be encouraged. The making of money is a part of the genius of an American, but the saving of it is not so conspicuous. The cause may be found partly in the lack of conveniences for saving, and the fact that in the sections of the country where savings funds exist many of them have gone down and the hard-earned hoardings of years have been lost. It is charged that for the rich man abundant facilities for the storing of money exist under the care of the Government in the national banks, and that no provision is made for the labouring man.

Another plan, quite simple and thoroughly practical, would be to issue at the post offices non-negotiable certificates of postal deposit in sums of ₰ 10, ₰ 20, ₰ 50 and ₰ 100, for easy computation, bearing interest at the rate of half a cent a day on a hundred dollars (1. 82½ per year), or a little less than 2 per cent. per annum from the first of the month following the date of deposit, and principal and interest payable on demand at any money-order office by proper indorsement and identification under regulations of the Postmaster-General.

The money deposited in each State to be reinvested, so far as possible in the same State, in school or municipal bonds by the Postmaster-General, subject to the approval of the Secretary of the Treasury.

en obligations de la dette scolaire et communale de ce même Etat.

« Il résulte des rapports de 36,598 maitres de poste, que la distance qui sépare les offices de poste des caisses d'épargne, varie entre quelques pieds et des centaines de milles et qu'en 1876, dans les 2807 comtés de l'Union, la distance moyenne qui séparait les deux institutions était de 28 milles! Comme le bureau de poste est facilement accessible à chacun, il serait un endroit convenable, commode et bien à la portée de tous pour le dépôt des épargnes. L'Administration des postes met déjà aujourd'hui en circulation plus de 100 millions de dollars annuellement, en mandats de poste, et est parfaitement organisée pour recevoir en dépôt les petites épargnes de la population. »

En terminant reproduisons ce que dit le Postmaster General sur la question, en suspens depuis des années, de l'adoption du port de 1 cent, mesure qui est vivement désirée par les uns et combattue par les autres, notamment dans le sein même de l'Administration des postes, comme n'étant pas encore opportune:

« Si le port des lettres circulant dans l'intérieur des Etats-Unis est réduit de 2 cents à 1 cent, la caisse postale perd, dans les conditions actuelles, juste la moitié de ses recettes en lettres, c'est-à-dire environ 21 millions de dollars! Si la caisse postale recevait réellement tous les produits qui lui appartiennent en raison de ses prestations, cette perte pourrait être réduite à 10 ou 11 millions de dollars.

« Le port de 1 cent sera adopté un jour et ce jour n'est probablement plus bien éloigné. Cependant l'on ne devrait pas demander son adoption tant que l'Administration des postes travaille avec un déficit et tant qu'un grand nombre d'améliorations de tous genres à introduire dans le service postal, ne sont pas accomplies. Il ne conviendrait pas d'imposer une charge de plu-

gen durch die Postverwaltung mit Zustimmung der Staatsfinanzverwaltung anzulegen sein.

Die Berichte von 36,598 Postmeistern melden, dass die Entfernung der Postanstalten von den Sparkassen zwischen wenigen Fuss und Hunderten von Meilen schwankt, und dass in 1876 von den 2807 Grafschaften der Union die durchschnittliche Entfernung beider Anstalten von einander 28 Meilen beträgt! Da nun das Postamt für Jederman leicht zu erreichen ist, so würde es für die Niederlegung von Ersparnissen eine passende, bequem zugängliche Stätte sein. Die Postverwaltung schlägt jetzt schon über 100 Millionen Dollars jährlich im Postanweisungsverkehr um und ist völlig darauf eingerichtet, die kleinen Ersparnisse des Volkes in Verwahrung zu nehmen. »

Zum Schlusse einige Worte des General-Postmeisters über die seit Jahren schwebende Frage der Einführung des 1 Cent-Portos, eine Massregel, welche von den Einen lebhaft gewünscht, von Anderen, und namentlich aus dem Schoosse der Postverwaltung heraus, als noch nicht zeitgemäss bekämpft wird.

« Wird das Briefporto in den Vereinigten Staaten von 2 Cents auf 1 Cent herabgesetzt, so verliert die Postkasse unter den gegenwärtigen Verhältnissen genau die Hälfte ihrer Briefportoeinnahmen, d. h. etwa 21 Millionen Dollars! Dieser Verlust könnte, sofern der Postkasse thatsächlich alle diejenigen Einnahmen zufliessen würden, welche ihr für ihre Leistungen gebühren, auf 10 bis 11 Millionen Dollars vermindert werden.

Das 1 Cent-Porto wird eines Tages kommen, und die Zeit dürfte nicht mehr fern sein. Man sollte aber seine Einführung nicht verlangen, so lange als die Postverwaltung noch mit einem Defizit wirthschaftet, und so lange als noch viele Verbesserungen und Erweiterungen des Postdienstes ihrer Ausführung harren. Einem Dienstzweige, der seit zwei Jahren die grössten Anstrengungen

The reports of 36,598 postmasters state that the distance of savings banks from post-offices varies from a few feet to hundreds of miles, and the actual average of distance in 1876 out of 2,807 counties in the United States was 28 miles. As the post-office is within easy distance of the home of every man, woman and child, so should the place of deposit for savings be equally accessible and convenient. The Department now handles over one hundred millions annually of the people's money in the money-order transfers and is thoroughly equipped to take charge of small savings.

In conclusion we may cite a few words of the Postmaster-General concerning the question of the introduction of the One Cent Postage, which has been pending for years. This measure is warmly urged by some, while it is opposed by others —and especially by the Postal Administration—on the ground that its adoption would still be premature.

« To reduce letter-postage to a uniform rate of one cent means exactly that the Department will lose one-half of the receipts from letter postage, that is not less than 21 million dollars under present conditions, which, if the Department were to receive its dues in regard to the credits belonging to it, would be reduced to a deficit of from 10 to 11 million dollars.

I have heretofore stated that one cent postage will be successfully demanded in time. I believe that time is not far off. It certainly ought not to be asked for so long as any deficit appears in the revenues of the postal service; and here I wish to reiterate the further statement that in my judgment it ought not

sieurs millions, au moment où elle va présenter un compte sans déficit, à une branche de service qui fait, depuis deux ans, les plus grands efforts pour sortir des dettes et qui y parviendra apparemment dans les prochains exercices.

« Les employés des bureaux de poste devraient être salariés convenablement, ne pas être accablés de besogne et travailler dans des locaux mieux aménagés. Il conviendrait de ne pas charger les facteurs comme des bêtes de somme. Les fonctionnaires des bureaux ambulants ont droit à une indemnité pour les dangers auxquels ils sont journellement exposés. Le plus grand nombre des bureaux de poste devraient être mieux organisés ; on ne peut exiger du chef d'un bureau postal de IVe classe, qui reçoit un traitement annuel de 100 dollars, de faire placer dans son bureau, à ses propres frais, pour 200 dollars de boîtes aux lettres. Le service de distribution à domicile, dont le succès est démontré par les essais qui en ont été faits et sur l'utilité duquel il est difficile qu'on ne soit pas d'accord, devrait également être étendu. »

Ce n'est que lorsqu'il aura été pleinement satisfait à tous ces besoins, que, suivant l'opinion du chef de l'Administration des postes des Etats-Unis, le moment sera venu de tenter la mesure décisive de réduire le port de la lettre, dans le territoire de l'Union, au taux de 1 cent, taux extraordinairement bas si l'on tient compte des distances et des prestations imposées.

macht, um aus dem Defizit herauszukommen, und der dieses Ziel voraussichtlich im nächsten Etatsjahre erreichen wird, sollte man nicht im Augenblick, da er im Begriffe steht, eine Bilanz ohne Schulden zu ziehen, eine Bürde von Millionen auferlegen.

Die Beamten der Postanstalten sollten angemessen besoldet, nicht mit Arbeit überbürdet und in besseren Räumen beschäftigt werden. Die Briefträger sollten nicht wie die Packpferde belastet werden. Den Beamten im Eisenbahn-Postdienste gebührte eine Entschädigung für die Gefahren, denen sie täglich in's Auge schauen. Die grosse Mehrzahl aller Postanstalten müsste besser ausgestattet werden; von dem Vorsteher eines Postamtes IV. Klasse, der ein Jahresgehalt von 100 Dollars bezieht, ist nicht zu verlangen, dass er in seinem Postamte auf eigene Kosten für 200 Dollars Briefkasten anbringen lässt. Der Landbestellungsdienst, dessen Erfolg durch den gemachten Versuch erwiesen ist, und über dessen Zweckmässigkeit kaum eine Verschiedenheit der Ansicht bestehen kann, sollte weithin ausgedehnt werden. »

Erst dann, wenn allen diesen Bedürfnissen in vollem Umfange genügt ist, erst dann ist nach der Ueberzeugung des Chefs der Postverwaltung der Vereinigten Staaten der Zeitpunkt gekommen, den entscheidenden Schritt zu wagen und das Briefporto im Gebiete der Union auf den im Verhältnisse zu den Entfernungen und Leistungen beispiellos niedrigen Satz von 1 Cent zu ermässigen.

to be asked for then until many improvements and extensions of the service are provided for. It would not be just and fair to a service upon which every effort has been spent for two years to make it self-sustaining, and which now promises to become so in the next fiscal year, to heap upon it, the instant the balance sheet becomes clear, a burden of millions.

Clerks in post-offices ought to be fairly paid; they ought not to be overworked; they ought to have rooms in better buildings; letter-carriers ought not to be weighted like pack-horses; railway postal clerks should be paid for the dangers they face daily; the great majority of post-offices ought to be better equipped; a fourth-class postmaster who receives ℳ 100 a year cannot afford to pay ℳ 200 for fitting his office with boxes; rural free delivery, considered to be a successful experiment, and about which there cannot be two opinions as to the propriety of its further extension, should be widely extended. »

Not till all these requirements have been fully met has the time come, in the Postmaster-General's opinion, when the decisive step may be risked, and the letter postage may be reduced throughout the territory of the United States to the rate of 1 cent, a rate which, taking into consideration the distances traversed and the work performed, is unprecedented for cheapness.

Bibliographie postale.

UNTERRICHTS-TABELLE FÜR POST-LEHRKURSE, *par le Conseiller i. & r. des postes Wanka, à Prague.* Librairie i. & r. de Gustave Neugebauer à Prague.

L'Autriche est dotée de cours d'enseignement postal *(Postlehrkurse)*,

Postalische Bücherkunde.

UNTERRICHTS-TABELLEN FÜR POST-LEHRKURSE *vom k. k. Postrath Wanka in Prag.* K. K. Hofbuchhandlung von Gustav Neugebauer in Prag.

In Oesterreich bestehen sogenannte « Postlehrkurse », welche den Zweck

Postal Bibliography.

UNTERRICHTS-TABELLEN FÜR POST-LEHRKURSE *vom k. k. Postrath Wanka in Prag.* K. K. Hofbuchhandlung von Gustav Neugebauer in Prag.

There are in Austria so-called « Courses of postal instruction »

institués dans le but de donner aux jeunes employés des postes une instruction systématique complète, basée sur les principes qui régissent leur branche de carrière spéciale. Ces cours se tiennent au siége des Directions des postes et télégraphes. A la Direction des postes et télégraphes de Prague, les cours ont lieu de janvier à avril de chaque année. Pour venir à bout des nombreuses matières qu'il s'agit d'enseigner pendant ce laps de temps relativement restreint, le Conseiller des postes Wanka qui, depuis plusieurs années, dirige cet enseignement, a introduit une méthode particulière dans laquelle il se sert de tableaux spéciaux, que le conférencier trace sur la planche et qu'il explique d'une manière complète et détaillée.

A l'exposition du Jubilé national, à Prague, ces tableaux ont reçu la plus haute récompense, le diplôme d'honneur, et l'on peut aujourd'hui se les procurer en librairie par l'intermédiaire de la maison susnommée.

Nous donnons ci-après un résumé succinct de ces tableaux, pour montrer à nos lecteurs comment l'auteur a décomposé son ouvrage et, avec leur aide, permet à ses auditeurs de s'instruire progressivement et d'une manière systématique.

Tableau I. La poste en Autriche, en général. Organisation, caractère, tâche, etc.

Tableau II. Bases juridiques de la poste en Autriche. A. Législation postale. *B.* Conventions postales. *C.* Différence entre *a)* les lois postales et les règlements de poste, *b)* les lois postales et les règlements de poste, d'une part, et les conventions postales, d'autre part. — Législation postale étrangère: *a)* en Hongrie, *b)* en Allemagne. — Règles postales internationales.

Tableau III. Position légale de la poste en Autriche vis-à-vis des parties, des agents des postes, des entreprises particulières de chemins de fer et d'autres entreprises particulières de transport périodique des voyageurs.

haben, eine systematische und gründliche Ausbildung der jungen Postbeamten für ihren Beruf auf fachwissenschaftlicher Grundlage herbeizuführen. Die Lehrkurse werden am Sitze der k. k. Post- und Telegraphendirektionen abgehalten. Bei der Post- und Telegraphendirektion in Prag finden die Lehrkurse in den Monaten Januar bis April eines jeden Jahres statt. Um in dieser verhältnissmässig kurzen Zeit das umfangreiche Lehrmaterial zu bewältigen, hat der seit mehreren Jahren hierbei thätige Dozent, Postrath Wanka, eine eigene Lehrmethode mittels besonderer « Unterrichts-Tabellen » eingeschlagen, welche an der Tafel skizzirt und von dem Vortragenden in eingehender Weise besprochen werden.

Die Unterrichts-Tabellen haben auf der Landes-Jubiläumsausstellung in Prag die höchste Auszeichnung, das Ehren-Diplom, erhalten und können jetzt im Buchhandel durch die oben genannte Buchhandlung bezogen werden.

Wir geben im Nachstehenden eine gedrängte Uebersicht der Tabellen, um unseren Lesern darzuthun, wie der Herr Verfasser den Stoff zergliedert und mit Hülfe der Tabellen in systematischem Fortschreiten seinen Zuhörern zugänglich macht.

Tabelle I. Die Post in Oesterreich im Allgemeinen. Wesen, Eigenschaften, Aufgabe u. s. w.

Tabelle II. Rechtsboden der Post in Oesterreich. A. Postgesetzgebung. *B.* Postverträge. *C.* Unterschiede zwischen: *a.* Postgesetzen und Postverordnungen, *b.* Postgesetzen und Postverordnungen einerseits und Postverträgen andererseits. — Auswärtige Postgesetzgebung: *a.* in Ungarn, *b.* in Deutschland. — Interpostalische Regeln.

Tabelle III. Rechtsverhältnisse der Post in Oesterreich gegenüber den Parteien, Postbediensteten, Privat-Eisenbahn-Unternehmungen und anderen Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte

whose object is the thorough and systematic education, on scientific basis of young post-office officials. The courses are held at the offices of the Director of the royal imperial Posts and Telegraph, those in Prague taking place yearly, from January to April. In order to master, in so comparatively short a space of time, the naturally large amount of information prescribed for such courses, the lecturer, *Postrath Wanka*, who has already been many years occupied in the work, has adopted a special method of instruction by means of « Tables of instruction », which are sketched out on the black-board and discussed in detail by the lecturer.

These tables of instruction were awarded the diploma of honour, the highest distinction, at the National Jubilee Exhibition in Prague, and can now be obtained at the above-mentioned bookseller's.

We give below a concise summary of the Tables, in order to demonstrate to our readers how the author has divided his material, and, with the help of the Tables, made it accessible to his auditors by systematic progression.

Table I. The Post in Austria and in general. Nature, Characteristics, work etc.

Table II. Legal basis of the Post in Austria. A. Legislation. *B.* Postal Contracts. *C.* Difference between: —*a.* Postal Laws and Postal Instructions, *b.* Postal Laws and Postal Instructions on the one hand, and Postal Contracts on the other.—Foreign Postal Laws: *a.* in Hungary, *b.* in Germany.— International postal regulations.

Table III. Legal relations of the Austrian Post towards the public, post-office officials, private railway undertakings and other private undertakings for the periodical conveyance of passengers.

Tableau IV. Obligations et droits: *a)* de la poste, *b)* des expéditeurs.

Tableau V. Obligations et droits: des destinataires, des représentants de la poste, des propriétaires des lettres.

Tableau VI. Devoirs et droits des employés postaux.

Tableau VII. Immunités (privilèges) de la poste en Autriche. — Prérogatives, distinctions, faveurs: *a)* dans le domaine de la douane, *b)* dans le domaine des chemins de fer. — *Protection* de la poste contre les abus: *a)* par le code pénal ordinaire, *b)* par la loi sur les contraventions fiscales, et *c)* sur l'inviolabilité du secret des lettres et papiers d'affaires.

Tableau VIII. Manuels auxiliaires pour la poste aux lettres, les gazettes, la messagerie, le service d'expédition, etc., avec des exemples pour le calcul des abonnements de journaux et des formules *particulières* pour le calcul des taxes des lettres et de la messagerie, dans l'échange postal interne et international. — Littérature postale intérieure et étrangère. — Enfin: Journaux postaux, imprimés de service, publicité des instructions postales, cours d'instruction postale, musée postal, fusion de la poste avec les télégraphes et les téléphones.

La répartition des matières que nous venons d'indiquer nous semble extrêmement favorable au but proposé, et mérite réellement de fixer l'attention de ceux de nos collègues qui s'occupent de l'enseignement postal. Les tableaux de M. Wanka constituent, à notre avis, le premier travail de ce genre dans le domaine de l'enseignement postal, enseignement qui, on le sait, est encore dans l'enfance et dont un grand nombre de pays ne sont pas encore pourvus.

Tabelle IV. Obliegenheiten und Rechte: *a.* der Postanstalt, *b.* der Absender.

Tabelle V. Obliegenheiten und Rechte der Empfänger, der Vertreter der Postanstalt, der Eigenthümer von Briefen.

Tabelle VI. Pflichten und Rechte der Postbediensteten.

Tabelle VII. Gerechtsame (Vorrechte) der Postanstalt in Oesterreich. — Vorzüge, Auszeichnungen, Begünstigungen: *a.* auf dem Zollgebiete, *b.* auf dem Eisenbahngebiete. — *Schutz* der Postanstalt gegen Missbrauch: *a.* durch das allgemeine Strafgesetz, *b.* durch das Gesetz über Gefälls-Uebertretungen und *c.* durch das Gesetz zum Schutze des Brief- und Schriftengeheimnisses.

Tabelle VIII. Post-Amtsbehelfe für den Briefpost-, Zeitungs-, Fahrpost-, Instradirungsdienst u. s. w., mit Beispielen zur Berechnung der Zeitungs-Abonnements und mit *eigenen* Formeln zur Berechnung der Brief- und Fahrposttaxen im internen und internationalen Postverkehr. — Post-Litteratur im In- und Auslande. — Zum Schlusse: Post-Zeitschriften, Amts-Drucksorten, Publizität der Postvorschriften, Post-Lehrkurse, Post-Museum, Vereinigung der Post mit der Telegraphie und der Telephonie.

Die vorstehende Stoffeintheilung scheint uns eine für den erstrebten Zweck überaus glückliche zu sein und die Beachtung derjenigen unserer Berufsgenossen, die auf dem Gebiete des postalischen Unterrichts thätig sind, in vollem Masse zu verdienen. Die Wanka'schen Tabellen bilden unseres Wissens die erste Arbeit dieser Art auf dem Bereiche des postalischen Unterrichtswesens, das sich bekanntlich noch in seinen Anfangsstadien befindet und in vielen Ländern überhaupt noch nicht Wurzel gefasst hat.

Table IV. Duties and rights:—*a.* of the Postal Administration, *b.* of Consignors.

Table V. Duties and rights of Consignees, of representatives of the Postal Administration, of proprietors of letters.

Table VI. Duties and rights of post-office officials.

Table VII. Prerogatives (privileges) of the Postal Administration in Austria.—Advantages, distinctions, favours:—*a.* in the Customs department, *b.* in the railway department.—*Protection* of the Postal Administration against abuses:—*a.* by the general penal law, *b.* by the law respecting the defraudation of postage, and *c.* by the law for the protection of the privacy of letters and documents.

Table VIII. Forms used for the Letter Post and Newspaper subscription service, Stage and Parcels post, Despatching service etc., with models for the reckoning of Newspaper subscriptions, and *special* formulæ for the reckoning of the Letter and Parcel Post tariff in the internal and international Postal Service.—Postal literature at home and abroad.—In conclusion:—post-office newspapers, printed forms, publishing of the postal regulations, courses of postal instruction, post-office Museums, the post in Union with the Telegraph and Telephone.

We consider the above division of the work to be accomplished a very good one, and well worth the attention of those of our colleagues who are occupied in the educational department of the Post Office. The Wanka Tables are, to our knowledge, the first work of their kind in the province of postal instruction, which in Austria, as is well known is only in its infancy, and in many other countries does not exist at all.

Petites communications.

Le rapport de gestion de l'Administration des postes suisses pour l'année 1891, signale comme très satisfaisants les résultats de l'exploitation postale, le trafic ayant continué à se développer progressivement et dans une mesure qu'on était loin d'attendre. Malgré l'augmentation extraordinaire des dépenses que l'Administration a été appelée à faire en 1891 et qui, pour les « traitements et indemnités », s'est élevée à la somme importante de fr. 1,147,683. 29, le produit net n'en dépasse pas moins de plus d'un demi-million (fr. 1,686,897. 47 au lieu de fr. 1,133,000) les prévisions du budget.

Comme pour l'année dernière, la rubrique « estampilles » qui comprend le produit des ports de toutes les catégories d'envois postaux, accuse de nouveau l'augmentation de recettes la plus considérable. Cette augmentation est, par conséquent, due au développement du trafic.

Le nombre des bureaux de poste était, à la fin de 1891, de 1486 (1 de plus qu'en 1890) et celui des dépôts de poste de 1714 (39 de plus qu'en 1890).

Ces 1486 bureaux de poste se classaient comme suit: 11 bureaux de 1re classe (siége des Directions d'arrondissement), 94 bureaux de 2e classe (bureaux desservis par plusieurs fonctionnaires), 1353 bureaux de 3e classe et 28 succursales.

Les 1714 dépôts de poste consistent en 892 dépôts comptables (chargés du service complet des mandats de poste internes, du service de consignation des recouvrements internes et des mandats de poste pour l'étranger), et 822 dépôts non comptables.

La caisse d'assurance pour accidents, qui reçoit de la Confédération une subvention annuelle de fr. 8000, a été appelée à intervenir dans

Kleine Mittheilungen.

Der Geschäftsbericht der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1891 bezeichnet die erzielten Betriebsergebnisse als durchaus erfreuliche, da der Verkehr in allen Zweigen eine fortschreitende Entwickelung und zwar in unerwartetem Masse aufweist. Trotz der bedeutenden Mehrausgaben, welche die Post im Jahre 1891 zu bestreiten hatte, und welche sich für « Gehalte und Vergütungen » auf die ansehnliche Summe von 1,147,683,29 Fr. beliefen, übersteigt der Reinertrag den Ansatz des Voranschlages um mehr als eine halbe Million Franken (1,686,897,47 Fr. statt 1,133,000 Fr.).

Die bedeutendste Mehreinnahme (735,286.50 Fr. gegenüber dem Vorjahre) weist, wie in den Vorjahren, wieder die Rubrik « Werthzeichen » auf, in welche die Einnahmen an Porto für sämmtliche Postsendungen fallen. Diese Vermehrung ist mithin der Zunahme des Verkehrs zu verdanken.

Die Zahl der Postbüreaus belief sich Ende 1891 auf 1486 (1 mehr als 1890) und diejenige der Postablagen auf 1714 (39 mehr als im Vorjahre).

Die 1486 Postbüreaus setzten sich zusammen aus 11 Postbüreaus I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen), 94 Postbüreaus II. Klasse (Büreaus mit mehreren Beamten), 1353 Büreaus III. Klasse und 28 Filialbüreaus.

Die 1714 Postablagen zerfallen in 892 rechnungspflichtige (welche mit dem gesammten internen Postanweisungsdienst, mit der Annahme von internen Einzugsmandaten und von Postanweisungen nach dem Auslande betraut sind) und 822 nicht rechnungspflichtige.

Die durch einen ständigen jährlichen Bundesbeitrag von 8000 Fr. unterhaltene Unfallkasse wurde in 149 Fällen für eine Gesammtsumme von 23,236,90 Fr. in Anspruch genommen. Die ausserordentliche Höhe der Summe hat ihre Ursache haupt-

Miscellaneous.

The Official Report of the Swiss Postal Department for the year 1891 is exceedingly satisfactory. It shows a regular and continuous development in all branches of the work, in a degree which was scarcely expected. Notwithstanding the considerable extra expenditure which the Post Office was called upon to defray in 1891, and which for salaries and indemnities alone amounted to fr. 1,147,683. 29, the net profits exceeded the estimate by more than half a million francs (fr. 1,686,897.47 instead of fr. 1,133,000).

As in former years, the greatest surplus is shown under the heading « Werthzeichen » (francs 735,286. 50 above the preceding year), which includes the entire postage receipts. This increase is due to the development of traffic.

The number of post offices, at the end of 1891, amounted to 1486 (one more than in 1890), that of receiving offices to 1714 (39 more than in the preceding year).

The 1486 post offices included 11 first class post offices (district offices), 49 second class post offices (offices with several officials), 1353 third class post offices, and 28 branch offices.

The 1714 receiving offices include 892 accountable offices (which are intrusted with the whole internal postal-order business, with the receiving of internal postal-orders for the recovery of money (Einzugsmandaten), and foreign postal orders) and 822 unaccountable offices.

The fund for the insurance of Swiss postal officers against accidents whilst on duty, which is fed by a yearly subsidy of 8000 francs granted by the Federal Council was called upon to pay compensation in 149 cases.

149 cas pour une somme totale de fr. 23,236. 90. L'élévation extraordinaire de cette somme provient surtout de trois cas ayant entraîné la mort, pour lesquels il a dû être payé, à la famille des défunts, l'indemnité prévue par l'ordonnance du 30 décembre 1881, soit de fr. 5000 à fr. 2500.

Le compte spécial de la caisse pour accidents bouclait, à la fin de 1891, par un solde actif de fr. 44,588. 20 (à la fin de 1890, fr. 57,400. 20), en sorte que le dernier exercice présente une diminution de fortune de fr. 12,812.

La loi fédérale sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et des autres entreprises de transport, qui est entrée en vigueur le 1er février 1891, a entraîné, pour l'Administration des postes, un accroissement annuel de dépenses d'environ fr. 450,000. Sur cette somme, fr. 300,000 résultent de l'augmentation du personnel et fr. 150,000 du doublement — qui doit aussi être considéré comme une conséquence de la loi — de l'indemnité pour le service du dimanche, payée aux bureaux de 3e classe, facteurs, messagers, etc.

Il a été vendu, en 1891, 54 livrets d'identité. Le rapport fait observer qu'il est à prévoir que cette utile institution trouvera toujours plus d'amateurs, surtout si l'on songe qu'à Vienne plusieurs Etats (entre autres la France) ont nouvellement adhéré à l'arrangement en question, et que les conditions qui régissent les livrets ont été sensiblements améliorées par la réduction de prix de fr. 1 à 50 cts., le doublement du nombre des feuilles et la prolongation de la durée de validité de 1 à 3 années.

sächlich darin, dass in drei Fällen, bei welchen der Tod der Verunglückten eintrat, den Familien derselben die in der betreffenden Verordnung vorgesehenen Entschädigungen von bezw. 5000 und 2500 Fr. geleistet werden mussten.

Die besondere Rechnung über die Unfallkasse schliesst Ende 1891 mit einem Guthaben von 44,588,20 Fr. ab (1890: 57,400,20 Fr.), so dass für das Berichtsjahr eine Vermögensverminderung von 12,812 Fr. zu verzeichnen ist.

Das am 1. Februar 1891 in Wirksamkeit getretene Bundesgesetz vom 27. Juni 1890, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderen Transportanstalten, hat für die Postverwaltung eine jährliche Mehrausgabe von ungefähr 450,000 Fr. zur Folge. Von diesem Betrage entfallen 300,000 Fr. auf die Vermehrung des Personals und 150,000 Fr. auf die — ebenfalls als eine Folge des Gesetzes anzusehende — Verdoppelung der Sonntagsdienstentschädigung an die Postbüreaus III. Klasse, Briefträger, Boten u. s. w.

An Identitätsbüchern sind im Jahre 1891 54 Stück, gegenüber 37 im Vorjahre, verkauft worden. Wie der Bericht bemerkt, steht zu erwarten, dass diese nützliche Einrichtung in immer weiteren Kreisen Freunde finden werde, namentlich mit Rücksicht auf die Thatsache, dass in Wien mehrere Staaten (darunter Frankreich) dem betreffenden Uebereinkommen neu beigetreten, und die Bedingungen desselben durch Ermässigung des Preises von 1 Fr. auf 50 Cen, durch Verdoppelung der Zahl der im Buch enthaltenen Blätter und durch Verlängerung der Gültigkeitsdauer von 1 Jahr auf 3 Jahre wesentlich erleichtert worden sind.

The reason for the sum thus paid being so high (fr. 23,236. 90) is due to the fact that in three cases where the accidents proved fatal, compensation varying from fr. 5000 to 2500 was, according to the regulations paid to the families of the deceased.

The special report of the Accident Insurance Fund shows at the end of 1891 a balance of fr. 44,588. 20 to the good, as against fr. 57,400. 20 in 1890, being a decrease in capital of fr. 12,812.

The Act of parliament of the 27th of June 1890, respecting the length of the working day on railways and other transport undertakings, and which came into force on the 1st of February 1891, resulted for the Postal Department in an increased expenditure of nearly fr. 450,000. Of this sum fr. 300,000 were for the increase of the working staff, and fr. 150,000 for the doubling of compensation for Sunday duty to post-offices of the third class, letter-carriers, messengers etc., a step which may also be regarded as a result of the above Act.

In 1891, 54 certificates of identity were sold as against 37 in the preceding year. According to the report, we may expect that this useful institution will find increasing patronage, especially in consideration of the fact that in Vienna several States (among others France) have recently joined the undertaking, and by reducing the charges from 1 franc to 50 centimes, by doubling the number of pages in the book, and by extending the validity from one year to three years, the conditions have been considerably facilitated.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Abonnements.

Il ne peut être pris que des abonnements annuels concordant avec l'année astronomique. Prix de l'abonnement, port compris, fr. 3. 40 pour la Suisse, fr. 4 pour les autres pays. Prix du numéro, 35 cts. port compris.

Avis. — Le montant de l'abonnement doit être transmis *franco* au Bureau international de l'Union postale universelle à Berne, au moyen d'un mandat-poste ou d'une traite à vue sur la Suisse.

XVII^e volume. **N° 12.** **Berne,** 1^er décembre 1892.

Sommaire. Le service des postes de la République Sud-Africaine. — Le Musée des postes impériales allemandes à Berlin. — Bibliographie postale. — Petites communications.

Le service des postes de la Républiqne Sud-Africaine.

C'est la première fois que nous avons l'occasion de donner à nos lecteurs quelques renseignements sur le service des postes de la République Sud-Africaine, le plus jeune membre de l'Union postale universelle. Ces renseignements sont extraits du rapport de gestion du Postmaster General de ce pays pour l'année 1891, document que le Président de la République a soumis au second *Volksraad* dans sa session de 1892.

Le 31 décembre 1891, la République Sud-Africaine avait 34 bureaux de poste *(Post-Kantoren)* et 99 agences postales *(Postagents-Kantoren)*. La ville de Johannesburg possède, outre le bureau de poste principal, un office de poste auxiliaire ouvert dans le bâtiment de la Bourse; 35 bureaux de poste sont chargés du service des mandats de poste.

Un manuel officiel *(Postgids)*, qui a paru pour la cinquième fois le 1^er janvier 1892, fournit des renseignements sur la situation des bureaux de poste, leurs relations réciproques, les routes postales existantes, etc. Ce livre, qui est distribué comme document officiel aux offices de poste, est accompagné d'une carte synop-

Aus dem Postwesen der Südafrikanischen Republik.

Zum ersten Male sind wir in der Lage, unseren Lesern über den Postbetrieb in dem Gebiete des jüngsten Gliedes des Welt-Postvereins, der Südafrikanischen Republik, einige Mittheilungen machen zu können. Dieselben gründen sich auf den Inhalt des Verwaltungsberichts des General-Postmeisters jenes Staates für das Jahr 1891, welches Aktenstück dem zweiten Volksrath durch den Präsidenten der Republik in der Sitzung des Jahres 1892 vorgelegt worden ist.

Die Südafrikanische Republik besass am 31. Dezember 1891 34 Postämter *(Post-Kantoren)* und 99 Postagenturen *(Postagents-Kantoren)*. In der Stadt Johannesburg besteht neben dem Haupt-Postamte eine Zweig-Postanstalt in dem Börsengebäude. 35 Postanstalten sind für den Postanweisungsverkehr eingerichtet.

Ueber die Lage der Postanstalten, ihre Verbindungen unter einander, die bestehenden Poststrassen u. s. w. giebt ein amtliches Handbuch *(Postgids)* Auskunft, welches am 1. Januar 1892 zum fünften Male im Druck erschienen ist. Diesem Buche, welches den Postanstalten als amtliches Material geliefert wird, ist eine im Büreau des Landgeometers

The Postal Affairs of the South African Republic.

For the first time we find ourselves in a position to furnish our readers with some information on the postal arrangements in force in the territory of the youngest member of the Universal Postal Union, the South African Republic. The particulars given are gathered from the official Report of the Postmaster General of that State for the year 1891, which document was laid before the second Volksraad by the President of the Republic during the session of the year 1892.

The South African Republic possessed on the 31^st of December 1891 34 Post Offices *(Post-Kantoren)* and 99 Postal Agencies *(Postagents-Kantoren)*. In the town of Johannesburg there exists, in addition to the Chief Post Office, a branch Post Office in the Exchange building. Thirty-five Post Offices have arrangements for conducting money order business.

The situations of the Post Offices, their connexions with one another, the existing postal routes etc. are set forth in an official Handbook *(Postgids)*, which appeared in print for the fifth time on the 1^st of January 1892. This book, which is issued to the Post Offices as official matter, is accompanied by a survey map

tique du service postal de la République Sud-Africaine ; cette carte sort des bureaux du géomètre d'Etat.

En vue d'étendre ses relations internationales, le gouvernement a conclu un certain nombre de conventions postales qui doivent être portées à la connaissance du *Volksraad*, savoir :

1° une convention avec la colonie du Cap, concernant l'échange des mandats de poste entre les deux pays et avec les pays d'outre-mer;

2° une convention avec la colonie de Natal, concernant l'échange des mandats de poste;

3° un arrangement avec l'Etat libre d'Orange, complétant l'Arrangement déjà conclu avec cet Etat pour l'échange des mandats de poste;

4° un arrangement provisoire conclu entre le gouverneur de Lourenço-Marques et le Postmaster General de la République Sud-Africaine, pour le transport des envois postaux de cette République par la province portugaise de Mozambique. Ensuite des négociations que le Postmaster General de la République Sud-Africaine, envoyé à cet effet par son gouvernement à Delagoa-Bai, a entamées avec les autorités portugaises, une correspondance postale régulière a été organisée, depuis le 1er novembre 1891, entre le bureau de poste portugais à Lourenço-Marques et le bureau de poste de Barberton, sur le territoire de la République Sud-Africaine. L'arrangement provisoire est actuellement soumis à l'examen du gouvernement portugais.

Sont en outre sur le chantier :

a) Un arrangement avec la colonie du Cap pour un échange postal acheminé par la ville du Cap. Bien qu'il n'ait pas encore été conclu, puisqu'on attend que le chemin de fer qu'on est en train de construire soit terminé, des dépêches sont déjà

angefertigte Uebersichtskarte des Postwesens der Südafrikanischen Republik beigegeben.

Behufs Erweiterung der internationalen Beziehungen hat die Regierung eine Anzahl von Staatsverträgen abgeschlossen, welche dem Volksrathe zur Kenntnissnahme vorgelegt werden sollen, nämlich :

1. einen Vertrag mit der Kap-Kolonie, betreffend den Austausch von Postanweisungen zwischen beiden Ländern unter einander und im Verkehr mit überseeischen Gebieten;

2. einen Vertrag mit der Kolonie Natal, betreffend den Postanweisungsverkehr;

3. eine Uebereinkunft mit dem Oranje-Freistaat als Ergänzung zu der mit diesem Staate bereits bestehenden Postanweisungs-Uebereinkunft;

4. ein vorläufiges Abkommen zwischen dem Gouverneur von Lourenço Marques und dem General-Postmeister der Südafrikanischen Republik, betreffend die Durchführung der Postsachen der Letzteren durch die portugiesische Provinz Mozambique. In Folge der Verhandlungen, welche der von seiner Regierung nach Delagoabai entsandte General-Postmeister der Südafrikanischen Republik mit den portugiesischen Behörden gepflogen hat, ist seit dem 1. November 1891 eine regelmässige Postverbindung zwischen der portugiesischen Postanstalt in Lourenço Marques und der Postanstalt zu Barberton im Gebiete der Südafrikanischen Republik im Gange. Das vorläufige Abkommen unterliegt zur Zeit der Prüfung durch die Königlich portugiesische Regierung.

Ferner befinden sich in Behandlung :

a. ein Abkommen mit der Kap-Kolonie, betreffend den Postverkehr via Kapstadt. Obwohl der Abschluss desselben noch nicht stattgefunden hat, da man auf die Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahn wartet, findet ein Austausch von Packeten via Kapstadt bereits statt, wobei die Postanstalten zu Pretoria, Johannesburg, Potchefstroom und Barber-

of the postal arrangements of the South African Republic prepared in the Land Surveyor's Office.

For the purpose of extending its international relations, the Government has concluded a number of State Conventions, which are to be laid before the Volksraad for its cognizance, namely :—

1.—A Convention with the Cape Colony respecting the exchange of Money Orders between the two countries, both as between themselves and in their relations with countries beyond sea.

2.—A Convention with the Colony of Natal concerning Money Order transactions.

3.—An Agreement with the Orange Free State, supplementary to the Money Order Agreement already subsisting with that State.

4.—A provisional Agreement between the Governor of Lorenzo Marques and the Postmaster General of the South African Republic respecting the transit of correspondence from the Republic through the Portuguese Province of Mozambique. As a result of the negotiations which the Postmaster General of the South African Republic, when on a mission from his Government to Delagoa Bay, entered into with the Portuguese authorities, there has existed since the 1st of November 1891 regular postal communication between the Portuguese Post Office at Lorenzo Marques and the Post Office at Barberton in the territory of the South African Republic. The provisional Agreement is at present under the consideration of the Government of the Kingdom of Portugal.

Negotiations are further pending for :—

a. An Agreement with the Cape Colony concerning the postal service *viâ* Cape Town. Although this has not yet been actually concluded, as the parties are awaiting the completion of the railway now in process of construction, an exchange of parcels already takes place *viâ* Cape Town, in which the Post Offices at Pretoria, Johannesburg, Potchef-

échangées *via* ville du Cap, et les bureaux de poste de Pretoria, Johannesburg, Potchefstroom et Barberton participent à ce service comme seuls bureaux d'échange pour le compte de la République Sud-Africaine;

b) une convention pour la création d'une union postale de l'Afrique méridionale, qui comprendrait en première ligne la colonie du Cap, celle de Natal, la République Sud-Africaine, l'Etat libre d'Orange, le Betschuanaland britannique et le Protectorat britannique; la fondation de cette union postale a été proposée par l'Administration des postes du Cap. On a, en première ligne, l'intention de convoquer une conférence des chefs des Administrations postales intéressées, pour fixer les bases de la convention à conclure, après quoi, lorsque l'on se sera entendu de vive voix sur les points principaux, les questions de détail seront réglées par voie de correspondance.

Dans le nombre des mesures proposées pour relever le service postal dans l'intérieur de la République, il convient de mentionner en premier lieu le projet de loi reproduit dans le « *Staats-Kurant* » du 2 janvier 1892, et concernant la création d'une caisse d'épargne postale. Abstraction faite des arguments généraux qu'on peut faire valoir sur l'utilité de l'institution, le projet dont il s'agit fait encore ressortir le grand avantage résultant du fait que, l'accumulation des espèces disponibles dans les bureaux de poste ouverts sur l'ensemble du territoire, permettra au gouvernement de disposer partout d'espèces pour faire face aux besoins d'utilité publique, pour payer les rentes, etc., tandis qu'aujourd'hui il est toujours obligé d'emprunter, des habitants du pays, de l'argent pour couvrir les dépenses publiques. Le boni que produira probablement le trafic des caisses d'épargne postales, est invoqué comme argument en faveur de la prochaine création de ces caisses. Le rapport relève

ton auf Seiten der Südafrikanischen Republik als alleinige Auswechselungsstellen mitwirken;

b. ein Vetrag, betreffend die Bildung eines südafrikanischen Postvereins, als dessen Mitglieder zunächst die Kap-Kolonie, die Kolonie Natal, die Südafrikanische Republik, der Oranje-Freistaat, Britisch Betschuanaland und das britische Schutzgebiet in Aussicht genommen sind. Der Vorschlag zur Gründung dieser Postgemeinschaft ist von der Postverwaltung des Kaplandes ausgegangen. Zur Feststellung der Grundzüge des abzuschliessenden Vertrages ist zuvörderst eine Konferenz der Chefs der betheiligten Postverwaltungen geplant, worauf nach erfolgter mündlicher Verständigung über die Hauptpunkte die Einzelheiten im Wege des Schriftwechsels geordnet werden sollen.

Unter den Massregeln, welche zur Hebung des Postwesens im Inneren der Republik vorgeschlagen worden sind, verdient in erster Linie der im « Staatskurant » vom 20. Januar 1892 abgedruckte Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung einer Postsparbank, Beachtung. Abgesehen von den allgemeinen Gesichtspunkten, welche für die Nützlichkeit der Einrichtung geltend gemacht werden können, hebt das vorliegende Aktenstück auch den grossen Vortheil hervor, der darin bestehen wird, dass durch die Ansammlung flüssiger Gelder bei den über das ganze Land ausgebreiteten Postanstalten die Regierung in die Lage komme, überall Geldmittel zur Befriedigung öffentlicher Zwecke, zur Auszahlung von Renten etc. zur Verfügung zu haben, während sie jetzt immer genöthigt sei, Geldmittel zur Deckung von Staatsausgaben auf dem Lande von Einwohnern zu entleihen. Auch der voraussichtliche Ueberschuss, der aus dem Betriebe der Postsparkasse erzielt werden dürfte, wird zu Gunsten der baldigen Einführung des Postsparkassendienstes betont. Der Bericht weist darauf hin, dass die benachbarte Kap-Kolonie, wo man im Jahre 1884 mit der Errichtung

stroom and Barberton, on the side of the South African Republic, act as sole offices of exchange.

b. A Convention for the formation of a South African Postal Union, as members of which it is at present proposed to include the Cape Colony, the Colony of Natal, the South African Repubic, the Orange Free State, British Bechuanaland and the British Protected Territory. The propositon for the foundation of this Postal Community emanated from the Postal Administration of the Cape Colony. For the purpose of settling the principles of the Convention to be concluded, it is proposed as a preliminary step to hold a Conference of the heads of the Postal Administrations concerned, and afterwards, when an understanding has been arrived at on the principal points by means of oral discussion, to settle the details by correspondence.

Among the measures which have been proposed for the building up of the postal fabric in the interior of the Republic, mention should in the first place be made of the draft bill printed in the « *Staatskurant* » of the 20th of January 1892 concerning the establishment of a Post Office Savings Bank. Apart from the general reason which can be brought to bear in favour of this establishment, the bill under consideration gives special prominence to the great advantage which will be derived from the fact that, by collecting floating money at Post Offices extending over the whole country, the Government will be enabled to have at its disposal in all parts funds to meet public expenses, the payment of rent etc., whereas at present it is always compelled, for the purpose of covering the State expenditure, to borrow money, on land, of the inhabitants. Moreover, the probable surplus to be derived from the operations of the Post Office Savings Bank is emphasised as a reason for speedily introducing a Post Office Savings Bank system. The report points out that the neighbouring

qu'une colonie voisine, celle du Cap, où l'on a procédé en 1884 à la création de la caisse d'épargne postale, avait déjà recueilli une somme de 1,109,200 livres sterling au 31 décembre 1891, et obtenu, en faveur de la caisse d'Etat, un excédent de recettes de 6000 livres sterling sur les frais d'exploitation, après déduction de toutes les dépenses. Même la caisse d'épargne particulière, ouverte au commencement de 1889, à Pretoria, sur le territoire de la République Sud-Africaine, avait déjà recueilli en dépôts £ 10,500 le 31 janvier 1892, et bouclé par un bénéfice de £ 384. En présence de pareils résultats on ne saurait que recommander franchement la prochaine création d'une caisse d'épargne postale.

Relevons les points suivants des résultats de l'exploitation des postes de la République Sud-Africaine :

1° *Dépêches closes pour particuliers.* Les personnes domiciliées à proximité des routes desservies par la poste, font de plus en plus usage du droit de recevoir et d'expédier leurs lettres dans des dépêches closes spéciales, moyennant le paiement d'un droit de £ 1. En 1891, le transport de 131 sacs a rapporté £ 118, 5 sh., tandis que, l'année précédente, le nombre des sacs transportés n'avait été que de 86 et que le droit n'avait produit de £ 78, 15 sh.

2° *Casiers pour le retrait des lettres reçues à l'adresse de particuliers.* Dans 11 offices de poste de la République Sud-Africaine, savoir : Barberton, Heidelberg, Johannesburg, Klerksdorp, Krugersdorp, M. W.-Stroom, Middelburg, Pietersburg, Potchefstroom, Pretoria et Standerton, les destinataires des lettres ont la faculté de retirer celles-ci au bureau de poste, dans des casiers spéciaux qui leur sont loués. Il y avait en total 3948 casiers de ce genre en 1891. Leur location a procuré à la caisse postale la recette respectable

der Postsparbank vorgegangen sei, am 31. Dezember 1891 bereits eine Summe von 1,109,200 Pfund Sterling an ersparten Geldern angesammelt und einen Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben nach Abzug aller Unkosten in Höhe von 6000 Pfund Sterling zu Gunsten der Staatskasse erzielt habe. Selbst die private Sparkasse, die zu Anfang des Jahres 1889 in Pretoria im Gebiete der Südafrikanischen Republik gegründet worden sei, habe am 31. Januar 1892 schon ein Kapital von 10,500 Pfund in Verwahrung gehabt und mit einem Gewinnsaldo von 384 Pfund abgeschlossen. Gegenüber solchen Erfahrungen könne die baldige Einrichtung einer Postsparbank nur mit allem Freimuth empfohlen werden.

Aus den Betriebsergebnissen des Südafrikanischen Postwesens mögen folgende Thatsachen Erwähnung finden :

1. *Geschlossene Briefbeutel für Privatpersonen.* Von dem Recht, gegen Entrichtung der Gebühr von 1 Pfund Sterling für das Jahr ihre Briefe in besonderen geschlossenen Briefsäcken zu empfangen und zu versenden, wird Seitens der an Poststrassen wohnenden Personen mehr und mehr Gebrauch gemacht. Im Jahre 1891 kamen für die Beförderung von 131 Säcken 118 Pfund 5 Schilling an Gebühren auf, während im vorangegangenen Jahre die Zahl der beförderten Säcke nur 86 und die entrichtete Gebühr 78 Pfund 15 Schilling betragen hat.

2. *Briefkasten zur Abholung der an Privatpersonen eingegangenen Briefe.* Bei 11 Postanstalten der Südafrikanischen Republik, nämlich zu Barberton, Heidelberg, Johannesburg, Klerksdorp, Krugersdorp, M. W.-Stroom, Middelburg, Pietersburg, Potchefstroom, Pretoria und Standerton besteht die Einrichtung, dass die Empfänger von Briefen dieselben beim Postamte aus besonderen ihnen vermietheten Brieffächern abholen können. Derartige Brieffächer waren im Jahre 1891 im Ganzen 3948 vorhanden. Aus ihrer Vermie-

Cape Colony, where steps were taken towards the erection of a Post Office Savings Bank in the year 1884, had in its possession by the 31st of December 1891 accumulated savings to the extent of £ 1,109,200 sterling, and could show to the credit of the national exchequer a surplus amounting to £ 6000 sterling, representing the excess of revenue over expenditure after deducting all costs of administration. Even the private Savings Bank which was founded at the beginning of the year 1889 at Pretoria in the territory of the South African Republic had in its keeping by the 31st of January 1892 a capital of £ 10,500 and concluded with a clear gain of £ 384. In the face of such experience the speedy introduction of a Post Office Savings Bank could not but be recommended with every confidence.

Among the results of the postal service in the South African Republic mention may be made of the following facts :—

1.—*Closed Letter Bags for private persons.* The privilege in return for a payment of £ 1 per annum of receiving and despatching their letters in special closed letter bags is more and more made use of by persons living on the postal routes. In the year 1891 a sum of £ 118 5 shillings was received for the conveyance of 131 sacks, whereas in the preceding year the bags conveyed had amounted to only 86 and the payments in respect of them to £ 78—15 shillings.

2.—*Letter-boxes for the purpose of enabling private persons to fetch letters arriving for them.* At 11 Post Offices in the South African Republic, namely at Barberton, Heidelberg, Johannesburg, Klerksdorp, Krugersdorp, M. W.-Stroom, Middelburg, Pietersburg, Potchefstroom, Pretoria and Standerton, an arrangement exists under which the addressees of letters can fetch the same at the Post Office from special letter-boxes rented by them. Of letter-boxes of this kind there existed 3948 in all in the year 1891. From

de £ 2432. Les fonctionnaires supérieurs dans les localités susnommées ont fait gratuitement usage des casiers. Ce service devient toujours plus en faveur, en sorte que l'Administration des postes se voit obligée d'augmenter le nombre des casiers disponibles, de 150, par exemple, à Pretoria. Afin de parer à l'inconvénient qui résulte de ce que beaucoup de locataires de casiers ne renouvellent pas leur location et quittent la localité sans rendre les clefs qui vont avec leur casier, il a été prescrit que tout nouveau locataire est tenu de déposer 5 shillings au commencement de la période de location, comme garantie qu'il rendra régulièrement sa clef lorsqu'il renoncera à sa location.

3° *Echange des mandats de poste.* Le nombre des offices postaux participant à l'échange des mandats de poste n'est actuellement que de 35; il a été versé à ces offices en 1891:

a) dans *l'échange interne*, 11,033 mandats de poste d'une valeur totale de £ 45,181;

b) dans *l'échange avec l'étranger*, 26,348 mandats de poste d'une valeur totale de £ 94,300.

Ce qui précède permet de constater ce fait curieux, que l'échange de mandats de poste que la République Sud-Africaine entretient avec l'étranger, est plus de deux fois aussi considérable que son propre échange interne. Cela peut provenir de ce que les habitants de la République Sud-Africaine reçoivent beaucoup de marchandises des colonies britanniques voisines, rapprochées du littoral maritime, et couvrent, au moyen de mandats de poste, les sommes qu'ils doivent pour ces marchandises. L'échange le plus important est celui qui concerne la colonie du Cap, à laquelle il a été expédié 17,473 mandats de poste représentant un montant total de plus de £ 55,893. Il a été expédié à la colonie de Natal 3642 mandats de poste pour une valeur totale de

thung hat die Postkasse die stattliche Einnahme von 2432 Pfund erzielt. Die höheren Beamten an den oben genannten Orten haben Brieffächer kostenfrei benutzt. Die Einrichtung erfreut sich steigender Beliebtheit, so dass die Postverwaltung genöthigt ist, die Zahl der vorhandenen Abholungsfächer zu vermehren, z. B. in Pretoria um 150 Stück. Um dem Uebelstande zu begegnen, dass viele Miether von Brieffächern den Miethsvertrag nicht erneuern und vom Orte wegziehen, ohne die Schlüssel zu den Brieffächern zurückzugeben, ist die Bestimmung getroffen, dass jeder neue Miether bei Beginn der Miethsperiode 5 Schilling hinterlegen muss als Gewähr für die richtige Rückgabe der Schlüssel beim Aufhören des Miethsverhältnisses.

3. *Postanweisungsverkehr.* Die Zahl der Postanstalten, welche am Postanweisungsverkehre theilnehmen, beträgt zur Zeit 35. Bei diesen sind während des Jahres 1891 eingeliefert:

a. im *Inlandsverkehr* 11,033 Postanweisungen im Werthe von 45,181 Pfund;

b. im *Auslandsverkehr* 26,348 Postanweisungen im Werthe von 94,300 Pfund.

Es ergiebt sich mithin die eigenthümliche Thatsache, dass der Postanweisungsverkehr, welchen die Südafrikanische Republik mit dem Auslande unterhält, mehr als doppelt so gross ist als ihr eigener inländischer Verkehr. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Bewohner der Südafrikanischen Republik viele Waaren aus den benachbarten an das Meer grenzenden englischen Kolonien beziehen und die Geldbeträge für das Bezogene mittels Postanweisung begleichen. Am stärksten ist der Verkehr mit der Kap-Kolonie, wohin 17,473 Postanweisungen, über 55,893 Pfund im Ganzen lautend, zur Versendung gelangten. Nach der Kolonie Natal wurden 3642 Postanweisungen im Gesammtwerthe von 13,596 Pfund und nach den überseeischen Län-

the letting of them the postal exchequer derived a no less sum than £ 2432. The higher officials at the places above mentioned made use of letter-boxes free of charge. The arrangement enjoys growing popularity, so that the Postal Administration is obliged to increase the number of boxes at its disposal, at Pretoria, for example, up to a total of 150. In order to counteract the drawback that many renters of these letter-boxes do not renew their agreement, and also remove from the place without returning the keys of the letter-boxes, a regulation has been made that each new renter when beginning the term of his agreement shall deposit 5 shillings as guarantee for the due return of the key on the expiration of the period.

3.—*Money Order transactions.* The number of Post Offices which transact Money Order business amounts at the present moment to 35. At these Offices there were handed in during the year 1891:—

a.—In the *Inland service* 11,033 Money Orders for sums amounting to £ 45,181;

b.—In the *External service* 26,348 Money Orders for sums amounting to £ 94,300.

From these results the remarkable fact is apparent that the Money Order business which the South African Republic maintains with places abroad is more than double as large as its actual inland service. This is attributable to the circumstance that the inhabitants of the South African Republic import many wares from the neighbouring British Colonies on the sea coast and make payment for these importations by means of Money Orders. The heaviest business is carried on with the Cape Colony, to which 17,473 Money Orders were despatched amounting in all to over £ 55,893. To the Colony of Natal there were sent 3642 Money Orders of the total value of £ 13,596 and to countries beyond sea 4359 Money Orders in all, amounting to £ 20,613.

£ 13,596, et à destination des pays d'outre-mer, 4359 mandats de poste pour une valeur totale de £ 20,613.

Au commencement de 1891, la transmission des espèces par voie télégraphique a été introduite dans la République Sud-Africaine. Dans la supposition que le public ne ferait que très rarement usage de ce mode d'expédition des valeurs, l'Administration des postes n'autorisa que les bureaux les plus importants, ceux de Barberton, Johannesburg, Klerksdorp, Potchefstroom et Pretoria, à recevoir des mandats télégraphiques. Néanmoins, au bout de peu de temps ce nouveau mode d'échange prit une telle faveur, que l'Administration se vit déjà obligée, le 1er juillet 1891, d'admettre au nouveau service tous les offices de poste dotés d'un service télégraphique. Le succès de cette mesure fut extraordinaire. Dans le courant de l'année, il a été déposé 2999 mandats télégraphiques pour une valeur totale de £ 15,591, dont, conformément à l'observation générale faite à propos de l'échange des mandats de poste, 75 % environ, représentant une somme de £ 10,479, étaient destinés à la colonie du Cap, tandis que la fraction la plus petite concernait l'échange interne. Depuis le 1er janvier 1892, le service des mandats télégraphiques est aussi admis à destination de la république voisine, l'Etat libre d'Orange, tandis que les négociations sont ouvertes avec l'Administration des postes de la colonie de Natal, pour l'introduction d'un échange réciproque de mandats télégraphiques.

La caisse postale de la République Sud-Africaine a retiré, en 1891, de l'échange des mandats de poste £ 1908, ce qui constitue une augmentation par rapport à l'année précédente, qui n'avait produit que £ 1330. Cette branche du trafic a pris un essor notable, notammment par suite de son extension à l'échange international. En 1891, l'augmentation a été de 10,711 mandats de

dern insgesammt 4359 Postanweisungen im Werthe von 20,613 Pfund versandt.

Zu Anfang des Jahres 1891 wurde in der Südafrikanischen Republik die Geldüberweisung auf telegraphischem Wege eingeführt. In der Meinung, dass das Publikum von dieser Art der Geldversendung nur wenig Gebrauch machen werde, beschränkte sich die Postverwaltung darauf, die fünf grösseren Postanstalten zu Barberton, Johannesburg, Klerksdorp, Potchefstroom und Pretoria zur Annahme telegraphischer Postanweisungen zu ermächtigen. Indessen zeigte sich schon nach kurzer Zeit eine solche Beliebtheit des neuen Verkehrsmittels, dass die Verwaltung sich bereits vom 1. Juli 1891 ab veranlasst sah, sämmtliche Postanstalten mit Telegraphenbetrieb mit der Wahrnehmung des neuen Dienstzweiges zu betrauen. Der Erfolg dieser Massregel war überraschend günstig. Es sind im Laufe des Jahres 2999 telegraphische Postanweisungen im Gesammtwerthe von 15,591 Pfund eingeliefert worden, von denen — entsprechend der bei dem Postanweisungsverkehr gemachten allgemeinen Beobachtung — gegen 75 % im Werthe von 10,479 Pfund nach der Kapkolonie bestimmt waren, während der kleinere Rest auf den Inlandsverkehr entfiel. Seit dem 1. Januar 1892 ist die telegraphische Geldüberweisung auch nach der benachbarten Schwester-Republik, dem Oranje-Freistaat, zulässig, während mit der Postverwaltung der Kolonie Natal wegen gegenseitiger Zulassung telegraphischer Postanweisungen Verhandlungen schweben.

An Gebühren hat die Postkasse der Südafrikanischen Republik aus dem Postanweisungsverkehr im Jahre 1891 1908 Pfund Sterling vereinnahmt, gegenüber einer Einnahme von 1330 Pfund im Vorjahre. Dieser Verkehrszweig ist, namentlich in Folge seiner Ausdehnung auf den internationalen Verkehr, in erheblicher Zunahme begriffen. Im Jahre 1891 hat die Steigerung 10,711 Stück

At the beginning of the year 1891 the method of advising money by telegram was introduced into the South African Republic. On the supposition that the public would only make use to a limited extent of this mode of sending money, the Postal Administration confined the power of accepting telegraph Money Orders to the five larger Post Offices at Barberton, Johannesburg, Klerksdorp, Potchefstroom and Pretoria. However, after but a short time this new method of remitting proved so popular that the Administration found itself compelled by the 1st of July 1891 to entrust all Post Offices where telegraph arrangements existed, with the duty of carrying on this new branch of the service. The results of this measure were surprisingly successful. During the course of the year 2999 telegraph Money Orders of the total value of £ 15,591 were handed in, of which—in strict accordance with the result noticed in the case of the postal Money Order service—about 75 % of the value of £ 10,479, were destined for the Cape Colony, while the smaller portion related to the inland service. Since the 1st of January 1892 the advising of money by telegraph is also allowed in relations with the neighbouring sister republic, the Orange Free State, while negotiations are also pending with the Postal Administration of the Colony of Natal for the reciprocal admission of telegraph Money Orders. By way of commission the postal exchequer of the South African Republic derived from the Money Order service in the year 1891 a sum of £ 1908, as against a revenue of £ 1330 during the previous year. This branch of the service, more especially in consequence of its extension to international relations, is remarkable for a considerable growth. In the year 1891 the increase in the actual number of Money Orders amounted to 10,711 of the value of £ 44,572.

poste représentant une valeur de £ 44,572.

Service des diligences. Le territoire de la République Sud-Africaine est desservi par 86 services de diligences dont l'entretien, pendant l'année 1891, a coûté la somme respectable de £ 48,097. Cette dépense représente la rubrique la plus forte du budget des dépenses de l'Administration des postes sud-africaines; elle est plus élevée que le produit des recettes en ports, et est la principale cause du déficit dont souffre l'Administration. Les grandes dépenses nécessitées par les transports postaux, s'expliquent par le fait que des services de diligences doivent être entretenus sur d'immenses étendues de pays encore inhabitées, ce qui est naturellement extrêmement onéreux, ainsi, par exemple, entre Pretoria et Barberton, entre Pretoria et les plaines aurifères de Zoutpansberg, et entre Barberton et Volksrust. Il n'y a pas lieu de prévoir que les frais de transports postaux soient notablement réduits dès que la construction des chemins de fer, qu'on poursuit actuellement avec vigueur, sera terminée. La voie ferrée entre la ville du Cap et le territoire de Transvaal devait être livrée à l'exploitation, jusqu'à Vereeniging, en mai de l'année courante, en septembre jusqu'à Johannesburg et en décembre jusqu'à Pretoria. A partir de cette dernière date, les transports postaux entre le Cap et l'Etat libre d'Orange, d'une part, et la République Sud-Africaine, d'autre part, pourront s'effectuer par chemins de fer.

La ligne qui est construite, depuis Delagoa-Bai, à travers le territoire portugais jusqu'à celui de la République Sud-Africaine, modifiera d'une manière sensible le service des transports postaux de cette république, et réduira les frais de ces transports dans une forte proportion.

Personnel. Les employés des postes en activité de service sur le terri-

Postanweisungen im Werthe von 44,572 Pfund Sterling betragen.

Postkurswesen. Im Gebiete der Südafrikanischen Republik bestehen 86 Postkurse, für deren Unterhaltung im Jahr 1891 die ansehnliche Summe von 48,097 Pfund Sterling hat aufgewendet werden müssen. Diese Ausgabe bildet den stärksten Posten im Ausgabebudget der südafrikanischen Postverwaltung; sie ist höher als die Einnahme an Porto und hat hauptsächlich zur Folge, dass die Verwaltung mit einem Defizit arbeitet. Die grossen Ausgaben für die Postbeförderung erklären sich daraus, dass Postkurse über ungeheure unbewohnte Strecken hinweg unterhalten werden müssen, was natürlich äusserst kostspielig ist, so z. B. zwischen Pretoria und Barberton, zwischen Pretoria und den Zoutpansbergischen Goldfeldern und zwischen Barberton und Volksrust. Eine erhebliche Verminderung der Kosten für Postbeförderung steht in nicht ferner Aussicht, sobald der Bau von Eisenbahnen, welcher zur Zeit lebhaft gefördert wird, seiner Vollendung entgegengeht. Der Schienenweg zwischen der Kapstadt und dem Transvaalgebiet sollte im Monat Mai d. J. bis Vereeniging, im September bis Johannesburg und im Dezember bis Pretoria dem Betrieb übergeben werden. Von diesem Augenblick an kann die Postbeförderung zwischen dem Kaplande und dem Oranje-Freistaat einerseits und der Südafrikanischen Republik andererseits auf dem Schienenwege erfolgen.

Die Eisenbahn, welche von der Delagoa-Bai her durch das portugiesische Gebiet nach dem Gebiete der Südafrikanischen Republik gebaut wird, wird eine weitere erhebliche Umgestaltung des Postkurswesens der Letzteren nach sich ziehen und die Kosten für Postbeförderung erheblich herabmindern.

Personal. Die Zahl der im Gebiete der Südafrikanischen Republik thätigen Postbeamten betrug im Jahre 1891 188. Sie ist vom Jahre 1886 an, in welchem sie sich nur auf 64

Postal Circulation arrangements. In the territory of the South African Republic there exist 86 postal routes, for the maintenance of which during the year 1891 the considerable sum of £ 48,097 had to be expended. This disbursement constitutes the heaviest item in the Expenditure budget of the South African Postal Administration; it is higher than the revenue derived from postage and is principally responsible for the fact that the Administration works with a deficit. The large disbursements for the conveyance of mails is explained by the fact that postal roads have to be maintained over enormous tracts of uninhabited country, which is naturally extremely costly, as for example between Pretoria and Barberton, between Pretoria and the Zoutpansberg gold fields and between Baberton and Volksrust. A considerable reduction in the cost of conveying mails is contemplated at no distant date, as soon as the construction of railways, which at the present time is being zealously furthered, approaches completion. The railway between Cape Town and the Transvaal territory was to be handed over for traffic purposes in the month of May of this year as far as Vereeniging, in September to Johannesburg and in December to Pretoria. From that moment the conveyance of mails between the Cape Colony and the Orange Free State on the one hand and the South African Republic on the other hand can be effected over the railway.

The railway which is being constructed right through from Delagoa Bay across the Portuguese territory to the territory of the South African Republic will effect in its own favour a further and considerable transformation of postal circulation in the Republic and will considerably reduce the cost of conveying mails.

Staff. The number of Postal officials employed in the territory of the South African Republic amounted in the year 1891 to 188. Since the year 1886, in which the staff amounted

toire de la République Sud-Africaine étaient, en 1891, au nombre de 188. Depuis 1886, année dans laquelle il y en avait 64, ce nombre a presque triplé. Le bureau de poste de Johannesburg, qui est desservi par 22 personnes, occupe le plus grand nombre d'employés. Puis viennent les bureaux de Pretoria avec 11 employés, de Potchefstroom avec 5, de Barberton et de Klerksdorp avec 4, de Boksburg, de Heidelberg et de Krugersdorp avec 2 chacun; tous les autres bureaux de poste n'en ont qu'un. Dix employés travaillent dans les bureaux du Postmaster General et 100 dans les agences postales. Dans 16 bureaux le service du télégraphe est réuni au service postal. L'ensemble des dépenses pour traitements s'élève à £ 16,527.

Le Postmaster General est d'avis que les salaires que les employés retirent pour leur service, est encore trop modique comparativement aux salaires des autres branches d'Administration, et qu'ils ne sont pas en rapport avec les travaux fatigants qu'on exige du personnel postal, de nuit comme de jour, les dimanches et les jours ouvriers. Aussi les employés des postes ont-ils la tendance, dès qu'il se présente une occasion favorable, de donner leur démission et de passer dans une autre Administration. En somme, d'ailleurs, le Postmaster General est à même de donner un jugement favorable sur la loyauté et l'activité du personnel placé sous ses ordres.

Produit des ports dans l'échange avec l'étranger. Depuis le 1er janvier 1891, le port des lettres de la République Sud-Africaine pour l'Angleterre a été réduit de 6 à 4 pence par demi-once, et celui des lettres pour le continent européen, de 7½ à 5 pence. En conséquence, les recettes concernant le port étranger des correspondances expédiées sur l'étranger par la voie du Cap, ont baissé de plus de £ 3000. La caisse postale de la République Sud-Africaine n'a néanmoins pas été atteinte

Köpfe bezifferte, um nahezu das Dreifache gewachsen. Die grösste Zahl von Arbeitskräften beschäftigt das Postamt in Johannesburg, wo 22 Personen in Thätigkeit sind. Es folgen die Postämter in Pretoria mit 11, Potchefstroom mit 5, Barberton und Klerksdorp mit je 4, Boksburg, Heidelberg und Krugersdorf mit je 2, alle übrigen Postanstalten mit je 1 Beamten. 10 Beamte sind in den Büreaus des General-Postmeisters, 100 bei den Postagenturen beschäftigt. Bei 16 Postanstalten ist der Telegraphendienst mit dem Postdienst vereinigt. Die Gesammtausgabe an Beamtengehältern beträgt 16,527 Pfund Sterling.

Die Bezahlung, welche die Beamten für ihre Dienste empfangen, ist nach Ansicht des General-Postmeisters gegenüber den Gehältern in andern Verwaltungszweigen noch zu gering und steht nicht im richtigen Verhältniss zu der anstrengenden Arbeit, welche von den Postbeamten bei Tag und Nacht, an Sonn- wie an Werktagen gefordert wird. Es besteht daher auch bei den Postbeamten die Neigung, sobald sich eine geeignete Gelegenheit bietet, ihr Amt niederzulegen und zu anderen Verwaltungen überzugehen. Im Grossen und Ganzen ist übrigens der General-Postmeister in der Lage, über die Pflichttreue und die Leistungen des ihm unterstellten Personals ein günstiges Urtheil fällen zu können.

Portoeinnahmen im Verkehr mit dem Auslande. Mit dem 1. Januar 1891 ist das Porto für Briefe aus der Südafrikanischen Republik nach England von 6 auf 4 Pence für die halbe Unze, und für solche nach dem Festlande von Europa von 7½ auf 5 Pence ermässigt worden. In Folge dessen ist die Einnahme an fremdem Porto für die via Kapstadt nach dem Auslande beförderte Korrespondenz um mehr als 3000 Pfund Sterling gesunken. Die Postkasse der Südafrikanischen Republik wurde von diesem Einnahmeausfall nicht berührt, da ihr nach den bisher massgebenden Grundsätzen das in-

to only 64 persons, the number has increased threefold. The largest number of officials is employed at the Johannesburg Post Office, where the staff consists of 22 persons. Next come the Post Offices at Pretoria with 11, Potchefstroom with 5, Barberton and Klerksdorp each with 4, Boksburg, Heidelberg and Krugersdorp each with 2 and all other Post Offices with but 1 official each. There are 10 officials employed in the Office of the Postmaster General and 100 at the Postal Agencies. At 16 Post Offices telegraphic operations are combined with the postal service. The total expenditure for the remuneration of officers amounts to 16,527 £ sterling.

The remuneration which the officials receive for their services is, in the opinion of the Postmaster General, still too small as compared with salaries in other branches of the Administration and not at all proportionate to the arduous labour exacted from postal officials both by day and by night, on Sundays as well as on weekdays. The result is that postal officials are inclined, as soon as an appropriate opportunity presents itself, to resign their appointments and cross over to other Departments. Last but not least, the Postmaster General is able to express himself in favourable terms as to the fidelity and diligence of the staff under his control.

Postage revenue in relations with places abroad. On the 1st of January 1891 the postage for letters from the South African Republic for England was reduced from 6 *d.* to 4 *d.* per half ounce, and for letters to the continent of Europe from 7½ *d.* to 5 *d.* In consequence of this measure the revenue from foreign postage was reduced in the case of correspondence forwarded to places abroad *viâ* Cape Town by more than £ 3000 sterling. The postal exchequer of the South African Republic was not affected by this falling away of revenue, because under arrangements previously in force the

par cette différence, attendu que, conformément aux principes en vigueur jusqu'alors, le port interne de toutes les lettres à destination de l'étranger lui a été attribué intégralement, tandis qu'elle percevait du public et bonifiait à l'étranger le port étranger conformément aux taux réclamés par les Administrations postales étrangères; ce port ne constituait donc qu'une rubrique provisoire de recette et de dépense.

Résultat financier. L'Administration des postes de la République Sud-Africaine a bouclé l'année 1891 avec un déficit de £ 22,499. Si l'on déduit de cette somme, celle que l'Administration des postes a perdue par le transport gratuit des lettres et paquets des autorités publiques (la valeur de cette prestation gratuite est estimée à £ 10,756), on obtient, pour différence de recette en moins, un montant de £ 11,743. Comme nous l'avons déjà dit, le déficit provient, en premier lieu, de ce que les dépenses pour le transport des envois postaux dans de vastes contrées peu peuplées sont actuellement encore très importantes, et accaparent la plus grande partie des recettes. L'Administration des postes est d'ailleurs arrivée à un point où un déficit de cette importance n'a pas grande signification. Dans la République Sud-Africaine, la poste ne peut être considérée comme une institution de rapport, et même, si l'on parvenait à établir l'équilibre entre les recettes et les dépenses, l'Administration devrait considérer comme de son devoir de tâcher d'obtenir, non pas un excédent de recettes, mais plutôt une réduction des taxes, réduction qui est extrêmement désirable dans l'intérêt de la diffusion de l'instruction.

ländische Porto für alle Briefe nach dem Auslande ungeschmälert zufloss, während sie das ausländische Porto je nach den von den ausländischen Postverwaltungen verlangten Beträgen vom Publikum erhob und an das Ausland vergütete, so dass dasselbe nur einen durchlaufenden Einnahme- und Ausgabeposten bildete.

Finanzergebniss. Die Postverwaltung der Südafrikanischen Republik hat im Jahre 1891 mit einem Defizit von 22,499 Pfund Sterling abgeschlossen. Wird hiervon diejenige Summe in Abzug gebracht, welche der Postverwaltung durch die portofreie Beförderung der Briefe und Packete der Staatsbehörden entgangen ist — der Werth dieser unentgeltlichen Leistungen wird auf 10,756 Pfund veranschlagt —, so ergiebt sich als thatsächliche Mindereinnahme die Summe von 11,743 Pfund St. Das Defizit ist, wie bereits oben erwähnt, in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Ausgaben für die Beförderung der Postsendungen in dem dünnbevölkerten weiten Ländergebiet einstweilen noch sehr beträchtlich sind und den grössten Theil der Einnahmen verschlingen. Die Postverwaltung steht übrigens auf dem Standpunkte, dass ein Defizit von der oben erwähnten Höhe wenig zu bedeuten habe. In der Südafrikanischen Republik könne die Postanstalt nicht als eine gewinnbringende Einrichtung angesehen werden, und selbst wenn es gelänge, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, würde es die Postverwaltung als ihre Pflicht zu erachten haben, statt auf Erzielung eines Ueberschusses auf eine Ermässigung der Portosätze Bedacht zu nehmen, welche im Interesse der Verbreitung von Kenntnissen an Wissen höchst wünschenswerth sei.

inland rate on all letters for places abroad accrued to that exchequer undiminished, whereas the foreign rate was collected from the public in actual accordance with the payments exacted by the foreign Postal Administrations and was handed over to those Administrations in full, thus constituting for the exchequer itself merely a passing item to be received and paid out.

Financial Result. The Postal Administration of the South African Republic finished the year 1891 with a deficit of £ 22,499 sterling. If from this is subtracted the sum lost to the Postal Administration through the free conveyance of the letters and parcels of Government Departments—the cost of this unremunerative labour is estimated at £ 10,756—the actual deficit of revenue arrived at amounts to £ 11,743 sterling. The deficit is, as already stated above, in the first place to be attributed to the circumstance that the expenditure for the conveyance of mails in the remote thinly-populated country districts is for the time being very considerable and swallows up the largest portion of the receipts. The Postal Administration maintains, however, that a deficit to the above mentioned amount is of but little importance. In the South African Republic the Post Office cannot be regarded as a revenue bringing establishment, and even if it succeeded in making its revenue and expenditure balance, the Postal Administration, instead of aspiring to a surplus, would regard it as its duty to turn its thoughts to a reduction of the postage rates, which in the interests of the spread of knowledge and science is to the highest extent desirable.

Le Musée des postes impériales allemandes à Berlin.*)

Le rapport publié par l'Administration des postes et des télégraphes de l'empire d'Allemagne sur sa gestion pendant l'exercice 1888-1890, fournit les renseignements suivants sur les nombreuses acquisitions que la section du Musée postal de Berlin a faites pendant ces dernières années:

On est parvenu à compléter ce Musée d'une manière heureuse, dans le vaste domaine qu'embrassent ses collections, qui comprennent tous les moyens de communications et de transports anciens et modernes dans les divers pays civilisés du monde. Cet accroissement a obligé de publier une nouvelle édition du catalogue principal, ainsi qu'un catalogue spécial pour la collection des estampilles postales de valeur. Ces deux catalogues permettent déjà, depuis le peu de temps que le Musée existe, de se rendre compte de la variété et de la richesse de celui-ci; ses collections contribuent d'une manière efficace à gagner à l'institution de nouveaux amis et de nouveaux collaborateurs, qui sont surtout en mesure de l'aider à se compléter, soit virtuellement, soit par leurs conseils. L'administration du Musée reconnaît avec plaisir que cette aide lui est venue de bien des côtés à la fois. Il en a été de même lorsque ses agents ont été chargés de faire des visites ou des recherches dans d'autres collections ou expositions du même genre; ils ont toujours été reçus avec la plus grande bienveillance par les administrations de musées ou les comités d'expositions, etc., étrangers.

C'est en grande partie grâce à ces circonstances qu'il a été permis de faire, ces dernières années, une série d'intéressantes acquisitions, surtout au point de vue du service des

*) V. *L'Union postale*, vol. 8, nos 10, 11 et 12.

Das Reichspost-Museum in Berlin.*)

Ueber die grosse Bereicherung, welche die Postabtheilung des Reichspost-Museums in Berlin in den letzten Jahren erfahren hat, enthält der Bericht über die Ergebnisse der deutschen Reichs-Post und Telegraphenverwaltung während der Etatsjahre 1888-1890 die nachstehenden Angaben:

Der Ausbau des Museums auf dem weiten Gebiete seiner die alte wie die neue Zeit des Nachrichten- und Verkehrswesens in den verschiedenen Kulturländern der Erde umfassenden Sammlungen ist in dem letzten dreijährigen Zeitabschnitt erfolgreich weitergeführt worden. Das Wachsthum der Sammlungen hat eine Neuausgabe des Hauptkatalogs des Museums, wie auch die Anfertigung eines Sonderkatalogs der Postwerthzeichensammlung nothwendig gemacht. Beide Kataloge lassen die in der kurzen Zeit des Bestehens des Museums schon erreichte Vielseitigkeit und Reichhaltigkeit seiner Sammlungen erkennen; sie tragen wirkungsvoll dazu bei, dem Museum neue Freunde und Mitarbeiter in den Kreisen zu gewinnen, welche vorzugsweise in der Lage sind, zur weiteren Vervollständigung seiner Sammlungen mit Rath und That beitragen zu können. Mit Dank hat das Museum anzuerkennen, dass ihm solcher Beistand vielfach geleistet worden ist. Dies hat sich auch in denjenigen Fällen gezeigt, wo Beamte des Museums zur Einsicht und Durchforschung anderer verwandter Sammlungen oder Ausstellungen an Ort und Stelle entsandt waren, und wo ihnen stets das bereitwilligste Entgegenkommen Seitens der betreffenden Museums-Verwaltungen, Ausstellungs-Vorstände u. s. w. zu Theil wurde.

Diesen Umständen ist es wesentlich mit zu danken, wenn namentlich auf dem Gebiet des Nachrichten-

*) S. *L'Union postale* VIII, Nr. 10, 11 und 12.

The Imperial Postal Museum in Berlin.*)

The report of the German Imperial Post and Telegraph Administration for the year 1888—1890 gives the following statements respecting the increase of exhibits in the postal division of the Imperial Postal Museum in Berlin, during the last few years.

The extension of the Museum in its wide range of exhibits has, during the last three years been successfully carried forward. It includes objects from every civilised country of the globe, representing the modes of intercourse and communication both in ancient and modern times. The growth of the collection has made a new edition of the chief catalogue imperative, as well as a special catalogue for the collection of stamps. Both catalogues show how rich and varied the collection already is, notwithstanding the short time it has existed; they also assist materially in gaining for the Museum new friends and workers, especially such as are in a position to contribute, both substantially and by their advice, to the completion of the collection. That help of the kind has frequently been given, the Museum can gratefully acknowledge. This has also been the case when officials of the Museum have been sent to view, or thoroughly investigate similar collections or exhibitions, when they have always received the most willing assistance from the respective committees and governors.

It is principally due to these circumstances that several interesting additions, specimens of ancient modes of communication and information, have in the last few years been made to the Museum; among others,

*) See « *L'Union Postale* », VIII, N° 10, 11 and 12.

communications et des échanges dans l'antiquité. C'est ainsi qu'on a eu l'occasion d'acheter les modèles et dessins d'une barque du Nil (environ 2000 av. J.-C.), divers véhicules, pierres milliaires, matériel d'écriture du temps des Romains. Il convient de mentionner spécialement ici le moulage en gyps d'une pierre milliaire romaine de la via Appia, qui a été trouvée en 1872 dans la maison de poste de Mesa; cette pierre, qui porte les noms de Publius Claudius Pulcher, connu comme général dans la première guerre punique, consul en 249 av. J.-C., et de Caius Furius Pacilus, consul en 251 av. J.-C., doit être considérée, non seulement comme la plus ancienne pierre milliaire de l'antiquité qui ait été conservée jusqu'à nous, mais encore comme l'un des plus anciens monuments littéraires de la langue latine qui existent. Parmi les nouvelles acquisitions qui se rapportent aux services d'échanges des anciens Germains, on voit un modèle du bateau à rames déterré près de Nydam, de 1859 à 1863, ainsi que des reproductions de véhicules et de cavaliers dessinés sur des urnes funéraires trouvées dans la Prusse occidentale. La collection du moyen-âge s'est enrichie, entre autres, des reproductions du char de parade de l'empereur Frédéric III, qui se trouve dans l'arsenal styrien à Gratz, et d'une chaise à porteurs double, du 16e siècle, ornée des armes des Bathory, qui se trouve aussi dans cet arsenal. Une acquisition qui offre un assez grand intérêt, est celle d'un grand nombre de lettres fermées des années 1584 et 1585, qui ont été récemment retrouvées à Francfort s/M., lors du déménagement d'un tribunal, et qui proviennent apparemment de séquestres prononcés à cette époque, à plusieurs reprises, à l'occasion des réclamations élevées par le prince de la Tour et Taxis, au sujet du monopole postal sur les services de l'Allemagne méridionale pour le Rhin inférieur. Ces lettres sont d'origine italienne; leur contenu a généralement trait aux services postaux.

und Verkehrswesens des Alterthums eine Reihe interessanter Neuerwerbungen in den letzten Jahren gemacht werden konnten. So wurden Modelle und Nachbildungen einer Nilbarke (ungefähr 2000 v. Chr.) und eines Schreibers des alten Egyptens (IV. Dynastie, ungefähr 3600 v. Chr.), verschiedener Fahrzeuge, Meilensteine, Schreibgeräthe der Römerzeit erworben. Besondere Erwähnung verdient der Gipsabguss eines 1872 im Posthause zu Mesa aufgefundenen römischen Meilensteins der Via Appia mit den Namen von Publius Claudius Pulcher, bekannt als Feldherr im ersten punischen Kriege, Konsul 249 v. Chr., und von Cajus Furius Pacilus, Konsul 251 v. Chr. Der Stein ist nicht nur als der älteste erhaltene Meilenstein des Alterthums, sondern zugleich als eines der ältesten erhaltenen lateinischen Schriftdenkmäler anzusehen. Unter den auf das altgermanische Verkehrswesen bezüglichen Neuerwerbungen sind ein Modell des in den Jahren 1859 bis 1863 bei Nydam ausgegrabenen Ruderboots, sowie Abbildungen von Wagen und Reitern auf westpreussischen Graburnen zu erwähnen. Die mittelalterliche Sammlung ist u. A. durch Abbildungen des im steiermärkischen Landeszeughaus zu Graz befindlichen Prachtwagens des Kaisers Friedrich III., sowie einer ebendaselbst befindlichen Doppelsänfte aus dem 16. Jahrhundert mit dem Wappen der Báthory bereichert worden. Auf ein allgemeines Interesse darf sodann Anspruch machen die Einverleibung einer grossen Zahl von verschlossenen Briefen aus den Jahren 1584 und 1585, die neuerdings in Frankfurt (Main) gelegentlich des Umzuges eines Gerichts wieder aufgefunden wurden und von Beschlagnahmungen herrühren dürften, die in jenen Jahren in dem Streite des Fürsten von Thurn und Taxis um das Postmonopol auf dem Kurse von Süddeutschland nach dem Niederrhein mehrfach vorkamen. Die Briefe sind italienischen Ursprungs, meistentheils privaten Inhalts und an Em-

models and copies of a Nile boat (about 2,000 B. C.) and of an old Egyptian writer (IV. Dynasty, about 3,600 B. C.) of various boats, milestones and writing materials dating from the Roman period. The plaster cast of a Roman milestone from the Via Appia deserves special attention. It was discovered in the post house of Mesa in 1872 and bears the name of Publius Claudius Pulcher, General in the first Punic war and Consul 249 B. C., and of Cajus Furius Pacilus, Consul 251 B. C. The stone may be regarded, not only as the oldest well preserved milestone of the ancients, but also as one of the oldest specimens extant of Latin writing. Among the additions relative to the old German methods of communication, we may mention a model of the rowing-boat dug up between 1859 and 1863 near Nydam, and drawings of waggons and riders from West Prussian monumental urns. The collection representing the Middle Ages was enriched by drawings of the state coach of Emperor Friedrich III., and a double litter of the 16th century bearing the arms of the Bathorys, the originals being in the Styrian arsenal at Gratz. A large number of sealed letters dating from 1584 and 1585, lately secured, are of general interest. They were discovered recently at Frankfort (Main) on the occasion of the removal of a law court, and are probably the proceeds of one of those seizures which so frequently took place during the contest of the prince of Thurn with de Taxis over the post monopoly of the route between South Germany and the Netherlands. The letters are mostly private and of Italian origin addressed to persons in Cologne, Aix-la-Chapelle, Antwerp, Liège and different places in Flanders. They are a valuable proof of an incident in the history of the development of the German post.

The additions having reference to the despatching service of the

ment un caractère privé et s'adresse à des destinataires à Cologne, Aix-la-Chapelle, Anvers, Liège et diverses localités flamandes. Elles sont les importantes pièces justificatives d'un événement notable dans l'histoire du développement du service des postes allemandes.

Nombreuses sont les nouvelles acquisitions qui concernent l'organisation du service des transports dans les 17e et 18e siècles, et qui ont été faites sous la forme de modèles et de dessins de voitures de voyage et de bateaux, d'anciennes cartes, d'anciens itinéraires et horaires, d'images de messagers et de courriers de poste, etc. Le Musée s'est, entre autres, procuré les imitations en relief de plusieurs diligences et voitures de poste hollandaises des 17e et 18e siècles, d'après les originaux qui appartiennent au musée royal d'Amsterdam, et le modèle d'une voiture électorale de gala et de voyage du 18e siècle, que possèdent les écuries royales de Dresde. Par une copie du tableau « le Postillon » de Will. van Mieries (1708), qui se trouve dans la galerie Six à Amsterdam, le Musée s'est procuré non seulement une belle représentation de la vie d'un postillon de cette époque, mais aussi un ornement de grande valeur.

Les objets nouvellement acquis et qui viennent compléter les collections intéressant le trafic des postes modernes sont extrêmement variés. En ce qui concerne les diverses branches du service postal, les moyens de transport sur routes et par chemins de fer, la navigation postale, le service de poste de campagne, on a continué de s'efforcer à accroître les collections par rapport aux services dont les procédés tendent toujours plus à se perfectionner, et de tenir aussi compte des progrès faits à l'étranger à ce point de vue. En même temps, l'on a également tenu à combler les toujours trop nombreuses lacunes que présentaient encore les anciennes collections.

pfänger in Köln, Aachen, Antwerpen, Lüttich und verschiedenen flandrischen Orten gerichtet; sie bilden einen werthvollen Belag für einen wichtigen Vorgang in der Entwickelungsgeschichte des deutschen Postwesens.

Zahlreich sind die neuen Erwerbungen, welche bezüglich der Einrichtungen des Beförderungsdienstes im 17. und 18. Jahrhundert in der Gestalt von Modellen und Abbildungen von Reisewagen und Schiffen, ferner von älteren Kartenwerken, Kurs- und Reisebüchern, Darstellungen von Postboten und Postkurieren u. s. w. gemacht worden sind. U. A. wurden die Reliefnachbildungen mehrerer holländischer Reise- und Postwagen des 17. und 18. Jahrhunderts, nach den im Reichsmuseum zu Amsterdam befindlichen Originalen, und das Modell eines im Königlichen Marstall zu Dresden befindlichen kursächsischen Hof- und Reisewagens aus dem 18. Jahrhundert beschafft. Durch eine Kopie des der Six'schen Galerie in Amsterdam angehörenden Bildes « Der Postillon » von Will. van Mieries (1708) wurden nicht nur eine treffliche Darstellung des Postillonslebens jener Zeit, sondern zugleich ein neuer künstlerischer Schmuck für das Museum erworben.

Ausserordentlich mannigfaltig sind sodann die auf dem Gebiete des neuzeitlichen Verkehrswesens zu den vorhandenen Sammlungen hinzugetretenen neuen Beiträge. In Bezug auf die verschiedenen Zweige des Postdienstes, die Postbeförderungsmittel auf Landwegen und auf der Eisenbahn, die Postdampfschifffahrt, den Feldpostdienst ist das Bestreben dahin gerichtet geblieben, die Sammlungen der sich unaufhaltsam vollziehenden Vervollkommnung der Einrichtungen gegenüber zu erweitern und dabei namentlich auch die im Auslande gemachten Fortschritte zu berücksichtigen. Ausserdem ist danach getrachtet worden, die immerhin noch zahlreichen Lücken der älteren Sammlungen auszufüllen.

In Bezug auf den Postbetrieb

17th and 18th centuries are very numerous and include models and drawings of travelling carriages and ships as well as old maps, time and hand books, pictures of postmen, couriers etc. Among other things were also procured relief copies of several Dutch travelling and post coaches of the 17th and 18th centuries, from originals in the national museum at Amsterdam, and the model of a Saxon court and travelling carriage of the 18th century, of which the original is in the royal mews at Dresden. The acquisition of a copy of the « *Postillon* » a painting by W. van Mieries (1708) belonging to the Six Gallery in Amsterdam, is valuable, not only as giving a good idea of postilion life of that time, but also as a new artistic ornament to the museum.

The new contributions to the already large collection of specimens of the modes of communication in modern times, are exceedingly varied. With respect to the different branches of the postal service, the means at the disposal of the post office for forwarding by road and rail, the steam packet and field service, efforts were directed to the enlargement of the collection with a view to the gradual perfection of the arrangements, special attention being given to foreign progress and to the filling up of the gaps, still very numerous, in the old collection.

In relation to the postal business, the museum was principally enriched by the addition of a complete collection of fitting materials of all kinds used by the postal administration of the United States of America. The collection of stamping machines was increased by the ad-

Au point de vue du trafic postal, le Musée s'est enrichi, entre autres, d'une ample collection d'objets d'équipement de toute nature en usage dans l'Administration des postes des Etats-Unis d'Amérique. La collection des machines à timbrer les lettres s'est accrue de plusieurs machines ingénieuses et nouvelles, comme le sont celles qu'emploient les Administrations des postes d'Italie et de Belgique, plus une machine à timbrage rapide, système Hoster. Le nouveau système de distribution des lettres à Berlin, pendant les courses des courriers urbains, est représenté par un modèle de ces courriers. Le Musée a reçu d'Italie, pour faire comprendre la manière dont les colis postaux y sont distribués, le modèle d'une voiture de distribution des colis, et, pour montrer la manière dont s'effectue la distribution des lettres à Venise, le modèle d'un bateau de poste vénitien. L'Administration des postes de Norvège a de nouveau envoyé, comme modèle d'engin se rapportant à l'organisation de son service, un traîneau à rennes et une paire des patins dont on se sert, dans le nord de la Norvège, pour les transports postaux dans les campagnes et pour la distribution des lettres rurales. L'Administration des postes autrichiennes a fait part au Musée de plusieurs beaux modèles de voitures postales, et, entre autres, du modèle d'une voiture spécialement en usage en Dalmatie. Pour donner une idée des trains-poste rapides *(flying scotchman)* circulant entre Londres et les principales villes de l'Ecosse, on a acquis le modèle, en état de service, de deux wagons-poste anglais avec appareils pour recevoir et lancer les sacs de dépêches pendant la marche du train. Les spécimens de paquebots-poste sont nombreux. Il convient de mentionner avant tout l'acquisition d'un modèle du nouveau paquebot accéléré à double hélice « Augusta Victoria » de la compagnie hambourgo-américaine « *Packet-Fahrt-Aktien-Gesellschaft* », le premier paquebot accéléré géant qui ait

wurde das Museum namentlich durch den Eingang einer umfassenden Sammlung von Ausrüstungsgegenständen aller Art, welche bei der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika gebräuchlich sind, bereichert. Der Sammlung der Briefstempelmaschinen wurden mehrere Maschinen sinnreicher neuer Einrichtung, wie solche bei der italienischen und belgischen Postverwaltung in Gebrauch sind, ferner eine Schnellstempelmaschine nach Hosters Patent einverleibt. Die neue Einrichtung der Vertheilung der Stadtbriefe in Berlin während der Stadtpostfahrten wurde durch das Modell eines Strassenpostwagens zur Anschauung gebracht. Von Italien ging, um die Art der Postpacketbestellung daselbst ersichtlich zu machen, das Modell eines Packetbestellungswagens ein, ferner zur Veranschaulichung der Briefbestellung in Venedig das Modell einer venezianischen Postbarke. Ein Rennthierschlitten und ein Paar Schneeschuhe, wie solche im nördlichen Theil Norwegens bei der Postbeförderung über Land und bei der Landbriefbestellung angewendet werden, wurden von der norwegischen Postverwaltung als neuer Beitrag zur Darstellung ihrer Posteinrichtungen übersandt. Die österreichische Postverwaltung wandte dem Museum mehrere werthvolle Postwagenmodelle zu, darunter eines der in Dalmatien gebräuchlichen besonderen Art von Postwagen. Zur Veranschaulichung der in Grossbritannien zwischen London und den Hauptplätzen Schottlands verkehrenden besonderen Post-Expresszüge *(flying scotchman)* wurde das betriebsfähige Modell zweier englischer Bahnpostwagen, mit Vorrichtungen zum Auffangen und Abwerfen der Briefbeutel während der Fahrt, erworben. Zahlreich waren die neuen Beiträge von Postdampfschiffs-Modellen. Vor Allem ist in dieser Hinsicht die Erwerbung eines Modells des neuen Doppelschrauben-Schnelldampfers Augusta Viktoria der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-

dition of several new and sensibly arranged machines, such as are used by the Italian and Belgian post office, and a quick-stamping machine after Hoster's patent. The new arrangement for the delivery of local letters in Berlin during the rounds of the « Street post office » was demonstrated by the model of a driving post office. From Italy there came the model of a parcels delivey van, to illustrate the mode of delivering parcels common in that country, while Venice, to show her method of letter-delivery contributed a Venetian post-boat. A reindeer sleigh and a pair of snow-shoes, such as are used in the northern part of Norway in the delivery and forwarding of country letters, were sent by the Norwegian postal administration as a new contribution to the representations of its postal arrangements. The Austrian postal administration contributed several valuable models of mail-carts, among them being one of the special kind in use in Dalmatia. To illustrate the express mail trains of Great-Britain travelling between London and the principal towns of Scotland *(Flying Scotchman)*, the working models of two English mail-carriages with the apparatus for catching up and throwing out the mail bags during the journey were procured. The new contributions of steam-packet models were very numerous, the most interesting being the model of the Augusta Victoria, a new double-screw express steamer belonging to the Hamburg-American Steam Packet Company. The Augusta Victoria is the first gigantic transatlantic steamer constructed in a German dock, and affords a proof that, even in the most difficult problems of ship-building, Germany is equal to England, whose ship-building ranks as the first in the world. Among other steam-packet models may be mentioned that of the Marie Wœrmann, a steamer built in Hamburg for passage to the West coast of Africa, that of the Prinz Alexander belonging to the Dutch steam-ship company

été destiné au service transatlantique; ce paquebot a été construit sur un chantier allemand et prouve que l'architecture navale allemande est déja devenue, même dans les travaux les plus difficiles, l'égale de l'architecture navale la plus parfaite du monde, celle de l'Angleterre. Parmi les autres spécimens de paquebots-poste, mentionnons celui du paquebot « Marie Wœrmann » construit à Hambourg pour le service de l'Afrique, le modèle du paquebot-poste « Pierre-Alexandre » appartenant à la compagnie néerlandaise de paquebots qui fait le service entre Amsterdam et Batavia, et le modèle du paquebot italien « Vincenzio Florio ».

La collection s'est également accrue d'objets intéressant le service de la poste tubulaire; on a fait l'acquisition du modèle d'un nouvel appareil de construction simplifiée, inventé par le mécanicien en chef du service de la poste tubulaire à Berlin.

Pour donner une idée de la poste aux pigeons, on a eu soin d'en acheter un modèle, entre autres une fenêtre de colombier avec signal électrique.

La collection de timbres-poste, qui comprend aussi les formules de transmission des espèces au moyen de mandats ou de bons de poste, a pris un grand et rapide développement et acquis une telle importance, qu'on s'est vu obligé de la confier aux soins spéciaux d'un expert. A la collection des timbres-poste a été dernièrement jointe une collection des coins et planches qui ont servi à la fabrication des formules postales de valeur des anciennes Administrations des postes allemandes, autrefois indépendantes et qui se sont plus tard fusionnées dans la poste impériale.

La section du Musée qui est réservée aux modèles d'hôtels des postes, s'est enrichie des modèles des bâtiments de poste les plus remarquables qui ont été terminés ces derniers temps.

Aktien-Gesellschaft zu erwähnen, des ersten transatlantischen Riesen-Schnelldampfers, dessen Erbauung auf einer deutschen Werft erfolgt ist und den Beweis geliefert hat, dass der deutsche Schiffsbau selbst in Bezug auf die grössten Aufgaben dem vorgeschrittensten Schiffsbau der Welt, dem englischen, ebenbürtig geworden ist. Unter den anderen neuen Postdampfschiffs-Modellen ist zu erwähnen das Modell des in Hamburg für die Fahrt nach der Westküste von Afrika erbauten Dampfers Marie Woermann, das Modell des der holländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft Nederland gehörigen Postdampfers Prinz Alexander für die Fahrt zwischen Amsterdam und Batavia, das Modell des italienischen Postdampfers Vincenzio Florio.

Auch hinsichtlich des Rohrpostbetriebes hat eine Vermehrung der Sammlungen stattgefunden, indem das Modell eines neuen Apparates der von dem Maschinenmeister der Berliner Rohrpostanlage erfundenen vereinfachten Konstruktion angeschafft wurde.

Für Veranschaulichung der Taubenpost wurde durch Erwerbung eines Modells, wozu insbesondere ein Einflugkasten mit elektrischer Signalvorrichtung gehört, gesorgt.

Die Sammlung von Postwerthzeichen, welche auch die Formulare zur Geldübermittelung mittels Postanweisung oder Postnote in sich begreift, hat sich in raschem Wachsthum fortentwickelt und bereits eine solche Bedeutung erlangt, dass es nothwendig war, dieselbe der Sorge eines besonderen Sachkundigen zu unterstellen. Mit der Werthzeichen-Sammlung ist neuerdings eine Sammlung der Stempel und Platten vereinigt worden, welche zur Herstellung der Postwerthzeichen für die ehemals selbstständigen, später in der Reichspost mit einander verschmolzenen deutschen Postverwaltungen dienten.

Die Abtheilung des Museums für Posthausmodelle hat sich um die Mo-

Nederland for the voyage between Amsterdam and Batavia, and the model of the Italian steam-packet Vincenzio Florio.

With regard to the pneumatic despatches, an increase has also been made in the collection by the addition of the model of a new and simplified apparatus invented by the chief engineer of the Berlin tubular post.

To illustrate the working of the pigeon-post a model has been procured to which belong special reception traps with electric signal-apparatus.

The collection of postage stamps, which also includes money order forms and postal notes, has increased very rapidly and already attained such proprtions that it was found necessary to put it in charge of an expert. A collection of dies and plates has recently been incorporated with the collection of stamps. The former were used in the making of postage stamps for the independent German postal administrations previous to their incorporation as the Imperial Post.

The department of the museum devoted to the models of post houses has been increased by the addition of models of several important post offices recently completed.

Enfin la riche section qui comprend l'organisation des transports dans les pays dont la civilisation diffère de la nôtre, a acquis divers objets provenant de la Chine, du Japon, de l'Inde, de l'Arabie, des colonies allemandes, etc.

Les collections se sont, en outre, beaucoup enrichies de gravures sur cuivre ou sur bois, dessins à la plume, etc., ayant, d'une manière ou d'une autre, trait au service des échanges, de portraits de personnages marquants, d'échantillons de caractères, d'autographes, de récépissés postaux, de feuilles commémoratives, de médailles et d'autres objets analogues.

Bibliographie postale.

TRATADO-COMPENDIO DE GEOGRAFIA E ITINERARIOS POSTALES DE ESPANA, *por D. Francisco de Asis Gutiérrez.* Madrid, Libreria internacional de Romo y Füssel. 1892.

Cette nouvelle brochure est encore due à un fonctionnaire des postes espagnoles. Elle a pour but de servir de guide-manuel pour la préparation des employés des postes d'Espagne qui sont appelés à subir l'examen. L'auteur fait lui-même partie d'un corps d'enseignement, d'une « école préparatoire postale » qui existe à Madrid; il y enseigne la géographie et la législation postales. Il est donc on ne peut plus maître du sujet qu'il traite dans sa brochure, et semble surtout parfaitement apte à donner une description de la géographie postale de l'Espagne. C'est à ce point de vue qu'il importe de juger son œuvre. Celle-ci indique d'une manière exacte les services postaux effectués par chemins de fer en Espagne, et les services ruraux qui s'y soudent, de même qu'il décrit brièvement le pays

delle der in letzter Zeit beendeten hervorragenden Postbauten vermehrt.

Endlich hat auch die reichhaltige Abtheilung des Museums für die Verkehrseinrichtungen der Länder abweichenden Kulturzustandes durch verschiedene neue Beiträge aus China, Japan, Indien, Arabien, den deutschen Kolonien u. s. w. namhafte Bereicherungen erfahren.

Eine umfangreiche Vermehrung der Sammlungen ist ausserdem eingetreten an Kupferstichen, Holzschnitten, Handzeichnungen u. s. w., welche auf das Verkehrswesen in irgend einer Form Bezug haben, an Portraits verdienstvoller Persönlichkeiten, Schriftproben, Autographen, Postscheinen, Gedenkblättern, Denkmünzen und dergleichen.

Postalische Bücherkunde.

TRATADO-COMPENDIO DE GEOGRAFIA E ITINERARIOS POSTALES DE ESPANA, *por D. Francisco de Asis Gutiérrez.* Madrid, Libreria internacional de Romo y Füssel. 1892.

In dem vorliegenden Werkchen haben wir wiederum die Arbeit eines spanischen Postbeamten zu begrüssen. Dieselbe ist dazu bestimmt, den spanischen Postbeamten, welche sich der Prüfung zu unterziehen haben, als Mittel zur Vorbereitung zu dienen. Der Herr Verfasser ist selbst Mitglied des Lehrkörpers einer in Madrid bestehenden sogenannten « postalischen Vorbereitungsschule » und ertheilt an dieser Anstalt den Unterricht in der Postgeographie und Postgesetzgebung. Er beherrscht mithin den in dem Schriftchen behandelten Stoff in ungewöhnlichem Masse und erscheint besonders befähigt, eine « Postgeographie von Spanien » zur Darstellung zu bringen. Als solche ist das Werkchen zu betrachten. Es enthält eine genaue Beschreibung der Eisenbahn-Postkurse Spaniens und der von denselben abzweigenden

Lastly, the large division of the museum for the means of communication in less civilised lands, has been enriched by several new contributions from China, Japan, India, Arabia, and the German colonies, etc. Many additions have taken place in the form of copper-plate engravings, wood engravings, drawings, etc., which in one way or another have reference to traffic; portraits of notable persons, specimens of type, autographs, acknowledgements of deposit, commemorative papers and medals, and the like.

Postal Bibliography.

TRATADO-COMPENDIO DE GEOGRAFIA E ITINERARIOS POSTALES DE ESPANA, *por D. Francisco de Asis Gutiérrez.* Madrid, Libreria internacional de Romo y Füssel. 1892.

In this little book we have once again to welcome the work of a Spanish post office official. Its object is to assist in the preparation of such Spanish post office officials as intend presenting themselves for examination.

The author is himself on the staff of teachers of one of the so-called « Postal Preparatory Schools » of Madrid, where he gives instruction in postal geography and postal legislation. He has treated his subject in an unusually masterly manner and seems in every way fitted to bring out a « Postal Geography for Spain », which this little work may really be considered to be. It contains an exact description of the railway postal routes of Spain and the high-road routes branching from them, as well as a concise geography

au point de vue politique et physique, en s'attachant aux conditions postales de chaque contrée. Le sujet est traité d'une manière sobre et claire et devient, par conséquent, d'une vulgarisation particulièrement facile. Les personnes qui feront usage de cette brochure, auraient peut-être désiré qu'elle fût accompagnée d'une carte synoptique des services de poste existant en Espagne, par la raison que rien ne facilite autant l'étude de la géographie qu'un dessin cartographique.

Petites communications.

Nous apprenons par « l'*Archiv für Post und Telegraphie* » que le service des colis postaux a été introduit au Japon dès le 1er octobre dernier. Le port des colis se calcule d'après sept degrés de poids et dix rayons de distance, et varie de 30 cts. à 5 francs. On applique, en outre, trois taxes pour l'échange urbain. Le maximum de poids est fixé à 5½ kg. et les dimensions des colis ne doivent pas dépasser 2 pieds dans l'un ou l'autre sens.

Les colis postaux avec valeur déclarée sont aussi admis; ils ont à payer, outre le port, un droit d'assurance qui comporte 7 sen en minimum, plus 1 sen par yen pour les montants à partir de 2 yen. La valeur déclarée ne doit pas excéder 150 yen.

La perte d'un colis postal ordinaire donne droit à une indemnité de 10 sen par 375 grammes.

L'expédition de colis renfermant des lettres est punie d'une amende de 2 à 20 yen.

Landpostkurse, sowie eine kurz gefasste politische und physische Geographie des Landes, wobei der Schwerpunkt auf die postalischen Verhältnisse gelegt ist. Die Darstellung ist knapp und klar, und daher für Vorbereitungszwecke besonders geeignet. Vielleicht wäre es Denjenigen, die das Werkchen benutzen wollen, erwünscht gewesen, wenn demselben eine Uebersichtskarte der Postkurse Spaniens beigegeben wäre, da bekanntlich das Studium der Geographie durch nichts so sehr erleichtert wird, als durch kartographische Darstellung.

Kleine Mittheilungen.

Wie wir dem « Archiv für Post und Telegraphie » entnehmen, ist am 1. Oktober d. J. in Japan der Postpacketdienst eingeführt worden. Das Porto wird nach 7 Gewichts- und 10 Entfernungsstufen berechnet und bewegt sich zwischen 30 Cen und 5 Fr. Ausserdem bestehen noch 3 Portosätze für den Stadtverkehr. Das Meistgewicht ist auf etwa 5½ Kgr. begrenzt worden, und in der Ausdehnung dürfen die Packete 2 Fuss in jeder Richtung nicht überschreiten.

Postpackete mit Werthangabe sind ebenfalls zulässig; für dieselben ist neben dem Porto eine Versicherungsgebühr zu entrichten, welche mindestens 7 Sen und ausserdem je 1 Sen für den Yen bei Summen von 2 Yen an beträgt. Die Werthangabe darf 150 Yen nicht übersteigen.

Für den Verlust gewöhnlicher Packete wird eine Entschädigung von 10 Sen für je 375 Gr. geleistet.

Die Auflieferung von Packeten, welche Briefe enthalten, wird mit Geldstrafe von 2 bis 20 Yen belegt.

of the country, in which the postal relations are made the centre of gravity.

The exposition is short and clear, and on this account especially suited to preparation for examination. It would not perhaps have been amiss, for the sake of those for whom the book is intended, to add an abstract map of the Spanish post routes, for nothing, as is well known, so facilitates the study of geography as the use of maps.

Miscellaneous.

The parcel post service was, according to the « *Archiv für Post und Telegraph* », introduced into Japan on the 1st of October last. The amount of postage is reckoned according to Weight and Distance; for the former a scale of 7, for the latter a scale of 10 charges being arranged, varying from 30 centimes to 5 francs, beside which there are 3 rates of postage for the local service. The maximum weight has been fixed at 5½ kgr., and parcels may not exceed a dimension of 2 feet in each direction.

Parcels with declared value are also accepted, for which, beside the postage, a minimum insurance fee of 7 Sen, increasing one Sen per Yen on sums of 2 Yen and upwards must be paid. The declared value may not exceed 15 Yen.

For the loss of ordinary parcels a compensation of 10 Sen for every 375 gr. is paid. Parcels containing letters are fined from 2 to 20 Yen.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

17e VOLUME

ANNÉE 1892.

BERNE

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW.

au point de vue politique et physique, en s'attachant aux conditions postales de chaque contrée. Le sujet est traité d'une manière sobre et claire et devient, par conséquent, d'une vulgarisation particulièrement facile. Les personnes qui feront usage de cette brochure, auraient peut-être désiré qu'elle fût accompagnée d'une carte synoptique des services de poste existant en Espagne, par la raison que rien ne facilite autant l'étude de la géographie qu'un dessin cartographique.

Landpostkurse, sowie eine kurz gefasste politische und physische Geographie des Landes, wobei der Schwerpunkt auf die postalischen Verhältnisse gelegt ist. Die Darstellung ist knapp und klar, und daher für Vorbereitungszwecke besonders geeignet. Vielleicht wäre es Denjenigen, die das Werkchen benutzen wollen, erwünscht gewesen, wenn demselben eine Uebersichtskarte der Postkurse Spaniens beigegeben wäre, da bekanntlich das Studium der Geographie durch nichts so sehr erleichtert wird, als durch kartographische Darstellung.

of the country, in which the postal relations are made the centre of gravity.

The exposition is short and clear, and on this account especially suited to preparation for examination. It would not perhaps have been amiss, for the sake of those for whom the book is intended, to add an abstract map of the Spanish post routes, for nothing, as is well known, so facilitates the study of geography as the use of maps.

Petites communications.

Nous apprenons par l'*Archiv für Post und Telegraphie* que le service des colis postaux a été introduit au Japon dès le 1er octobre dernier. Le port des colis se calcule d'après sept degrés de poids et dix rayons de distance, et varie de 30 cts. à 5 francs. On applique, en outre, trois taxes pour l'échange urbain. Le maximum de poids est fixé à 5½ kg. et les dimensions des colis ne doivent pas dépasser 2 pieds dans l'un ou l'autre sens.

Les colis postaux avec valeur déclarée sont aussi admis; ils ont à payer, outre le port, un droit d'assurance qui comporte 7 sen en minimum, plus 1 sen par yen pour les montants à partir de 2 yen. La valeur déclarée ne doit pas excéder 150 yen.

La perte d'un colis postal ordinaire donne droit à une indemnité de 10 sen par 375 grammes.

L'expédition de colis renfermant des lettres est punie d'une amende de 2 à 20 yen.

Kleine Mittheilungen.

Wie wir dem «Archiv für Post und Telegraphie» entnehmen, ist am 1. Oktober d. J. in Japan der Postpacketdienst eingeführt worden. Das Porto wird nach 7 Gewichts- und 10 Entfernungsstufen berechnet und bewegt sich zwischen 30 Cen und 5 Fr. Ausserdem bestehen noch 3 Portosätze für den Stadtverkehr. Das Meistgewicht ist auf etwa 5½ Kgr. begrenzt worden, und in der Ausdehnung dürfen die Packete 2 Fuss in jeder Richtung nicht überschreiten.

Postpackete mit Werthangabe sind ebenfalls zulässig; für dieselben ist neben dem Porto eine Versicherungsgebühr zu entrichten, welche mindestens 7 Sen und ausserdem je 1 Sen für den Yen bei Summen von 2 Yen an beträgt. Die Werthangabe darf 150 Yen nicht übersteigen.

Für den Verlust gewöhnlicher Packete wird eine Entschädigung von 10 Sen für je 375 Gr. geleistet.

Die Auflieferung von Packeten, welche Briefe enthalten, wird mit Geldstrafe von 2 bis 20 Yen belegt.

Miscellaneous.

The parcel post service was, according to the *Archiv für Post und Telegraph*, introduced into Japan on the 1st of October last. The amount of postage is reckoned according to Weight and Distance; for the former a scale of 7, for the latter a scale of 10 charges being arranged, varying from 30 centimes to 5 francs, beside which there are 3 rates of postage for the local service. The maximum weight has been fixed at 5½ kgr., and parcels may not exceed a dimension of 2 feet in each direction.

Parcels with declared value are also accepted, for which, beside the postage, a minimum insurance fee of 7 Sen, increasing one Sen per Yen on sums of 2 Yen and upwards must be paid. The declared value may not exceed 15 Yen.

For the loss of ordinary parcels a compensation of 10 Sen for every 375 gr. is paid. Parcels containing letters are fined from 2 to 20 Yen.

IMPRIMERIE SUTER & LIEROW à BERNE.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

17e VOLUME

ANNÉE 1892.

BERNE
IMPRIMERIE SUTER & LIEROW.