

Brawford 2341

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

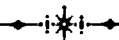
LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

20^e VOLUME

ANNÉE 1895.



BERNE

IMPRIMERIE SUTER & LEROW.

THE JOURNAL



TABLE DES MATIÈRES.

A. TABLE CHRONOLOGIQUE.

	Pages		Pages
N° 1. — 1^{er} janvier.		N° 7. — 1^{er} juillet.	
Les commencements de la poste américaine	1—9	Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine (suite)	101—110
Le service des postes dans la Nouvelle-Galles du Sud en 1893	9—12	Littérature postale	110—119
Le service postal dans la République Dominicaine . . .	12—14	Petites communications	119—120
La poste en Chine	14—15	N° 8. — 1^{er} août.	
Petites communications	16	Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine (suite et fin)	121—132
N° 2. — 1^{er} février.		Le service postal à New-York	132—136
Extrait du 40 ^{ème} rapport de gestion du Maître général des postes de la Grande-Bretagne et de l'Irlande pour l'exercice d'avril 1893 à fin mars 1894	17—25	Littérature postale	136
Renseignements historiques sur les avis hebdomadaires de Francfort et de Hambourg	25—32	N° 9. — 1^{er} septembre.	
Petites communications	32—36	Notice sur l'histoire de la poste aux Etats-Unis d'Amé- rique	137—146
N° 3. — 1^{er} mars.		Un traité postal international de l'année 1660	146—156
Les postes de l'Amérique du nord, 1707—1774	37—45	Littérature postale	156
Bibliographie postale	45—50	N° 10. — 1^{er} octobre.	
Nécrologie	51	Un compte postal de l'année 1555	157—164
Petites communications	51—52	Notice historique sur le tarif de la poste aux lettres de Russie	164—171
N° 4. — 1^{er} avril.		Littérature postale	172—176
Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine	53—58	Petites communications	176
Le service des postes dans les Etats-Unis d'Amérique en 1893/94	58—64	N° 11. — 1^{er} novembre.	
Bibliographie postale	64	Le service des postes aux Etats-Unis d'Amérique pen- dant les années 1773 à 1792	177—184
Nécrologie	65—68	Notice historique sur le tarif de la poste aux lettres de Russie (fin)	185—188
Petites communications	68	La Caisse d'épargne postale de Hongrie en 1893	188—191
N° 5. — 1^{er} mai.		Littérature postale	191—192
Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine (suite)	69—76	N° 12. — 1^{er} décembre.	
L'Administration des Postes de Suède en 1892 et en 1893	76—82	Extrait du 41 ^{er} rapport du Maître général des postes de la Grande-Bretagne et de l'Irlande pour la période du 1 ^{er} avril 1894 au 31 mars 1895	193—203
Littérature postale	82—84	La Caisse d'épargne et de retraite de Belgique pendant l'année 1894	203—206
N° 6. — 1^{er} juin.		Littérature postale	206—208
Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine (suite)	85—95		
L'Administration des Postes de Suède en 1892 et en 1893 (fin)	95—99		
Littérature postale	99—100		
Petites communications	100		

B. TABLE ALPHABÉTIQUE.

	Pages		Pages
Allemagne. — Renseignements historiques sur les avis hebdomadaires de Francfort et de Hambourg	25	Dominicaine (République). — Le service postal dans la —	12
— Promotion au rang de Ministre d'Etat du Secrétaire d'Etat D' von Stephan	36	Egypte. — Abolition du monopole postal pour les envois d'argent monnayé et d'objets précieux et réduction de la taxe des envois avec valeur déclarée	51
Amérique (Etats-Unis d'—). — Les commencements de la poste américaine	1	Grande-Bretagne. — Extrait du rapport de gestion du Maître général des postes pour l'année 1893/94	17
— Les postes de l'Amérique du Nord de 1707 à 1774	37	— Extrait du rapport de gestion du Maître général des postes pour l'année 1894/95	193
— Le service des postes aux — en 1893/94	58	Hongrie. — La Caisse d'épargne postale en — en 1893	188
— Le service des postes à New-York	132	Littérature postale. — Voir <i>Bibliographie postale</i> .	
— Notice sur l'histoire de la poste aux —	137	Luxembourg. — La Bourse de travail de l'Administration des postes du —	52
— Le service des postes aux — de 1773 à 1792	177	Nécrologie. — A. Wilhelm Roos †	51
Argentine (République). — Développement historique des moyens de communication et de transport dans la — 53, 69, 85, 101, 121		— Garant, Directeur d'Administration des postes belges †	65
Belgique. — La Caisse d'épargne scolaire en — en 1893	16	— Hoch, Secrétaire au Bureau international †	65
— Nomination de M. Sterpin aux fonctions de Directeur général des postes en remplacement de M. Stassin, retraité	68	— D' Mariano Donato Muñoz †	66
— La Caisse d'épargne et de retraite de — en 1894	203	Nouvelle-Galles du Sud. — Le service des postes dans la — en 1893	9
Bibliographie postale. — <i>The Post in Grant and Farm, by J. Wilson Hyde</i>	45	New-York. — Le service des postes à —	132
— Manuel postal international à l'usage des bureaux ambulants et des bureaux sédentaires d'échange. Par E. Caulet	64	Pays-Bas. — La Caisse d'épargne postale aux — en 1893	100
— <i>La Ilustracion postal</i>	82	Russie. — Le service des postes entre la — et la Chine	119
— <i>Lucien Maury. Das römische Postwesen. Aus dem Französischen übersetzt von Hubert Schmidt</i>	99	— Notice historique sur le tarif de la poste aux lettres de —	164, 185
— <i>Unter dem Zeichen des Verkehrs</i>	110	Suède. — La Caisse d'épargne postale en — en 1893	16
— Carte de la France avec ses voies et communications, dressée par Maxime Mabyre	115	— La poste de — en 1892 et 1893	76, 95
— Vocabulaire postal et télégraphique anglais-français et français-anglais, par Albert Travers	116	Suisse. — La société de cautionnement en 1894	68
— <i>De Correos</i>	117	Traité postal. — Un — international de 1660	146
— <i>Fransk Uppslagsbok för Posttjänstemän. Utarbetad af Alexis Wiberg</i>	118	Union postale universelle. — Accession de la Colonie du Cap	32
— <i>Indicador de Correos</i>	136		
— <i>Die Kurzschrift im Postbetriebe, von Gust. Ad. Pöschl</i>	156		
— <i>Historial del correo desde sus origines hasta nuestros dias, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión postal universal, por D. Eduardo Verdegay y Fiscowich</i>	172		
— <i>Die deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung, von Dr. P. D. Fischer</i>	191		
— <i>Serriço postal Urbano da Capital federal e Projecto para sua reorganização, por Alfredo Marques de Souza</i>	192		
— <i>Geschichte des Welt-Postvereins, von Dr. Hugo Weithase</i>	206		
Caisse d'épargne. — En Belgique	16, 203		
— Au Canada	176		
— En Hongrie	188		
— Dans les Pays-Bas	100		
— En Suède	16		
Canada. — La Caisse d'épargne postale au — en 1893/94	176		
Cap (Colonie du). — Accession à l'Union postale	32		
Chine. — La poste en —	14		
— Le service des postes entre la — et la Russie	119		
Compte postal. — Un — de 1555	157		

INHALTS-VERZEICHNIS.

A. Chronologische Übersicht.

	Seite		Seite
N° 1. — 1. Januar.		N° 7. — 1. Juli.	
Die Anfänge der nordamerikanischen Post	1—9	Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik (Fortsetzung)	101—110
Der Postdienst in Neu-Süd-Wales im Jahre 1893	9—12	Postalische Litteratur	110—119
Der Postdienst in der Republik San Domingo	12—14	Kleine Mitteilungen	119—120
Die Post in China	14—15		
Kleine Mitteilungen	16		
N° 2. — 1. Februar.		N° 8. — 1. August.	
Aus dem 40. Verwaltungsberichte des General-Postmeisters von Grossbritannien und Irland für das Betriebsjahr April 1893 bis Ende März 1894	17—25	Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik (Schluss)	121—132
Zur Geschichte der Frankfurter und Hamburger wöchentlichen <i>avis</i>	25—32	Der Postdienst in New-York	132—136
Kleine Mitteilungen	32—36	Postalische Litteratur	136
N° 3. — 1. März.		N° 9. — 1. September.	
Das nordamerikanische Postwesen in den Jahren 1707 bis 1774	37—45	Zur Geschichte des Postwesens in den Vereinigten Staaten	
Postalische Bücherkunde	45—50	Amerikas	137—146
Nachruf	51	Ein internationaler Postvertrag aus dem Jahre 1660	146—156
Kleine Mitteilungen	51—52	Postalische Litteratur	156
N° 4. — 1. April.		N° 10. — 1. Oktober.	
Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik	53—58	Eine Postrechnung aus dem Jahre 1555	157—164
Der Postdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika im Verwaltungsjahre 1893/94	58—64	Zur Geschichte des russischen Briefposttarifs	164—171
Postalische Bücherkunde	64	Postalische Litteratur	172—176
Nachrufe	65—68	Kleine Mitteilungen	176
Kleine Mitteilungen	68		
N° 5. — 1. Mai.		N° 11. — 1. November.	
Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik (Fortsetzung)	69—76	Das Postwesen im Gebiete der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1773 bis 1792	177—184
Die Postverwaltung von Schweden in den Jahren 1892 und 1893	76—82	Zur Geschichte des russischen Briefposttarifs (Schluss)	185—188
Postalische Litteratur	82—84	Die ungarische Postsparkasse im Jahre 1893	188—191
		Postalische Litteratur	191—192
N° 6. — 1. Juni.		N° 12. — 1. Dezember.	
Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik (Fortsetzung)	85—95	Aus dem 41. Verwaltungsberichte des General-Postmeisters von Grossbritannien und Irland für das Betriebsjahr April 1894 bis Ende März 1895	193—203
Die Postverwaltung von Schweden in den Jahren 1892 und 1893 (Schluss)	95—99	Die belgische Staats-Spar- und Pensionskasse im Jahre 1894	203—206
Postalische Litteratur	99—100	Postalische Litteratur	206—208
Kleine Mitteilungen	100		

B. Sachregister.

	Seite		Seite
Amerika (Vereinigte Staaten von —). — Die Anfänge der Post in den	1		
— Das Postwesen in den — in den Jahren 1707—1774	37		
— Der Postdienst in den — im Jahre 1893/94	58		
— Der Postdienst in New-York	132		
— Zur Geschichte des Postwesens in den —	137		
— Das Postwesen in den — in den Jahren 1773 bis 1792	177		
Argentinische Republik. — Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der — 53, 69, 85, 101, 121			
Belgien. — Die Schulsparkassen in — im Jahre 1893	16		
— Die Staats-Spar- und Pensionskasse in — im Jahre 1894	203		
— Pensionierung des Herrn General-Postdirektors Stassin und Ernennung des Herrn Sterpin zu seinem Nachfolger	68		
Bücherkunde, postalische. — Siehe Litteratur.			
Canada. — Siehe Kanada.			
Capland. — Siehe Kapland.			
China. — Die Post in —	14		
— Postaustausch zwischen — und Russland	19		
Deutschland. — Zur Geschichte der Frankfurter und Hamburger wöchentlichen <i>arisi</i>	25		
— Verleihung des Ranges eines Staatsministers an den Staatssekretär Dr. von Stephan	36		
Domingo (San —). — Siehe San Domingo.			
Egypten. — Aufhebung des Postzwanges für Sendungen mit gemünztem Gelde und kostbaren Gegenständen, sowie Ermäßigung der Taxe für Wertsendungen	51		
Grossbritannien. — Auszug aus dem Verwaltungsberichte des General-Postmeisters für das Jahr 1893/94	17		
— Desgl. für das Jahr 1894/95	193		
Kanada. — Die Postsparkassen in — im Jahre 1893/94	176		
Kapland. — Beitritt desselben zum Weltpostverein	32		
Litteratur (Postalische —). — <i>The Post in Grant and Farm, by J. Wilson Hyde</i>	45		
— <i>Manuel postal international à l'usage des bureaux ambulants et des bureaux sédentaires d'échange. Par E. Cautel</i>	64		
— <i>La Ilustracion postal</i>	82		
— Lucian Maury. Das römische Postwesen. Aus dem Französischen übersetzt von Hubert Schmidt	99		
— Unter dem Zeichen des Verkehrs	110		
— <i>Carte de la France avec ses voies et communications, dressée par Maxime Mabyre</i>	115		
Litteratur (Postalische —). — <i>Vocabulaire postal et télégraphique anglais-français et français-anglais, par Albert Travers</i>			116
— <i>De Correos</i>			117
— <i>Fransk Uppslagsbok för Posttjenstemän. Utarbetad af Alexis Wiberg</i>			118
— <i>Indicador de Correos</i>			136
— Die Kurzschrift im Postbetriebe, von Gust. Ad. Pöschl			156
— <i>Historia del correo desde sus origines hasta nuestros dias, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión postal universal, por D. Eduardo Verdegay y Fiscovich</i>			172
— Die deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung, von Dr. P. D. Fischer			191
— <i>Serviço postal urbano da Capital federal e Projecto para sua reorganização, por Alfredo Marques de Souza</i>			192
— Geschichte des Welt-Postvereins, von Dr. Hugo Weithase			206
Luxemburg. — Die Arbeitsnachweisstelle der Postverwaltung in —			52
Nachrufe. — A. Wilhelm Roos †			51
— Direktor Garant in der Centralverwaltung der belgischen Posten †			65
— Sekretär Hoch im Internationalen Postbureau †			65
— Dr. Mariano Donato Muñoz †			66
Neu Süd-Wales. — Der Postdienst in — im Jahre 1893			9
New-York. — Der Postdienst in —			132
Niederland. — Die Postsparkasse in — im Jahre 1893			100
Postsparkassen in Belgien	16,		203
— in Kanada			176
— in Niederland			100
— in Schweden			16
— in Ungarn			188
Postrechnung. — Eine — aus dem Jahre 1555			157
Postvertrag. — Ein internationaler — aus dem Jahre 1660			146
Russland. — Postaustausch zwischen — und China			119
— Zur Geschichte des russischen Briefposttarifs			164, 185
San Domingo. — Der Postdienst in der Republik —			12
Schulsparkassen in Belgien			16
Schweden. — Die Postsparkasse in — im Jahre 1893			16
— Die Post von — in den Jahren 1892 und 1893			76, 95
Schweiz. — Der Amtsbürgerschaftsverein in der — im Jahre 1894			68
Ungarn. — Die Postsparkasse in — im Jahre 1893			188
Weltpostverein. — Beitritt von Kapland zum —			32

TABLE OF CONTENTS.

A. CHRONOLOGICAL TABLE.

	Page		Page
N° 1.—1st of January.		N° 7.—1st of July.	
Beginning of North American Posts	1—9	Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic (continuation)	101—110
The Postal Service of New South Wales in the year 1893	9—12	Postal Literature	110—119
The Postal Service in the Republic of San Domingo	12—14	Miscellaneous	119—120
The Post in China	14—15		
Miscellaneous	16		
N° 2.—1st of February.		N° 8.—1st of August.	
Extract from the 40 th Report of the Postmaster General of Great Britain and Ireland for the year April 1893 to the end of March 1894	17—25	Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic (conclusion)	121—132
Historical Facts relating to the Frankfort and Hamburg Weekly Newspapers	25—32	The Postal Service of New York	132—136
Miscellaneous	32—36	Postal Literature	136
N° 3.—1st of March.		N° 9.—1st of September.	
North American Posts, 1707—1774	37—45	Something more about the History of the United States Post	137—146
Postal Bibliography	45—50	An International Postal Treaty of the year 1660	146—156
Obituary	51	Postal Literature	156
Miscellaneous	51—52		
N° 4.—1st of April.		N° 10.—1st of October.	
Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic	53—58	A Postal Account of the year 1555	157—164
The Postal Service in the United States of America in the year 1893/94	58—64	On the History of the Russian Letter-post Tariff	164—171
Postal Bibliography	64	Postal Literature	172—176
Obituary	65—68	Miscellaneous	176
Miscellaneous	68		
N° 5.—1st of May.		N° 11.—1st of November.	
Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic (continuation)	69—76	Mail service in the United States, 1773—1792	177—184
The Postal Administration of Sweden in the years 1892 and 1893	76—82	On the History of the Russian Letter-post Tariff (conclusion)	185—188
Postal Literature	82—84	The Hungarian Post Office Savings Bank in 1893	188—191
		Postal Literature	191—192
N° 6.—1st of June.		N° 12.—1st of December.	
Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic (continuation)	85—95	Extract from the 41 st Report of the Postmaster General of Great Britain and Ireland for the year April 1894 to the end of March 1895	193—203
The Postal Administration of Sweden in the years 1892 and 1893 (conclusion)	95—99	The Belgian State Savings and Pensions Bank in 1894	203—206
Postal Literature	99—100	Postal Literature	206—208
Miscellaneous	100		

B. ALPHABETICAL TABLE.

	Page		Page
America (United States of —). — Beginning of the Posts in the	1	Literature, Postal. — <i>Carte de la France avec ses voies et communications, dressée par Maxime Mabyre</i>	115
— The Posts in the —, from 1707 to 1774	37	— <i>Vocabulaire postal et télégraphique anglais-français et français-anglais, par Albert Travers</i>	116
— The Postal Service in the — during the year 1893/94	58	— <i>De Correos</i>	117
— The Postal Service of New York	132	— <i>Fransk Uppslagsbok för Posttjänstemän. Uarbetad af Alexis Wibery</i>	118
— Something more about the History of the Post in the —	137	— <i>Indicador de Correos</i>	136
— Mail service in the —, from 1773 to 1792	177	— <i>Die Kurzschrift im Postbetriebe, von Gust. Ad. Pöschl</i>	150
Argentine Republic. — Growth of the means of Communication and Transport in the —	53, 69, 85, 101, 121	— <i>Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión postal universal, por D. Eduardo Verdegay y Fiszowich</i>	172
Belgium. — The School Savings Bank in — during the year 1893	16	— <i>Die deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung, von Dr. P. D. Fischer</i>	191
— The Belgian State Savings and Pensions Bank in 1894	203	— <i>Serviço postal urbano da Capital federal e Projecto para sua reorganização, por Alfredo Marques de Souza</i>	192
— Retirement of Mr. Stassin, Director General of Posts, and appointment of Mr. Sterpin as his successor . . .	68	— <i>Geschichte des Welt-Postvereins, von Dr. Hugo Weithase</i>	206
Bibliography, Postal. — See Literature.		Luxembourg. — The Labour Exchange of the Postal Administration of —	52
Canada. — The Post Office Savings Bank in 1893/94 . . .	176	Netherlands. — The Post Office Savings Bank in 1893 . . .	100
Cape Colony. — Adhesion of — to the Universal Postal Union	32	New South Wales. — The Postal Service of — in the year 1893	9
China. — The Post in —	14	New York. — The Postal Service of —	132
— The Postal Service between — and Russia	119	Obituary. — A. Wilhelm Roos†	51
Domingo (San —). — See San Domingo.		— Mr. Garant, Director in the Central Administration of the Belgian Post Office†	65
Egypt. — Abolition of the Postal Privilege for the transmission of coin and valuables, and reduction of the charge on valuables	51	— Mr. Hoch, Secretary at the International Postal Bureau†	65
Germany. — Historical Facts relating to the Frankfort and Hamburg Weekly <i>avis</i>	25	— Dr. Mariano Donato Muñoz†	66
— Elevation of Dr. von Stephan, Secretary of State, to the rank of Minister of State	36	Postal Account. — A — of the year 1555	157
Great Britain. — Extract from the Report of the Postmaster General for the year 1893/94	17	Postal Treaty. — An International — of the year 1660 . . .	146
— Ditto for the year 1894/95	193	Post Office Savings Bank, in Belgium	16, 203
Hungary. — The Post Office Savings Bank in — during the year 1893	188	— in Canada	176
Literature, Postal. — The Post in Grant and Farm, by J. Wilson Hyde	45	— in Hungary	188
— <i>Manuel postal international à l'usage des bureaux ambulants et des bureaux sédentaires d'échange. Par E. Caulet</i>	64	— in the Netherlands	109
— <i>La Ilustracion Postal</i>	82	— in Sweden	16
— <i>Lucien Maury. Das Römische Postwesen. Aus dem Französischen übersetzt von Hubert Schmüdt</i>	99	Russia. — The Postal Service between — and China . . .	119
— <i>Unter dem Zeichen des Verkehrs</i>	110	— On the History of the Russian Letter-post Tariff	164, 185
		San Domingo. — The Postal Service in the Republic of — .	12
		School Savings Bank in Belgium	16
		Sweden. — The Post Office Savings Bank in — during the year 1893	16
		— The Post in — during the years 1892 and 1893	76, 95
		Switzerland. — The Swiss Mutual Guarantee Society in 1894	68
		Universal Postal Union. — Adhesion of the Cape Colony to the —	32

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 1.

Berne, 1^{er} janvier 1895.

Sommaire. LES COMMENCEMENTS DE LA POSTE AMÉRICAINE. — LE SERVICE DES POSTES DANS LA NOUVELLE-GALLES DU SUD EN 1893. — LE SERVICE POSTAL DANS LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE. — LA POSTE EN CHINE. — PETITES COMMUNICATIONS.

Les commencements de la poste américaine.

par M. C.-W. Ernst, à Boston, Mass.

Le Département des postes de Washington a publié peu de rapports avant l'année 1789, et le feu a détruit, en 1836, une foule de papiers intéressant ce service depuis 1789 jusqu'à cette dernière année. Les rapports concernant le service des postes américaines de 1775 à 1789, période de la Confédération, sont à peu près tous perdus; la relique la plus intéressante est un livre de notes tenu par Richard Bache. Ce livre, qui a été publié par erreur sous le titre de: « *The Ledger of Doctor Benjamin Franklin* », est conservé au Département des Finances des Etats-Unis et renferme des renseignements sur les postes depuis 1775 jusqu'à 1780. Pour la période antérieure, nous possédons l'intéressant journal de Hugh Finlay, qui fournit des informations de détail sur le service postal en 1773 et 1774; un chapitre inséré dans l'histoire du Post Office (britannique) de Joyce; un *Essay* sur l'histoire primitive du Post Office colonial, par Mary E. Woolley; une histoire du service postal de Boston, Mass., 1639—1893, par C.-W. Ernst, et les matériaux dispersés dans un certain nombre d'archives de l'Amé-

Die Anfänge der nordamerikanischen Post.

Von Herrn C. W. Ernst in Boston, Mass.

Das Postdepartement in Washington hatte vor 1789 wenige Berichte herausgegeben, und eine Feuersbrunst zerstörte im Jahre 1836 viele postalische Schriftstücke aus der Zeit von 1789 bis zum letzten Jahr. Die Berichte über den amerikanischen Postdienst von 1775 bis 1789, der Periode der Konföderation, sind nahezu alle verloren. Die interessanteste Reliquie ist ein von Richard Bache geführtes Notizbuch, welches irrtümlich als « *The Ledger of Doctor Benjamin Franklin* » veröffentlicht wurde, im Schatzdepartement der Vereinigten Staaten aufbewahrt wird und postalische Erinnerungen aus den Jahren 1775 bis 1780 enthält. Aus frühern Zeiten haben wir das interessante Journal von Hugh Finlay, in welchem sich näher Angaben über den Postdienst von 1773 auf 1774 vorfinden, ferner ein Kapitel in Joyce's Geschichte der (britischen) Postverwaltung, einen Essay über die älteste Geschichte der Kolonial-Postverwaltung, von Mary E. Woolley, eine Geschichte des Postdienstes in Boston, Mass., 1639—1893, von C. W. Ernst, und das in verschiedenen amerikanischen und europäischen Archiven, in den Berichten

Beginning of North American Posts.

By C. W. Ernst, Boston, Mass.

The Post Office Department at Washington holds few records prior to 1789, and a fire destroyed in 1836 many postal papers covering the period from 1789 to the year named. The records of the American postal service from 1775 to 1789, being the period of the Confederation, are nearly all lost, the most interesting relic being a book of memoranda kept by Richard Bache. This book, erroneously published as « *The Ledger of Doctor Benjamin Franklin* », is preserved in the Treasury Department of the United States, and contains postal memoranda from 1775 to 1780. For the earlier period we have the interesting Journal of Hugh Finlay, which reviews the postal service of 1773—1774 in detail; a chapter in Joyce's History of the (British) Post Office; an essay upon « *The Early History of the Colonial Post Office* », by Mary E. Woolley; a « *History of the Postal Service in Boston, Mass., 1639—1893* », by C. W. Ernst; and the scattered materials to be found in many American and European archives, in the records of the American colonies, in old almanacs,

rique et de l'Europe, dans les rapports des colonies américaines, dans d'anciens almanachs, journaux et papiers de famille. Les histoires locales donnent quelquefois des renseignements sur les affaires postales.

L'histoire postale des Etats-Unis d'Amérique se divise en quatre périodes. Jusqu'en 1693, il n'y avait que des postes municipales, bien qu'on fit des efforts pour organiser des postes intercoloniales. La poste américaine fut exploitée, de 1693 à 1707, à teneur de la concession accordée à Thomas Neale. De 1707 à 1774, elle était placée sous le contrôle du General Post Office à Londres. La période de 1774 à 1789 fut une période de transition, mais le contrôle du service était exercé par l'ensemble du Congrès. La constitution entra en vigueur en 1789. Washington fut élu président et le Post Office américain devint un établissement national, destiné à un développement qui n'a pas été surpassé dans l'histoire de la poste. Les commencements de ce vaste service présentent un intérêt de premier ordre.

Plusieurs raisons ont fait que les premières postes américaines furent des postes municipales. Il faut se rappeler que l'Angleterre elle-même n'eut pas de « General Post Office » avant le moment où l'Acte du Parlement signé par Cromwell, le 9 juin 1657, eut pour conséquence la création de cette institution. Les colonies ne pouvaient guère posséder ce qui manquait à la mère-patrie. En outre, elles avaient un gouvernement autonome, la couronne ne s'étant réservé que peu de droits. Les colonies étaient indépendantes les unes des autres et agissaient rarement de concert. Les relations entre elles étaient restreintes, les établissements très éloignés les uns des autres et les routes ce que la nature les avait faites.

Pour le service des lettres des navires, Massachusetts installa un agent à Boston, en 1639. Cet agent expédiait les lettres dont les capitaines de navire n'avaient pas disposé directement. Un arrangement ana-

der amerikanischen Kolonien, in alten Kalendern und in Familienpapieren zerstreute Material. Die Lokal-Geschichten enthalten gelegentlich ebenfalls Angaben über postalische Angelegenheiten.

Die Geschichte des Postwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika hat vier Abschnitte. Bis 1693 bestanden nur Munizipalposten, obgleich Bemühungen gemacht wurden für Einrichtung interkolonialer Posten. Von 1693 an bis 1707 wurde der amerikanische Postbetrieb gemäss der an Thomas Neale erteilten Konzession ausgeübt. Von 1707 bis 1774 war das General-Postamt in London kontrollierende Stelle. Von 1774 bis 1789 war das Übergangs-Stadium; die Kontrolle übte der Gesamtkongress aus. Im Jahre 1789 trat die Verfassung in Kraft; Washington war Präsident, und die amerikanische Postanstalt erhielt einen nationalen Charakter, bestimmt zu einer in der Geschichte des Postwesens unübertroffenen Entwicklung. Die Anfänge dieses so umfangreichen Dienstes bieten dauerndes Interesse dar.

Es bestanden verschiedene Gründe, aus welchen die frühesten amerikanischen Posten municipal waren. Es mag daran erinnert werden, dass England selbst keine zentrale Postverwaltung hatte, bis die von Cromwell am 9. Juni 1657 unterzeichnete Parlaments-Akte die Schaffung eines General-Postamtes herbeiführte. Die Kolonien konnten nicht wohl dasjenige besitzen, welches dem Mutterlande fehlte. Überdies hatten sie eine selbständige Regierung, indem die Krone sich wenige Rechte vorbehalten hatte. Die Kolonien waren von einander unabhängig und handelten selten gemeinsam. Der Verkehr unter ihnen war beschränkt, die Niederlassungen waren weit zerstreut, die Strassen so wie sie die Natur geschaffen.

Zur Besorgung der Schiffsbriefe setzte Massachusetts im Jahre 1639 einen Agenten in Boston ein. Er beförderte die Briefe, über welche die Schiffskapitäne nicht direkt verfügten. Die nämliche Einrich-

newspapers, and family papers. Occasionally the local histories give notes on postal affairs.

The postal history of the United States of America has four periods. Up to 1693 only municipal posts existed, though attempts were made to establish inter-colonial posts. The American post from 1693 to 1707 stood under the Neale patent. From 1707 to 1774 the General Post Office in London controlled. From 1774 to 1789 is the period of transition; but on the whole Congress controlled. In 1789 the Constitution took effect, Washington was President, and the American Post Office became a national establishment, destined to a growth not surpassed in postal history. The inception of this vast service has abiding interest.

There are several reasons why the early American posts were municipal. It should be remembered that England herself had no General Post Office until the Act of Parliament signed by Cromwell on the 9th June, 1657, gave the necessary authority. The colonies were not likely to have what the mother country lacked. Moreover, they had entire self-government, the crown having reserved few rights. The colonies were independent of each other, and rarely acted together. Intercourse between them was limited, the settlements were widely scattered, roads were what nature made them.

To provide for ship letters, Massachusetts appointed an agent at Boston

logue fut pris à New-York. En 1672, avant la fondation de Philadelphie, le gouverneur Lovelace, de New-York, essaya d'organiser une poste pour Boston. En 1684, le gouverneur Dongan, de New-York, fut autorisé « à ouvrir des maisons de poste le long de la côte, depuis la Caroline jusqu'à la Nouvelle-Ecosse », le 10% au moins du bénéfice devant revenir à l'Angleterre. Cependant, les colonies étaient si loin d'avoir un échange de dépêches, qu'on peut à peine dire qu'elle possédaient chez elles un service de poste. En 1657, la Virginie obligea les planteurs à transporter les lettres officielles et une loi statuant cette obligation fut adoptée quatre ans plus tard. Dans d'autres colonies, les lettres officielles étaient transportées par les constables, les sheriffs ou les messagers spéciaux. On n'y trouve aucune trace de poste régulière. Les correspondances particulières étaient, la plupart du temps, transportées par des navires côtiers ou par des voyageurs d'occasion. La tradition rapporte qu'il existait un service de poste le long du fleuve Delaware, entre Trenton, Newcastle et Maryland. Cependant, aucun document ne dit que ce service ait jamais été effectué ou qu'il ait fait besoin jusqu'en 1693, lorsque la poste américaine entreprit son trafic.

L'organisation de la poste américaine est due à Guillaume III et au génie d'André Hamilton. L'histoire peut encore rappeler les mérites de Guillaume III au point de vue économique. Il fonda la Banque d'Angleterre, subventionna la poste en Ecosse, dota l'Angleterre de deux hommes éminents comme maîtres généraux des postes, Cotton et Frankland, et comprit l'importance d'une poste américaine. Il apporta en Angleterre les grandes traditions financières, commerciales et postales des Pays-Bas, et tint à ce que les colonies participassent à l'essor de la mère-patrie. Une heureuse solution fut trouvée aux difficultés législatives et fiscales qui s'opposaient à la création de la poste américaine.

tung wurde in New-York getroffen. Im Jahre 1672, vor der Gründung von Philadelphia, versuchte Gouverneur Lovelace von New-York, eine Postverbindung mit Boston einzurichten. Im Jahre 1684 erhielt Gouverneur Dongan von New-York die Bewilligung, längs der Küste von Carolina bis Neu-Schottland Posthäuser einzurichten, wobei England wenigstens 10% des Ertrages erhalten sollte. Aber so weit waren die Kolonien davon entfernt, einen erheblichen Austausch von Postsendungen zu besitzen, dass kaum von einer eigenen Post geredet werden durfte. Im Jahre 1657 verpflichtete Virginia Pflanzer zur Beförderung amtlicher Briefe und 4 Jahre später wurde ein Gesetz in diesem Sinne erlassen. In andern Kolonien wurden die amtlichen Briefe durch Constabler, Scherifs oder besondere Boten befördert. Von regelmässiger Post war keine Spur. Die Privat-Korrespondenzen wurden meistens durch Küstenschiffe oder gelegentlich durch Reisende befördert. Nach Überlieferungen hätte eine Postverbindung längs des Delawareflusses, zwischen Trenton, Newcastle und Maryland bestanden, allein es ist kein Bericht darüber vorhanden, dass ein solcher Dienst bis im Jahre 1693, als die amerikanische Post ihre Thätigkeit begann, als notwendig erachtet oder eingeführt worden wäre.

Die Einrichtung der amerikanischen Post ist Wilhelm III. und dem Genie von Andrew Hamilton zu verdanken. Die Geschichte hat noch die Verdienste von Wilhelm III. in volkswirtschaftlichen Angelegenheiten aufzuzählen. Er gründete die Bank von England, subventionierte die Post in Schottland, gab England zwei hervorragende Männer — Cotton und Frankland — als Generalpostmeister, und erfasste die Bedeutung einer amerikanischen Post. Er brachte die grossen finanziellen, commerciellen und postalischen Traditionen von den Niederlanden nach England und er hielt darauf, dass die Kolonien an dem Schicksal des Mutterlandes teilnahmen. Eine glückliche Lösung

in 1639. He forwarded letters not directly disposed of by the captains of vessels. The like arrangement was made at New York. In 1672, before the beginning of Philadelphia, Governor Lovelace of New York tried to arrange a post to Boston. In 1684 Governor Dongan of New York received authority « for setting up post-houses along the coast from Carolina to Nova Scotia », at least 10 p. c. of the profit to go to England. But so far were the colonies from having an exchange of mails that they could hardly be said to have a home post. In 1657 Virginia required planters to forward official letters; a similar law was passed four years later. In other colonies official letters were forwarded by constables, sheriffs, or special messengers. Of a regular post there is no trace. Private correspondence was carried mainly by coastwise vessels or occasional travellers. Tradition tells of a post along the Delaware river, from Trenton to Newcastle and Maryland; but no record shows that the service was ever performed or needed until 1693, when the American Post Office began.

This beginning is due to William III, and to the genius of Andrew Hamilton. History has yet to recount the merit of William III in economic affairs. He founded the Bank of England, he subsidised the post in Scotland, he gave England two extraordinary men for Postmasters General, Cotton and Frankland, and he perceived the importance of an American post. He carried the great financial, commercial and postal traditions of the Netherlands to England, and he was determined that the colonies should share in the rise of the mother country. A happy solution was found

Se fondant sur la loi de 1660, le grand roi confia la poste américaine à Thomas Neale, le directeur de la monnaie, qui était d'ailleurs éminemment capable pour les entreprises et les grandes affaires. L'intéressant brevet délivré à cette occasion, la charte de la poste américaine, fut signé le 17 février 1691. Quelques semaines plus tard, le 4 avril, Thomas Neale et le maître général des postes nommèrent André Hamilton maître général des postes d'Amérique. A l'exception du roi, les colonies n'avaient jamais eu un chef ou fonctionnaire commun. Accepteraient-elles un maître général des postes américaines jouissant d'un monopole postal de 21 ans? Chaque colonie avait certainement le droit de nommer son propre maître général des postes, de lui imposer ses obligations et d'encaisser les revenus, s'il y en avait. Le brevet lui-même reconnaissait le droit des colonies de fixer les ports selon leur bon plaisir. Il fallait consulter une douzaine de colonies et chacune d'elles avait à céder un certain droit; elles devaient se mettre, sans retard, d'accord entre elles, car sans un certain accord une poste intercoloniale était rendue impossible.

Hamilton, le père de la poste américaine, surmonta toutes ces difficultés; il introduisit une nouveauté dans la législation américaine. Non seulement il persuada à chaque colonie d'accepter le brevet de Neale, mais encore il amena chaque législature à adopter, dans les dispositions principales, le même Acte postal, et obtint de quelques colonies le paiement d'un subside annuel. Hamilton était né en Ecosse et devint négociant à Edimbourg. Il avait été envoyé en 1686 à New-Jersey pour une mission d'affaires, par un certain nombre de marchands de Londres, parmi lesquels se trouvait William Dockwra, le fondateur de la « Penny-post » de Londres. Hamilton se trouvait par hasard à Londres lorsqu'on se pré-

wurde gefunden für die gesetzlichen und fiskalischen Schwierigkeiten, welche der Gründung der amerikanischen Post entgegenstanden.

Nach Massgabe des Gesetzes von 1660 übertrug der grosse König die amerikanische Post an Thomas Neale, der Münzmeister und überhaupt für Unternehmungen und grosse Geschäfte hervorragend befähigt war. Die bezügliche interessante Konzession; der Gründungsakt der amerikanischen Post, wurde am 17. Februar 1691 unterzeichnet. Einige Wochen später, am 4. April, setzten Thomas Neale und die königlichen Generalpostmeister Andrew Hamilton als Generalpostmeister von Amerika ein. Mit Ausnahme des Königs hatten die Kolonien nie einen gemeinsamen Beamten oder Chef gehabt. Würden sie einen Generalpostmeister acceptieren, dem das Postmonopol für 21 Jahre erteilt worden war? Sicherlich hatte jede Kolonie das Recht, einen eigenen Generalpostmeister einzusetzen, seine Aufgaben festzustellen und die Erträgnisse, wenn solche sich ergaben, zu behändigen. Die Konzession selbst sicherte den Kolonien das Recht, die Posttaxen nach ihrem Belieben festzusetzen. Ein Dutzend Kolonien mussten befragt werden; jede derselben hatte ein gewisses Recht abzutreten; sie mussten auf einmal in Übereinstimmung miteinander gebracht werden, denn ohne eine gewisse Übereinstimmung war eine interkoloniale Post nicht möglich.

Hamilton, der Vater des amerikanischen Postwesens, überwand alle Hindernisse; er brachte eine Neuerung in der amerikanischen Gesetzgebung zu stande. Nicht nur gelang es ihm, jede Kolonie zur Annahme des Nealepatents zu bewegen, sondern er veranlasste jede der gesetzgebenden Behörden, in der Hauptsache die nämliche postalische Akte anzunehmen, und es gelang ihm, von einigen der Kolonien die Verabfolgung einer Subvention an seine Unternehmung auszuwirken. Hamilton war in Schottland geboren und wurde Kaufmann in Edinburg. Im Jahre 1686 wurde er im geschäftlichen

for the legal and fiscal difficulties in the way of the American post.

Acting under the law of 1660 the great King vested the American post in Thomas Neale, master of the mint and otherwise eminent for enterprise and large affairs. This interesting patent, the charter of the American post, was signed on the 17th February 1691. A few weeks later, on April 4th, Thomas Neale and the royal Postmasters General appointed Andrew Hamilton Postmaster General of America. Except the king, the colonies had never had an officer or master in common. Would they accept an American Postmaster General, who was given the postal monopoly for twenty-one years? Certainly each colony had the right to appoint a Postmaster General of its own, to prescribe his duties, and to reap the rewards, if any. The patent itself recognised the right of the colonies to prescribe what postage they pleased. A dozen colonies were to be consulted; each was to surrender a certain right; they were to agree for once, for without a certain agreement an inter-colonial post would be impossible.

Hamilton, the father of the American post, overcame all obstacles: he achieved a novelty in American legislation. Not only he induced every colony to accept the Neale patent, but he led the legislature of each to pass substantially the same postal act, and he persuaded some of the colonies to pay him an annual

para à organiser la poste américaine et fut choisi pour l'exécution de ce projet par le roi, par Neale, par les maîtres généraux des postes, par Dockwra et par les autres marchands. Il s'embarqua pour New-York dans l'été de 1692, et immédiatement après son arrivée entreprit de visiter en personne toutes les colonies pour les gagner à sa cause. Il réussit au-delà de toute espérance. Tous les rapports sont d'accord pour louer ses talents de négociateur ; même ses adversaires, entre autres William Penn, désiraient gagner son amitié. Il inspirait immédiatement confiance ; il se fit aimer, même par des connaissances d'occasion. Il semblait qu'un nouvel élément venait animer les efforts de l'Amérique pour la consolidation de son bien-être, l'élément de l'union, la puissance de la coopération coloniale. La diplomatie de Hamilton était excellente. Il promit, à des conditions modérées, la création d'un service postal hebdomadaire du New-Hampshire à la Virginie, il satisfait chaque colonie d'après les capacités et les ressources de celle-ci et il tint toutes ses promesses.

New-York fut la première colonie à accepter les propositions d'Hamilton, la Pennsylvanie et New-Hampshire suivirent, Connecticut et New-Jersey se joignirent à eux ; Massachusetts fut la dernière à entrer dans cette union postale, pour laquelle un traité normal fut conclu. Il ne manqua que la Virginie. Son Acte postal de 1693 était fait en vue de cette seule colonie et exigeait de trop grands sacrifices. Hamilton répondit en englobant la Virginie dans l'organisation de son service postal. Ce service commença le 1^{er} mai 1693 et consistait en une poste hebdomadaire de Portsmouth (New-Hampshire), à Boston, Saybrook, New-York, Philadelphie, Maryland et Virginie. Cinq courriers à cheval furent engagés pour protéger deux fois par semaine chacune des cinq voitures postales. Chacun de ces cava-

Auftrage einiger Londoner Kaufleute, unter welchen William Dockwra, der Gründer der Londoner Penny-Post, sich befand, nach New-Jersey gesandt. Hamilton war zufällig in London, als man die Einrichtung der amerikanischen Posten an die Hand nahm, und wurde vom König, von Neale, vom Generalpostmeister, von Dockwra und den andern Kaufleuten für die Durchführung dieser Einrichtung ausersehen. Im Sommer 1692 segelte Hamilton nach New-York und gleich nach seiner Ankunft besuchte er persönlich alle Kolonien, um sie für seine Sache zu gewinnen. Er hatte einen unerwartet günstigen Erfolg. Alle Berichte loben einstimmig sein grosses Talent zu Führung von Unterhandlungen ; sogar seine Gegner, unter ihnen William Penn, suchten seine Freundschaft zu gewinnen. Er floss sofort Vertrauen ein ; er machte sich selbst bei zufälligen Bekantschaften beliebt. Ein neues Element schien die Anstrengungen Amerika's für Sicherung seines Wohlstands zu beleben, das Element der Vereinigung, die Macht des Zusammenwirkens der Kolonien. Die Art, in welcher Hamilton vorgeing, war ausgezeichnet. Zu mässigen Bedingungen anerbote er die Erstellung einer wöchentlichen Postverbindung zwischen New-Hampshire und Virginia ; er befriedigte die Ansprüche jeder Kolonie nach Massgabe ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Hülfquellen und er hielt jede seiner Versprechungen.

New-York ging in der Annahme der Hamilton'schen Vorschläge voran ; Pennsylvanien und New-Hampshire folgten nach ; Connecticut und New-Jersey schlossen sich an und Massachusetts trat zuletzt in den Postverein dieser Kolonien, für welchen ein Normalvertrag abgeschlossen wurde. Es fehlte allein Virginia. Ihre Post-Akte von 1693 war auf diese Kolonie allein beschränkt, und machte für dieselbe zu grosse Ansprüche. Hamilton antwortete, indem er Virginia in seine Postdiensteinrichtung einschloss. Dieselbe trat mit dem 1. Mai 1693 in Wirksamkeit und bestand

subsidy. Hamilton was born in Scotland, and became a merchant in Edinburgh. In 1686 he was sent to New Jersey to look after the investments of certain London merchants, among them William Dockwra, the founder of the London Penny-Post. Hamilton happened to be in London when the American post was proposed, and became the choice of the king, of Neale, of the Postmasters General, of Dockwra and the other merchants. In the summer of 1692 he sailed for New York, and immediately upon his arrival visited all the colonies in person to win them over to his cause. He was successful beyond reasonable expectation. All accounts unite in praising his talent for dealing with men ; even his opponents, William Penn among them, desired his friendship. He was trusted implicitly ; he endeared himself even to casual acquaintances. A new element seemed to have entered the American struggle for existence and wealth, the element of union, the power of colonial co-operation. Hamilton's diplomacy was exquisite. On moderate conditions he promised a weekly post from New Hampshire to Virginia ; he satisfied each colony of his ability and resources ; and he kept every promise.

New York led in granting Hamilton's request ; Pennsylvania and New Hampshire followed ; Connecticut and New Jersey joined ; Massachusetts was the last to enter this postal union of the colonies, and passed a model act. Virginia alone failed. Its postal act of 1693 looked to Virginia only, and demanded too much for that. Hamilton responded by including Virginia in his postal service. This service began on May 1st, 1693, and consisted in a weekly post from Portsmouth, New Hampshire, to Boston, Saybrook, New

liers faisait en moyenne, par semaine, près de 300 kilomètres, et cela au commencement, dans des régions dont les routes étaient dans l'état de nature. Cependant, le service ne tarda pas à être amélioré. En hiver seulement il ne s'effectuait que tous les quinze jours. La grande route postale de Portsmouth à Boston, New-York et Philadelphie est encore aujourd'hui la plus importante de l'Amérique.

Les plus anciens comptes d'Hamilton ont été heureusement conservés à Londres. Son propre traitement s'élevait à 200 livres sterling*) par année. Les buralistes (*post-masters*) recevaient au maximum £ 20; les courriers à cheval recevaient £ 110 au plus. La dépense totale du 1^{er} mai 1693 au 1^{er} mai 1697 fut de £ 3817, mais la recette ne s'éleva qu'à £ 1457. Le déficit était donc de 2360 £. Ce déficit, qui doit, en partie, être attribué à la libéralité d'Hamilton, dépassait ce que Neale, appelé quelquefois le gouverneur de la poste américaine, était disposé à supporter. Sa fortune personnelle avait également décliné, et pour se débarrasser de la poste américaine, il la transféra avec tous ses droits et obligations à André Hamilton. Il faut que celui-ci ait eu une grande confiance dans son service postal, car il accepta le brevet avec toutes ses conséquences. Le service postal continua avec une grande régularité, mais le 26 avril 1703, Hamilton mourut à Amboy, dans le New-Jersey. La poste se trouvait encore en déficit, mais le crédit d'Hamilton était intact. Il avait été gouverneur de la Pennsylvanie et de New-Jersey, et il possédait de grands domaines dans cette dernière province. Sa mort fut regrettée par toutes les colonies, aussi bien qu'en Angleterre même. On sentit qu'André Hamilton, plus qu'aucun autre, avait

1 livre sterling = environ fr. 25. 10.

in einer wöchentlichen Verbindung zwischen Portsmouth, New-Hampshire, und Boston, Saybrook, New-York, Philadelphia, Maryland und Virginia. Fünf Reiter wurden in Dienst genommen, zur Beschützung jeder der fünf Postkutschen auf ihren zwei wöchentlichen Fahrten. Jeder dieser Postreiter legte wöchentlich im Durchschnitt nahezu 300 Kilometer zurück, auf Strecken, die bei Beginn des Betriebs im Naturzustande sich befanden. Aber der Dienst wurde vervollkommenet. Nur im Winter fanden die Fahrten bloss alle 14 Tage statt. Die grosse Poststrasse von Portsmouth nach Boston, New-York und Philadelphia ist gegenwärtig noch die wichtigste in Amerika.

Die ältesten Rechnungen Hamilton's blieben glücklicherweise in London aufbewahrt. Seine eigene Besoldung betrug 200 Pfund Sterling *) per Jahr. Die Postmeister bezogen jährlich höchstens 20 Pfund; jeder Postreiter erhielt 110 Pfund oder weniger. Vom 1. Mai 1693 bis 1. Mai 1697 betrug im Ganzen: die Ausgaben 3817 £, die Einnahmen nur 1457 £, der Ausfall demnach 2360 £. Dieses Defizit, das zum Teil der Freigebigkeit Hamilton's zuzuschreiben war, überstieg den Betrag, den Neale, der, wie oben bemerkt, seiner Zeit als Gouverneur der amerikanischen Post berufen wurde, zu tragen geneigt sich zeigte. Sein persönliches Vermögen hatte ebenfalls abgenommen, und um sich der amerikanischen Post zu entledigen, übertrug er sie, mit allen Rechten und Pflichten, an Andrew Hamilton. Letzterer musste ein grosses Vertrauen in seine Posteinrichtung gewonnen haben; er übernahm das Patent mit allen seinen Folgen. Der Postbetrieb wurde mit grosser Regelmässigkeit fortgesetzt; aber am 26. April 1703 starb Hamilton zu Amboy in New-Jersey. Der finanzielle Stand der Postunternehmung war stets noch ein passiver, aber Hamilton's Kredit war ungeschwächt. Er war Gouverneur von Pennsylvanien und New-Jersey gewesen und in letz-

*) 1 Pfund Sterling = cirka Fr. 25. 10.

York, Philadelphia, Maryland, and Virginia. Five riders were engaged to cover each of the five stages twice a week. On an average each mail-rider travelled near three hundred kilometers a week, in the beginning over a country where roads were in the state of nature. But the service was performed; only in winter, it was fortnightly. The great mail route from Portsmouth to Boston, New York, and Philadelphia is still the most important in America.

The early accounts of Hamilton are happily preserved in London. His own salary was £ 200 *) a year. The postmasters had a salary of £ 20 or less; the mailriders received from £ 110 down. The total expense from May 1st, 1693 to May 1st, 1697 was £ 3817; the revenue but £ 1457. This deficit, partly due to Hamilton's liberality, was more than Neale, sometimes called the governor of the American post, was willing to bear. His fortune nearer home had likewise declined, and to get rid of the American post, he assigned it, with all its rights and duties, to Andrew Hamilton. The latter must have had great faith in his Post Office; he took the patent and all it implied. The posts were continued with great regularity; but on April 26th, 1703 he died at Amboy in New Jersey. The post was still in debt; but Hamilton's credit was unimpaired. He had been governor of Pennsylvania and New Jersey; and in the latter colony or province he owned large estates. His death was mourned throughout the colonies. It was equally regretted in England. Men felt that Andrew Hamilton, more than any other man, had united the colonies, had given them a

*) £ 1 = about 25 francs 10 centimes.

contribué à l'union des colonies, les avait dotées d'un service postal digne de leur confiance et avait créé une communion d'intérêts inconnue jusqu'alors. Du temps d'Hamilton, le port de mer américain le plus important pour les lettres étrangères était Boston. Toutes ces lettres étaient traitées comme lettres de navires, les capitaines recevant un droit spécial pour chaque lettre qu'ils remettaient au bureau de poste. Du temps d'Hamilton aucun journal ne s'imprimait en Amérique et la première presse qui fut installée à New-York, le fut en même temps que le bureau de poste. Le premier buraliste postal de New-York, Sharpas, est encore mentionné dans les annales de cette grande ville, dont il fut le secrétaire fidèle, en même temps qu'il remplissait les fonctions de chef du bureau de poste.

En comparant les plus anciennes lois postales des colonies américaines, on peut supposer que les taxes fixées par elles n'étaient pas absolument uniformes. La différence apparente est due, en partie, au fait que chaque colonie avait une monnaie différente. Chaque colonie se servait du dollar d'argent espagnol, mais comptait en livres, shillings et pence. Pendant que chaque colonie conservait les noms anglais pour les espèces, aucune n'adopta le numéraire anglais; quelques colonies frappèrent leur propre monnaie. Une guinée anglaise (21 shillings) représentait 28 shillings au Massachusetts, 36 à New-York et 34 en Pennsylvanie. Le service postal eut à lutter contre ces difficultés pendant le premier siècle de son existence. Néanmoins, l'institution créée par le grand Hamilton était parfaite en théorie. Elle pourvoyait à toutes les circonstances qui se présentent habituellement. Elle enjoignait aux buralistes postaux de marquer chaque lettre de leur timbre; elle prescrivait

terer Kolonie oder Provinz hatte er grossen Grundbesitz. Sein Hinschied wurde in allen Kolonien betrauert und auch in England bedauerte man seinen Weggang. Man fühlte, dass Andrew Hamilton mehr als irgend einer die Kolonien geeinigt, ihnen einen zuverlässigen Postdienst gesichert und eine vorher nicht gekannte Gemeinsamkeit der Interessen verliehen hatte. Der wichtigste Seehafen für den Postverkehr mit dem Auslande war zu Hamilton's Zeiten Boston. Alle Briefe nach und von dem Auslande wurden als Schiffsbriefe behandelt, indem die Kapitäne für jeden, den sie dem Postamt ablieferten, eine Vergütung erhielten. Zu Hamilton's Zeiten erschien in Amerika keine gedruckte Zeitung, und in New-York wurde die erste Druckpresse gleichzeitig mit dem Postamt eingerichtet. Der erste Postmeister in New-York, Sharpas, steht immer noch in Erinnerung in den Annalen dieser Grossstadt, deren gewissenhafter Schreiber er — neben seinen Funktionen als Postmeister — war.

Bei Vergleichung der frühesten Postgesetze der amerikanischen Kolonien mag man annehmen, dass die durch dieselben vorgeschriebenen Posttaxen nicht ganz gleichmässige waren. Diese scheinbare Abweichung erklärt sich zum Teil aus der Tatsache, dass jede Kolonie eine verschiedene Münzwährung hatte. Jede Kolonie benutzte spanische Silbertaler als Zahlungsmittel, rechnete aber nach Pfunden, Schillingen und Pence. Aber während jede Kolonie die englische Münzbenennung beibehielt, blieb keine bei der englischen Münzwährung. Einige der Kolonien hatten eigenes Geld geprägt. Eine englische Guinee (21 Schillinge) hatte 28 Schillinge in Massachusetts, 36 in New-York und 34 in Pennsylvanien. Der Postdienst hatte während des ersten Jahrhunderts seines Betriebs mit der Schwierigkeit dieser Münzwährungsunterschiede zu kämpfen. Die vom grossen Hamilton geschaffene Einrichtung war jedoch theoretisch vollkommen. Sie sorgte für alle

postal service that never failed, and established a communion of interests not known before his day. The chief American port for foreign letters, in Hamilton's time, was Boston. All these letters were treated as ship letters, the captains receiving a special fee for every letter they delivered to the Post Office. In Hamilton's day no newspaper was printed in America, and in New York the first printing press was set up at the same time as the Post Office. The first Postmaster of New York, Sharpas, is still remembered in the annals of the great city whose faithful clerk he was, beside serving as Postmaster.

In comparing the earliest postal laws of the American colonies it will appear that the postage rates they prescribed were not entirely uniform. This seeming discrepancy is partly due to the fact that each colony had a different currency. Each colony used Spanish silver dollars, but counted in pounds, shillings and pence. But while each colony retained the English names of money, none retained the English currency. Some of the colonies had coined their own money. An English guinea (21 shillings) was 28 shillings in Massachusetts, 36 in New York, and 34 in Pennsylvania. The postal service had to contend with this difficulty during the first century of its existence. Yet the establishment created by the great Hamilton was theoretically perfect. It provided for all contingencies likely to arise. It required postmasters to « mark every letter with a print » ;

la remise à domicile de toute lettre non réclamée dans le délai de 48 heures à compter du moment de son arrivée; elle pourvoyait à la transmission des lettres dans toutes les parties du monde. Une lettre de Boston pour New-York coûtait un shilling et une lettre de Boston pour Philadelphie coûtait 15 pence; la taxe des lettres de navires était de 2 pence, dont une partie revenait aux capitaines. Du reste, ces lettres étaient exemptes du port maritime. La taxe ordinaire des lettres transportées par mer était de 1 shilling.

Par bonheur pour le service postal, la prospérité du pays se développa énormément depuis l'ouverture de ce service. Les courriers à cheval de 1693 parcouraient un désert, mais chaque année qui suivit amena des améliorations. La population augmenta et les affaires se développèrent. L'administration postale était toujours en déficit lorsque André Hamilton mourut en 1703 et que son fils John Hamilton lui succéda. Néanmoins, la couronne désira ardemment posséder ce service. En 1707, elle acheta la cession du service postal américain pour £ 1664, en maintenant John Hamilton comme maître général des postes avec un traitement annuel de £ 200. La même année vit s'effectuer l'union parlementaire et postale de l'Angleterre et de l'Ecosse. Les maîtres généraux des postes du roi Guillaume, qui avaient entrepris en 1690 l'exploitation postale de l'Angleterre avec de grandes difficultés, se trouvèrent, en 1707, à la tête d'un service de poste embrassant l'ensemble de l'Empire britannique. Ils s'étaient prononcés pour le rachat de la poste américaine. Le résultat logique fut le grand Acte du service postal adopté par le Parlement britannique en 1710. Ce grand et mémorable Acte fut maintenu jusqu'au règne de la reine Victoria; dans l'Amérique du Nord, il eut force de

Fälle, welche gewöhnlich vorkommen konnten. Sie schrieb den Postmeistern vor, jeden Brief mit einem Stempel zu bedrucken; jeder Brief, der innert 48 Stunden nach seiner Ankunft nicht abgeholt wurde, musste in der Wohnung des Adressaten abgeliefert werden; für die Beförderung von Briefen nach allen Weltteilen war gesorgt. Ein Brief von Boston nach New-York kostete 1 Schilling, ein solcher von Boston nach Philadelphia 15 Pence; die Taxe für Schiffsbriefe betrug 2 Pence, wovon ein Teil den Kapitänen zufiel. Im übrigen waren sie von Seeporlo befreit. Die gewöhnliche Taxe eines auf der See beförderten Briefes betrug 1 Schilling.

Zum Glücke für die Postunternehmung hob sich der Wohlstand des Landes in hohem Masse von ihrem Bestande an. Die Postreiter von 1693 hatten eine Wildnis zu durchreiten, aber jedes folgende Jahr brachte einen Fortschritt. Die Bevölkerung nahm zu, die Geschäfte entwickelten sich. Die Post hatte, wie gesagt, immer noch ein passives finanzielles Ergebnis, als Andrew Hamilton im Jahr 1703 starb und sein Sohn ihm nachfolgte. Gleichwohl trachtete die Krone ernstlich nach Erwerbung der Post. Im Jahr 1707 erkaufte sie die Abtretung der amerikanischen Postrechte um den Betrag von 1664 £, unter Beibehaltung von John Hamilton als Postmeister mit einer Jahresbesoldung von 200 £. Im gleichen Jahre fand die parlamentarische und postalische Vereinigung Englands und Schottlands statt. Wilhelms Generalpostmeister, welche im Jahr 1690 den Betrieb der englischen Post unter grossen Schwierigkeiten begonnen hatten, befanden sich im Jahr 1707 an der Spitze eines das ganze britische Reich umfassenden Postwesens. Sie hatten sich für Ankauf der amerikanischen Post ausgesprochen. Das logische Resultat war das grosse Postgesetz, welches das Parlament im Jahr 1710 erliess. Diese grosse und denkwürdige Akte wirkte bis zur Zeit der Königin Viktoria; in Britisch-Nordamerika war sie massgebend,

it required the house delivery of every letter not called for within forty-eight hours after arrival; and it provided for the transmission of letters to all parts of the world. A letter from Boston to New York cost a shilling, from Boston to Philadelphia 15 pence; the fee for ship letters was two pence, a part of which was paid to the captains. In addition they were free to charge sea postage. The customary rate for a sea letter became a shilling.

Fortunately for the Post Office, the country was highly prosperous from the inception of the service. The mailriders of 1693 went through a wilderness; but every succeeding year brought improvements. Population increased, affairs increased. The Post Office was still in debt when Andrew Hamilton died in 1703, and his son John Hamilton succeeded. Yet the crown was anxious to possess the service. In 1707 it purchased the good-will of the American Post Office for £ 1664, continuing John Hamilton as Postmaster General with an annual salary of £ 200. In the same year the parliamentary and postal union of England and Scotland went into effect: William's Postmasters General, who began in 1690 with the struggling posts of England, found themselves in 1707 at the head of an imperial post coextensive with the British empire. They had advised the purchase of the American post. The logical result was the great Post Office act passed by the British parliament in 1710. That great and memorable act controlled to the time of Queen Victoria; in British North America

loi jusqu'à ce que les colonies, d'abord réunies par André Hamilton en 1692 et 1693, furent devenues les Etats-Unis par la déclaration de 1776 et par le traité de 1783. Lorsque, en 1707, l'administration des postes américaines passa sous l'autorité du General Post Office de Londres, il s'était produit deux événements importants après la mort d'Hamilton: la première correspondance postale fut établie — de New-York à Albany — et, en 1704, parut le premier journal américain, le « *Boston News Letter* », qui vécut jusqu'à la révolution.

Le service des postes dans la Nouvelle-Galles du Sud en 1893.

L'année 1893 a une importance toute particulière pour l'Administration des postes de la colonie britannique de la Nouvelle-Galles du Sud, par la raison qu'on est parvenu à obtenir deux mesures d'organisation d'une portée considérable, savoir: 1^o l'adoption d'une loi complémentaire à la loi postale (*Postage Acts Amendment Act*) et 2^o la fusion complète du service postal, du service des mandats de poste, de celui des caisses d'épargne postales et de la télégraphie électrique en une Administration unique.

On s'était, depuis nombre d'années, efforcé d'arriver à une revision de la loi postale de la Nouvelle-Galles du Sud, en vue d'y introduire une certaine concordance avec les dispositions postales en vigueur dans d'autres pays. Le gouvernement actuel a réussi à présenter avec succès un projet de revision de la loi postale devant le Parlement, qui l'a adopté comme loi en date du 13 juin 1893.

La nouvelle loi autorise l'Administration des postes à réorganiser le service des journaux, à simplifier les

bis die Kolonien, vorerst in postalischer Beziehung geeinigt durch Andrew Hamilton in den Jahren 1692 und 1693, durch die Deklaration von 1776 und den Vertrag von 1783, als Vereinigte Staaten sich konstituierten. Als die amerikanischen Postanstalten im Jahr 1707 unter die Leitung des General-Postamtes in London gestellt wurden, hatten sich seit dem Tode Hamilton's zwei wichtige Thatsachen ereignet: Die erste Post — von New-York nach Albany — war eingerichtet worden, und im Jahr 1704 erschien die erste amerikanische Zeitung: « die Boston-Zeitung », welche bis zur Revolution bestand.

Der Postdienst in Neu-Süd-Wales im Jahre 1893.

Das Jahr 1893 ist für die Postverwaltung in der britischen Kolonie Neu-Süd-Wales insofern von ganz besonderer Wichtigkeit, als zwei organisatorische Massregeln von erheblicher Tragweite zum Abschlusse gelangt sind, nämlich: 1. der Erlass eines Ergänzungsgesetzes zum Postgesetz (*Postage Acts Amendment Act*) und 2. die völlige Verschmelzung des Postdienstes, des Postanweisungsdienstes, der Postsparkassen und der elektrischen Telegraphie zu einer gemeinsamen Verwaltung.

Eine Revision des Postgesetzes von Neu-Süd-Wales behufs Herbeiführung einer gewissen Gleichmässigkeit mit den postgesetzlichen Bestimmungen anderer Länder ist seit einer Reihe von Jahren vergeblich angestrebt worden. Der gegenwärtigen Regierung ist es nunmehr gelungen, einen Entwurf zur Revision des Postgesetzes mit Erfolg vor das Parlament zu bringen, welches den Entwurf unterm 13. Juni 1893 zum Gesetz erhoben hat.

Das neue Gesetz verleiht der Postverwaltung die Befugnis, das Zeitungswesen neu zu regeln, die un-

it ruled until the colonies, first united by Andrew Hamilton in 1692 and 1693, became the United States by the declaration of 1776 and the treaty of 1783. When the American Post Office, in 1707, passed under the management of the General Post Office in London, two interesting events had taken place since the death of Hamilton. The first cross-post had been established — from New York to Albany, and in 1704 the first American newspaper began to appear —, the Boston News-Letter, which lived until the Revolution.

The Postal Service of New South Wales in the year 1893.

The year 1893 was an important one for the Post Office of the British Colony of New South Wales, two very comprehensive measures relating to the administration having been adopted, namely 1.—the Postage Acts Amendment Act and 2.—the complete amalgamation of the Departments of the Post Office, Money Orders, Post Office Savings Bank and Electric Telegraph into one Department.

For many years attempts have been unsuccessfully made to revise the postal legislation of New South Wales, for the purpose of placing it on a level with that of other countries; the present Government has at length succeeded in introducing a Bill for the amendment of the Postage Acts, which received the assent of Parliament on the 13th June 1893 and thus passed into law.

The new Act enables the Post Office to regulate the newspaper service; to simplify the complicated

dispositions compliquées concernant la manière de traiter les envois postaux non distribuables, à supprimer l'affranchissement obligatoire, à payer d'une manière raisonnable les prestations des navires avec lesquels l'Administration des postes n'est pas liée par un contrat, à créer un échange de colis postaux dans l'intérieur de la colonie aussi bien que dans les relations avec les colonies australiennes voisines, à organiser le système des bons de poste, à élever le maximum du montant d'un mandat de poste de 10 à 20 £*), à interdire l'expédition par la poste de billets de loterie et à supprimer le droit qui a, jusqu'à présent, été perçu pour la réexpédition des lettres. Il y a lieu d'espérer que les développements donnés par la nouvelle loi à la branche des échanges postaux, apporteront une nouvelle vie dans l'ensemble du trafic et contribueront puissamment à lui imprimer un nouvel essor.

D'une importance non moindre pour l'Administration des postes de la Nouvelle-Galles du Sud paraît être la fusion de la poste et de la télégraphie et la mise sous la direction supérieure de la poste des services des mandats et des caisses d'épargne postales, qui jouissaient jusqu'ici d'une sorte d'indépendance. Pendant que, jusqu'à présent, dans une seule et même localité, le bureau de poste, le bureau des mandats et celui de réception des dépôts de la caisse d'épargne postale existaient l'un à côté de l'autre, chacun avec un chef particulier, désormais le bureau de poste, ayant à sa tête un chef responsable pour l'ensemble des services, sera l'unique office qui réunira les diverses branches de service.

Les grands avantages de cette fusion sont trop évidents pour qu'il soit besoin de les indiquer plus en détail. La réunion des branches d'administration, qui a naturellement imposé beaucoup de travail à l'Administration centrale, a été effectuée

ständiglichen Bestimmungen in Bezug auf die Behandlung der unbestellbaren Postsendungen zu vereinfachen, den Frankozwang zu beseitigen, eine angemessene Bezahlung für die Leistungen solcher Schiffe, mit denen die Postverwaltung nicht im Vertragsverhältnis steht, herbeizuführen, einen Austausch von Postpaketen im inneren Verkehr der Kolonie sowohl als auch im Verkehr mit den australasiatischen Nachbarkolonien ins Leben zu rufen, das System der Postnoten einzurichten, den Meistbetrag einer Postanweisung von 10 auf 20 Pfund*) zu erhöhen, die Versendung von Lotterielosen durch die Post zu verbieten und die Gebühr aufzuheben, welche bisher bei der Nachsendung von Briefen erhoben wurde. Es steht zu erwarten, dass die durch das neue Gesetz genehmigten Erweiterungen der postalischen Verkehrszweige neues Leben in den gesamten Postbetrieb bringen und zur Entfaltung desselben kräftig beitragen werden.

Von nicht geringerer Bedeutung für die Postverwaltung von Neu-Süd-Wales erscheint die Vereinigung der Post mit der Telegraphie und die Unterstellung des bisher in einer gewissen Unabhängigkeit befindlichen Postanweisungs- und Postsparkassendienstes unter die postalische Oberleitung. Während bisher an einem und demselben Orte das Postamt, das Postanweisungsamt, die Postsparkassen-Annahmestelle und das Telegraphenamt, jedes mit einem besondern Leiter an der Spitze, als selbständige Betriebsstellen neben einander bestanden, soll fortan das Postamt mit einem für den gesamten Betrieb verantwortlichen Chef als Leiter des Ganzen die alleinige Verkehrsanstalt sein und alle einzelnen Verkehrszweige in sich aufnehmen.

Die grossen Vorteile dieser Vereinigung liegen zu sehr auf der Hand, als dass sie der nähern Beleuchtung bedürften. Die Zusammenlegung der Verwaltungszweige, welche bei der Centralstelle naturgemäss viele Arbeit verursacht hat, ist inzwischen

regulations relating to the treatment of unclaimed letters; to do away with compulsory prepayment of postage; to secure an equitable system of payment to masters of non-contract vessels employed by the Post for the conveyance of mails; to introduce a Parcel Post within the Colony and with the other Australasian Colonies; to introduce the system of Postal Notes; to increase the maximum amount of money orders from £10 £^s to 20*); to prohibit the forwarding of lottery tickets through the post, and to do away with the charge for redirecting letters. It is to be expected that the extensions granted to the Post Office by the new Act will put new life into the working of the Department and contribute largely to its progress.

A new step of no small importance to the Postal Department of New South Wales is the amalgamation of the Telegraph Department with the Post Office, the Money Order Service and Government Savings Bank which had hitherto been to a certain extent independent, being at the same time placed under the control of the Postal Department. Until now the Departments of the Post Office, Money Orders, Government Savings Bank and Electric Telegraphs had existed independently, each having its own Director; in future, however, the Post Office will incorporate all the departments under one responsible officer as superintendent of the whole.

The great advantages of this amalgamation are too apparent to need special notice. The union of the various administrative branches, which naturally involved a large amount of labour in the Department, has in the mean time been effected, with results which quite realize the ex-

*) 1 £ = environ frs. 25. 10.

*) 1 Pfund (£) = ca. Fr. 25. 10 C^{oo}.

*) £ 1 = about 25 francs 10 centimes.

dans l'intervalle et répond à ce qu'on en attendait. Ce travail d'organisation aura, comme on le prévoit, une grande influence sur le développement et la prospérité futurs de l'Administration des postes.

Se fondant sur la loi postale complémentaire du 13 juin 1893, l'Administration des postes de la Nouvelle-Galles du Sud s'est de suite mise à organiser le service des colis postaux et celui des bons de poste. Le service des colis postaux est entré en vigueur dans la colonie le 1^{er} octobre 1893 et a été, en même temps, étendu aux échanges avec les autres colonies australo-asiatiques.

Les taxes ont été fixées comme suit :

a) dans l'échange intérieur,
pour les premières 2 livres . 8 d.)*
par livre en sus 3 d.

b) dans l'échange intercolonial,
pour la première livre . . . 8 d.
par livre en sus 6 d.

Le maximum de poids d'un colis postal est fixé à 11 livres. Pour les colis internes adressés à des localités qui *ne sont pas* situées sur une ligne de chemin de fer ou qui sont déposés dans ces localités, le maximum de poids admis est de 3 livres.

Le service des colis postaux paraît avoir été très bien accueilli par le public de la Nouvelle-Galles du Sud, puisque, pendant le premier trimestre de son existence, il a été remis aux bureaux de poste de la colonie 38,025 colis postaux internes et 3830 à destination des colonies voisines.

Le même jour que les bureaux de poste de la colonie recevaient du public les premiers colis postaux, ces bureaux émettaient aussi les premiers bons de poste. Le bon de poste de la Nouvelle-Galles du Sud, dont, à ce qu'il paraît, un fonctionnaire de l'Administration des postes a fait le dessin qui a été adopté avec l'approbation générale, deviendra certainement bientôt un moyen de paiement très en faveur auprès de la po-

bereits ins Werk gesetzt und entspricht den an dieselbe geknüpften Erwartungen. Auch diese organisatorische That wird aller Voraussicht nach auf die künftige Entwicklung und Wohlfahrt der Postverwaltung von starkem Einflusse sein.

Auf Grund des Ergänzungs-Postgesetzes vom 13. Juni 1893 ist die Postverwaltung von Neu-Süd-Wales sofort dazu übergegangen, den Postpäckereidienst und das System der Postnoten ins Leben zu rufen. Die Paketpost hat in der Kolonie am 1. Oktober 1893 ihren Einzug gehalten und ist zugleich auf den Verkehr mit den anderen australasiatischen Kolonien ausgedehnt worden.

Als Taxe wurde festgesetzt :

a. im Inlandsverkehr:
für die ersten 2 Pfund . . 8 d.)*,
* jedes weitere Pfund . . 3 * ;

b. im interkolonialen Verkehr:
für das erste Pfund . . . 8 d.,
* jedes weitere Pfund . . 6 * .

Als Meistgewicht für ein Postpaket gilt das Gewicht von 11 Pfund. Für Inlandspakete, die nach *nicht* an der Eisenbahn gelegenen Orten bestimmt sind oder an solchen Orten eingeliefert werden, beträgt das höchst zulässige Gewicht 3 Pfund.

Die Paketpost scheint bei dem Publikum von Neu-Süd-Wales eine sehr gute Aufnahme gefunden zu haben, da während des ersten Vierteljahres des Bestehens dieser Einrichtung bereits 38,025 Inlandspakete und 3830 Pakete für Bestimmungsorte in den Nachbarkolonien bei den Postanstalten in Neu-Süd-Wales zur Einlieferung gelangt sind.

An demselben Tage, als die Postanstalten der Kolonie die ersten Postpakete vom Publikum entgegennahmen, setzten sie an dasselbe auch die ersten Postnoten ab. Die Postnote von Neu-Süd-Wales, zu welcher ein Beamter der Postverwaltung die, wie es scheint, mit allgemeinem Beifall aufgenommene Zeichnung entworfen hat, dürfte in den Kreisen der Bevölkerung der Kolonie rasch

expectations formed. This administrative measure also will doubtless exercise a powerful influence on the future progress and well-being of the Post Office Department.

On the assent of Parliament to the Postage Acts Amendment Act of the 13th June 1893, the Postal Department of New South Wales took immediate measures for the organization of a Parcel Post Service and the introduction of Postal Notes. The Parcel Post, which was from the first extended to the other Australasian Colonies, came into operation on the 1st October 1893. The rates of postage were fixed as follows:—

a) *Inland Service.*

For the first 2 pounds . . 8 d.)*
For each additional pound 3 d.

b) *Intercolonial Service.*

For the first pound . . . 8d.
For each additional pound 6d.

The maximum weight of a parcel was fixed at 11 lb. In the Inland service, parcels for or from places to which the mails are conveyed otherwise than by rail, coach or steamer must not exceed 3lb. in weight.

The Parcel Post seems to have been favourably received by the inhabitants of New South Wales, since, during the first 3 months of its working, 38,025 inland parcels and 3830 for the Australasian Colonies were handed in at the post offices of the Colony.

The day on which the first postal parcel was accepted from the public by the post offices of the Colony

*) 1 d. (penny) = environ 10 centimes.

*) 1 d. (penny) = ca. 10 C^{ms}.

*) 1 d. = about 10 centimes.

pulation de la colonie, autant du moins qu'on peut préjuger de l'avenir par l'essor qu'ont pris les bons de poste dans le premier trimestre de leur existence.

Du 1^{er} octobre au 31 décembre 1893, il a été vendu dans les bureaux de poste de la colonie 54,896 bons de poste pour un montant de £ 23,139 à destination de l'intérieur. En outre, il a été payé, dans les bureaux de poste de la colonie, 3707 bons de poste provenant des colonies voisines, pour un montant de £ 1486, en sorte qu'en total les bureaux de poste de la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud ont payé au public sur bons de poste £ 24,625. De plus, les bureaux de poste de la Nouvelle-Galles du Sud ont délivré au public 5709 bons de poste, pour un montant de £ 2339, destinés à être payés dans d'autres colonies. Pendant le trimestre ci-dessus indiqué, l'échange des bons de poste dans la Nouvelle-Galles du Sud a produit en droits £ 548. Ces chiffres paraissent très remarquables et ouvrent une brillante perspective sur le développement du nouveau mode d'échange.

Le service postal dans la République Dominicaine.

Le rapport de gestion de l'Administration des postes de cette République pour l'année 1893 insiste sur la nécessité absolue d'une transformation du service des transports postaux. Ce service est fait actuellement par des messagers à cheval (*dragones*, dragons), dont la nomination appartient aux communes. Il n'existe malheureusement pas de dispositions législatives déterminant les obligations de ces individus en matière de prestations postales. La discipline fait complètement défaut dans ce corps de messagers, et il arrive

zu einem beliebigen Zahlungsmittel werden, sofern man nach der Verbreitung der Postnote im ersten Vierteljahr auf die Zukunft schließen darf.

In der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1893 wurden nämlich bei den Postanstalten der Kolonie 54,896 Postnoten im Werte von 23,139 Pfund für inländische Bestimmungsorte verkauft. Daneben wurden bei Postanstalten der Kolonie 3707 aus den Nachbar-Kolonien stammende Postnoten im Werte von 1486 Pfund eingelöst, so dass also im ganzen die Summe von 24,625 Pfund Sterling durch Postanstalten der Kolonie Neu-Süd-Wales auf Grund von Postnoten an das Publikum ausbezahlt worden ist. Ausserdem setzten die Postanstalten von Neu-Süd-Wales 5709 Postnoten im Werte von 2339 Pfund zur Auszahlung in anderen Kolonien an das Publikum ab. Neu-Süd-Wales hatte aus dem Postnotenverkehr im Laufe des oben erwähnten Vierteljahrs eine Gebühreneinnahme von 548 Pfund zu verzeichnen. Diese Zahlen erscheinen sehr bemerkenswert und eröffnen eine günstige Aussicht für die Entwicklung des neuen Geldverkehrsmittels.

Der Postdienst in der Republik San Domingo.

Der Verwaltungsbericht der Postverwaltung dieser Republik für das Jahr 1893 betont die dringende Notwendigkeit einer Umgestaltung des Postbeförderungsdienstes. Derselbe wird jetzt durch reitende Boten (*Dragones* = Dragoner) besorgt, deren Gestellung Sache der einzelnen Gemeinden ist. Leider fehlt es aber an gesetzlichen Vorschriften, durch welche die Verpflichtungen dieser Leute zu postdienstlichen Leistungen festgelegt werden. Es herrscht unter denselben keine richtige Mannszucht, und es tritt nicht selten der Fall ein,

was also that on which the first Postal Note was issued. These Notes, the design of which by an officer of the Department seems to have met with general approval, should soon become a favourite means of payment with the inhabitants of the Colony, if we can judge of the future by the extent to which they have been used during the first 3 months.

From the 1st October to the 31st December 1893, 54,896 Postal Notes to the value of £ 23,139 were issued and paid in the post offices of the Colony, which also paid 3707 Notes, value £ 1486, of other Colonies, so that on the whole the sum of £ 24,625 was paid to the public for Postal Notes by the post offices of New South Wales. The number of Notes issued in the Colony and paid in other Colonies was 5709, to the value of £ 2339. During the course of the above-mentioned three months, New South Wales collected £ 548 poundage on the issue of Postal Notes. These figures are remarkable and afford a favourable prospect for the future of this new species of money order.

The Postal Service in the Republic of San Domingo.

The official report of the Postal Department of this Republic for the year 1893 emphasizes the urgent necessity for a reorganization of the delivery service. This is now worked by mounted couriers (*Dragones* = dragoons) who are appointed by the separate towns, and there are unfortunately no legal regulations by which the duties of these persons in the service of the post can be fixed. They have no real discipline, and it not seldom happens that, when the hour for the departure of the post arrives, there are not sufficient

assez fréquemment que, lorsque l'heure d'un départ postal approche, les offices de poste n'ont pas à leur disposition un nombre suffisant de messagers montés pour transporter les dépêches. Les ordonnances sévères du Ministre dirigeant le service de la poste et du télégraphe n'ont produit qu'une amélioration transitoire, mais jamais une amélioration durable dans le service des messagers montés. De l'avis de l'Administration des postes, on ne parviendra à modifier cet état de choses que si chaque commune crée un nombreux corps de cavaliers particulièrement bien organisé et destiné exclusivement au service postal, corps dans le sein duquel on prendrait journellement et suivant les besoins, les hommes nécessaires pour le transport des dépêches. Il en résultera cet avantage, que ces messagers montés ne devront pas être trop souvent appelés à faire le service postal et ne seront pas obligés de rester trop longtemps éloignés de leur foyer domestique. D'après les calculs qui ont été faits, les dépenses qui en résulteront pour la caisse postale ne seront pas beaucoup plus élevées qu'aujourd'hui; il convient, en même temps, de rappeler qu'à l'avenir des courriers seront expédiés journellement dans toutes les directions, au lieu de l'être 2 ou 3 fois seulement par semaine, comme à présent. Ce n'est qu'avec l'aide d'un corps bien organisé de ce genre de courriers à cheval, que l'Administration des postes dominicaines croit pouvoir être en mesure d'organiser un bon service de poste dans l'intérieur de la République.

Parmi les améliorations réelles qui ont été introduites dans le trafic postal dominicain, la transformation de l'office de poste de San-Pedro-de-Macorís en bureau postal d'échange international mérite d'être mentionnée. L'importance croissante de ce port pour les échanges avec l'étranger permet de considérer ce changement, qui est entré en vigueur dès le 1^{er} juillet 1893 et a donné de bons résultats, comme fait très à propos.

De nouvelles correspondances entre

dass, wenn die Stunde des Postabganges herannaht, den Postanstalten nicht die ausreichende Zahl von Reitboten zur Beförderung der Post zur Verfügung steht. Scharfe Verfügungen des Ministers für das Post- und Telegraphenwesen haben immer nur eine vorübergehende, aber keine dauernde Besserung in der Dienstverrichtung der Reitboten zur Folge gehabt. Nach Ansicht der Postverwaltung kann nur in der Weise Wandel geschaffen werden, dass in jeder Gemeinde ein wohl organisiertes, ganz ausschliesslich für den Postdienst bestimmtes zahlreiches Korps von Berittenen ins Leben gerufen wird, aus deren Mitte die zur Postbeförderung nötigen Leute je nach Bedarf täglich entnommen werden. Es erwächst dann der Vorteil, dass jeder einzelne dieser Postreiter nicht allzuoft zum Postdienste herangezogen werden muss und auch nicht allzulange ausserhalb seines heimischen Herdes zu verweilen gezwungen ist. Für die Postkasse werden die Kosten, den angestellten Berechnungen zufolge, nicht viel höher zu stehen kommen, als jetzt, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass künftighin nach allen Richtungen hin täglich, statt wie jetzt zwei- oder dreimal wöchentlich, Posten zur Abfertigung gelangen würden. Nur mit Hilfe derartiger straff organisierter Korps von Postreitern glaubt die Postverwaltung von S. Domingo einen wirksamen, flotten Postbetrieb im Innern der Republik herstellen zu können.

Unter den thatsächlichen Verbesserungen im Postbetrieb von S. Domingo verdient die Einrichtung der Postanstalt in San Pedro de Macorís zu einer Auswechslungs-Postanstalt für den internationalen Verkehr Erwähnung. Die wachsende Bedeutung dieser Hafenstadt für den Verkehr mit dem Auslande lässt diese Einrichtung, welche mit gutem Erfolg seit dem 1. Juli 1893 in Wirksamkeit ist, angezeigt erscheinen.

Zwischen den Postanstalten in Monte Cristy und Santiago sind neue ver-

messengers at the disposal of the post offices for the conveyance of the mails. Summary orders of the Minister for Post and Telegraph produce but a momentary effect and no lasting improvement in the way the couriers perform their duties. In the opinion of the Postal Department, the only way to secure an alteration is to form a numerous and well-organized corps of riders for the exclusive use of the post, and from which those necessary for the conveyance of the mails can be drawn daily according to requirement. The advantage of this arrangement would be, that no one of these post-riders would have to be called out too frequently for post service nor to remain too long absent from his home. According to the calculations which have been made, the costs to the Post Office would not be much greater than at present, even though daily deliveries would then be made in all directions instead of two or three times a week as is now the case. It is only by means of such a strictly organized corps of post-riders that the Postal Department of San Domingo believes it possible to maintain an effective and successful postal service in the interior of the Republic.

Among the actual improvements in the postal service of San Domingo the organization of the post office at San Pedro de Macorís, as an office of exchange for international service, deserves to be mentioned. The growing importance of this port in international traffic would make this arrangement, which has been working with good results since the 1st July 1893, appear very seasonable.

New and increased communications have been made between the post offices of Monte Cristy and Santiago, the result of which is, that letters

pulation de la colonie, autant du moins qu'on peut préjuger de l'avenir par l'essor qu'ont pris les bons de poste dans le premier trimestre de leur existence.

Du 1^{er} octobre au 31 décembre 1893, il a été vendu dans les bureaux de poste de la colonie 54,896 bons de poste pour un montant de £ 23,139 à destination de l'intérieur. En outre, il a été payé, dans les bureaux de poste de la colonie, 3707 bons de poste provenant des colonies voisines, pour un montant de £ 1486, en sorte qu'en total les bureaux de poste de la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud ont payé au public sur bons de poste £ 24,625. De plus, les bureaux de poste de la Nouvelle-Galles du Sud ont délivré au public 5709 bons de poste, pour un montant de £ 2339, destinés à être payés dans d'autres colonies. Pendant le trimestre ci-dessus indiqué, l'échange des bons de poste dans la Nouvelle-Galles du Sud a produit en droits £ 548. Ces chiffres paraissent très remarquables et ouvrent une brillante perspective sur le développement du nouveau mode d'échange.

Le service postal dans la République Dominicaine.

Le rapport de gestion de l'Administration des postes de cette République pour l'année 1893 insiste sur la nécessité absolue d'une transformation du service des transports postaux. Ce service est fait actuellement par des messagers à cheval (*dragones*, dragons), dont la nomination appartient aux communes. Il n'existe malheureusement pas de dispositions législatives déterminant les obligations de ces individus en matière de prestations postales. La discipline fait complètement défaut dans ce corps de messagers, et il arrive

zu einem beliebigen Zahlungsmittel werden, sofern man nach der Verbreitung der Postnote im ersten Vierteljahr auf die Zukunft schliessen darf.

In der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1893 wurden nämlich bei den Postanstalten der Kolonie 54,896 Postnoten im Werte von 23,139 Pfund für inländische Bestimmungsorte verkauft. Daneben wurden bei Postanstalten der Kolonie 3707 aus den Nachbar-Kolonien stammende Postnoten im Werte von 1486 Pfund eingelöst, so dass also im ganzen die Summe von 24,625 Pfund Sterling durch Postanstalten der Kolonie Neu-Süd-Wales auf Grund von Postnoten an das Publikum ausbezahlt worden ist. Ausserdem setzten die Postanstalten von Neu-Süd-Wales 5709 Postnoten im Werte von 2339 Pfund zur Auszahlung in anderen Kolonien an das Publikum ab. Neu-Süd-Wales hatte aus dem Postnotenverkehr im Laufe des oben erwähnten Vierteljahrs eine Gebühreneinnahme von 548 Pfund zu verzeichnen. Diese Zahlen erscheinen sehr bemerkenswert und eröffnen eine günstige Aussicht für die Entwicklung des neuen Geldverkehrsmittels.

Der Postdienst in der Republik San Domingo.

Der Verwaltungsbericht der Postverwaltung dieser Republik für das Jahr 1893 betont die dringende Notwendigkeit einer Umgestaltung des Postbeförderungsdienstes. Derselbe wird jetzt durch reitende Boten (*Dragones* = Dragoner) besorgt, deren Bestellung Sache der einzelnen Gemeinden ist. Leider fehlt es aber an gesetzlichen Vorschriften, durch welche die Verpflichtungen dieser Leute zu postdienstlichen Leistungen festgelegt werden. Es herrscht unter denselben keine richtige Mannszucht, und es tritt nicht selten der Fall ein,

was also that on which the first Postal Note was issued. These Notes, the design of which by an officer of the Department seems to have met with general approval, should soon become a favourite means of payment with the inhabitants of the Colony, if we can judge of the future by the extent to which they have been used during the first 3 months.

From the 1st October to the 31st December 1893, 54,896 Postal Notes to the value of £ 23,139 were issued and paid in the post offices of the Colony, which also paid 3707 Notes, value £ 1486, of other Colonies, so that on the whole the sum of £ 24,625 was paid to the public for Postal Notes by the post offices of New South Wales. The number of Notes issued in the Colony and paid in other Colonies was 5709, to the value of £ 2339. During the course of the above-mentioned three months, New South Wales collected £ 548 poundage on the issue of Postal Notes. These figures are remarkable and afford a favourable prospect for the future of this new species of money order.

The Postal Service in the Republic of San Domingo.

The official report of the Postal Department of this Republic for the year 1893 emphasizes the urgent necessity for a reorganization of the delivery service. This is now worked by mounted couriers (*Dragones* = dragoons) who are appointed by the separate towns, and there are unfortunately no legal regulations by which the duties of these persons in the service of the post can be fixed. They have no real discipline, and it not seldom happens that, when the hour for the departure of the post arrives, there are not sufficient

assez fréquemment que, lorsque l'heure d'un départ postal approche, les offices de poste n'ont pas à leur disposition un nombre suffisant de messagers montés pour transporter les dépêches. Les ordonnances sévères du Ministre dirigeant le service de la poste et du télégraphe n'ont produit qu'une amélioration transitoire, mais jamais une amélioration durable dans le service des messagers montés. De l'avis de l'Administration des postes, on ne parviendra à modifier cet état de choses que si chaque commune crée un nombreux corps de cavaliers particulièrement bien organisé et destiné exclusivement au service postal, corps dans le sein duquel on prendrait journellement et suivant les besoins, les hommes nécessaires pour le transport des dépêches. Il en résultera cet avantage, que ces messagers montés ne devront pas être trop souvent appelés à faire le service postal et ne seront pas obligés de rester trop longtemps éloignés de leur foyer domestique. D'après les calculs qui ont été faits, les dépenses qui en résulteront pour la caisse postale ne seront pas beaucoup plus élevées qu'aujourd'hui; il convient, en même temps, de rappeler qu'à l'avenir des courriers seront expédiés journellement dans toutes les directions, au lieu de l'être 2 ou 3 fois seulement par semaine, comme à présent. Ce n'est qu'avec l'aide d'un corps bien organisé de ce genre de courriers à cheval, que l'Administration des postes dominicaines croit pouvoir être en mesure d'organiser un bon service de poste dans l'intérieur de la République.

Parmi les améliorations réelles qui ont été introduites dans le trafic postal dominicain, la transformation de l'office de poste de San-Pedro-de-Macoris en bureau postal d'échange international mérite d'être mentionnée. L'importance croissante de ce port pour les échanges avec l'étranger permet de considérer ce changement, qui est entré en vigueur dès le 1^{er} juillet 1893 et a donné de bons résultats, comme fait très à propos.

De nouvelles correspondances entre

dass, wenn die Stunde des Postabganges herannaht, den Postanstalten nicht die ausreichende Zahl von Reitboten zur Beförderung der Post zur Verfügung steht. Scharfe Verfügungen des Ministers für das Post- und Telegraphenwesen haben immer nur eine vorübergehende, aber keine dauernde Besserung in der Dienstverrichtung der Reitboten zur Folge gehabt. Nach Ansicht der Postverwaltung kann nur in der Weise Wandel geschaffen werden, dass in jeder Gemeinde ein wohl organisiertes, ganz ausschliesslich für den Postdienst bestimmtes zahlreiches Korps von Berittenen ins Leben gerufen wird, aus deren Mitte die zur Postbeförderung nötigen Leute je nach Bedarf täglich entnommen werden. Es erwächst dann der Vorteil, dass jeder einzelne dieser Postreiter nicht allzuoft zum Postdienste herangezogen werden muss und auch nicht allzulange ausserhalb seines heimischen Herdes zu verweilen gezwungen ist. Für die Postkasse werden die Kosten, den angestellten Berechnungen zufolge, nicht viel höher zu stehen kommen, als jetzt, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass künftighin nach allen Richtungen hin täglich, statt wie jetzt zwei- oder dreimal wöchentlich, Posten zur Abfertigung gelangen würden. Nur mit Hilfe derartiger straff organisierter Korps von Postreitern glaubt die Postverwaltung von S. Domingo einen wirksamen, flotten Postbetrieb im Innern der Republik herstellen zu können.

Unter den thatsächlichen Verbesserungen im Postbetrieb von S. Domingo verdient die Einrichtung der Postanstalt in San Pedro de Macoris zu einer Auswechslungs-Postanstalt für den internationalen Verkehr Erwähnung. Die wachsende Bedeutung dieser Hafenstadt für den Verkehr mit dem Auslande lässt diese Einrichtung, welche mit gutem Erfolg seit dem 1. Juli 1893 in Wirksamkeit ist, angezeigt erscheinen.

Zwischen den Postanstalten in Monte Cristy und Santiago sind neue ver-

messengers at the disposal of the post offices for the conveyance of the mails. Summary orders of the Minister for Post and Telegraph produce but a momentary effect and no lasting improvement in the way the couriers perform their duties. In the opinion of the Postal Department, the only way to secure an alteration is to form a numerous and well-organized corps of riders for the exclusive use of the post, and from which those necessary for the conveyance of the mails can be drawn daily according to requirement. The advantage of this arrangement would be, that no one of these post-riders would have to be called out too frequently for post service nor to remain too long absent from his home. According to the calculations which have been made, the costs to the Post Office would not be much greater than at present, even though daily deliveries would then be made in all directions instead of two or three times a week as is now the case. It is only by means of such a strictly organized corps of post-riders that the Postal Department of San Domingo believes it possible to maintain an effective and successful postal service in the interior of the Republic.

Among the actual improvements in the postal service of San Domingo the organization of the post office at San Pedro de Macoris, as an office of exchange for international service, deserves to be mentioned. The growing importance of this port in international traffic would make this arrangement, which has been working with good results since the 1st July 1893, appear very seasonable.

New and increased communications have been made between the post offices of Monte Cristy and Santiago, the result of which is, that letters

les offices de poste de Monte-Cristy et Santiago ayant été créées, il en est résulté que les lettres de Santiago pour S. Domingo, la capitale, qui, auparavant, exigeaient 7, 8, 9 et même 12 jours pour leur transport, arrivent aujourd'hui très régulièrement à cette capitale au bout de 5 jours.

La République dominicaine est encore dotée d'un système particulier en vertu duquel les estampilles postales de valeur sont vendues, non par les bureaux de poste, mais par la Banque nationale et les agences qu'elle a ouvertes dans l'intérieur du pays. Ce système n'est pas favorable au public. On se plaint d'une manière générale que les agences de la Banque, dans l'intérieur du pays, ne sont souvent pas pourvues des provisions de timbres-poste nécessaires et qu'en conséquence les lettres ne peuvent pas être affranchies ni expédiées en temps utile.

La vente des estampilles postales de valeur par les bureaux de poste peut être considérée comme le seul mode de procéder convenable et conforme à la nature des choses; son adoption ne peut donc plus être qu'une question de temps.

La poste en Chine.*)

La Chine possède déjà depuis longtemps un service de poste; cependant, ce service se fait dans des conditions qu'un Etat européen ne saurait admettre, mais qui paraissent suffire aux modestes Chinois. Pour l'échange postal entre les différentes provinces du Céleste empire, on dispose de « magasins postaux » particuliers dont font usage non seulement les Chinois eux-mêmes, mais aussi les Européens établis en Chine.

*) Extrait du Journal des Postes et des Télégraphes de St-Petersbourg, 1894.

mehrte Verbindungen ins Leben gerufen worden, was zur Folge gehabt hat, dass Briefe aus Santiago nach der Hauptstadt S. Domingo, die früher 7, 8, 9 und selbst 12 Tage zu ihrer Überkunft brauchten, jetzt mit vollster Regelmässigkeit innerhalb 5 Tagen in der Hauptstadt eintreffen.

In der Republik S. Domingo besteht noch die eigentümliche Einrichtung, dass die Postwertzeichen nicht von den Postämtern, sondern von der Nationalbank und deren im Innern des Landes errichteten Agenturen verkauft werden. Die Einrichtung ist für das Publikum nicht günstig. Es herrscht allgemeine Klage, dass die Bank-Agenturen im Innern häufig nicht mit den erforderlichen Vorräten an Marken ausgerüstet sind, und dass infolgedessen die Briefe nicht frankiert und nicht rechtzeitig abgesandt werden können.

Die Übernahme des Postwertzeichenverkaufs durch die Postanstalten dürfte als das allein richtige, naturgemässe Verfahren erscheinen, dessen Einführung wohl nur eine Frage der Zeit ist.

Die Post in China.*)

Der Postverkehr in China besteht schon seit vielen Jahren, jedoch unter Bedingungen, die für einen europäischen Staat undenkbar wären, für die anspruchlosen Chinesen aber vollständig zu genügen scheinen. Für den Postverkehr zwischen den verschiedenen Provinzen des grossen himmlischen Reiches dienen private « Postläden », die nicht nur von den Chinesen, sondern auch von den dort wohnenden Europäern benutzt wer-

*) Aus der « Zeitschrift für Post und Telegraphie ». St. Petersburg, 1894.

from Santiago to the capital, San Domingo, which formerly took 7, 8, 9 and even 12 days on the journey, now arrive at the capital with the utmost regularity in 5 days.

The strange custom is still in use in the Republic of San Domingo, that postage stamps are sold by the National Bank and its agencies established in the interior of the country. This arrangement is by no means favourable for the public, for there is a general complaint that the Bank agencies in the interior are not properly provided with the requisite supply of stamps, in consequence of which letters cannot be prepaid and despatched in proper time.

The only right and natural way out of the difficulty is for the Post Office to take over the sale of postage stamps, which is probably only a question of time.

The Post in China.*)

The Chinese postal service has been in existence for many years, although under conditions which would be inconceivable in any European State, but which apparently quite suffice for the needs of the unpretending Chinese. The postal service between the different provinces of the great Celestial Empire is in charge of private « post-shops » which are used by the Europeans living there as well as by the Chinese. The sender of a parcel or

*) From the « Zeitschrift für Post und Telegraphie ». St. Petersburg, 1894.

L'expéditeur d'un paquet ou d'une lettre est tenu d'indiquer, au gérant du « magasin postal », ce que renferme son envoi. Ce gérant note cette indication dans ses livres, marque l'envoi du timbre de dépôt et est responsable tant de la valeur de cet envoi, que de la remise ponctuelle au destinataire. Les taxes à payer pour l'expédition d'envois de valeur et de lettres sont calculées, pour les premiers, d'après la valeur, et pour les secondes, d'après la distance. Le gérant d'un « magasin postal » remet à l'expéditeur un bulletin confirmant le dépôt du paquet ou de la lettre. On ne fait pas usage de timbres-poste. Les négociants chinois qui sont en relations d'affaires avec les villes de l'intérieur de l'Empire et les agences de commerce, règlent leurs taxes postales aux « magasins postaux » tous les mois ou toutes les semaines. Shanghai possède environ 200 magasins postaux, dont les gérants se font mutuellement concurrence et cherchent à recueillir le plus grand nombre possible d'envois à expédier. Dans la partie septentrionale de la Chine, dont les routes de terre sont bonnes et qui nourrit beaucoup de chevaux, les échanges postaux sont effectués par des courriers à cheval. Ces courriers font un trajet d'à peu près 8 verstes (8,5 km.) à l'heure et changent de chevaux aux relais organisés à cet effet. Il convient de remarquer, comme signe caractéristique des mœurs chinoises, que, dans les provinces centrales et méridionales, chaque commune paie, aux chefs de brigands, une somme déterminée pour qu'ils laissent les messagers des « magasins postaux » circuler librement sur les grandes routes et dans les forêts. Les propriétaires des « magasins postaux » paient volontairement un tribut analogue.

den. Der Aufgeber eines Pakets oder Briefes ist verpflichtet, dem Verwalter des « Postladens » anzugeben, was in der Sendung enthalten ist. Der Verwalter notiert diese Angabe in seinen Büchern, bedruckt die Sendung mit dem Aufgabestempel und haftet sowohl für den Wert derselben, wie auch für ihre pünktliche Zustellung an den Adressaten. Die Gebühren für die Versendung von Wertgegenständen und von Briefen werden bei ersteren nach dem Werte, bei letzteren nach der Entfernung berechnet. Der Verwalter des « Postladens » stellt dem Versender einen Schein aus, der den Empfang des Pakets oder Briefes bestätigt. Postmarken kommen nicht zur Verwendung. Die Postgebühren werden von den chinesischen Kaufleuten, welche mit den Städten im Innern Chinas und Handels-Agenturen in geschäftlichen Verbindungen stehen, an die « Postläden » in monatlichen oder wöchentlichen Zahlungen entrichtet. In Shanghai bestehen ungefähr 200 solcher Postläden, deren Inhaber sich gegenseitig Konkurrenz machen, um eine möglichst grosse Zahl von Sendungen zur Beförderung zu erhalten. Im nördlichen Teile Chinas, in welchem die Landstrassen gut sind und viele Pferde gehalten werden, wird der Postverkehr durch Boten zu Pferde vermittelt. Diese Postboten legen in der Stunde ungefähr 8 Werst (8,5 Kilometer) zurück und wechseln ihre Pferde auf Stationen, die zu diesem Zwecke eingerichtet sind. Zur Charakteristik der Sitten Chinas ist zu bemerken, dass in den südlichen und mittleren Provinzen jede Gemeinde den Räuberanführern eine bestimmte Summe zahlt, damit diese die Boten der « Postläden » auf den Landstrassen und in den Wäldern frei passieren lassen. Denselben Tribut zahlen ganz freiwillig auch die Inhaber der « Postläden ».

a letter is bound to declare to the manager of the « post-shop » what the article in question contains. The manager then enters the declaration in his books, stamps the article with the date-stamp and becomes responsible both for the value and the punctual delivery of the article to the addressee; he also gives the sender a certificate acknowledging the receipt of the letter or parcel.

The charge for the transmission of articles of value and letters is reckoned, for the former according to value, for the latter according to distance. Postage-stamps are not used. Chinese merchants who have business transactions with towns in the interior of China and with commercial agencies, pay their postal fees in the « post-shops » in weekly or monthly instalments. There are in Shanghai about 200 such « post-shops » the proprietors of which compete with each other for the greatest number of articles for transmission.

In the northern part of China, where the roads are good and many horses kept, the postal service is effected by mounted couriers. These couriers cover about 8 Werst (8½ kilometer) an hour and change horses at stations established for that purpose. We may here mention, as a characteristic of the Chinese customs, that in the southern and central provinces, each town pays a certain sum to the robber chiefs in order that these messengers of the « post-shops » may pass unmolested along the highways and through the forests. This tribute is also paid quite voluntarily by the proprietors of the « post-shops ».

Petites communications.

D'après le rapport publié par la Caisse d'épargne postale de Belgique pour 1893, sur la situation des caisses d'épargne scolaires belges, 5830 écoles et, dans celles-ci, 249,551 élèves des deux sexes participaient, au 31 décembre 1893, au service de l'épargne, avec un avoir de fr. 5,165,228. Le nombre des élèves déposants s'était donc accru, en 1893, de 21,073 et le montant de l'épargne de fr. 355,237.

De beaucoup la plus grande partie (fr. 5,127,856) de l'avoir de francs 5,165,228 était placée à la Caisse nationale d'épargne, et en partie aussi (fr. 37,372) dans les caisses d'épargne particulières, ou consacrée à l'achat de rentes sur l'Etat.

* * *

Il y avait en Suède, à la fin de 1893, 2139 offices de poste ouverts au service de la Caisse d'épargne postale. Il existait, en outre, 2085 débits de timbres d'épargne postale. Le nombre des livrets d'épargne en circulation représente une augmentation de 300,299 à 326,299 livrets. Les versements se sont élevés à 8,400,000 cour.*), les retraits à 5,300,000 cour., de sorte que l'avoir des déposants, qui, au commencement de l'année, était de 19,508,440 cour. 21 œre y compris les intérêts échus, avait augmenté, dans le courant de l'année, de 3,100,000 cour., et représentait, non compris les intérêts échus pendant cette période, une somme ronde de 22,600,000 cour.

Les capitaux gérés par la Caisse d'épargne postale se composaient, à la fin de 1893, en partie d'obligations de l'Etat suédois, de la Banque hypothécaire générale de Suède ou des communes suédoises, d'une valeur nominale de 20,044,835 couronnes, et en partie d'obligations d'emprunts directs des communes suédoises, pour un montant de 3,189,598 couronnes.

(A. f. P. u. T.)

*) 1 couronne = 100 öre = 1 fr. 38 cts.

Kleine Mitteilungen.

Nach dem von der belgischen Staatsparkasse für das Jahr 1893 veröffentlichten Berichte über den Stand der belgischen Sparkassen waren am 31. Dezember 1893 5830 Schulen und in diesen 249,551 Schüler und Schülerinnen mit einem Guthaben von 5,165,228 Fr. an den Sparkassengeschäften beteiligt. Die Zahl der jugendlichen Sparer hat sich somit im Jahre 1893 um 21,073 und der ersparte Betrag um 355,237 Franken vermehrt.

Das obige Guthaben von 5,165,228 Fr. ist zum weitaus grössten Teile (5,127,856 Fr.) bei der Staatssparkasse, zum Teil auch (37,372 Fr.) bei Privatsparkassen angelegt oder zum Ankaufe von Staatspapieren verwendet worden.

* * *

Für den Postsparkassenbetrieb in Schweden waren Ende 1893 2139 Postanstalten in Thätigkeit. Daneben bestanden 2085 Sparmarkenverkaufsstellen. Die Zahl der umlaufenden Sparbücher ist von 300,299 auf 326,299 gestiegen. Es beliefen sich die Einzahlungen auf 8,400,000 Kronen*), die Rückzahlungen auf Kr. 5,300,000, so dass das Guthaben der Sparer, welches zu Anfang des Jahres einschliesslich der aufgelaufenen Zinsen 19,508,440 Kronen 21 Öre betrug, sich im Laufe des Jahres um 3,100,000 Kronen erhöhte und infolgedessen, abgesehen von den während dieses Zeitraumes angesammelten Zinsen, auf rund 22,600,000 Kronen anwuchs.

Die von der Postsparkasse verwalteten Kapitalien waren am Schlusse des Jahres 1893 teils in Obligationen des schwedischen Staates, der schwedischen allgemeinen Hypothekenbank oder schwedischen Kommunen zu einem Buchwert von 20,044,835 Kr., teils in unmittelbaren Anleihen schwedischer Gemeinden zu einem Betrage von 3,189,598 Kr. angelangt.

(A. f. P. u. T.)

*) 1 Krone = 100 Öre = 1 Fr. 38 C^m.

Miscellaneous.

According to the published report of the Belgian Government Savings Bank for the year 1893, on the condition of the School Savings Bank, 5830 schools with 249,551 scholars of both sexes, were, on the 31st December 1893, participating in the benefits of this institution and had a capital of 5,165,228 frs. The number of youthful depositors had thus increased by 21,073 and the amount deposited by 355,237 frs. during the year.

The greater part (5,127,856 frs.) of the above capital of 5,165,228 frs. has been invested in the Government Savings Bank, partly also (37,372 frs.) in private savings banks and partly for the purchase of Government Stock.

* * *

At the close of 1893, 2239 post offices were, in Sweden, transacting savings bank business, besides which there were 2085 depots for the sale of savings stamps. The number of deposit books in circulation has risen from 300,299 to 326,299. The deposits amounted to 8,400,000 crowns*), the withdrawals to 5,300,000 crowns, so that the capital of the depositors which, at the beginning of the year, amounted to 19,508,440 crowns 21 öre including interest, increased during the course of the year by 3,100,000 crowns and rose in consequence, and apart from the interest which had been accumulating during the time, to the round sum of 22,600,000 crowns.

The available capital of the Post Office Savings Bank was, at the close of 1893, invested, partly, to the book value of 20,044,835 crowns, in debentures of the Swedish Government, the Swedish general Mortgage Bank or Swedish Communes, partly, to the amount of 3,189,598 crowns, in direct loans to Swedish towns.

(A. f. P. u. T.)

*) 1 crown = 100 öre = 1 fr. 38 cts.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 2.

Berne, 1^{er} février 1895.

Sommaire. EXTRAIT DU 40^{me} RAPPORT DE GESTION DU MAITRE GÉNÉRAL DES POSTES DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DE L'IRLANDE POUR L'EXERCICE D'AVRIL 1893 A FIN MARS 1894. — RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES SUR LES AVIS HEBDOMADAIRES DE FRANCFORT ET DE HAMBOURG. — PETITES COMMUNICATIONS.

Extrait du 40^{me} rapport de gestion du Maître général des postes de la Grande-Bretagne et de l'Irlande pour l'exercice d'avril 1893 à fin mars 1894.

Nous bornons l'extrait ci-après de ce rapport, que le Postmaster General (Arnold Morley, P. C. M. P.) a présenté, le 3 août 1894, au Lord de la Trésorerie, aux faits ayant une signification générale importante, attendu que nous sommes entré dans des renseignements détaillés sur les résultats du trafic de l'Administration des postes britanniques pendant l'exercice précédent (v. *L'Union postale* n^o 12 de 1893).

Dans le courant du dernier exercice, l'on a également constaté, par rapport à l'exercice précédent, un accroissement extraordinaire du nombre des imprimés et des échantillons internes, accroissement qui avait déjà été signalé dans le dernier rapport de gestion, où l'on faisait observer qu'il doit être attribué surtout aux facilités introduites, depuis le 1^{er} juin 1892, dans les conditions auxquelles les circulaires, lettres de voitures, etc. peuvent être expédiées par la poste à la taxe de 1/2 penny; cet accroissement s'est produit à peu de choses près dans les mêmes proportions que dans l'exercice 1892, 93 comparé à ce-

Aus dem 40. Verwaltungsberichte des General-Postmeisters von Grossbritannien und Irland für das Betriebsjahr April 1893 bis Ende März 1894.

Den nachstehenden Auszug aus diesem Bericht, welchen der britische General-Postmeister (Arnold Morley, P. C., M. P.) unterm 3. August 1894 den Lords des Schatzamts erstattete, beschränken wir auf Thatsachen von hervorragender allgemeiner Bedeutung, nachdem wir über die Betriebsergebnisse der britischen Postverwaltung im Vorjahr einlässliche Angaben gebracht haben (« *L'Union postale* » Nr. 12 von 1893).

Eine aussergewöhnliche Vermehrung der Zahl der internen Drucksachen und Warenmuster, welche schon der vorjährige Bericht hervorgehoben hatte, mit der Bemerkung, dass sie namentlich der mit 1. Juni 1892 eingetretenen Erleichterung der Bedingungen, unter welchen Circulare, Frachtbriefe etc. zur Taxe von 1/2 Penny per Post versandt werden können, zuzuschreiben sei, hat sich auch im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre gezeigt, und zwar in nahezu gleichem Masse wie 1892/93 gegenüber 1891/92 (7,3 % gegen 8 %). Dagegen hebt der letzte Bericht hervor, dass die unbestellbaren Druck-

Extract from the 40th Report of the Postmaster General of Great Britain and Ireland for the year April 1893 to the end of March 1894.

Having given a detailed account of the results in the working of the British Post Office in the year 1892—93 (*L'Union postale* No. 12 1893), we shall restrict our extracts from the present report, which was presented by the Postmaster General (Arnold Morley, P. C., M. P.) to the Lords Commissioners of the Treasury on the 3rd August 1894, to facts of general importance.

In the previous report, attention was drawn to the unusual increase in the number of book and sample packets, which was ascribed to the greater facilities introduced by the new regulations of June 1st 1892, by which circulars etc., can be forwarded through the Post Office at the charge of one halfpenny. A similar increase is registered for the year under consideration and in almost the same proportion as that in which 1892—93 stood to 1891—92, namely 7.3 per cent. to 8 per cent. Attention is also called to the fact that the undelivered book-packets, which in

lui de 1891/92 (7,3 % contre 8 %). En revanche, le dernier rapport de gestion relève que les imprimés non distribuables, qui, pendant le dernier exercice, avaient augmenté de plus de 2 millions par rapport à l'exercice 1891/92, ont, dans l'exercice 1892/93, de nouveau augmenté d'environ 1,171,000. Le rapport trouve l'explication de ce fait remarquable dans la circonstance que, tandis qu'auparavant tous les envois de la poste aux lettres étaient passibles d'une taxe supplémentaire lorsqu'ils étaient réexpédiés hors de leur circonscription de distribution primitive, cette taxe supplémentaire n'est désormais plus appliquée qu'aux imprimés et, dans un nombre de cas relativement considérable, engage les destinataires à refuser les envois. (A Londres seulement, p. ex., les destinataires n'ont, dans le courant du dernier exercice, pas refusé moins de 750,000 envois réexpédiés.)

L'Administration des postes britanniques, pour éviter des ennuis au public et à l'administration, se voit également obligée de faire observer qu'il n'est pas permis d'expédier, à la taxe des imprimés, des lettres dans des enveloppes ouvertes, par la raison que les communications manuscrites sont toujours passibles de la taxe des lettres (si elles ne sont pas transmises sous la forme de cartes postales).

L'Administration des postes britanniques tient un contrôle exact de l'état de santé et de la mortalité de son personnel. Les renseignements fournis par le rapport de gestion nous apprennent ce fait heureux qu'en général, dans le courant de l'exercice, il y a eu moins d'absences motivées par la maladie que l'année précédente. Le nombre des jours d'absence a été en moyenne pour l'année :

- 1^o pour chaque employé malade ;
- a) au bureau principal de Londres, 12 jours pour le personnel masculin et 18 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 14 et 21 jours) ;
- b) dans les bureaux de districts de la capitale, 14 jours pour le per-

sachen, welche im vorigen Berichtsjahre gegenüber 1891/92 bereits um mehr als 2 Millionen zugenommen hatten, im Jahre 1892/93 wieder um circa 1,171,000 gestiegen sind. Der Bericht findet die Erklärung dieser bemerkenswerten Erscheinung in der Thatsache, dass, während früher alle Briefpostgegenstände bei Weiterspeditio n ausserhalb des gleichen Bestellbezirkes einer Nachtaxe unterworfen waren, nunmehr letztere nur noch bei den Drucksachen berechnet wird, und in verhältnissmässig vielen Fällen die Adressaten veranlasst, die Annahme der Sendungen zu verweigern. (In London allein wurden z. B. im Berichtsjahr nicht weniger als 750,000 weiter spedierte Sendungen von den Adressaten nicht angenommen.)

Die britische Postverwaltung sieht sich auch veranlasst, zur Vermeidung von Unannehmlichkeiten für das Publikum und die Verwaltung darauf aufmerksam zu machen, dass es unzulässig ist, in offenen Umschlägen Briefe zur Drucksachentaxe zu befördern, indem schriftliche Mitteilungen stets der Brieffaxe unterliegen (wenn sie nicht in der Form von Postkarten gemacht werden).

Über den Gesundheitszustand und die Sterbeverhältnisse des Personals führt die britische Postverwaltung eine genaue Kontrolle. Den bezüglichen Angaben des Berichts entnehmen wir die erfreuliche Thatsache, dass im allgemeinen im Berichtsjahre weniger Dienstabwesenheiten wegen Krankheit vorkamen als im Vorjahre. Es entfielen im Durchschnitt jährlich an solchen Absenztagen :

1. auf jeden kranken Beamten :
- a. beim Hauptpostamt London: 12 für das männliche und 18 für das weibliche Personal (im Vorjahre 14, bzw. 21) ;
- b. bei den Bezirksbureaux der Hauptstadt: 14 für das männliche und 19 für das weibliche Personal (im Vorjahre 15, bzw. 20) ;

the last reports showed an increase of over 2,000,000 on the previous year, have in the last year risen by 1,171,000. The cause for this striking occurrence is to be found in the fact that, whereas formerly all correspondence was charged for redirection when the second address was not within the same delivery as the first, at present book-packets only are subject to this charge, for which reason many are refused by the addressees. (In London alone 750,000 redirected book-packets were refused during the year).

In order to save annoyance to the public and the Department, the Postmaster General considers it necessary to point out that it is against the regulations to send letters in open envelopes for the postage of a half-penny only. The postage on all written letters (which are not in the form of postcards) is one penny.

The British Postal Department keeps a strict control on the health and death-rate of the staff. It is gratifying to learn from the statistics relating to this subject, that there was on the whole less absence on account of sickness than in the previous year. The average duration of sick absence per sick officer was as follows :

- a. At the London Chief Office: 12 days for men, 18 for women (in the previous year 14 and 21 respectively) ;
- b. At the Metropolitan District Offices: 14 days for men and 19 for women (in the previous year 15 and 20 respectively) ;
- c. At the Provincial Offices of England and Wales: 19 days for men, 16 for women (in the previous year 21 and 28 respectively) ;

sonnel masculin et 19 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 15 et 20 jours);

c) dans les bureaux de poste des provinces en Angleterre et dans le Pays de Galles, 19 jours pour le personnel masculin et 16 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 21 et 28 jours);

d) en Ecosse, 22 jours pour le personnel masculin et 16 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 19 et 22);

e) en Irlande, 20 jours pour le personnel masculin et 28 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 26 et 33 jours);
2° par employé:

a) au bureau principal de poste à Londres, 8,2 jours pour le personnel masculin et 15,3 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 10,2 et 19);

b) dans les bureaux de districts de la capitale, 9,2 jours pour le personnel masculin et 15,2 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 10,4 et 16);

c) dans les bureaux de poste provinciaux en Angleterre et dans le Pays de Galles, 8 jours pour le personnel masculin et 9,8 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 6 et 12);

d) en Ecosse, 8,8 jours pour le personnel masculin et 11,1 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 7 et 17);

e) en Irlande, 8,8 jours pour le personnel masculin et 24,6 pour le personnel féminin (l'exercice précédent, 14 et 22).

Sur l'ensemble du personnel, il y a eu, dans l'exercice 1893/94, en moyenne pour cause de maladie 8,6 jours d'absence pour les hommes et 15,3 pour les femmes (l'exercice précédent, 9,5 et 17).

Il est mort, dans le courant de l'exercice, en moyenne 4,5 pour mille du personnel masculin et autant du personnel féminin (l'exercice précédent, 5 et 3 ‰).

La construction du nouvel hôtel principal des postes à Londres (St-Martin's-le-Grand) et du nouvel of-

c. bei den Postbureaux in den Provinzen von England und Wales: 19 für das männliche und 16 für das weibliche Personal (im Vorjahre 21, bzw. 28);

d. in Schottland: 22 für das männliche und 16 für das weibliche Personal (im Vorjahre 19 und 22);

e. in Irland: 20 für das männliche und 28 für das weibliche Personal (im Vorjahre 26, bzw. 33);

2. auf jeden Beamten überhaupt:

a. beim Hauptpostamt London: 8,2 für das männliche und 15,3 für das weibliche Personal (im Vorjahre 10,2, bzw. 19);

b. bei den Bezirksbureaux der Hauptstadt: 9,2 für das männliche und 15,2 für das weibliche Personal (im Vorjahre 10,4, bzw. 16);

c. bei den Postbureaux in den Provinzen von England und Wales: 8 für das männliche und 9,8 für das weibliche Personal (im Vorjahre 6, bzw. 12);

d. in Schottland: 8,8 für das männliche und 11,1 für das weibliche Personal (im Vorjahr 7, bzw. 17);

e. in Irland: 8,8 für das männliche und 24,6 für das weibliche Personal (im Vorjahre 14, bzw. 22).

Auf das gesamte Personal berechnet, ergaben sich im Jahr 1893/94 wegen Krankheit durchschnittlich 8,6 Absenztage für die Männer und 15,3 für die Frauen (im Vorjahre 9,5, bzw. 17).

Gestorben sind innerhalb des Berichtsjahres durchschnittlich 4,5 Pro Mille des männlichen und ebensoviel des weiblichen Personals (im Vorjahre 5, bzw. 3 Pro Mille).

Die im letztjährigen Auszug aus dem Geschäftsbericht («*Union postale*» Nr. 12 von 1893) erwähnten Bauten

d. In Scotland: 22 days for men and 16 for women (in the previous year 19 and 22 respectively);

e. In Ireland: 20 days for men and 28 for women (in the previous year 26 and 33 respectively).

The average duration of sick absence per officer employed was:

a. At the London Chief Office: 8.2 days for men, 15.3 for women (in the previous year 10.2 and 19 respectively);

b. At the Metropolitan District Office: 9.2 days for men, 15.2 for women (in the previous year 10.4 and 16 respectively);

c. At the Provincial Offices of England and Wales: 8 days for men, 9.8 for women (in the previous year 6 and 12 respectively);

d. In Scotland: 8.8 days for men, 11.1 for women (in the previous year 7 and 17 respectively);

e. In Ireland: 8.8 for men, 24.6 for women (in the previous year 14 and 22 respectively).

The average rate of sick absence throughout the staff was in 1893—94 8.6 days for men and 15.3 for women (9.5 and 17 respectively in the previous year).

The death-rate for the year averaged 4.5 per thousand for men and the same for women (5 and 3 per thousand in the previous year).

Good progress was made during the year with the new General Post Office (St. Martin's le Grand) and the new Parcel Sorting Office (Mount Pleasant) both in London, which

ficé des colis postaux à Londres (*Mount Pleasant*), dont il a été fait mention dans l'extrait du rapport de gestion de l'année dernière (v. *L'Union postale* n° 12 de 1893), a été notablement avancée dans le courant du dernier exercice.

Il n'a pas été fait usage plus que les années précédentes du système d'après lequel il est permis, à certaines compagnies de chemins de fer, de transporter des lettres n'excédant pas le poids du port simple (de 1 once = 28,3465 grammes) aux conditions indiquées dans le numéro 12 de *L'Union postale* de l'année dernière (page 213). Le nombre de ces lettres de chemins de fer n'a, en effet, pas excédé le chiffre relativement faible de 150,000 également dans le courant de l'année dernière.

Pour hâter le transport des envois postaux dans les localités rurales, les facteurs ont été tenus d'accepter du public, dans leurs tournées de service, en quelque lieu que ce soit, des envois de la poste aux lettres et de les délivrer sans les faire passer par les bureaux.

Le Postmaster general fait observer que les difficultés qui s'opposaient à l'admission des cartes postales émanant de l'industrie privée, ont enfin été surmontées et qu'il sera, par conséquent, bientôt en mesure de faire des propositions à ce sujet à l'autorité supérieure.

Les envois postaux désignés comme devant être distribués par des messagers spéciaux (envois exprès) ont présenté, dans le courant de l'exercice, une augmentation notable. Ils ont, en effet, atteint le chiffre de 195,000 = 38,000 ou environ 24 % de plus que dans l'exercice précédent.

L'apposition, qui avait été ordonnée à titre d'essai, de boîtes aux lettres aux voitures des tramways (à Huddersfield) a été, dans le courant de l'exercice, étendue à d'autres villes. Cependant, les résultats de ces derniers essais paraissent être restés au-dessous des résultats du premier essai.

des neuen Hauptpostgebäudes in London (St. Martin's-le-Grand) und des neuen Paketpostamtes in London (Mount Pleasant) sind im Berichtsjahre wieder erheblich vorgeschritten.

Die Einrichtung, nach welcher es gewissen Eisenbahngesellschaften gestattet ist, Briefe, welche das einfache Gewicht (von 1 Unze = 28,3465 Gramm) nicht übersteigen, zu den in Nummer 12 der « *Union postale* » vom Jahre 1893 (Seite 213) angegebenen Bedingungen zu befördern, ist im Berichtsjahre nicht in höherem Masse als in früheren Jahren benützt worden. Die Zahl dieser Eisenbahnbriefe hat nämlich auch im letzten Jahre die verhältnismässig unbedeutende Zahl von 150,000 nicht überstiegen.

Zur Beschleunigung der Beförderung der Postsachen in Landorten wurden die Briefträger angehalten, auf ihren Dienstgängen, wo es auch sei, vom Publikum Briefpostgegenstände zur Bestellung unterwegs entgegenzunehmen.

Der Herr General-Postmeister bemerkt, dass die Schwierigkeiten, welche der Zulassung von Privatpostkarten entgegenstanden, endlich überwunden sind und dass er daher nächstens in der Lage sein werde, der Oberbehörde eine bezügliche Vorlage zu machen.

Die zur Bestellung durch besondere Boten (Expressbestellung) bezeichneten Postsachen wiesen im Berichtsjahre eine bedeutende Vermehrung auf. Sie erreichten nämlich die Zahl von 195,000 = 38,000 oder circa 24 % mehr als im Vorjahre.

Die im vorigen Jahre versuchsweise angeordnete Anbringung von Briefkästen an Tramwagen (in Huddersfield) wurde im Berichtsjahre auf mehrere andere Städte ausgedehnt. Die Ergebnisse dieser spätern Versuche scheinen aber hinter denjenigen des ersten Versuches zurückgeblieben zu sein.

Zur möglichst genauen, dabei aber einfachen Bezeichnung der Aufgabe-

were mentioned in our extract from the report for 1892—93. (*L'Union postale* No. 12, 1893).

The system by which certain railway companies are authorized to convey letters not exceeding 1 oz. in weight (28.3465 grammes) under the conditions given in No. 12 of the *Union postale* for 1893, page 213, has not been used much more than last year, when the letters thus conveyed did not exceed the comparatively small number of 150,000.

In order to accelerate the delivery of local letters in rural districts, rural postmen are now allowed to receive postal articles at any point on their route and deliver them without necessarily passing them through a post office.

The Postmaster General observes that the difficulties which prevented the use of private cards in the postal service have at length been overcome, and that he will soon be able to lay before the Lords Commissioners of the Treasury the regulations for the proposed change.

A considerable increase has been registered this year in the use of the Express Delivery Service. The number of articles thus forwarded amounted to 195,000, 38,000 or about 24 per cent. more than in the preceding year.

The experiment made last year in Huddersfield, of attaching letter boxes to tramcars, was extended during the year under consideration to several other towns; the results seem, however, to have been less favourable than those which attended the first trial.

In order to specify as exactly and yet as simply as possible the hour

Pour indiquer le plus exactement possible, mais en même temps d'une manière peu compliquée, l'heure du dépôt des envois de la poste aux lettres, on a, dans plusieurs bureaux, employé des timbres indiquant les heures et douzièmes d'heures au moyen de lettres, de manière que les premières treize lettres de l'alphabet, à l'exception du J, répondent, dans leur ordre, aux 12 heures, soit aux douzièmes d'heure. Pour distinguer les heures du jour, on ajoute pour le matin *A (*ante meridian*), pour l'après-midi *P (*post meridian*), pour midi M*A et pour minuit M*P. (p. ex. 7. 15 du matin = GC*A, et 2.20 de l'après-midi = BD*P).

La réduction de la taxe de transit italienne pour le transport de la malle anglo-indienne par trains spéciaux, dont parlait le rapport de l'exercice précédent, a été suivie, dans le courant du dernier exercice, d'une réduction de la part de la France pour ses prestations analogues.

Les taxes de transit dont il s'agit s'élevaient ou s'élèveront désormais, par kilogramme, aux montants ci-après:

	Lettres et cartes postales.		Autres objets.	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1880—1887.				
Pour la France	10.	—	—	.50
» l'Italie .	6.	50	—	.37 ¹ / ₂
1888—1889.				
Pour la France	6.	—	—	.40
» l'Italie .	4.	80	—	.32 ¹ / ₂
1890—1891.				
Pour la France	5.	90	—	.35
» l'Italie .	4.	70	—	.30
1892.				
Pour la France	5.	70	—	.25
» l'Italie .	4.	70	—	.25
1893—1894.				
Pour la France	5.	70	—	.25
» l'Italie .	2.	—	—	.25
1895—1897.				
Pour la France	4.	—	—	.25
» l'Italie .	2.	—	—	.25

Ce dernier pays ne perçoit donc, pour le transport de la poste anglo-indienne, pas de taxes plus élevées que les taxes normales de transit territorial de l'Union postale, tandis que les taux français se montent

zeit der Briefpostgegenstände wurden bei mehreren Postämtern Stempel in Verwendung gesetzt, welche die Stunden und Zwölftelsstunden mittels Buchstaben in der Weise bezeichnen, dass die ersten 13 Buchstaben des Alphabets mit Ausnahme von J den 12 Stunden, bezw. den Zwölftelsstunden, in ihrer betreffenden Reihenfolge entsprechen. Zur Unterscheidung der Tageszeiten wird für Vormittag *A (*ante meridian*), für Nachmittag *P (*post meridian*), für Mittag M*A und für Mitternacht M*P beigefügt (z. B. 7. 15 vormittag = GC*A, 2. 20 nachmittag = BD*P).

Der im vorjährigen Berichte erwähnten Ermässigung der italienischen Transittaxe für Beförderung der englisch-ostindischen Post mittels besonderer Züge ist im Berichtsjahre eine Reduktion von Seite Frankreichs für die entsprechenden Leistungen gefolgt.

Die erwähnten Transittaxen betragen, resp. werden betragen für jedes Kilogramm:

	Briefe und Postkarten.		Ander- Gegenstände.	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1880—1887.				
Für Frankreich	10.	—	—	.50
» Italien . .	6.	50	—	.37 ¹ / ₂
1888—1889.				
Für Frankreich	6.	—	—	.40
» Italien . .	4.	80	—	.32 ¹ / ₂
1890—1891.				
Für Frankreich	5.	90	—	.35
» Italien . .	4.	70	—	.30
1892.				
Für Frankreich	5.	70	—	.25
» Italien . .	4.	70	—	.25
1893—1894.				
Für Frankreich	5.	70	—	.25
» Italien . .	2.	—	—	.25
1895—1897.				
Für Frankreich	4.	—	—	.25
» Italien . .	2.	—	—	.25

Letzteres Land bezieht also für den Transport der englisch-ostindischen Post keine höhern als die gewöhnlichen Landtransittaxen des Weltpostvereins, während die bezüglichen französischen Ansätze für die

at which letters are posted, a special stamp was used at several post offices on which the 12 hour figures are indicated by means of the first 13 letters of the alphabet with the exception of J. To specify the time of day *A (*ante meridian*) is used to denote the forenoon and *P (*post meridian*) the afternoon; M*A stands for midday and M*P for midnight. Thus, for instance, 7.15 a. m. = GC*A, 2.20 p. m. = BD*P.

The reduction made in the transit rates for the conveyance of the Anglo-Indian mails by special train through Italy, mention of which was made in the last year's report, has this year been followed by a similar reduction in the corresponding service on the part of France.

These rates amounted, per kilogramme, in former years to:

	Letters and postcards		Other Articles	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1880—1887.				
For France	10.	—	—	.50
» Italy	6.	50	—	.37 ¹ / ₂
1888—1889.				
» France	6.	—	—	.40
» Italy	4.	80	—	.32 ¹ / ₂
1890—1891.				
» France	5.	90	—	.35
» Italy	4.	70	—	.30
1892.				
» France	5.	70	—	.25
» Italy	4.	70	—	.25
1893—1894.				
» France	5.	70	—	.25
» Italy	2.	—	—	.25
These rates in 1895—1897 will be:				
For France	4.	—	—	.25
» Italy	2.	—	—	.25

The rates charged by Italy for the conveyance of the Anglo-Indian mails are consequently no higher than the Postal Union rates for land transit, whereas those charged by France for letters and postcards still amount

toujours au double pour les lettres et cartes postales. Il convient de remarquer, à cette occasion, que lorsque l'importance de ce transit atteint certaines proportions, les correspondances composant l'excédent ne sont, à teneur d'un arrangement existant depuis longtemps, plus passibles, dans l'année respective, que du transit territorial ordinaire de 2 francs par kilogramme.

Le nombre des colis postaux échangés entre la Grande-Bretagne et l'Irlande, d'un côté, les possessions britanniques et l'étranger, de l'autre côté, a augmenté dans le courant de l'exercice d'environ 51,000 envois, soit de près du 4 %, par rapport à l'année précédente; cette augmentation concerne principalement les échanges avec l'Inde, l'Afrique méridionale et l'Allemagne, tandis qu'une diminution notable s'est produite dans les échanges avec les colonies britanniques de l'Australie et avec la France.

Le service des colis postaux a été étendu à Libéria, Monténégro, la Perse, Salvador et quelques nouvelles localités de la colonie de la Côte d'Or et des Indes orientales néerlandaises.

Une innovation de grande importance consiste en ce qu'à partir du 1^{er} février 1894, la déclaration de la valeur sur les colis postaux a été admise dans les rapports de la Grande-Bretagne et de l'Irlande avec l'Allemagne et le Cameroun, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Égypte, l'Italie, le Monténégro, les Pays-Bas, la Norvège, la Roumanie, la Suède et la Suisse.

Il convient, en outre, de relever l'accroissement important qu'a subi le nombre des mandats télégraphiques expédiés dans l'intérieur. Par rapport à l'année précédente, ce nombre s'est élevé, dans le courant du dernier exercice, de 80,016, au montant total de £ 292,836, à 106,890, représentant une somme totale de £ 366,907.

Au moyen des mandats de poste internes et internationaux (*Money Orders*) et des *Postal Orders* (admis seulement dans le service interne), le

Briefe und Postkarten immer noch das Doppelte betragen. Dabei ist indessen zu bemerken, dass wenn der Umfang des in Frage stehenden Transitverkehrs ein gewisses Mass erreicht hat, die darüber hinausgehenden Korrespondenzen in Gemässheit einer seit längerer Zeit bestehenden Vereinbarung im betreffenden Jahre nur mehr der gewöhnlichen Landtransitgebühr von 2 Franken für jedes Kilogramm unterliegen.

Die Zahl der zwischen Grossbritannien und Irland einerseits und den britischen Besitzungen und dem Auslande andererseits ausgewechselten Postpakete hat im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre um circa 51,000 Stück oder nahezu 4 % zugenommen, und es entfällt diese Zunahme hauptsächlich auf den Verkehr mit Indien, Südafrika und Deutschland, während im Verkehr mit den britischen Kolonien in Australien und mit Frankreich eine bedeutende Abnahme eingetreten ist.

Der Postpaketaustausch wurde ausgedehnt auf Liberia, Montenegro, Persien, Salvador und einige weitere Plätze in der Kolonie der Goldküste und in Niederländisch Indien.

Von wesentlicher Bedeutung erscheint die Thatsache, dass vom 1. Februar 1894 an die Wertdeklaration auf Postpaketen zulässig wurde im Verkehr zwischen Grossbritannien und Irland einerseits, Deutschland, sowie Kamerun, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Italien, Montenegro, Niederland, Norwegen, Rumänien, Schweden und der Schweiz andererseits.

Hervorzuheben ist ferner die bedeutende Vermehrung der im Inlande beförderten telegraphischen Postanweisungen. Dieselben sind im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre von 80,016 Anweisungen im Betrage von 292,836 £ auf 106,890 im Betrage von 366,907 £ gestiegen.

Durch interne und internationale Postanweisungen (*Money Orders*) und (nur im Inland zulässige) Postgutscheine (*Postal Orders*) hat das Publikum des Vereinigten Königreichs

to double. It must however be remembered that, when the bulk of the matter conveyed has reached a certain weight, then, according to a long-standing agreement with France, this charge is reduced to the ordinary Postal Union land transit rate of 2 francs per kilogramme during the remainder of the year.

The number of parcels exchanged by Great Britain and Ireland with British possessions and foreign countries rose during the year by about 51,000 or nearly 4 per cent.; this increase is largely due to the service with India, South Africa and Germany. A marked decrease was shown in the service with the British Colonies in Australia and with France.

The Parcel Post was extended to Liberia, Montenegro, Persia, Salvador and to additional places in the Gold Coast Colony and the Dutch East Indies.

A fact of considerable importance was the arrangement, which came into operation on the 1st of February 1894, by which the insurance system was extended to postal parcels exchanged by Great Britain and Ireland with Germany, the Cameroons, Austria, Hungary, Belgium, Denmark, Egypt, Italy, Montenegro, the Netherlands, Norway and Sweden, Roumania and Switzerland.

Attention is also called to the large increase in Inland Telegraphic Money Orders, which rose during the year from 80,016 to 106,890 in number and from £ 292,836 to £ 366,907 in amount above the previous year.

Taking the Inland and Foreign Money Orders and the Postal Orders (which are only valid in the British Isles) together, the inhabitants of the United Kingdom forwarded through

public du Royaume-Uni a effectué, dans le courant du dernier exercice, un échange d'espèces pour la somme énorme d'environ 50¹/₂ millions de livres sterling (environ 423,000 livres sterling de plus que l'année précédente).

Le service des caisses d'épargne a également continué à se développer pendant l'exercice écoulé. A la fin de décembre 1893, l'avoir de tous les déposants, y compris les intérêts en leur faveur, s'élevait à £ 80,597,641, soit à plus de 2 milliards de francs. A la même époque de l'année précédente, l'ensemble de l'avoir s'élevait à £ 75,853,079, ce qui représente, pour le dernier exercice, une augmentation de £ 4,744,562.

Une loi qui est entrée en vigueur le 21 décembre 1893 a élevé le maximum des dépôts d'épargne annuels de 30 à 50 £ et celui du montant total d'un dépôt d'épargne en rentes sur l'Etat de 300 à 500 £. Le public a déjà fait un usage relativement considérable de cette extension des limites dont il s'agit.

A partir du 1^{er} décembre 1893, on a déclaré qu'il était permis de retirer d'un dépôt d'épargne le même jour, £ 10 au plus, et £ 20 au plus le jour suivant, par demande télégraphique. Le public fait également fréquemment usage de cette facilité, surtout immédiatement avant et après les jours de fête générale.

Le 31 décembre 1893, le nombre des déposants à la caisse d'épargne postale, était :

En Angleterre et dans le Pays de Galles, 5,292,178, soit 1 sur 6 habitants, avec un avoir moyen de £ 14, 0 sh. 8 d.*) (le 31 décembre 1892, 5,027,431, soit également 1 sur 6 habitants, avec un avoir moyen de £ 13, 18 sh. 0 d.).

En Ecosse, 220,117, soit 1 sur 19 habitants, avec un avoir moyen de £ 8, 19 sh. 11 d. (le 31 décembre 1892, 1 sur 20 habitants, avec un avoir de £ 8, 17 sh. 9 d.).

En Irlande, 235,914, soit 1 sur

*) La livre anglaise (£) a 20 schellings (sh.) à 12 pence (d.).

im Berichtsjahre einen Geldverkehr im enormen Betrage von ungefähr 50¹/₂ Millionen Pfund Sterling (etwa 423,000 Pfund Sterling mehr als im Vorjahre) vermittelt.

Der Verkehr der britischen Postsparkasse hat auch im Berichtsjahre sich weiter entwickelt. Auf Ende Dezember 1893 betragen die Guthaben aller Einleger in diese Kasse, mit Inbegriff der denselben gutgeschriebenen Zinsen, 80,597,641 £, also mehr als 2 Milliarden Franken. Auf den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres hatten die Gesamt Guthaben 75,853,079 £ betragen und es ergibt sich demnach für das Berichtsjahr eine Vermehrung von 4,744,562 Pfund Sterling.

Ein vom 21. Dezember 1893 an in Kraft getretenes Gesetz erhöhte das Maximum der jährlichen Sparkasseneinlage von 30 auf 50 £ und dasjenige des Gesamtbetrages der Anlage von Sparkassaguthaben in Staatspapieren von 300 auf 500 £. Von dieser Ausdehnung der erwähnten Grenzen hat das Publikum bereits in verhältnismässig bedeutendem Masse Gebrauch gemacht.

Vom 1. Dezember 1893 an wurde es zulässig erklärt, von Spareinlagen höchstens 10 £ am gleichen Tage und höchstens 20 £ am folgenden Tage auf telegraphisches Begehren hin zurückzuziehen. Diese Erleichterung wird vom Publikum ebenfalls häufig benutzt, hauptsächlich unmittelbar vor und nach den allgemeinen Feiertagen.

Auf 31. Dezember 1893 betrug die Zahl der Einleger bei der Postsparkasse :

in England und Wales: 5,292,178, d. h. 1 auf 6 Einwohner, mit einem durchschnittlichen Guthaben von 14 £ 0 sh. 8 d.*) (auf 31. Dez. 1892: 5,027,431, ebenfalls 1 auf 6 Einwohner, mit (durchschnittlich) je 13 £ 18 sh. 0 d.);

in Schottland: 220,117, d. h. 1 auf 19 Einwohner, mit durchschnittlich

*) Das englische Pfund (£) hat 20 Schillinge (sh.) à 12 Pence (d.).

the Post Office during the financial year the enormous sum of about 50¹/₂ million pounds sterling (some £ 423,000 more than in the previous year).

The business of the British Post Office Savings Bank also increased during the year. At the end of December 1893 the total amount, inclusive of interest, standing to the credit of all depositors was £ 80,597,641, a sum equalling more than 2000 million francs. At the same period of the previous year the total amount reached £ 75,853,079, thus giving for the financial year an increase of £ 4,744,562.

A Savings Bank Act, which came into force on the 21st of December 1893, raised the maximum of annual deposit from £ 30 to £ 50, and that of the amount of investment in Government Stock from £ 300 to £ 500. The public has already made a comparatively large use of these extensions.

Since the 1st of December 1893 it has become possible to withdraw by telegram £ 10 on the same day and £ 20 on the following day. This facility is also extensively used by the public, especially immediately before and after the general holidays.

On the 31st of December 1893 the number of depositors in the Post Office Savings Bank amounted to :

In England and Wales: 5,292,178 or 1 to every 6 inhabitants, with an average balance to their credit of £ 14. 0. 8*) (on the 31st of December 1892: 5,027,431, also 1 to every 6, with an average of £ 13. 18. 0);

in Scotland: 220,117, or 1 in every 19 inhabitants with, on an average, £ 8, 19. 11 each (on the 31st of December 1892: 199,062, or 1 in every 20 inhabitants with each £ 8. 17. 9);

*) An English pound sterling contains 20 shillings of 12 pence each.

toujours au double pour les lettres et cartes postales. Il convient de remarquer, à cette occasion, que lorsque l'importance de ce transit atteint certaines proportions, les correspondances composant l'excédent ne sont, à teneur d'un arrangement existant depuis longtemps, plus passibles, dans l'année respective, que du transit territorial ordinaire de 2 francs par kilogramme.

Le nombre des colis postaux échangés entre la Grande-Bretagne et l'Irlande, d'un côté, les possessions britanniques et l'étranger, de l'autre côté, a augmenté dans le courant de l'exercice d'environ 51,000 envois, soit de près du 4 %, par rapport à l'année précédente; cette augmentation concerne principalement les échanges avec l'Inde, l'Afrique méridionale et l'Allemagne, tandis qu'une diminution notable s'est produite dans les échanges avec les colonies britanniques de l'Australie et avec la France.

Le service des colis postaux a été étendu à Libéria, Monténégro, la Perse, Salvador et quelques nouvelles localités de la colonie de la Côte d'Or et des Indes orientales néerlandaises.

Une innovation de grande importance consiste en ce qu'à partir du 1^{er} février 1894, la déclaration de la valeur sur les colis postaux a été admise dans les rapports de la Grande-Bretagne et de l'Irlande avec l'Allemagne et le Cameroun, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Égypte, l'Italie, le Monténégro, les Pays-Bas, la Norvège, la Roumanie, la Suède et la Suisse.

Il convient, en outre, de relever l'accroissement important qu'a subi le nombre des mandats télégraphiques expédiés dans l'intérieur. Par rapport à l'année précédente, ce nombre s'est élevé, dans le courant du dernier exercice, de 80,016, au montant total de £ 292,836, à 106,890, représentant une somme totale de £ 366,907.

Au moyen des mandats de poste internes et internationaux (*Money Orders*) et des *Postal Orders* (admis seulement dans le service interne), le

Briefe und Postkarten immer noch das Doppelte betragen. Dabei ist indessen zu bemerken, dass wenn der Umfang des in Frage stehenden Transitverkehrs ein gewisses Mass erreicht hat, die darüber hinausgehenden Korrespondenzen in Gemässheit einer seit längerer Zeit bestehenden Vereinbarung im betreffenden Jahre nur mehr der gewöhnlichen Landtransitgebühr von 2 Franken für jedes Kilogramm unterliegen.

Die Zahl der zwischen Grossbritannien und Irland einerseits und den britischen Besitzungen und dem Auslande andererseits ausgewechselten Postpakete hat im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre um circa 51,000 Stück oder nahezu 4 % zugenommen, und es entfällt diese Zunahme hauptsächlich auf den Verkehr mit Indien, Südafrika und Deutschland, während im Verkehr mit den britischen Kolonien in Australien und mit Frankreich eine bedeutende Abnahme eingetreten ist.

Der Postpaketaustausch wurde ausgedehnt auf Liberia, Montenegro, Persien, Salvador und einige weitere Plätze in der Kolonie der Goldküste und in Niederländisch Indien.

Von wesentlicher Bedeutung erscheint die Thatsache, dass vom 1. Februar 1894 an die Wertdeklaration auf Postpaketen zulässig wurde im Verkehr zwischen Grossbritannien und Irland einerseits, Deutschland, sowie Kamerun, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Italien, Montenegro, Niederland, Norwegen, Rumänien, Schweden und der Schweiz andererseits.

Hervorzuheben ist ferner die bedeutende Vermehrung der im Inlande beförderten telegraphischen Postanweisungen. Dieselben sind im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre von 80,016 Anweisungen im Betrage von 292,836 £ auf 106,890 im Betrage von 366,907 £ gestiegen.

Durch interne und internationale Postanweisungen (*Money Orders*) und (nur im Inland zulässige) Postgutscheine (*Postal Orders*) hat das Publikum des Vereinigten Königreichs

to double. It must however be remembered that, when the bulk of the matter conveyed has reached a certain weight, then, according to a long-standing agreement with France, this charge is reduced to the ordinary Postal Union land transit rate of 2 francs per kilogramme during the remainder of the year.

The number of parcels exchanged by Great Britain and Ireland with British possessions and foreign countries rose during the year by about 51,000 or nearly 4 per cent.; this increase is largely due to the service with India, South Africa and Germany. A marked decrease was shown in the service with the British Colonies in Australia and with France.

The Parcel Post was extended to Liberia, Montenegro, Persia, Salvador and to additional places in the Gold Coast Colony and the Dutch East Indies.

A fact of considerable importance was the arrangement, which came into operation on the 1st of February 1894, by which the insurance system was extended to postal parcels exchanged by Great Britain and Ireland with Germany, the Cameroons, Austria, Hungary, Belgium, Denmark, Egypt, Italy, Montenegro, the Netherlands, Norway and Sweden, Roumania and Switzerland.

Attention is also called to the large increase in Inland Telegraphic Money Orders, which rose during the year from 80,016 to 106,890 in number and from £ 292,836 to £ 366,907 in amount above the previous year.

Taking the Inland and Foreign Money Orders and the Postal Orders (which are only valid in the British Isles) together, the inhabitants of the United Kingdom forwarded through

public du Royaume-Uni a effectué, dans le courant du dernier exercice, un échange d'espèces pour la somme énorme d'environ 50¹/₂ millions de livres sterling (environ 423,000 livres sterling de plus que l'année précédente).

Le service des caisses d'épargne a également continué à se développer pendant l'exercice écoulé. A la fin de décembre 1893, l'avoir de tous les déposants, y compris les intérêts en leur faveur, s'élevait à £ 80,597,641, soit à plus de 2 milliards de francs. A la même époque de l'année précédente, l'ensemble de l'avoir s'élevait à £ 75,853,079, ce qui représente, pour le dernier exercice, une augmentation de £ 4,744,562.

Une loi qui est entrée en vigueur le 21 décembre 1893 a élevé le maximum des dépôts d'épargne annuels de 30 à 50 £ et celui du montant total d'un dépôt d'épargne en rentes sur l'Etat de 300 à 500 £. Le public a déjà fait un usage relativement considérable de cette extension des limites dont il s'agit.

A partir du 1^{er} décembre 1893, on a déclaré qu'il était permis de retirer d'un dépôt d'épargne le même jour, £ 10 au plus, et £ 20 au plus le jour suivant, par demande télégraphique. Le public fait également fréquemment usage de cette facilité, surtout immédiatement avant et après les jours de fête générale.

Le 31 décembre 1893, le nombre des déposants à la caisse d'épargne postale, était :

En Angleterre et dans le Pays de Galles, 5,292,178, soit 1 sur 6 habitants, avec un avoir moyen de £ 14, 0 sh. 8 d. *) (le 31 décembre 1892, 5,027,431, soit également 1 sur 6 habitants, avec un avoir moyen de £ 13, 18 sh. 0 d.).

En Ecosse, 220,117, soit 1 sur 19 habitants, avec un avoir moyen de £ 8, 19 sh. 11 d. (le 31 décembre 1892, 1 sur 20 habitants, avec un avoir de £ 8, 17 sh. 9 d.).

En Irlande, 235,914, soit 1 sur

*) La livre anglaise (£) a 20 schellings (sh.) à 12 pence (d.).

im Berichtsjahre einen Geldverkehr im enormen Betrage von ungefähr 50¹/₂ Millionen Pfund Sterling (etwa 423,000 Pfund Sterling mehr als im Vorjahre) vermittelt.

Der Verkehr der britischen Postsparkasse hat auch im Berichtsjahre sich weiter entwickelt. Auf Ende Dezember 1893 betragen die Guthaben aller Einleger in diese Kasse, mit Inbegriff der denselben gutgeschriebenen Zinsen, 80,597,641 £, also mehr als 2 Milliarden Franken. Auf den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres hatten die Gesamtguthaben 75,853,079 £ betragen und es ergibt sich demnach für das Berichtsjahr eine Vermehrung von 4,744,562 Pfund Sterling.

Ein vom 21. Dezember 1893 an in Kraft getretenes Gesetz erhöhte das Maximum der jährlichen Sparkasseneinlage von 30 auf 50 £ und dasjenige des Gesamtbetrages der Anlage von Sparkassaguthaben in Staatspapieren von 300 auf 500 £. Von dieser Ausdehnung der erwähnten Grenzen hat das Publikum bereits in verhältnismässig bedeutendem Masse Gebrauch gemacht.

Vom 1. Dezember 1893 an wurde es zulässig erklärt, von Spareinlagen höchstens 10 £ am gleichen Tage und höchstens 20 £ am folgenden Tage auf telegraphisches Begehren hin zurückzuziehen. Diese Erleichterung wird vom Publikum ebenfalls häufig benutzt, hauptsächlich unmittelbar vor und nach den allgemeinen Feiertagen.

Auf 31. Dezember 1893 betrug die Zahl der Einleger bei der Postsparkasse :

in England und Wales: 5,292,178, d. h. 1 auf 6 Einwohner, mit einem durchschnittlichen Guthaben von 14 £ 0 sh. 8 d. *) (auf 31. Dez. 1892: 5,027,431, ebenfalls 1 auf 6 Einwohner, mit (durchschnittlich) je 13 £ 18 sh. 0 d.);

in Schottland: 220,117, d. h. 1 auf 19 Einwohner, mit durchschnittlich

*) Das englische Pfund (£) hat 20 Schillings (sh.) à 12 Pence (d.).

the Post Office during the financial year the enormous sum of about 50¹/₂ million pounds sterling (some £ 423,000 more than in the previous year).

The business of the British Post Office Savings Bank also increased during the year. At the end of December 1893 the total amount, inclusive of interest, standing to the credit of all depositors was £ 80,597,641, a sum equalling more than 2000 million francs. At the same period of the previous year the total amount reached £ 75,853,079, thus giving for the financial year an increase of £ 4,744,562.

A Savings Bank Act, which came into force on the 21st of December 1893, raised the maximum of annual deposit from £ 30 to £ 50, and that of the amount of investment in Government Stock from £ 300 to £ 500. The public has already made a comparatively large use of these extensions.

Since the 1st of December 1893 it has become possible to withdraw by telegram £ 10 on the same day and £ 20 on the following day. This facility is also extensively used by the public, especially immediately before and after the general holidays.

On the 31st of December 1893 the number of depositors in the Post Office Savings Bank amounted to :

In England and Wales: 5,292,178 or 1 to every 6 inhabitants, with an average balance to their credit of £ 14, 0, 8 *) (on the 31st of December 1892: 5,027,431, also 1 to every 6, with an average of £ 13, 18, 0);

in Scotland: 220,117, or 1 in every 19 inhabitants with, on an average, £ 8, 19, 11 each (on the 31st of December 1892: 199,062, or 1 in every 20 inhabitants with each £ 8, 17, 9);

*) An English pound sterling contains 20 shillings of 12 pence each.

20 habitants, avec un avoir moyen de £ 18, 7 sh. 11 d. (le 31 décembre 1892, 225,823, soit 1 sur 21 habitants, avec un avoir moyen de £ 18, 12 sh. 11 d.).

Actuellement, plus de 11,000 bureaux de poste sont ouverts au service de la caisse d'épargne, après qu'en 1893, environ 500 bureaux de poste ont été nouvellement chargés de ce service.

Les frais de celui-ci ont été, en 1893, de £ 367,556, après déduction de la contribution de l'Administration financière pour le service des titres de rentes sur l'Etat, mais y compris les ports postaux, qui se montent à près de £ 60,000. En 1892, ces frais se sont élevés à £ 354,008. Le rapport fait remarquer avec satisfaction que, tandis qu'en 1892, la moyenne des frais pour chaque opération de la caisse d'épargne était de 6,63 pence, cette moyenne n'a plus été que de 6,55 pence en 1893.

Le rapport constate aussi avec plaisir qu'en 1893, 555 écoles se sont jointes à celles qui permettent de déposer des épargnes au moyen de timbres d'épargne, en sorte qu'aujourd'hui environ 6000 écoles en total contribuent à développer l'esprit de l'épargne chez les jeunes gens.

En ce qui concerne les résultats financiers du trafic postal et télégraphique, nous relevons du rapport les renseignements ci-après, qui sont les plus importants :

Les recettes ont été dans le courant de l'exercice 1892/93, en sommes rondes, pour la poste de £ 10,472,000

(1892/93	10,344,000)
Pour les télégraphes, de . . .	2,534,000
(1892/93	2,487,000)
En total . . .	13,006,000
(1892/93	12,831,000)

Les dépenses ont été, pour 1893/94, en sommes rondes, pour la poste de

£ 7,738,000	
(1892/93	7,518,000)
Pour les télégraphes	2,641,000
(1892/93	2,567,000)
En total . . .	10,379,000
(1892/93	10,085,000)

je 8 £ 19 sh. 11 d. (auf 31. Dez. 1892: 199,062, d. h. 1 auf 20 Einwohner, mit je 8 £ 17 sh. 9 d.);

in Irland: 235,914, d. h. 1 auf 20 Einwohner, mit durchschnittlich je 18 £ 7 sh. 11 d. (auf 31. Dez. 1892: 225,823, d. h. 1 auf 21 Einwohner, mit je 18 £ 12 sh. 11 d.).

Gegenwärtig sind über 11,000 Postämter dem Sparkassenverkehr geöffnet, nachdem im Jahr 1893 ungefähr 500 Postämtern dieser Dienst neu übertragen worden ist.

Die Kosten dieses Dienstes betragen im Jahr 1893 367,556 £, nach Abzug des Beitrags der Finanzverwaltung für Besorgung von Staatspapiergeschäften, aber mit Einschluss der beinahe 60,000 £ betragenden Postporti. Im Jahre 1892 betragen diese Kosten 354,008 £. Der Bericht hebt mit Befriedigung hervor, dass, während im Jahr 1892 der durchschnittliche Kostenbetrag für jedes Sparkassengeschäft 6,63 Pence betrug, er sich für 1893 nur auf 6,55 Pence stellte.

Der Bericht verzeichnet auch mit Befriedigung die Thatsache, dass im Jahr 1893 555 Schulen denjenigen beigetreten sind, welche die Anlage von Ersparnissen mittels Sparmarken ermöglichen, so dass nunmehr im ganzen ungefähr 6000 Schulen auf diesem Wege den Sparsinn der jungen Leute entwickeln helfen.

Was die finanziellen Ergebnisse des Post- und Telegraphenbetriebs betrifft, so entnehmen wir dem Berichte folgende wesentlichsten Angaben:

Die Einnahmen betragen im Berichtsjahr 1893/94 in runder Summe:	
für die Post:	£ 10,472,000
(1892/93:	» 10,344,000)
» den Telegraphen:	» 2,534,000
(1892/93:	» 2,487,000)
Zusammen:	» 13,006,000
(1892/93:	» 12,831,000)

Die Ausgaben für 1893/94 betragen in runder Summe:

für die Post:	£ 7,738,000
(1892/93:	» 7,518,000)
» den Telegraphen:	» 2,641,000
(1892/93:	» 2,567,000)
Zusammen:	» 10,379,000
(1892/93:	» 10,085,000)

in Ireland: 235,914, or 1 in every 20 inhabitants with, on an average, £ 18. 7. 11 each (on the 31st of December 1892: 225,823, or 1 in every 21 inhabitants, with each £ 18. 12. 11).

There are at present 11,000 post offices transacting Savings Bank business, 500 having been added in 1893.

The costs of this service in 1893, after deducting the amounts received for commission on Government Stock transactions, but including nearly £ 60,000 for postage, amounted to £ 367,556. In 1892 these costs amounted to £ 354,008. The Postmaster General mentions with satisfaction that, whereas in 1892 the cost of each transaction was 6.63 d., it amounted in 1893 to only 6.55 d.

The Postmaster General has also pleasure in announcing that in 1893, 555 schools were added to the number of those who have adopted the stamp deposit system, so that there are now about 6000 schools in which, by this means, efforts are being made to train the young to save money.

With respect to the financial results of the Post and Telegraph service, we extract from the report the following more important figures: —

The revenue amounted, in round figures, for the financial year 1893—94 to:

for the Post	£ 10,472,000
(1892/93	» 10,344,000)
» » Telegraph	» 2,534,000
(1892/93	» 2,487,000)
together	» 13,006,000
(1892/93	» 12,831,000)

The expenditure for 1893—94 amounted, in round figures, to:

for the Post	£ 7,738,000
(1892/93	» 7,518,000)
» » Telegraph	» 2,641,000
(1892/93	» 2,567,000)
together	» 10,379,000
(1892/93	» 10,085,000)

Il a été dépensé en traitements et salaires pour les services de la poste et du télégraphe, £ 6,250,739 (l'exercice précédent, £ 5,907,946).

Le Postmaster General ne croit pas devoir clore son rapport sans rappeler la perte que l'Administration et le public ont éprouvée par la mort de Sir Arthur Blackwood, K. C. B., qui fut longtemps chef (*secretary*) du General Post Office, (v. *L'Union postale* n° 11 de 1893). La mort prématurée de cet homme si respecté et si aimé, qui n'avait que 61 ans, a profondément affecté l'Administration des postes britanniques et excité partout de vifs et sincères regrets.

An Besoldungen und Löhnen für den Post- und Telegraphendienst wurden im Berichtsjahre 6,250,739 £ (im Vorjahre 5,907,946) ausgegeben.

Der Herr Generalpostmeister glaubt seinen Bericht nicht schliessen zu sollen, ohne des Verlustes zu gedenken, welchen die Verwaltung und das Publikum durch den Hinschied ihres langjährigen Chefs (Sekretärs) des Generalpostants, Sir Arthur Blackwood, K. C. B., erlitten hat (s. «*L'Union postale*» N° 11 von 1893). Der frühzeitige Tod des bloss 61jährigen, so geachteten und beliebten Mannes hat die britische Postverwaltung tief berührt und wird allgemein bedauert.

The amount expended for salaries and wages in the Postal and Telegraph services reached, in the financial year, £ 6,250,739 (in the previous year £ 5,907,946).

The Postmaster General will not close his report without recording the loss which was sustained both by the Department and the public through the decease of Sir Arthur Blackwood, K. C. B., Secretary to the Post Office (see *L'Union postale*, No. 11, 1893). The premature death, at the age of 61, of a man so respected and beloved has been deeply felt in the British Postal Department and is universally regretted.

Renseignements historiques sur les avis hebdomadaires de Francfort et de Hambourg.

Le développement des services des journaux a suivi pas à pas les progrès de la poste moderne. Ce n'est que depuis que celle-ci a pris pied d'une manière définitive qu'il a été possible d'organiser la propagation régulière de nouvelles « de tous les pays du monde ». Les plus anciennes impressions de journaux ont surgi dans les villes que desservaient les grandes artères des échanges de la poste moderne.

Les maîtres de poste, notamment ceux qui se trouvaient au centre des affaires, recevaient naturellement, par leurs relations continues avec leurs collègues voisins ou éloignés, par leur contact de tous les jours avec les courriers et les voyageurs postaux, des renseignements dont la propagation pouvait être utile au public, ou pouvait du moins l'intéresser.

La manière la plus simple et la plus primitive de propager les nouvelles manuscrites, d'un bureau de poste à un autre, avait bien été la feuille de route postale, dont l'espace en blanc servait fréquemment à recevoir des communications écrites à la

Zur Geschichte der Frankfurter und Hamburger wöchentlichen avisi.

Die Entwicklung des Zeitungswesens ging Hand in Hand mit der Entwicklung der modernen Post. Erst seitdem diese festen Fuss gefasst hatte, war ein regelmässiger Niederschlag von Nachrichten « aus aller Herren Länder » möglich. Die ältesten Zeitungsdrucke tauchen in Städten auf, durch welche die Verkehrsadern der modernen Post liefen.

Die Postmeister, namentlich diejenigen an den Mittelpunkten des Verkehrs, gelangten durch die ständige Verbindung mit nahen und fernen Amtsgenossen, durch die fortwährende Berührung mit Kurieren und Postreisenden, naturgemäss in den Besitz von Neuigkeiten, deren Weiterverbreitung dem Publikum nützlich werden, oder doch wenigstens zu dessen Unterhaltung beitragen konnte.

Die einfachste und ursprünglichste Art der schriftlichen Nachrichtenvermittlung von Posthaus zu Posthaus war wohl der Postzettel selbst, dessen leerer Raum häufig zu flüchtig hingeworfenen, mit dem eigentlichen Postdienste nicht im Zusammenhang stehenden, Berichten diente. Schon

Historical Facts relating to the Frankfort and Hamburg Weekly Newspapers.

The development of the newspaper has gone hand in hand with that of the modern post. It was not until the latter had taken firm hold that a regular inundation of news from « all the countries of the world » was possible. The oldest printed newspapers originated in the towns situated on the line of route of the modern post.

Through constant communication with their colleagues and perpetual contact with couriers and travellers by the post coaches, it was natural that the postmasters, especially those in the centres of traffic, should receive news, the propagation of which would be useful or at least interesting to the public.

The simplest and most primitive means of communicating news from one post house to another was most probably the postal notice sheet itself, the blank portions of which were often filled up with hastily written items of news having no connection with the postal service. Even in early times, however, a special

bâte et n'ayant aucun rapport avec le service postal proprement dit. D'ailleurs, l'on joignit de bonne heure déjà à la feuille de route une feuille spéciale portant des communications manuscrites ou même imprimées.

Ces « dernières postes » ou nouvelles, acception qui s'est conservée jusqu'à ce jour dans nos journaux, étaient coordonnées par les maîtres de poste et multipliées par l'impression dans des feuilles distribuées régulièrement. Les rapports entre le service de la poste et celui des journaux étaient, dans l'origine, si étroits, que les expressions « maître de poste » et « journaliste » étaient souvent employées comme synonymes (v. aussi l'article instructif sur « les journaux, le service des journaux et les annonces de journaux » de *Neukamp*, dans le sixième volume du « *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* » par Conrad, Elster, Lexis & Loening, Jena 1894).

La publication des journaux fut, de toute ancienneté, considérée comme « une dépendance de la poste ». La vente des journaux était une source de recettes importantes pour le maître de poste. La publication des nouvelles, dont la rédaction et le choix étaient laissés au bon jugement du maître de poste, représentait un facteur important avec lequel il fallait compter. Il est donc facile de comprendre que ces journaux postaux s'efforçaient de s'assurer, pour leur impression, une sorte de *monopole*, qui était accordé d'autant plus volontiers que la protection octroyée par les autorités présentait une certaine garantie que les nouvelles désagréables et dangereuses ne seraient pas aussi facilement portées à la connaissance du public.

Le bénéfice que procuraient ces entreprises de journaux poussait à l'imitation. Il surgit peu à peu une concurrence contre laquelle les maîtres de poste impériaux cherchèrent d'autant plus à se prémunir, lorsque les autorités des villes respectives soutenaient l'entreprise concurrente. Ainsi, en 1617, le bourgmestre et le conseil de la ville libre et im-

frühzeitig übrigens wurde dem Postzettel ein eigenes mit geschriebenen oder auch gedruckten Notizen versehenes Blatt beigelegt.

Diese « neuesten Posten », ein Begriff, der sich bis heute in unsern Journalen erhalten hat, wurden nun von den Postmeistern zusammengestellt und in regelmässig ausgegebenen Blättern durch den Druck vervielfältigt. Die Verbindung zwischen Post- und Zeitungswesen war ursprünglich eine so enge, dass die Ausdrücke « Postmeister » und « Zeitungsschreiber » häufig als gleichbedeutend gebraucht wurden. (Vergl. auch den lehrreichen Artikel über « Zeitungen, Zeitungswesen, Zeitungsanzeigen » von *Neukamp*, im sechsten Bande des « *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* » von Conrad, Elster, Lexis und Loening. Jena 1894.)

Die Herausgabe der Zeitungen erschien von jeher « als eine *Pertinenz des Postamts* ». Der Absatz der Zeitungen bildete für den Postmeister eine ergiebige Einnahmequelle. In der Verbreitung von Nachrichten, deren Auswahl und Fassung dem Postmeister anheimstand, lag ein Machtfaktor, mit dem gerechnet werden musste. Es ist daher leicht begreiflich, dass diese Postzeitungen eine Art von *Monopol* für ihre Drucke anstrebten, welches um so bereitwilliger zugestanden wurde, als der behördlicherseits gewährte Schutz eine gewisse Garantie dafür bot, dass missliebige und gefährliche Nachrichten weniger leicht ins Publikum dringen konnten.

Der Gewinn, welchen solche Zeitungsunternehmungen abwarfen, reizte zur Nachahmung. Es erwuchs allmählich eine Konkurrenz, gegen deren Aufkommen sich die Kaiserlichen Postmeister zu schützen suchten, zumal wenn die Obrigkeit der betreffenden Stadt dem Gegenunternehmen Vorschub leistete. So hatten im Jahre 1617 Bürgermeister und Rat der freien Reichsstadt Frankfurt a. M., zu gunsten ihres Mitbürgers *Egenolph Emmel*, den Frankfurter Buchdruckern den Druck der von dem Frankfurter Postmeister *Johann*

sheet with printed or manuscript communications was added to the notice sheet.

This « latest intelligence », an idea retained by the newspapers of our own day, was now arranged by the postmasters and multiplied in regularly printed and distributed sheets. The connection between the Post and the Newspaper was originally so close that the terms « Postmaster » and « Journalist » were frequently employed as synonymous. (Compare also the instructive article « All about Newspapers » (*Zeitungen, Zeitungswesen, Zeitungsanzeigen*) by *Neukamp*, in the sixth volume of the « *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* » by Conrad Elster, Lexis and Loening, Jena, 1894.)

The publication of newspapers was regarded from the very beginning as an *appurtenance of the post* and the sale of them formed a lucrative source of revenue for the postmasters. In the spread of news, the selection and edition of which were left to the discretion of the postmaster, there lay an important factor which could not be ignored. It is therefore very comprehensible that these postal newspapers should endeavour to procure a kind of monopoly for their printed sheets, which was granted the more readily, as the protection afforded by the authorities was a certain guarantee that news of a disagreeable and dangerous nature would not so easily reach the public.

The profits which were produced from such newspaper enterprises acted as a stimulus to imitation, and there gradually arose a competition, against which the imperial postmasters sought to protect themselves, especially when the authorities of the respective towns supported the rival undertaking. Thus in the year 1617, the Burgomaster and Council of the free imperial city of Frankfort-on-the-Main, in favour of their fellow-citizen *Egenolph Emmel*, forbade the printers of Frankfort to print the weekly newspaper published

périale de Francfort s. M. avaient interdit, en faveur de leur concitoyen *Egenolph Emmel*, aux imprimeurs de Francfort l'impression du journal publié une fois par semaine par le maître de poste de Francfort *Johann von den Birghden*.

Birghden recourut, en conséquence, contre cette décision auprès de l'électeur palatin de Mayence, *Johann Schweickhart*, qui exerçait le protectorat sur les postes impériales, en sa qualité d'archi-chancelier de l'Empire. La lettre d'intercession qui fut adressée, à cette occasion, aux bourgmestre et conseil de la ville de Francfort, le 9 février 1617, est conçue comme suit :

Traduction

de la lettre de l'électeur palatin de Mayence aux Bourgmestre et Conseil de Francfort, en affaire d'avis hebdomadaires.

Jean Schweickhart,

Avant tout nous vous présentons notre salut. Chers et particuliers amis, Nous sommes humblement requis, par l'Administrateur de la poste impériale *Jean von den Birghden*, après qu'un de vos concitoyens, nommé *Egnolf Emmel*, sur sa requête déplacée et même intéressée a tant pratiqué et obtenu qu'il a été interdit à vos imprimeurs d'imprimer, pour leurs administrateurs postaux, les journaux reçus toutes les semaines, ce qui cause au surnommé requérant un grave préjudice et dommage et porte atteinte à ses attributions postales, en sorte que nous désirons vous inviter en grâce à lever l'interdiction ci-dessus mentionnée.

Lorsque nous recevons l'avis que les renseignements et journaux ordinaires ont, en tout temps, été entre les mains de la poste, qu'ils ont été mis en vente par elle, et que nous consentons, pour la meilleure protection et le meilleur soutien du service des postes impériales, organisé avec tant de soins et à si grands frais dans l'intérêt du public, au maintien de la publication des journaux par cette poste, attendu qu'il convient de tenir la main à ce que ces journaux soient désormais mieux

von den Birghden herausgegebenen, wöchentlich einmal erscheinenden Zeitung verboten.

Birghden legte deshalb bei dem Kurfürsten von Mainz, *Johann Schweickhart*, dem als dem *Erzkanzler des Reichs das Protektorat über die Kaiserlichen Posten* zustand, Beschwerde ein. Das Intercessions-schreiben, welches hierauf an den Bürgermeister und Rat der Stadt Frankfurt unterm 9. Februar 1617 erging, hat folgenden Wortlaut :

Copia

Churfürstlich-Maynzischen Schreibens an Burgermeister und Rath zu Franckfurth, in causa der wochentlichen avisen.

Johann Schweickhart

Unsern Gruss zuvor. Ehrsame liebe Besondere. Wir werden von dem Kayserlichen Post-Verwalter *Johann von den Birghden* unterthänigst angelangt und ersucht, Nachdem einer Euerer Mitbürger, *Egnolf Emmel* genennt, auf sein ungleich und selbst eigennuzig Anbringen soviel erpracticiret und erhalten, dass eueren Buchdruckern ihren Post Verwaltern die wochentliche einkommende Zeittungen zu drucken verboten worden, Solches aber ihme zu höchsten Nachtheil, Schaden und Ringerung des Post-Weesens gereichen thät, dass Wir Ihne an Euch zu Aufhebung erneltes Verbotts in Gnaden zu verschreiben geruhen wollten.

Wann Wir Uns dann berichten lassen, dass die gemeine avisen und Zeittungen jederzeit bey den Posten gewesen, von denselben ausgeschrieben worden, und billigen zu besserer Ausbring und Erhaltung des Wohl- und mit schweren Unkosten angeordneten gemeinnuzigen Kayserlichen Post-Weesens bey dennselben die Ausschreibung der Zeittungen handzuhaben, dieweil wohl dafür zu halten, dass dieselbe von dannen besser und beständiger als anderer Orthen, da man ein zeithero befunden, dass durch soviel unterschiedliche Zeitung-Schreiber die Zeittungen jedes Gefallens nach amplificirt, inventirt auch wohl fürnehme Stände des

by *Johann von den Birghden*, Postmaster of Frankfort.

The consequence of this was, that *Birghden* lodged a complaint with the Prince Palatine of Mayence, *John Schweickhart*, who, as *Grand Chancellor of the Empire* exercised the right of protection over the Imperial Post. The letter of intercession, which was hereupon addressed to the Burgomaster and Council of Frankfort on the 9th of February 1617, reads as follows :

Copy

of the letter of the Prince Palatine of Mayence to the Burgomaster and Council of Frankfort, respecting the weekly newspapers.

John Schweickhart.

Before all else accept our greeting. Dear and special friends; We are humbly petitioned by the Imperial Postmaster, *John von den Birghden*; one of your fellow-citizens, named *Egnolf Emmel*, after his ill-chosen and selfish request having so worked and connived that your printers were forbidden to print for your postmasters the newspapers which are received every week, which prohibition does the afore-named petitioner serious harm and damages and menaces the post itself, so that we would graciously beg you to consent to the revocation of the same prohibition.

When we are informed, that the communication of intelligence and the newspapers have always been in the hands of, and been sold by, the post, and that we consent, for the better protection and maintenance of the imperial postal service, which is organized with great care and heavy costs for the benefit of the public, to the continuance of the publication of the newspapers by this post, care being taken that they are henceforth better and more surely distributed than is the case in other places, for it has been discovered that, since there are so many persons who now write in the newspapers, the latter amplify and invent as they please, and represent the upper classes of

placés et d'une manière plus sûre qu'en d'autres lieux, parce qu'on a trouvé depuis que, vu le grand nombre des personnes qui écrivent dans les journaux, ceux-ci amplifient, inventent au gré de chacun, représentent les hautes classes de l'empire sous un faux jour et donnent ainsi lieu à une foule de controverses.

En conséquence, nous avons d'autant plus volontiers consenti à accéder à l'humble supplication de votre Administrateur postal, et bien voulu le mettre au bénéfice de notre bienveillante intercession, pensant, dans notre bon jugement, que nous vous recommanderions la requête dudit service postal impérial plus volontiers qu'à d'autres personnes et que vous ordonnerez le rappel et la suppression de l'ordre dont il s'agit.

En agissant ainsi, vous vous assurerez notre entière bienveillance. Et nous ne manquerons pas de vous en tenir justement compte.

Donné à Aschaffenburg,
9 février anno 1617.

Aux

Bourgmestre et Conseil de la ville de Francfort.

Une indication qui se trouve dans Faulhaber : « *Geschichte der Post in Frankfurt am Main* », page 62, nous renseigne sur le succès de l'intervention de l'archevêque et électeur palatin de Mayence, comme protecteur du service des postes, en faveur de Birghden, maître des postes de Francfort. Le conseil de la ville de Francfort adopta, le 30 janvier 1617, le décret suivant : *Decretum* : qu'on permettra à lui, Birghden, aussi bien qu'à Egenolph Emmel, d'imprimer le journal à leurs risques et périls. La date du 30 janvier s'explique par le fait que Francfort, de même que les autres pays protestants de l'Allemagne, se conformait alors encore au vieux calendrier julien. D'après l'ancien style, le monitoire de l'archi-chancellerie aurait été expédié le 29 janvier, soit un jour avant le décret du conseil de Francfort.

Nous n'entendons plus parler de

Reichs fälschlich traducirt und nun dadurch zu ungleichen discursen Anlass gegeben worden, zu erlangen.

Also haben Wir Ihme Post-Verwalteren in diesem seinem unterthänigsten Suchen um so viel mehr in Gnaden wilfahren, und diese Unsere gnädigste Intercession ertheilen wollen, gnädiglich gesinnend, Ihr wollet Euch mehr gemelt Kayserliches Post-Weesen vielmehr als ander Leuth eigennützigen Gesuch recommandirt und befohlen seyn und das angelegte Verbott wider cassiren und aufheben lassen.

Beschieht hieran Uns angenehmes gnädigstes Gefallen. Und Wir wollen Es Euch auch in Gnaden, damit Wir euch wohl gewogen, nit verhalten.

Datum Abschaffenburg,
9. Februar Anno 1617.

An

Burgermeister und Rath der Stadt Frankfurth.

Über den Erfolg, welchen das Einschreiten des Erzbischofs und Kurfürsten von Mainz als des Protektors des Kaiserlichen Postwesens zu Gunsten des Frankfurter Postmeisters Birghden hatte, belehrt uns eine Notiz bei Faulhaber, « *Geschichte der Post in Frankfurt a. M.* », S. 62, nach welcher der Rat der Stadt Frankfurt am 30. Januar 1617 den Beschluss fasste : « *Decretum, dass man sowohl ihme Birghden, als Egenolph Emmel die Zeitung auf ihre Gefahr zu drucken gestatten soll.* » Das Datum des 30. Januar erklärt sich aus dem Umstande, dass Frankfurt, gleich den übrigen protestantischen Territorien in Deutschland, damals noch nach dem alten Julianischen Kalender rechnete. Das erzkanzlerische Monitorium wäre nach altem Stil unterm 29. Januar, also ein Tag vor dem Frankfurter Ratsdekret, ergangen.

Von neuen Differenzen bezüglich des Zeitungsdruckes in Frankfurt hören wir erst wieder im Jahre 1628, also bald nach der Amtsentsetzung des Postmeisters von Birghden, an dessen Stelle Gerhard Vrints trat. Die Witwe *Anna Katharina Lato-*

the Empire in a false light, thus giving occasion to endless controversy.

We have consequently consented the more willingly to the humble petition of your postmaster and send you herewith this our gracious intercession, since we are glad to think that you will more willingly accede to the request of the said imperial postmaster than to that of other persons, and that you will command the order to be cancelled and suppressed.

Be assured that by so doing you will insure our good pleasure; of which we shall not fail to give you proof.

Dated, Abschaffenburg,
February 9th 1617.

To the

Burgomaster and Council of the town of Frankfort.

A note by Faulhaber in his « *Geschichte der Post in Frankfurt a. M.* », page 62, informs us of the success of the intervention of the Archbishop and Prince Palatine of Mayence, as protector of the postal service, in favour of Birghden, the Postmaster of Frankfort. On the 30th of January 1617, the Town Council of Frankfort adopted the following decision : « *Decretum, that he, Birghden and Egenolph Emmel shall both be permitted to print the newspaper at their own risk.* » The date of the 30th of January is explained by the fact that Frankfort, as well as the other Protestant countries of Germany still reckoned by the old Julian Calendar. The admonition of the Grand Chancellor would thus, according to Old Style, have been despatched on the 29th of January, consequently one day before the decree of the Council of Frankfort.

We do not again hear of any difficulties regarding the printing of the newspaper in Frankfort until the year 1628, consequently soon after the Postmaster von den Birghden

nouvelles difficultés relatives à l'impression du journal, à Francfort, jusqu'à l'année 1628, soit d'abord après la révocation du maître de poste von Birghden, qui fut remplacé par Gerhard Vrints. La veuve *Anna-Catherine Latomus**), à laquelle appartenait le privilège de faire imprimer les « *Relationes* » d'une foire à l'autre, se mit aussi à publier des *journaux hebdomadaires*, dont l'impression n'était permise qu'au seul maître de poste en fonctions à Francfort.

Le Maître général héréditaire des postes, comte Léonard II de Taxis**) qui séjournait justement alors à Prague à la Cour impériale, obtint, pour la protection de son privilège, un mandat de Ferdinand II à la ville de Francfort dont nous reproduisons ici le texte en traduction :

A ceux de Francfort, que personne ne doit imprimer le journal hebdomadaire, si ce n'est celui que le comte de Taxis en chargera.

D. d. Prague, 9 mai 1628.

Ferdinand, etc. etc.

Honorables, chers et fidèles ! Le comte Léonard de Taxis nous a humblement fait connaître et supplié, après que l'imprimerie des journaux et avis hebdomadaires qui, de tous temps, sont parvenus à l'office de poste de Francfort, admis et acceptés comme annexes, auxquels maintenant d'autres personnes prétendent sans y être autorisées, ledit comte demande que nous vous ordonnions de mettre un terme à cette atteinte abusive à nos droits impériaux.

Nous nous rappelons fort bien que nous avons bien voulu consentir à permettre à *la veuve de Lattomus Anna Catherine et à ses enfants*, de publier les *relations* d'une foire à une autre en allemand et en latin.

*) Une nomenclature des plus anciens imprimeurs de Francfort, dans laquelle manque le nom de cette veuve, se trouve dans la première partie de la Chronique de Francfort de George-Auguste de Lersner, p. 572 et ss. Francfort 1734.

**) Voir « *Allgemeine deutsche Biographie* », article « *Taxis* », tome XXXVII, p. 516 et ss.

*mus**), der das Privileg zustand, *die relationes von Messe zu Messe* drucken zu lassen, begann auch mit der Ausgabe von *wöchentlichen Zeitungen*, deren Druck allein dem jeweiligen Frankfurter Postmeister gestattet war.

Erb-Generaloberpostmeister Graf Leonard II. von Taxis**), welcher damals gerade am kaiserlichen Hofe zu Prag weilte, erwirkte nun zum Schutze seines Privilegiums ein Mandat Ferdinand II. an die Stadt Frankfurt, dessen Wortlaut wir hier folgen lassen :

An

Die von Franckfurth, dass niemand die wochentliche Zeitung ausser dem es Herr Graf Taxis auftragen wird, drucken soll.

dd. Prag, 9. Mai 1628.

Ferdinand etc. etc.

Ehrsame liebe getreue, Uns hat der Graf Leonardt von Taxis in Unterthänigkeit zu erkennen geben und gebetten; Demnach die Druckerey der wochentlichen Zeitungen und Avisen dem Post Amt zu Franckfurth und wenn es dannenhero vergönntiget und zugelassen worden, jederzeit bis dato hergebracht und demselben annex gewesen, dessen sich aber anjezo andere ohne Befugnuß anmassen wollen, dass Wir Ihme zu Abstellung solcher unbefugten Eingriff Unsern Kaysserliche gemessene Befehl an Euch ertheilen wolten.

Nun wissen Wir Uns wohl zu erinnern, wasmassen Wir Der *Lattomischen hinterlassenen Wittib Anna Catherine und Ihren Kindern* ein Impressorium die *relationes von Messen zu Messen* in Teutsch- und Lateinischen Sprach in offenen Druck ausgehen zu lassen, Allergnädigst bewilliget und mitgetheilt. Demnach aber obverstandenes Anbringen allein

*) Ein Verzeichnis der ältesten Frankfurter Buchdrucker, in welchem jedoch die genannte Witwe fehlt, findet sich im ersten Teile der Frankfurter Chronik von Georg August von Lersner, S. 572 ff. Frankfurt, 1734.

**) Vergl. « *Allgemeine deutsche Biographie* », Artikel « *Taxis* » im XXXVII. Bande. S. 516 ff.

was removed from his office and replaced by Gerhard Vrints. *Anna Katharina Latomus**) widow, who enjoyed the privilege of printing the « *Relationes* » from one fair to the next, also began to publish *weekly newspapers*, the right to print which belonged solely to the acting postmaster of Frankfort.

The Hereditary Postmaster General, Count Leonard II of Taxis,**) who was at that time residing at the Imperial Court at Prague, obtained from Ferdinand II a mandate to the town of Frankfort for the protection of his privilege. The mandate reads as follows :

To Those of Frankfort, that no one shall print the weekly newspaper except the person thereto authorized by the Count of Taxis.

Dated, Prague, May 9th 1628.

Ferdinand etc. etc.

Honourable, beloved and faithful subjects. The Count of Taxis has humbly informed us, and requested, the printing of the weekly newspapers and communications having always belonged to the Post Office in Frankfort of which they were accepted and acknowledged to be an annex, to which right however others are now laying claim without being in any way authorized thereto, that we would, by Imperial command, order the cessation of this unauthorized encroachment on our rights.

We recollect very well having graciously accorded permission to the *widow of Latomus, Anna Catharina and her children* to publish the *relations*, in German and Latin, from one fair to another. The above request

*) A list of the earliest Frankfort printers, in which however the above named widow is not mentioned, will be found in the first part of the Frankfort Chronicle by George August von Lersner, pages 572 and following; Frankfort, 1734.

**) Compare « *Allgemeine deutsche Biographie* », Article « *Taxis* » in vol. XXXVII, pages 516 and following.

Mais la requête ci-dessus rappelée ne se rapporte qu'au journal hebdomadaire, et ledit comte de Taxis n'a nullement l'intention de porter atteinte au privilège de la veuve Lattomus et de ses enfants, en ce qui concerne ces relations d'une foire à l'autre.

Nous vous ordonnons donc bénévolement que vous adressiez de sérieuses remontrances, tant à ladite veuve qu'à d'autres qui ont osé imprimer des journaux hebdomadaires, pour qu'ils aient à cesser ces entreprises et qu'il ne soit permis à personne, si ce n'est à l'individu que désignera le Comte de Taxis, de procéder à cette impression.

En ce faisant, vous exécuterez fidèlement nos ordres et avis bienveillants; sur ce nous vous recommandons, etc.

Donné à Prague le 9 mai de l'an 1628.

Peu après l'envoi de ce mandat impérial, le 23 mai 1628, le comte Léonard II de Taxis mourut à Prague. Le généralat héréditaire des postes impériales passa sous la tutelle de la comtesse Alexandrine de Rye, veuve du défunt, attendu que son fils unique, Lamoral Claude François de Taxis, n'avait alors que sept ans. Il est facile de comprendre qu'en présence de cet état de choses, les Francofortois firent attendre l'exécution du mandat impérial du 9 mai 1628. Ferdinand II se vit donc obligé de renouveler, le 14 août 1628, auprès de la ville impériale de Francfort, l'ordre d'interdire à la veuve Latomus l'impression de journaux hebdomadaires, et de ne permettre cette impression à personne autre qu'aux individus choisis à cet effet par l'Administration de Taxis.

* * *

Nous voyons par le *Privilège de l'empereur Ferdinand II relatif aux journaux et promulgué en faveur du maître de poste à Hambourg, Hans Jakob Kleinhanss*, que les journaux publiés par la poste avaient, ailleurs aussi, à lutter contre les entreprises concurrentes. Voici la teneur de ce document:

die wochentliche Zeittung betreffen thuet, und besagter Graf von Taxis bemelter Lattomischen Wittib und Ihren Kindern an dem von ausgegangten Privilegio über die von Messen zu Messen ausgehende relationes keinen Eintrag zu thun gesinnet ist.

Als befehlen Wir Euch hiermit gnädigst, dass Ihr sowohl bey obvermelter Wittib, als auch da andere vorhanden, die sich das Drucken der wochentlichen Zeittungen anmassen wolten, die ernstliche gemessene Verordnung thuet, dass solches alsobald abgestellt, und niemand, als demjenigen, so besagter Graf von Taxis hierzu verordnen wird, zugelassen und verstattet werde.

Hievon vollbringet Ihr Unseren gnädigsten gefälligen Willen und Meynung, und seynd Euch mit etc. etc.

Geben zu Prag den 9. May Anno 1628.

Bald nach diesem kaiserlichen Erlasse, am 23. Mai 1628, starb Graf Leonard II. von Taxis zu Prag. Das Erbgeneralat über die Posten im Reiche kam damals unter die vormundschaftliche Verwaltung der Gräfin Alexandrina von Rye, der Witwe des Verstorbenen, da dessen einziger Sohn, Lamoral Klaudius Franz von Taxis, damals erst sieben Jahre alt war. Dass die Frankfurter mit der Ausführung des kaiserlichen Mandates vom 9. Mai 1628 unter diesen Verhältnissen auf sich warten liessen, ist begreiflich. Ferdinand II. sah sich daher veranlasst, unterm 14. August 1628 der Reichsstadt Frankfurt nochmals den Befehl einzuschärfen, dass der Witwe Latomus das Drucken der wöchentlichen Zeitungen verboten und niemand anderem gestattet werde, als den von der Taxisschen Verwaltung dazu ausersehenen Persönlichkeiten.

* * *

Dass auch sonst die von der Post ausgegebenen Zeitungen mit gleichartigen Unternehmungen zu kämpfen hatten, ersehen wir aus dem *Zeitungsprivilegium Kaiser Ferdinand II. für den kaiserlichen Postmeister zu Hamburg, Hans Jakob Kleinhanss*, dessen Wortlaut hier folgt:

however relates solely to the weekly newspaper, and the said Count of Taxis has no intention to infringe the privilege of the widow Latomus and her children regarding the relations from one fair to another.

We hereby graciously command you to issue the necessary orders to the said widow as well as to any other persons who may have dared to print weekly newspapers, that such practices may at once cease, and that no one may be permitted to undertake such printing who is not authorized to do so by the said Count of Taxis.

By so doing you will fulfil our gracious will and pleasure. We commend ourself etc. etc.

Given at Prague, this 9th day of May anno 1628.

On the 23rd of May 1628, soon after the issue of this imperial decree, Count Leonard II of Taxis died at Prague. The hereditary Generalship of the Imperial Post then passed under the guardianship of the Countess Alexandrina von Rye, widow of the deceased, whose son, Lamoral Claud Francis, was then but seven years old. It is therefore not surprising that, under these circumstances, the citizens of Frankfort made no haste to execute the Imperial Mandate of the 9th of May 1628. Ferdinand II was therefore obliged, on the 24th of August 1628, to renew his command to the imperial city of Frankfort, forbidding the widow Latomus to print the weekly newspaper and at the same time prohibiting any one else from doing so except such persons as should be chosen for that purpose by the Taxis administration.

* * *

From the Privilege of the Emperor Ferdinand II relative to newspapers and issued in favour of the Imperial Postmaster in Hamburg, Hans Jakob Kleinhanss, we learn that the newspapers published by the post had to contend with similar difficulties in other places. The above mentioned document reads as follows:

Privilège

que personne, dans la ville de Hambourg, autre que l'administrateur postal actuel et ses successeurs, ne doit faire imprimer les journaux hebdomadaires qui y arrivent, pour la comtesse douairière de Taxis.

D. d. Vienne, '5 mai 1636.

Nous Ferdinand, etc., reconnaissons publiquement par cette lettre patente et faisons connaître à un chacun, que la noble, notre chère et fidèle Alexandrine, comtesse de Taxis, née de Rye, veuve, tutrice de son fils mineur, Lamoral Claude, comte de Taxis, investi de la charge de maître général héréditaire des postes du St-Empire, nous a humblement fait savoir que son administrateur postal à Hambourg, *Hanss Jacob Kleinhanss*, a, depuis quelques années déjà, fait imprimer les renseignements et avis parvenant toutes les semaines à Hambourg, mais que d'autres personnes se sont aussi permis d'imprimer ces avis dans leur propre intérêt et au préjudice de la comtesse.

Et qu'elle nous a humblement requis et supplié, puisque sans cela, la publication des avis est une dépendance de l'office postal, que nous consentions à accorder à l'office de poste de la dite ville de Hambourg un privilège, afin que, dans cette ville, personne autre que ledit administrateur postal *Hanss Jacob Kleinhanss*, ou celui que la comtesse ou son fils, le comte Lamoral Claude de Taxis, en sa qualité de maître général héréditaire des postes du St-Empire, désignera à l'avenir à cet effet, ne puisse faire imprimer les renseignements arrivant toutes les semaines.

Vu la respectueuse requête susmentionnée de la comtesse Alexandrine de Taxis et en bon avis, conseil et vouloir, nous avons concédé cette faveur spéciale à ladite comtesse de Taxis ou à son fils, et donné la faculté que, désormais, aucune personne quelconque ne doive ou ne puisse imprimer, dans la ville susnommée de Hambourg, les avis reçus toutes les semaines, ou les dé-

Privilegium

Dass niemand anderer in der Stadt Hamburg die allda einkommende wochentliche Zeitungen, dann jetziger und andere succedirende Post Verwalter drucken lassen solle, für die Gräfin von Taxis Wittib.

dd. Wien, 5. Mai 1636.

Wir Ferdinand u. s. w. bekennen öffentlich mit diesem Brief und thuen kund allermänniglich, dass Uns die Edle Unsere liebe andächtige, Alexandrina Gräfin von Taxis, gebohrne von Rye, Wittib, in Vormundschaft ihres unmündigen Sohns, Lamoral Claudy Grafen von Taxis, belehnten Erb-General Postmeisters des heyligen Reichs, demüthiglich zu erkennen geben, wassmassen Ihr Post Verwalter zu Hamburg, *Hannss Jacob Kleinhanss*, vor etlich Jahren hero, die allda zu Hamburg einkommende wochentliche particularia und avisi im Druck auflegen lassen, solche aber von andern zu ihrem Nutz, und Ihrer der Gräfin Schaden gleichfalls drucken zu lassen angemasst worden,

Und Uns darauf demüthigist angeruffen und gebetten, weilen ohne das die publicirung der avisen ein Pertinenz des Post Amts ist, dass Wir das Post Amt in bemelter Stadt Hamburg dahin allergnädigst zu privilegiren geruheten, damit in selbiger Stadt niemand anderer, als obgemelter Post Verwalter *Hannss Jacob Kleinhanss*, oder derjenige, den Sie, oder Ihr Sohn, der Graf Lamoral Claudius von Taxis, als Erb-General Postmeister im heyligen Reich inskünftig dahin verordnen werden, die angeregte einkommende wochentliche Zeitungen drucken lassen möge.

Das haben Wir, angesehen solch mehrbesagter Gräfin Alexandrine von Taxis demüthigste zimlich Bitt, und darum mit wohl bedachtem Muth, gutem Rath und rechtem Wissen, jetzt benannter Gräfin von Taxis Wittib oder Ihrem Sohn diese besondere Gnad gethan und Freyheit gegeben, dass nun hinführo niemand, wer der auch sey, in mehrbemelter Stadt Hamburg die wochentlich einkommenden Avisen drucken, oder verkauffen, denn allein der Post-

Privilege

that no one in the town of Hamburg shall print the weekly newspapers which arrive there, except the present postmaster and his successors, for the Dowager Countess of Taxis.

Dated, Vienna, May 5th 1636.

We, Ferdinand etc. etc. publicly proclaim with this letter, and make known to all persons that the noble, Our dear and faithful Alexandrina, Countess of Taxis, née de Rye, Widow, Guardian of her son, still under age, Lamoral Claud Count of Taxis, and in whom are vested the rights of the Hereditary Postmaster General of the Holy Empire, has humbly informed us that her Postmaster at Hamburg, *Hannss Jacob Kleinhanss*, has for several years caused to be printed the news and intelligence which arrive every week at Hamburg, but that other persons have also presumed to print the same in their own interests and to the prejudice of those of the Countess.

And that she has humbly requested and petitioned us, the publication of news being besides an appurtenance of the post, to be graciously pleased to grant a privilege to the post office of the town of Hamburg to the intent that in the said town no one shall be permitted to print the news received during the week, save the above named postmaster *Hannss Jacob Kleinhanss* or such persons as she or her son, Count Lamoral Claud of Taxis, as Hereditary Postmaster General of the Holy Empire, shall in future authorize to do so.

In consideration of the respectful request of the above named Countess Alexandrina of Taxis, and after mature consideration and advice, we have willingly accorded this special favour to the said Countess of Taxis, widow, or her son, and given commandment that henceforth no person whosoever shall, nor may, print or sell in the said town of Hamburg,

biter, si ce n'est le seul administrateur postal de cette ville, Hanss Jacob Kleinhanss, ou celui qu'après lui la comtesse douairière de Taxis ou son fils nommera ou désignera à cet effet.

Et c'est ce que nous ordonnons à tous et à chaque électeur palatin, prince, ecclésiastique ou laïque, de même qu'à toutes et à chacune de nos autorités, à tous nos sujets et fidèles de l'Empire, mais tout particulièrement aux bourgmestre et conseil de notre ville impériale de Hambourg, et à tous les imprimeurs de cette ville, au risque d'encourir notre disgrâce et châtement, ou autre pénalité, savoir dix marks d'or fin, que chacun aura à payer aussi souvent qu'il sera pris en faute, la moitié revenant à notre Chambre impériale et l'autre moitié à la désignation de la comtesse douairière de Taxis ou de son fils, en même temps qu'il perdra les exemplaires imprimés que l'administrateur postal de Hambourg séquestrera chaque fois avec le concours et l'intervention de l'autorité de cette ville, partout où ces exemplaires se trouveront et cela par la force et sans préjudice quelconque; et nous entendons sérieusement qu'ils agissent selon leur bon plaisir, et qu'ils ne soient retenus, en aucune manière, se fondant sur la présente lettre, scellée de notre sceau impérial qui y est appendu.

Donné à Vienne, le 5 mai 1636.

Ferdinand.

Pierre Henri de Stralendorff.

Ad mandatum
Jean Söldner.

Petites communications.

On se souvient que la colonie du *Cap* fait partie de l'Union postale universelle depuis le 1^{er} janvier de cette année, et que la chaîne des nations que représente cette Union s'est ainsi complétée de son dernier

Verwalter allda Hannss Jacob Kleinhanss, oder welcher nach ihme die gräfliche Wittib von Taxis, oder Ihr Sohn dahin bestellen, oder verordnen werden, solle und möge.

Und gebiethen darauf allen und Jeden Churfürsten, Fürsten, Geist- und Weltlichen, dann auch allen und Jeden Unssern und des Reichs nachgesetzten Oberkeiten, Unterthanen und Getrewen, insonderheit aber Burgermeister und Rath Unserer und des heyligen Reichs Stadt Hamburg, dann auch allen und jeden Buchdruckern allda, bey Vermeydung Unserer hohen Ungnad und Straff, auch einer Poen, nemlich zehen Mark löthigen Goldts, zu vermeyden, die ein jeder, so oft er sträffentlich hierwieder thät, Uns halb in Unser und des Reichs Kammer, und den andern halben Theil offs bestimter Gräflichen Wittib von Taxis oder Ihren Sohn unnachlässlich zu bezahlen verfallen seyn solle, auch Verlierung desselben Drucks, welchen die Verwalter der Post zu Hamburg jedesmahls mit Hülff und Zuthuen der Obrigkeit allda, wo sie dergleichen finden würden, aus eigenen Gewalt, ohne Eintrag männiglichs, zu sich nehmen, und damit nach Ihrem Gefallen thuen und handeln mögen, daran Sie auch nit gefreffelt haben sollen, Das meynen Wir ernstlich, mit Urkund dies Briefs, besiegelt mit Unserem Kayserlichen anhangenden Insigel.

Datum zu Wienn, den 5. May 1636.

Ferdinand.

Peter Heinrich von Stralendorff.

Ad mandatum
Johann Söldner.

Kleine Mitteilungen.

Bekanntlich ist *Kapland* am 1. Januar d. J. dem Weltpostverein beigetreten und damit das Schlussglied in diesen Völkerbund eingefügt worden. Es hat langjähriger Bemühungen bedurft, bevor die dem Beitritt ent-

the news received every week, save and except the Postmaster of that town, Hannss Jacob Kleinhanss, or, after him, he whom the Dowager Countess of Taxis or her son shall nominate or designate.

And we herewith command each and every Prince Palatine, Prince, ecclesiastic and layman as well as the authorities of the Empire and our true and faithful subjects, but more especially the Burgomaster and Council of our imperial town of Hamburg, and further, each and every printer of that town, at the risk of incurring our disgrace and punishment and also a fine, namely 10 marks in fine gold which every person will be compelled to pay for each punishable offence, the half to our Imperial Treasury, the other half to the Dowager Countess of Taxis or her son, and at the same time to forfeit the copies printed which will be confiscated, when and wherever they are found, by the Postmaster of Hamburg with the assistance and intervention of the authorities of the town, by force, but without injury to any one, and be disposed of according as they shall please, no one hindering them.

This is Our serious intent and purpose as witnessed by this letter sealed with the Imperial seal hereto appended.

Dated at Vienna, the 5th May 1636.

Ferdinand.

Peter Henry von Stralendorff.

Ad mandatum
John Söldner.

Miscellaneous.

Cape Colony, as is well known, entered the Universal Postal Union on the 1st of January last, the last member in this confederation of nations being thus added. The efforts of many years were required before

anneau. Il a fallu bien des années pour surmonter les difficultés qui s'opposaient à l'accession du Cap. A l'occasion de l'heureuse solution de cette question, la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, de Berlin, annonce que le Postmaster General de la Grande-Bretagne a adressé la lettre suivante au Secrétaire d'Etat de l'Administration impériale des postes allemandes :

General Post Office, Londres,
le 3 décembre 1894.

Monsieur,

Me référant à la lettre de Votre Excellence du 19 juillet dernier et à ma réponse du 4 août, j'ai le plaisir de vous informer que, comme résultat des négociations entamées il y a quelque temps entre les Offices de poste impérial et colonial, il vient d'être convenu que la colonie du Cap entrera dans l'Union postale universelle à partir du 1^{er} janvier prochain.

L'adhésion de cette colonie est sur le point d'être notifiée par voie diplomatique au gouvernement de la Confédération suisse.

Je suis sûr que Votre Excellence trouvera, comme moi-même, une source de vive satisfaction dans ce complément virtuel de l'Union, qui devient ainsi, après de longs efforts, un fait accompli.

J'ai l'honneur d'être de Votre Excellence l'obéissant et dévoué serviteur.

(Signé) Arnold Morley.

A Son Excellence le Dr von Stephan.

Il lui a été répondu comme suit :

Berlin, le 19 décembre 1894.

Monsieur,

J'ai reçu de vous, très honoré Monsieur le Postmaster General, comme un vrai message de Noël, l'avis heureux et définitif de la prochaine entrée de la colonie du Cap dans l'Union postale universelle. L'alliance qui a été fondée, il y a passé vingt ans, pour faciliter les relations intellectuelles des peuples entre eux pour les rapprocher et leur permettre de

gegenstehenden Schwierigkeiten überwunden werden konnten. Aus Anlass des glücklichen Abschlusses der Angelegenheit hat, wie die «Norddeutsche Allgemeine Zeitung» in Berlin mitteilt, der Grossbritannische Generalpostmeister folgendes Schreiben an den Staatssekretär des K. deutschen Reichspostamts gerichtet :

(Übersetzung)

General-Post Office, London,
3. Dezember 1894.

Sir!

Unter Bezugnahme auf Ew. Excellenz Schreiben vom 19. Juli und meine Erwiderung vom 4. August d. J. habe ich das Vergnügen, Ihnen mitzuteilen, dass die zwischen der Kaiserlichen Postverwaltung und derjenigen der Kap-Kolonie kürzlich stattgehabten Verhandlungen das Ergebnis gehabt haben, dass die Kap-Kolonie am nächsten 1. Januar in den Weltpostverein eintreten wird.

Der Beitritt der Kolonie wird sofort auf diplomatischem Wege der schweizerischen Eidgenossenschaft angezeigt werden.

Ich weiss, dass es Ew. Excellenz ebenso, wie es bei mir der Fall gewesen ist, zu lebhafter Genugthuung gereichen wird, dass durch Einfügung des letzten Gliedes in den Weltpostverein derselbe auf diese Weise endlich eine vollendete Thatsache wird.

Ich habe die Ehre zu sein Ew. Excellenz etc.

(gez.) Arnold Morley.

Sr. Excellenz Herrn Dr. von Stephan.

Hierauf ist folgende Erwiderung ergangen :

« Berlin, den 19. Dezember 1894.

Sir!

Als wahre Weihnachtskunde ist mir von Ihnen, hochzuverehrender Herr Generalpostmeister, die erfreuliche, endgültige Nachricht von dem zum Jahreswechsel bevorstehenden Eintritt Kaplands in den Weltpostverein gekommen. Der Bund, welcher vor nun zwanzig Jahren gegründet wurde zur Erleichterung des geistigen Verkehrs der Völker unter-

the obstacles to its adhesion could be overcome. According to the «*Norddeutsche Allgemeine Zeitung*» in Berlin, the Postmaster General of Great Britain addressed to the Secretary of State for the Imperial German Post Office, on the occasion of the successful conclusion of the event, the following letter :

General Post Office, London.
3rd December 1894.

Sir,

Adverting to your Excellency's letter of the 19th of July last and my reply of the 4th of August, I have the pleasure of informing you that, as the outcome of negotiations which have been going on between the Imperial and Colonial Post Offices, it has now been arranged for the Cape Colony to enter the Universal Postal Union on the 1st of January next.

The adhesion of the Colony is about to be notified diplomatically to the Government of the Swiss Confederation.

It will, I know, be a source of lively satisfaction to your Excellency, as it is to myself, that the virtual completion of the Union will thus at length become an accomplished fact.

I have the honour to be, Sir, Your Excellency's obedient faithful servant

(sign.) Arnold Morley.

His Excellency Dr von Stephan.

To this letter the following reply was sent :

Berlin, 19th December 1894.

Sir,

The information which I received from you, that it has now been definitively resolved that Cape Colony shall enter the Universal Postal Union at the New Year, came as most wel-

s'entendre, et par conséquent, pour amener la paix sur la terre, se trouve donc complétée grâce à cet événement. Vous avez eu bien raison de supposer que cette nouvelle me causerait une grande joie. En effet, l'on comprend que moi, qui ai eu une part assez grande dans la fondation aussi bien que dans toutes les phases du développement de l'Union postale universelle, je devais avoir extrêmement à cœur, non seulement de gagner à l'Union la colonie du Cap, cet ancien point d'appui des relations universelles et le territoire le plus civilisé de l'Afrique méridionale, mais encore de voir cette Union parachevée. Si mes vœux et mes efforts constants en faveur de ce résultat ont atteint leur but final, je le dois, en première ligne, aux vives sympathies et à l'appui efficace que vous-même, Monsieur le Postmaster General, et, je puis l'ajouter, aussi l'Administration des postes britanniques ont, de tout temps, manifestés en faveur de l'Union postale universelle, et particulièrement en faveur de l'entrée, dans cette Union, de l'ensemble de l'empire britannique. Permettez-moi, Monsieur le Postmaster General, de vous en exprimer mes sincères remerciements, en même temps qu'en réponse à votre heureux message de Noël, de vous présenter mes vœux les plus cordiaux.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur le Postmaster General, votre très respectueux et dévoué serviteur,

(Signé) v. Stephan.

The Right Honourable Arnold Morley, M. P., Her Majesty's Postmaster General, London.

Au moment de sa fondation, en 1874, l'Union postale occupait une superficie de 37 millions de kilomètres carrés, avec 350 millions d'habitants. Aujourd'hui elle comprend 99½ millions de kilomètres carrés, avec une population de plus d'un milliard (1011 millions) d'habitants. Que l'étoile qui, jusqu'à ce jour, a conduit l'Union postale universelle dans son rapide développe-

einander, zu ihrer Annäherung und gegenseitigen Verständigung, also in seinem Endziele für den Frieden auf Erden, erhält mit jenem Ereignis das Schlussglied eingefügt. Sie haben es richtig ausgesprochen, dass die Nachricht in mir eine lebhaftere Befriedigung hervorrufen würde. In der That ist es wohl erklärlich, dass mir, der ich, wie an der Gründung, so an allen Entwicklungsphasen des Weltpostvereins thätigen Anteil gehabt habe, sehr am Herzen liegen musste, nicht nur den alten Stützpunkt des Weltverkehrs und zugleich das wichtigste Kulturgebiet Südafrikas, Kapland, für den Verein zu gewinnen, sondern auch den Endabschluss desselben zu erreichen. Wenn meinen unablässig auf dieses Ziel gerichteten Wünschen und Bestrebungen nunmehr die letzte Erfüllung zu Teil geworden ist, so schulde ich dies vor allem der warmen Sympathie und thatkräftigen Förderung, welche Sie selbst, Herr Generalpostmeister, und, ich darf wohl hinzufügen, jederzeit gleichfalls die königlich grossbritanische Postverwaltung der Sache des Weltpostvereins und insbesondere der Einführung des gesamten britischen Weltreichs in denselben bekundet haben. Gestatten Sie, Herr Generalpostmeister, dass ich hierfür meinen innigsten Dank an Sie richte und zugleich in Erwiderung der frohen Weihnachtsbotschaft Ihnen meine herzlichsten Weihnachtsgrüsse übermittele.

Mit ausgezeichnete Hochachtung habe ich die Ehre zu verbleiben

Ihr

(gez.) v. Stephan.

The Right Honourable Arnold Morley, M. P., Her Majesty's Postmaster General, London.*

Bei seiner Gründung im Jahre 1874 umfasste der Verein 37 Millionen Quadratkilometer mit 350 Millionen Bewohnern. Nunmehr zählt derselbe 99½ Millionen Quadratkilometer an Fläche mit über 1 Milliarde (1011 Millionen) Bewohnern. Möge der Stern, welcher den Weltpostverein auf dem Wege seiner raschen

come Christmas tidings. To this Union, which was founded just 20 years ago to facilitate the intellectual communication of nations with each other, their friendship and mutual understanding and, as its final aim, to promote peace on earth, the last member will thus be added. Your assumption that this information would be a source of lively satisfaction to me was perfectly justified. It is, indeed, quite comprehensible that, having taken an active interest both in the founding, and in all the phases of the development, of the Universal Postal Union, I should be most desirous not only of winning Cape Colony, the old base of universal communication and at the same time the most important civilized country of South Africa, for the Union, but also of seeing the latter brought to completion. If my wishes and efforts, which have been unremittingly directed to this end, have at last been fulfilled, I ascribe it above all to the warm sympathy and energetic promotion which you yourself, Sir, and, I may also add, the British Postal Department, have always evinced in the cause of the Universal Postal Union and especially in the introduction into it of the entire British Empire. Permit me, Sir, to offer you my most sincere thanks and also, in response to the glad Christmas news, my heartiest Christmas greetings.

I have the honour to be, Sir, Your obedient humble servant

(sign.) v. Stephan.

The Right Honourable Arnold Morley, M. P., Her Majesty's Postmaster General, London.

At its foundation in 1874, the Union comprised 37 millions of square kilometers with 350 millions of inhabitants. It now comprises 99½ millions of square kilometers with 1011 millions of inhabitants. May the star which has guided the Universal Postal Union

ment, continue de répandre sa bienveillante clarté sur cette importante institution civilisatrice.

* * *

La « Deutsche Verkehrs-Zeitung » publie les intéressants renseignements suivants sur les relations postales entre Buenos-Aires et Valparaiso par les Andes.

La distance de Buenos-Aires à Valparaiso par les Andes est d'environ 1410 kilomètres, dont 1310 sont parcourus sur voie ferrée et 100 sur une route ordinaire. D'après l'horaire actuellement en vigueur, le service est réglé comme suit dans la direction de Buenos-Aires à Valparaiso :

a. par chemin de fer :

de Buenos-Aires, le mercredi et le vendredi à 9 heures du soir ; à Mendoza, le vendredi et le dimanche à 7 heures du matin ; de Mendoza, le vendredi et le lundi à 7 h. 30 du matin, à Punta de Vacas, le vendredi et le lundi à 3 heures du soir ;

b. sur route ordinaire : *)

de Punta de Vacas, le vendredi et le lundi dans l'après-midi ; à Santa Rosa de los Andes, le samedi et le mardi au soir ;

c. par voie ferrée :

de Santa Rosa de los Andes, le samedi et le mardi au soir ; à Santiago, le samedi et le mardi à 10 h. 30 du soir, à Valparaiso, le samedi et le mardi à 10 h. 30 du soir.

D'après ces indications, la durée totale du parcours est, suivant le jour de départ de Buenos-Aires, de 3 ou de 4 jours, tandis qu'il faut 12 jours pour parcourir par mer la distance entre Buenos-Aires et Valparaiso.

Si malgré la transmission plus rapide par la voie des Andes, toutes les correspondances ne sont pas encore acheminées par cette voie, mais

*) La voie ferrée est construite, sur un parcours de 28 kilomètres, de Santa Rosa à El Salto del Soldado, mais n'est pas encore régulièrement exploitée.

Entwicklung geleitet hat, dieser wichtigen Kulturschöpfung ferner freundlich leuchten !

* * *

Über die Postverbindung von Buenos-Aires nach Valparaiso über die Anden bringt die « Deutsche Verkehrs-Zeitung » die nachstehenden interessanten Angaben.

Die Entfernung von Buenos-Aires nach Valparaiso über die Anden beträgt ungefähr 1410 km., von denen 1310 km. auf der Eisenbahn und noch etwa 100 km. auf der Landstrasse zurückzulegen sind. Nach dem zur Zeit gültigen Fahrplan gestaltet sich die Verbindung in der Richtung von Buenos-Aires nach Valparaiso wie folgt :

a. mit der Eisenbahn :

ab Buenos-Aires Mittwoch und Freitag 9 Uhr abends, an Mendoza Freitag und Sonntag 7 Uhr vormittags, ab Mendoza Freitag und Montag 7 Uhr 30 Min. vormittags, an Punta de Vacas Freitag und Montag 3 Uhr nachmittags ;

b. auf der Landstrasse : *)

ab Punta de Vacas Freitag und Montag nachmittags, an Santa Rosa de los Andes Sonnabend und Dienstag abends ;

c. mit der Eisenbahn :

ab Santa Rosa de los Andes Sonnabend und Dienstag abends, an Santiago Sonnabend und Dienstag 10 Uhr 30 Min. nachts, an Valparaiso Sonnabend und Dienstag 10 Uhr 30 M. nachts.

Die Gesamtbeförderungsdauer beträgt hiernach je nach dem Abgangstage von Buenos-Aires 3 bzw. 4 Tage, während die Seereise von Buenos-Aires nach Valparaiso 12 Tage in Anspruch nimmt.

Wenn trotz der schnelleren Beförderung über die Anden die Post noch nicht in vollem Umfange über diesen Weg geleitet wird, sondern

*) Von Santa Rosa ist die Eisenbahn noch 28 km. bis El Salto del Soldado weitergeführt, aber noch nicht in regelmässigem Betrieb.

on its path of rapid development, continue to shed its friendly light on this important creation of civilization.

* * *

The following interesting facts respecting the postal communication of Buenos Ayres with Valparaiso across the Andes, are taken from the « Deutsche Verkehrszeitung ».

The distance from Buenos Ayres across the Andes to Valparaiso is about 1410 kilom., of which 1310 kilom. are travelled by rail and about 100 kilom. on the road. According to the time-table at present in use the communication from Buenos Ayres to Valparaiso is arranged as follows :

a. By railway :

Leave Buenos Ayres on Wednesdays and Fridays at 9 p. m., arrive at Mendoza Fridays and Sundays at 7 a. m., leave Mendoza Fridays and Sundays at 7:30 a. m., arriving at Punta de Vacas Fridays and Mondays at 3 p. m. ;

b. By road : *)

Leave Punta de Vacas Friday and Monday afternoon, arriving at Santa Rosa de los Andes Sunday and Tuesday evening.

c. By railway :

Leave Santa Rosa de los Andes Sunday and Tuesday evening, arriving at Santiago Sunday and Tuesday at 10:30 p. m. and at Valparaiso Sunday and Tuesday at 10:30 p. m.

The whole length of the journey lasts, according to the day of departure from Buenos Ayres, either 3 or 4 days, whereas the voyage from Buenos Ayres to Valparaiso by sea takes 12 days.

Although the transmission across the Andes is effected so much quicker

*) The railway has been continued, from Santa Rosa, 28 kilom. further to El Salto del Soldado, but it is not yet working regularly.

seulement les lettres revêtues par les expéditeurs d'une mention qui en demande l'emploi, on doit en chercher la raison dans ce fait que l'expédition de dépêches volumineuses rencontrerait des difficultés sur le parcours montueux de Punta de Vacas à Santa Rosa, qui n'est pas encore desservi par chemin de fer. Ce n'est d'ailleurs que pendant les mois d'été (dans l'hémisphère méridional, de la mi-novembre à la mi-avril), que l'on peut compter sur l'exécution régulière de l'horaire ci-dessus indiqué, attendu que, dans les mois d'hiver, les communications sont souvent interrompues par la neige et que des retards de 8 à 15 jours et plus encore surviennent fréquemment dans la transmission des envois.

* * *

Les journaux annoncent que Son Excellence M. le Dr de Stephan, Secrétaire d'Etat du Département des postes allemandes, a été favorisé d'une distinction tout à fait inusitée dans l'Empire d'Allemagne; Sa Majesté l'empereur vient, en effet, de lui conférer le rang de Ministre d'Etat de l'Empire.

* * *

On nous informe de Calcutta que l'ancien Directeur général des postes du Bengale, M. H. M. Kisch, qui a pris une grande part aux discussions du Congrès postal de Vienne comme délégué de l'Inde britannique et qui, par sa profonde connaissance du service des échanges postaux aussi bien que par sa grande amabilité dans ses rapports personnels, s'est acquis la sympathie de tous les membres du Congrès, a été nommé Directeur général des postes de l'Empire indo-britannique.

—

nur Briefe, welche vom Absender mit einem darauf hinzielenden Leitvermerk versehen worden sind, so mag dies seinen Grund darin haben, dass die Beförderung der umfangreichen Posten auf der noch eisenbahnlosen und sehr gebirgigen Strecke von Punta de Vacas bis Santa Rosa auf Schwierigkeiten stossen würde. Im Übrigen ist nur in den Sommermonaten (in der südlichen Hemisphäre von Mitte November bis Mitte April) auf pünktliche Einhaltung des obigen Fahrplans zu rechnen, dagegen ist in den Wintermonaten die Verbindung häufig durch Schneeverwehungen unterbrochen, und nicht selten kommen Verspätungen in der Beförderung von 8 bis 15 Tagen und mehr vor.

* * *

Zeitungs-nachrichten zufolge ist Sr Excellenz dem Staatssekretär des deutschen Reichs-Postamtes, Herrn Dr. von Stephan, eine im deutschen Reiche ganz aussergewöhnliche Ehren-Erweisung zu teil geworden, indem demselben von Sr. Majestät dem deutschen Kaiser der Rang eines Staatsministers verliehen worden ist.

* * *

Wie uns aus Calcutta mitgeteilt wird, ist der frühere General-Postdirektor für Bengalen, Herr H. M. Kisch, welcher als Vertreter Britisch-Indiens auf dem Wiener Welt-Postkongresse den lebhaftesten Anteil an den Beratungen desselben genommen und sich dabei durch seine gründliche Kenntnis des Verkehrswesens, sowie durch seine liebenswürdige Freundlichkeit im persönlichen Verkehr die allseitige Achtung und Sympathie erworben hat, zum General-Postdirektor des britisch-indischen Reiches ernannt worden.

—

than by sea, the post is not entirely forwarded by this means, only those letters which bear the necessary indication from the sender that they are to be sent by land being thus forwarded. The reason for this may be, that the delivery of the extensive posts in the mountainous district between Punta de Vacas and Santa Rosa where there is no railway would encounter serious obstacles. Besides, it is only in the summer months (in the Southern Hemisphere from the middle of November till the middle of April) that the punctuality of this time-table is to be depended on. In winter, communication is frequently interrupted by snow drifts, and delays of from 8 to 15 days not seldom occur in transmission.

* * *

It is announced in the newspapers that His Majesty the German Emperor has conferred on his Excellency Dr von Stephan, Secretary of State for the German Imperial Post Office, the rank of Minister of State, an unusual mark of honour in the German Empire.

* * *

We have received from Calcutta the intelligence that Mr H. M. Kisch, former Postmaster General of Bengal, has been appointed Postmaster General of the British Indian Empire. He represented British India at the Postal Congress of Vienna where he took a lively interest in the debates, winning for himself general respect and sympathy both through his thorough knowledge of traffic and his amiability and obligingness.

—

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 3.

Berne, 1^{er} mars 1895.

Sommaire. LES POSTES DE L'AMÉRIQUE DU NORD, 1707—1774. — BIBLIOGRAPHIE POSTALE. — NÉCROLOGIE. — PETITES COMMUNICATIONS.

Les postes de l'Amérique du nord, 1707—1774. *)

Par M. C. W. Ernst, à Boston, Mass.

En 1707, la Couronne d'Angleterre racheta la patente Neale, en vertu de laquelle le grand André Hamilton avait organisé des postes régulières du New-Hampshire à Philadelphie. La démission de Franklin, en 1774, marque la fin de cette seconde période de l'histoire des postes de l'Amérique du nord. Les principaux renseignements concernant cette période se trouvent dans les Actes du Parlement adoptés en 1710 et 1765, et connus comme *9 Annæ, chapitre 10, and 5 Georg III, chapitre 25*. En 1715, Hermann Moll, géographe de Londres, publia sa carte des possessions du Roi de la Grande-Bretagne sur le continent de l'Amérique du nord. Cette carte, souvent réimprimée pendant la période dont il s'agit, indique les routes postales de l'époque, et donne en marge « Une indication de la poste du continent de l'Amérique du nord ». En 1772, les autorités de Londres envoyèrent Hugh Finlay en Amérique, pour faire un rapport sur les postes. Il arriva en 1773, inspecta les postes depuis

*) Voir l'article « *Les commencements de la poste américaine* » dans le n^o 1 de *L'Union postale* de 1895.

Das nordamerikanische Postwesen in den Jahren 1707 bis 1774. *)

Von Herrn C. W. Ernst in Boston, Mass.

Im Jahre 1707 kaufte die englische Krone die zur Ausübung der amerikanischen Postrechte an Neale erteilte Konzession, unter welcher der grosse Andrew Hamilton regelmässige Postverbindungen zwischen New Hampshire und Philadelphia errichtet hatte, zurück. Der Rücktritt Franklin's (als Generalpostmeister) im Jahre 1774 bezeichnet den Schluss des zweiten Abschnittes in der Geschichte der nordamerikanischen Post. Die hauptsächlichsten Erlasse dieses Abschnittes sind die Parlamentsakte von 1710 und 1765, bekannt als *9 Annæ, Kapitel 10, bzw. 5 Georg III, Kapitel 25*. Im Jahre 1715 veröffentlichte Hermann Moll, ein Londoner Geograph, seine Karte der königlich grossbritanischen Besitzungen auf dem nordamerikanischen Kontinent. Diese Karte, welche während des genannten Abschnittes in mehreren Auflagen ausgegeben wurde, enthält die Angabe der damaligen Poststrassen und am Rande einen « Bericht über das Postwesen auf dem nordamerikanischen Kontinent ». Im Jahre 1772 ordneten

*) Vergleiche den Aufsatz: « *die Anfänge der amerikanischen Post* » in Nummer 1 der « *L'Union postale* » von 1895.

North American Posts, 1707—1774. *)

By C. W. Ernst, Boston, Mass.

In 1707 the English crown bought back the Neale patent, under which the great Andrew Hamilton had established regular posts from New Hampshire to Philadelphia. The dismissal of Franklin, in 1774, marks the end of this second period in the history of the North-American posts. The principal accounts of this period are the Acts of Parliament passed in 1710 and 1765, respectively, known as *9 Annæ chapter 10, and 5 Georg. III chapter 25*. In 1715 Herman Moll, a London geographer, published his « *Map of the Dominions of the King of Great Britain on the Continent of North America* ». This map, often reprinted throughout the period under consideration, indicates the post routes of the time, and gives in the margin « *An Account of ye Post of ye Continent of Nth America* ». In 1772, the London authorities sent Hugh Finlay to America to report on the posts. He arrived in 1773, inspected the posts from Quebec to New York, as well as from Virginia south, and his *Journal*, published in

*) Compare the article « *Beginning of North American Posts* » in number 1 of « *L'Union postale* » of 1895.

Québec jusqu'à New-York, aussi bien que depuis le sud de la Virginie, et son journal, publié en 1867, présente une peinture exacte des postes royales américaines au moment de leur passage de l'administration royale à l'administration américaine. Le manuscrit de Finlay se trouve dans la bibliothèque du Département des postes, à Washington. Pour le reste, les comptes rendus officiels de cette période sont presque tous perdus, et l'histoire de la poste doit être extraite de journaux, d'almanachs et de matériaux sauvés accidentellement et déposés dans des archives publiques, et des collections particulières.

Le grand Acte postal de 1710, qui fut en vigueur dans l'Amérique du nord jusqu'en 1774 et en Angleterre jusque sous le règne de la reine Victoria, fut la conséquence de la réunion de l'Angleterre et de l'Ecosse, et en partie aussi du rachat de la patente Neale, faits qui, l'un et l'autre, s'étaient produits en 1707. Une nouvelle loi était nécessaire et ses dispositions postales furent suggérées par Evelyn et Frankland, dont le dernier connaissait bien l'Amérique. La loi qui fut adoptée en dernier lieu plaça les *Postmasters-General* de Londres à la tête du service postal de l'ensemble de l'Empire britannique, et leur assura le monopole postal; elle fit de New-York le bureau principal de l'Amérique du nord; assura aux courriers postaux américains le droit de passage libre sur les rivières, et interdit toute agitation politique aux fonctionnaires postaux. La taxe postale fut fixée à 1 shilling*) par lettre allant de Londres à New-York et vice-versa. Cette taxe fut maintenue jusqu'au 31 décembre 1867 et prouve l'esprit conservateur des anglo-américains. Le port intérieur, dans l'Amérique du nord, fut fixé à 4 pence par

*) 1 shilling à 12 pence = environ 1 franc 25 centimes.

die Londoner Behörden Hugh Finlay nach Amerika ab, behufs Berichterstattung über die Posteinrichtungen. Er kam im Jahre 1773, inspizierte die Posten von Quebec sowohl als von Süd-Virginia bis nach New-York, und sein Tagebuch, welches 1867 veröffentlicht wurde, giebt ein getreues Bild des Standes der königlichen Posten in Amerika zur Zeit ihres Überganges von der königlichen zur amerikanischen Leitung. Das Original dieses Finlay'schen Werkes befindet sich in der Bibliothek des Postdepartements in Washington. Im übrigen sind die amtlichen Berichte dieses Zeitabschnittes beinahe alle verloren und die Geschichte des Postwesens muss aus Zeitungen, aus Kalendern und aus dem zufällig in öffentlichen Archiven und Privatsammlungen vorhandenen Material zusammengesucht werden.

Die grosse postalische Akte von 1710, welche in Nordamerika bis 1774, in England noch unter der Regierung der Königin Viktoria in Kraft bestand, war durch die Vereinigung Englands und Schottlands und zum Teil auch durch den Rückkauf der Neale'schen Konzession, welche beide Ereignisse im Jahre 1707 stattgefunden hatten, veranlasst. Der Erlass eines neuen Gesetzes erschien notwendig und es entsprachen die postalischen Bestimmungen desselben den Entwürfen Evelyn's und Frankland's, welcher letzterer mit den amerikanischen Verhältnissen wohl vertraut war. Das schliesslich erlassene Gesetz stellte die Londoner Generalpostmeister an die Spitze des Postwesens des gesamten britischen Reiches und übertrug ihnen das Postmonopol; es setzte New-York als Hauptpostamt von Nordamerika ein, bewilligte den amerikanischen Postreitern freies Fährrecht und untersagte den Postbeamten die Bethätigung an politischen Agitationen. Das Postporto jedes zwischen London und New-York beförderten einfachen Briefes wurde auf 1 Schilling*) fest-

*) 1 Schilling zu 12 Pence = circa Fr. 1.25.

1867, gives a perfect picture of the royal American posts at the time of their transition from royal to American control. The Finlay manuscript is in the library of the Post-Office Department at Washington. For the rest, the official accounts of this period are nearly all lost, and the postal history must be gathered from newspapers, almanacs, and the materials accidentally saved in public archives and private collections.

The great postal Act of 1710, which controlled in North America until 1774, in England until Queen Victoria, was occasioned by the Union of England and Scotland, and in part by the purchase of the Neale patent, both these events having taken place in 1707. A new law was necessary, and its postal provisions were suggested by Evelyn and Frankland, of whom the latter was familiar with America. The law finally passed made the London Postmasters General the head of the postal service throughout the British empire, and gave them the postal monopoly; it made New York the head office in North America; it gave the American mailriders free ferries; and it prohibited political agitation on the part of postal officers. The postage rates were to be a shilling*) for every single letter passing between London and New York. This rate continued until 31 December, 1867, and illustrates Anglo-American conservatism. Domestic postage in North America was fixed at 4 pence per letter carried 60 miles (about 97 kilometers) or less; 6 pence per letter carried more than 60, but less than 100 miles (about 161 kilometers). A letter from New York to Philadelphia was to pay 9 pence, to Boston

*) 1 shilling of 12 pence = about 1 fr. 25 c.

lettre transportée sur une distance de 60 milles (environ 97 kilomètres) ou moins; à 6 pence par lettre faisant un trajet de plus de 60 milles, mais inférieur à 100 milles (environ 161 kilomètres) et ainsi de suite, graduellement, selon la distance. Une lettre de New-York pour Philadelphie payait 9 pence, pour Boston 1 shilling, pour la Caroline du sud 18 pence. Ces taux ne furent pas changés matériellement par la loi de 1765 et restèrent en vigueur jusqu'en 1792.

Les taxes en question peuvent paraître élevées pour notre époque, mais elles répondaient à tous les besoins dans l'Amérique du nord, de 1711 à 1792. Elles procuraient des recettes suffisantes pour le service effectif, et si elles ne donnaient pas un excédent, elles suffisaient à l'entretien du service. Elles ne concernaient que les lettres, laissant les imprimés comme un casuel attaché au service. Elles traitaient chaque feuille comme une lettre simple et ce mode de faire prévalut en Amérique jusqu'en 1845. L'Acte de 1765 permit l'établissement de « *Penny-posts* », c'est-à-dire de postes locales destinées à recueillir et à distribuer les lettres non expédiées par dépêches d'un bureau de poste à un autre. Aucune opération n'a jamais été faite en vertu de cette disposition, mais le principe: que les « *Penny-posts* » ne contreviennent pas au monopole postal, survécut jusqu'en 1851. D'un autre côté, le principe proclamé par le banc du Roi, en 1768 (*Annual register*, 1768, p. 65), qu'un droit de distribution ne pourrait être légalement perçu sur les lettres postales, ne fut pas accepté en Amérique comme obligatoire.

L'Amérique acceptait avec une résignation étonnante les actes postaux du Parlement. Le droit du

gesetzt. Dieses Porto bestand fort bis am 31. Dezember 1867, ein Beweis für den in England und Amerika herrschenden konservativen Geist. Das innere Porto Nordamerika's wurde für jeden Brief auf 4 Pence bis zur Entfernung von 60 Meilen (ungefähr 97 Kilometer), auf 6 Pence für Entfernungen über 60, aber weniger als 100 Meilen (circa 161 km.) und für grössere Entfernungen abstuft auf 9 Pence, 1 Schilling etc. bemessen. Ein Brief von New-York kostete nach Philadelphia 9 Pence, nach Boston 1 Schilling, nach Süd-Carolina 18 Pence. Diese Taxen wurden durch das Gesetz von 1765 nicht abgeändert, sondern bestanden fort bis 1792.

Sie mögen für unsere Zeit hoch erscheinen, entsprachen aber den Anforderungen, welche man in Nordamerika in den Jahren 1711 bis 1792 stellte. Sie ergaben einen dem effektiven Dienste entsprechenden Ertrag und wenn sie keine Überschüsse zu bewirken vermochten, genügten sie doch zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes. Die Taxen waren lediglich auf die Briefe anwendbar, während die Drucksachen als ein *Accidens* zum Dienste betrachtet wurden. Jedes Blatt Papier zahlte für einen einfachen Brief und dieser Grundsatz war in Amerika bis im Jahre 1845 massgebend. Die Akte von 1765 gestattete die Errichtung von sogenannten Penny-Posten, d. h. von Unternehmungen zur Beförderung von Lokalbriefen, welche nicht in Kartenschlüssen von einem Postbureau einem andern überliefert wurden. In Wirklichkeit traten keine solchen Einrichtungen je ins Leben; aber der Grundsatz, dass solche Penny-Posten nicht im Widerspruch stehen würden mit dem Post-Monopol, behielt bis im Jahre 1851 seine Geltung. Auf der andern Seite wurde der vom höchsten Gerichtshof (*King's Bench*) im Jahre 1768 getroffene Entscheid, dass der Bezug einer Bestellgebühr auf postalisch beförderten Briefen gesetzlich nicht zulässig sei, in Amerika nicht als bindend angenommen. Ame-

1 shilling, to South Carolina 18 pence. These rates were not materially changed by the law of 1765, and controlled virtually until 1792.

The rates so established may seem high to our age; they answered all requirements in North America from 1711 until 1792. They produced enough revenue for an efficient service; and if they did not yield a surplus, they sufficed to maintain the service. They related to letters only, leaving printed matter as a perquisite with the service. They treated every sheet as a single letter; and this view prevailed in America until 1845. The Act of 1765 permitted the establishment of Penny-Posts, that is, of local posts for the collection and delivery of letters not transmitted by mail from one post-office to another. No action was ever taken under this provision; but the principle that Penny-Posts did not conflict with the postal monopoly, survived until 1851. On the other hand, the ruling of the King's Bench, 1768 (*Annual Register*, 1768, p. 65), that a delivery fee could not be lawfully collected on mail letters, was not accepted in America as binding. America accepted the parliamentary post acts with surprising composure. The right of parliament to establish American postage rates, was not free from doubt; its right to establish free ferries was doubtful. America yielded because the several colonies and provinces were not prepared to co-operate, and still less to support a national post by local taxes. Moreover the crown provided a good service, although the post retained a half-foreign character. Postage rates were prescribed in English sterling, while the American governments had each a currency of their own, and the American public saw very little money except a

Parlement de fixer les taxes postales américaines n'était pas exempt de doute; il en était de même de son droit d'accorder des franchises de passages. L'Amérique céda parce que la plupart des colonies et provinces n'étaient pas préparées à coopérer au service postal et encore moins à entretenir une poste nationale avec des taxes locales. D'ailleurs, la Couronne assurait un bon service, bien que la poste conservât un caractère à demi étranger. Les taxes postales étaient fixées en livres sterling anglaises, tandis que les gouvernements américains avaient chacun leur propre monnaie courante et que le public américain n'avait que de la très petite monnaie, sauf un papier-monnaie de valeur variable et déprécié. C'est pour cette raison que, jusqu'en 1774, les taxes postales des lettres étaient indiquées en deniers et en grains, un denier d'argent étant l'équivalent de trois pence sterling. La valeur d'un denier différait d'une colonie ou d'une province à une autre et d'une année à l'autre. Ce grand obstacle ne fut complètement supprimé qu'en 1792. Mais le service postal restait solvable en n'admettant que les espèces sonnantes, et se trouvait aussi en mesure de bien rétribuer ses agents.

Le Postmaster General d'Amérique recevait un traitement annuel de £ 200*), plus le produit des taxes, fixées à son gré, pour le transport des journaux. Les buralistes recevaient un tant pour cent de leurs recettes brutes et jouissaient ordinairement de la franchise officielle. Cela les engagea généralement à s'occuper de la publication de journaux. Les services de courriers, qui étaient une sorte de bureaux ambulants, traitaient chaque objet comme casuel, à l'exception des lettres qui leur étaient remises par les buralistes postaux.

*) 1 livre sterling équivaut actuellement à environ 25 francs et 10 centimes.

rika nahm die postalische Postakte mit überraschendem Gleichmut auf. Es stand nicht ausser Zweifel, dass das Parlament das Recht hatte, die amerikanischen Posttaxen festzusetzen und freie Fährrechte zu verleihen. Amerika fügte sich, weil die verschiedenen Kolonien und Provinzen nicht in der Lage waren, zusammenzuwirken und immer noch nicht befähigt, eine Landespost vermittelt Lokaltaxen zu unterhalten. Überdies sorgte die Krone für einen guten Dienst, obgleich die Post einen halb fremden Charakter behielt. Die Posttaxen waren in englischer Währung festgesetzt, während jede der amerikanischen Regierungen ihre eigene Währung besass und das amerikanische Publikum wenig Kleingeld zu Gesichte bekam ausser Papiergeld, das Schwankungen und Entwertung unterworfen war. Aus diesem Grunde war bis zum Jahre 1774 das Postporto in Pfennigen und Gran (*pennyweights* und *grains*) angegeben, wobei ein Pfennig (*pennyweight*) in Silber gleich war drei englischen Pence (*pence sterling*). Der Wert des Pfennigs war von einer Kolonie oder Provinz zur andern und von einem Jahr zum andern ein verschiedener. Diese grosse Schwierigkeit wurde erst im Jahre 1792 vollständig beseitigt. Nichtsdestoweniger blieb die Postunternehmung, da sie nur gutes Geld annahm, in befriedigenden finanziellen Verhältnissen und war sie im Falle, ihre Angestellten gut zu besolden.

Der *General-Postmeister* von Amerika bezog eine jährliche Besoldung von 200 Pfund Sterling*) und überdies den Ertrag der Beförderung von Zeitungen, für welche er die Gebühr nach seinem Ermessen feststellte. Die Postmeister bezogen einen Prozentsatz von ihren Gesamteinnahmen und genossen überdies in der Regel amtliche Portofreiheit. Sie verlegten sich gewöhnlich auf die Herausgabe von Zeitungen. Die Postreiter, deren Dienst in gewisser

*) 1 Pfund Sterling gegenwärtig = circa Fr. 25. 10.

fluctuating and depreciating paper currency. It was for this reason that postage rates on letters, up to 1774, were indicated in pennyweights and grains, a pennyweight of silver being the equivalent of threepence sterling. The value of a pennyweight differed from one colony or province to another, and from year to year. This great obstacle was not fully removed until 1792. But the postal service remained solvent by clinging to sound money, and was in a position to pay its servants well.

The Postmaster-General of America received an annual salary of £ 200*), and whatever he saw fit to charge for the transmission of newspapers. Postmasters received a percentage of their gross receipts, and usually had the official frank. This led them generally into the business of publishing newspapers. The mailriders, who were a sort of travelling post-office, treated everything as a perquisite, except the letters charged to them by postmasters. On the whole, the members of the service were both prosperous and respected.

The Postmasters-General, appointed by those at London, were: John Hamilton, 1703—30; Alexander Spotswood, 1730—39; Head Lynch, 1739—43; Elliot Benger, 1743—53. In 1753 Benjamin Franklin and William Hunter were appointed joint Postmasters-General; Hunter died in

*) £ 1 = now about 25 fr. 10 cts.

En somme, les membres de l'Administration étaient en bonne situation et bien vus du public.

Les Postmasters généraux nommés par ceux de Londres furent: John Hamilton, 1703—1730; Alexandre Spotswood, 1730—1739; Head Lynch, 1739—1743; Elliot Benger, 1743—1753. En 1753, Benjamin Franklin et William Hunter furent nommés tous deux Postmasters généraux; Hunter mourut en 1761 et eut pour successeur John Foxcroft, tandis que Franklin servit la couronne jusqu'à son renvoi en 1774. Hamilton était le fils d'André Hamilton, le fondateur de la poste américaine. Il habitait New-Yersey, était un bon fonctionnaire et son renvoi en 1730 était apparemment dû au fait que la couronne comptait sur un excédent de recettes, tandis qu'Hamilton appliquait les recettes postales à l'amélioration du service. Il ouvrit des bureaux de poste à Newport dans le Rhode Island, à New-London dans le Connecticut, et à Annapolis dans le Maryland; il conserva les services qu'il avait hérités de son illustre père et créa de nouvelles routes postales. La plus importante de celles-ci est la grande route allant de New-York à Albany, sur laquelle se fit, pour la première fois, l'application du nouveau principe d'entretenir les nouvelles routes par les taxes qu'elles rapportent. Sous André Hamilton les courriers postaux parcouraient le littoral de l'Atlantique; le service intérieur commença à se développer sous John Hamilton.

Ses successeurs, de 1730 à 1753, et quant à Hunter jusqu'en 1761, furent des Virginiens. Ils étendirent

Beziehung demjenigen eines ambulanten Postbureau entsprach, behandelten alles als Accidens, mit Ausnahme der ihnen von den Postmeistern übergebenen Briefe. Überhaupt waren die beim Postdienste beschäftigten Personen ebenso gutgestellt als angesehen.

Die von London aus gewählten General-Postmeister von Nordamerika waren: John Hamilton, 1703—30; Alexander Spotswood, 1730—39; Head Lynch, 1739—43; Elliot Benger, 1743—53. In letztem Jahre wurden Benjamin Franklin und William Hunter gemeinsam General-Postmeister; Hunter starb im Jahre 1761 und wurde ersetzt durch John Foxcroft, während Franklin Beamter der Krone blieb bis zu seinem Rücktritte im Jahre 1774. Hamilton war der Sohn Andrew Hamilton's, des Gründers der amerikanischen Post. Er lebte in New-Jersey. Er war ein guter Beamter und sein Rücktritt im Jahre 1730 war ohne Zweifel durch den Umstand veranlasst, dass die Krone von der Post Reinerträge erwartete, während Hamilton die Überschüsse zur Vervollkommnung des Dienstes verwendete. Er errichtete Postbureaux in Newport auf Rhode-Island, in New-London in Connecticut und in Anapolis in Maryland; er befestigte die Dienst-einrichtungen, die er von seinem grossen Vater übernommen hatte und errichtete neue Postverbindungen. Die wichtigste derselben ist die grosse Poststrasse von New-York nach Albany, welche neu errichtet wurde, als der Grundsatz zur Geltung kam, die Kosten neuer Verbindungen durch den Ertrag, welchen letztere aus dem Postporto abwerfen mögen, zu decken. Unter Andrew Hamilton bedienten die Postreiter die atlantische Küste; unter John Hamilton wurde der Dienst im Innern des Landes eingeführt.

Seine Nachfolger in den Jahren 1730—1753, sowie Hunter (bis 1761) waren aus Virginia gebürtig. Sie dehnten den Dienst von Philadelphia nach Süd-Carolina aus. Das Postamt in Charleston, Süd-Carolina,

1761, and was succeeded by John Foxcroft, while Franklin served under the crown until his removal in 1774. Hamilton was the son of Andrew Hamilton, the founder of the American post. He lived in New Jersey, he was a good officer, and his removal in 1730 was apparently due to the fact that the crown expected a surplus, while Hamilton spent the postal revenue in perfecting the service. He established post-offices at Newport in Rhode Island, at New London in Connecticut, and at Annapolis in Maryland; he maintained the service he inherited from his great father; and he established new mail routes. The most important of these is the great route from New York to Albany, which began on the novel principle of supporting new lines by the postage they might yield. Under Andrew Hamilton the mailriders hugged the Atlantic coast; under John Hamilton the inland service began.

His successors, from 1730 to 1753, and in the case of Hunter to 1761, were Virginians. They developed the service from Philadelphia to South Carolina. The post-office at Charleston, S. C., was established about 1740. But on the whole they had limited success, though Spotswood left a noble record. A new era began with Franklin and Hunter, in 1753. Both had postal experience, Franklin having been postmaster of Philadelphia since 1737, while Hunter, also an eminent printer, was postmaster of Williamsburg, Va. Hunter's successor, Foxcroft, lived at New York, and was a very good officer. Franklin was a great man; the work of the post-office may not have suited him. He

le service de Philadelphie à la Caroline du sud. Le bureau de poste de Charleston, S. C., fut ouvert vers l'an 1740. Mais, en général, leurs succès furent restreints, bien que Spotswood ait laissé un noble souvenir. Une nouvelle ère s'ouvrit avec Franklin et Hunter, en 1753. Tous deux avaient de l'expérience en matière postale, Franklin ayant été buraliste postal à Philadelphie depuis 1737, pendant que Hunter, qui était aussi un imprimeur distingué, était buraliste postal à Williamsburg, Va. Le successeur de Hunter, Foxcroft, habitait New-York et était un très bon fonctionnaire. Franklin était un grand homme, le travail d'un bureau de poste ne pouvait guère lui convenir. Il était généralement absent de son poste et c'est pour cette raison qu'il fut écarté en 1774.

Les quelques restes intéressants de la période de Franklin sont les lettres imprimées dans ses œuvres, un placard de l'an 1753 sur la tenue de la comptabilité postale par les buralistes, et les rapports de l'époque. Sa lettre à Todd, datée du 29 octobre 1769, a un intérêt universel par son description du *Golf-stream*, dont il présente la première carte et donna le vrai nom. Sa lettre à Potts, du 23 avril 1761, est une maîtresse œuvre d'ingénuité. Sa lettre à Hector St-Jean de Crèvecoeur, sans date, mais écrite probablement en 1783, passe en revue le service des dépêches pour l'Atlantique et suggère le système des cases, qui est d'un usage général aujourd'hui. La publication, en 1774, des « *dispositions actuellement en vigueur en ce qui concerne le Post Office* » (New-York, Hugh Gainé, 174, pp. 12 mo), paraît être due à Foxcroft. A cette époque, Franklin se trouvait en Angleterre, où il était allé dix ans auparavant. De fait, pendant les 21 ans qu'il a été Postmaster général d'Amérique

wurde um das Jahr 1740 herum errichtet. Aber im ganzen hatten sie nicht bedeutenden Erfolg, obgleich Spotswood namhafte Leistungen aufwies. Eine neue Aera begann 1753 mit Franklin und Hunter. Beide hatten Erfahrungen im Postwesen, indem Franklin vom Jahre 1753 an Postmeister in Philadelphia gewesen war, während Hunter, wie Franklin ein hervorragender Buchdrucker, die Postmeisterstelle in Williamsburg, Virginia, bekleidet hatte. Hunters Nachfolger, Foxcroft, lebte in New-York und war ein sehr guter Beamter. Franklin war ein grosser Mann; die Postgeschäfte mögen ihm nicht besonders behagt haben. Er war meistens von seinem Posten abwesend und es fand aus diesem Grunde sein Rücktritt im Jahre 1774 statt.

Die wenigen postalischen Erinnerungen aus Franklins Aera bestehen in den in seinen Werken abgedruckten interessanten Briefen, eine Abhandlung vom Jahre 1753 über die Rechnungsführung durch die Postmeister und die Berichte der damaligen Zeit. Sein Brief an Todd, vom 29. Oktober 1769 datiert, bietet universales Interesse dar durch seine Beschreibung des Golfstromes, über welchen er die erste Karte aufstellte und zuerst die richtige Bezeichnung fand. Sein Brief an Potts, vom 23. April 1761, ist ein Muster von Offenherzigkeit. Der kein Datum tragende, aber wahrscheinlich im Jahre 1783 geschriebene Brief, den er an Hector St. Jean de Crèvecoeur richtete, behandelt den atlantischen Postbeförderungsdienst und befürwortet das nunmehr allgemein gebräuchliche Fachsystem. Der im Jahre 1774 erfolgte Erlass der damals bestehenden Vorschriften betreffend den Postdienst (*Statutes now in force relating to the Post-Office, New-York: Hugh Gainé, 174 pp., 12 mo*) ist wie es scheint Foxcroft zuzuschreiben. Zu dieser Zeit befand sich Franklin in England, wohin er sich 10 Jahre vorher begeben hatte. Überhaupt war Franklin während der 21 Jahre, in welchen er das Amt eines amerika-

was generally absent from his post, and was removed for that reason in 1774.

The few postal remains of the Franklin era are the interesting letters printed in his works, a broadside of 1753 on the keeping of postal accounts by postmasters, and the reports of the time. His letter to Todd, dated 29th October, 1769, has worldwide interest as describing the Gulf stream, of which he submitted the first chart and the very name. His letter to Potts, dated 23rd April, 1761, is a masterpiece of ingenuity. His letter to Hector St. Jean de Crèvecoeur, not dated, but probably written in 1783, reviews the Atlantic mail service and suggests the compartment system now in general use. The publication, in 1774, of the « *Statutes now in force relating to the Post-Office* », (New York: Hugh Gainé, 174 pp., 12 mo) appears to be due to Foxcroft. At that time Franklin was in England, where he had gone ten years before. In fact, during the 21 years that he was American Postmaster-General under the crown, he was absent from the country two-thirds of the time.

Yet he marks the beginning of a new era. In Philadelphia he intro-

sous la Couronne, il a été absent du pays les deux tiers de ce temps.

Toutefois, il marque le commencement d'une nouvelle ère. A Philadelphie, il introduisit la distribution par les facteurs. Il créa de nouveaux bureaux de poste; il étendit la grande route postale au Maine et à la Georgie, et lorsque le général Braddock entreprit sa fameuse campagne dans l'Ohio, qui devait décider qui de l'Angleterre ou de la France gouvernerait la vallée du Mississippi, Franklin fournit à Braddock des équipages et organisa la première poste de campagne en Amérique, de Philadelphie à Winchester en Virginie. Cette campagne, ouverte par une grande catastrophe pour les Anglais, fut la cause d'un événement postal d'une grande importance. La défaite de Braddock convainquit la Couronne qu'elle avait besoin de communications régulières avec l'Amérique, tant pour recevoir que pour transmettre des renseignements. La vallée entière du Mississippi était l'enjeu, et, en réalité, la France et l'Angleterre luttaient pour la domination sur toute l'Amérique du nord. Le 15 novembre 1755, les bureaux de poste britanniques expédièrent leurs premières dépêches régulières pour New-York (2 *Pennsylv. Archives*, 467). Le service des dépêches de l'Atlantique ainsi commencé n'a plus été interrompu. Jusqu'au 4 juillet 1840, au moment où les steamers de la compagnie Cunard entreprirent de transporter les dépêches, un courrier postal partit tous les mois de Portsmouth et de New-York, sans interruption sérieuse depuis 1755. Ces dépêches ont rendu de très grands services. Un pouvoir fort et ambitieux pouvait seul organiser un pareil service.

La lutte entre la France et l'Angleterre pour la possession de l'Amérique

nischen General-Postmeisters bekleidete, ungefähr 14 Jahre landesabwesend.

Nichts destoweniger begann unter ihm eine neue Aera. In Philadelphia führte er die Bestellung durch Briefträger ein. Er errichtete neue Postbureaux, dehnte die grosse Postroute bis nach Maine und Georgia aus, und als General Braddock seinen berühmten Feldzug in Ohio antrat, um zu entscheiden, ob England oder Frankreich über das Mississippi-Thal herrschen sollte, versah ihn Franklin mit Fuhrwerken und errichtete die erste Feldpost in Amerika, von Philadelphia nach Winchester in Virginia. Dieser Feldzug, an dessen Beginn die Engländer eine grosse Katastrophe erlitten, gab Veranlassung zu einer postalischen Frage von höchster Bedeutung. Braddocks Niederlage überzeugte die königliche Regierung von der Notwendigkeit regelmässiger Verbindungen mit Amerika, für den Empfang sowohl als für die Übermittlung von Nachrichten. Das ganze Mississippi-Thal stand auf dem Spiele und in Wirklichkeit strebten Frankreich wie England nach dem Besitze von ganz Nordamerika. Am 15. November 1755 fertigte das britische Postamt sein erstes regelmässiges Briefpaket nach New-York ab (2 *Pennsylv. Archives* 467). Der so begonnene atlantische Postdienst hat seither nicht mehr aufgehört. Bis am 4. Juli 1840, als die Cunard-Dampfer den Transport der Post übernahmen, wurde seit 1755 ohne wesentliche Unterbrechung monatlich einmal je ein Briefpaket mittels Segelschiff von Falmouth nach New-York und umgekehrt befördert. Dieser Austausch von Briefpostsendungen hat sehr grosse Dienste geleistet. Nur einer grossen und ehrgeizigen Macht war es möglich, eine solche Einrichtung zu treffen.

Der Kampf zwischen Frankreich und England um den Besitz Amerikas wurde zu gunsten dieses letztern Staates entschieden. Kanadagang von Frankreich an England über, und um diese Kolonie fester

duced delivery by carriers. He established new post-offices; he extended the great post route to Maine and Georgia; and when General Braddock entered upon his famous campaign to the Ohio, to decide whether England or France should control the Mississippi valley, Franklin supplied Braddock with waggons and established the first field-post in America, from Philadelphia to Winchester in Virginia. This campaign, beginning with a great catastrophe to the English, occasioned a postal event of the first importance. Braddock's defeat convinced the crown that it needed regular communication with America, both to receive and supply information. The entire Mississippi valley was at stake; indeed, both France and England contended for the mastery of all North America. On the 15th of November, 1755, the British post-office despatched its first regular mail packet for New York (2 *Pennsylv. Archives* 467). The Atlantic mail service thus begun has never ceased. Until July 4th, 1840, when the Cunard steamships began to carry the mails, a monthly mail packet had sailed from Falmouth and New York, respectively, without serious interruption since 1755. These exchanges of mails have rendered very great services. Only a great and ambitious power could afford such a service.

The struggle between France and England for American control was

fut tranchée en faveur de l'Angleterre. Le Canada passa de la France entre les mains de l'Angleterre, et pour le lier plus fortement aux possessions britanniques en Amérique, la Couronne se bâta d'ouvrir une route postale de New-York à Montreal et Québec. Lorsque Finlay fut envoyé, en 1772, pour inspecter les postes américaines, qui dépensaient toutes leurs recettes, il commença par une inspection ayant pour but l'établissement d'une route postale entre Boston et Québec. La Couronne et ses agents mettaient une grande valeur à garder le Canada; ils connaissaient l'importance des postes régulières et ils avaient des vues larges. Lorsque la rupture entre la Couronne et ses possessions américaines fut complète, la Couronne put bien dire qu'elle avait renvoyé du service un grand Américain, mais qu'elle avait donné à l'Amérique un service postal du Maine à la Floride, de New-York à Québec, et un service mensuel à travers l'océan Atlantique. On ne croit pas que, sans aide, les colonies auraient pu en faire autant. Elles auraient bien pu entretenir des postes municipales, tandis que, grâce à la Couronne, elles possédaient un service national et international. En 1773, les dépêches entre New-York et Philadelphie étaient transportées tous les deux jours, entre New-York et New-Hampshire tous les trois jours, et les dépêches entre Boston et Portsmouth, N. H., étaient transportées par des voitures publiques, service qui ne commença pas en Angleterre avant 1784, soit après que la Couronne anglaise eut reconnu l'indépendance des Etats-Unis. Ce fut le service postal qui prit la tête dans ce mouvement d'indépendance, et le mouvement en faveur d'un service postal indépendant, soit américain, commença en 1773, lorsque Paul Revere devint le courrier de confiance du Massachusetts et que William Goddard, de Baltimore, plaïda en faveur d'une poste dite constitutionnelle, en opposition à la poste du Parlement. Le renvoi de

an die andern englischen Besitzungen zu knüpfen, erstellte die königliche Regierung ohne Verzug eine Postverbindung von New-York nach Montreal und Quebec. Als Finlay im Jahre 1772 zur Inspizierung der amerikanischen Post, welche alle ihre Erträgnisse selbst verbrauchte, abgeordnet wurde, begann er mit einer Besichtigung behufs Erstellung einer Postverbindung zwischen Boston und Quebec. Die Krone und ihre Beamten legten grossen Wert darauf, Kanada zu behalten, und sie waren weitsichtig genug, um die Bedeutung einer regelmässigen Postverbindung zu erkennen. Als der Bruch zwischen der englischen Regierung und ihren amerikanischen Besitzungen vollzogen war, mochte die Krone wohl sagen, dass sie einen grossen Amerikaner vom Amte entfernt, dass sie aber Amerika mit einer Posteinrichtung von Maine nach Florida, wie von New-York nach Quebec versehen und eine monatliche Postverbindung über den atlantischen Ozean eingeführt hatte. Es ist nicht anzunehmen, dass die Kolonien dies vermocht hätten, wenn sie auf sich selbst angewiesen gewesen wären. Wohl hätten sie municipale Posten beibehalten, während sie nun die Vorzüge nationaler und internationaler Posten genossen. Im Jahre 1773 wurden die Postsendungen zwischen New-York und Philadelphia alle 2 Tage, zwischen New-York und New-Hampshire alle 3 Tage befördert und fand die Beförderung der Briefpakete zwischen Boston und Portsmouth, N.-H., mittels Postwagen statt, welche Dienst Einrichtung in England erst im Jahre 1784, also nach der Anerkennung der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten durch die englische Krone, eingeführt wurde. Die Postanstalt war es, welche in die Bewegung für Erwerbung der Unabhängigkeit hineinführte, und die Bemühungen für eine selbständige oder amerikanische Post begannen im Jahre 1773, als Paul Revere der vertraute Postreiter von Massachusetts wurde und William Goddard aus Baltimore für eine konstitutionelle Post im Gegensatz zur parlamenta-

decided in favour of England. Canada was transferred from France to England, and to tie it closer to the English possessions in America, the crown soon established a post route from New York to Montreal and Quebec. When Finlay was sent out in 1772, to inspect the American posts that consumed all they earned, he began with a survey of a mail route between Boston and Quebec. The crown and its officers were anxious to hold Canada; they knew the importance of regular posts; they took large views. When the rupture between the crown and its American possessions was complete, the crown might well say that it had dismissed a great American from office, but that it had given America a postal service from Maine to Florida, from New York to Quebec, and a monthly service across the Atlantic ocean. It is not believed that the colonies unaided could have achieved so much. They might have maintained municipal posts; they enjoyed a national and international service. In 1773 the mail between New York and Philadelphia was carried every other day; between New York and New Hampshire every third day; and the mail between Boston and Portsmouth, N. H., was carried by stage coach, a service which did not begin in England until 1784, or after the English crown had recognized the independence of the United States. It was the post-office that led in this movement for independence; and this movement towards an independent or American post-office began in 1773, when Paul Revere became the confidential post-rider of Massachusetts, and when William Goddard, of Baltimore, advocated what he called a constitutional as opposed to the parliamentary post. The dismissal of Franklin, in 1774, gave this movement a force which the crown was unable to check. On the 25th of December, 1775, Postmaster-General Foxcroft announced the end of the royal post in North America; Finlay, his associate, retired to Canada, where he served as Postmaster-General until the end of the

Franklin, en 1774, imprima à ce mouvement une force que la Couronne fut impuissante à maîtriser. Le 25 décembre 1775, le Postmaster General Foxcroft annonçait la fin de la poste royale dans l'Amérique du nord, et Finlay, son associé, se retirait au Canada, où il fut employé comme Postmaster-General jusqu'à la fin du siècle; le 4 juillet 1776, les colonies unies publièrent leur déclaration d'indépendance et devinrent les Etats-Unis d'Amérique.

rischen Post — wie er sie nannte — auftrat. Die Entlassung Franklins im Jahre 1774 verlieh dieser Bewegung eine Kraft, welche die Krone nicht zu hemmen vermochte; am 25. Dezember 1775 verkündete General-Postmeister Foxcroft das Ende der königlichen Post in Nordamerika; Finlay, sein Mitarbeiter, zog sich nach Kanada zurück und wirkte dort als General-Postmeister bis ans Ende des Jahrhunderts; am 4. Juli 1776 erliessen die vereinigten Kolonien ihre Unabhängigkeitserklärung und legten sich den Namen: Vereinigte Staaten von Amerika bei.

century; on the 4th of July, 1776, the united colonies issued their declaration of independence, and became the United States of America.

Bibliographie postale.

THE POST IN GRANT AND FARM, *par J. Wilson Hyde, contrôleur au General Post Office d'Edimbourg.* — Londres. Adam & Charles Black. 1894.

L'auteur, avantagement connu, de l'ouvrage à bon droit très estimé, qui a déjà paru en troisième édition et qui a pour titre: *La poste royale, ses curiosités et sa romantique* *), vient de nous surprendre par un nouveau produit de son habile plume, qui a pour titre: *La poste en fief et à ferme.* Se fondant sur des sources documentaires et sur d'autres pièces authentiques, M. Wilson Hyde nous offre une image des plus captivantes de la naissance de la poste anglaise au 17^{me} siècle. Commencant par l'octroi, en 1590, par la reine Elisabeth, de l'office de Maître des postes à John Stanhope, qui fut plus tard anobli sous le nom de Lord Stanhope of Harrington et que Jacques I confirma, lui et ses héritiers, dans la jouissance de son office, l'auteur nous décrit les transformations et les luttes dont, à l'instar de ce qui a eu lieu dans d'autres pays, la poste anglaise a fini par sortir pour devenir, d'une

*) Voir *L'Union postale* de l'année 1885, pages 163 et 164.

Postalische Bücherkunde.

«THE POST IN GRANT AND FARM», *by J. Wilson Hyde, Controller in the General Post-Office, Edinburgh.* — London. Adam & Charles Black. 1894.

Der bekannte Verfasser des mit Recht geschätzten, bereits in dritter Auflage erschienenen Werks «Die königliche Post, ihre Merkwürdigkeiten und ihre Romantik») überrascht uns mit einem neuen Erzeugnisse seiner fleissigen Feder, dem er den Titel «Die Post in Lehen und Pacht» gegeben hat. Auf Grund archivalischer Quellen und sonstiger authentischer Schriften entrollt uns Herr Wilson Hyde ein überaus fesselndes Bild von der Entstehungsgeschichte der englischen Post im 17. Jahrhundert. Beginnend mit der Übertragung des Postmeisteramtes durch Königin Elisabeth im Jahr 1590 auf John Stanhope, der nachmals unter dem Titel Lord Stanhope of Harrington in den Adelstand erhoben und von Jacob I. für sich und seine Erben in dem Genusse seines Amtes bestätigt wurde, schildert uns der Herr Verfasser die Wandlungen und Kämpfe, aus denen die englische Post

*) Siehe «*L'Union postale*», Jahrg. 1885, S. 163 und 164.

Postal Bibliography.

«THE POST IN GRANT AND FARM», *by J. Wilson Hyde, Controller in the General Post Office, Edinburgh.* — London, Adam & Charles Black. 1894.

The well known author of «The Royal Mail: its Curiosities and Romance» *), a justly appreciated work now in its third edition, has surprised us with a new production from his busy pen to which he has given the title of «The Post in Grant and Farm». Based on the information contained in the Public Records and other authentic documents, Mr Hyde unfolds to our view a most fascinating picture of the establishment of the English Post in the 17th century. Beginning with the year 1590, when the office of Master of the Posts was granted by Queen Elizabeth to John Stanhope, afterwards raised to the Peerage under the title of Lord Stanhope of Harrington, who with his heir was confirmed in the enjoyment of this office by James I, the author describes the changes and struggles by which the English Post rose, just as the Post in other countries, from an undertaking originally existing

*) See «*L'Union postale*», 1885, page 163.

entreprise primitivement réservée au service exclusif du roi et de la cour, une institution publique. Les personnalités qui ont successivement eu la poste anglaise en fief et à ferme, comme Lord Stanhope, déjà mentionné, Mathew de Quester, négociant de Bruges en Flandres, nommé par Jacques I^{er} Maître des postes pour l'étranger, à côté de Stanhope chargé de la poste interne, William Frizell et Thomas Witherings, investis, en remplacement de de Quester, de l'office de Maîtres des postes pour l'étranger, les Secrétaires d'Etat Coke et Windebank, chargés de la haute surveillance du service des postes, et d'autres personnages en rapport avec le service postal, passent sous nos yeux marqués de traits caractéristiques. Entre autres, la figure de Thomas Witherings, dont l'activité persévérante dans le service postal anglais et les nombreuses aventures sont exposées avec un soin tout particulier par l'auteur, éveille l'intérêt du lecteur. Nous voyons, par le récit des événements postaux de cette époque éloignée, que le public anglais a aussi eu l'occasion de constater les inconvénients qui résultent naturellement des rivalités et des luttes des divers Maîtres de poste entre eux. « *Tout comme chez nous!* » aimerions nous dire en lisant, à la page 28, que le Maître de poste de Quester se plaint au Secrétaire d'Etat Coke, en mars 1633, que « le maître de poste Witherings a ouvert un paquet de lettres adressé à lui, de Quester, et tenu à son égard un langage méprisant. »

L'auteur nous donne des renseignements intéressants sur les premières tentatives faites pour organiser des correspondances internationales entre la poste anglaise et le continent. C'est le mérite de Thomas Witherings, nommé, avec William Frizell, Maître des postes pour l'étranger, d'avoir entrepris les premières démarches dans ce sens. Witherings se rendit à Calais, en avril 1633, où il se rencontra avec

sich genau nach dem Vorgange in anderen Staaten von einem ursprünglich nur für den König und die Bedürfnisse des Hofes bestimmten Unternehmen zu einer öffentlichen Anstalt emporgearbeitet hat. Die Persönlichkeiten, welche die englische Post nach einander in Lehen und Pacht hatten, wie der bereits genannte Lord Stanhope, der von Jacob I. neben dem mit der Leitung der inländischen Post betrauten Stanhope zum «Postmeister für das Ausland», ernannte Mathew de Quester, ein Kaufmann aus Brügge in Flandern, die an Stelle des de Quester in das Amt als «Postmeister für das Ausland» eingesetzten William Frizell und Thomas Witherings, die mit der Oberaufsicht über das Postwesen betrauten Staatssekretäre Coke und Windebank und andere zum Postwesen in Beziehung stehende Personen ziehen in eindrucksvollen Gestalten an uns vorüber. Namentlich die Figur des Thomas Witherings, dessen rege Thätigkeit im englischen Postwesen und dessen wechselvolle Lebensschicksale der Verfasser mit besonderer Sorgfalt geschildert hat, erweckt das Interesse des Lesers. Aus den Erzählungen der postalischen Vorkommnisse jener fernen Zeiten ersehen wir, dass auch dem englischen Publikum die Nachteile, welche die Streitigkeiten und Anfechtungen der verschiedenen Postmeister unter einander naturgemäss im Gefolge hatten, nicht erspart geblieben sind. « *Tout comme chez nous!* » möchten wir ausrufen, wenn wir auf Seite 28 lesen, dass Postmeister de Quester sich beim Staatssekretär Coke im März 1633 beklagt, «Postmeister Witherings habe ein an ihn — de Quester — gerichtetes Briefpaket erbrochen und verächtliche Reden über ihn geführt.»

Interessante Aufschlüsse giebt uns der Herr Verfasser über die erste Anbahnung internationaler Verbindungen zwischen der englischen Post und dem Festlande. Es ist das Verdienst des in Gemeinschaft mit William Frizell zum Postmeister für das Ausland ernannten Thomas Withe-

solely to meet the needs of the court and state, to a public institution. The persons who successively held the English Post under grant and farm, as the above-mentioned Lord Stanhope, — Mathew de Quester, a merchant from Bruges in Flanders, who was appointed «Postmaster for Foreign Parts» by James I while Stanhope was still in office, William Frizell and Thomas Witherings who conjointly occupied the position of Postmaster for Foreign Parts vacated by de Quester, the Secretaries of State, Coke and Windebank, who were intrusted with the direction of the postal service, and other persons who had connexions with the Post — file impressively past us. One figure especially interesting to the reader is Thomas Witherings, whose restless activity and vacillating career are most carefully portrayed by the author. From the narration of incidents connected with the Post of those distant times, we see that the English public was not spared the disadvantages that naturally resulted from the quarrels and disputes of the different postmasters one with the other. We feel inclined to cry « *Tout comme chez nous* » when, on page 28, we read that Postmaster de Quester complained to Secretary Coke in March 1633, that Postmaster Witherings had «broken open a packet directed to him — de Quester — and used disdainful speeches of him».

Interesting information is given respecting the first attempt at international communication between the English Post and the Continent. The merit of having taken the first step in this direction belongs to Thomas Witherings, who, in partnership with William Frizell, had been appointed Postmaster for Foreign Parts.

In April 1633 Witherings went to Calais, where he met the secretary of the Countess of Taxis and the Postmaster of Ghent. The latter had already arranged a stage post from

le secrétaire de la comtesse de Taxis et le maître des postes de Taxis à Gand. Ceux-ci avaient déjà organisé les relais d'une poste à estafettes d'Anvers à Calais, et institué un maître de poste pour Dunkerque, place importante à cette époque comme point de traversée pour l'Angleterre, et n'attendaient plus que de voir qu'on leur tendit les mains pour une correspondance de l'autre côté du canal. Nouvelle preuve de l'activité et de la prévoyance des organes de l'Administration des postes de Taxis. Il s'agissait d'organiser, en correspondance avec le service d'estafettes des Taxis, un service postal régulier de Calais pour Douvres. Les bateliers de Calais n'étaient cependant pas très disposés à effectuer la traversée à destination de la côte anglaise, en correspondance immédiate avec la poste reçue d'Anvers. Néanmoins, Witherings réussit enfin, avec le concours des négociants anglais établis à Calais, qui étaient très intéressés dans la question, à trouver un batelier de confiance qui promit, contre le paiement de 40 shellings, de transporter à Douvres la poste aux lettres d'Anvers pour Londres, à l'exclusion de tout autre objet, immédiatement après son arrivée à Calais.

Ce fut le commencement de la correspondance postale régulière entre l'Angleterre et le continent, qui remplaça désormais le transport des lettres par bateliers, messagers à pied, voituriers, etc., transport défectueux et mêlé à toutes sortes d'affaires accessoires.

Au lieu de rester de 8 à 14 jours en chemin, les lettres échangées entre Anvers et Londres ne mirent alors plus que 3 jours.

L'importance et le bon rapport de la nouvelle correspondance postale avec le puissant royaume insulaire, semblent avoir été promptement reconnus sur le continent et avoir excité la concurrence, car déjà en décembre 1633, le maître de poste de

rings, in dieser Hinsicht die ersten bahnbrechenden Schritte unternommen zu haben. Witherings begab sich im April 1633 nach Calais, wo er mit dem Sekretär der Gräfin Taxis und dem Taxis'schen Postmeister von Gent zusammentraf. Diese hatten bereits die Relais für eine Estafettenpost von Antwerpen nach Calais eingerichtet, auch in dem zu jener Zeit als Überfahrtspunkt nach England wichtigen Dünkirchen einen Postmeister eingesetzt, und warteten nur darauf, dass man ihnen von jenseits des Kanals her die Hand zum Anschluss reichen werde: ein neuer Beweis für die Rührigkeit und Umsicht der Organe der Taxis'schen Postverwaltung. Es handelte sich nur darum, im Anschlusse an die Taxis'sche Stafettenpost einen regelmässigen Postdienst von Calais nach Dover einzurichten. Die Schiffer von Calais waren aber nicht sehr geneigt, im unmittelbaren Anschluss an die von Antwerpen kommende Post die Überfahrt nach der englischen Küste zu bewirken. Schliesslich gelang es jedoch Witherings, mit Hilfe der bei der Sache sehr interessierten, in Calais ansässigen englischen Kaufleute einen zuverlässigen Schiffer zu finden, welcher versprach, gegen Zahlung von 40 Schilling die Briefpost von Antwerpen nach London, mit Ausschluss aller sonstigen Beförderungsgegenstände, gleich nach Ankunft in Calais nach Dover hinüberzuschaffen.

Das war der Beginn der regelmässigen Postverbindung zwischen England und dem Festlande, welche nunmehr an Stelle der mangelhaften, mit allen möglichen sonstigen Geschäften nebenbei verquickten Beförderung der Briefe durch Schiffer, Fussboten, Fuhrleute etc. ins Leben trat.

Statt 8—14 Tage waren die Briefe zwischen Antwerpen und London jetzt nur 3 Tage unterwegs.

Die Wichtigkeit und Einträglichkeit der neuen Postverbindung mit dem mächtigen Insel-Königreich scheint auf dem Kontinent rasch erkannt worden zu sein und Konkurrenzneid entfacht zu haben, denn

Antwerp to Calais, placed a postmaster at Dunkirk which was, even at that time, important as a point of departure for England, and now waited for a hand to be stretched out to them for union from across the Channel, a fresh proof of the enterprising spirit and circumspection of the members of the Taxis Postal Administration. In order to form a union with the Taxis stage post, nothing was needed but the establishment of a regular postal service between Dover and Calais. The boatmen of Calais were, however, not disposed to undertake the furthering of the mails to the English coast immediately on their arrival from Antwerp. Witherings however at length succeeded, with the assistance of some interested English merchants residing in Calais, in finding a trustworthy boatman who undertook, for a remuneration of 40 shillings, to carry to Dover the mailpacket from Antwerp to London and nothing else as soon as it arrived in Calais.

This was the beginning of regular postal communication between England and the Continent, which now took the place of the deficient transmission of letters by means of runners, carriers etc. who were at the same time engaged in various other kinds of business.

The letters were now only 3 days on the road between Antwerp and London instead of 8 to 14.

The importance and lucrativeness of the new communication with the powerful island kingdom seems to have been speedily recognized on the Continent and to have given rise to envious competition, for, so early as December 1633, an attempt was made by the postmaster of Paris to establish a rival stage post between London and Paris, to carry letters from Paris to London and to bring others back from London to Paris.

Paris essaya de créer une poste concurrente d'estafette entre Londres et Paris par Calais. En effet, un courrier de poste français arriva à Londres à cette époque; il était chargé, par le maître de poste de Paris, d'apporter à Londres les lettres de Paris et de transporter en retour les lettres de Londres pour Paris. Le négociant Burlamachi, né à Sedan, mais naturalisé anglais et gros financier, qui était en relation intime d'affaires d'argent avec la cour d'Angleterre, donna toutefois au courrier de poste français, en lui faisant remarquer l'irrégularité de sa manière d'agir, le conseil formel et instant de retourner immédiatement en France, et dénonça bientôt le fait extraordinaire dont il s'agit au Secrétaire d'Etat Coke.

Plus dangereuse que cette concurrence pacifique, furent les entreprises hostiles des Français et des Néerlandais contre le bateau postal anglais qui circulait entre Douvres et Calais ou Dunkerque. Notre auteur nous raconte, d'après le rapport original du maître de poste de Douvres, une série de violences commises contre l'équipage, les voyageurs et les dépêches postales à bord de ce bateau, par des forbans français et néerlandais. Ce manque de sécurité dans les eaux du canal engagea le gouvernement anglais à faire le service postal entre Douvres et Calais par un navire armé. La *Speedy Post* (Poste accélérée), une jolie frégate de six canons, tel était le nom du navire armé spécialement pour le service postal en 1637, qui n'a certainement pas manqué d'inspirer un salutaire respect aux pirates du canal.

Si, d'après ce que nous venons de dire, il nous est permis de voir, dans le Maître des postes Thomas Witherings, l'habile organisateur du service anglais des postes internationales, l'auteur nous montre, d'un autre côté, cet homme comme le véritable créateur du service postal dans l'intérieur du royaume. En juin 1635, on remit au roi une publication imprimée qui traitait de la créa-

schon im Dezember 1633 wurde seitens des Postmeisters von Paris der Versuch gemacht, eine konkurrierende Estafettenpost zwischen London und Paris über Calais ins Leben zu rufen. Thatsächlich traf zu jener Zeit ein französischer Postkurier in London ein, der den Auftrag vom Postmeister in Paris hatte, Briefe aus Paris in London anzubringen und solche von London nach Paris zurückzubefördern.

Der Kaufmann Burlamachi — in Sedan geboren, jedoch in England naturalisiert —, ein bedeutender Finanzmann, der mit dem englischen Hofe intime Geldgeschäfte machte, gab jedoch dem französischen Postkurier, indem er ihm das Unerlaubte seines Vorgehens vor Augen hielt, den dringenden Rat, sogleich nach Frankreich zurückzukehren, und meldete das ungewöhnliche Vorkommnis alsbald dem Staatssekretär Coke.

Schlimmer als dieser friedliche Wettbewerb war das feindliche Auftreten der Franzosen und Niederländer gegen das zwischen Dover und Calais bzw. Dünkirchen verkehrende englische Postschiff. Der Herr Verfasser erzählt uns auf Grund der Originalberichte des Postmeisters von Dover von einer Reihe von Gewaltthaten, die gegen die Mannschaft, die Reisenden und die Postsendungen an Bord des Fährbootes durch französische und niederländische Freibeuter gerichtet wurden.

Diese Unsicherheit in den Gewässern des Kanals gab der englischen Regierung Veranlassung, den Postdienst zwischen Dover und Calais durch ein bewaffnetes Fahrzeug besorgen zu lassen. Die *Speedy Post* (Schnellpost), eine schöne Fregatte von 6 Kanonen, so hiess das im Jahr 1637 eigens für den Postdienst ausgerüstete Schiff, welches nunmehr den Seeräubern des Kanals den entsprechenden Respekt einflösst haben dürfte.

Dürfen wir nach dem Vorstehenden in dem Postmeister Thomas Witherings den gewandten Organisator des internationalen englischen Postdienstes

The merchant Burlamachi — born in Sedan but a naturalized British subject — a distinguished financier who had intimate relations in money matters with the English court, gave the French courier, however, serious advice to return to France immediately, showing him the illicit nature of his proceedings and communicating the unusual occurrence at once to Mr Secretary Coke.

More serious than this peaceful attempt at competition was the hostile attitude of the French and Dutch towards the English packet boat plying between Dover and Calais or Dover and Dunkirk. The author relates a number of incidents taken from the original reports of the postmaster of Dover, describing a series of attacks made by French and Dutch freebooters on the crew, passengers and mails in the packet boat.

This insecurity in the Channel led to the English government fitting up an armed ship for the transmission of the mails between Dover and Calais. This ship, a fine frigate of 6 guns, started in 1637 for the service of the Post alone, was named the *Speedy Post*, and would appear to have produced the desired effect on the Channel pirates.

According to the foregoing, we see in Thomas Witherings the clever originator of the international English postal service; Mr Hyde shows him to us on the other hand as the real founder, at the same time, of the postal service in the interior of the kingdom. In June 1635 a memorial was presented to the King, having for its object the establishment of a public letter transport service, by stages, between London and all parts of His Majesty's dominions. The principal points in the memorial, of

tion d'un service public de transport des lettres au moyen d'estafettes, entre Londres et toutes les parties des possessions de Sa Majesté. Les principales questions traitées par cette publication, dont Witherings passe pour être l'auteur, sont les suivantes :

1° création d'un office de poste (*office or counting-house*) à Londres;

2° création de courriers à cheval allant de Londres dans toutes les directions, en compensation des transports défectueux effectués par les voituriers et les messagers à pied.

Pour toutes les localités importantes situées sur la route principale il devait être expédié des dépêches postales directes de Londres.

Il était prévu que, depuis chaque localité importante de la route, il serait pourvu au service des lettres à destination des localités rurales.

Ainsi, par exemple, depuis Cambridge, un service postal de messager devait desservir, les jours de marché, les localités situées dans un périmètre de 6 à 10 milles*), afin d'y distribuer et d'y recueillir les lettres. Le retour des messagers, qui portaient les armes royales sur leurs vêtements comme indice de leurs fonctions officielles, devait être organisé de manière que les lettres recueillies dans les campagnes pussent être réexpédiées au moyen de la poste d'estafettes venant d'Ecosse et allant à Londres en passant par Cambridge. Les lettres pour les localités très éloignées des routes postales principales du royaume, telles que Hull, devaient être réexpédiées depuis le point de jonction, non par des messagers à pied, mais par des messagers à cheval.

L'un des principaux avantages de la nouvelle organisation consistait en ce que les services d'estafettes devaient circuler de nuit comme de jour. On se promettait, de ce surcroît de prestation des postes d'estafettes, une vitesse de 120 milles dans les 24 heures, tandis que les messagers employés jusqu'alors ne

erblicken, so zeigt uns der Herr Verfasser anderseits diesen Mann auch als den eigentlichen Schöpfer des Postwesens im Innern des Königreichs. Im Juni 1635 wurde dem König eine Denkschrift überreicht, welche die Einrichtung eines öffentlichen Briefbeförderungsdienstes durch Stafetten zwischen London und allen Teilen Sr. Majestät Besitzungen zum Gegenstand hatte. Die Hauptpunkte der Denkschrift, als deren Verfasser Witherings gilt, sind:

1. die Einrichtung eines Postamtes (*office or counting-house*) in London;

2. die Herstellung von Reitposten von London nach allen Richtungen, als Ersatz für die mangelhafte Beförderung durch Fuhrleute und Fussboten.

Nach allen grösseren Orten an den Haupttrouten sollten direkte Postfelleisen von London aus versandt werden.

Von jedem grösseren Unterwegsorte aus war die Besorgung der Briefe auf das platte Land hinaus vorgesehen.

So sollte z. B. von Cambridge aus an allen Markttagen eine Botenpost nach den im Umkreise von 6—10 Meilen*) belegenen Ortschaften verkehren, um Briefe daselbst zu bestellen und einzusammeln. Die Rückkehr des Boten, der das königliche Wappen als Abzeichen seiner amtlichen Stellung an der Kleidung zu tragen hatte, sollte so eingerichtet werden, dass die auf dem Lande eingesammelten Briefe mittels der aus Schottland über Cambridge nach London kursierenden Estafettenpost Weiterbeförderung erhalten konnten. Die Briefe nach den von den Hauptpoststrassen des Königreichs weit entfernten Städten, wie z. B. Hull, sollten von den Knotenpunkten aus nicht durch Fussboten, sondern durch reitende Boten weiterbefördert werden.

Ein Hauptvorteil der neuen Einrichtung lag darin, dass die Estafettenposten bei Tag und bei Nacht verkehren sollten. Man versprach sich infolge dieser erhöhten Leistung von

which Witherings is supposed to be the author, are:

1. The establishment of a post office or counting house in London;

2. The institution of a mounted post from London to all parts of the Kingdom, to supersede the defective transmission by pack carriers and foot posts.

Direct mail-bags were to be despatched from London to all larger towns on the main roads.

Special arrangements were made for sending letters into and from the country from the larger towns on the road.

Thus, for instance, every market-day a foot post was to go from Cambridge to all places within a radius of 6—10 miles*) to deliver and collect letters. The return of the letter carrier, who had to wear a badge with the Royal Arms as a sign of his official appointment, was to be so arranged that the letters collected in the country could be further transmitted by means of the stage post travelling from Scotland to London by way of Cambridge. Letters to towns situated at any great distance from the main roads, as for instance Hull, were to be forwarded, not by foot post, but by mounted courier from the nearest point on the main road.

One great advantage of the new arrangement was, that the stages were to travel night and day. In consequence of this increased speed it was anticipated that the stages would travel at the rate of 120 miles in 24

*) 1 mille anglais = 1609,3 mètres.

*) 1 englische Meile = 1609,3 Meter.

*) 1 English mile = 1609,3 meters.

faisaient pas plus de 16 à 18 milles par jour, en sorte que la réponse à une lettre expédiée à destination de l'Ecosse ou de l'Irlande ne pouvait guère être attendue qu'au bout de deux mois entiers.

L'auteur de la brochure, qui prenait son plan très à cœur, espérait que l'exécution de ses propositions vivifierait énormément l'échange des lettres entre Londres d'une part, l'Ecosse et l'Irlande d'autre part, en même temps qu'elle serait un grand stimulant pour le commerce et les rapports de famille entre les Royaumes-unis.

« Toute bataille navale », dit cet auteur avec feu, « tout malheur arrivé à l'un des vaisseaux de Sa Majesté (ce dont Dieu nous garde!), toute attaque qu'une nation quelconque pourrait entreprendre sur une côte de l'Angleterre ou sur l'une des forteresses de Sa Majesté, seront, si ces postes sont payées régulièrement, *plus vite connus que la pensée!* »

Les idées émises dans le mémoire en question tombèrent, dans les régions gouvernementales, sur un terrain propice, car déjà le 31 juillet 1635, le roi décida, dans une proclamation datée de Bagshot: « *the settling of the Letter Office of England and Scotland* », qui mit le sceau à la fondation du service postal d'Etat anglais d'après les plans de Witherings.

La place ne nous permet pas de suivre plus loin l'auteur de « *The Post in Grant and Farm* » dans ses recherches dans le domaine de l'ancienne histoire des postes anglaises. Les renseignements qui précèdent suffiront cependant à convaincre nos lecteurs que l'ouvrage dont nous parlons, des plus intéressants et des plus consciencieux, est un de ceux devant lequel aucun ami de l'histoire du développement du service postal ne doit rester indifférent.

den Estafettenposten eine Geschwindigkeit von 120 Meilen innerhalb 24 Stunden, während die bis dahin bestehenden Fussboten und Fahrboten nicht mehr als 16—18 Meilen am Tage zurücklegten, so dass die Antwort auf einen nach Schottland oder Irland versandten Brief erst nach vollen 2 Monaten zu erwarten war.

Der für seinen Plan begeisterte Verfasser der Denkschrift erhoffte von der Ausführung seiner Vorschläge eine grosse Belebung des Briefverkehrs zwischen London einerseits und Schottland und Irland anderseits, sowie eine starke Förderung der Handels- und Familienbeziehungen zwischen den vereinigten Königreichen.

« Jede Seeschlacht » — so spricht er mit Wärme aus — « jedes Unglück eines Sr. Majestät Schiffe (was Gott verhüten möge!), jeden Angriff, den irgend eine Nation auf eine Küste Englands oder eine Sr. Majestät Festungen unternehmen könnte, wird, sofern diese Posten pünktlich bezahlt werden, *schneller als der Gedanke* bekannt werden! »

Die in der Denkschrift niedergelegten Gedanken fielen bei der Regierung auf guten Boden, denn schon am 31. Juli 1635 verfügte der König in einer von Bagshot aus erlassenen Proklamation « *the settling of the Letter Office of England and Scotland* », wodurch die Gründung des englischen Staatspostwesens nach den Plänen Witherings besiegelt wurde.

Der Raum verbietet uns, dem Herrn Verfasser von « *The Post in Grant and Farm* » auf seinen Forschungen im Bereiche der ältesten englischen Postgeschichte weiter zu folgen. Die vorstehenden Mitteilungen werden aber genügen, unseren Lesern die Überzeugung beizubringen, dass das genannte Buch ein höchst interessantes, gediegenes Werk ist, an dem kein Freund der Entwicklungsgeschichte des Postwesens achtlos vorübergehen darf.

hours, whereas until then the existing foot posts and carriers covered only 16—18 miles a day, so that the answer of a letter to Scotland or Ireland could not be expected under two whole months.

The author of the memorial, who was quite enthusiastic about his scheme, expected from the execution of his propositions a great increase in correspondence between London, Scotland and Ireland as well as considerable furtherance to the trade and friendly relations between the subjects of the United Kingdoms.

« Any fight at sea; any distress to one of His Majesty's ships (which God forbid); any wrong offered by any other nation to any of the coasts of England or any of His Majesty's forts, the posts being punctually paid, the news *will come quicker than thought.* »

The ideas expressed in the memorial fell on good ground, for on the 31st July 1635 the King issued a proclamation from Bagshot « for the settling of the Letter Office of England and Scotland », by which the foundation of an English state post was fixed according to Witherings' plans.

Want of space prevents us from following the author of « *The Post in Grant and Farm* » further into the territory of the oldest English postal history. The above facts will however suffice to lead our readers to the conviction that the book is an interesting and valuable work, which no one who cares for the history of the growth of the Post can pass by unheeded.

Nécrologie.

Nous apprenons, de Stockholm, le décès de M. A. *Wilhelm Roos*, ancien Directeur général des postes suédoises, mort le 19 janvier dernier, à l'âge de soixante-dix ans.

M. Roos fut nommé chef des postes de Suède en 1870. En octobre 1889, une grave maladie le força de donner sa démission de ces fonctions.

Pendant sa longue activité comme Directeur supérieur de l'Administration des postes suédoises, le défunt a travaillé avec un zèle infatigable et avec succès à la transformation des postes suédoises, pour les mettre à la hauteur des besoins de l'époque actuelle. Aussi son pays a-t-il contracté envers lui une dette de reconnaissance qu'il n'oubliera jamais.

M. W. Roos manifestait un très vif intérêt pour le développement des échanges postaux de la Suède avec l'étranger, aussi bien que, d'une manière générale, pour les relations postales internationales; c'est dans cet esprit qu'il prit part, comme délégué du Royaume de Suède, aux Congrès postaux de Berne, en 1874, de Paris, en 1878, de Lisbonne, en 1885, ainsi qu'à la Conférence postale de Paris, en 1880.

Nous avons la conviction que les anciens collègues et amis que cet homme, aussi marquant par son activité que par son intelligence et son amabilité personnelle, s'était acquis à l'étranger, éprouveront une sincère sympathie à la nouvelle de sa mort, et lui conserveront un souvenir aussi profond qu'honorable.

Nachruf.

Aus Stockholm geht uns die Trauernachricht zu, dass der frühere langjährige General-Direktor der schwedischen Postverwaltung, Herr A. Wilhelm Roos, am 19. Januar d. J. im Alter von 70 Jahren aus dem Leben geschieden ist.

Roos war im Jahre 1870 an die Spitze des schwedischen Postwesens berufen worden und sah sich im Oktober 1889 durch ein schweres körperliches Leiden gezwungen, seine Entlassung zu geben. Während seiner langen Thätigkeit als Leiter der Postverwaltung hat er unermüdlich und mit Erfolg daran gearbeitet, derselben eine den Bedürfnissen der Gegenwart entsprechende Organisation zu geben. Sein Vaterland ist ihm daher grossen Dank schuldig und wird sich desselben stets bewusst bleiben.

Roos bekundete auch ein lebhaftes Interesse für die Entwicklung des Auslands-Postdienstes seines Heimatlandes, sowie überhaupt für die internationalen postalischen Beziehungen. Hiervon legte vor Allem seine Beteiligung als Vertreter Schwedens bei den Post-Kongressen in Bern (1874), Paris (1878) und Lissabon (1885), sowie bei der Post-Konferenz in Paris (1880) Zeugnis ab.

Wir sind überzeugt, dass die Nachricht von dem Hinscheiden dieses durch unermüdliche Schaffenskraft, geistige Anlagen und persönliche Lebenswürdigkeit gleich ausgezeichneten Mannes weit über die Grenzen seiner Heimat hinaus bei seinen früheren Berufsgenossen und -Freunden der aufrichtigsten Teilnahme begegnen wird, und diese ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken bewahren werden.

Obituary.

We have received from Stockholm the sorrowful tidings of the death of Mr A. Wilhelm Roos, formerly for many years Director General of the Swedish Postal Administration, who died on the 19th of January last, at the age of 70 years.

In 1870 Mr Roos was called to the head of the Swedish Postal Department, but, in consequence of severe bodily indisposition he was compelled, in October 1889, to send in his resignation. During his long period of activity as chief of the Postal Administration, he was untiring in his efforts to give the latter an organization adapted to the needs of the present time. His efforts were successful, and his country owes him thus a large debt of gratitude which it will long remember.

Mr Roos showed a lively interest in the development of the foreign postal service of his native country as well as in international postal relations in general. Proof of this is his presence, as representative of Sweden, at the Postal Congresses of Bern (1874), Paris (1878), Lisbon (1885) and at the Postal Conference of Paris in 1880.

We are convinced that the news of the decease of Mr Roos, a man distinguished alike for his untiring exertions, intellectual powers and unvarying amiability, will awaken true sympathy in the hearts of his former colleagues and friends far beyond the limits of his own home, who will long hold him in honoured remembrance.

Petites communications.

Par décret khédivial du 25 décembre 1894, le monopole du transport, par la poste, des envois de

Kleine Mitteilungen.

In Egypten ist durch ein Dekret des Khedive vom 25. Dezember 1894 der für die Beförderung von Sen-

Miscellaneous.

By a decree of the Khedive dated the 25th of December 1894, the postal privilege for the transmission

numéraire et d'objets précieux a été aboli, en Egypte, à partir du 1^{er} janvier dernier. En même temps, la taxe des envois de numéraire a été abaissée de $\frac{1}{4}$ % à $\frac{1}{8}$ % du montant et ne s'élève plus maintenant qu'à 10 millièmes*) par 8 livres égyptiennes ou fraction de 8 livres égyptiennes, avec un minimum de 100 millièmes par envoi.

Le même décret a modifié ou réduit de la manière suivante, dans le service interne, la taxe des objets précieux, le maximum de la déclaration de valeur des colis postaux et les droits d'assurance des lettres et paquets avec déclaration de valeur.

Les objets précieux, qui étaient assimilés aux envois de numéraire, sont traités maintenant comme les colis assurés.

Le maximum de la déclaration de valeur, qui était illimité, est fixé maintenant à 400 livres égyptiennes par envoi.

Le droit d'assurance pour les paquets et lettres avec valeur déclarée a été réduit à 10 millièmes par 12 livres égyptiennes ou fraction de 12 livres égyptiennes.

* * *

Depuis son organisation (1^{er} décembre 1892) jusqu'à la fin de l'année 1894, la bourse de travail de l'Administration des postes du Grand-Duché de Luxembourg**) a reçu 1904 demandes de travail et 3626 offres de travail faites par des patrons pour 4759 ouvriers. 1701 de ces 1904 demandes de travail ont été accueillies et 3514 patrons ont engagé de cette manière 4427 ouvriers.

*) 1 livre égyptienne = 1000 millièmes = environ 25 fr. 60 cts.

**) Voir *L'Union postale* de l'année 1893, pages 8 à 10.

dungen mit gemünztem Gelde und kostbaren Gegenständen bestehende Postzwang vom 1. Januar d. J. an aufgehoben und gleichzeitig die Taxe für Sendungen mit gemünztem Gelde von $\frac{1}{4}$ % des Wertbetrages auf $\frac{1}{8}$ % ermässigt worden; letztere beträgt somit jetzt 10 Millièmes*) für je 8 e. Pfd. oder einen Teil von 8 e. Pfd., mindestens jedoch 100 Millièmes für jede Sendung.

Durch dasselbe Dekret sind im internen Verkehr in der Taxe für Kostbarkeiten, im Höchstbetrage der Wertangabe für Postpakete und in den Versicherungsgebühren für Pakete und Briefe mit Wertangabe die nachstehenden Änderungen und Ermässigungen eingeführt worden:

Kostbare Gegenstände, welche bisher den Sendungen mit gemünztem Gelde gleichgestellt waren, werden jetzt wie Wertpakete behandelt.

Der Höchstbetrag der Wertangabe, welcher bisher unbegrenzt war, ist auf 400 e. Pfd. für jedes Paket festgesetzt worden.

Die Versicherungsgebühr für Pakete und Briefe mit Wertangabe wurde auf 10 Millièmes für je 12 e. Pd. oder einen Teil von 12 e. Pfd. ermässigt.

* * *

Der Arbeits-Nachweisstelle der Grossherzogl.-luxemburgischen Postverwaltung**) sind seit ihrer Einrichtung (1. Dezember 1892) bis Ende 1894 1904 Arbeitsgesuche und durch 3626 Arbeitgeber Arbeitsangebote für 4759 Arbeiter zugegangen. 1701 der obigen 1904 Gesuche hat entsprochen und 3514 Arbeitgebern haben 4427 Arbeiter zur Beschäftigung nachgewiesen werden können.

*) 1 e. Pfd. = 1000 Millièmes = ca. 25 Fr. 60 Cts.

**) Siehe *L'Union postale*, Jahrg. 1893, S. 8-10.

of coin and valuables in Egypt was repealed on the 1st January of the present year, and at the same time the charge for forwarding coin was reduced from $\frac{1}{4}$ per cent. to $\frac{1}{8}$ per cent. of its value. The latter now amounts to 10 millièmes*) for every 8 Egyptian pounds or fraction thereof, and at least 100 millièmes for every article despatched.

By the same decree the charges on valuables, the maximum amount of value declarable on postal parcels, the registration fees for parcels and letters with declared value, all in the inland service, were reduced as follows:

Objects of value, which were until now placed in the same category as coin, are now treated as parcels of value.

Until now no restriction had been placed on the amount of value declarable, at present the maximum is fixed at 400 Egyptian pounds for each parcel.

The registration fee for parcels and letters with declared value was reduced to 10 millièmes for every 12 or fraction of 12 Egyptian pounds.

* * *

Since its organization on the 1st December 1892, the Labour-exchange**) of the Postal Administration of the Grand Duchy of Luxembourg had received, up to the end of 1894, 1904 demands for work, while 3626 employers had offered work to 4759 workmen. Of the above 1904 demands 1701 were met, and 4427 workmen found occupation with 3514 employers.

*) 1 Egyptian pound = 1000 millièmes = about 25 fr. 60 cts.

**) See *L'Union postale* for 1893, p. 8-10.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 4.

Berne, 1^{er} avril 1895.

Sommaire. DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT DANS LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE. LE SERVICE DES POSTES DANS LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE EN 1893/94. — BIBLIOGRAPHIE POSTALE. — NÉCROLOGIE — PETITES COMMUNICATIONS.

Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine.

D'après la « *Historia de los Medios de Comunicación y Transporte en la República Argentina* » par Ramón J. Cárcano. Buenos-Ayres, Félix Lajouane, éditeur. 1893.)

Sous ce titre, M. Ramón J. Cárcano a publié un livre qui, basé sur des documents historiques et de vieux ouvrages authentiques, contient beaucoup plus que le titre ne promet, par le fait que cet ouvrage offre une description très intéressante du développement des moyens de communication non seulement dans la République Argentine actuelle, mais dans la plus grande partie de l'ancien empire colonial espagnol de l'Amérique du Sud. Ce livre peut être désigné comme un ouvrage fondamental dans le domaine postal, qui mérite essentiellement l'attention de nos lecteurs. Nous donnons ci-après quelques extraits du contenu abondant de cet ouvrage, en suivant la division du sujet qu'a choisie l'auteur.

I. Les communications dans l'Amérique du Sud avant la prise de possession par les Espagnols.

Le service postal existait déjà comme une organisation publique de l'État chez les populations indigènes de l'Amérique du Sud. Il était exé-

Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik.

(Nach der « *Historia de los Medios de Comunicación y Transporte en la República Argentina* » von Ramón J. Cárcano. Buenos Aires, Verlag von Felix Lajouane. 1893.)

Unter dem vorstehenden Titel hat Herr Ramón J. Cárcano ein auf geschichtliche Urkunden und bewährte ältere Werke gegründetes Buch veröffentlicht, welches weit mehr hält, als der Titel verspricht, indem uns eine äusserst interessante Darstellung der Entwicklung des Verkehrswesens nicht allein in der heutigen Argentinischen Republik, sondern in dem grössten Teile des ehemaligen spanischen Kolonialreiches in Südamerika geboten wird. Das Buch darf als eine grundlegende Schrift auf dem Gebiete des Postwesens bezeichnet werden, welche die Aufmerksamkeit unserer Leser in hohem Grade verdient. Aus dem reichen Inhalte bringen wir nachstehend einige Auszüge, wobei wir der vom Verfasser beliebten Einteilung des Stoffes folgen.

I. Verkehrswesen in Südamerika vor der Besitzergreifung durch die Spanier.

In der eingeborenen Bevölkerung Südamerikas war der Postdienst als eine staatliche Organisation bereits vorhanden. Er wurde durch Schnell-

Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic.

(According to the « *Historia de los Medios de Comunicación y Transporte en la República Argentina* » by Ramón J. Cárcano. Buenos Ayres, published by Felix Lajouane. 1893.)

Under the above title and based on historical records and old authentic documents, Mr. Ramón J. Cárcano has published a book which contains much more than the title promises, for we have in it a most interesting description of the growth of communication, not only in the Argentine Republic of to-day, but in the greater part of the old Spanish colonial empire in South America. The book may be termed a fundamental work in the domain of the Post which thoroughly deserves the attention of our readers. From its varied contents we reproduce the following extracts, preserving at the same time the original divisions made by the author.

I. Communication in South America previous to its conquest by the Spaniards.

Among the native population of South America the postal service was already recognized as a state organization. It was effected by runners who knew all the roads and tracks thoroughly and who performed their

cuté par des coureurs, qui connaissaient tous les chemins et tous les sentiers et remplissaient leur devoir avec beaucoup de persévérance. Ces coureurs se remplaçaient en route de relais en relais et se communiquaient l'un à l'autre verbalement la mission reçue. Un système de coureurs de ce genre était organisé dans les vastes royaumes de Montezuma et de Mahualpa. Il fonctionnait si bien au Mexique qu'une nouvelle parcourait journellement 50 milles (*leguas* *) par ce procédé. En temps de guerre ce service se multipliait et se développait avec une rapidité surprenante; il s'étendait jusqu'au théâtre de la guerre proprement dit. Un écrivain rapporte que déjà au costume et à l'aspect extérieur du coureur on pouvait distinguer quelle était la nature de la nouvelle qu'il portait; c'est-à-dire si c'était un rapport peu important, une défaite, une victoire, etc.

La civilisation des Inkas éleva le service postal au Pérou au rang d'un établissement public, organisé, dirigé et surveillé par le Gouvernement et entretenu aux frais du peuple entier. On formait déjà de bonne heure des jeunes gens au service de coureur en les familiarisant avec les chemins et en les habituant à traverser des montagnes et à parcourir en tous sens des plaines, dans un délai fixé, sans qu'ils se fatiguent. Le long des chemins et à intervalles de 1½ mille se trouvaient des maisonnettes où, en règle générale, quatre personnes étaient prêtes à se mettre de suite en route pour le relai voisin. La vallée ou la province respective veillait à ce que les coureurs fussent remplacés chaque mois. Ces maisonnettes étaient construites aux endroits saillants des routes, de façon à permettre aux yeux de parcourir le chemin qui séparait ces postes de coureurs. Si, dans n'importe quelle direction, un coureur était aperçu, un coureur reposé se préparait à partir immédiatement. De cette manière, des nou-

läufer verrichtet, welche alle Wege und Stege genau kannten und ihren Dienst mit grosser Ausdauer besorgten. Diese Läufer lösten sich unterwegs von Station zu Station ab und teilten sich die empfangene Botschaft unter einander mündlich mit. Ein derartiges Läufer-system war in den weiten Königreichen des Montezuma und Mahualpa eingerichtet. Es wirkte in Mexiko so vortrefflich, dass eine Nachricht in dieser Form 50 Meilen (*leguas* *) täglich zurücklegte. In Kriegszeiten vermehrte und erweiterte sich der Läuferdienst mit überraschender Schnelligkeit, indem er sich bis auf den eigentlichen Kriegsschauplatz ausdehnte. Ein Schriftsteller berichtet, dass man schon an der Tracht und der äusseren Erscheinung eines Läufers habé erkennen können, welcher Art die von ihm überbrachte Botschaft gewesen sei, ob unwichtige Meldung, Niederlage, Sieg u. s. w.

Die Kultur der Inkas erhob in Peru den Postdienst auf die Höhe einer von der Regierung organisierten, geleiteten und überwachten, auf Kosten des ganzen Volkes unterhaltenen öffentlichen Anstalt. Man bildete schon von früher Jugend an Leute zu Läufern aus, indem man sie mit den Wegen bekannt machte und sie daran gewöhnte, innerhalb bestimmter Fristen, ohne zu ermüden, Berge zu überschreiten und Ebenen zu durchkreuzen. An den Wegen waren in Abständen von 1½ Meilen Häuschen erbaut, in welchen in der Regel 4 Personen bereit standen, um sofort den Lauf nach der benachbarten Station anzutreten. Das betreffende Thal oder die Provinz sorgten allmonatlich für die Ablösung der Läufer. Die Häuschen waren auf vorspringenden Punkten an den Strassen errichtet, so dass man den Weg von einem zum andern Läuferposten überblicken konnte. Kam von irgend einer Richtung her ein Läufer in Sicht, so machte sich ein frischer Läufer zur sofortigen Abreise bereit. Auf diese Art wurden zu jener Zeit in dem peruanischen Reiche Nach-

work with great perseverance. These runners were relieved from station to station, and they communicated their intelligence to each other by word of mouth. Such a system of runners was organized throughout the extensive kingdoms of Montezuma and Mahualpa. It worked so well in Mexico that news were carried in this way at the rate of 50 miles (*leguas* *) a day. In times of war the system of runners increased and extended with astonishing rapidity, reaching to the very centre of operations. One author writes that the dress and outward appearance of a runner were a clear indication of the news he carried, whether of an important nature, of defeat or conquest, etc.

The civilization of the Incas raised the postal service in Peru to the level of a public institution, organized, conducted and superintended by the Government and maintained at the expense of the whole population. The training of the runners began in early childhood, they being made acquainted with the roads and accustomed to cross mountains and plains within a given time without tiring. Along the roads, at intervals of 1½ miles, small houses were built in which, as a rule, 4 persons were kept ready to start immediately for the next station. The respective valley or province provided the monthly relays of runners. The houses were erected on projecting points of the road, so that the way could be overlooked from one station to the other. If a runner appeared in sight from either direction, another prepared for immediate departure. In this manner news could at any time be carried, in the kingdom of Peru, a distance of 500 miles in 3 days. The runners bore the name of « *Chasquis* », the meaning of which word is variously interpreted by different writers. Montesinos maintains that by a « *Chasqui* » is meant a person who

*) 1 mille mexicain = 4190 mètres.

*) 1 mexikanische Meile = 4190 Meter.

*) 1 Mexican mile = 4190 metres.

nelles étaient transmises jusqu'à une distance de 500 milles en trois jours, dans l'empire péruvien à cette époque. Les coureurs portaient le nom de *chasquis*. Les opinions des écrivains diffèrent sur la signification de ce mot. Montesinos prétend qu'on entend par le mot *chasqui* une personne qui reçoit quelque chose (une mission, une nouvelle). Garcilaso de la Véga dit qu'il indique un homme qui s'occupe d'un échange (de nouvelles). Enfin Zolorzano assure que la traduction exacte est « prends », car c'était le seul mot prononcé par le coureur à l'arrivée au relais et à la transmission de sa mission au coureur suivant.

D'après les observations de Américo Vespucio, les femmes de quelques tribus indiennes étaient si bien exercées à la course qu'elles pouvaient accomplir deux milles le plus rapidement possible sans se reposer.

Les *chasquis* au service du gouvernement se déchargeaient des nouvelles qui leur avaient été confiées soit verbalement, soit au moyen du soi-disant *quipu*, qui servait aux Péruviens de moyen de transmission des nouvelles et établissait la tradition pour les générations futures. Le *quipu* tenait lieu de bibliothèque et d'archives dans l'histoire, la poésie, la législation, la statistique et l'administration générale.

Par *quipu*, qui signifie à peu près un nœud, on entendait une réunion d'écheveaux de laine tressée de différentes épaisseurs et de teintes diverses, avec une corde épaisse comme base, de laquelle se détachaient, en forme de franges, de nombreux fils minces plus ou moins longs qui étaient enlacés à intervalles irréguliers. C'est la variété des couleurs et des nœuds qui constituait l'alphabet à l'aide duquel les mots et les pensées étaient transmis.

Les anciens Péruviens étaient arrivés à une grande habileté et à un

richten in einem Zeitraum von 3 Tagen bis auf eine Entfernung von 500 Meilen befördert. Die Läufer führten den Namen « Chasquis ». Über die Bedeutung dieses Wortes gehen die Ansichten der Schriftsteller auseinander. Montesinos behauptet, man verstehe unter einem « Chasqui » eine Person, die etwas empfangt (die Botschaft, die Nachricht). Garcilaso de la Vega sagt, es bedeutet einen Menschen, der einen Austausch (von Nachrichten) besorgt. Solorzano endlich versichert, die richtige Übersetzung sei « Nimm », denn dieses sei das einzige Wort gewesen, welches der Läufer bei der Ankunft auf der Station und bei der Übergabe der Botschaft an den folgenden Läufer ausgesprochen habe.

Nach den Beobachtungen von Américo Vespucio waren bei einigen Indianerstämmen auch die Weiber derart im Schnelllaufen ausgebildet, dass sie, ohne sich auszuruhen, 2 Meilen im schnellsten Laufe zurücklegen konnten.

Die « Chasquis » im Dienste der Regierung überbrachten die ihnen anvertrauten Nachrichten entweder mündlich, oder mit Hilfe des sogenannten « *quipu* », welcher für die Peruaner das Mittel zur Übersendung von Botschaften und zur Überlieferung von Thatsachen auf künftige Geschlechter bildete. Der « *quipu* » ersetzte in Geschichte, Poesie, Gesetzgebung, Statistik und in der allgemeinen Verwaltung die Bibliothek und das Archiv.

Unter « *quipu* », was so viel als Knoten bedeutet, verstand man eine Vereinigung von Strängen aus gedrehter Wolle von verschiedener Stärke und verschiedenen Farben mit einem dicken Strick als Grundlage, von welchem sich in Form von Fransen zahlreiche mehr oder weniger kurze und dünne Fäden abzweigten, die in wechselnden Abständen verknotet waren. In der Verschiedenheit der Farben und der Knoten bestand das Alphabet, mit dessen Hilfe Wörter und Gedanken übermittelt wurden.

receives something (news, messages). Garcilaso de la Véga says it signifies a man who effects an exchange (of news), while Solorzano declares that the real translation is « take », that being the only word spoken by the runner on his arrival at the station and the delivery of his news to the next runner.

According to the observations of Américo Vespucio the women were also, in certain tribes, trained in running, so that they could cover two miles at the greatest speed and without resting.

The « *Chasquis* » in the service of the government carried the news intrusted to them either by word of mouth or with the aid of the so-called « *quipu* », which was the means employed by the Peruvians for the sending of messages and the transmission of facts to succeeding generations. The *quipu* supplied, in History, Poetry, Jurisprudence, Statistics and in general Administration, the place of Library and Archives.

By « *quipu* », which means much the same as « knot », was understood a combination of skeins of twisted wool of different thickness and colour, with one thick cord as foundation from which hung, in the form of fringe, numerous threads more or less short and fine and knotted at irregular intervals. The variation of colours and knots formed the alphabet by means of which words and thoughts were transmitted.

The ancient Peruvians attained great skill and perfection in the preparation of these knotted letters. Pater Acosta relates that an Indian

grand perfectionnement dans la confection de ces lettres à nœuds. Le Père Acosta rapporte qu'un Indien a reproduit la confession générale de toute sa vie dans un entrelacement d'écheveaux et de fils de ce genre. A l'aide du *quipo* qu'il avait dans ses mains, il se confessait de la même façon que s'il avait lu sa confession écrite sur un papier.

Le service des *chasquis* n'était pas limité à l'expédition des dépêches officielles, mais s'étendait aussi au transport des produits du sol et de la chasse. Ainsi, les Péruviens habitant les bords de la mer, par exemple, et principalement les habitants du port de Tumbes, expédiaient des poissons à la cour royale des Incas par l'entremise des *chasquis*, et ces marchandises précieuses ne mettaient que deux jours pour leur transport à la capitale Cusco, soit à une distance de 100 milles. Le gibier, les fruits et les différents produits des contrées chaudes parvenaient en bon état à la ville des rois.

Le *chasqui* marchait jour et nuit et traversait à la nage les ruisseaux et les rivières dépourvus de pont. Humboldt eut l'occasion d'observer le messenger postal de Trujillo lorsque celui-ci, conformément aux anciennes traditions, se jetait à l'eau pour continuer son chemin. Avec l'aide des fleuves, il existait des communications rapides entre le littoral et la province Jaén de Bracamoros située à l'est de la chaîne des Andes.

Le service postal était effectué par des Indiens, qui en deux jours traversaient à la nage le Guancabamba ou le Chamaya, puis le fleuve des Amazones et enfin le Pomahuara et le Inगतambo et arrivaient jusqu'à Tomependa. La correspondance était expédiée une fois par mois. Le paquet de lettres était enveloppé dans un mouchoir, puis fixé à la tête en

In der Anfertigung dieser Knotenbriefe waren die alten Peruaner zu einer grossen Fertigkeit und Vollkommenheit gelangt. Der Pater Acosta berichtet, dass ein Indianer in einem derartigen Geflechte von Strängen und Fäden die Generalbeichte seines ganzen Lebens niedergelegt habe. Mit Hilfe des in seinen Händen befindlichen Quipo habe er gebeichtet, als wenn er seine Beichte von einem beschriebenen Papiere abgelesen hätte.

Der Dienst der Chasquis beschränkte sich nicht auf die Beförderung der amtlichen Botschaften, sondern erstreckte sich auch auf die Fortschaffung von Bodenerzeugnissen und Jagdbeute. So versandten z. B. die peruanischen Küstenbewohner, namentlich die Bewohner des Hafenplatzes Tumbes, durch die « Chasquis » Fische an den königlichen Hof des Inca, und die köstliche Ware brauchte nur zwei Tage, um die Entfernung von 100 Meilen bis zur Residenzstadt Cusco zurückzulegen. Das Wildpret, die Früchte und die verschiedenen Erzeugnisse der heissen Landstriche gelangten in noch frischem Zustande in die Stadt der Könige.

Der « Chasqui » lief bei Tag und bei Nacht, brückenlose Bäche und Flüsse durchschwimmend. Humboldt fand Gelegenheit, den Postboten von Trujillo zu beobachten, wie derselbe, alten Überlieferungen getreu, sich in das Wasser stürzte, um seinen Weg fortzusetzen. Zwischen der Meeresküste und der östlich der Kette der Anden gelegenen Provinz Jaén de Bracamoros bestand schnelle Verbindungen mit Zuhilfenahme der Flüsse.

Der Postdienst wurde durch Indianer besorgt, welche schwimmend innerhalb zweier Tage durch den Guancabamba oder Chamaya, sodann den Amazonenstrom und zuletzt durch den Pomahuara und den Inगतambo bis nach Tomependa hinabgelangten. Die Korrespondenz wurde einmal monatlich versandt. Das in ein Taschentuch eingeschlagene Briefpaket wurde am Kopfe befestigt, um

once recorded the general confession of his whole life in such a combination of skeins and threads. With the help of the *quipo* which he held in his hand, he confessed as if he were reading the confession from a written paper.

The service of the *Chasquis* was not limited to the transmission of official news; they were also employed to convey agricultural produce and the spoils of the chase. Thus, for instance, the dwellers on the coast, especially the inhabitants of the port of Tumbes, sent fish to the royal court of the Incas by the hands of the *Chasquis*, and two days alone were required to convey the costly article over the 100 miles to Cuzco, the Residence. The game, fruits and different products of the hot districts thus reached the royal town still fresh.

The *Chasqui* ran day and night, swimming across the bridgeless streams and rivers. Humboldt had the opportunity of observing the post runner of Trujillo spring into the water, according to old tradition, to continue his route. Between the sea-coast and the province of Jaén de Bracamoros on the east of the Andes there was rapid communication by means of the rivers.

The postal service was performed by Indians who could swim as far as Tomependa in two days, first down the Guancabamba or Chamaya, then the Amazon and lastly the Pomahuara and Inगतambo. The correspondence was forwarded once a month. The packet of letters, wrapped in a handkerchief, was

le passant autour de celle-ci en forme de turban. Là se trouvait aussi un grand couteau, dont le nageur avait besoin à son arrivée sur la terre ferme pour se défendre ou pour se frayer un sentier à travers les forêts entrelacées de branches. La descente d'un fleuve à la nage n'occasionnait aucune peine ni aucun effort particulier au messenger postal indien. Il se cramponnait à un pieu tiré d'un bois léger et se laissait emporter avec celui-ci par le courant. Le Chamaya n'était pas navigable à cause de ses nombreux bancs de sable et de ses rapides. Chaque fois qu'un rapide arrivait, le nageur devait abandonner le fleuve et éviter l'obstacle par un détour sur terre ferme. Le messenger postal n'avait pas besoin de prendre de nourriture avec lui. Il jouissait de la généreuse hospitalité des habitants des nombreuses cabanes construites à de courts intervalles le long des fleuves ou à l'intérieur des forêts.

Il arrivait très rarement que, par ce genre d'expédition, les dépêches étaient avariées ou perdues. L'expédition était rapide et tout à fait sûre. Après s'être reposé quelques jours, le messenger postal indien revenait à pied à son point de départ.

Ainsi que Humboldt et Boupland le rapportent, il était généralement d'usage chez les Indiens de l'Amérique du Sud de franchir les distances à la nage. Dans les expéditions guerrières et les excursions, des tribus entières d'Indiens franchissaient de fortes distances à la nage, sans se servir des bateaux primitifs qui, à cette époque, étaient utilisés sur les affluents de La Plata; naturellement, ceci ne se pratiquait que sur les fleuves qui n'étaient pas peuplés d'alligators.

Chez les populations de l'Amérique du Sud, la civilisation indigène maintenait l'établissement du service postal à un état qui convenait aux

welchen das Taschentuch in Form eines Turbans herumgeschlungen war. Dort befand sich auch ein grosses Messer, dessen der Schwimmer, wenn er das Land betrat, zu seiner Verteidigung oder zur Bahnung eines Pfades durch die dichtverschlungenen Wälder bedurfte. Das Hinabschwimmen kostete dem indianischen Briefboten keine besondere Mühe und Anstrengung. Er klammerte sich an einen von einer Gattung leichten Holzes entnommenen Pfahl an und liess sich mit diesem durch die Strömung hinabtreiben. Der Chamaya-Fluss war wegen seiner zahlreichen Sandbänke und Stromschnellen nicht schiffbar. So oft eine Stromschnelle kam, musste der Schwimmer den Strom verlassen, um das Hindernis zu Lande zu umgehen. Mundvorrat brauchte der Postbote nicht bei sich zu führen. Er genoss die grossmütige Gastlichkeit der Bewohner der zahlreichen, in kurzen Abständen längs des Flusses oder im Innern der Wälder erbauten Hütten.

Die Fälle, dass die Briefschaften während dieser Art von Beförderung beschädigt wurden oder verloren gingen, waren äusserst selten. Die Beförderung war eine schleunige und durchaus sichere. Der indianische Postbote kehrte, nachdem er sich einige Tage ausgeruht hatte, auf dem Landwege nach seinem Abgangspunkt zurück.

Wie Humboldt und Boupland berichten, war das Überwinden von Entfernungen mit Hülfe des Schwimmens bei den Indianern Südamerikas durchaus gebräuchlich. Auf Kriegszügen und Wanderungen legten ganze Indianerstämme grosse Entfernungen schwimmend zurück, ohne sich der zu jener Zeit auf den Nebenflüssen des La Plata im Gebrauch befindlichen roh gearbeiteten Kähne zu bedienen; doch geschah dies natürlich nur in Flüssen, welche keine Alligatoren beherbergten.

Die einheimische Kultur bei den Bevölkerungen Südamerikas erhielt die Einrichtung des Postwesens auf dem Stande, welcher den Anforderungen jener Zeit angemessen war,

fastened on the head, round which the handkerchief was wound like a turban. In this was also secured a large knife which the swimmer used on land either for self-defence or for opening a path through the dense forests. The Indian letter-carrier had no difficulty in swimming down the rivers. He clung to a pole of some light wood and let himself be carried along by the stream. The river Chamaya was not navigable on account of its numerous sand-banks and rapids. Whenever the swimmer approached the rapids he was obliged to leave the stream and get past the hindrance on foot. The letter-carrier had no need to carry provisions with him, he could enjoy the large-hearted hospitality of the inhabitants of the numerous huts built at intervals along the rivers and in the interior of the forests.

It rarely happened that correspondence forwarded in this manner was lost or damaged; the transmission was exceedingly rapid and safe. After having rested a few days, the Indian messenger returned to his place of departure by land.

According to Humboldt and Boupland it was quite customary among the Indians of South America to relieve themselves by swimming when great distances had to be covered. In their wanderings and warlike expeditions whole tribes of Indians would sometimes journey long distances swimming, instead of using the rude canoes which were at that time in use on the tributaries of the La Plata; naturally, this occurred only in such rivers as were not infested with alligators.

The native civilization of the population of South America kept the postal organization up to the level adapted to the requirements of

exigences de cette époque. C'était pour elle un instrument du gouvernement et une administration publique et non ce moyen propre à développer le commerce et les intérêts de la société, qui de nos jours donne au service postal une place si importante dans la vie des peuples.

(A suivre.)

Le service des postes dans les Etats-Unis d'Amérique en 1893/94.

Nous croyons devoir donner, ci-après, à nos lecteurs quelques indications d'intérêt général que nous avons empruntées au rapport présenté le 20 novembre 1894 par le Postmaster General M. W. S. Bissell au Président de la République sur la gestion de l'Administration des postes des Etats-Unis d'Amérique pendant l'exercice qui a commencé le 1^{er} juillet 1893 et pris fin le 30 juin 1894.

Par suite de la stagnation générale et de la mauvaise situation des affaires, les recettes postales sont restées au-dessous du résultat normal dans une bien plus grande proportion que cela n'était prévu lors de l'établissement du budget pour l'exercice écoulé.

En effet, tandis que ce budget prévoyait une augmentation de 3 % par rapport aux recettes de l'année 1892/93 — l'augmentation normale était en moyenne de 8 % par année — et par conséquent une somme totale de 78,173,841.15 dollars*) ($\$ 75,896,933.16 + \$ 2,276,907.99 = 3 \%$), les recettes de l'exercice 1893/94 étaient inférieures d'environ 1 % à celles de l'année précédente et atteignaient seulement le chiffre de $\$ 75,080,479.04$.

Le rapport fait remarquer que, tandis qu'une administration privée

*) 1 dollar américain à 100 cents = environ fr. 5. 25.

d. h. als ein Instrument der Regierung und öffentlichen Verwaltung, nicht aber als ein Hilfsmittel zur Förderung des Handels und der Interessen der Gesellschaft, in welcher Eigenschaft das Postwesen heutzutage eine so wichtige Stelle im Leben der Völker einnimmt.

(Fortsetzung folgt.)

Der Postdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika im Verwaltungsjahre 1893/94.

Dem Bericht, welchen der General-Postmeister Mr W. S. Bissell unterm 20. November 1894 dem Präsidenten der Republik über die Geschäftsführung der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika im Verwaltungsjahre Juli 1893 — Ende Juni 1894 erstattet hat, entnehmen wir folgende Thatsachen, welche uns allgemeines Interesse darzubieten scheinen.

Die Stockung in den Geschäften und die ungünstige allgemeine Geschäftslage haben ein Zurückbleiben der Posteinnahmen hinter den normalen Ergebnissen in noch höhern Masse, als bei Aufstellung des Voranschlages für das abgelaufene Geschäftsjahr vorgesehen war, bewirkt.

Während nämlich dieser Voranschlag eine Zunahme von 3 % gegenüber der Einnahme vom Jahre 1892/93 — die normale Vermehrung betrug vorher durchschnittlich 8 % per Jahr — und demnach ein Gesamtertragnis von $\$ 78,173,841.15$ *) ($\$ 75,896,933.16 + 2,276,907.99 = 3 \%$) berechnet hatte, blieben die Einnahmen vom Jahr 1893/94 noch um ca. 1 % hinter denjenigen des Vorjahres zurück und sie erreichten daher bloss die Summe von $\$ 75,080,479.04$.

Der Bericht bemerkt, dass während eine Privatunternehmung in

*) 1 amerikanischer Dollar à 100 Cents = circa 5 Franken 25 Centimes.

the times, that is, as an instrument of the government and the public administration, but not to facilitate the growth of trade and the interests of society, in which character the post of to-day plays so important a part in the life of nations.

(To be continued.)

The Postal Service in the United States of America in the year 1893/94.

From the official report of the Post Office Department of the United States of America for the fiscal year July 1893 to the end of June 1894, presented by the Postmaster General, Mr. W. S. Bissell, to the President of the Republic on the 20th November 1894, we make the following extracts which seem to be of general interest.

The financial distress and general depression of trade have produced a greater decrease in the normal revenues of the Post Office than was anticipated in the estimate for the past fiscal year.

Whereas the estimate then made had anticipated an increase of 3 per cent. on the year 1892/93 — the average normal increase amounted formerly to 8 per cent — consequently a net revenue of $\$ 78,173,841.15$ *) ($\$ 75,896,933.16 + \$ 2,276,907.99 = 3$ per cent.), the revenue amounted actually to 1 per cent. less than that of the preceding year, reaching the sum of $\$ 75,080,479.04$ only.

The Postmaster General remarks that, whereas in times of depression private undertakings can make economies in their management and re-

*) 1 American dollar of 100 cents = about 5 francs 25 centimes.

peut restreindre le service quand les affaires ne marchent pas, et faire des économies dans les dépenses, l'Administration des postes ne le peut pas, à cause de la rapidité, de la ponctualité et de la sécurité que le public a le droit d'exiger de son service. Il ajoute que les difficultés survenues l'année dernière dans l'exploitation des chemins de fer sont une preuve de plus de la justesse de ce principe.

En regard des recettes susmentionnées de l'exercice 1893/94 (dollars 75,080,479.04), se trouvent les dépenses s'élevant à la somme de \$ 84,324,414.15, de sorte que cet exercice clot avec un déficit de \$ 9,243,935.11. Le déficit de l'année précédente ne s'élevait qu'à \$ 5,177,171.74 et n'était évalué pour l'exercice 1893/94 qu'à la somme de \$ 7,830,473.07. Depuis l'année 1890, le déficit le plus élevé (en 1890/91) avait été de \$ 5,730,677.67.

Se fondant sur les résultats financiers de l'exercice courant qui étaient connus lors de la rédaction du rapport, ce dernier croit pouvoir prévoir une amélioration de la situation et exprimer l'espoir que les recettes de cette année dépassent d'au moins de 8 % celles de l'année précédente.

Les déficits se renouvelant chaque année pourraient être évités par une augmentation générale des taxes postales, mais M. le Postmaster General ne pourrait pas conseiller d'avoir recours à une semblable mesure, quoique les taxes postales des États-Unis d'Amérique soient relativement moins élevées que celles d'un autre grand pays quelconque. D'un autre côté, il considère comme inadmissible, dans les conditions actuelles, une réduction des taxes postales.

Si les envois des autres départements gouvernementaux, qui sont expédiés en franchise de port par l'Administration des postes, étaient soumis à la taxe postale ordinaire, ainsi qu'on l'a suggéré parfois, l'Ad-

schlechten Zeiten sich einschränken und Ersparnisse in den Ausgaben machen kann, bei der Postverwaltung dies nicht angeht angesichts der Anforderungen, die das Publikum in Bezug auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit ihres Dienstes stets zu stellen berechtigt ist. Der Bericht bemerkt, dass die im Eisenbahnbetriebe des letzten Jahres entstandenen Schwierigkeiten einen Beweis mehr bieten für die Richtigkeit dieses Grundsatzes.

Den obenerwähnten Einnahmen für das Geschäftsjahr 1893/94, im Betrage von \$ 75,080,479.04, stehen die Ausgaben gegenüber im Betrage von \$ 84,324,414.15, so dass also dieses Geschäftsjahr mit einem Ausfall von \$ 9,243,935.11 abschliesst, während derselbe im Vorjahre nur Dollars 5,177,171.74 betragen hatte und für 1893/94 auf nur \$ 7,830,473.07 veranschlagt war. Seit dem Jahre 1890 belief sich vorher (für 1890/91) der höchste Ausfall auf \$ 5,730,677.67.

Der Bericht ist im Falle, gestützt auf die bei Abfassung desselben bekannten finanziellen Ergebnisse des laufenden Betriebsjahres eine Besserung der Verhältnisse in Aussicht zu stellen und die Voraussetzung auszusprechen, dass die Einnahmen dieses Jahres diejenigen des Vorjahres um wenigstens 8 % übersteigen werden.

Die jährlich wiederkehrenden Defizite könnten durch allgemeine Erhöhung der Posttaxen beseitigt werden, allein der Herr Generalpostmeister möchte nicht anraten, zu einer solchen Massregel Zuflucht zu nehmen, obschon die Posttaxen der Vereinigten Staaten von Amerika verhältnismässig niedriger sind, als diejenigen irgend einer andern grossen Nation. Andererseits betrachtet er aber eine Herabsetzung der Posttaxen im gegenwärtigen Zeitpunkt als unzulässig.

Wenn die von der Postverwaltung für die andern Regierungsdepartemente portofrei beförderten Sendungen der gewöhnlichen Posttaxe unterworfen würden, wie dies hie und da angeregt wurde, so könnte die Postverwaltung für sich allein

trench their expenditure, such a course is not open to the Post Office, owing to its obligations to the public with regard to celerity, accuracy and security in the despatch of the mails, a fact which was emphasised by the complications arising from the railroad strikes of last year.

Opposed to the above-mentioned receipts of \$ 75,080,479.04 for the fiscal year 1893/94, there was an expenditure of \$ 84,324,414.15, so that the year closes with a deficit of \$ 9,243,935.11, the deficit of the previous year amounted to only dollars 5,177,171.74, and that for 1893/94 was estimated at only \$ 7,830,473.07. Since 1890 the greatest deficit was \$ 5,730,677.67, for 1890/91.

Taking into consideration the financial indications at the time of making his report, the Postmaster General felt that an improvement in the state of affairs might confidently be expected, and that the revenues of this year would exceed those of the previous year by at least 8 per cent.

The annual deficiency could be overcome by a general increase of postal rates, but the Postmaster General is not of opinion that this course should be adopted, although the postal rates of the United States are relatively lower than those of any other nation. He considers that, on the other hand, a reduction of rates would, at the present time, be inadvisable.

If the business transacted free by the Post Office for the other departments of the Government were charged at the regular rates, as has sometimes been suggested, the Post Office would be self-sustaining. The Postmaster General could not however see any benefit to the Government in such a measure, since it would merely cause an alteration in the book-keeping. He considers that the best condition

ministration des postes pourrait se suffire. Néanmoins, M. le Postmaster General ne verrait dans cette mesure aucun avantage pour le Gouvernement, attendu qu'elle ne consisterait en réalité que dans un changement dans la comptabilité.

Toutefois, ce qu'il y aurait de mieux, selon le rapport, serait que les résultats de la poste fussent suffisants pour subvenir, au moyen de ses propres ressources, aux exigences d'un bon service postal. La seule perte, inutile, d'après le rapporteur, que la poste éprouve du chef du transport des envois de 2^e catégorie (imprimés) à raison de 1 cent par livre*) sans égard à la distance, s'oppose à la réalisation de ce but. Par suite, le rapport annonce une proposition tendant à la régularisation de cette taxe.

Les recettes brutes des bureaux de poste des 10 villes dont les opérations sont les plus importantes (New-York, Chicago, Philadelphie, Boston, St-Louis, Cincinnati, Brooklyn, San-Francisco, Baltimore et Pittsburg) atteignaient le 30,11 % de la recette brute totale de l'Administration des postes (30,2 % l'année précédente).

Le nombre des 610 bureaux de poste qui depuis le 1^{er} juillet 1893 effectuent gratuitement la distribution des envois postaux au domicile des destinataires, n'a pas été augmenté en 1893/94, parce que dès le commencement de cette année l'augmentation de dépense provenant de ce service pouvait être évaluée à \$ 68,016.03.

Le rapporteur fait remarquer qu'il n'a pas modifié sa manière de voir, exprimée dans le précédent rapport, en ce qui concerne le résultat de l'essai de distribution des envois postaux au domicile des destinataires, dans un certain nombre de petites localités. Il trouve qu'on devrait renoncer à ces essais. Il ne peut pas recommander d'introduire d'une manière générale dans tout le pays la distribution gratuite au domicile des

bestehen. Nichtsdestoweniger würde der Herr Generalpostmeister in einer solchen Massregel keinen Vorteil für die Regierung erblicken, indem sie in Wirklichkeit nur in einer Veränderung in der Rechnungsführung bestehen würde.

Immerhin würde der Bericht die richtigste Lage darin erblicken, dass die Post genügende Erträge abwerfe, um aus eigenen Mitteln für eine allseitig gute Postbedienug zu sorgen. Der Erreichung des Zweckes steht der — nach Ansicht des Berichterstatters einzig unnötige — Verlust entgegen, welchen die Post auf der Beförderung der Postsachen zweiter Klasse (Drucksachen) zu 1 Cent per Pfund,*) ohne Rücksicht auf die Entfernung, erleidet. Der Bericht stellt demnach eine Vorlage über diese Taxregulierung in Aussicht.

Die Roheinnahmen der Postämter der 10 Städte, welche den grössten Verkehr aufweisen (New-York, Chicago, Philadelphia, Boston, St. Louis, Cincinnati, Brooklyn, San Francisco, Baltimore und Pittsburg) machten im Berichtsjahre 30,11 Prozent der gesamten Bruttoeinnahmen der Postverwaltung aus (im Vorjahre 30,2 Prozent).

Zu den 610 Postämtern, von welchen aus auf 1. Juli 1893 die unentgeltliche Bestellung der Postsachen in die Wohnung der Adressaten stattfand, sind im Berichtsjahre keine neuen hinzugetreten, weil bereits am Anfang des Jahres die durch diesen Dienst veranlasste Mehrausgabe auf \$ 68,016.03 anzuschlagen war.

Der Berichterstatter erklärt, dass er die im vorjährigen Geschäftsbericht ausgesprochene Ansicht betreffend die Ergebnisse der in einer Anzahl von kleineren Ortschaften versuchsweise eingeführten Bestellung der Postsachen in die Wohnung der Adressaten nicht geändert habe und dass er finde, man solle diese Versuche aufgeben. Die unentgeltliche Bestellung in die Wohnung der Adressaten für das ganze Land einzuführen, könne er nicht befür-

would be that in which the Post Office produced sufficient revenues itself to provide for a thorough and efficient service. A great hindrance to the accomplishment of this object is one great and unnecessary loss which the Post Office sustains through the transmission of an undue amount of mail matter at second-class (book-post) rates, namely 1 cent per pound*) without regard to distance. A proposal for the regulation of this tax is made later on in the report.

The revenue of the post offices in the 10 towns which transact the greatest amount of business (New York, Chicago, Philadelphia, Boston, St. Louis, Cincinnati, Brooklyn, San Francisco, Baltimore and Pittsburg) formed 30.11 per cent. of the entire postal revenue for the fiscal year (30.2 per cent. in the previous year).

No additions were made to the 610 free delivery offices, owing to the prospective deficiency of dollars 68,016.03 in this service.

The Postmaster General remarks that he has not altered the opinion which he expressed in the previous report, relative to the results of the free distribution of letters made by way of trial in several towns and villages, and considers that these experiments should be given up. He cannot advocate free delivery for the whole country since this would involve a large additional expenditure without corresponding benefit to the public at large.

With respect also to the rural delivery service the Postmaster General expresses himself as for the above, namely, that he does not consider that a general introduction of this — free — service would be advisable since the additional cost — 20 million dollars a year — would

*) 1 livre avoir du poids = 453,6 grammes.

*) 1 Pfund avoir du poids = 453,6 Gramm.

*) 1 lb. avoirdupois = 453,6 grammes

destinataires, parce que cette organisation exigerait une augmentation considérable de dépenses sans avantage correspondant pour le public.

En ce qui concerne le service de distribution rurale, le rapport se prononce aussi, comme le précédent, dans ce sens que l'introduction générale de la distribution gratuite ne paraît pas justifiée, attendu que l'accroissement de dépenses qui en résulterait — 20 millions de dollars par an — ne se trouverait nullement en rapport avec le service qu'on rendrait au public, tandis qu'avec le seul 5 % de cette somme on pourrait réaliser d'autres améliorations bien plus précieuses dans le service postal.

Nous extrayons du rapport les renseignements les plus importants relatifs au service des mandats de poste.

Le nombre des bureaux de poste des États-Unis d'Amérique chargés du service des mandats de poste s'élevait au 30 juin 1894 à 19,264 en ce qui concerne le service interne (18,434 à la même époque de l'année précédente) et à 2625 en ce qui concerne le service avec l'étranger (2407 l'année précédente).

En 1893/94, il a été émis :

pour l'intérieur: 14,301,041 mandats s'élevant à \$ 138,793,579.49 (l'année précédente: 13,309,735 mandats s'élevant à \$ 127,576,433.65);
pour l'étranger: 917,823 mandats s'élevant à \$ 13,792,455.31 (l'année précédente: 1,055,999 mandats s'élevant à \$ 16,341,837.86).

Les mandats originaux de l'étranger étaient au nombre de 361,180 et s'élevaient à \$ 6,568,493.78 (l'année précédente: 300,917 s'élevant à \$ 5,283,375.70).

Le rapport attribue la diminution des mandats expédiés à l'étranger à la mauvaise situation générale et, en particulier, au fait qu'il existe un manque de gain suffisant dans la population immigrée, qui utilise le plus le service international des mandats de poste.

Le 1^{er} juillet 1893, le service direct des mandats de poste a été inau-

worten, indem diese Einrichtung eine bedeutende Mehrausgabe, ohne entsprechenden Nutzen für das Publikum, erfordern würde.

Auch in Bezug auf den Landbriefbestelldienst äussert sich der Bericht, wie der vorhergehende, in dem Sinne, dass eine allgemeine Einführung dieser — unentgeltlichen — Bestellung nicht gerechtfertigt erscheine, indem die daherigen Mehrkosten — 20 Millionen Dollars per Jahr — in keinem Verhältnisse stehen würden mit dem Dienste, den man dadurch dem Publikum erweisen würde, während mit nur 5 % dieser Summe in anderer Richtung viel schätzenswertere Verbesserungen im Postdienste durchgeführt werden könnten.

In Bezug auf den Postanweisungsdienst entnehmen wir dem Berichte folgende wichtigsten Angaben:

Die Zahl der mit dem Postanweisungsdienste betrauten Postbüreaux der Vereinigten Staaten betrug am 30. Juni 1894 für den innern Dienst 19,264 (auf den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres 18,434), für den Verkehr mit dem Auslande 2,625 (im Vorjahre 2407).

Es wurden im Berichtsjahre Postanweisungen ausgestellt:

Im innern Verkehr: 14,301,041 mit \$ 138,793,579.49 (im Vorjahre: 13,309,735 mit \$ 127,576,433.65);
nach dem Auslande: 917,823 mit \$ 13,792,455.31 (im Vorjahre: 1,055,999 mit \$ 16,341,837.86);
vom Auslande: 361,180 mit \$ 6,568,493.78 (im Vorjahre: 300,917 mit \$ 5,283,375.70).

Der Bericht schreibt die Abnahme der nach dem Auslande versandten Postanweisungen der ungünstigen allgemeinen Geschäftslage und im besondern der Thatsache zu, dass unter der eingewanderten Bevölkerung, welche den internationalen Geldanweisungsdienst am meisten benutzt, Mangel an genügenden Verdiensten herrschte.

Vom 1. Juli 1893 an wurde der direkte Postanverkehrsverkehr mit der britischen Kolonie Hong Kong eingerichtet, und zu gleichem Zwecke

not be proportionate to the service thus rendered the public, while 5 per cent. of this sum expended in other ways would enable many more valuable improvements to be introduced into the postal service.

With regard to the Money Order Service we extract from the report the following important statements:

The number of post offices in the United States intrusted with the transaction of money order business amounted, on the 30th June 1894, to, in the inland service 19,264 (at the same period of the previous year 18,434) in the foreign service 2,625 (in the previous year 2,407).

During the fiscal year the following money orders were issued:

In the inland service: 14,301,041 with \$ 138,793,579.49 (in the previous year: 13,309,735 with dollars 127,576,433.65);

In the foreign service: 917,823 with \$ 13,792,455.31 (in the previous year 1,055,999 with \$ 16,341,837.86);

The following foreign orders were cashed: 361,180 with \$ 6,568,493.78 (in the previous year: 300,917 with \$ 5,283,375.7).

The decrease in the number of foreign money orders issued is ascribed in the report to the depression in trade, and especially to the fact that among the immigrant population, which make the most use of the international money order service, there was a scarcity of remunerative employment.

On the 1st July 1893, a direct money order service was commenced with the British colony of Hong Kong, and negotiations for a similar service

guré dans les relations avec la colonie britannique de Hong-Kong; il y a quelque temps déjà des négociations ont été entamées avec la Grèce dans le même but.

Ainsi qu'il résulte d'une observation de notre extrait du rapport de l'année précédente (voir *L'Union Postale* de 1894, page 70), l'émission de bons de poste (*postal notes*) a été supprimée dès le 1^{er} juillet 1894. Du 1^{er} juillet 1893 jusqu'à fin juin 1894, il a été émis 7,765,310 bons de l'espèce d'une valeur de \$ 12,649,094.55 (l'année précédente: 7,753,210 bons d'une valeur de \$ 12,903,076.73).

En tout, il a été émis, en 1893/94, 22,987,174 mandats de poste internes et internationaux, y compris les bons de poste internes, d'une valeur de \$ 165,235,129.35 (l'année précédente: 22,118,914 d'une valeur de dollars 156,821,348.24).

Il a été admis un nouveau type de formule pour les mandats de poste internes. Un coupon ajouté à cette formule et contenant l'indication du montant du mandat, est destiné au bureau central de la comptabilité pour lui permettre d'exercer son contrôle. En outre, la taxe des mandats jusqu'au montant de 2¹/₂ dollars a été abaissée à 3 cents, ancienne taxe des bons de poste.

En ce qui concerne les correspondances non distribuables, il résulte du rapport qu'au lieu d'une augmentation progressante d'année en année, il a été constaté une diminution de 29,983 envois ou 0,42 % en comparaison des envois non placés de l'année précédente. C'est là un fait qui plaide en faveur du service postal.

L'exécution des dispositions législatives relatives à la propagande des loteries par l'intermédiaire de la poste, a été surveillée avec une attention particulière pendant l'exercice 1893/94. Dans 223 cas il a été procédé à des instances judiciaires.

Nouveau et intéressant, mais présentant un danger réel, est le *boycottage* des bureaux de poste par les particuliers. Le rapport

wurden schon vor längerer Zeit Unterhandlungen mit Griechenland angeknüpft.

Wie in einer Notiz zu unserm Auszug aus dem vorjährigen Geschäftsbericht (*Union Postale* 1894, Seite 70) bereits angezeigt war, ist vom 1. Juli 1894 an die Ausgabe von Postgutscheinen (*postal notes*) eingestellt worden. Vom 1. Juli 1893 bis Ende Juni 1894 wurden 7,765,310 solcher Scheine, im Betrage von \$ 12,649,094.55, ausgegeben (im Vorjahre 7,753,210 mit \$ 12,903,076.73).

Im ganzen wurden im Berichtsjahre an internen und internationalen Postanweisungen und an (internen) Postgutscheinen ausgegeben 22,987,174 Stück im Betrage von \$ 165,235,129.35 (im Vorjahre 22,118,914 mit Dollars 156,821,348.24).

Für die internen Postanweisungen wurde eine neue Form angenommen. Der Anweisung ist ein Coupon beigegeben, welcher, mit der Anweisung gleichlautender Angabe des Betrages versehen, der Centralabrechnungsstelle zur Ausübung der Controlle zugeschickt wird. Auch wurde die Taxe der Anweisungen bis zum Betrage von 2¹/₂ Dollars auf 3 Cents, die frühere Taxe der *postal notes*, herabgesetzt.

Was die unbestellbaren Korrespondenzen betrifft, so ist der Bericht im Falle, statt der frühern Zunahme von Jahr zu Jahr, eine Verminderung um 29,983 Stück oder 0,42 % gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen, eine Erscheinung, welche zu Gunsten der Leistungen der Post spricht.

Der Handhabung der gesetzlichen Vorschriften gegenüber dem Betriebe von Lotteriegeschäften durch Vermittlung der Post wurde im Berichtsjahre alle erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt. In 223 Fällen wurde im Strafwege gegen Widerhandlungen eingeschritten.

Als neu und interessant, aber in ihren Folgen wirkliche Gefahr in sich bergend, stellt sich die Boycottierung von Postbureaux durch Private dar. Der Bericht hebt hervor, dass diese Boycottierung, in der Absicht, die

with Greece have for some time been pending.

As was announced in a notice appended to our extracts from the report of the previous year (*Union Postale*, 1894, page 70) the issue of postal notes was discontinued from the 1st July 1894. Between the 1st July 1893 and the end of June 1894, 7,765,310 of these notes with a value of \$ 12,649,094.55 were issued (7,753,210 with \$ 12,903,076.73 in the previous year).

During the fiscal year there were issued 22,987,174 inland and international money orders and inland postal notes with a value of dollars 165,235,129.35 (22,118,914 with dollars 156,821,348.24 in the previous year).

A new form was adopted for the inland money order. A coupon, bearing the amount of the sum transmitted, is added to the money order and sent to the central accountant's office for the purpose of control. The tax for money orders up to 2¹/₂ dollars was also reduced to 3 cents, the former tax for postal notes.

With regard to the Dead Letter Office the report states that, instead of an annual increase of undeliverable letters etc., a decrease of 29,983 or 0.42 per cent. was this year registered, a fact which speaks favourably for the efforts of the Post.

Special attention was given during the year to the legal regulations respecting the suppression of lotteries, in so far as these undertakings seek to carry on their traffic by means of the Post. Proceedings were taken in 223 cases.

A new and interesting though dangerous procedure has latterly been gaining ground, namely the boycotting

fait ressortir que, dans l'intention de nuire aux employés des postes dans leurs intérêts, ce *boycottage* se produit de plus en plus. D'ordinaire, il est exercé par des personnes qui ont postulé sans succès un emploi des postes; elles recueillent les correspondances de leurs connaissances et, éludant les bureaux de poste intéressés, les remettent directement aux destinataires ou les leur font parvenir par un bureau ambulante ou par un autre bureau de poste. De cette manière, le *Postmaster* perd la part des recettes postales qui lui est allouée par l'Administration des postes. M. le *Postmaster General* considère comme nécessaire le vote d'une loi punissant d'amendes les faits de l'espèce.

Dans les Etats-Unis d'Amérique, le nombre des routes sur lesquelles sont transportés des envois postaux s'élevait à la fin de juin 1894 à 31,597 (766 de plus que l'année précédente). La longueur de ces routes était de 454,746,20 milles*) (913,37 milles de plus que l'année précédente) et le nombre des milles parcourus pendant l'année entière pour le transport des envois postaux était de 396,809,866,36 (15,310,780,61 de plus que l'année précédente).

En vertu d'une convention nouvelle, le service des colis postaux a été introduit dans les relations avec Terre-Neuve.

En 1893/94, le nombre des envois à remettre par exprès n'a augmenté que de 1,8 % en comparaison de celui de l'année précédente, tandis qu'en 1892/93 le nombre des envois exprès dépassait de près de 22 % celui expédié en 1891/92.

Le nombre des estampilles de valeur de toutes catégories vendues en 1893/94 est inférieur à celui de l'année précédente, mais n'en atteint pas moins le chiffre énorme d'environ 3669 millions.

Le rapport substantiel de M. le General Postmaster des Etats-Unis d'Amérique contient encore une longue série de faits intéressants. Mais

*) 1 mille = 1609 mètres.

Postbeamten in ihren Einkünften zu schädigen, immer mehr vorkommt und gewöhnlich von solchen, die erfolglos sich um eine Postanstellung beworben hatten, derart betrieben wird, dass sie von ihren Bekannten die Postsachen sammeln und mit Umgehung des betreffenden Postbureau entweder dem Adressaten direkt zustellen oder durch eine Bahnpost oder ein anderes Postbureau zur Postbeförderung gelangen lassen. Dadurch entgeht dem betreffenden Posthalter (*postmaster*) der Antheil an den Posteinnahmen, welcher ihm von der Postverwaltung bewilligt ist. Der Herr Generalpostmeister erachtet den Erlass eines Gesetzes, gestützt auf welches gegen solchen Unfug mit Geldstrafen eingeschritten werden könnte, als notwendig.

In den Vereinigten Staaten von Amerika betrug auf Ende Juni 1894 die Zahl der Routen, auf welchen Postsendungen befördert werden, 31,597 (766 mehr als im Vorjahre), die Länge dieser Routen 454,746,20 Meilen*) (913,37 Meilen mehr als im Vorjahre), und die Zahl der im ganzen Jahre für den Transport der Postsendungen durchlaufenen Strecke 396,809,866,36 Meilen (15,310,780,61 Meilen mehr als im Vorjahre).

Der Postpaket-Verkehr wurde, gemäss einem neu abgeschlossenen Vertrage, im Verkehr mit Neufundland eingeführt.

Im Berichtsjahre hat die Zahl der durch Expressen bestellten Postsachen gegenüber dem Vorjahre nur um 1,8 % zugenommen, während im Berichtsjahre 1892/93 nahezu 22 % mehr Expresssendungen befördert worden waren als 1891/92.

Die Zahl der im Berichtsjahre verkauften Postwertzeichen aller Art steht unter derjenigen des Vorjahres, erreicht aber nichtsdestoweniger die enorme Ziffer von ca. 3669 Millionen.

Der sehr reichhaltige Bericht des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten enthält noch eine ganze Reihe interessanter Thatsachen. Wir sind aber mit Rücksicht auf den uns zur

*) 1 Meile = 1609 Meter.

of the post offices by private persons. It is perpetrated with the intention of damaging the revenues of the postmasters, usually by those persons who have been unsuccessful in obtaining a postal appointment. The system consists in the boycotters collecting letters etc. from their acquaintances, and, without passing them through the respective post office, either delivering them to the addressees or depositing them in the postal cars at the railway stations or in an adjoining post office. In this way the income which the respective postmaster receives from the Government is curtailed. The Postmaster General is of opinion that a law should be passed by which such an offence could be punishable by fine.

At the end of June 1894, the number of postal routes in the United States amounted to 31,597 (766 more than in the previous year); the length of these routes was 454,746.2 miles*) (913.37 miles more than in the previous year), and the number of miles travelled over them in the service of the Post 396,809,866.36 (15,310,780.61 more than in the previous year).

In accordance with a new convention, a parcel post service has been organized with Newfoundland.

The number of articles distributed by special delivery increased by only 1.8 per cent. on the previous year, whereas in the fiscal year 1892/93 nearly 22 per cent. more such deliveries took place than in 1891/92.

The number of stamps of all descriptions sold during the fiscal year was less than in the preceding year, but reached nevertheless the enormous figure of about 3669 millions.

The voluminous report of the Postmaster General of the United States contains very many interesting

*) 1 mile = 1609 metres.

en raison de la place qui nous est réservée, nous sommes obligés de nous en tenir cette fois aux courtes mentions qui précèdent.

Bibliographie postale.

MANUEL POSTAL INTERNATIONAL A L'USAGE DES BUREAUX AMBULANTS ET DES BUREAUX SÉDENTAIRES D'ÉCHANGE. Par *E. Caulet, Chef de Brigade des Bureaux ambulants à la ligne du Nord.* — Paris, Imprimerie industrielle et artistique, 15—17, rue des Martyrs. 1894.

L'ouvrage dont le titre est indiqué ci-dessus est un volume de 200 pages in 8° qui résume les tarifs d'affranchissement et conditions d'envoi des correspondances internationales, ainsi que les dispositions à suivre dans les relations d'Office à Office. Une étude raisonnée des Règlements de détail de l'Union postale et une longue pratique du service d'échange international avec la plupart des Offices d'Europe et des pays d'outre-mer ont permis à l'auteur d'exposer d'une façon méthodique la marche à suivre par les bureaux d'échange dans tous les cas exceptionnels et de faciliter par de nombreux exemples l'application des règles posées. On peut notamment citer avec éloge, à cet égard, les articles traitant de la transposition ou de la fausse direction de paquets d'objets recommandés, ainsi que de la réexpédition des valeurs déclarées et des bonifications y relatives.

Cet ouvrage peut être consulté avec beaucoup de profit par des agents chargés d'un service d'échange international et acheté au prix modique de 1 franc chez l'auteur, M. Caulet, service des postes, gare du Nord, à Paris.

Verfügung stehenden Raum genötigt, uns für dieses Mal auf die vorstehenden kurzen Auszüge zu beschränken.

Postalische Bücherkunde.

MANUEL POSTAL INTERNATIONAL A L'USAGE DES BUREAUX AMBULANTS ET DES BUREAUX SÉDENTAIRES D'ÉCHANGE. Par *E. Caulet, Chef de Brigade des Bureaux ambulants à la ligne du Nord.* — Paris, Imprimerie industrielle et artistique, 15—17, rue des Martyrs. 1894.

Das vorstehende Werk — ein Oktavband von 200 Seiten — enthält eine Zusammenstellung der Taxen und Versendungsbedingungen für internationale Briefpostsendungen, sowie die Bestimmungen, welche für den Austausch von Land zu Land massgebend sind. Gründliches Studium der Vereinsvorschriften und langjährige Praxis im internationalen Auswechslungsdienste mit den meisten europäischen und überseeischen Ländern haben es dem Herrn Verfasser ermöglicht, das in aussergewöhnlichen Fällen von den Auswechslungsbureaux zu beobachtende Verfahren sachgemäss darzustellen und durch zahlreiche Beispiele die Anwendung der bestehenden Vorschriften zu erleichtern. In dieser Beziehung können wir uns namentlich über diejenigen Artikel anerkennend aussprechen, welche den Empfang von anderen, als den in der Briefkarte eingetragenen Paketen mit Einschreibsendungen, die Nachsendung von Wertbriefen und die Vergütungssätze für dieselben behandeln.

Das Buch kann von den im internationalen Auswechslungsdienste beschäftigten Beamten mit grossem Nutzen konsultiert und zu dem billigen Preise von 1 Fr. vom Verfasser — M. Caulet, Service des Postes, gare du Nord, à Paris — bezogen werden.

facts; the limited space at our disposal obliges us however to restrict ourselves this time to the above short extracts.

Postal Bibliography.

MANUEL POSTAL INTERNATIONAL A L'USAGE DES BUREAUX AMBULANTS ET DES BUREAUX SÉDENTAIRES D'ÉCHANGE. Par *E. Caulet, Chef de Brigade des Bureaux ambulants à la ligne du Nord.* — Paris, Imprimerie industrielle et artistique, 15—17, rue des Martyrs. 1894.

The above work — an octavo volume of 200 pages — contains a list of the postal tariffs and conditions of transmission for international letter post articles, as well as the regulations in force in the services of one country with another. The author has thoroughly studied the regulations of the Union, and this, together with a service of many years duration in international exchange with most European and transatlantic countries, has enabled him to explain in a masterly manner the mode of proceeding in any extraordinary cases which may occur in exchange offices, and to facilitate, by means of numerous examples, the various regulations in force. In this respect we can speak most highly of these articles, which deal with the receipt of other packets with registered contents than those entered in the letter bill, the redirection of letters with declared value and rates of compensation for the same.

Officers employed in the international exchange will find this a very useful reference book which may be had, at the moderate price of 1 Fr., of the author, M. Caulet, service des Postes, Gare du Nord, in Paris.

Nécrologie.

Dans le courant du mois de février dernier, la mort a de nouveau enlevé à leur famille et à l'Union postale deux hommes qui ont collaboré aux travaux du Congrès postal de Vienne.

Ce sont M. *Garant*, Directeur d'Administration à la Direction générale des postes de Belgique, délégué au Congrès de Vienne et rapporteur de la troisième commission de ce Congrès, et M. *Hoch*, secrétaire au Bureau international de l'Union postale universelle.

M. *Garant*, né à Arlon en 1830, est entré au service des postes de Belgique déjà en 1847, comme aspirant-surnuméraire dans sa ville natale. C'est en 1857 que M. *Garant*, alors commis de poste à Arlon, entra à la Direction générale des postes à Bruxelles, en qualité de commis de 2^e classe. Là, il est monté successivement de grade en grade — commis de 1^{re} classe, commis-chef, chef de bureau de 2^e et 1^{re} classe, chef de Division de 2^e et 1^{re} classe, Directeur et Directeur d'Administration — jusqu'au moment où la mort l'a enlevé après une carrière de près d'un demi-siècle de services consciencieux et distingués.

L'Administration des postes de Belgique perd en M. *Garant* un fonctionnaire d'élite, qui a pris une part prépondérante à la plupart des progrès réalisés dans le domaine postal belge, et l'Union postale universelle regrette un collaborateur distingué, qui, entre autres, lui a rendu des services marquants en sa qualité de rapporteur de commission au Congrès postal universel de Vienne.

Les collègues et amis de M. *Garant* lui garderont toujours un souvenir honorable et sympathique.

M. *Hoch* naquit à Genève en 1831; il entra à l'âge de 22 ans au service des postes suisses dans sa ville natale. Il y fut employé comme commis jusqu'en 1863, époque à laquelle il fut nommé chef de bureau au bureau

Nachrufe.

Im Laufe des letzten Monats sind wiederum ihrer Familie und ihrer Thätigkeit im Postwesen zwei Männer durch den Tod entrissen worden, die an den Arbeiten des Wiener Weltpostkongresses mitgewirkt haben.

Es sind dies Herr *Garant*, Direktor in der Centralverwaltung der belgischen Posten, gewesener Delegierter und Berichterstatter der dritten Kommission am genannten Kongress, und Herr *Hoch*, Sekretär im internationalen Postbüro.

Herr *Garant*, geboren in Arlon im Jahre 1830, trat schon im Jahre 1847 in den belgischen Postdienst, und zwar als angehender Gehülfe (*aspirant-surnuméraire*) in seiner Vaterstadt. Im Jahre 1857 begann er in der Eigenschaft eines Commis II. Klasse seine Thätigkeit bei der Generalpostdirektion in Brüssel. Dort stieg er nach und nach von Stufe zu Stufe — Commis I. Klasse, Chef-Commis, Bureauchef II. und I. Klasse, Abteilungschef II. und I. Klasse, *Directeur* und *Directeur d'Administration* — bis ihn der Tod nach beinahe einem halben Jahrhundert von einer mit gewissenhaften und ausgezeichneten Leistungen erfüllten Laufbahn abberief.

Die belgische Postverwaltung verliert in Herrn *Garant* einen ausgezeichneten Beamten, der hervorragenden Anteil genommen hat an den meisten der im belgischen Postwesen verwirklichten Fortschritte, und der Weltpostverein bedauert den Verlust eines vortrefflichen Mitarbeiters, der ihm u. A. in seiner Eigenschaft als Kommissionsberichterstatter am Wiener Kongress bemerkenswerte Dienste geleistet hat.

Die Kollegen und Freunde des Verstorbenen werden ihm stets ein ehrenvolles und freundliches Andenken bewahren.

Herr *Hoch*, geboren in Genf im Jahre 1831, trat in seinem 22. Jahre in den schweizerischen Postdienst, und zwar in seiner Vaterstadt. Er war dort als Commis thätig bis im Jahre 1863, als er zum Chef einer Ab-

Obituary.

We have again to fulfil the sad duty of announcing the decease of two men who have taken part in the labours of the Universal Postal Congress of Vienna, and who were last month removed by death from their families and their sphere of activity in the Postal Service. They are, Mr. *Garant*, Director in the Central Administration of the Belgian Post Office, a delegate and reporter of the Third Committee at the above mentioned Congress, and Mr. *Hoch*, Secretary at the International Postal Bureau.

Mr. *Garant* was born at Arlon in the year 1830, and entered the Belgian Postal Service in 1847 as aspirant (*aspirant-surnuméraire*) in his native town. In the year 1857 he began his actual career as clerk of the II. class in the General Postal Direction in Brussels. Here he gradually rose from grade to grade—clerk of the I. class, principal clerk, head clerk of the II. and I. classes, Divisional chief of the II. and I. classes, Director and Administrative Director—till removed by death from a career of conscientious and distinguished services extending over a period of nearly half a century.

The Belgian Postal Administration loses in Mr. *Garant* a distinguished official who has taken an important part in the progress effected in the Belgian Postal Service, while the Universal Postal Union mourns the loss of an excellent co-operator, who, among other things in his capacity of reporter at the Congress of Vienna, rendered it important services.

The deceased will always be had in honoured and kindly remembrance by his friends and colleagues.

Mr. *Hoch* was born in Geneva in the year 1831; he entered the Swiss Postal Service in his 22nd year, in his native town, where he served as

principal des postes (consignation des messageries) de Genève. En 1865 il fut appelé en qualité de secrétaire à la Direction générale des postes, à Berne, et dès le 1^{er} juillet 1881 il remplit (à titre provisoire jusqu'à la fin de cette année) les fonctions de secrétaire du Bureau international des postes.

Dans tous les emplois qu'il a occupés, M. Hoch s'est distingué par sa grande fidélité au devoir, ses aptitudes et son amour du travail, et son caractère aimable et digne lui a valu la sympathie de tous ceux qui ont été en relations avec lui.

Depuis quelques années M. Hoch ne jouissait plus comme autrefois d'une bonne santé; toutefois, sauf des absences forcées, il n'en resta pas moins en activité jusqu'au moment où la mort mit un terme à sa modeste mais longue et honorable carrière postale. Nous sommes persuadés que tous ceux qui ont connu M. Hoch lui conserveront un bon souvenir.

L'Administration des postes de la République de Bolivie vient de faire une perte irréparable en la personne de son Directeur général, Monsieur le Docteur Mariano Donato Muñoz, décédé le 20 octobre 1894 dans sa 71^e année, après une courte maladie.

Le Docteur M. D. Muñoz était né le 12 décembre 1823 à Sucre. Après avoir terminé ses études de droit, il entra comme professeur dans un collège supérieur, et eut alors comme élève le président actuel de la République, ainsi que d'autres personnages marquants. Nommé commis aux Ministères d'Etat, ses aptitudes attirèrent sur lui l'attention des chefs de service, et il devint bientôt fonctionnaire supérieur de Ministère; quelques années plus tard il fut élu, par deux fois, député, 1851 à la Convention nationale, et 1857 au Congrès; plus tard, il exerça avec honneur les fonctions de préfet des départements de Tarija et de Oruro.

teilung des Hauptpostbureau (Fahrpostaufgabe) Genf ernannt wurde. Im Jahre 1865 wurde er Sekretär der Generalpostdirektion in Bern und vom 1. Juli 1881 an bekleidete er (bis am Ende dieses Jahres provisorisch) die Funktionen eines Sekretärs des internationalen Postbureau.

In allen diesen Stellungen hat sich Herr Hoch durch grosse Pflichttreue, Befähigung und Arbeitslust ausgezeichnet und durch seinen ehrenhaften und liebenswürdigen Charakter die Sympathie aller derjenigen erworben, welche mit ihm in Verkehr kamen.

Seit einigen Jahren erfreute sich Herr Hoch nicht mehr wie früher einer guten Gesundheit, aber nur notgedrungen setzte er seine amtliche Thätigkeit aus, bis der Tod seine bescheidene, aber lange und ehrenvolle Laufbahn im Postwesen abschloss. Wir sind überzeugt, dass alle, die Herrn Hoch kannten, ihm ein freundliches Andenken bewahren werden.

Die Postverwaltung der Republik Bolivia hat kürzlich durch den Tod ihres Generaldirektors, des Dr. Mariano Donato Muñoz, welcher am 20. Oktober 1894 im 71. Lebensjahre nach kurzer Krankheit verschieden ist, einen unersetzlichen Verlust erlitten.

Dr. M. D. Muñoz wurde am 12. Dezember 1823 in Sucre geboren. Nach Vollendung seiner Rechtsstudien trat er als Lehrer in ein Gymnasium ein, in welchem der gegenwärtige Präsident der Republik und andere hervorragende Persönlichkeiten seine Schüler waren. Zum Commis im Staatsministerium ernannt, lenkte er durch seine Begabung die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten auf sich, so dass er bald in die Stelle eines Oberbeamten im Ministerium vordrückte. Einige Jahre nachher wurde er zweimal, 1851 in den National-Convent und 1857 in den Kongress, als Abgeordneter gewählt. Später hat er das Amt des Präfekten in den Departements Tarija und Oruro ehrenvoll verwaltet.

clerk until 1863, in which year he was appointed chief of a division at the Head Post Office (Parcel Post) in Geneva. In 1865 he became secretary in the General Post Direction in Berne, and since the 1st July 1881 (only temporarily until the close of that year) occupied the position of secretary at the International Postal Bureau.

Mr. Hoch was distinguished in all these appointments by his faithfulness to duty, his capability and love of work, and won the esteem of all who came in contact with him by his honourable and amiable character.

During the last few years Mr. Hoch enjoyed but indifferent health; he nevertheless interrupted his official labours only when absolutely necessary, until death closed his modest but long and honourable career. We are convinced that Mr. Hoch will be long and kindly remembered by all those who knew him.

Through the death, on the 20th October 1894, after a short illness, of its Director General, Dr. Mariano Donato Muñoz, in the 71st year of his age, the Postal Administration of Bolivia has suffered an irreparable loss.

Dr. M. D. Muñoz was born at Sucre on the 12th December 1823. On terminating his law studies he entered, as teacher, a public school in which the present President of the Republic and other noted men were his pupils. Appointed clerk in the Ministry of State, he attracted the attention of his superiors by his natural talents, so that he was soon promoted to the post of an upper official in the Ministry. Some years after he was twice elected representative, in 1854 of the National Convention and in 1857 of the Congress. Later on he filled with honour the post of prefect in the Departments of Tarija and Oruro.

Le talent d'organisation qu'il déploya dans toutes ces fonctions, engagea le Gouvernement à lui confier les hautes charges de fiscal de district et chef de justice à Cochabamba.

Grâce à la connaissance approfondie du service administratif et aux éminentes capacités dont le Docteur Muñoz fit preuve dans ces emplois, il fut appelé, en 1864, comme Secrétaire général, puis comme Ministre d'Etat et Ambassadeur près les chancelleries du Pérou et du Chili. Lorsqu'il était Ministre de l'Intérieur, en 1867, il fut le premier qui ait émis des timbres-poste boliviens.

De 1880 à 1888 il a rendu d'importants services sous les Gouvernements du Général Campero et de M. G. Pacheco.

Après avoir été réorganisée en 1890, la Direction générale des postes de la République, à La Paz, fut confiée à M. Muñoz, nommé Directeur général. Dans ces fonctions relevées mais délicates, M. Muñoz déploya pendant cinq ans, soit jusqu'à sa mort, une activité constante, que le succès n'a pas encore pleinement couronnée, et il ne cessa de se montrer infatigable dans le soin qu'il mit à améliorer le service intérieur; il commença par présenter le règlement général actuel des postes, qui fut approuvé par le gouvernement, et qui est encore en vigueur; il portait le même intérêt au service international, ainsi que, d'une manière générale, à l'amélioration des relations postales; c'est à cet effet que des arrangements furent conclus par lui avec les Administrations des pays voisins. Ce qui prouve la haute considération dont il jouissait, c'est la publication des intéressants rapports de gestion des années 1890 à 1894, et la traduction en espagnol, avec de précieux commentaires, de la Convention principale de Vienne, du Protocole final et du Règlement de détail et d'ordre pour l'exécution de cette Convention.

Sein in allen diesen Stellen entfaltetes Organisations - Talent bestimmte die Regierung, ihm das hohe Amt eines Bezirksfiskals und Gerichtschefs in Cochabamba zu übertragen.

Infolge der gründlichen Kenntnis des Verwaltungsdienstes und der aussergewöhnlichen Fähigkeiten, welche Dr. Muñoz auch in diesen Stellungen an den Tag legte, wurde er 1864 zum General-Sekretär und sodann zum Staatsminister und Gesandten bei den Regierungen in Peru und Chili ernannt. Als er 1867 an der Spitze des Ministeriums des Innern stand, war er es, der die ersten bolivianischen Freimarken in Umlauf setzen liess.

Auch den Regierungen des Generals Campero und des Mr G. Pacheco hat er von 1880 bis 1888 wichtige Dienste geleistet.

Nachdem im Jahre 1890 die General-Postdirektion der Republik in La Paz reorganisiert worden war, wurde ihm unter Ernennung zum General-Direktor die Leitung derselben übertragen. In dieser wichtigen, aber auch verantwortungsvollen Stellung entfaltete M. Muñoz fünf Jahre lang bis zu seinem Tode eine ununterbrochene Thätigkeit, die allerdings nicht vollständig vom Erfolg gekrönt war. Unermüdlich bestrebt, Verbesserungen im inneren Dienste einzuführen, legte er zunächst eine neue Postdienstanweisung vor, welche die Genehmigung der Regierung erhielt und noch heute in Kraft ist. Die gleiche Sorge wandte er der Vervollkommnung des internationalen Dienstes zu, sowie überhaupt der Verbesserung der Postverkehrsbeziehungen, zu welchem Zwecke von ihm Verträge mit den Verwaltungen der Nachbarländer abgeschlossen wurden. Wie verdient das hohe Ansehen war, das ihm gezollt wurde, dafür sprechen die interessanten Geschäftsberichte der Jahre 1890—1894 und die mit Erläuterungen versehene spanische Übersetzung des Weltpostvertrages mit Schlussprotokoll und Ausführungs-Übereinkunft.

Der Tod des Dr. Mariano Donato Muñoz hat seiner fruchtbringenden

The organizing talent which he evinced in these positions decided the Government to confer on him the high office of District Solicitor and Chief Justice in Cochabamba.

In consequence of the thorough knowledge of the administrative service and the unusual ability of which Dr Muñoz gave proof in these posts, he was, in 1864, appointed General Secretary, then Minister of State and Ambassador to the Governments of Peru and Chili. It was he who, in 1867, as head of the Ministry of the Interior, put the first Bolivian postage stamps into circulation.

He also performed important services for the governments of General Campero and Mr. G. Pacheco, from 1880 to 1888.

The General Postal Direction of the Republic at La Paz having been reorganized in 1890, he was appointed Director and placed in charge of the Administration. In this important and responsible position Dr Muñoz evinced for five years, until his death, an uninterrupted activity which was however not crowned with complete success. In his unwearying endeavours to introduce improvements into the internal service, he in the first place proposed new postal regulations which received the consent of the Government and are still in force. He devoted the same attention to the perfecting of the international service as well as to the improvement of postal communication in general, with which object in view he concluded contracts with the neighbouring states. That the high esteem in which he was held was well merited, is proved by the interesting business reports of the years 1890—94, and the Spanish translations, with explanations, of the Convention of the Universal Postal Union, with concluding protocol and information as to its execution.

The successful exertions of Dr Mariano Donato Muñoz in the positions

La mort de M. le Docteur Mariano Donato Muñoz est venue arrêter son activité fructueuse dans les diverses branches des fonctions publiques qu'il a revêtues; la nouvelle du décès de cet homme éminent, aussi apprécié pour son intelligence que pour les qualités du cœur, ne manquera pas d'éveiller la vive sympathie de tous ceux qui l'ont connu, et d'assurer à son nom un souvenir vraiment durable.

Petites communications.

On nous communique à l'instant de Bruxelles la nouvelle que le Directeur général des Postes de Belgique, M. *Stassin*, que la participation au Congrès postal de Vienne a fait connaître d'une manière si avantageuse, prend sa retraite après plus de 50 ans de service postal. M. *Sterpin*, qui a également pris une part active aux travaux du Congrès précité et qui s'est aussi acquis la sympathie générale dans ce Congrès, a été désigné pour remplacer M. *Stassin*.

* * *

Nous empruntons au rapport de l'Administration des postes suisses sur l'exercice 1894, les renseignements suivants concernant la société de cautionnement, sur laquelle nous avons fourni en 1893 quelques indications relatives à l'année 1892.

La société suisse de cautionnement mutuel a dû bonifier en 1894 un montant de pertes de fr. 7279. 77 aux Administrations des postes et télégraphes (1893: fr. 2308. 66).

L'état de la société et des sommes cautionnées était le suivant:

Thätigkeit in den Stellungen, welche er in den verschiedenen Zweigen des Staatsdienstes bekleidete, ein Ziel gesetzt. Die Nachricht von dem Hinscheiden des hochbedeutenden und durch Gaben des Geistes und Herzens gleich hervorragenden Mannes wird bei allen, die ihn kennen zu lernen Gelegenheit hatten, aufrichtige Teilnahme hervorrufen, und seinem Namen wird ein dauerndes Andenken gesichert bleiben.

Kleine Mitteilungen.

Soeben erhalten wir von Brüssel die Mitteilung, dass der durch seine Beteiligung am Wiener Weltpostkongress in den weitesten Kreisen und in vorteilhaftester Weise bekannte Generalpostdirektor von Belgien, Herr *Stassin*, nach mehr als 50jährigem Postdienste in den Ruhestand getreten ist. Zu seinem Nachfolger wurde ernannt Herr *Sterpin*, der ebenfalls am genannten Kongress thätig mitgewirkt und sich die allgemeine Sympathie erworben hat.

* * *

Dem soeben erschienenen Berichte der *schweizerischen* Postverwaltung im Jahre 1894 entnehmen wir folgende Mitteilungen betreffend den Amtsbürgerschaftsverein, über welchen wir in Nummer 4 unseres Blattes vom Jahre 1893 einige das Jahr 1892 betreffende Angaben gebracht hatten.

Der schweizerische Amtsbürgerschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 7279. 77 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1893: Fr. 2308. 66).

Der Bestand des Vereins und der Bürgerschaftssummen war folgender:

which he filled in the various branches of State service have now been cut short by death, the news of which will call forth sincere sympathy from all those who had the privilege of his acquaintance. This highly distinguished man was endowed with intellectual gifts of a high order, which, with his amiable and generous character will serve to keep his name in lasting remembrance.

Miscellaneous.

We have just received from Brussels the announcement of the resignation of Mr. *Stassin*, Director General of the Belgian Post Office Department, who became so widely known and to such advantage through his participation in the Postal Congress of Vienna. Mr. *Stassin* retires after nearly 50 years of postal service: his successor is Mr. *Sterpin*, who also took part in the above mentioned Congress and gained for himself universal sympathy.

* * *

The following statements relating to the Swiss Mutual Guarantee Society, respecting which some communications from the year 1892 were published in N^o 4 of this paper for the year 1893, are taken from the report of the Swiss Postal Administration for 1894.

The Swiss Mutual Guarantee Society was called upon to make good to the Post and Telegraph Administrations losses to the amount of frs. 7279. 77) 1893: frs. 2308. 66).

The condition of the Society and the sums guaranteed were as follows:

	1 ^{er} janvier — 1. Januar — on the 1 st January				
	1895	1894	1895	1894	
Nombre des membres	Zahl der Mitglieder	Number of members	Somme cautionnée	Bürgerschaftssummen	Amount guaranteed
			Fr.	Fr.	
Administration des postes	7877	7539	25,770,500	24,655,500	Postverwaltung — Postal Administration.
Administration des télégraphes	871	797	1,638,000	1,525,000	Telegraphenverwaltung — Telegraph Administration.
Administration des douanes	762	676	1,441,700	1,291,900	Zollverwaltung — Customs Administration.
Autres Administrations fédérales	38	32	348,000	280,000	Andere eidg. Verwaltungen — Other Federal Administrations.
Total	9548	9044	29,198,200	27,752,400	

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 5.

Berne, 1^{er} mai 1895.

Sommaire. DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT DANS LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE (suite). — L'ADMINISTRATION DES POSTES DE SUÈDE EN 1892 ET EN 1893. — LITTÉRATURE POSTALE.

Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine.

(Suite.)

II. Le service postal dans l'Amérique méridionale pendant la conquête du pays par les Espagnols et à l'époque de l'empire colonial espagnol.

Le service postal national disparut lors de la découverte et de la conquête. Les anciennes routes postales se délabrèrent et le système des coureurs postaux sombra dans les tourmentes de l'époque. On n'écrivit que dans les cas exceptionnels et on expédia les lettres par des messagers spéciaux, ou bien on eut recours à la bonne volonté des voyageurs qui, à cette époque, n'étaient autres que des participants aux expéditions militaires. Les chefs espagnols de l'Amérique méridionale n'avaient donc souvent aucun intérêt à faciliter la correspondance épistolaire. Ainsi, d'après ce que fait remarquer l'historien Pater Guevara, Gonzalo de Abreu aurait favorisé la destruction de la ville de Jujuy parce que la population de cette ville se serait trouvée en relation avec le Pérou. Il aurait pris des mesures pour rendre les chemins impraticables et pour empêcher tout échange de lettres, dans la crainte que son administration

Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik.

(Fortsetzung.)

II. Das Postwesen in Südamerika während der Eroberung des Landes durch die Spanier und zur Zeit des spanischen Kolonialreiches.

Der einheimische Postdienst verschwand im Zeitalter der Entdeckung und Eroberung. Die alten Postwege zerfielen, und das System der Postläufer ging im Sturm der Zeiten unter. Man schrieb nur in Ausnahmefällen und versandte seine Briefe entweder durch besondere Boten oder vertraute sie dem guten Willen von Reisenden an, die zu jener Zeit stets aus Teilnehmern an militärischen Expeditionen bestanden. Die spanischen Befehlshaber in Südamerika hatten an der Erleichterung des brieflichen Verkehrs mitunter durchaus kein Interesse. So bemerkt der Geschichtsschreiber Pater Guevara, dass Gonzalo de Abreu die Zerstörung der Stadt Jujuy deshalb begünstigt habe, weil die Bevölkerung dieser Stadt mit dem benachbarten Peru in Verkehr gestanden habe. Er habe Massregeln getroffen, um die Wege ungangbar zu machen und jeden Briefverkehr zu unterbinden, aus Furcht, dass Nachrichten über

Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic.

(Continuation.)

II. The postal service in South America during the conquest of the country by the Spaniards and at the time of the Spanish Colonial Empire.

During the age of discovery and conquest the postal service disappeared. The old post routes were no longer kept up, and the system of post runners became totally disorganized in the turbulence of those times. Letters were written only in exceptional cases and were then sent either by special messenger or intrusted to the kindness of travellers, who were at that time invariably members of military expeditions. Some of the Spanish commanders in South America took no interest whatever to facilitate correspondence. Thus, Pater Guevara the historian, remarks that Gonzalo de Abreu favoured the destruction of Jujuy because the inhabitants of that town had been in correspondence with the neighbouring State of Peru. He took measures to render the roads impassable, and cut off all correspondence for fear that news of his bad and iniquitous government in the district of Tucumán should reach the

mauvaise et criminelle de l'arrondissement de Tucumán ne vint aux oreilles du Vice-Roi et de la Cour royale de justice suprême (*Real Audiencia*) à Lima.

Il arrivait aussi que, pour des circonstances spéciales, les chefs espagnols estimaient devoir supprimer provisoirement l'ancien service postal national des *chasquis*.

Lorsque Alonso de Alvarado eut connaissance de l'émeute présumée de Martin de Robles, il organisa de nouveau le service des *chasquis*, afin de pouvoir être renseigné promptement sur les mouvements insurrectionnels.

La suppression du service national des postes au Chili, qui avait été organisé depuis la courageuse conquête de l'Inca Yupangui, plaça ce pays si envié à cause de ses trésors minéraux dans un isolement absolu. Le voyage par mer de Valparaiso à Callao exigeait de 25 à 30 jours et, par suite des vents contraires et des courants de la mer, il ne fallait pas moins de 3 mois pour le retour. Le Marquis de Cañete voulut remédier à cet inconvénient au moyen de deux galères qui devaient être utilisées pour la navigation dans la mer du Sud et servir en même temps de lieu de séjour aux criminels.

Les galériens de toute l'Amérique devaient être réunis pour mettre ces bâtiments en mouvement.

Toutefois, le plan ne réussit pas, parce qu'on considérait comme dangereux d'entreprendre avec un pareil équipage un voyage de 400 milles en pleine mer.

En général, les conquérants espagnols songèrent peu à l'établissement de moyens de communication réguliers. Le combat contre les Indiens et la consolidation de leur domination furent les seuls objets de leurs soins. Des querelles sanglantes entre les commandants tinrent l'administration intérieure en haleine et empêchèrent la participation aux progrès du temps.

die von ihm ausgeübte schlechte, verbrecherische Regierung im Bezirk von Tucumán zu Ohren des Vicekönigs und des Königlichen Obergerichtshofes (*Real Audiencia*) in Lima gelangen möchten.

Es kam auch der Fall vor, dass die spanischen Gewalthaber sich zu bestimmten Zwecken veranlasst sahen, den alten einheimischen Postdienst der *Chasquis* vorübergehend wieder aufleben zu lassen.

Als Alonso de Alvarado von dem vermuteten Aufstand des Martin de Robles Nachricht erhielt, richtete er zwischen Callao und Cuzco den alten Dienst der *Chasquis* wieder ein, um von den Bewegungen der aufständischen Streitkräfte rasch in Kenntnis gesetzt werden zu können.

Die Unterdrückung der einheimischen Posteinrichtungen in Chile, welche seit der kühnen Eroberung des Landes durch den Inca Yupangui eingerichtet worden waren, versetzte dieses infolge seiner Mineralschätze begehrte Land in eine völlige Abgeschlossenheit. Die Reise von Valparaiso nach Callao zur See erforderte 25 bis 30 Tage, die Rückreise infolge der herrschenden Gegenwinde und Meeresströmungen sogar 3 Monate und mehr. Der Marquis von Cañete wollte diesem Missstande abhelfen durch Einstellung zweier Galeeren, welche zur Schiffahrt in der Südsee und zugleich als Aufenthalt für Verbrecher benutzt werden sollten.

Galeerensträflinge, aus ganz Amerika gesammelt, sollten diese Fahrzeuge fortbewegen.

Doch scheiterte der Plan schliesslich daran, dass man es für bedenklich erachtete, mit derartigen Schiffen eine Reise von 400 Meilen auf offener See zu unternehmen.

Im ganzen dachten die spanischen Eroberer wenig an die Herstellung regelmässiger Verkehrseinrichtungen. Der Kampf gegen die Indianer und die Befestigung ihrer Herrschaft bildeten ihre alleinige Sorge. Blutige Zwistigkeiten zwischen den einzelnen Befehlshabern untereinander hielten die innere Verwaltung der Kolonien lange Jahre in Atem und verhin-

ears of the Viceroy and the royal court of justice (*Real Audiencia*) in Lima.

It also happened that Spanish commanders found it convenient, for special purposes, to recall the old native postal service of the *Chasquis* temporarily into life.

When Alonso de Alvarado received information of the supposed revolt of Martin de Robles, he reorganized the old service of the *Chasquis* between Callao and Cuzco, in order that he might be immediately informed of every movement of the rebels.

The suppression of the native postal arrangements which had been instituted in Chili after the bold conquest of the country by the Inca Yupangui, completely cut off this State, so eagerly coveted on account of its mineral wealth, from all outside intercourse. The journey from Valparaiso to Callao by sea required from 25 to 30 days, the return journey, in consequence of the prevailing adverse winds and currents, 3 months and even more. The Marquis of Cañete was desirous of remedying this evil by fitting up two galleys which were to be used for the voyage to the south sea and at the same time to serve for a place of confinement for criminals.

Galley-slaves from all parts of America were to propel these vessels. The plan however fell through, it being considered too dangerous to undertake a voyage of 400 miles on the open sea in such vessels.

On the whole, little attention was devoted by the Spanish conquerors to the institution of regular means of correspondence; the struggle with the Indians and the strengthening of their government formed the sole object of their care. Sanguinary contests between the individual commanders kept the internal administration of the colonies for many years in a state of agitation, and hindered

On fit les chemins indispensables pour arriver aux possessions nouvellement conquises, on construisit quelques ponts et routes et on ajouta aux moyens de communication du pays conquis un animal, le cheval, qui y était inconnu et dont l'emploi transformait peu à peu d'une manière complète le service des transports. Par contre, on ne crut pas devoir organiser aux frais de l'Etat un service postal à la disposition du public en général. Celui qui voulait expédier des lettres était obligé d'avoir recours à des exprès ou à la complaisance de militaires en marche.

Même l'expédition d'exprès n'était pas chose facile en ce temps-là. Il fallait du courage et de la force de résistance pour entreprendre un voyage à travers les forêts et les déserts des territoires sud-américains. Personne n'osait s'aventurer dans cette contrée sauvage sans prendre les mesures nécessaires pour sa protection, de sorte que chaque voyage, chaque transport de marchandises, chaque course postale à cheval ressemblait, pour ainsi dire, à une expédition militaire. Souvent, les participants aux voyages de ce genre étaient absents de chez eux pendant des mois entiers. Un rapport adressé au Roi par le Gouverneur Juan Ramirez de Velasco, daté de Santiago del Estero le 10 décembre 1586, fournit des indications intéressantes sur la durée du transport des lettres entre La Plata et le Pérou. Un courrier à cheval mettait 20 jours pour aller de Buenos-Aires à Santiago (Argentine), 25 jours pour aller de Santiago à Chuquisaca et même 55 jours pour se rendre de Santiago à Lima. Par suite, le voyage de Buenos-Aires à la capitale Lima — distance totale de 650 milles*) — ne durait pas moins de 75 jours, ce qui fait un parcours de 8½ milles par jour. C'était déjà considéré comme un voyage rapide. Pour des voyages plus lents, il fallait 4, 6 et 8 mois, suivant les dangers auxquels on était

*) 1 ancien mille espagnol = 5/8 km.

dernten die Teilnahme an den Fortschritten der Zeit.

Man erbaute die unumgänglich notwendigen Wege zu den neueroberten Besitzungen, errichtete einige Brücken und Kunststrassen und fügte den Beförderungsmitteln des eroberten Landes ein daselbst unbekanntes Tier, das Pferd hinzu, dessen Benutzung allmählich eine völlige Umgestaltung des Beförderungswesens mit sich brachte. Dagegen sah man sich nicht veranlasst, einen auf Staatskosten begründeten, dem allgemeinen Publikum zugänglichen Postdienst einzurichten. Wer Briefe versenden wollte, blieb auf expresse Boten und die Gefälligkeit marschierender Militärpersonen angewiesen.

Auch die Entsendung expresser Boten war in jenen Zeiten keine einfache Sache. Die Reise durch die Wälder und Einöden der südamerikanischen Ländergebiete erforderte Mut und Ausdauer. Niemand wagte sich in die Wildniss hinaus, ohne gehörige Vorbereitungen zu seinem Schutze getroffen zu haben, so dass jede Reise, jeder Gütertransport und jeder Postritt sozusagen einer militärischen Expedition glich. Die Teilnehmer an derartigen Zügen waren oft Monate lang von Hause abwesend. Ein Bericht des Gouverneurs Juan Ramirez de Velasco an den König, d. d. Santiago del Estero, 10. Dezember 1586, giebt interessanten Aufschluss über die Dauer der Briefbeförderung zwischen dem La Plata und Peru. Von Buenos Aires bis Santiago (Argentinien) brauchte der Postreiter 20 Tage, von Santiago bis nach Chuquisaca 25 und von Santiago bis Lima sogar 55 Tage. Mithin dauerte die ganze Reise von Buenos Aires bis zur Hauptstadt Lima — Gesamtentfernung 650 Meilen*) — nicht weniger als 75 Tage, d. h. es wurden täglich 8½ Meilen zurückgelegt. Das war schon eine rasche Reise. Bei langsamen Reisen brauchte man je nach den Fährlichkeiten, denen man unterwegs ausgesetzt war, 4, 6 und 8 Monate. Es war zu jener

*) 1 alte spanische Meile = 5/8 km.

all participation in the progress of the times.

The unavoidably necessary roads to the newly conquered possessions were made and some bridges and routes constructed, and the horse, an animal hitherto unknown in that country, was added to the means of communication, the use of which gradually brought about a complete change in the whole system of transport. On the other hand it was not found requisite to organize, at the expense of the State, a postal service available for the public in general. Whoever wished to send letters was obliged to employ special messengers or trust to the kind offices of some military person on the march.

It was, moreover, no light matter in those times to send special messengers. The journey through the forests and plains of South America required both courage and perseverance. No one ventured out into the desert without having taken ample precautions for his safety, so that every journey, every goods-transport and post-ride resembled very much a military expedition. The members of such expeditions were frequently absent from home for months together. A report of the Governor Juan Ramirez de Velasco to the King, dated Santiago del Estero, the 10th December 1586, affords interesting information as to the time required for the transmission of correspondence between La Plata and Peru. The post-rider took 20 days to travel the distance between Buenos Ayres and Santiago (Argentine); 25 days from Santiago to Chuquisaca and as much as 55 days from Santiago to Lima. The whole journey from Buenos Ayres to Lima, the capital — a distance of 650 miles*) — took thus no less than 75 days, travelling at the rate of 8½ miles a day. This was considered a quick journey. Travelling slowly it required

*) an old Spanish mile = 5/8 kilometers.

exposé en chemin. A l'arrivée à Buenos-Aires d'un navire venant d'Espagne, le Gouverneur ou le capitaine expédiait au Pérou, suivant l'usage de cette époque, un messenger avec les lettres parvenues, pour informer les commerçants de l'arrivée du bâtiment. Les commerçants se rendaient alors eux-mêmes à Buenos-Aires ou donnaient ordre à des correspondants de cette ville d'acheter certaines marchandises apportées par le navire. Ascarate du Biscoy, qui avait effectué des voyages d'affaires de ce genre entre La Plata et le Pérou, donne, dans un ouvrage publié à Londres en 1698, quelques détails sur le pénible transport postal de ce temps. Parmi les nombreuses lettres pour le Pérou qui avaient été mises à la poste à Buenos-Aires, il y avait un grand paquet du Roi pour le Vice-Roi à Lima. Conformément à l'usage de l'époque, ce paquet était enfermé dans une lourde boîte en plomb, afin que l'envoi royal pût être coulé au fond de la mer et soustrait à l'ennemi, dans le cas où le bâtiment qui en était porteur passerait entre ses mains. Ascarate du Biscoy arriva à Potosi après un voyage de 63 jours avec les envois qui lui avaient été confiés, et le négociant auquel il était recommandé le conduisit immédiatement chez le Président de la province de Charcas, entre les mains de qui il déposa le paquet du Roi.

Ensuite, il se rendit chez le premier magistrat de la ville pour lui remettre les correspondances qui lui étaient destinées.

Après cette remise, il rechercha les fonctionnaires royaux pour lesquels il avait des lettres, et après avoir ainsi distribué tous les envois confiés à ses soins, il reçut du Président du Gouvernement, comme il était aussi porteur de bonnes nouvelles, une chaîne en or en reconnaissance de ses précieux services. En présence de la lenteur et des

Zeit Sitte, dass, sobald ein Schiff aus Spanien in Buenos Aires einlief, entweder der Gouverneur oder der Schiffskapitän einen Boten mit den angekommenen Briefen nach Peru entsandte, um die Kaufleute von der Ankunft des Schiffes in Kenntnis zu setzen. Von diesen reisten daraufhin entweder einige selbst nach Buenos Aires ab, oder sie sandten Aufträge an ihre Geschäftsfreunde daselbst wegen des Ankaufs bestimmter Waren, die das Schiff angebracht hatte. Ascarate du Biscoy, der solche Geschäftsreisen zwischen dem La Plata und Peru ausgeführt hat, schildert in seinem im Jahre 1698 in London veröffentlichten Reiserwerke einige Einzelheiten über die schwerfällige Postbeförderung jener Tage. Unter den zahlreichen Briefen für Peru, welche man ihm in Buenos Aires zur Beförderung anvertraut hatte, befand sich ein grosses Paket vom König für den Vicekönig in Lima. Dieses war nach dem Gebrauch der damaligen Zeit in eine schwere Bleikapsel eingeschlossen, damit für den Fall, dass das Schiff, welches die Sendung Sr. Majestät an Bord hatte, in die Hände des Feindes geraten sollte, die königliche Sendung sofort auf den Grund des Meeres versenkt und so dem Feinde entzogen werden konnte. Ascarate du Biscoy langte mit den ihm anvertrauten Postsendungen nach einer Reise von 63 Tagen in Potosi an, wo der Kaufmann, an welchen er empfohlen war, ihn sofort zum Präsidenten der Provinz Charcas führte, in dessen Hände er das Schriftenpaket des Königs niederlegte.

Sodann begab er sich zur obersten Magistratsperson der Stadt, um dieser die für sie vorliegende Korrespondenz auszuhändigen.

In weiterer Folge suchte er die königlichen Beamten auf, denen er Briefe zuzustellen hatte. Nachdem er sich aller, in seiner Obhut befindlichen Sendungen entledigt hatte, erhielt er, da er nebenbei der Überbringer guter Nachrichten gewesen war, vom Regierungspräsidenten eine goldene Kette zum Geschenk als

4, 6 and even 8 months, according to the dangers to be encountered.

Whenever a ship from Spain entered the port of Buenos Ayres, it was customary for the Governor or the Captain to send a messenger with the letters it brought, to Peru, to announce the arrival of the vessel to the merchants there. Several of the latter immediately started themselves or sent commissions to their correspondents in the town, concerning the purchase of certain wares brought by the ship.

In his Book of Travels, published in London in 1698, Ascarate du Biscoy, who had himself performed such business journeys between the La Plata and Peru, gives a description of the clumsy manner in which the transmission of correspondence was effected in those days. Among the numerous letters which were intrusted to him was a large packet from the King to the Viceroy, in Lima. According to the custom of the times this was inclosed in a heavy leaden case, in order that, if the ship bearing the King's despatches should fall into the hands of the enemy, the royal correspondence might be dropped to the bottom of the sea and thus saved from the enemy's grasp. Ascarate du Biscoy with his packet of letters arrived at Potosi after a journey of 63 days. The merchant to whom he was recommended immediately conducted him to the President of the province of Charcas, into whose hands he deposited the packet of despatches from the King.

•

He then went to the chief magistrate of the town, in order to deliver the letters addressed to him, and afterwards sought out the royal officers for whom he had brought correspondence. After having safely delivered all the articles confided to him, and also because he had been the bearer of good news, he was presented by the President with a gold chain, in

difficultés des relations postales, il paraissait indiqué d'honorer et de récompenser d'une manière spéciale ceux qui s'étaient chargés de l'accomplissement de missions dangereuses.

Au commencement du seizième siècle, c'est-à-dire peu après l'introduction du service postal par François de Tassis dans le ressort de la Monarchie espagnole des Habsbourg, le Gouvernement espagnol se décida à organiser aussi un service postal régulier dans son immense domaine américain. Par un décret royal du 14 mai 1514, le monopole postal fut accordé, pour les territoires espagnols déjà découverts et pour ceux qu'il restait encore à découvrir de l'autre côté de l'Océan, au Docteur Lorenzo Galindez de Carvajal, originaire d'une famille distinguée, Conseiller de la Couronne et dignitaire de l'Empire, nommé en même temps Maître général des postes de l'Inde. L'emploi devait rester dans la famille Carvajal par voie d'hérédité et il est, en effet, resté dans sa possession pendant trois siècles. Les autorités espagnoles en Amérique préparèrent au commencement toutes sortes d'obstacles aux postes organisées par Carvajal en vertu de sa patente, de sorte que le nouveau Maître général des postes se vit obligé de s'en plaindre au Roi. Par décret daté de Tolède le 27 octobre 1525, Charles V confirma le Docteur Galindez de Carvajal dans l'emploi qui lui avait été conféré par le décret antérieur et lui garantit à nouveau la jouissance des droits et revenus de l'Administration des postes des possessions d'outre-mer. Il mérite d'être signalé que dans le brevet d'installation du Maître général des postes, il n'est fait aucune distinction entre la correspondance officielle et la correspondance privée, et qu'au contraire il y est mentionné expressément que le Docteur Carvajal et ses héritiers étaient autorisés à percevoir la taxe entière aussi pour les lettres à l'adresse du Vice-Roi, du Gouverneur, des

Anerkennung für seine schätzbaren Dienste. Bei der Langsamkeit und Schwierigkeit der Postverbindungen hielt man es für angezeigt, diejenigen, welche sich der Ausführung der gefährlichen Aufträge unterzogen, besonders auszuzeichnen und zu belohnen.

Zu Anfang des sechzehnten Jahrhunderts, also bald nachdem Franz von Tassis das Postwesen im Bereich der spanisch-habsburgischen Monarchie in Europa ins Leben gerufen hatte, schritt die spanische Regierung dazu, auch in ihrem gewaltigen Länderbesitz in Amerika ein geordnetes Postwesen zu begründen. Durch ein königliches Dekret vom 14. Mai 1514 wurde dem Doktor Lorenzo Galindez de Carvajal, einem aus vornehmer Familie entsprossenen hochverdienten Rat der Krone und Würdenträger des Reichs, unter Verleihung des Titels eines General-Postmeisters von Indien, das Postmonopol für die gesamten bereits entdeckten oder noch zu entdeckenden Besitzungen Spaniens jenseits des Oceans übertragen. Das Amt sollte erblich in der Familie Carvajal bleiben und hat sich in deren Besitz thatsächlich während dreier Jahrhunderte befunden. Die spanischen Behörden in Amerika bereiteten den von Carvajal auf Grund seines Patents eingerichteten Posten im Anfange mancherlei Hindernisse und Schwierigkeiten, so dass der neue General-Postmeister sich veranlasst sah, beim Könige dieserhalb Beschwerde zu führen. Karl V. bestätigte durch ein Dekret d. d. Toledo, 27. Oktober 1525, den Dr. Galindez de Carvajal in dem ihm durch den früheren Erlass verliehenen Amte und garantierte ihm aufs neue den Genuss der Rechte und Einkünfte aus der Verwaltung des Postwesens in den überseeischen Besitzungen. Es verdient besondere Beachtung, dass in der königlichen Bestallungsurkunde für den General-Postmeister kein Unterschied zwischen amtlicher und privater Korrespondenz gemacht, vielmehr ausdrücklich ausgesprochen ist, dass Dr. Carvajal und seine Erben berechtigt sein sollen, auch von den

recognition of his valuable services. Owing to the slowness and difficulty of postal communication, it was considered right to reward and confer special distinctions on those who undertook to carry out dangerous commissions.

At the beginning of the 16th century, consequently soon after Francis von Tassis had called the postal service into existence in the Spanish-Hapsburg monarchy in Europe, the Spanish government took steps to organize a regular postal service in its extensive territories in South America. By a royal decree, dated the 14th May 1514, Dr. Lorenzo Galindez de Carvajal, a distinguished Councillor of the Crown and dignitary of the Kingdom, of noble family, received, under the title of Postmaster for India, the postal monopoly of the territories beyond the sea already conquered or to be conquered by Spain. The office was to be hereditary in the Carvajal family and actually remained in its possession for 3 centuries. The Spanish authorities in America placed many hindrances and difficulties in the way of the posts which Carvajal had organized in virtue of his patent, so that the Postmaster General found it necessary to make complaint to the King. By a decree, dated Toledo, the 27th October 1525, Charles V confirmed Dr. Lorenzo Galindez de Carvajal in the office conferred on him by the former decree, and guaranteed to him anew the enjoyment of the privileges and revenues of the administration of the postal service in the foreign possessions. A fact deserving of special notice is, that, in the royal patent for the Postmaster General, no difference is made between official and private correspondence; on the contrary it is distinctly expressed that Dr. Carvajal and his heirs should have the right to exact the full postage even from letters to the Viceroy, Governor, judges and royal officials. The system of forwarding correspondence post-

juges et des fonctionnaires royaux. Le système du transport en franchise de port était par conséquent inconnu dans les possessions coloniales espagnoles lors de l'organisation du service postal et il était réservé aux temps modernes d'abandonner les vieux principes et d'introduire en faveur des autorités, etc. la franchise de port qui est si peu avantageuse et qui présente de si grands inconvénients.

Deux années après la publication du décret royal qui paraissait assurer à la famille Carvajal la possession tranquille de son monopole postal, le premier détenteur de ce monopole mourut à l'âge de 55 ans. Son fils aîné Diego lui succéda comme deuxième Maître général des postes de l'Inde et, de même que tous ses successeurs, il s'établit à Lima, où il exerça son important emploi. Le bon rapport du monopole postal et le grand avenir auquel il était appelé ne manquaient pas de susciter des envieux et des ennemis. La famille Carvajal livrait pendant des siècles un combat continu et violent, mais avec des vicissitudes diverses, pour la possession et le maintien de son privilège. En 1720, on a pour la première fois essayé, dans le royaume de la Nouvelle-Grenade, d'organiser des postes pour le compte immédiat de l'Etat. Le Vice-Roi Don Jorge Villalonga ordonna l'établissement d'un service postal entre Santa-Fé et Quito, mais l'exécution n'en eut pas lieu, par suite de la protestation faite par la famille Carvajal auprès du Conseil de l'Inde. Quelques dizaines d'années plus tard, en 1751, le Vice-Roi Don José Pizarro organisa quelques courses postales aux frais de l'Etat et fit connaître en même temps son intention de créer, sur tout le territoire des pays qu'il était chargé d'administrer, un réseau de services postaux d'Etat d'après un système approfondi. En réponse à la réclamation du Maître général des postes, il fit remarquer que la maison Carvajal avait complètement négligé l'exploit-

Briefen an den Vicekönig, den Gouverneur, den Richter, die königlichen Beamten das volle Porto zu erheben. Das System der portofreien Beförderung war mithin bei der Gründung des Postwesens in den spanischen Kolonialbesitzungen unbekannt, und es war erst der Neuzeit vorbehalten, die alten Grundsätze aufzugeben und die mit so grossen Missständen und Unzuträglichkeiten verknüpften Portofreiheiten der Behörden etc. ins Leben zu rufen.

Zwei Jahre nach Veröffentlichung des königlichen Erlasses, welcher der Familie Carvajal den ruhigen Besitz ihres Postmonopols zu sichern schien, starb der erste Inhaber desselben zu Burgos im 55. Lebensjahre. Ihm folgte als zweiter General-Postmeister von Indien sein ältester Sohn Diego, der sich, wie alle seine Nachfolger, in Lima ansässig machte und von dort aus sein wichtiges Amt verwaltete. Bei der Einträglichkeit des Postmonopols und der grossen Zukunft, die es verhies, konnte es an Neidern und Feinden nicht fehlen. Die Familie Carvajal führte Jahrhunderte lang einen fortwährenden heftigen Kampf um den Besitz und die Erhaltung ihres Privilegs mit wechselndem Erfolg. Im Jahre 1720 wurde im Königreiche Neu-Granada zum ersten Male der Versuch gemacht, Posten für unmittelbare Rechnung des Staates einzurichten. Der Vicekönig Don Jorge Villalonga ordnete die Einrichtung eines Postkurses von Santa Fé nach Quito an, doch unterblieb die Ausführung auf den Einspruch, welchen die Familie Carvajal beim Rate von Indien erhoben hatte. Einige Jahrzehnte später — 1751 — errichtete der Vicekönig Don José Pizarro einige Postkurse auf Staatskosten und gab zugleich die Absicht zu erkennen, in dem ganzen seiner Verwaltung unterstellten Ländergebiet ein Netz von Staats-Postkursen nach einem wohldurchdachten Plane ins Leben zu rufen. Dem Einspruch des General-Postmeisters begegnete er mit dem Hinweise darauf, dass das Haus Carvajal die Ausbeutung seines Privilegs in Neu-Granada völlig

free was consequently unknown on the founding of the postal service in the Spanish colonial territories; it was reserved for later times to give up the old principles and introduce that official free postage with which so many evils and disadvantages are connected.

Two years after the issue of the royal decree which seemed to secure to the Carvajal family the undisturbed enjoyment of their monopoly, the first possessor of it died at Burgos in his 55th year. He was succeeded, as second Postmaster General of India, by his eldest son Diego, who settled in Lima, from where he administered his important office, as also did all his successors. The lucrative nature of the postal monopoly and the important future which it seemed to promise naturally procured it both enviers and enemies. For centuries, the Carvajal family carried on with varying success a perpetual struggle for the possession and maintenance of its privileges. In the kingdom of New Granada an attempt was made for the first time in 1720 to organize posts at the direct expense of the State. The Viceroy, Don Jorge Villalonga, ordered the establishment of a post line from Santa Fé to Quito, but the plan was not put into execution owing to the petition presented by the Carvajal family to the Indian Council. Ten years later, in 1751, the Viceroy, Don José Pizarro arranged several post routes at the cost of the State and intimated his intention to organize, on a wellweighed plan, a system of state post routes throughout the territory under his government. He met the complaint of the Postmaster General by pointing out that the house of Carvajal had intirely neglected to take advantage of its privileges in New Granada, that since the government of the Viceroy Villalonga it had organized no new posts, and that it was at that time in no position to do so, since the costs would be greater

tion de son privilège dans la Nouvelle-Grenade; que depuis le Gouvernement du Vice-Roi Villalonga, elle n'avait plus organisé de services postaux, et qu'elle n'était plus en mesure d'en établir, attendu que les frais étaient plus considérables que les revenus. Dans l'intervalle, l'exploitation des postes de l'Etat donnait de brillants résultats: le service de Quito à Cartagène avait produit dans moins d'une année un bénéfice de plus de 4600 pesos.*)

Le Maître général des postes, soucieux de conserver son privilège, eut recours à la cour royale. Il demanda qu'il fût sursis à l'exploitation des postes de l'Etat et promit non seulement de rembourser à la caisse de l'Etat tous les frais d'organisation, mais aussi d'organiser tout de suite tous les services postaux qui seraient considérés comme nécessaires par le Gouvernement. Après mûre réflexion, la décision royale fut rendue en faveur du Maître général des postes, mais imposa des restrictions qui n'existaient pas auparavant; elle fit ressortir expressément que l'emploi de Maître général des postes était établi en première ligne au profit du public, sans que l'intérêt privé du titulaire dût en être négligé. D'accord avec ce principe, la décision royale ordonna que la maison Carvajal avait à restituer à la caisse de l'Etat les dépenses faites pour l'établissement des services postaux, à moins que ces dépenses n'eussent été couvertes par les recettes; que cette maison avait le devoir d'établir et d'entretenir toutes les communications postales que les autorités considéraient comme nécessaires dans l'intérêt de l'Etat et dans l'intérêt public; que les pertes résultant d'un service improductif seraient couvertes par l'excédent des recettes d'un service de bon rapport, et qu'enfin, si le service était suspendu ou négligé, le Vice-Roi était fondé à séquestrer

vernachlässigt habe. Seit der Regierung des Vicekönigs Villalonga habe es keine Posten mehr eingerichtet; auch sei es zur Zeit gar nicht in der Lage, solche ins Leben zu rufen, da die Kosten grösser sein würden als der Ertrag. Inzwischen zeigte sich das glänzende Ergebnis des Betriebes der Staatsposten: der Postkurs von Quito nach Cartagena hatte in weniger als einem Jahre einen Reinertrag von über 4600 Pesos *) geliefert.

Der um die Erhaltung seines Privilegs besorgte General-Postmeister nahm seine Zuflucht zum königlichen Hofe. Er bat um Einstellung des Staatspostbetriebes und versprach nicht nur die Erstattung aller Einrichtungskosten an die Staatskasse, sondern auch die sofortige Einrichtung aller Posten, welche seitens der Regierung für nötig erachtet werden sollten. Die königliche Entscheidung fiel nach reiflicher Erwägung zwar zu Gunsten des General-Postmeisters aus, doch nicht ohne Einschränkungen, die früher nicht bestanden hatten. Die Entscheidung legte Nachdruck darauf, dass das Amt des General-Postmeisters in erster Linie zum Nutzen des Publikums begründet sei, ohne dass darum der Privatvorteil der Amtsinhaber vernachlässigt werden solle. In Übereinstimmung mit diesem Grundsatz verfügte der königliche Erlass, dass das Haus Carvajal der Staatskasse die für die Einrichtung von Postkursen verausgabten Summen zu erstatten habe, insoweit als die Ausgaben nicht etwa durch die Einnahmen Deckung gefunden hätten; dass das genannte Haus ferner die Verpflichtung habe, alle diejenigen Postverbindungen einzurichten und zu erhalten, welche die Behörden im Staats- und öffentlichen Interesse für notwendig erachteten; dass die Verluste aus nicht rentablen Postkursen durch den Überschuss aus einträglichen Kursen zu decken seien; und dass endlich, wenn der Postdienst eingestellt und vernachlässigt würde, der Vicekönig

than the profits. In the mean time the brilliant results of the State posts were evident; the post route between Quito and Cartagena had, in less than a year, produced a net profit of over 4600 pesos.*)

The Postmaster General, anxious for the maintenance of his privilege, sought redress at the royal court. He petitioned for the cessation of the State postal service and promised, not only to reimburse the Exchequer for all the costs of organization, but also to establish immediately all the posts which the government should consider necessary. The matter was, after mature consideration, decided by the King in favour of the Postmaster General, but not without restrictions which had formerly not existed. The decision laid special stress on the fact that the office of Postmaster General had been instituted in the first place for the benefit of the public, not, however, that the private advantage of the person holding the office was to be thereby neglected. In accordance with this principle the royal decree ordered the Carvajal family to reimburse the Royal Exchequer for all sums expended in the establishment of post routes, in so far as the costs had not been covered by the revenues. It further ordained that the house of Carvajal was obliged to organize and maintain all such postal routes as the authorities, in the interest of the State and the public, should deem necessary; that the loss incurred on routes which did not pay, should be covered by the surplus revenues of those which were more lucrative; and finally, that whenever the postal service was discontinued or neglected, the Viceroy should be justified in taking possession of the postal revenues in the district under his administration and employing them for the maintenance of the postal service, and in case the

*) 1 ancien peso espagnol = environ fr. 5. 50.

1 altspanischer Peso = ungefähr 5 Fr. 50 Centimen.

*) an old Spanish peso = about 5 francs and 50 centimes.

les recettes postales de son arrondissement et de les employer au maintien du service postal et, dans le cas où ces recettes ne seraient pas suffisantes, de mettre à contribution, à cet effet, les recettes postales du royaume du Pérou.

Cette mûre décision témoignait de la ferme volonté du Gouvernement de protéger encore le privilège de la maison Carvajal, mais aussi de tenir la main à ce que cette maison remplît les devoirs que lui imposait la possession de son privilège étendu. La décision royale contenait, à l'adresse de la maison Carvajal, l'invitation de déployer désormais une énergique activité.

(*A suivre.*)

L'Administration des Postes de Suède en 1892 et en 1893.

Communiqué par la Direction générale des Postes de Suède.

Les années 1892 et 1893 ont été riches en progrès marquants dans le développement régulier du service des postes de Suède. Nous avons pensé en conséquence qu'on ne lirait pas sans intérêt les communications suivantes extraites principalement des rapports d'exercice de l'Administration centrale pour les deux années en question.

La première place dans la série des réformes postales qui ont été inaugurées pendant ces deux années revient indubitablement à l'introduction de nouvelles autorités intermédiaires ou d'administrations de district. Cette réforme, préparée pendant les années antérieures à 1892 et soumise cette année-là par le Gouvernement à l'approbation de la Diète, était mise en œuvre au commencement de l'année 1893.

Il était déjà mentionné dans l'année

berechtigt sein sollte, die Posteinnahmen in seinem Verwaltungsbezirk mit Beschlag zu belegen und zur Aufrechterhaltung des Postdienstes zu verwenden und, falls die betreffenden Summen nicht ausreichen sollten, die Posteinnahmen im benachbarten Königreich Peru zu diesem Zwecke mit heranzuziehen.

Dieser wohlüberlegte Erlass gab den bestimmten Willen der Regierung zu erkennen, das Privileg des Hauses Carvajal zwar einstweilen noch zu schützen, aber auch darauf zu bestehen, dass das Haus den Pflichten nachkomme, welche ihm der Besitz seines weitgehenden Privilegs naturgemäss auferlegte. Für das Haus Carvajal enthielt der königliche Erlass den deutlichen Wink, sich nunmehr zu energischer Thätigkeit aufzuraffen.

(*Fortsetzung folgt.*)

Die Postverwaltung von Schweden in den Jahren 1892 und 1893.

Mitgeteilt von der schwedischen General-Postdirektion.

Die Jahre 1892 und 1893 waren reich an bemerkenswerten Fortschritten in der regelmässigen Entwicklung des schwedischen Postwesens. Wir setzen daher voraus, dass nachfolgende Mitteilungen, welche hauptsächlich den Berichten der Centralverwaltung betreffend die genannten 2 Jahre entnommen sind, für unsere Leser nicht ohne Interesse erscheinen werden.

Den ersten Platz in der Reihe der vorgenommenen Reformen nimmt zweifelsolne die Einführung neuer Administrativ-Behörden, der Kreis-Inspektionen, ein. Diese Reform wurde vor dem Jahre 1892 vorbereitet, in letztem Jahre dem Reichstage unterbreitet und am Anfange des Jahres 1893 ins Werk gesetzt. In der Juni-Nummer unseres Blattes vom Jahrgang 1880 war bereits, in Verbindung mit einer Dar-

respective sums should not suffice for the purpose, to make up the deficiency out of the postal revenues of the neighbouring kingdom of Peru.

This decree, which had been well weighed, revealed distinctly the will of the Government to protect, at least for the present, the privileges of the Carvajal family, but also its intention to insist on the latter fulfilling the obligations which the possession of its extensive privileges naturally made incumbent upon it. The royal decree was also a clear hint to the Carvajal family to rouse itself to more energetic action.

(*To be continued.*)

The Postal Administration of Sweden in the years 1892 and 1893.

By the Swedish General Post Direction.

The years 1892 and 1893 were rich in noteworthy progress in the regular growth of the Swedish post. We may therefore infer that the following facts, which are taken principally from the reports of the Central Administration for the above mentioned years, will not be devoid of interest for our readers.

The first place in the series of reforms introduced belongs without doubt to the institution of new intermediate authorities, namely the District Inspectors. This reform was prepared previous to 1892, in which year it was laid before the Diet, and came into force at the beginning of 1893. In connection with a description of the organization of the Swedish posts in the June number of our paper for the year 1880, mention was made that the want of

1880 de ce journal (numéro de juin), en connexion avec un exposé de l'organisation du service des postes suédoises, que le manque d'autorités intermédiaires pareilles entre l'Administration centrale et les Administrations locales se faisait vivement ressentir dans un pays aussi vaste que la Suède avec sa superficie de plus de 400,000 kilomètres carrés. L'augmentation rapide du service et les exigences croissantes qui en découlaient quant à l'activité du personnel et à la tâche de l'Administration centrale rendaient la réforme en question toujours plus indispensable.

Vu l'importance de cette mesure, nous croyons devoir nous y arrêter quelques instants, quoique un article inséré dans le numéro de mai 1892 de *L'Union postale*: «Décentralisation du service postal suédois» ait déjà initié le lecteur aux traits principaux de la réforme.

Comme le fait prévoir l'article en question, à partir du commencement de 1893, le territoire postal de la Suède a été, à l'exception des villes de Stockholm, de Gothenbourg et de Malmö, avec les stations (bureaux d'exercice restreint) et les lignes postales relevant des bureaux de poste de ces villes, réparti en cinq districts d'inspection postale, nommés les districts du Sud, de l'Ouest, de l'Est, du Centre et du Nord, avec un inspecteur des postes placé à la tête de chaque district.

Ces inspecteurs des postes, stationnés jusqu'à nouvel ordre dans les villes de Malmö, Gothenbourg, Norrköping, Stockholm et Sundsvall, ont pour principales attributions:

1° D'exercer la surveillance des établissements postaux et du service de la caisse d'épargne postale dans le district confié à chaque inspecteur, ainsi que, quand il y a lieu, d'exécuter les décisions de l'Administration centrale des postes et de l'Administration de la caisse d'épargne postale;

2° D'étudier et de préparer certaines questions qui sont ensuite soumises aux délibérations des dites Administrations centrales;

stellung der Organisation der schwedischen Posten, die Thatsache hervor gehoben worden, dass der Mangel von Zwischenbehörden zur Vermittlung des Verkehrs der Centralverwaltung mit den Lokalpoststellen lebhaft empfunden werde in einem so ausgedehnten Lande wie Schweden mit seinem 400,000 Quadratkilometer übersteigenden Flächeninhalt. Die rasche Zunahme des Verkehrs und die daraus hervorgehenden, fortwährend sich steigenden Ansprüche, welche an die Thätigkeit des Personals und die Leistungen der Centralverwaltung gestellt wurden, liessen eine Reform dieser Zustände je länger je unentbehrlicher erscheinen.

Angesichts der Bedeutung einer solchen Massregel glauben wir, bei derselben etwas verweilen zu sollen, obschon ein in der Mai-Nummer der *«Union postale»* von 1892 erschienener Artikel: «Decentralisation des Postdienstes in Schweden» die Leser über die Grundzüge der Reform bereits unterrichtet hat.

Wie der genannte Aufsatz voraussehen liess, wurde am Anfang des Jahres 1893 das schwedische Postgebiet, mit Ausnahme der Städte Stockholm, Gothenburg und Malmö und der den Postämtern dieser Städte zugewiesenen Nebenpoststellen und Postrouden, in 5 — Süd-, West-, Ost-, Central- und Nord-Distrikt benannte — Inspektionskreise eingeteilt und ein Post-Inspektor an die Spitze jedes dieser Kreise gestellt.

Diesen Post-Inspektoren, welche bis auf weiteres in den Städten Malmö, Gothenburg, Norrköping, Stockholm und Sundsvall ihren Sitz haben, fällt hauptsächlich die Aufgabe zu:

1. die Aufsicht über die Poststellen und den Postsparkassendienst in ihrem Gebiete auszuüben, sowie vorkommenden Falls die Verfügungen der Central-Postverwaltung und der Verwaltung der Postsparkassen zu vollziehen;

2. gewisse diesen beiden Verwaltungen vorzulegende Fragen zu prüfen und zu begutachten;

some intermediate authority to negotiate the transactions of the Central Administration and the local post offices was greatly felt in such an extensive country as Sweden, with its more than 400,000 square kilometers area. The rapid increase of traffic and the consequent claims constantly made on the activity of the staff and the efforts of the Central Administration made a reform in these conditions the more necessary the longer it was postponed.

In view of the importance of the measure we shall do well to dwell on it somewhat in detail, although an article published in the May number of the *«Union postale»* for 1892, entitled «Decentralization of the Postal Service in Sweden», has already given our readers some of the characteristics of the reform.

As was to be gathered from the above-mentioned article, the Swedish postal territory, with the exception of the towns of Stockholm, Gothenburg and Malmö and the post offices and routes attached to them, was, at the beginning of 1893, divided into 5 districts, South, West, East, Central and North, and a postal inspector placed at the head of each district.

The principal duties of these postal inspectors, who are stationed until further notice at Malmö, Gothenburg, Norrköping, Stockholm and Sundsvall, are as follow:

1. The superintendence of the post offices and savings bank business in their district, and also, when necessary, to carry out the enactments of the Central Postal Administration and Savings Bank Department;

2. To examine and express their opinion on certain questions to be laid before these two administrations;

3^o De décider seuls certaines matières et de prendre certaines mesures dans des limites de compétence fixées.

Au premier égard, l'inspecteur des postes est spécialement tenu de veiller rigoureusement: à ce que le transport de la poste s'effectue avec ordre, sûreté et toute la diligence possible; à ce que dans les bureaux les affaires relevant tant du service postal proprement dit que de celui de la caisse d'épargne postale, soient expédiées en conformité des prescriptions données, et à tous autres égards en conformité de la mission et du but du service des postes et de la caisse d'épargne postale. En conséquence, l'inspecteur est tenu de pourvoir à ce que les arrangements pris dans les bureaux pour le service du public soient dûment proportionnés à la grandeur du trafic.

De l'inspecteur des postes relève la totalité des employés postaux, préposés de stations postales et de bureaux flottants, agents subalternes et facteurs ruraux du district.

Sous l'autorité directe de l'inspecteur des postes sont placés, outre les employés de l'Administration du district, les préposés des bureaux de poste de plein exercice (*postmüstare*) et le personnel attaché au transport de la poste par chemin de fer.

Au moins une fois par an, et au reste aussi souvent que les circonstances l'exigent ou le rendent opportun, l'inspecteur des postes est tenu de faire l'inspection et l'inventaire de tous les bureaux de poste du district, ou si le temps ne le lui permet pas, de faire procéder à cette inspection par le contrôleur des postes attaché à son bureau.

Les ambulants postaux et les coupés ambulants avec postillon traversant le district, sont, aussi souvent qu'il est jugé nécessaire, inspectés, dans la règle par l'inspecteur, mais par le contrôleur, si l'inspecteur en est empêché par d'autres occupations.

L'inspecteur est tenu de donner aux préposés des bureaux et à ses autres subordonnés les conseils et les directions nécessaires pour le service.

3. innerhalb der ihnen übertragenen Kompetenz einzelne Angelegenheiten selbständig zu erledigen.

In erster Linie hat der Post-Inspektor streng darüber zu wachen, dass die Beförderung der Postsachen regelmässig, sicher und möglichst rasch stattfindet und dass die Bureaux sowohl die eigentlichen Postgeschäfte als den Dienst der Postsparkassen den bestehenden Vorschriften gemäss und überhaupt dem Zwecke der Post- und Sparkassen-Einrichtungen entsprechend besorgen. Der Post-Inspektor hat demnach darüber zu wachen, dass die für die Bedienung des Publikums von den Postbureaux getroffenen Einrichtungen der Bedeutung des Verkehrs entsprechen.

Dem Post-Inspektor untergeordnet sind sämtliche Postbeamten, Vorsteher von stationären Poststellen und Schiffsbureaux, Unterbeamten und Landbriefträger des Kreises. Unmittelbar unter dem Post-Inspektor stehen, ausser den Postbeamten des Bezirks, die Vorsteher der Postämter mit vollem Dienst (*postmüstare*) und das für den Transport der Postsendungen mit der Eisenbahn verwendete Personal.

Wenigstens einmal in jedem Jahre und überdies so oft es die Verhältnisse notwendig oder passend erscheinen lassen, hat der Postinspektor eine Inspektion mit Inventarabschluss bei allen Postbureaux seines Kreises vorzunehmen oder, wenn es ihm selbst die Zeit nicht erlaubt, durch den seinem Bureau beigegebenen Controller vornehmen zu lassen.

Die den Kreis durchfahrenden Bahnposten und Wagenposten mit Postillonsführung (*coupés ambulants*) sind, so oft es notwendig erachtet wird, zu inspizieren, und zwar ebenfalls durch den Inspektor oder in seiner Verhinderung durch den Controller.

Der Inspektionsbeamte ist gehalten, den Bureauvorstehern und seinen andern Untergeordneten die dienstlich notwendige Anleitung und Belehrung zu erteilen.

3. To dispose of individual matters at their own discretion within the limits of the powers invested in them.

In the first place the postal inspector has to keep careful watch that the transmission of postal articles takes place regularly, securely and as rapidly as possible; that the post offices transact both the ordinary postal business and the savings bank business according to the existing regulations and conformably to the aims of the postal and savings bank institutions. The postal inspector has thus to see that the arrangements made by the post offices for the service of the public are adapted to the requirements of the business transacted.

All the postal officials, the managers of postal stations and marine post offices, subordinate officials and rural letter-carriers of the district are under the superintendence of the respective postal inspector. Immediately beneath the postal inspectors are, besides the postal officials of the district, the managers of the post offices with unrestricted duties (*postmüstare*) and those officials who are employed in the transport of the mails by rail.

At least once a year, and besides this as frequently as circumstances require it, the postal inspectors have to make an inspection and take an inventory in all the post offices of their districts; if an inspector has not himself sufficient time at his disposal he must send the controller belonging to his office.

The railway post offices and *coupés* with postillon travelling through the districts have also to be inspected as often as necessary by the inspector or, when he is prevented, by the controller.

The inspecting officer is required to give the postmasters and other subordinates all the necessary as-

En suivant avec attention les besoins des diverses localités de son district, l'inspecteur soumet à l'Administration centrale des postes ou, le cas échéant, à l'Administration de la caisse d'épargne postale, les propositions, justifiées par ces besoins, de création de nouveaux bureaux de poste, de nouvelles lignes postales et de bureaux de caisse d'épargne postale.

Pour chaque mois, aussi promptement que possible après la fin du mois, l'inspecteur transmet à l'Administration centrale des postes un rapport sur tout ce qui s'est passé de plus remarquable dans son district, indépendamment de ce qu'il peut avoir antérieurement signalé.

Les directeurs des postes de Stockholm, de Gothenbourg et de Malmö exercent, dans les parties qui s'y prêtent, la même autorité et les mêmes attributions que les inspecteurs des postes quant à la direction du personnel et à l'administration de leur ressort.

Quant aux mesures prises, pendant les années 1892-1893, en vue de faciliter l'échange des postes et le mouvement d'argent dans l'intérieur de la Suède auquel la poste sert d'intermédiaire, il faut mentionner qu'à partir du 1^{er} juillet 1892 il a été organisé un système de *mandats télégraphiques* entre la plupart des bureaux de poste de plein exercice, et que depuis le 1^{er} août de la même année, toutes les *stations postales* ont été admises à l'échange direct des envois grevés de remboursement.

A ajouter en connection qu'en octobre 1892, le Gouvernement suédois a autorisé l'Administration des postes à créer, sur les points où elle l'estimerait nécessaire, des « dépôts de lettres » (*brefsamlingsställen*) admis à recevoir du public des lettres, des cartes-lettres, des cartes postales et des objets sous bande, tant ordinaires que recommandés, des lettres avec valeur déclarée au maximum de cinq cents couronnes,*¹) des mandats de poste.

*¹) 1 couronne suédoise à 100 öre = environ fr. 1. 40.

Unter sorgfältiger Erwägung der Bedürfnisse der verschiedenen Ortschaften seines Bezirks hat der Inspektor der Centralverwaltung, beziehungsweise der Postsparkassaverwaltung die durch diese Bedürfnisse gerechtfertigten Vorschläge für Errichtung neuer Postbureaux, Postsparkassenämter und Postverbindungen zu unterbreiten.

Nach Ablauf jedes Monats und mit möglichster Beförderung hat der Inspektor der Centralpostverwaltung Bericht zu erstatten über die bedeutendsten Vorkommnisse in seinem Bezirke, abgesehen von demjenigen, was er bereits im besondern gemeldet hat.

Die Postdirektoren in Stockholm, Gothenburg und Malmö üben in den betreffenden Gebietsteilen, in Bezug auf die Leitung des Personals und des Betriebs, die gleiche Amtsthätigkeit aus, wie sie nach Vorstehendem den Postinspektoren in ihren Bezirken übertragen ist.

Was diejenigen Massregeln betrifft, welche in den Jahren 1892 und 1893 zur Erleichterung des Postverkehrs, insbesondere der Übermittlung von Geldbeträgen im Innern von Schweden, getroffen wurden, haben wir zu erwähnen, dass vom 1. Juli 1892 an der Austausch von *telegraphischen Postanweisungen* zwischen den meisten Postbureaux mit vollem Dienst eingeführt, und vom 1. August des gleichen Jahres an *alle Poststellen* zur direkten Auswechslung von *Nachnahmesendungen* zugelassen wurden.

Im weitem hat die schwedische Regierung im Oktober 1892 die Postverwaltung ermächtigt, auf den von ihr als passend angesehenen Punkten Postablagen (*brefsamlingsställen*) zu errichten, welche vom Publikum gewöhnliche und rekommandierte Briefe, Kartenbriefe, Postkarten und Kreuzbandsendungen, Wertbriefe bis zum Höchstbetrage von 500 Kronen*¹) und Postanweisungen zur Beförderung anzunehmen.

*¹) 1 schwedische Krone à 100 Öre = ungefähr Fr. 1. 40.

sistance and information needed for the proper execution of their work.

After carefully weighing the needs of the various places in his district, the inspector has to lay before the Central Administration or the Savings Bank Department, as the case may be, the proposals for the establishment of such new post offices, branch savings banks and postal routes as appear to be justified by these needs.

At the end of each month, and as early as possible, the inspector has to report to the Central Administration the most important events which have taken place in the district, apart from what he may have previously notified in particular.

The postal directors in Stockholm, Gothenburg and Malmö exercise the same official functions in these towns with regard to the direction of the staff and the working of the service as are intrusted, according to the above, to the postal inspectors in their districts.

With respect to the measures taken in 1892 and 1893 for the facilitating of the postal traffic, especially the transmission of money in the interior of Sweden, we may mention that on the 1st of July 1892, a system of *telegraphic money orders* was organized in most of the post offices with unrestricted duties, and on the 1st of August of the same year, the service of *articles with reimbursement* was extended to *all post offices*.

Further, in October 1892 the Postal Department ordered post depots (*brefsamlingsställen*) to be instituted in those places which were considered suitable; they might accept for transmission from the public, letters, letter-cards, post-cards, book packets, both registered and unregistered, letters with value declared up to a maximum of 500 crowns*¹) and money orders.

*¹) 1 Swedish crown of 100 öre = about frs. 1. 40.

En outre, partout où l'Administration centrale estime que rien n'y porte obstacle, par suite de circonstances spéciales, telles que frais de transport, etc., elle admet ces dépôts à recevoir des colis tant ordinaires qu'avec déclaration de la valeur au maximum de cinq cents couronnes.

La compétence attribuée de la sorte aux dépôts de lettres de recevoir des objets postaux des espèces mentionnées, s'applique aussi aux objets adressés à l'étranger, néanmoins avec la restriction quant aux mandats de poste et aux colis, qu'il n'est reçu que ceux à destination de la Norvège et du Danemark. Les mandats de poste ne peuvent en outre pas porter sur des montants supérieurs au maximum admis dans l'échange intérieur, savoir 100 couronnes.

Enfin, ces dépôts tiennent en vente toutes les espèces de timbres d'affranchissement, ainsi que les timbres-épargne.

Ils ne se livrent à aucune distribution d'objets postaux.

Les premiers dépôts de l'espèce furent organisés, dans le courant de 1893, sur quelques points éloignés de la capitale, où on les considérait surtout nécessaires.

Les dépôts de lettres ne sont pas desservis par des employés postaux. Vu les opérations peu compliquées qu'ils exigent, et par des raisons d'économie, on s'est arrangé avec des marchands de fournitures de bureau, des marchands de journaux, etc., qui soignent dans leurs locaux ces opérations moyennant une rétribution modérée.

Si maintenant nous jetons un coup d'œil sur les travaux réalisés dans le domaine de l'Administration postale générale pendant les années qui font l'objet de cet exposé, nous constatons ce qui suit: En juillet 1892, l'Administration centrale des postes a publié de nouveaux Règlements généraux du trafic postal (*Ny allmän poststadga*), ainsi qu'un Règlement d'habillement (*Beklädnadsregle-*

Diese Postablagen werden überdies, überall da wo die Central-Postverwaltung es mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse, so z. B. die Höhe der Transportkosten, nicht als unzulässig erachtet, ermächtigt, so wohl gewöhnliche als Wertangabe bis höchstens 500 Kronen tragende Postpakete (*colis postaux*) entgegenzunehmen.

Die nach den beiden vorhergehenden Absätzen den Postablagen erteilte Befugnis umfasst die Sendungen nach dem Auslande, mit der Beschränkung jedoch, dass Postanweisungen und Postpakete nur nach Norwegen und Dänemark zulässig sind, bei erstern überdies nur bis zu dem im Inlandverkehr festgesetzten Höchstbetrage von 100 Kronen.

Endlich verkaufen die Postablagen Postwertzeichen aller Art, sowie Sparmarken.

Sie befassen sich dagegen nicht mit der Zustellung von Postsachen an die Adressaten.

Die ersten Postablagen der genannten Art wurden im Jahre 1893 an einigen von der Hauptstadt weit entfernten Punkten, wo man sie als besonders notwendig ansah, errichtet.

Die Postablagen werden nicht durch eigentliche Postbeamte bedient. Bei der Einfachheit ihres Dienstes und aus Sparsamkeitsrücksichten konnte man die Postablagen an Schreibmaterialienhändler, Zeitungsverkäufer etc., welche die Postgeschäfte in ihren Verkaufslokalen abwickeln, gegen eine mässige Entschädigung übertragen.

Wenn wir nun einen Blick werfen auf die im Gebiete der allgemeinen Verwaltung in den den Gegenstand unseres Aufsatzes bildenden Jahren durchgeführten Leistungen, so ergibt sich folgendes: Im Juli 1892 erliess die Central-Postverwaltung neue allgemeine Reglements für den Betrieb des Postdienstes (*Ny allmän poststadga*), sowie ein neues Reglement für die Bekleidung der Postbediensteten (*Beklädnadsreglemente*). Im Feb-

These post depots are also allowed to accept for transmission ordinary parcels and those with declared value up to 500 crowns, in all places where the Central Administration, on taking into consideration special circumstances, as for instance cost of transport, does not regard it as inadmissible.

The permission granted to the postal depots by the two preceding paragraphs includes articles for abroad, with this restriction however, that money orders and postal parcels are only admissible for Norway and Denmark, and moreover in the first case to the maximum of 100 crowns only, as fixed for the inland service.

Finally, the post depots sell postage stamps of all kinds as well as those of the savings bank.

They do not however deliver correspondence to the addressees.

The first postal depots of this description were opened in 1893, in some places far distant from the capital and where they were specially needed.

The post depots are not managed by postal officials properly so called. Taking into consideration the simplicity of the service, and for the sake of economy, it was decided to intrust them to stationers, newspaper vendors etc. who transact the business in their own shops for a moderate remuneration.

If we now cast a glance over the business transacted in the general administration during the years which form the subject of the present article, we have the following results: In July 1892 the Central Administration issued new general regulations for the working of the postal service (*Ny allmän poststadga*) as well as regulations respecting the uniforms of the postal servants (*Beklädnads-*

mente) pour les agents subalternes du service. En février 1893 a paru, de la même autorité, une nouvelle instruction pour les facteurs ruraux (*Förnyad instruktion för landtbrefbärare*), et en avril de la même année une Instruction pour les préposés aux dépôts de lettres (*Instruktion för föreståndare för brefsamlingsställen*).

Un arrêté royal de décembre 1889 avait autorisé l'Administration centrale des postes à appeler des employés des services locaux pour l'assister dans la rédaction de projets de *réglements* visant la comptabilité postale et les questions y connexes. Le but de ce travail était de réunir et de compléter les dispositions en vigueur relatives aux questions mentionnées. Continué pendant les années 1892 et 1893, il a donné lieu aux publications suivantes :

1892. Règlement concernant la comptabilité des bureaux de poste de plein exercice du royaume (*Reglemente angående medelsredovisningen vid postkontoren i riket*), et

Règlement pour ces bureaux concernant l'abonnement par l'intermédiaire de la poste aux journaux et à d'autres publications périodiques (*Reglemente för postkontoren i riket angående abonnemang genom postverket a tidningar och andra periodiska skrifter*);

1893. Règlement pour les mêmes bureaux concernant le service des mandats de poste (*Reglemente för postkontoren i riket angående postanvisningsrörelsen*).

Il peut être mentionné ici par anticipation que ce travail de codification a continué pendant l'année 1894, et qu'en mai de la même année il a été publié les dispositions suivantes :

Règlement pour les bureaux de plein exercice et les ambulants postaux concernant le traitement des colis postaux (*Reglemente för postkontoren och postkupéexpeditionerna i riket angående paketpostförsändelsers behandling*);

Règlement pour les bureaux de plein exercice concernant les rem-

ruar 1893 erschien eine von der gleichen Behörde verfasste neue Instruktion für die Landbriefträger (*Förnyad instruktion för landtbrefbärare*) und im April des gleichen Jahres eine Instruktion für die Postablagehalter (*Instruktion för föreståndare för brefsamlingsställen*).

Durch königlichen Beschluss vom Monat Dezember 1889 war die Central-Postverwaltung ermächtigt worden, Beamte des Lokaldienstes zu berufen zur Mitwirkung bei der Ausarbeitung von *Reglements*-Entwürfen betreffend das Rechnungswesen der Postverwaltung und die damit verbundenen Fragen. Man bezweckte mit dieser Arbeit die Zusammenstellung und Ergänzung der diesfalls bestandenen Vorschriften. In den Jahren 1892 und 1893 wurde die Revisionsarbeit fortgesetzt, und es erschienen folgende Erlasse :

1892. Reglement betreffend das Rechnungswesen der schwedischen Postbureaux mit vollem Dienst (*Reglemente angående medelsredovisningen vid postkontoren i riket*), und

Reglement (für die nämlichen Bureaux) betreffend die Besorgung von Abonnements auf Zeitungen und andere periodische Veröffentlichungen (*Reglemente för postkontoren i riket angående abonnemang genom postverket a tidningar och andra periodiska skrifter*);

1893. Reglement (für die nämlichen Bureaux) betreffend den Postanweisungsdienst (*Reglemente för postkontoren i riket angående postanvisningsrörelsen*).

Wir wollen hierbei zu bemerken nicht ermangeln, dass diese Codificationsarbeit im Jahre 1894 fortgesetzt, und im Mai dieses Jahres folgende Bestimmungen erlassen wurden :

Reglement für die Postbureaux mit vollem Dienst und die fahrenden Postbureaux betreffend die Behandlung der Postpakete (*Reglemente för postkontoren och postkupéexpeditionerna i riket angående paketpostförsändelsers behandling*);

Reglement für die Bureaux mit vollem Dienst betreffend die Nach-

reglemente). In February 1893 new instructions were issued from the same authority for the rural postmen (*Förnyad instruktion för landtbrefbärare*) and in April of the same year new instructions for the managers of the post depots (*Instruktion för föreståndare för brefsamlingsställen*).

By a royal decree of December 1889 the Central Postal Administration had been empowered to summon officials of the local service to cooperate in the working up of the drafts of new *regulations* relating to the accountant department of the Postal Administration and the questions connected with it. The object of this undertaking was the compilation and completion of the manuscripts which already existed for the purpose. In the year 1892 and 1893 the work of revision was continued and the following regulations were issued :

1892. Regulations respecting the book-keeping of the post offices with unrestricted duties (*Reglemente angående medelsredovisningen vid postkontoren i riket*), and

Regulations (for the same offices) respecting the subscriptions for newspapers and other periodical publications (*Reglemente för postkontoren i riket angående abonnemang genom postverket a tidningar och andra periodiska skrifter*);

1893. Regulations (for the same offices) respecting the money order service (*Reglemente för postkontoren i riket angående postanvisningsrörelsen*).

We must not forget to observe here that this work of compilation was continued in 1894, and that in the month of May of that year the following orders were issued :

Regulations for the post offices with unrestricted duties and the travelling post offices respecting the treatment of postal parcels (*Reglemente för postkontoren och postkupéexpeditionerna i riket angående paketpostförsändelsers behandling*);

boursements et les recouvrements par la poste (*Reglemente för postkontoren angående postförskott och inkassering*);

Règlement pour les bureaux de plein exercice et les ambulants postaux concernant le traitement des envois non affranchis ou insuffisamment affranchis (*Reglemente för postkontoren och postkupéexpeditionerna angående lösenförsändelsers behandling*).

(La suite au prochain numéro.)

Littérature postale.

„La Ilustracion Postal.“

Tel est le titre d'un journal illustré, qui, rédigé par Don José Primo de Rivera y Williams, fonctionnaire supérieur de l'Administration des postes d'Espagne, à Madrid, paraît trois fois par mois, les 8, 18 et 28, depuis le 8 décembre 1894. Nous avons sous les yeux les deux premiers numéros de ce journal grand in-folio, enrichi d'illustrations et imprimé sur un beau papier. Nous souhaitons avec plaisir la bienvenue à ce nouveau défenseur des intérêts postaux. En tête du premier numéro nous remarquons le portrait du Chef supérieur du service des postes d'Espagne, Son Excellence M. Trinitario Ruiz y Capdepon, Ministre de l'Intérieur, qui est très honoré et très aimé par nos collègues d'Espagne, à cause des mérites qu'il s'est acquis en améliorant la position officielle et sociale des fonctionnaires postaux. Nous apercevons, en outre, le portrait de l'ancien Directeur général des postes, M. Angel Mansi y Bonilla; une carte des postes d'Espagne; la reproduction d'un groupe de facteurs postaux effectuant leur distribution en vélocipède, organisation qui bien que n'existant que depuis six mois dans certains quartiers et faubourgs de Madrid,

nahmen und Posteinzüge (*Reglemente för postkontoren angående postförskott och inkassering*);

Reglement für die Bureaux mit vollem Dienst und die fahrenden Postbureaux betreffend die Behandlung der unfrankierten und ungenügend frankierten Sendungen (*Reglemente för postkontoren och postkupéexpeditionerna angående lösenförsändelsers behandling*).

(Fortsetzung folgt.)

Postalische Litteratur.

„La Ilustracion Postal.“

nennt sich eine illustrierte Zeitschrift, welche seit dem 8. Dezember 1894 unter der Redaktion von Don José Primo de Rivera y Williams, einem höheren Beamten der spanischen Postverwaltung, in Madrid dreimal monatlich (am 8., 18. und 28.) erscheint. Wir sind im Besitz der beiden ersten Nummern des in Grossfolio-Format gedruckten, reich ausgestatteten Blattes, in welchem wir einen willkommenen Mitarbeiter auf dem Gebiete der postalischen Interessen begrüßen. An der Spitze der Nummer 1 begegnen wir dem Bildnis des obersten Chefs des spanischen Postwesens, des Ministers des Innern, Excellenz Trinitario Ruiz y Capdepon, der wegen seiner Verdienste um die Hebung der amtlichen und sozialen Stellung der Postbeamtenschaft in den Kreisen unserer spanischen Kollegen ungemein verehrt und beliebt ist. Im weiteren finden wir das Bildnis des früheren General-Postdirektors Angel Mansi y Bonilla, ferner eine Postübersichtskarte von Spanien, die Abbildung einer Gruppe von Briefträgern, die, mit dem Fahrrad ausgerüstet, ihre Bestellungen besorgen, eine Einrichtung, die erst seit einem halben Jahr in gewissen Stadtteilen und Vor-

Regulations for the offices with unrestricted duties respecting reimbursement and collection orders (*Reglemente för postkontoren angående postförskott och inkassering*);

Regulations for the offices with unrestricted duties and the travelling post offices respecting the treatment of unpaid and insufficiently paid articles (*Reglemente för postkontoren och postkupéexpeditionerna angående lösenförsändelsers behandling*).

(To be continued.)

Postal Literature.

„La Ilustracion Postal.“

Such is the title of an illustrated periodical which appeared for the first time on the 8th of December 1894. It is published three times a month, on the 8th, 18th and 28th, under the editorship of Don José Primo de Rivera y Williams, an upper officer in the Spanish Postal Department in Madrid. We have received the first two numbers of the paper, which is very well got up in large folio size, and give it a warm welcome as a co-worker in the interests of the Post.

The first number opens with the portrait of the head of the Spanish Postal Department, His Excellency Trinitario Ruiz y Capdepon, Minister of the Interior, who is much liked and esteemed by our Spanish colleagues on account of his meritorious services in raising the official and social position of the postal officials. It also contains the portrait of the former Postmaster General, Angel Mansi y Bonilla; a postal survey map of Spain; the engraving of a group of postmen who deliver their letters on bicycles, an institution which was introduced with seeming

semble avoir déjà fait ses preuves; une ligne du paquebot-poste espagnol « Leo XIII », qui fait le service entre l'Espagne et les Philippines, et enfin des reproductions des cartes postales jubilaires que l'Administration des postes britanniques fit confectionner en 1890 en souvenir du 50^e anniversaire de l'introduction du *Penny Postage* par Rowland Hill.

Parmi les matières abondantes de ce journal, nous remarquons un article intitulé « La maison postale », dans lequel on se plaint que la capitale de l'Espagne ne possède pas encore un hôtel central des postes et télégraphes convenable. L'auteur y mentionne le fait intéressant qu'au moment où l'Espagne possédait à peine un réseau télégraphique, le marquis de Salamanque offrit au Gouvernement de construire, à ses propres frais, sur l'emplacement qui lui serait fourni par le Gouvernement, un grand hôtel des postes et télégraphes conforme au plan qui lui serait tracé. A titre de dédommagement il n'exigeait que le produit pendant vingt ans d'un droit de timbre ne dépassant pas 25 centimos, à percevoir pour chaque télégramme expédié. L'offre fut considérée comme onéreuse pour l'Etat et repoussée.

Les années s'écoulèrent. Le marquis était mort depuis longtemps, lorsque le droit de timbre sur les télégrammes, qui existe encore aujourd'hui, fut introduit et l'Espagne n'en est pas moins, malheureusement, le seul pays d'Europe qui ne possède pas dans sa capitale un hôtel des postes en rapport avec le trafic actuel.»

En tête du numéro 2 nous voyons le portrait du nouveau Directeur général des postes, M. Antonio Barroso y Castillo, qui, ainsi qu'il ressort de la courte biographie qui accompagne le portrait, est juriste de profession. Il a exercé l'état d'avocat pendant plus de dix ans à Cordoba et à Madrid et avant qu'il ne fût appelé à diriger le service des postes et télégraphes, il était Directeur des

orten von Madrid besteht und sich zu bewähren scheint; eine Abbildung des spanischen Postdampfers « Leo XIII », welcher die Postdampferlinien zwischen Spanien und den Philippinen befährt, und endlich Darstellungen der Jubiläums-Postkarten, welche die grossbritannische Postverwaltung zur Erinnerung an die vor 50 Jahren erfolgte Einführung des Pennyportos durch Rowland Hill im Jahr 1890 anfertigen liess.

Aus dem reichen Inhalte heben wir einen « Das Posthaus » betitelten Artikel hervor, in welchem beklagt wird, dass die Hauptstadt Spaniens noch immer kein würdiges Central-Post- und Telegraphengebäude besitzt. Der Verfasser erwähnt darin der interessanten Thatsache, dass der Marquis von Salamanca zu einer Zeit, als Spanien noch kaum ein Telegraphennetz besessen habe, an die Regierung mit dem Anerbieten herangetreten sei, aus eigenen Mitteln ein grosses Post- und Telegraphengebäude auf einem von der Regierung zu bestimmenden und von ihr zu beschaffenden Bauplatze genau nach dem ihm vorzuschreibenden Plane zu errichten. Als einzige Entschädigung beanspruchte er auf 20 Jahre den Ertrag einer auf jedes abgesandte Telegramm zu legenden Stempelabgabe, die 25 Centimos nicht übersteigen solle. Das Anerbieten wurde als für den Staat lästig abgewiesen. « Jahre vergingen, der Marquis war längst gestorben, da kam die Stempelabgabe für Telegramme, die heute fortbesteht, aber Spanien ist leider das einzige Land in Europa, welches in seiner Hauptstadt kein dem heutigen Verkehr angemessenes Postgebäude besitzt.»

Die Nummer 2 bringt an ihrer Spitze das Bildnis des neuen General-Postdirektors Antonio Barroso y Castillo, der, wie wir aus einem beigegebenen kurzen Lebenslaufe erschen, von Hause aus Jurist ist, über 10 Jahre in Cordoba und Madrid als Rechtsanwalt gewirkt hat, und zuletzt, bevor seine Berufung zum Leiter des Post- und Telegraphenwesens erfolgte, Direktor der spani-

success into certain parts of the city and suburbs of Madrid 6 months ago: a sketch of the Spanish mail steamer « Leo XIII », which voyages between Spain and the Philippines; and lastly engravings of the Jubilee post-cards which the British Postal Department issued in 1890 in commemoration of the introduction of the penny-postage by Rowland Hill 50 years previously.

From the varied contents of the paper we will mention especially an article entitled « The Post-House », in which it is complained that Madrid is still without a General Post and Telegraph building worthy of the capital of Spain. The writer mentions the interesting fact that at the time when Spain was scarcely in possession of a telegraph system, the Marquis of Salamanca offered the Government to erect, at his own expense, a large post and telegraph building, on a site to be chosen and provided by the Government, and exactly according to the plan which it should determine. The only compensation he demanded was the profits, during 20 years, of a stamp tax not exceeding 25 centimos to be laid on each telegram. The offer was declined on the ground of its being too burdensome for the Government. « Years passed, the Marquis was long dead, then came the stamp tax for telegrams which is still in existence; but Spain is unhappily the only country in Europe in whose capital there is no General Post Office building adapted to the present conditions of correspondence.»

Number 2 opens with a portrait of the new Postmaster General, Antonio Barroso y Castillo, who is, as we learn from a brief sketch of his life which accompanies it, by profession a lawyer. He worked for 10 years as a solicitor in Cordoba and Madrid and was afterwards, previous to his call to the leadership of the Post and Telegraph Department, Di-

pénitenciers d'Espagne. Señor Barroso n'est que dans sa 39^e année.

Afin de mettre en évidence la défec-tuosité des bâtiments postaux d'Es-pagne vis-à-vis des élégants édifices postaux de l'étranger et de provo-quer de cette manière les améliora-tions les plus urgentes, la « *Ilustracion Postal* » se propose de reproduire une série de maisons postales es-pagnoles et d'édifices postaux étran-gers en les opposant les uns aux autres. A cet effet, elle commence par la reproduction du bâtiment de la Direction générale des postes et des télégraphes à Madrid, de l'in-suffisance duquel on s'est plaint si vivement dans le numéro 1 et auquel elle oppose la vue du bel hôtel des postes de Genève. « Nous espérons que ce premier terme de comparaison, que d'autres suivront sans doute pro-chainement, incitera dans les cercles dirigeants de notre pays au renou-vellement de nos édifices postaux, qui est réclamé avec instance par la dignité de la patrie et les besoins du service. »

En prenant congé de la « *Ilustra-cion Postal* », dont la publication fournit une nouvelle preuve de l'ac-tivité qui, ainsi que nous l'avons déjà constaté précédemment, est déployée, en Espagne, dans le domaine de la littérature postale, nous croyons en-core devoir faire remarquer que l'écri-vain postal bien connu, le Dr. The-bussem (pseudonyme de M. Mariano Pardo de Figueroa, à Medina Sidonia), a encouragé ce nouveau journal par une très aimable lettre et a laissé entrevoir qu'il serait un collaborateur occasionnel, son âge et sa santé lui interdisant d'être un collaborateur régulier. Nous faisons des vœux pour que ce nouveau journal ait une nom-breuse clientèle et se réjouisse d'un succès durable.

schen Strafanstalten war. Señor Barroso steht erst im 39. Lebens-jahre.

Um die Mangelhaftigkeit der Post-gebäude Spaniens gegenüber den stattlichen Postbauten des Auslandes hervorzuheben und auf diese Art zu den dringend notwendigen Verbesse-rungen auch an ihren Teile anzu-regen, beabsichtigt die « *Ilustracion Postal* », eine Reihe von Abbildungen spanischer Posthäuser und ausländischer Postgebäude zu veröffentlichen und einander gegenüberzustellen. Sie beginnt zu diesem Behufe mit der Ab-bildung des Gebäudes der General-Post- und Telegraphendirektion in Madrid, über dessen Mängel in der Nummer 1 des Blattes so lebhaft ge-klagt worden ist, und bringt als Ge-genstück das Bild des schönen Post-gebäudes in Genf. « Es beseelt uns die Hoffnung, dass dieser erste Ver-gleich, dem bald weitere folgen kön-nen, in den leitenden Kreisen unseres Landes einen Sporn bilden wird, Hand an die Erneuerung unserer Postgebäude zu legen, was die Würde des Vaterlandes und die dienstliche Notwendigkeit gleich dringend ver-langen. »

Indem wir schliesslich erwähnen, dass der bekannte Postschriftsteller Dr. Thebussem (Schriftstellername des Herrn Mariano Pardo de Figueroa in Medina Sidonia) das neue Blatt mit einer sehr freundlichen Zuschrift begrüsst und seine gelegentliche Mit-arbeiterschaft — dauernd Mitarbeiter zu sein, verbieten ihm Alter und Kränklichkeit — in Aussicht ge-stellt hat, nehmen wir Abschied von der « *Ilustracion Postal* », deren Er-scheinen einen neuen Beweis liefert für die bereits früher erwähnte Rührigkeit, welche gegenwärtig auf dem Gebiete der postalischen Litteratur in Spanien herrscht. Möge der neuen Zeitschrift ein weiter Leserkreis und dauernder Erfolg beschie-den sein.

rector of the Spanish penitentiaries. Señor Barroso is only in his 39th year.

In order to draw attention to the deficiencies of the Spanish post of-fices when compared with the stately post office buildings of other coun-tries, and in this way to do its part to encourage the undertaking of the urgently necessary improvements, the « *Ilustracion Postal* » purposes to publish and compare a series of sketches of Spanish post-houses and foreign post office buildings. With this purpose in view it begins the series with a sketch of the building occupied by the General Post and Telegraph Direction in Madrid, the deficiencies of which were so bitterly complained of in the first number of the paper, and gives as a counter-part the handsome Post Office build-ing in Geneva. « We are inspired by the hope that this first comparison, which will soon be followed by others, will act as an incentive to the lead-ing circles of our country to begin the renovation of our post office buildings, which is urgently needed both for the honour of our country and the requirement of the service. »

We may mention in conclusion that the well-known writer on pos-tal subjects, Dr Thebussem (the *nom de plume* of Mr. Mariano Pardo de Figueroa, in Medina Sidonia), has welcomed the new paper in a very friendly letter, in which he intimates that he may occasionally contribute to its pages; advanced age and ill-health preclude him from being a regular cooperator. In taking leave of the « *Ilustracion Postal* », whose appearance is a fresh proof of the already mentioned activity which prevails at the present time in pos-tal literature in Spain, we wish this new periodical a large circle of read-ers and lasting success.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 6.

Berne, 1^{er} juin 1895.

Sommaire. DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT DANS LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE (suite). — L'ADMINISTRATION DES POSTES DE SUÈDE EN 1892 ET EN 1893 (fin). — LITTÉRATURE POSTALE. — PETITES COMMUNICATIONS.

Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine.

(Suite.)

Au Pérou, on procédait contre le monopole Carvajal d'une manière plus forte que dans la Nouvelle-Grenade, mais avec un succès moindre. Le 11 juin 1707, il fut publié une décision disposant que l'office du Maître général des postes pour le Pérou serait réuni aux offices de la Couronne, sous réserve du paiement d'une indemnité aux titulaires. Le Maître général des postes ayant protesté, il vint de Madrid l'ordre d'ajourner la confiscation et de calculer tout d'abord, d'après les cinq dernières années, le produit net de l'administration postale de Carvajal, pour avoir une base d'arrangement avec les héritiers de la famille Carvajal. Mais avant qu'il n'eût été pris des mesures dans ce sens, il intervint un décret de Philippe V étonnamment favorable aux intérêts du Maître général des postes. Contrairement aux efforts tentés pour obtenir le rachat du monopole postal de Carvajal, le Gouvernement colonial reçut l'ordre strict de ne rien changer à l'ancien état de choses. La famille Carvajal devait rester en pleine possession de ses

Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik.

(Fortsetzung.)

Schärfer als in Neu Granada, aber mit geringerem Erfolg, ging man in Peru gegen das Carvajalsche Postmonopol vor. Am 11. Juni 1707 wurde eine Verfügung erlassen, welche bestimmte, dass das Amt des General-Postmeisters für Peru den Kronämtern einzuverleiben sei, vorbehaltlich der Zahlung einer Entschädigung an die Besitzer. Auf Einspruch des General-Postmeisters erging von Madrid aus die Anordnung, die Konfiskation aufzuschieben und zunächst auf 5 Jahre rückwärts zu berechnen, welchen Reingewinn das Carvajalsche Postunternehmen abgeworfen habe, um eine Grundlage für die Abfindung der Carvajalschen Erben zu gewinnen. Noch bevor nach dieser Richtung hin weitere Schritte geschehen waren, traf ein den Interessen des General-Postmeisters auffallend günstiger Erlass Philipps des Fünften ein, worin im Gegensatz zu den bisherigen, auf Ablösung der Carvajalschen Postgerechtsame gerichteten Bestrebungen der Kolonial-Regierung in Lima die strikte Weisung erteilt wurde, dass

Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic.

(Continuation.)

More sweeping but less successful than in New Granada were the measures taken in Peru against the Carvajal monopoly. On the 11th of June 1707, a declaration was issued which determined that the office of Postmaster General for Peru should be incorporated among the crown offices, it provided however for indemnity to the possessor. On the petition of the Postmaster General, orders were sent from Madrid to postpone the confiscation, and to calculate what net profit the postal enterprise had produced during the 5 preceding years, in order to find a basis for the claims of the Carvajal heirs. Before however any further steps could be taken in this direction, a decree, extremely favourable to the interests of the Postmaster General, was issued by Philip V, in which, in opposition to the former efforts of the colonial government in Lima to confiscate the privileges of the Carvajal family, strict injunctions were given that everything was to remain unchanged. The Carvajal family was to be maintained in full possession

droits et, dans le cas où sur un point donné il aurait été fait quelque réforme, le droit de possession antérieur devait sans retard être rétabli en faveur de la famille Carvajal. Ferdinand VI confirma, par un décret du 2 juillet 1755 et un décret ultérieur du 4 mai 1758, les ordonnances de l'année 1721 de son royal prédécesseur. A partir de ce moment, les héritiers de la famille Carvajal pouvaient sans contestation exploiter au Pérou leur monopole postal. Par contre, la lutte commença sur d'autres points de l'empire colonial hispano-américain, entre autres au Mexique, dans l'île de Cuba, etc., de sorte que le Maître général des postes de l'Inde était obligé de lutter continuellement pour la conservation de ses privilèges.

Les luttes de la maison Carvajal ont beaucoup de ressemblance avec celles que la maison princière de Taxis, en Europe, soutenait notamment dans l'empire allemand pour maintenir ses privilèges.

Pour le reste, il existe une grande différence dans la manière de procéder des deux familles. Les Carvajal négligeaient d'une façon inouïe les devoirs qui résultaient de leur important privilège. Ils ne saisissaient jamais le moment opportun pour perfectionner leurs services postaux, mais se laissaient guider par l'impression des événements. Si, prenant l'initiative, d'autres cherchaient à remédier par eux-mêmes aux défauts de l'institution postale si négligée, la maison Carvajal portait plainte en se fondant sur ses privilèges et faisait le procès au progrès que son devoir lui commandait de préparer. La maison ne comprenait pas que la meilleure protection de son privilège ne consistait pas dans ses titres, mais bien dans les services rendus, dans la satisfaction donnée aux exigences de l'époque et dans l'établissement d'un service postal de nature à contenter les Gouvernements et le public. On

alles beim Alten zu bleiben habe. Die Familie Carvajal sei im vollen Besitze ihrer Rechte zu erhalten, und wenn in irgend einer Beziehung eine Neuerung Platz gegriffen habe, so sei schleunigst der frühere Besitzstand zu Gunsten der Familie Carvajal wieder herzustellen. Ferdinand VI. bestätigte mittels eines Dekrets vom 2. Juli 1755 und eines weiteren vom 4. Mai 1758 die aus dem Jahre 1721 herrührenden Anordnungen seines königlichen Vorgängers. Von da ab waren die Carvajalschen Erben in der Lage, ihr Postmonopol in Peru ohne Anfechtung auszunutzen. Dagegen entbrannte der Streit auf anderen Punkten des spanisch-amerikanischen Kolonialreiches, z. B. in Mexiko, auf der Insel Cuba u. s. w., so dass der General-Postmeister von Indien zur Aufrechterhaltung seiner Privilegien einen fortdauernden Kampf zu führen hatte.

Die Kämpfe des Hauses Carvajal bieten viele Ähnlichkeit dar mit denjenigen, welche das fürstliche Haus Taxis in Europa, namentlich im deutschen Reiche, für die Erhaltung seiner Postgerechtsame ausfechten musste.

Im übrigen besteht aber zwischen der Haltung beider Geschlechter ein grosser Unterschied. Die Carvajal vernachlässigten die ihnen aus ihrem wichtigen Privilegium erwachsenden Pflichten in unerhörter Weise. Nie erfassten sie für die Vervollkommnung ihrer Posteinrichtungen den rechten Augenblick, sondern hinkten stets hinter den Ereignissen drein. Ergriffen andere die Initiative und schritten im Interesse des so arg verwahrlosten Postinstituts zur Selbsthilfe, so erhob das Haus Carvajal Klage auf Grund seiner Privilegien und prozessierte gegen den Fortschritt, den selbst in die Wege zu leiten seine oberste Pflicht gewesen wäre. Das Haus begriff eben nicht, dass der beste Schutz seines Privilegs nicht in den papierenen Urkunden, sondern darin bestand, dass es thatsächlich etwas leistete, den Anforderungen der Zeit folgte und

of its rights, and if, in any way whatever, innovations had been introduced, they were to be removed and the former condition of things, in favour of the Carvajal family to be restored. Ferdinand VI, by a decree dated the 2nd July 1755, and another dated the 4th May 1758, confirmed the order of his royal predecessor which dated from 1721. From this time forward the Carvajal family were in a position to enjoy undisturbed the advantages of its postal monopoly in Peru. The struggle, on the other hand, flamed up in other parts of the Spanish American colonies, for instance in Mexico, the island of Cuba etc., so that the Postmaster General for India had to keep up a continual fight for the maintenance of his privileges.

The struggles of the house of Carvajal exhibit many points of similarity with those which the princely house of Taxis had to sustain in Europe, especially in the German Empire, for the maintenance of its postal privileges.

In other respects, however, there is a great difference between the positions of these two families. The Carvajals neglected, in a most unheard of manner, the duties which grew out of their extensive rights. They never seized the right moment for the perfecting of the postal institutions, but always made lame attempts to catch it when the opportunity had passed out of their reach. If others took the initiative, and, in the interest of the postal institution which was so terribly neglected, ventured to put out a hand to help themselves, the house of Carvajal made complaint in virtue of its rights and litigated against the progress which it was its duty first to bring about. The family did not comprehend that the best protection

peut s'expliquer ainsi qu'à une époque où le privilège personnel faisait partie des principes gouvernementaux, les Vices-Rois, gouverneurs, conseillers et juges espagnols, même la Couronne, prêtaient la main pour rogner et anéantir les privilèges de la maison Carvajal.

Tout autre était la politique de la maison Taxis en Allemagne. Avec un zèle infatigable et une énergie qui ne se démentait jamais, elle savait satisfaire à toutes les exigences des Gouvernements et du public et maintenir son service postal à la hauteur de l'époque. Beaucoup de rejetons de cette famille enrichie ont déployé une activité fructueuse dans le domaine postal et contribué puissamment à perfectionner et à consolider l'organisation des postes de Taxis. C'est ainsi qu'il a été donné à la maison de Taxis de conserver jusque dans les derniers temps une partie de ses prérogatives, tandis que la maison Carvajal a complètement perdu ses privilèges dès la seconde moitié du dernier siècle.

Jusqu'au milieu du 18^e siècle, le royaume du Chili et le vice-royaume de Rio de la Plata étaient les seuls pays d'Amérique qui ne possédaient pas des communications postales régulières. Quoique dès le 17^e siècle la population des pays de La Plata eût augmenté d'une manière considérable et que les intérêts commerciaux eussent atteint une importance suffisante pour justifier l'organisation d'un service postal régulier, les successeurs de Carvajal ne croyaient point devoir exploiter dans ces pays leur important monopole. Il est vrai que le Maître général des postes à Lima n'était nullement incité, ni par les autorités, ni par les habitants du territoire de La Plata, à créer un service postal. Il existait dans la colonie de La Plata une grande indifférence en ce qui concerne un semblable service. On était né et on avait grandi sans le service postal

einen Postbetrieb herstellte, der Regierungen und Publikum zufrieden stellte. Nur so kann man es sich erklären, dass in einem Zeitalter, in welchem das persönliche Privileg einen Teil der Regierungsgrundsätze ausmachte, die spanischen Vizekönige, Gouverneure, Räte und Richter, ja die Krone selbst, die Hand dazu boten, die Vorrechte des Hauses Carvajal zu beschneiden und zu vernichten.

Welch andere Politik verfolgte das Haus Taxis in Deutschland! Mit rastlosem Eifer und nie erlahmender Energie wusste dasselbe allen Anforderungen der Regierungen und des Publikums gerecht zu werden und seinen Postdienst auf der Höhe der Zeit zu erhalten. Zahlreiche Sprossen dieses bereicherten Geschlechts entfalteten auf dem Gebiete des Postwesens eine fruchtbringende Thätigkeit und halfen kräftig mit an der Ausbildung und Befestigung der Taxischen Postanlagen. So kam es denn auch, dass dem Hause Taxis ein Teil seiner Postgerechtsame bis auf die allerneueste Zeit erhalten geblieben war, während das Haus Carvajal schon in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts seiner Vorrechte völlig verlustig ging.

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts waren das Königreich Chile und das Vizekönigreich des Rio de la Plata die einzigen Länder Amerikas ohne regelmässige Postverbindung geblieben. Obschon bereits seit dem 17. Jahrhundert die Bevölkerung in den La Plata-Ländern erheblich gewachsen war und die Handelsinteressen hinreichende Bedeutung erlangt hatten, um die Einrichtung eines regelmässigen Postdienstes zu rechtfertigen, sahen sich die Nachfolger Carvajals nicht veranlasst, ihr wichtiges Privileg in diesen Landstrichen auszubeuten. Von den Behörden und aus den Kreisen der Bevölkerung im La Plata-Gebiet empfing der Generalpostmeister in Lima allerdings auch keine Anregung dazu, mit der Begründung einer Postanstalt vorzugehen. Es herrschte eben in der La Plata-Kolonie völlige

of its privileges did not lie in its patents but in the fact that it really effected something, by meeting the requirements of the times and organizing a postal institution which should satisfy the demands of both government and public. In no other way is it to be explained that at a period in which personal privilege was a part of the principle of government, the Spanish viceroys, governors, judges, even the King himself helped to confiscate and destroy the privileges of the house of Carvajal.

How different was the policy of the house of Taxis in Germany! With restless zeal and never flagging energy it knew how to meet all the demands of the government and the public, and to maintain its postal service on a level with the requirements of the times. Numerous branches of this family evinced a most successful activity in the perfecting and strengthening of the Taxis posts; and thus it was that the house of Taxis retained its postal privileges until comparatively recent times, whereas the house of Carvajal lost all its rights as long ago as the second half of the last century.

The kingdom of Chili and the viceregal territory of Rio de la Plata remained, until the middle of the 18th century, the only countries of America which were without regular postal communication. Although the population of the territories of La Plata had increased very considerably since the 17th century and the commercial interests were of sufficient importance to justify the establishment of a regular postal service, the successors of Carvajal did not deem it worth while to exploit their important privileges in those parts. For his justification it must be admitted that the Postmaster General in Lima

et par suite on n'en sentait pas l'utilité. Les avantages considérables résultant d'un service postal régulier pour la civilisation d'un si riche pays, son influence sur les progrès du commerce et sur le lien moral de la population coloniale dispersée sur une si grande étendue, c'étaient là des points de vue restés étrangers, jusqu'à ce moment, à la grande masse des habitants. Il était réservé à l'esprit éclairé de Don Domingo de Basavilbaso, un homme très considéré dans la colonie de La Plata, d'une éducation soignée et d'une loyauté de caractère incontestée, de reconnaître la force civilisatrice du service postal. Négociant par vocation, Basavilbaso s'était créé une grande aisance par suite d'entreprises extraordinairement heureuses et remplissait finalement un grand nombre de charges dans l'Etat et dans l'administration communale de Buenos-Aires. Lors d'un de ces voyages d'affaires dangereux de La Plata à Potosi qui prenaient généralement à cette époque le caractère d'une expédition militaire à cause des attaques des tribus d'Indiens sauvages, l'idée vint au négociant entreprenant d'engager le Gouvernement à procéder à l'organisation de services postaux réguliers, pour remédier peu à peu, de cette manière, au manque de sécurité, à l'incommodité et à la cherté des voyages sur les voies de communication à l'intérieur du vice-royaume et pour créer des relations régulières entre les villes commerciales les plus importantes.

La réalisation de cette idée ingénieuse exigeait pendant des années de la peine et du travail. L'assentiment du gouvernement de la colonie de La Plata était assuré, mais il s'agissait principalement de gagner à la cause le Vice-Roi du Pérou, à Lima, pour qu'il fit valoir son influence sur le Maître général des postes de l'Inde, entre les mains de qui se trouvait le privilège de l'exploitation postale. Les démarches

Gleichgültigkeit in Bezug auf eine derartige Verkehrseinrichtung. Man war geboren und aufgewachsen ohne dieselbe und vermisste sie daher nicht. Die gewaltigen Vorteile, welche ein regelrecht organisiertes Postwesen für die Kultur des reichen Landes mit sich bringen musste, sein Einfluss auf die Förderung des Handels und auf den geistigen Zusammenschluss der weit zerstreuten Kolonisten-Bevölkerung: dies alles waren Gesichtspunkte, welche der grossen Masse der Bewohner bis dahin fremd geblieben waren. Die Erkenntnis der im Postwesen steckenden civilisatorischen Kraft war dem erleuchteten Geiste des Don Domingo de Basavilbaso vorbehalten, eines in der La Plata-Kolonie hochangesehenen Mannes von vielseitiger Bildung und unbestrittener Lauterkeit des Charakters. Von Haus aus Kaufmann, hatte sich Basavilbaso durch ausserordentlich glückliche Unternehmungen zu grossem Wohlstand emporgearbeitet und schliesslich zahlreiche Ehrenämter im Staate und in der Kommunal-Verwaltung von Buenos Aires in seiner Person vereinigt. Auf einer seiner gefahrvollen Geschäftsreisen vom La Plata nach Potosi, welche zu jener Zeit infolge der Angriffe der wilden Indianerstämme meist den Charakter militärischer Expeditionen annahm, erwachte in dem unternehmenden Kaufmann der Gedanke, der Regierung die Einrichtung fester Postkurse nahezu legen, um auf diese Weise der Unsicherheit, Unbequemlichkeit und Kostspieligkeit des Reisens auf den Verkehrswegen im Innern des Vicekönigreichs allmählich abzuhelfen und nach und nach regelmässige Verbindungen zwischen den wichtigeren Verkehrsplätzen des Landes ins Leben zu rufen.

Die Umsetzung dieses schöpferischen Gedankens in die That erforderte jahrelange Mühe und Arbeit. An der Unterstützung der Regierung der La Plata-Kolonie fehlte es zwar nicht, es galt aber hauptsächlich, den Vicekönig von Peru in Lima für die Sache zu gewinnen, damit

received no encouragement either from the authorities or the population to take any step for the founding of a postal system in La Plata, where complete indifference prevailed as to the organization of such a means of facilitating communication. The people had been born and brought up without it and therefore did not miss it. The enormous advantages to the civilization of this rich country which a regularly organized postal system would contribute, its influence in the promotion of commerce and the intellectual union of the widely scattered colonial population, were prospects which had not yet occurred to the great mass of the inhabitants. It was reserved for the enlightened mind of Don Domingo de Basavilbaso, a man highly esteemed in the colony of La Plata, of many-sided talents and undisputed uprightness of character, to discover the civilizing powers which lay in the postal service. Originally a merchant, Basavilbaso had, through unusually fortunate undertakings, risen to a position of opulence, and finally united in his person several posts of honour both in the State and the Communal-Administration of Buenos Aires. On his dangerous business journeys from La Plata to Potosi, which at that time, in consequence of the attacks of the wild Indian tribes, had mostly the character of military expeditions, the idea occurred to the enterprising merchant to propose to the Government the organization of fixed posts, in order, in this manner, gradually to overcome the danger, discomfort and expense of travelling in the interior of the province, and little by little to bring into existence regular communication between the principal centres of traffic in that country.

To convert this creative thought into reality required many years of trouble and labour. There was no lack of assistance on the part of the Government in La Plata; the chief

faites dans ce sens par Basavilbaso furent aussi couronnées de succès.

A cette époque, Don Francisco de Carvajal y Vargas, Comte de Castillejo, le 8^e et en même temps le dernier Maître général des postes, administrait le service postal dans l'Amérique espagnole. Pendant son administration, le service postal ne faisait pas de grands progrès dans le royaume du Pérou, car les terminus du réseau postal se trouvaient toujours dans les villes de Lima, Cuzco, Potosi, Guamanga, Oruro, La Paz, Arequipa, Quito, Trujillo et Piura. Au delà de ces villes, il n'existait pas de services postaux réguliers. Lorsque le plan de l'énergique négociant de Rio de la Plata fut communiqué au dernier successeur du célèbre Carvajal, tout ce que son inaction lui permit, c'était de donner à Basavilbaso le pouvoir de prendre lui-même à ferme les nouveaux services qu'il s'agissait d'organiser, ou de vendre au plus offrant le droit d'exploitation du service postal du territoire de La Plata. Basavilbaso se décida pour la dernière alternative, attendu que lors de l'adjudication il fit lui-même, comme il semble, la plus haute enchère. Proprement parlant, Basavilbaso est devenu le vrai fondateur du service postal dans le vice-royaume de Rio de la Plata et l'a administré pendant de longues années avec succès et au profit de sa patrie, sans qu'il eût été empêché par le détenteur du monopole postal dans l'accomplissement de sa mission. On ne peut pas dire d'une manière certaine quel fermage — somme annuelle fixe ou part du produit net — Basavilbaso avait à payer à la maison Carvajal. Dans tous les cas, le négociant prudent et adroit aura sans doute supputé avec soin les concessions qu'il pouvait faire au détenteur du monopole postal sans risquer préjudice. Aucun produit net provenant de l'exploitation du service postal du territoire de La Plata n'ayant été mis en compte lors du rachat du privilège de la famille Carvajal,

dieser seine Einwirkung auf den General-Postmeister von Indien, in dessen Händen das Privilegium des Postbetriebes ruhte, zu Gunsten des Planes geltend machte. Auch die in dieser Richtung angestellten Bemühungen Basavilbasos waren von Erfolg gekrönt.

Zu jener Zeit verwaltete das Postwesen im spanischen Amerika der 8. und zugleich der letzte General-Postmeister aus dem Hause Carvajal, Don Francisco de Carvajal y Vargas, Graf von Castillejo. Besondere Fortschritte hatte das Postwesen im Königreich Peru unter dessen Verwaltung nicht gemacht, denn die Endpunkte des Postnetzes lagen noch immer in den Städten Lima, Cuzco, Potosi, Guamanga, Oruro, la Paz, Arequipa, Quito, Trujillo und Piura. Darüber hinaus war keine regelmässige Postverbindung mehr vorhanden. Als dem letzten Nachfolger des berühmten Carvajal der Plan des energischen Kaufmannes von Rio de la Plata mitgeteilt wurde, raffte er sich aus seiner Unthätigkeit insoweit auf, dass er Basavilbaso Vollmacht verlieh, die neu einzurichtenden Posten entweder selbst in Pacht zu nehmen, oder das Recht der Ausübung des Postdienstes im La Plata-Gebiet an den Meistbietenden zu versteigern. Basavilbaso wählte das letztere, indem er, wie es scheint, bei der Steigerung selbst das Meistgebot abgegeben hat. Thatsächlich ist Basavilbaso der eigentliche Gründer des Postwesens im Vicekönigreich des Rio de la Plata geworden und hat dasselbe lange Jahre mit bestem Erfolg und zum Nutzen seines Heimatlandes verwaltet, ohne dass er von dem Inhaber des Postmonopols in der Erfüllung seiner Aufgabe irgendwie behindert worden wäre. Die Frage, welche Pachtsumme, ob einen festen Jahresbetrag oder einen Teil des jeweiligen Reingewinnes Basavilbaso an das Haus Carvajal zu entrichten hatte, lässt sich mit Bestimmtheit nicht beantworten. Jedenfalls wird der umsichtige, gewandte Kaufmann sorgfältig berechnet haben, wie weit er in seinen Zugeständnissen an den

thing was to gain the interest of the Viceroy of Peru for the undertaking, so that he might with influence use his the Postmaster General in Lima, in whose hands lay the right of working the posts, in favour of the plan. Basavilbaso's efforts in this direction were also crowned with success.

At this time the postal service in Spanish America was administered by the eighth and last Postmaster General of the house of Carvajal, Don Francisco de Carvajal y Vargas, Count of Castillejo. The postal service in the kingdom of Peru had made no great progress under his direction, for the terminal points of the network were still Lima, Cuzco, Potosi, Guamanga, Oruro, La Paz, Arequipa, Quito, Trujillo and Piura. Beyond these towns there existed no regular postal communication. When the plan of the energetic merchant of Rio de la Plata was communicated to the last successor of the celebrated Carvajal, he so far roused himself from his apathy as to give Basavilbaso the authority either himself to farm the posts which should be organized or to offer the working of the service in the territory of La Plata to the highest bidder. Basavilbaso chose the latter, since it would appear that he himself offered the highest price. As a matter of fact Basavilbaso was himself the founder of the postal service in the Rio de la Plata, he also administered it for many years with the greatest success and for the good of his native country, without being in any way hindered in the accomplishment of his task by the possessor of the postal monopoly. It is not known decidedly what rental Basavilbaso had to pay to the house of Carvajal, whether it was a fixed annual sum or a part of the net profits. At any rate the cautious and experienced merchant will have calculated carefully how far he could go in his admissions to the possessor of the postal monopoly without suffering any pecuniary loss. From the

il est même permis d'admettre que Basavilbaso n'avait à envoyer à Lima ni impôt, ni fermage et que, par suite, le Maître général des postes ne retirait aucun bénéfice du nouveau service.

Une particularité qui mérite d'être signalée, c'est que dans les premiers temps les postes de Basavilbaso ont été peu appréciées et par suite peu utilisées par la population de la colonie de La Plata. On avait trop l'habitude d'expédier les lettres par les conducteurs de mulets et de chariots pour vouloir les confier à la nouvelle institution, que la grande masse de la population regardait même d'un œil hostile.

Par suite, les postes étaient, au commencement, utilisées seulement pour le transport de la correspondance étrangère et des marchandises de ou pour le Chili et le Pérou. Les anciennes voies de communication avec ces deux colonies voisines, qui étaient en même temps les artères principales pour le commerce, avaient été naturellement choisies pour l'organisation des premiers services postaux. On y établissait des stations postales d'abord assez distantes les unes des autres et ensuite à de plus petites distances, suivant les ressources disponibles. De cette manière, il se formait peu à peu dans les déserts toujours un plus grand nombre de petits établissements et les stations postales solidement construites devenaient souvent des sortes de petites forteresses protégeant leurs habitants contre les attaques des tribus d'Indiens sauvages. Le transport des correspondances se fit à cheval. Le cavalier attachait au dos de sa monture la valise fermée qu'il était chargé de convoier. A ses côtés trottaient les chevaux auxiliaires qu'il montait successivement. Il paraît qu'aux débuts de l'organisation du service postal dans le Rio de la Plata, on expédiait seulement trois courriers réguliers par an de Buenos-Aires dans la province, car

Inhaber des Postmonopols gehen konnte, ohne pekuniären Nachteil zu erleiden. Aus der Thatsache, dass bei der Ablösung der Postgerechsamkeit der Familie Carvajal seiner Zeit ein Reinertrag aus dem Betriebe des Postwesens im La Plata-Gebiete überhaupt nicht zur Berechnung gezogen worden ist, darf man sogar folgern, dass Basavilbaso keinerlei Abgabe und Betriebspacht nach Lima abzuführen hatte, und dem Generalpostmeister somit eine Rente aus den neu eingerichteten Posten nicht zugeflossen ist.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, dass die Posten des Basavilbaso in der ersten Zeit ihres Bestehens von der Bevölkerung in der La Plata-Kolonie wenig geschätzt und demzufolge auch wenig benutzt worden sind. Man war zu sehr an die alte Gewohnheit, seine Briefe durch Maultiertreiber und Karrenführer zu versenden, gefesselt, als dass man sie dem neuen Institut, welches die grosse Masse der Bevölkerung sogar mit einer gewissen Feindseligkeit ansah, hätte anvertrauen wollen.

Infolgedessen waren die Posten anfänglich auf die Beförderung der Auslandsbriefe und der Warensendungen nach und von Chile und Peru beschränkt. Die alten Verkehrswege nach diesen beiden Nachbarcolonien, zugleich die Hauptadern für den Handel, waren naturgemäss auch für die Einrichtung der ersten Postkurse ausersehen. Man errichtete dort Poststationen, anfänglich in weiten Entfernungen von einander, dann näher zusammengedrückt, je nachdem die Geldmittel zur Verfügung waren. So entstanden allmählich in den Einöden mehr und mehr kleine Niederlassungen, und die festen Poststationsgebäude wurden häufig zugleich eine Art von kleinen Festungswerken zum Schutze gegen die Angriffe der wilden Indianerstämme. Die Postbeförderung geschah zu Pferde. Der Postreiter führte ein verschlossenes Felleisen auf dem Rücken seines Reittieres mit sich. Nebenher trabten seine Aushilfspferde, deren er sich

fact that at the time when the postal rights were removed from the Carvajal family no net profits from the working of the post in the La Plata territory were mentioned, we may infer that Basavilbaso had no rental nor other sum to deliver to the Postmaster General in Lima, and that the latter had derived no benefit from the newly organized posts.

It is very strange that when the posts of Basavilbaso first came into existence they were little appreciated by the population of La Plata and consequently little used. The inhabitants were too much accustomed to send their letters by mule-drivers and carters to trust them to the new institution, which was indeed regarded by the great mass of the population with a certain degree of enmity.

The consequence was that the posts were at first limited to the transport of foreign letters and goods from and to Chili and Peru. The old routes to these two neighbouring colonies being at the same time the chief arteries for commerce, were naturally selected for the organization of the first posts. Post-stations were erected, at first at considerable intervals, then closer together, according as the necessary funds permitted. Thus there gradually grew up little settlements in the plains, and the well constructed post-stations frequently served as little fortresses, affording protection from the attacks of the wild Indian tribes. The postal transport was effected on horseback, the mail-rider carrying with him a closed and sealed mailbag. Beside him trotted his relay horses which he rode in turns. It seems that in the early times of the postal organization in Rio de la Plata only 3 posts travelled annually from Buenos Ayres into the interior, for, after the post

au moment où l'Etat a pris possession du service postal, le nombre de ces courriers a été porté à six, dans l'intention de faire coïncider les courses postales avec les voyages des paquebots-poste, qui faisaient aussi six fois par an le service entre la colonie et la mère-patrie. Mais en plus de ces ordinaires, on expédiait, en cas de besoin, en partie pour le compte de l'Administration des postes et en partie pour le compte de la caisse de l'Etat ou de particuliers, des postes extraordinaires qui transportaient exclusivement les lettres des autorités ou personnes aux frais de qui l'expédition avait lieu. L'expédition de postes extraordinaires pour le compte de la caisse de l'Etat se faisait dans des circonstances tout à fait spéciales, quand il y avait urgence ou lorsque l'importance du cas l'exigeait. Les mesures les plus sévères étaient prises pour empêcher dans des cas semblables l'expédition de la correspondance privée.

Protégées par divers décrets royaux qui leur assuraient l'affranchissement de la surveillance et des atteintes du détenteur du monopole postal de l'empire colonial espagnol, les postes de Basavilbaso dans le vice-royaume de Rio de la Plata entrèrent en activité en 1748.

Le chemin du Pérou pouvait être utilisé à toute époque de l'année par des cavaliers, des bêtes de somme et des piétons. Mais il en était autrement du chemin du Chili, de Mendoza à travers les Andes jusqu'à Santiago. Pendant les mois d'hiver il ne pouvait être parcouru que par les piétons de la poste. Enveloppé dans des peaux de mouton et des couvertures de laine grossière et appuyé sur un bâton solide, le messenger postal des Andes, portant sur le dos un sac de cuir contenant les lettres et muni de quelque nourriture, d'une boisson fortifiante et d'un peu de bois de chauffage pour se protéger contre le froid, gravissait les montagnes couvertes d'une neige profonde. Il fallait une force et une persévérance

nacheinander zum Reiten bediente. Es scheint, dass in der ersten Zeit der Einrichtung des Postwesens am Rio de la Plata nur drei Posten jährlich regelmässig von Buenos Aires in die Provinz abgelassen wurden, denn nach der Übernahme des Postwesens durch den Staat wurde ihre Zahl auf 6 jährlich vermehrt, in der Absicht, den Postengang mit den Fahrten der See-Postschiffe in Übereinstimmung zu bringen, die ebenfalls sechsmal jährlich zwischen der Kolonie und dem Mutterlande verkehrten. Daneben wurden aber, erforderlichenfalls, teils auf Kosten der Postverwaltung, teils für Rechnung der Staatskasse oder von Privatpersonen aussergewöhnliche Posten abgelassen, welche ausschliesslich Briefe von denjenigen Behörden oder Personen mit sich führten, auf deren Kosten sie abgefertigt wurden. Die Abfertigung aussergewöhnlicher Posten für Rechnung der Staatskasse geschah nur unter ganz besonderen Verhältnissen, wenn die höchste Eile geboten war und die Wichtigkeit des Falles es erheischte. Es waren die strengsten Vorschriften erlassen, um in derartigen Fällen die Mitgabe von Privatbriefen zu verhindern.

Geschützt durch verschiedene Erlasse des Königs, welche ihnen Befreiung von der Beaufsichtigung und etwaigen Eingriffen des Inhabers der Postgerechtsame im spanischen Kolonialreiche zusicherten, begannen die Posten des Basavilbaso im Vicekönigreiche des Rio de la Plata im Jahre 1748 ihre Thätigkeit.

Der Weg nach Peru war zu jeder Jahreszeit für Reiter, Lasttiere und Fussgänger benutzbar. Anders war es dagegen mit dem Wege nach Chile, von Mendoza über die Anden nach Santiago, den während der Wintermonate nur Postfussboten beschreiten konnten. Eingehüllt in Schafspelze und rauhe wollene Decken, gestützt auf einen derben Stock, die Briefe in einem Ledersack auf dem Rücken tragend, einige Nahrungsmittel, einen stärkenden Trank und zugleich etwas Brennholz zum Schutze gegen die Kälte mit sich führend,

was taken over by the State, the number who increased to 6, in order to make them correspond with the mail ships which also voyaged six times a year between the colony and the mother country. Extra posts were however, when necessary, despatched partly at the expense of the postal administration, partly at that of the Exchequer or of private persons, and which carried only the letters of the authorities or persons at whose expense they were organized. Special posts were despatched for State purposes in very extraordinary cases only, when the greatest haste and the importance of the case made such necessary. In such cases the strictest regulations were made to prevent private correspondence from being given to the courier.

Protected by several edicts of the king, which secured them against the surveillance and interference of the possessor of the postal rights in the Spanish colonies, the posts of Basavilbaso were started in 1748 in the viceregal province of Rio de la Plata.

The road to Peru was passable at all seasons of the year for riders, beasts of burden and foot passengers. Not so however that to Chili, from Mendoza across the Andes to Santiago, which could in winter only be passed by post couriers on foot. Wrapped in sheepskins and rough woollen rugs, leaning on a stout stick, his letters in a leathern bag on his back and carrying some food and a stimulating beverage with some firewood to protect him against the cold, the courier climbed the snow-clad Andes. Driven along by raging storms it required unusual strength

extraordinaires pour se frayer un chemin à travers ces amas de neige et au milieu de vents soufflant avec impétuosité. Ces hommes bravant la mort qui faisaient — et font encore aujourd'hui — ce pénible service, sont des personnes d'une énergie et d'une audace admirables, qu'on ne rencontre que rarement dans le cours ordinaire de la vie.

L'importance croissante de l'échange des marchandises entre le territoire de La Plata et le Chili décida le Gouvernement chilien, sous la présidence de Guill Gonzaga, à améliorer la voie de communication par les Cordillères. Un officier-ingénieur, le Lieutenant-Colonel Garland, reçut la mission de construire à des endroits convenables de la route des petites maisons en briques pouvant servir de refuge aux voyageurs et aux messagers postaux en cas de tempête. Dans les derniers mois de l'année 1765 et au commencement de l'année suivante, l'officier O'Higgins, un Irlandais qui avait été chargé par Garland de l'exécution du travail et qui a joué plus tard un rôle important dans l'histoire chilienne, a construit trois maisons de ce genre. Quelques temps après, trois autres maisons furent élevées et de cette manière les dangers que présentait en hiver la marche dans les montagnes ont été atténués dans une certaine mesure.

Les recettes que les postes de Basavilbaso tiraient de l'échange des lettres étaient insignifiantes, à cause du peu d'importance de ce service. La taxe d'une lettre simple était à cette époque de 25 centavos*) pour le transport à l'intérieur du pays. Pour une lettre à destination du Pérou on percevait 2 réaux d'argent quand elle était simple, 3 quand elle était double et 4 quand elle était triple. Le port maritime était de $\frac{1}{2}$ peso

*) 1 centavo = environ 5 centimes; 1 ancien real d'argent espagnol = environ 70 centimes.

kletterte der Postbote der Anden über das tief verschneite Gebirge. Es gehörte ungewöhnliche Kraft und Ausdauer dazu, sich, von den rasenden Stürmen umtost, durch die Schneewüsten der Cordilleren den Weg zu bahnen, und die todesmutigen Männer, welche sich diesem mühevollen Dienste unterzogen — und noch heute unterziehen — sind Erscheinungen von bewundernswerter Energie und Kühnheit, wie sie im Alltagsleben selten getroffen werden.

Die steigende Wichtigkeit des Warenaustausches zwischen dem La Plata-Gebiete und Chile bestimmte die chilenische Regierung unter der Präsidentschaft von Guill Gonzaga dazu, den Verbindungsweg über die Cordilleren verbessern zu lassen. Der Ingenieuroffizier, Oberstlieutenant Garland, erhielt den Auftrag, an geeigneten Stellen der Strassen Schutzhäuschen aus Backsteinen zu errichten, in welchen die Reisenden und Postboten bei ausbrechenden Stürmen Unterkommen finden konnten. In den letzten Monaten des Jahres 1765 und zu Anfang des folgenden Jahres erbaute der von Garland mit der Ausführung beauftragte Offizier O'Higgins, ein geborener Irländer, der nachmals in der chilenischen Geschichte eine bedeutende Rolle gespielt hat, drei solcher Zufluchtshäuser. Später wurden noch weitere drei hinzugefügt, wodurch die Gefahren des winterlichen Marsches über das Gebirge einigermaßen vermindert wurden.

Die Einnahmen, welche die Posten des Basavilbaso aus dem Briefverkehr zogen, waren bei dem geringen Umfang desselben recht unbedeutend. Das Porto für einen einfachen Brief betrug dazumal 25 Centavos*) bei der Beförderung im Innern des Landes. Nach Peru wurden für den einfachen Brief 2, für den doppelten 3, und für den dreifachen Brief 4 Silberrealen Porto erhoben. Das Seeporto betrug $\frac{1}{2}$ Peso für den einfachen Brief. Die Gewichtseinheit für Briefe

*) 1 Centavo = ungefähr 5 Centimen; 1 altpanischer Silberreal = ungefähr 70 Centimen.

and perseverance to make a way across the snowy deserts of the Cordilleras, and the fearless men who undertook, and still undertake this troublesome service, are figures of admirable energy and boldness, such as are seldom met with in every day life.

The growing importance of the goods transport service between the territories of La Plata and Chili, decided the Chilian Government, under the presidency of Guill Gonzaga, to improve the roads across the Cordilleras. Lieutenant-colonel Garland, an officer of engineers, received orders to erect, at suitable places along the road, small brick refuges in which the couriers could find shelter during the storms. In the last months of 1765 and the beginning of the following year, O'Higgins, the officer commissioned by Garland with the execution of the work, constructed three such houses of refuge. This O'Higgins was by birth an Irishman who afterwards played an important part in Chilian history. Later on three more houses were added, whereby the dangers of the winter marches were to a certain extent diminished.

The revenues which the posts of Basavilbaso produced from the letter service were very inconsiderable, owing to the smallness of the early attempts. The postage for an ordinary letter in the interior of the country was 25 centavos.*) Letters to Peru were charged, the ordinary letter 2, the double 3, and the treble 4 silver reals. The sea postage was $\frac{1}{2}$ peso for the ordinary letter. The uniform

*) 1 centavo = about 5 centimes; 1 old Spanish silver real = about 70 centimes.

pour la lettre simple. L'once*) était l'unité de poids pour les lettres. Le port des lettres pesantes progressait par once en comptant une fraction d'once pour une once entière.

Les colis postaux ont été introduits dès la fondation du service postal, et dans les commencements ces colis formaient même la principale charge des postes et la principale source de recettes de l'Administration. Leur contenu se composait généralement d'argent comptant, dont le transport exigeait des soins particuliers. La poste prenait la responsabilité des sommes qui lui étaient confiées, sauf les pertes en cas d'accident ou de force majeure.

Une grande partie de l'argent circulant au Chili et dans le Haut-Pérou a été envoyée par la poste à Buenos-Aires, soit pour payer les marchandises introduites par ce port, soit pour être embarquée à destination de l'Espagne à titre de libération d'engagements pendants. Les négociants du Chili et du Pérou étaient obligés, à cette époque, de choisir la voie du vice-royaume de Rio de la Plata, vu que les relations directes du commerce par la voie maritime entre l'Espagne et la côte de l'Océan pacifique avaient presque complètement cessé par suite des guerres navales à la fin du dernier siècle. Le transport de numéraire du Chili à Buenos-Aires donnait lieu à cet inconvénient qu'on ne pouvait expédier la monnaie d'argent qu'en été, parce que c'est seulement pendant cette saison que les envois de pièces d'argent, lourds et volumineux, pouvaient être transportés à dos de mulet par la voie des Cordillères. En hiver, quand le passage couvert de neige était devenu impraticable pour les bêtes de somme et que le courageux messenger postal des Andes était seul à même de se frayer un chemin, il fallait expédier de la monnaie d'or, qui occupait moins de place. Lorsqu'un messenger postal, porteur de 40,000 pesos en or, avait succombé dans un

*) 1 ancienne once espagnole (*Onca*) = environ 29 grammes.

war die Unze*); bei schwereren Briefen stieg das Porto von Unze zu Unze dergestalt, dass Bruchteile einer Unze für eine volle Unze gerechnet wurden.

Zugleich mit der Gründung des Postwesens kamen auch die Postpakete auf, welche anfänglich sogar die Hauptladung der Posten und die Haupteinnahmequelle der Postverwaltung bildeten. Ihr Inhalt bestand zumeist aus barem Gelde, dessen Beförderung besondere Sorgfalt erheischte. Die Post übernahm die Verantwortlichkeit für die ihr anvertrauten Geldsendungen, mit Ausnahme der Verluste durch Zufall oder höhere Gewalt.

Ein grosser Teil des in Chili und Ober-Peru umlaufenden Geldes wurde mit der Post nach Buenos Aires geschickt, teils zur Bezahlung der über diesen Hafen eingeführten Waren, teils zur Verschiffung nach Spanien behufs Begleichung schwebender Verbindlichkeiten. Die Kaufmannschaft in Chili und Peru musste eben zu jener Zeit den Versendungswege durch das Vicekönigreich des Rio de la Plata wählen, weil der direkte Handels- und Schiffsverkehr zwischen Spanien und der Küste des Stillen Oceans infolge der Seekriege zu Ende des vorigen Jahrhunderts fast ganz aufgehört hatte. Bei der Geldversendung aus Chili nach Buenos Aires ergab sich allerdings der Übelstand, dass man Silbergeld nur im Sommer versenden konnte, weil nur in dieser Jahreszeit die umfangreichen schweren Silberladungen auf dem Rücken der Maultiere über die Cordilleren befördert werden konnten. Zur Winterszeit, wenn der verschneite Pass für Lasttiere nicht mehr gangbar war, sondern nur der mutige Postbote der Anden im stande war, sich einen Weg zu bahnen, musste man Goldmünzen, die weniger Raumeinnahmen, zur Versendung wählen. Als ein Postbote, der 40,000 Pesos in Gold bei sich trug, bei dem Marsch über das Gebirge in einem Schneesturm

*) 1 altspanische Unze (*Onca*) = ungefähr 29 Gramm.

weight for letters was one ounce.*) On heavy letters the postage rose from ounce to ounce, so that fractions of an ounce were reckoned as a full ounce.

Postal parcels were introduced from the very foundation; in fact at the beginning they formed the principal feature of the mails and the chief source of revenue to the postal administration. They usually contained money, the transmission of which required special care. The post accepted the responsibility for the money intrusted to it with the exception of cases of loss through accident or supernatural agency.

A great part of the money circulating in Chili and Upper Peru was sent by post to Buenos Ayres, partly in payment of goods imported at this port, partly for transmission to Spain to meet obligations there. The merchant circles in Chili and Peru were at that time obliged to choose the route through the viceregal province of Rio de la Plata for the transmission of goods and money, for the commercial and ship traffic between Spain and the shores of the Pacific Ocean had been almost entirely destroyed by the naval wars at the end of the previous century. By the transmission of money from Chili to Buenos Ayres there existed this difficulty, that silver money could only be sent during the summer months, because at no other season could considerable loads of silver be transported across the Cordilleras on the backs of mules. In winter, when the pass was thickly covered with snow and impassable for beasts of burden, when only the courageous couriers of the Andes were able to make their way through, it was necessary to send gold coins which took up less space.

*) 1 old Spanish ounce (*Onca*) = about 29 grammes.

ouragan de neige en passant les montagnes et qu'en vertu de la restriction de sa responsabilité l'Administration des postes avait décliné le remboursement de la somme perdue, les négociants de Santiago (Chili) imaginèrent un autre moyen pour assurer la sécurité de leurs envois d'argent pendant les mois d'hiver. Ils organisèrent à leurs propres frais des caravanes commerciales se composant de quelques conducteurs, guidés et surveillés, sous l'escorte de plusieurs soldats, par un fonctionnaire digne de confiance. Ces convois de marchandises étaient expédiés à des intervalles réguliers et n'avaient qu'à se louer de l'appui efficace de toutes les autorités des localités disséminées sur la route. Les expéditions portaient le nom de « *Conducta* ». Le chef de la « *Conducta* » était hautement estimé par les négociants, car on ne confiait ce poste qu'à une personne probe et honorable.

L'expédition de l'argent par la poste prenait tantôt de grandes proportions et tantôt diminuait considérablement. Elle a commencé à se développer librement et sans interruption lorsque l'Administration des postes a pris la responsabilité pleine et entière des objets de valeur à elle confiés.

Les relations postales entre la mère-patrie et ses possessions coloniales de l'Amérique présentaient cette particularité qu'en raison du manque de sécurité qui régnait sur mer, aucun bâtiment n'osait ordinairement se mettre en route sans être escorté par un navire de guerre. L'audace des corsaires était devenue si grande que la traversée de l'Océan exigeait nécessairement une semblable mesure de sécurité.

Une seule espèce de bateaux rapides faisaient les voyages sans être accompagnés ou escortés. C'étaient les « *Arisos* » qu'en vertu de son monopole, le Maître général des postes de l'Inde chargeait de faire le service entre l'Amérique et l'Es-

ungekommen war und die Postverwaltung auf Grund ihres Vorbehalts die Ersatzpflicht für das abhanden gekommene Geld abgelehnt hatte, ersann der Handelsstand von Santiago (Chili) ein anderes Auskunftsmittel behufs Sicherstellung seiner Geldversendung in den Wintermonaten. Er richtete auf eigene Kosten förmliche Handelskarawanen ein, die aus mehreren Kondukteuren mit einem vertrauenswürdigen Beamten als Aufseher und Leiter an der Spitze und einer Eskorte von einigen Soldaten bestanden. Diese Warenzüge wurden in regelmässigen Zeiträumen abgelassen und hatten sich der wirksamsten Unterstützung aller Behörden an den Unterwegsorten zu erfreuen. Man gebrauchte für eine solche Expedition den Ausdruck « *Conducta* ». Der Chef der « *Conducta* » stand bei den Kaufleuten in hohem Ansehen, denn man vertraute diesen Posten nur einer Person von der grössten Zuverlässigkeit und Rechtschaffenheit an.

Der Geldversand durch die Post war mitunter im höchsten Schwunge, zeitweise dagegen in starker Abnahme. Seine ungehinderte stetige Entwicklung begann erst von dem Augenblicke ab, als die Postverwaltung die uneingeschränkte Verantwortlichkeit für die ihr anvertrauten Wertgegenstände übernahm.

Eigentümliche Verhältnisse walteten hinsichtlich des Postverkehrs zwischen dem Mutterlande Spanien und seinen amerikanischen Kolonial-Besitzungen ob. Bei der grossen Unsicherheit, die auf See herrschte, wagte sich für gewöhnlich kein Schiff auf die Reise ohne Bedeckung durch ein mitfahrendes Kriegsfahrzeug. Die Kühnheit der Korsaren war so gross geworden, dass die Schifffahrt über den Ocean eine solche Sicherheitsmassregel unbedingt erheischte.

Nur *eine* Gattung von schnellfahrenden Schiffen gab es, welche die Reise ohne Geleit und Bedeckung unternahmen: die sogen. « *Avisos* », welche der General-Postmeister von Indien auf Grund seines Privilegs zwischen Amerika und Spanien fahren

Once, a courier carrying 40,000 pesos, was killed in a storm during his march across the mountains, and the postal administration, in virtue of its reservation, refused to pay the compensation. The merchants of Santiago (Chili) then formed a new scheme by which to ensure the safety of money sent in winter. They organized at their own expense veritable mercantile caravans, consisting of several guards with a trustworthy superintendent and leader at the head and an escort of several soldiers. These merchant caravans were despatched at regular intervals and enjoyed the most effective assistance of all the authorities in the places on the route. Such an expedition was called a « *Conducta* ». The chief of the « *Conducta* » was highly respected by the merchants, for this post was confided only to persons of the greatest trustworthiness and honesty.

The transmission of money through the post was sometimes very brisk and at others decreased very much. An unhindered constant increase did not begin till the post accepted unlimited responsibility for the articles of value intrusted to it.

Strange relations existed between Spain and its American colonies with respect to the postal service. Owing to the great insecurity prevailing on the high seas, a ship seldom ventured to leave port without the protection of an accompanying man-of-war. The boldness of the corsairs had become so great that such a measure was absolutely necessary for a safe voyage across the ocean.

There was only one kind of vessel which undertook the voyage without escort and protection, the so-called « *Avisos* », which the Postmaster General of India, in virtue of his

pagne. Etant connus comme des voiliers rapides, ces bâtiments, qui n'étaient destinés que pour l'expédition des lettres, ne donnaient sans doute pas grande envie aux corsaires de les poursuivre. Le service des « *Navios de aviso* » remonte jusqu'au règne de Charles V.

(*A suivre.*)

L'Administration des Postes de Suède en 1892 et en 1893.

(*Fin.*)

Depuis plusieurs années l'attention de l'Administration centrale des postes était tout particulièrement fixée sur l'utilité qu'il y aurait à faire suivre aux personnes ayant l'intention d'entrer comme employés surnuméraires au service de la poste, un cours d'instruction spéciale destiné à leur donner, outre l'habileté pratique nécessaire, la connaissance des règlements postaux les plus importants.

En vue de ce *desideratum*, il a été organisé dans divers bureaux de poste des *cours d'élèves* pour les jeunes gens qui désirent être admis expéditeurs postaux extraordinaires.

Tandis qu'auparavant l'instruction postale donnée dans ces cours visait surtout le service purement pratique, et ne portait que sur ce qu'il y avait de plus indispensable à connaître des règlements postaux, on a essayé, pendant les années en question, d'organiser ces cours sur une base plus large, de manière à donner au futur employé des postes non seulement un enseignement pratique dans les affaires du service, mais encore une certaine direction dans les matières théoriques, telles que, outre les règlements du service intérieur, la législation postale internationale, la géographie postale, les langues modernes, etc., dans lesquelles il doit posséder certaines connaissances afin d'être autant que possible au niveau de sa tâche. Il a été désigné à cet effet,

liess. Da diese Fahrzeuge nur zur Beförderung von Briefen bestimmt und als Schnellsegler bekannt waren, mögen sie den Korsaren nur geringen Anreiz zur Verfolgung dargeboten haben. Die Einrichtung der « *Navios de aviso* » reicht bis in die Zeit Karls des Fünften zurück.

(*Fortsetzung folgt.*)

Die Postverwaltung von Schweden in den Jahren 1892 und 1893.

(*Fortsetzung und Schluss.*)

Seit mehreren Jahren richtete die Central-Postverwaltung ihre Aufmerksamkeit ganz besonders auf die Vorteile, welche erreicht würden, wenn die zum Eintritt in den Postdienst geneigten Personen eine besondere Lehrzeit durchzumachen hätten, um ausser der nötigen praktischen Übung die Kenntnis der wichtigsten Postreglemente zu erwerben.

Zur Erreichung dieses Zweckes wurden in verschiedenen Postbureaux *Lehrkurse* für junge Leute, die ausserordentliche Speditionsgehülfen werden wollen, errichtet.

Während früher der in diesen Kursen erteilte Unterricht hauptsächlich den bloss praktischen Dienst im Auge hatte, und nur diejenigen Punkte der Postreglemente, deren Kenntnis unumgänglich notwendig war, berührte, machte man in den erwähnten Jahren den Versuch, diese Kurse auf breiterer Grundlage einzurichten, um den angehenden Beamten nicht nur Unterricht in der praktischen Ausübung des Dienstes, sondern auch eine gewisse Anleitung in den theoretischen Materien zu erteilen, so in Bezug auf die Reglemente des innern Dienstes, die internationale Postgesetzgebung, die postalische Geographie, die lebenden Sprachen u. s. w., in welchen Fächern sie bis zu einem gewissen Grade bewandert sein müssen, um so viel als möglich

privilege, caused to voyage between America and Spain. Since these vessels, known as quick sailers, were only destined to carry letters, they may have offered the corsairs too little temptation to pursuit. The institution of the « *Navios de Aviso* » dates from the time of Charles V.

(*To be continued.*)

The Postal Administration of Sweden in the years 1892 and 1893.

(*Conclusion.*)

For several years the attention of the Central Postal Administration had been especially directed to the advantages which might be gained, if those persons who meditated entering the postal service were to undergo a course of special instruction which should give them, besides the necessary practical training, a knowledge of the most important postal regulations.

To this end classes were arranged, in different post offices, for young people desiring to be accepted as special assistants.

The instruction formerly given in such classes was directed especially to gaining proficiency in the purely practical part of the service, only those parts of the regulations which were most indispensable being taken into consideration. Of late years however, efforts have been made to give these classes a wider basis, in order that the future postal employés may have instruction, not only in the practical part of the service, but also in the more theoretical parts, such as, in addition to the inland regulations, international postal legislation, postal geography, modern languages, etc. in which subjects they must attain a certain degree of proficiency in order to the proper fulfilment of their duties. For this

dans quelques uns des principaux bureaux de poste du pays, des employés spéciaux appelés à diriger les cours d'élèves organisés dans ces bureaux, tandis que dans d'autres bureaux, à côté de l'instruction purement pratique, le préposé guide, dans la mesure que le service le permet, les études théoriques des élèves.

Afin d'amener toute l'uniformité possible et désirable dans l'instruction des jeunes gens admis aux cours d'élèves susmentionnés, l'Administration centrale a publié, en septembre 1893, des instructions spéciales pour les employés des postes appelés à diriger les cours d'élèves postaux (*Bestämmelser att lända till efterrättelse för de posttjenstemän, hvilka hafva handledning af postelever sig anförtrodd*).

Après cette revue sommaire des traits les plus importants de l'histoire intérieure du service postal de la Suède pendant les années 1892 et 1893, nous croyons devoir donner une certaine attention au développement de ce même service dans ses rapports avec le service *international*.

Au Congrès international de Vienne en 1891, la délégation de la Suède signa, outre la Convention principale et les divers Arrangements concernant les branches du service international auxquelles l'Office suédois participait déjà, le nouvel *Arrangement concernant l'intervention de la poste dans les abonnements aux journaux et publications périodiques*.

Plus tard, en vertu d'une résolution du Gouvernement, d'octobre 1892, la Suède accéda, à partir du 1^{er} janvier 1893, à l'*Arrangement de Vienne concernant le service des recouvrements*.

Avec le 1^{er} juillet 1892 entrèrent en application les nouvelles dispositions spéciales concernant *les relations postales entre la Suède et la Norvège, ainsi qu'entre la Suède et le Danemark*, avec les réglemens d'exécution y relatifs, qui ont été convenues dans une conférence postale scandinave à Stockholm en automne 1891.

Pendant l'année 1892, il a été conclu, avec l'Administration des

auf der Höhe ihrer Aufgabe zu stehen Zu diesem Zwecke wurden in einigen der hauptsächlichsten Postämter des Landes besondere Beamte bezeichnet, welche daselbst besondere Lehrkurse zu leiten haben, während in anderen Postämtern die Vorsteher derselben die theoretischen Studien der Lehrlinge zu leiten haben, insoweit der Postdienst es erlaubt.

Um im Unterricht und in der Ausbildung der Lehrlinge die nötige und wünschbare Einheitlichkeit zu sichern, hat die Central-Postverwaltung im September 1893 besondere Instruktionen für die mit der Leitung der Lehrkurse betrauten Beamten erlassen (*Bestämmelser att lända till efterrättelse för de posttjenstemän, hvilka hafva handledning af postelever sig anförtrodd*).

Nach dieser gedrängten Übersicht der bemerkenswertesten Züge in der Geschichte des innern schwedischen Postdienstes in den Jahren 1892 und 1893 glauben wir der Entwicklung des Postwesens für den Verkehr zwischen Schweden und dem Auslande einige Aufmerksamkeit schenken zu sollen.

Am Weltpostkongress in Wien, im Jahre 1891, unterzeichnete die Vertretung Schwedens ausser dem Hauptpostvertrag und den verschiedenen Vereinbarungen betreffend die Dienstzweige, bei welchen Schweden bereits beteiligt war, das neue Übereinkommen betreffend die *Mitwirkung der Post bei Abonnements auf Zeitungen und periodische Zeitschriften*.

Später, und zwar vom 1. Januar 1893 an, trat Schweden, nach Massgabe eines Beschlusses der Regierung, dem Übereinkommen betreffend den *Postauftragsdienst* bei.

Mit dem 1. Juli 1892 wurden die neuen Spezialbestimmungen betreffend den Postverkehr zwischen *Schweden und Norwegen*, sowie zwischen *Schweden und Dänemark*, wie sie in einer im Herbst 1891 in Stockholm abgehaltenen Konferenz vereinbart worden waren, in Anwendung gesetzt.

purpose special officials have been appointed in the principal post offices of the country to conduct the courses arranged, while in others it is the postmasters who have to direct the theoretical studies of the pupils as far as their postal duties permit.

In order to secure for the pupils admitted to these classes the utmost uniformity possible and desirable, the Central Postal Administration issued, in September 1893, special instructions for the officials intrusted with the direction of these classes (*Bestämmelser att lända till efterrättelse för de posttjenstemän, hvilka hafva handledning af postelever sig anförtrodd*).

After this short review of the most noteworthy features in the history of the inland postal service of Sweden in the years 1892 and 1893, we feel that it would not be out of place to direct our attention for a moment to the growth of the Swedish *international* postal service.

At the international Congress of Vienna in 1891, the Swedish delegation signed, in addition to the Principal Convention and the various Arrangements relating to branches of the international service in which Sweden participated, the new *Arrangement concerning the subscription for newspapers and periodical publications through the medium of the Post*.

Later on, on the 1st January 1893, in virtue of a resolution of the Government, dated October 1892, Sweden acceded to the *Arrangement of Vienna concerning the exchange of collection orders*.

On the 1st July 1892 the new regulations relating to the postal service between *Sweden and Norway*, and *Sweden and Denmark*, which

postes *danoises* et avec l'Administration des postes *allemandes*, des arrangements spéciaux stipulant pour les *journaux et publications périodiques* à destination ou originaires de la Suède expédiés en transit par le Danemark et par l'Allemagne, des *droits de transit inférieurs* à ceux fixés par l'Arrangement international.

A partir du 1^{er} juillet 1892, époque à laquelle entra en vigueur l'Arrangement de Vienne concernant le service des mandats de poste, le public fut admis à l'échange d'envois d'argent par *mandats télégraphiques* à destination ou originaires des pays suivants: Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Danemark, Egypte, France avec l'Algérie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Suisse et Tunis.

Par une résolution de mars 1892, le Gouvernement autorisa la Direction générale des postes, en ce qui concerne les relations avec les Offices postaux étrangers qui échangent — en vertu des Conventions de Vienne de 1891 — *des lettres et des colis de valeur déclarée* avec la Suède, à garantir, à charge de réciprocité, même dans *les cas de force majeure*, et sans prélever, pour l'augmentation de risques encourus de la sorte, une taxe d'assurance supérieure à la taxe générale, le paiement de l'indemnité fixée pour les lettres et les colis postaux en question qui viendraient à se perdre ou à être spoliés ou avariés pendant qu'ils se trouvent sous la garde du service des postes suédoises.

Depuis l'entrée en vigueur, avec le 1^{er} janvier 1893, de l'Arrangement de Vienne concernant l'*intervention de la poste dans les abonnements aux journaux et publications périodiques*, le service suédois a échangé, sur la base de l'Arrangement susdit, des abonnements avec les services des postes d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique et de Suisse.

Il serait sans nul doute intéressant de communiquer, à l'aide des rapports d'exercice susmentionnés de 1892 et de 1893, divers détails sur le

Im Laufe des Jahres 1892 wurden mit der Postverwaltung von *Dänemark* und mit der Postverwaltung des *Deutschen Reiches* besondere Abkommen getroffen, nach welchen für den Transit von *Zeitungen und periodischen Zeitschriften* über Dänemark und Deutschland *billigere als die im Weltpostvertrage vorgesehenen Gebühren* zu berechnen sind.

Vom 1. Juli 1892 an, dem Tage des Inkrafttretens des Wiener Übereinkommens betreffend die Postanweisungen, wurde dem Publikum der Austausch von *telegraphischen Postanweisungen* mit folgenden Ländern gestattet: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Frankreich (einschliesslich Algerien), Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederland, Portugal, Rumänien, Schweiz und Tunis.

Durch Beschluss vom März 1892 ermächtigte die Regierung die Oberpostdirektion, für die *Wertbriefe und Wertpakete* im Verkehr mit den Ländern, welche die bezüglichen Wiener Übereinkommen vollziehen und Gegenrecht halten, die auch im Falle höherer Gewalt fortgesetzte Entschädigung für Verluste und Spoliationen im schwedischen Postdienste zu bezahlen, und zwar ohne für diese vermehrte Verantwortlichkeit einen Zuschlag zur gewöhnlichen Werttaxe zu beziehen.

Seit dem 1. Januar 1893, an welchem Tage das Wiener Übereinkommen betreffend die *Mitwirkung der Post bei Abonnements auf Zeitungen und periodische Zeitschriften* in Kraft getreten ist, haben die schwedischen Posten auf Grund dieses Übereinkommens im Verkehr mit den deutschen, österreichischen, belgischen und schweizerischen Posten solche Abonnements vermittelt.

Es wäre ohne Zweifel von Interesse, wenn wir auf Grund der ob erwähnten Geschäftsberichte von 1892 und 1893 verschiedene nähere An-

had been agreed to at a conference held in Stockholm in autumn 1891, came into force.

In the course of 1892 special arrangements were concluded with the postal Administrations of *Denmark* and *Germany* by which, for the transit of *newspapers and periodical publications* from and to Sweden through Denmark and Germany, *cheaper rates* were stipulated for than those fixed by the international Arrangement.

From the 1st July 1892, on which date the Vienna Arrangement concerning the exchange of money orders came into force, a *telegraphic money order service* with the following countries was opened to the public: Germany, Austro-Hungary, Belgium, Denmark, Egypt, France with Algeria, Italy, Luxembourg, Norway, the Netherlands, Portugal, Roumania, Switzerland and Tunis.

By a resolution of March 1892, the Swedish Government authorized the General Postal Direction to pay the indemnity, fixed by the Conventions of Vienna of 1891, for the loss or damage of *letters and parcels with declared value* in exchange with those countries which carry out reciprocally the dispositions of the said Conventions; this indemnity to be paid even in those cases where the loss or damage is occasioned by *supernatural agency*, and without any additional charge to the ordinary registration fee for the extra responsibility.

Since the 1st January 1893, on which date the Vienna Arrangement concerning the *subscription for newspapers and periodical publications through the medium of the Post* came into force, the Swedish post has, in virtue of this Arrangement, effected such subscriptions with the post offices of Germany, Austria, Belgium and Switzerland.

L'exploitation des postes suédoises pendant la période décennale de
Der Betrieb der schwedischen Posten im zehnjährigen Zeitraume
Working of the Swedish Posts during the ten years

Tab. I.

1884—1893.

Année. Jahr. Year.	Envois intérieurs. Sendungen des innern Verkehrs. Domestic mail articles.		Envois de la Suède à l'étranger. Sendungen von Schweden nach dem Auslande. Foreign mail articles from Sweden.		Envois de l'étranger en Suède. Sendungen vom Auslande nach Schweden. Foreign mail articles to Sweden.		Total des envois. Gesamtzahl der Sendungen. Total number of mail articles.	
	Nombre. Zahl. Number.	Augmentat. annuelle. Jährliche Zunahme. Annual increase.	Nombre. Zahl. Number.	Augmentat. ou diminution annuelle. Jährliche Zu- oder Abnahme. Annual increase or decrease.	Nombre. Zahl. Number.	Augmentat. ou diminution annuelle. Jährliche Zu- oder Abnahme. Annual increase or decrease.	Nombre. Zahl. Number.	Augmentat. annuelle. Jährliche Zunahme. Annual increase.
		%		%		%		%
1884	73,571,338	—	6,091,068	—	7,123,692	—	86,786,098	—
1885	81,915,268	11,34	6,585,139	+ 8,11	7,780,185	+ 9,22	96,280,592	10,94
1886	86,335,350	5,40	6,813,170	+ 3,46	8,000,575	+ 2,83	101,149,095	5,06
1887	89,103,295	3,21	6,337,411	— 6,98	10,550,160	+ 31,87	105,990,866	4,79
1888	95,251,107	6,90	7,948,294	+ 25,42	9,861,835	— 6,52	113,061,236	6,67
1889	100,015,773	5,00	7,003,893	— 11,88	10,633,083	+ 7,82	117,652,749	4,06
1890	111,003,906	10,99	7,678,669	+ 9,63	11,865,200	+ 11,55	130,547,775	10,96
1891	117,464,471	5,82	8,085,876	+ 5,30	11,957,713	+ 0,78	137,508,060	5,33
1892	120,796,900	2,84	8,198,928	+ 1,40	13,597,961	+ 13,72	142,593,789	3,69
1893	127,974,342	5,94	8,434,356	+ 2,87	12,363,628	— 9,08	148,772,326	4,33
Augmentation Zunahme Increase from 1884 — 1893 %	. . . . .	73,95	. . . . .	38,47	. . . . .	73,56	. . . . .	71,42
Moyenne de l'augmentation annuelle. Durchschnittliche jährl. Zunahme. Average annual increase. %	. . . . .	6,38	. . . . .	4,15	. . . . .	6,91	. . . . .	6,20

Recettes et dépenses du service des postes suédoises pendant les années
Einnahmen und Ausgaben der schwedischen Posten in den Jahren
Receipts and Expenditure of the Swedish Posts during the years

Tab. II.

1884—1893.

Année. Jahr. Year.	Recettes. Einnahmen. Receipts. Francs.	Dépenses. Ausgaben. Expenditure. Francs.	Excédent des recettes sur les dépenses. Überschuss der Einnahmen. Excess of receipts. Francs.
1884	8,708,900	7,724,100	984,800
1885	8,544,000	8,201,200	342,800
1886	8,674,500	8,387,200	287,300
1887	9,005,820	8,851,313	154,507
1888	9,498,908	9,448,748	50,160
1889	10,032,103	9,596,736	435,367
1890	10,504,301	9,843,602	660,699
1891	10,797,723	10,351,817	445,906
1892	11,260,479	10,591,063	669,416
1893	11,824,168	11,136,543	687,625

mouvement et les finances du service des postes suédoises pendant ces années-là. Les limites de cet exposé nous forcent toutefois d'y renoncer.

Mais nous nous permettons de donner, à titre de conclusion, les deux relevés statistiques qui précèdent, l'un consacré au développement de l'exploitation des postes suédoises pendant la période décennale de 1884—1893, et l'autre donnant les recettes et les dépenses du service des postes pour la même période décennale.

Littérature postale.

Lucien Maury. DAS RÖMISCHE POSTWESEN. Eine Studie mit vorausgehendem geschichtlichen Überblick über Ursprung und Einrichtung des Postwesens bei verschiedenen Völkern des Altertums und der neueren Zeit. Mit Genehmigung des Verfassers aus dem Französischen übersetzt von Hubert Schmidt, Post-assistent. Bühl (Baden) 1895.*)

L'opuscule dont le titre précède reproduit une série de conférences que l'auteur, un fonctionnaire de l'Administration des postes et télégraphes, à Paris, a données dans les années 1888 et 1889 à l'Association Polytechnique à Paris et qui ont été publiées ensuite par la « *Revue des Postes et Télégraphes* ». Les renseignements que M. Maury donne sur le *Cursus publicus* ne sont tous pas neufs: on les trouve aussi, non pas coordonnés entre eux, il est vrai, dans d'autres ouvrages sur les services de communication de l'antiquité. Le principal avantage de l'opuscule c'est qu'on y trouve réuni, en un style facile et agréable, toutes les notions qui nous ont été transmises sur la grande organisation postale d'Etat des Romains, de sorte que le lecteur qui veut s'instruire dans l'histoire des services de communication n'a pas besoin de recourir à d'autres ouvrages. C'est là un point très important, principale-

*) Voir *L'Union postale* de 1890, page 179.

gaben liefern würden über den Verkehr und die finanziellen Ergebnisse der schwedischen Posten während des genannten Zeitraumes. Wir müssen jedoch darauf verzichten, um der gegenwärtigen Darstellung nicht eine zu grosse Ausdehnung zu geben.

Immerhin bringen wir, als Schluss, zwei statistische Erhebungen (siehe Seite 98), welche für den zehnjährigen Zeitraum von 1884 bis 1893 die Entwicklung des schwedischen Postbetriebes bezw. die Rechnungsergebnisse desselben darstellen.

Postalische Litteratur.

Lucien Maury. DAS RÖMISCHE POSTWESEN. Eine Studie mit vorausgehendem geschichtlichen Überblick über Ursprung und Einrichtung des Postwesens bei verschiedenen Völkern des Altertums und der neueren Zeit. Mit Genehmigung des Verfassers aus dem Französischen übersetzt von Hubert Schmidt, Post-assistent. Bühl (Baden) 1895.*)

Das vorstehende Schriftchen ist die Wiedergabe einer Reihe von Vorträgen, welche der Verfasser, ein Beamter der Central-Post- und Telegraphenverwaltung in Paris, in den Jahren 1888/1889 in der polytechnischen Gesellschaft zu Paris gehalten hat, und welche demnächst in der « *Revue des Postes et Télégraphes* » veröffentlicht worden sind. Die Mitteilungen, welche der Herr Verfasser über den nämlichen *Cursus publicus* macht, sind durchweg nicht neu, sondern finden sich, allerdings nicht im Zusammenhang, auch in anderen Werken über das Verkehrswesen des Altertums. Der Hauptvorteil des Werkchens besteht darin, dass alle auf uns gekommenen Nachrichten über die grosse Staatsposteinrichtung der Römer sich hier zu einem angenehm lesbaren Ganzen vereinigt finden, so dass der Leser nicht nötig hat, wenn er sich über dieses Kapitel der Geschichte des Verkehrswesens unterrichten will, auf anderweitige Schriften zurückzugehen. Dies ist namentlich für den Postbeamten, der

*) Vergl. *L'Union postale* v. 1890, S. 179.

It would doubtless be interesting to add some detailed information from the official reports of the years 1892 and 1893, respecting the service and financial results of the Swedish post during that period. The limited space at our disposal prevents us, however, from further lengthening this article.

In conclusion we give the two preceding tables of statistics, which represent the growth of the Swedish postal service with its receipts and expenditure during the ten years 1884—1893.

Postal Literature.

Lucien Maury. DAS RÖMISCHE POSTWESEN. Eine Studie mit vorausgehendem geschichtlichen Überblick über Ursprung und Einrichtung des Postwesens bei verschiedenen Völkern des Altertums und der neueren Zeit. Mit Genehmigung des Verfassers aus dem Französischen übersetzt von Hubert Schmidt, Post-assistent Bühl (Baden) 1895.*)

The above is the reprint of a series of lectures delivered by the author, an officer in the Central Post and Telegraph Administration in Paris, before the Polytechnic Society of Paris in the years 1888 and 1889, and first published in the « *Revue des Postes et Télégraphes* ». The information which the author gives on the *Cursus publicus*, is by no means new. The same may be found, disconnected, it is true, in other works dealing with the means of communication in olden times. The great advantage of this work is, that all the information which has been transmitted to us respecting the great State postal institutions of the Romans, is here presented to us as a very agreeable and readable whole, so that the reader is not obliged to refer to other works if he wishes to obtain information respecting this special chapter in the history of the Post. This is naturally of great value to the postal officer, whose arduous

*) See « *L'Union Postale* » for 1890, p. 179.

ment pour le fonctionnaire postal auquel son service fatigant ne laisse ordinairement pas le temps de faire des études historiques de longue durée. Nous croyons donc que dans les pays de langue allemande, où, par sa traduction, il a maintenant acquis droit de cité, le petit opuscule trouvera aussi un accueil favorable.

La traduction rend exactement le texte original et doit être considérée comme faite d'une manière très consciencieuse. Pour donner aux phrases une forme plus concise, le traducteur aurait peut-être dû suivre de moins près, par ci par là, le texte français.

Petites communications.

Dans l'année 1893, la Caisse d'épargne postale néerlandaise a obtenu de nouveau de très beaux résultats. Le nombre des livrets de caisse d'épargne existants au 31 décembre 1893 s'élevait à 401,046, ce qui fait 42,563 livrets de plus qu'à la même époque de l'année précédente. Sur 1000 habitants, on comptait 85,5 déposants à la caisse d'épargne. Sous ce rapport, la population des provinces de la Hollande septentrionale et d'Utrecht, dans lesquelles le nombre des déposants est respectivement de 129,5 et de 102,5 pour 1000, prend une place prépondérante. Le nombre total des dépôts effectués en 1893 s'élève au chiffre de 672,144 et représente une valeur de 17,651,588 florins.

Plus de la moitié des dépôts ont été faits dans les provinces de la Hollande septentrionale et de la Hollande méridionale. La somme totale de l' avoir des déposants à la caisse d'épargne postale des Pays-Bas s'élevait au 31 décembre 1893 au chiffre de 32,247,119 florins et l'intérêt compris dans ce chiffre représente une somme de près de 4 millions.

bei seinem anstrengenden Berufe gewöhnlich nicht Zeit hat, langwierige geschichtliche Studien zu treiben, von Wert. Wir glauben daher, dass das Werkchen auch im deutschen Sprachgebiete, wo es nunmehr durch die Übersetzung Bürgerrechter erworben hat, eine günstige Aufnahme finden werde.

Was die Übersetzung anbetrifft, so schliesst sich dieselbe eng an den Urtext an und muss als äusserst gewissenhaft bezeichnet werden. Vielleicht hätte im Interesse der Abrundung des sprachlichen Ausdrucks der Herr Übersetzer sich hier und da minder streng an den französischen Text halten sollen.

Kleine Mitteilungen.

Die niederländische Postsparkasse hat im Jahre 1893 wiederum beachtenswerte Geschäftsergebnisse erzielt. Die Zahl der am 31. Dezember 1893 im Umlauf befindlichen Sparkassenbücher betrug 401,046 Stück, d. s. 42,563 mehr als im Vorjahre. Auf 1000 Einwohner entfielen 85,5 Einleger der Postsparkasse. In dieser Beziehung tritt die Bevölkerung der Provinzen Nord Holland und Utrecht, in welchen die Zahl der Einleger auf je 1000 Seelen 129,5 beziehungsweise 102,5 betrug, besonders in den Vordergrund. Die Gesamtzahl der Einlagen beziffert sich im Jahre 1893 auf 672,144 im Wert von 17,651,588 Gulden.

Über die Hälfte aller Einlagen wurde in den Provinzen Nord-Holland und Süd-Holland bewirkt. Der Gesamtwert des in der niederländischen Postsparkasse beruhenden Guthabens belief sich am 31. Dezember 1893 auf 32,247,119 Gulden, worin ein Zinsbetrag von beinahe 4 Millionen Gulden begriffen ist.

profession leaves him little time for lengthened historical study, for which reason we confidently believe that the little book will also be favourably received by our German-speaking colleagues among whom it can now, through translation, claim citizenship.

As regards the translation itself, Mr. Schmidt has kept close to the original and this work must be described as exceedingly conscientious. It would perhaps have been better if it had been less so, for the flow of the sentences has suffered somewhat from a rather too literal rendering.

Miscellaneous.

In the year 1893, noteworthy results were again obtained in the working of the Post Office Savings Bank of the Netherlands. The number of deposit books in circulation on the 31st December 1893, was 401,046, or 42,563 more than in the preceding year. To every 1000 inhabitants there were 85.5 depositors in the Savings Bank. In this respect the inhabitants of North-Holland and Utrecht are especially to the fore, there being in these provinces respectively 129.5 and 102.5 depositors to every 1000 inhabitants. The total number of deposits in 1893 amounted to 672,144, with a value of 17,651,588 florins.

More than half of all the deposits were effected in the provinces of North-Holland and South-Holland. The total value of the deposited capital lying in the Netherlands Post Office Savings Bank amounted, on the 31st December 1893, to 32,247,119 florins, including interest to the amount of nearly 4 million florins.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 7.

Berne, 1^{er} juillet 1895.

Sommaire. DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT DANS LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE (suite). — LITTÉRATURE POSTALE. — PETITES COMMUNICATIONS.

Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine.

(Suite.)

Dans l'intérêt de la rapidité des voyages, il fut décidé tout d'abord que la capacité des « *Navios de aviso* » ne dépasserait pas 25 tonneaux. Cependant, l'expérience ayant démontré qu'un si petit bâtiment n'offrirait que peu de sécurité en comparaison des dangers d'un si long voyage, la capacité en fut portée à 50—60 tonneaux et peu après à 100 tonneaux. Il était sévèrement interdit d'embarquer des voyageurs et des marchandises, attendu que l'on voulait absolument conserver à ces bateaux le caractère de légers voiliers rapides.

On ne tarda pas, cependant, à se décider à équiper aux frais de la caisse de l'Etat les avisos qui, dans les premiers temps, n'avaient fait le service que pour le compte du Maître général des postes. En 1590, il fut permis de prendre à bord de ces bâtiments une certaine quantité de marchandises et, voyant que le chargement des avisos ne nuisait en rien à la rapidité de leur marche, on fit successivement des concessions de plus en plus grandes au transport des marchandises au moyen de ces bateaux,

Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik.

(Fortsetzung.)

Im Interesse der Fahrgeschwindigkeit wurde anfänglich bestimmt, dass die « *Navios de aviso* » nicht mehr als 25 Tonnen halten sollten. Nachdem jedoch die Erfahrung gelehrt hatte, dass so kleine Fahrzeuge den Gefahren einer so weiten Reise gegenüber nur geringe Sicherheit boten, erweiterte man den Rauminhalt auf 50—60 Tonnen und kurze Zeit später bis auf 100 Tonnen. Die Mitnahme von Reisenden und Waren war streng untersagt, da man den Charakter der Schiffe als leichte Schnellsegler unbedingt aufrecht erhalten wollte.

Man ging bald dazu über, derartige Avisoschiffe, welche bis dahin nur für Rechnung des General-Postmeisters verkehrt hatten, auf Kosten der Staatskasse auszurüsten.

Im Jahre 1590 wurde gestattet, dass die Avisos eine bestimmte Menge von Kaufmannswaren an Bord nehmen durften. Da sich ergab, dass diese Belastung den schnellen Gang der Fahrzeuge durchaus nicht behinderte, gab man die Beförderung von Gütern und Waren mit den Avisos mehr und mehr nach, so dass

Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic.

(Continuation.)

In the interest of quick sailing it was at first decided that the « *Navios de Aviso* » should not be of more than 25 tons burden. Afterwards however, when experience had taught that such small vessels were little calculated to resist the dangers of such a long voyage, the tonnage was raised to 50 or 60, and shortly after to 100 tons. The conveyance of passengers and goods was strictly prohibited, it being especially desired that the character of these vessels, as quick sailers, should be unconditionally maintained.

The change was very soon made, that such « *Aviso* » ships, which up to that time had travelled at the expense of the Postmaster General, should now be equipped at the cost of the State.

In the year 1590, permission was given for a certain quantity of merchandise to be conveyed by the avisos. As it was proved that this freighting in no wise hindered the quick sailing of the vessels, the transport of goods and merchandise

de sorte que, perdant le caractère exclusif de paquebots-poste qu'ils avaient primitivement, les avisos devenaient peu à peu et sous certaines réserves des bâtiments de commerce.

Il résulte d'un décret rendu par le Conseil de l'Inde le 24 décembre 1664, qu'on s'était entendu avec les autorités commerciales de Séville à l'effet de faire partir chaque année 4 avisos pour l'Amérique. Ces bâtiments se rendaient à Cartagena sans faire escale dans aucun port et de là à La Havane. Après avoir embarqué dans ce port les dépêches postales à destination de l'Espagne, ils retournaient directement à Séville. La Havane était le point de rassemblement pour la correspondance qui y affluait de toutes les parties de l'Amérique espagnole. Le Pérou envoyait ses lettres à Cartagena et le Mexique à Vera-Cruz, pour être réexpédiées de là sur La Havane. Lors qu'il se trouvait dans leurs ports des bâtiments qui s'y prétaient, les îles de St-Domingue et de Porto-Rico dirigeaient également leurs correspondances sur la capitale de l'île de Cuba, en vue de la réexpédition au moyen des avisos y faisant escale. Ce transport postal maritime subsistait encore sans changement dans la seconde moitié du 17^e siècle. Ce n'est qu'au commencement du 18^e siècle qu'on y apporta une amélioration en élevant à 8 le nombre des avisos faisant annuellement le service. Mais les voyages de ces bâtiments avaient aussi pour but exclusif les Indes occidentales et le Mexique. Le Gouvernement espagnol ne se préoccupait nullement de l'établissement de moyens de communication directs avec ses puissantes possessions dans l'Amérique méridionale. Lorsque le public de Buenos-Aires voulait profiter des avisos postaux pour l'expédition de ses correspondances, il était obligé de les envoyer à Lima par la longue voie de terre pour être acheminées de là sur Cartagena et La Havane et parvenir ainsi au paquebot-poste. On peut facilement se faire une idée du nombre de mois qu'exigeait un moyen d'expédition si lent et si pénible.

die letzteren, an Stelle von reinen Postschiffen, welche sie anfänglich waren, allmählich, wenn auch noch mit einer gewissen Beschränkung, die Eigenschaft von Handelsschiffen erhielten.

Aus einem Erlasse des Rates von Indien vom 24. Dezember 1664 geht hervor, dass man mit der Handelsbehörde von Sevilla die Vereinbarung getroffen hatte, alljährlich 4 Avisoschiffe nach Amerika fahren zu lassen. Diese Schiffe fuhren von Sevilla aus ohne Berührung irgend eines Hafens nach Cartagena und von dort nach Habana, von wo sie, nachdem sie die Briefsäcke für Spanien an Bord genommen hatten, direkt nach Sevilla zurückkehrten. Habana war der Sammelpunkt für die aus sämtlichen Gebieten des spanischen Amerika dort zusammenströmende Korrespondenz. Peru sandte seine Briefe nach Cartagena, Mexiko nach Vera Cruz behufs der Weiterbeförderung nach dem Sammelpunkt Habana. Die Inseln Santo Domingo und Puerto Rico beförderten ihre Korrespondenz, wenn geeignete Schiffe in ihren Häfen lagen, gleichfalls nach der Hauptstadt Cuba's zur Weitersendung mit den dort anliegenden Avisos. Dieser Seepostdienst bestand in der letzten Hälfte des 17. Jahrhunderts ohne Änderung fort. Erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts schritt man zu einer Verbesserung, indem man die Zahl der jährlich verkehrenden Avisoschiffe auf 8 erhöhte. Aber auch die Fahrten dieser Schiffe waren ausschliesslich nach Westindien und Mexiko gerichtet. An die Herstellung eines unmittelbaren Schiffsverkehrs mit ihren mächtigen Besitzungen im Süden von Amerika dachte die spanische Regierung nicht. Wollte das Publikum in Buenos Aires die Post-Avisos zur Briefbeförderung benutzen, so musste es seine Korrespondenz auf dem ungeheuren Landwege nach Lima senden, damit sie von dort über Cartagena nach Habana und an Bord des Postschiffes gelangte. Man denke sich, wie viele Monate eine derartige langsame und mühevollte Beförderung in Anspruch ge-

by means of the avisos became more and more common, so that the latter, instead of being purely mail ships, as at first, gradually took the character of mercantile vessels, though still with certain restrictions.

From an edict of the Indian Council dated the 24th December 1664, we learn that an agreement had been made with the commercial authority of Seville for 4 aviso ships to travel to America annually. These ships started from Seville, touching at no ports on the way, to Cartagena and from there to Havana, whence, having taken on board the mail bags for Spain, they returned direct to Seville. Havana was the collecting place for the whole correspondence of Spanish America, it flowed in there from all parts. Peru sent her letters to Cartagena, Mexico to Vera Cruz, that they might be sent on to Havana, the collecting place. The islands of San Domingo and Porto Rico also forwarded their correspondence to the capital of Cuba when suitable vessels were in their ports, for further transmission by the avisos. This maritime postal service still existed, without any alteration, in the last half of the 17th century. No steps towards improvement were taken until the beginning of the 18th century, when the number of ships making the voyage annually was raised to 8. The voyages of these ships were however exclusively to the West Indies and Mexico; the Government had not yet thought of organizing direct ship communication with its powerful possessions in South America. If the inhabitants of Buenos Ayres wished to make use of the post-avisos for transmitting letters, they were obliged to send their correspondence by the long overland route to Lima that it might at last, after passing through Cartagena, reach the mail ship in Havana. One can imagine how many months such a slow and troublesome transmission must have required! It was for this reason that the merchants of Buenos

Aussi les négociants de Buenos-Aires cherchaient-ils encore des moyens de communication privés pour l'expédition de leurs lettres à destination de l'Europe. Ce n'est que sous le Gouvernement éclairé de Charles III, qui s'inspirait des idées de progrès, que fut rompu le ban qui paralysait jusque-là les relations entre l'Espagne et ses possessions dans l'Amérique méridionale. En 1767, il fut décidé que tous les 3 mois un paquebot-poste serait expédié, aux frais de l'Etat, de La Corogne à Montevideo en vue du transport de la correspondance destinée pour le territoire de La Plata, pour le Pérou et les autres pays situés au delà des Andes. Par un décret du 20 juillet 1767, Domingo de Basavilbaso, le créateur du service postal dans le territoire de La Plata, fut nommé aux fonctions de Directeur du service postal maritime, du commerce maritime et des postes du vice-royaume du Rio de la Plata et du royaume du Chili. Le Gouverneur Bucarelli à Buenos-Aires reçut en même temps l'avis que, dans le cas où le Directeur nouvellement nommé ne pourrait pas vendre tout de suite les marchandises apportées par les paquebots-poste — ces paquebots devaient aussi transporter des marchandises à des conditions déterminées — ou n'aurait pas à sa disposition les fonds nécessaires pour payer ces marchandises, les recettes postales pourraient être mises à contribution dans ce but. Singulière fusion du service postal avec le commerce!

Un Directeur des postes, Melchior de Viana, fut désigné pour Montevideo. Il était chargé de faire transporter à Buenos-Aires, aussi rapidement que possible, les sacs de lettres pour cette ville, apportés par le paquebot-poste venant de La Corogne. C'est à Buenos-Aires que fut opéré le tri des correspondances pour le Chili, Charcas, Lima, etc. et effectué leur réexpédition au moyen de courriers à cheval. Lors de la remise des lettres à destination du Pérou aux employés du Maître général des postes pour l'Inde, ceux-ci avaient à payer le port mari-

nommen haben mag! Die Kaufleute von Buenos Aires suchten sich daher zur Beförderung ihrer Briefe nach Europa anderweite Privatgelegenheit aus. Erst unter der erleuchteten, den Ideen des Fortschrittes huldigenden Regierung Karls III. wurde der Bann gebrochen, der bis dahin auf dem Verkehr zwischen Spanien und seinen Besitzungen im südlichen Amerika gelastet hatte. Im Jahre 1767 erging die Anordnung, dass alle 3 Monate auf Kosten des Staates ein Postschiff von Coruña nach Montevideo abgelassen werden solle behufs Beförderung der für das La Plata-Gebiet, für Peru und die übrigen Länder jenseits der Anden bestimmten Korrespondenz. Durch ein Dekret vom 20. Juli 1767 wurde Domingo de Basavilbaso, der Schöpfer des Postwesens im La Plata-Gebiete, zugleich zum Direktor des Seepostdienstes, des Seehandels und der Posten im Vicekönigreiche des Rio de la Plata und im Königreiche Chile ernannt. Gleichzeitig erging an den Gouverneur Bucarelli in Buenos Aires die Weisung, dass, im Falle der neu ernannte Direktor die mit dem Postschiffe angebrachten Waren — die Postschiffe sollten unter bestimmten Bedingungen auch Waren befördern — nicht sogleich sollte verkaufen können, oder wenn ihm die Mittel zur Bezahlung dieser Waren fehlen sollten, die Posteinnahmen hierzu herangezogen werden könnten. Eine eigentümliche Verquickung des Postwesens mit dem Handel!

Für Montevideo wurde in der Person des Melchor de Viana ein Postdirektor ernannt, welchem die Verpflichtung oblag, die mit dem Postschiff aus Coruña eingegangenen Briefsäcke für Buenos Aires schleunigst nach dieser Stadt befördern zu lassen, wo die Trennung der für Chile, Charcas, Lima u. s. w. bestimmten Korrespondenz und ihre Weiterbeförderung mittels der Reitposten besorgt wurde. Bei der Übergabe der für Peru u. s. w. bestimmten Briefe an die Beamten des General-Postmeisters für Indien hatten die Letzteren das auf den Briefen

Ayres sought private means of sending their letters to Europe. It was not until the enlightened reign of Charles III, who embraced warmly all ideas of progress, that the ban, under which the intercourse of Spain with her South American possessions had until then lain, was removed. In the year 1767, a regulation was issued that a mail ship should leave Corunna for Montevideo every 3 months, at the expense of the State, for the transmission of correspondence for La Plata, Peru and the other countries on the other side of the Andes. By a decree of the 20th July 1767, Domingo de Basavilbaso, the founder of the post in La Plata, was appointed to the joint directorship of the maritime postal service, marine commerce, and of the posts in the vice-regal province of La Plata and in the kingdom of Chili. At the same time the Governor Bucarelli in Buenos Ayres received instructions that, in case the newly appointed Director should not be able at once to sell the goods brought by the mail ship — the mail ships were, under certain conditions, also to carry merchandise — or if he should not have the means to pay for them, the postal revenues might be used for the purpose. A strange amalgamation of the post with commerce!

The Postmaster General appointed for Montevideo was Melchor de Viana, whose duty it was to forward to Buenos Ayres, as expeditiously as possible, the mail-bags which had arrived in the ship from Corunna for that town, where the separation of the correspondence for Chili, Charcas, Lima etc. and its further transmission by mounted couriers was effected. On the delivery of the letters for Peru to the officials of the Postmaster General for India, the latter had to pay the sea postage due on the letters but received, on the other hand, $\frac{1}{4}$ silverreal on every letter as postage for the further transmission and delivery.

time dont les lettres étaient grevées, tandis qu'il leur était bonifié d'autre part $\frac{1}{4}$ de réal d'argent pour chaque lettre, à titre de port pour la réexpédition et la distribution.

Pour son activité comme directeur du commerce maritime, Basavilbaso touchait une indemnité de 10 % de la valeur des marchandises achetées et vendues par lui.

Basavilbaso avait à peine pris possession de ses nouvelles fonctions, que le Maître général des postes à Lima, qui ne s'était nullement soucié jusque-là de l'administration du service postal du territoire de La Plata et avait plutôt laissé carte blanche au fondateur de ce service, prit partie contre Basavilbaso en sa qualité de directeur des postes. Par décision de Lima du 31 janvier 1767, le Maître général des postes signifiâ au Directeur des postes Basavilbaso qu'il était destitué de ses fonctions. En même temps, il désigna Matteo Ramon de Alzaga comme son remplaçant et comme administrateur du service postal dans le territoire de La Plata. Le nouveau chef du service des postes devait envoyer chaque année à Lima un fermage de 500 pesos.

Les motifs de cette mesure inattendue du Maître général des postes ne sont pas très clairs. La seule question d'argent n'a pu emporter la balance, car s'il s'était agi d'une augmentation de fermage — ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, il n'est pas établi s'il fallait acquitter un fermage, et le cas échéant, quel en était le taux — le riche négociant Basavilbaso était sans aucun doute la personnalité la mieux qualifiée pour donner satisfaction à la demande du Maître général des postes. On ne fera pas fausse route si l'on attribue à d'autres raisons la brusque manière de procéder du Maître général des postes. A cette époque la nationalisation du service postal de l'Amérique espagnole était sérieusement examinée.

haftende Seepporto zu erstatten, während ihnen andererseits $\frac{1}{4}$ Silberreal für jeden Brief als Porto für die Weiterbeförderung und Bestellung vergütet wurde.

Als Entschädigung für seine Thätigkeit als Direktor des Seehandels bezog Basavilbaso eine Kommissionsgebühr von 10 % des Wertes der von ihm gekauften und verkauften Waren.

Basavilbaso hatte von seiner neuen Stellung kaum Besitz ergriffen, als der General-Postmeister in Lima, der sich bis dahin in keiner Weise um die Verwaltung des Postwesens im La Plata-Gebiete gekümmert, vielmehr dem Begründer der Postanstalt daselbst völlig freie Hand gelassen hatte, gegen Basavilbaso in dessen Eigenschaft als Postdirektor auftrat. Durch eine Verfügung aus Lima vom 31. Januar 1767 erklärte der General-Postmeister den Postdirektor Basavilbaso seines Amtes für enthoben, indem er zugleich Mateo Ramon de Alzaga zu seinem Stellvertreter und Verwalter des Postwesens im La Plata-Gebiete ernannte. Als Betriebspacht sollte der neue Postchef 500 Pesos jährlich nach Lima zahlen.

Die Beweggründe zu dieser unerwarteten Massregel des General-Postmeisters liegen nicht völlig klar. Die Geldfrage allein kann dabei nicht entscheidend gewesen sein, denn wenn es sich um eine Erhöhung der Pachtsumme handelte — ob und in welcher Höhe eine solche entrichtet wurde, ist, wie früher erwähnt, unbekannt —, so war der reiche Kaufmann Basavilbaso zweifellos die geeignetste Persönlichkeit, die etwaigen Ansprüche des General-Postmeisters zu befriedigen. Man wird nicht fehlgehen, wenn man das schroffe Vorgehen des General-Postmeisters mit andern Ursachen in Verbindung bringt. Zu jener Zeit war die Frage der Verstaatlichung des Postwesens im spanischen Amerika bereits stark erörtert worden.

Auch der den fortschrittlichen Ideen huldigende Basavilbaso hatte sich, und sogar schriftlich, für die Beseitigung des Carvajal'schen Mo-

As compensation for his labours as Director of marine commerce, Basavilbaso received a commission of 10 per cent. of the value of the goods which he bought and sold.

Scarcely had Basavilbaso entered on the duties of his new position, when the Postmaster General of Lima, who until then had never troubled himself about the administration of the post in La Plata, rather, on the contrary, allowed the founder of the institution there entire freedom, opposed him in his capacity of Post Director. By an enactment from Lima, dated January 31st, 1767, the Postmaster General declared Basavilbaso, the Post Director, to be discharged from his office, and he at the same time appointed Mateo Ramon de Alzaga as his substitute and manager of the posts in the territory of La Plata. The new director was to pay a yearly rental of 500 pesos to Lima.

The motives for this unexpected measure of the Postmaster General are not quite clear. It cannot have arisen from purely financial reasons, for if it had been a question of raising the amount of the rental — if, and how high, such a rental was paid is, as already mentioned, unknown — the rich merchant Basavilbaso would doubtless have been the person best fitted to satisfy any demands of the Postmaster General. We shall not be far wrong in connecting this uncompromising dealing of the Postmaster General with other causes. The question of uniting the post of South America to the State was already at that time seriously discussed. Even Basavilbaso, who so eagerly concurred in all ideas tending to progress, had declared himself, and in writing, in favour of the abolition of the Carvajal monopoly. This may have angered the Postmaster General, and also very probably have caused him some anxiety, for when his own

Basavilbaso, si partisan des idées de progrès, s'était prononcé, même par écrit, pour la suppression du monopole Carvajal. Par suite le Maître général des postes était sans doute irrité et très inquiet, car si ses propres délégués et remplaçants cherchaient à ébranler les privilèges de la maison Carvajal, au lieu de contribuer de toutes leurs forces à les maintenir, il y avait lieu de craindre le pire, c'est-à-dire la suppression du monopole sans indemnité.

Basavilbaso quitta tranquillement son service qu'il avait dirigé pendant 18 ans avec succès. Son caractère droit ne lui permit pas de faire des démarches en vue de conserver ses fonctions, après s'être déclaré un adversaire systématique du monopole Carvajal. Avec son esprit lucide, il comprit d'ailleurs que le service des postes passerait dans un bref délai entre les mains de l'Etat.

III. Nationalisation du service postal de l'Amérique espagnole.

Sous le Gouvernement de Charles III un nouvel esprit anima en Espagne l'Administration de l'Etat. Maintes réformes et améliorations furent projetées et préparées. Le regard des hommes d'Etat éclairés qui, à cette époque si heureuse pour l'Espagne, se trouvèrent à la tête du Gouvernement, se tourna notamment vers les possessions d'outre-mer. Il n'y avait pas de question plus urgente pour l'activité réformatrice que la suppression du monopole postal de la maison Carvajal, considéré comme périmé par l'opinion publique qui en réclamait l'abolition. Personne ne prit la défense de ce monopole, les successeurs de son fondateur n'ayant pas su se rendre digne par leur activité dans cette sphère qui leur était exclusivement réservée, du précieux privilège qui leur avait été conféré.

Charles III nomma une commission (*junta*) composée de 7 jurisconsultes et chargée d'examiner les prétentions de la maison Carvajal et de faire des propositions au sujet de l'indem-

nopols erklärt. Hierüber mag der General-Postmeister aufgebracht und wohl auch besorgt gewesen sein, denn sobald seine eigenen Bevollmächtigten und Vertreter an den alten Vorrechten des Hauses Carvajal rüttelten, statt aus allen Kräften an der Aufrechterhaltung derselben mitzuwirken: dann war schliesslich das Schlimmste, d. h. die Aufhebung der Gerechtsame ohne Entschädigung, zu befürchten.

Basavilbaso schied ruhig aus dem ihm übertragenen Amte, dem er 18 Jahre mit Erfolg vorgestanden hatte. Die Lauterkeit seines Charakters verbot ihm, sich um die Erhaltung seiner Stellung zu bemühen, nachdem er sich als ein grundsätzlicher Gegner des Carvajal'schen Monopols erklärt hatte, während er andererseits mit seinem hellen Verstande wohl erkannte, dass der Übergang des Postwesens auf den Staat doch binnen kurzem werde erfolgen müssen.

III. Verstaatlichung des Postwesens in spanischen Amerika.

Unter der Regierung Karls III. ging ein frischer Zug durch die gesamte spanische Staatsverwaltung. Reformen und Verbesserungen mancher Art wurden geplant und in die Wege geleitet. Namentlich auf die Lage der überseeischen Besitzungen richtete sich der Blick der erleuchteten Staatsmänner, welche in jener, für Spanien so glücklichen Epoche an der Spitze der Regierung standen. Kaum gab es ein näherliegendes Objekt für reformatorische Thätigkeit, als die Beseitigung der Postgerechtsame des Hauses Carvajal, welche die öffentliche Meinung längst als überlebt erklärt hatte und abgeschüttelt wissen wollte. Niemand erhob sich zur Verteidigung dieser Rechte, so wenig hatten die Nachfolger des Begründers derselben es verstanden, sich durch Thätigkeit auf dem ihrer ausschliesslichen Benutzung überlassenen Arbeitsfelde des ihnen verliehenen kostbaren Privilegs würdig zu erweisen.

Karl III. ernannte eine aus 7 rechtskundigen Mitgliedern beste-

deputies and representative began to strike at the old privileges of the house of Carvajal instead of endeavouring to the utmost of their ability to preserve them intact, then indeed, there was nothing but the worst to be feared, namely the suspension of its rights without compensation.

Basavilbaso quietly quitted the post with which he had been intrusted and which he had successfully filled for 18 years. His uprightness of character did not allow him to take any steps to retain his office since he had declared himself to be, from principle, hostile to the Carvajal monopoly; whereas, on the other hand, his comprehensive mind recognized distinctly that the transfer of the post to the State must shortly ensue.

III. The Post of Spanish America becomes a State institution.

Under the reign of Charles III. a reaction was perceptible in the whole Spanish State Administration. Reforms and improvements of many kinds were planned and started. The condition of the foreign possessions especially attracted the attention of the enlightened statesmen who at that time, one of Spain's happy epochs, were at the head of the Government. There was perhaps no object more fitted for the efforts of reformers than the suppression of the postal right of the house of Carvajal, which public opinion had long declared to have had its day and wished to see abolished. No one stood up in defence of this right, for none of the successors of its founder had known how to prove themselves worthy of the valuable privileges intrusted to them, by evincing any activity in that field of labour left to their sole use and occupation.

Charles III. appointed a committee (*junta*) consisting of 7 members versed in the law, who received the

nité que l'Etat devait payer pour le rachat du privilège. Le dernier héritier de la famille Carvajal reconnut tout de suite qu'il était inutile de protester contre le rachat et se contenta, par suite, lors des pourparlers, de garantir autant que possible ses intérêts personnels. Les membres de la commission du rachat ne se montrèrent pas animés d'un grand esprit de conciliation; on pourrait presque dire qu'ils nourrissaient des sentiments hostiles à son égard. La valeur du monopole au Mexique et dans l'île de Cuba ne fut pas pris en considération dans les comptes établis par la commission, parce qu'antérieurement l'exploitation du service postal dans ces pays avait déjà été enlevée aux héritiers de la famille Carvajal sans aucune indemnité. Les recettes postales provenant du continent de l'Amérique méridionale servirent exclusivement de base au calcul du produit net de l'exploitation postale. Encore la commission procéda-t-elle à ce calcul avec une manifeste injustice, en cherchant à donner au texte du brevet de concession au fondateur du service postal dans l'empire colonial espagnol une signification désavantageuse pour les intérêts de ses héritiers. La commission prétendit que la famille Carvajal avait dépassé les limites de son privilège en tant qu'elle avait établi des stations postales et qu'elle s'était occupée de l'expédition d'objets de messagerie. D'après les termes de la patente de l'année 1514, ni l'un, ni l'autre ne lui étaient permis, cette patente n'attribuant au Dr Galindez de Carvajal ni plus, ni moins que le droit de transporter des lettres. D'accord avec cette interprétation manifestement injuste, la commission ne prit pour base du calcul de l'indemnité que les recettes provenant de la poste aux lettres. Sous réserve d'une fixation définitive, elle proposa au roi, à titre d'indemnité provisoire aux héritiers de la famille Carvajal, une rente annuelle de 10,000 pesos (8000 pesos pour le royaume du Pérou et 2000 pesos pour le vice-royaume de Santa-Fé), conformément aux données sta-

hende Kommission (*junta*), welche den Auftrag erhielt, die Ansprüche des Hauses Carvajal zu prüfen und Vorschläge zu machen, welche Abfindungssumme seitens des Staates für die Ablösung der Postgerechtsame zu zahlen sei. Der letzte Erbe Carvajals erkannte rasch, dass es nutzlos sei, gegen die Ablösung an sich Einspruch zu erheben und beschränkte sich daher darauf, bei den Abfindungsverhandlungen so viel als möglich seinen persönlichen Vorteil zu wahren. Bei den Mitgliedern der Ablösungskommission fand er wenig Entgegenkommen, vielmehr eine beinahe feindselige Stimmung. Der Wert des Postmonopols in Mexiko und Cuba schied bei den von der Kommission angestellten Berechnungen vorweg aus, weil den Erben Carvajals in diesen Ländern die Ausübung des Postdienstes schon früher ohne jegliche Entschädigung genommen worden war. Der Berechnung des Reinertrages aus dem Postbetrieb wurde lediglich die Posteinnahme auf dem südamerikanischen Festlande zu Grunde gelegt. Auch dabei ging die Kommission insofern mit offener Unbilligkeit zu Werke, als sie dem Wortlaute der Verleihungsurkunde an den Gründer des Postwesens im spanischen Kolonialreiche eine den Interessen der Erben nachteilige Deutung zu geben versuchte. Die Kommission behauptete, die Familie Carvajal sei insofern über die Grenzen ihres Privilegs gegangen, als sie Poststationen eingerichtet und sich mit der Beförderung von Päckereien befasst habe: beides sei ihr nach dem Wortlaute des Patents vom Jahre 1514 nicht gestattet gewesen, welches dem Dr. Galindez de Carvajal nicht mehr und nicht weniger als das Recht der *Briefbeförderung* zugesprochen habe. In Übereinstimmung mit dieser offenbar ungerechten Auslegung zog die Kommission bei der Feststellung der Abfindungssumme nur die Einnahme aus der Briefpost zur Berechnung. Sie schlug dem König als vorläufige Entschädigung der Erben Carvajals — vorbehaltlich endgültiger Fest-

order to test the claims of the house of Carvajal and to suggest what sum the State ought to pay as composition for the redemption of the postal rights. The last heir of the Carvajals soon saw that it was useless to protest against the commutation and therefore restricted himself, in the negotiations concerning the composition, to secure as much as possible his own advantage. He did not meet with much encouragement from the members of the commutation committee, their feeling was indeed rather hostile than otherwise. The value of the postal monopoly in Mexico and Cuba was not taken into consideration in the calculations of the committee, the right of working the posts in those countries having, at an earlier date, been taken from the Carvajal heirs without any compensation whatever. The calculation of the net profits of the post was based entirely on the postal revenues of the South American continent. The committee acted in this case also with evident unfairness, by endeavouring to give to the text of the patent granted to the founder of the post in the Spanish colonial empire, an interpretation detrimental to the interests of the Carvajal heirs. The committee pretended that the Carvajal family had exceeded the limits of their privileges by erecting post stations and by forwarding parcels, that neither of these undertakings were permitted, the text of the patent of the year 1514 having granted to Dr. Galindez de Carvajal neither more nor less than the right to *forward letters*. In accordance with this evidently unjust interpretation, the committee, in deciding on the sum to be given as composition, only took into consideration the revenues from the letter post. It proposed to the king, as a temporary compensation to the Carvajal heirs — with the proviso of final decision — the grant of an annuity of 10,000 pesos, (8000 for the Kingdom of Peru, 2000 for the viceregal territory of Santa Fé), basing the amount of the indemnity on the statistical valuation which, as already mentioned, the

istiques qui avaient été recueillies, ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, par le vice-roi du Pérou, le prince de Santobono en 1719. La Couronne devait se charger immédiatement des postes de Carvajal.

Cette raide proposition de la commission fut contraire aux sentiments chevaleresques du roi. Il la renvoya en faisant remarquer qu'il lui en coûtait de priver un sujet de ses anciens droits, sans que la juste indemnité qu'on devait lui accorder eût été préalablement établie de la manière la plus exacte, et cela d'autant plus que, dans le cas en question, l'intéressé opposait une résistance opiniâtre. En conséquence, il devait avant tout exiger qu'il fût donné à la maison Carvajal d'exposer ses prétentions d'une manière contradictoire auprès de la commission et qu'il accordait à cet effet le temps que nécessitait la distance.

Un membre de la commission, Don Pedro Antonio Cosío, se rendit en Amérique pour délibérer avec la maison Carvajal.

La première condition à laquelle l'héritier de la famille Carvajal subordonna la cession de son privilège témoigne d'une grande vanité et de la méconnaissance de ses véritables intérêts. Il demanda qu'on lui conférât le titre de Grand d'Espagne et celui de duc et que lui, ses fils et descendants fussent exempts d'impôts.

Comme base justificative de la perte matérielle résultant de la cession de son privilège, il fit ressortir que les recettes provenant du service postal dans les 3 dernières périodes quinquennales s'étaient élevés à 477,423 pesos. A ce chiffre devait ajouter la taxe de la correspondance officielle des autorités transportée gratuitement, qui, aux termes d'un décret royal du 2 juillet 1705, devait

stellung — die Bewilligung einer Jahresrente von 10,000 Pesos vor (8000 für das Königreich Peru, 2000 für das Vicekönigreich Santa Fe), indem sie die statistischen Ermittlungen, welche — wie früher erwähnt — der Vicekönig von Peru, Fürst von Santobono, im Jahre 1719 angestellt hatte, zur Grundlage für die Entschädigung nahm. Die Posten Carvajals sollten sofort von der Krone übernommen werden.

Dem ritterlichen Sinne des Königs gefiel dieser schroffe Vorschlag der Kommission nicht. Er wies ihn mit der Erklärung zurück, dass es ihm viel Überwindung kostete, einen Unterthan seiner alten Rechte zu entkleiden, ohne dass die gerechte Abfindung, die man ihm zu gewähren habe, vorher genauestens festgestellt sei, insbesondere, da im vorliegenden Falle der Berechtigte hartnäckigen Widerstand leiste. Er müsse daher vor allem verlangen, dass dem Hause Carvajal Gelegenheit gegeben werde, seine Ansprüche der Kommission gegenüber im kontradiktorischen Verfahren klar zu legen, zu welchem Behufe er hiermit die nötige Zeit gewähre, die bei der weiten Entfernung erforderlich sei.

Ein Mitglied der Kommission, Don Pedro Antonio Cosío, begab sich zu den Verhandlungen mit dem Hause Carvajal nach Amerika.

Die erste Bedingung, welche der Erbe Carvajals an die Abtretung seiner Postgerechtsame knüpfte, zeugt von grosser Eitelkeit und Verkennung seiner wahren Interessen. Er verlangte, dass man ihm die Würde eines Granden von Spanien und den Herzogstitel, frei von allen Abgaben für sich, seine Söhne und Nachfolger verleihe.

Als Grundlage für den Nachweis des aus der Abtretung seiner Gerechtsame ihm erwachsenden materiellen Verlustes führte er an, dass seine Einnahme aus dem Postwesen in den letzten 3 Quinquennien im ganzen 477,423 Pesos betragen habe. Hierzu käme das Porto für die unentgeltliche Beförderung der amtlichen Korrespondenz der Behörden,

Viceroy of Peru, Prince von Santobono, had made in 1719. The posts of the Carvajals were then to be taken over at once by the Crown.

This harsh proposal of the committee did not please the chivalric minded king. He refused it, with the declaration that it cost him a struggle to deprive a subject of his ancient rights before the just compensation to be given him had been most carefully ascertained, especially as, in the present case the person interested offered stubborn opposition. He must therefore, before all else, demand that the house of Carvajal have the opportunity of clearly stating its claims, as opposed to the actions of the committee, for which purpose he herewith granted the necessary time which the great distance made requisite.

One of the members of the committee, Don Pedro Antonio Cosío, went to America to carry out the negotiations with the house of Carvajal.

The first condition which the heir of the Carvajals attached to his resignation of the postal rights evinces great vanity and lack of appreciation of his own true interests. He demanded the dignity of a Spanish Grandee and the title of Duke free from all taxes and fees, for himself, his sons and successors.

As basis for the verification of the loss of materials, which he would suffer through the resignation of his postal privileges, he stated that during the preceding 15 years his revenues from the post had amounted to a total of 477,423 pesos. To this must be added, besides other sources of revenue, the postage for the gratis transmission of the correspondence of the different authorities, which, in virtue of a royal decree of the

être liquidée à Lima et s'élevait annuellement à 12,462 pesos, ainsi que d'autres catégories de recettes encore.

La demande du titre de duc irrita le roi qui refusa catégoriquement de l'accueillir. Il déclara qu'il était tout disposé à conférer aux héritiers de la famille Carvajal la dignité de Grand d'Espagne et à accorder aussi de bon gré au chef de la famille le titre de duc, si plus tard il transférait son domicile en Espagne; mais que cette haute distinction qui n'était conférée que pour des services exceptionnels, ne devait pas devenir le prix du désistement d'un privilège lucratif et ne pouvait nullement être l'objet d'un contrat entre la Couronne et un de ses sujets.

Les délibérations furent reprises à nouveau. Grâce aux efforts d'un homme d'Etat distingué, le Ministre Marquis de Grimaldi, elles aboutirent à un bon résultat, de sorte que par un décret daté de la résidence historique San Lorenzo del Escorial le 13 octobre 1768, le roi pouvait accepter le contrat avec la maison Carvajal, ainsi que la fusion du service postal dans l'Amérique espagnole avec l'Administration de l'Etat. Aux termes du contrat, la dignité de Grand d'Espagne fut conférée au successeur de Carvajal, pour lui et ses héritiers, ainsi que le titre d'honneur de « Maître général des postes de l'Inde ». L'indemnité se composait d'une rente annuelle de 14,000 pesos payable par la caisse postale générale à Madrid. Toutefois, l'Etat avait le droit, au lieu d'acquitter la rente, soit de verser une seule somme à titre de capital, soit de céder au rentier des terrains d'un rapport égal à la valeur de la rente. L'Etat se chargea de l'exécution de toutes les clauses des contrats du Maître général des postes en Amérique et s'engagea à lui prêter le concours des autorités dans les possessions d'outre-mer, à

welches auf Grund eines königlichen Erlasses vom 2. Juli 1705 in Lima liquidiert werde und jährlich 12,462 Pesos ausmache und andere Einnahmeobjekte mehr.

Über das Verlangen der Gewährung des Herzogstitels war der König aufgebracht und wies das Ansinnen des Gesuchstellers schroff zurück. Er erklärte, dass er den Erben Carvajals die Würde eines Granden von Spanien wohl verleihen wolle, und dass er, sofern dieser später seinen Wohnsitz nach Spanien verlegen werde, auch nicht abgeneigt sei, den erbtenen Herzogstitel freiwillig zu gewähren, doch könne die Verleihung dieser hohen Auszeichnung, die nur für hervorragende Verdienste zuerkannt werde, niemals den Kaufpreis für den Verzicht auf ein einträgliches Privileg bilden und niemals Gegenstand eines Vertrages zwischen der Krone und einem ihrer Unterthanen sein.

Die Unterhandlungen begannen nunmehr aufs neue. Den Bemühungen eines hervorragenden Staatsmannes, des Ministers Marquis von Grimaldi, gelang es, sie zum Abschluss zu bringen, so dass der König durch einen Erlass aus der historischen Residenz San Lorenzo del Escorial vom 13. Oktober 1768 den Vertrag mit dem Hause Carvajal genehmigen und den Übergang des Postwesens im spanischen Amerika in die Verwaltung des Staates verfügen konnte. In dem Vertrage wurden dem Nachfolger Carvajals für sich und seine Erben die Würde eines Granden von Spanien und der Ehrentitel « General-Postmeister von Indien » zugesprochen. Die Geldabfindung bestand in der Gewährung einer Jahresrente von 14,000 Pesos, zahlbar aus der General-Postkasse in Madrid. Doch war dem Staate das Recht vorbehalten, an Stelle der Rente eine einmalige Kapitalsumme zu zahlen oder dem Rentenempfänger Grundstücke als Abfindung zu überweisen, deren Ertrag der Rente gleichkommen musste. Im übrigen trat der Staat in die Pacht- u. s. w. Verträge des General-Postmeisters in Amerika ein und ver-

2nd July, 1705, should amount to 12,462 pesos and be paid in Lima.

The King was very indignant at the demand for the title of Duke and sternly refused the inconsiderate request. He declared that he was willing to invest the Carvajal heir with the dignity of a Spanish Grandee, and that he was not altogether disinclined to grant him, as a free gift, the title of Duke, provided he transferred his place of residence to Spain; the conferring of this high distinction, which was never granted except for extraordinary services, could, however, never be made the price for the renunciation of a lucrative privilege, nor the object of a contract between the Crown and one of its subjects.

The negotiations now began afresh. A distinguished statesman and minister, the Marquis de Grimaldi, succeeded in his efforts to bring them to a conclusion, so that the King was able, by a decree issued from the historical residence, San Lorenzo del Escorial, on the 13th October 1768, to sanction the contract with the house of Carvajal, and the transfer of the post in Spanish America to the direction of the State. In the contract, the dignity of a Spanish Grandee and the title, by courtesy, of « Postmaster General of India » were conferred on the successor of the Carvajals and his heirs. The monetary compensation consisted of an annuity of 14,000 pesos, to be paid out of the General exchequer in Madrid. The State, however, reserved the right to pay one capital sum instead of the annuity, or to assign to the recipient of the annuity, land equal in value to the latter. In other respects the State entered into the contracts as to rent etc., of the Postmaster General of America, and undertook to give the latter any help he might require in meeting his

l'occasion de la libération de ses obligations, de la vente de ses biens, etc.

L'indemnité attribuée à l'héritier de Carvajal était extrêmement modeste en comparaison de celle que l'Espagne avait accordée aux Comtes de Oñate et Villamediana, successeurs de François et de Simon de Tassis, pour la cession du privilège postal dans l'empire espagnol en Europe. A partir de l'année 1707, dans laquelle le service postal qu'ils avaient organisé en Espagne passait à l'Etat, les Tassis touchaient à la caisse postale une somme de 120,000 ducats à titre de rente perpétuelle annuelle, en plus d'une indemnité annuelle de 6678 doublons à titre d'intérêt à 4% du capital de 166,953 doublons que dans le temps la maison Tassis avait payé à la Couronne pour l'acquisition du monopole postal. La somme de 6678 doublons était payable aussi longtemps que l'Etat était dans l'impossibilité de restituer le capital précité à la maison Tassis.

Pour quels motifs, l'indemnité accordée aux détenteurs des deux plus grands privilèges qui aient jamais existé au monde, a-t-elle été si différente? Abstraction faite de ce que les Tassis avaient rendu des services et porté à un haut degré de perfection l'administration de l'institution qui leur avait été confiée, tandis que les Carvajal négligeaient toujours l'administration du service postal et n'avaient fait que des progrès mesquins, il faut notamment chercher la raison de l'insignifiante indemnité attribuée par l'Etat à la maison Carvajal dans ce fait que, lors des pourparlers relatifs à la cession, le dernier Maître général des postes de ce nom attachait la principale importance à l'obtention de titres et d'élévation de rang et de position et négligeait par suite considérablement ses intérêts maté-

pflichtete sich, demselben bei der Lösung seiner Verbindlichkeiten, dem Verkaufe seiner Güter u. s. w. durch die Behörden in den überseeischen Gebieten hülffreiche Hand leisten zu lassen.

Die Entschädigung, welche der Erbe Carvajals empfing, war äusserst geringfügig im Vergleiche zu der Abfindung, welche Spanien den Grafen von Oñate und Villamediana, den Nachkommen des Franz und Simon von Tassis, für die Abtretung der Postgerechtsame im spanischen Reiche in Europa gewährt hatte. Die Tassis empfingen vom Jahre 1707 ab, in welchem das von ihnen in Spanien eingerichtete Postwesen auf den Staat überging, als immerwährende Jahresrente aus der Postkasse die Summe von 120,000 Dukaten und daneben eine Entschädigung von jährlich 6678 Dublonen, als 4%ige Zinsvergütung für das Kapital von 166,953 Dublonen, welches das Haus Tassis für die Erwerbung der Postgerechtsame seiner Zeit an die Krone gezahlt hatte. Die Summe von 6678 Dublonen war so lange zahlbar, als der Staat die zuletzt genannte Kapitalsumme dem Hause Tassis nicht zurückerstatten konnte.

Worin mag der Grund liegen, dass bei der Ablösung der beiden grössten persönlichen Privilegien, welche die Welt wohl je gekannt hat, die Abfindung der Inhaber so ausserordentlich verschieden ausgefallen ist? Wenn man davon absieht, dass die Tassis thatsächlich etwas geleistet und das ihrer Verwaltung anvertraute Institut auf einen hohen Grad von Vollkommenheit gebracht hatten, während die Carvajal mit ihrer Verwaltung des Postwesens stets im Rückstande geblieben waren und nur kümmerliche Fortschritte gemacht hatten: so wird man die Ursache der Geringfügigkeit der Abfindungsrente, welche der Staat dem Hause Carvajal zusprach, namentlich darin zu suchen haben, dass der letzte General-Postmeister dieses Namens bei den Ablösungsverhandlungen das Hauptgewicht auf die Erlangung von Titeln, Rang- und Standeserhöhungen legte

obligations, selling his estates etc., through the instrumentality of the authorities in the colonial territories.

The compensation received by the heir of the Carvajals was exceedingly insignificant in comparison with the composition granted by Spain to the Counts of Oñate and Villamediana, the descendants of Francis and Simon de Tassis, for the resignation of the postal privileges in the Spanish Empire in Europe. The Tassis received, from 1707, the year in which the postal system which they had organized in Spain was transferred to the State, a perpetual annuity of 120,000 ducats, to be paid out of the postal exchequer, and, in addition, an indemnity of 6678 dublons annually, being the interest, at the rate of 4 per cent., on the capital of 166,953 dublons, which the house of Tassis had originally paid to the Crown for the acquisition of the postal privilege. The sum of 6678 dublons was to be paid so long as the State should be unable to repay to the house of Tassis the above mentioned capital sum.

What may have been the reason that, in the redemption of the two greatest personal privileges which the world has certainly ever known, the compensation to the possessor was so very different? Apart from the consideration that the Tassis really effected something and brought the institution intrusted to their administration to a high degree of perfection, whereas the Carvajals were always in arrears with their administration of the postal service and had made but slight progress, the cause for the insignificance of the sum given by the State as composition to the house of Carvajal may chiefly be found in the fact that the last Postmaster General of that name, when negotiating for the indemnity, laid the greatest stress on the acquisition of

riels. Après son transfert de Lima en Espagne, il obtint finalement le titre de Duc de San Carlos, mais la belle recette annuelle qu'il touchait comme Maître général des postes à Lima, et qu'on peut fixer sans exagération à 100,000 pesos, se trouvait réduite à la pension proportionnellement modeste de 14,000 pesos.

(*A suivre.*)

Littérature postale.

„Unter dem Zeichen des Verkehrs.“

Berlin, chez Julius Springer. 1895.

Le 1^{er} mai dernier, il y avait 25 ans que le chef actuel de l'Administration des postes de l'empire d'Allemagne, le Secrétaire d'Etat Dr Henri de Stephan, fut appelé à la tête du service postal allemand. Cet anniversaire de l'homme de grand mérite, estimé et vénéré non seulement dans sa patrie, mais dans tous les pays civilisés du monde, a donné lieu à l'élaboration du livre dont le titre est indiqué ci-dessus et dans lequel la vie et l'activité de Stephan sont décrites d'après des renseignements authentiques par un écrivain compétent. Nous croyons remplir un devoir envers nos lecteurs en leur donnant, selon ce livre, le précis de la vie du fondateur et du chef de la poste actuelle de l'empire allemand. Il circule d'ailleurs à ce sujet tant d'indications inexactes, qu'il semble nécessaire de rétablir les faits par les informations d'un auteur bien renseigné.

Henri Stephan naquit le 7 janvier 1831 à Stolp en Poméranie. Après avoir fait ses études au gymnase de sa ville natale et subi les examens de sortie avec la note « excellent », il entra le 20 février 1848 dans le

und seine materiellen Interessen darüber arg vernachlässigte. Er erlangte ja schliesslich nach seiner Übersiedlung von Lima nach Spanien den Titel eines Herzogs von San Carlos, aber die glänzende Jahreseinnahme, die er als General-Postmeister in Lima bezogen hatte — sie ist mit 100,000 Pesos nicht zu hoch veranschlagt — schrumpfte auf die verhältnismässig bescheidene Pension von 14,000 Pesos zusammen.

(*Fortsetzung folgt.*)

Postalische Litteratur.

„Unter dem Zeichen des Verkehrs.“

Berlin, Verlag von Julius Springer. 1895.

Am 1. Mai d. J. waren 25 Jahre verflossen, seitdem der jetzige Chef der deutschen Reichs-Postverwaltung, Staatssekretär Dr. Heinrich von Stephan, an die Spitze des deutschen Postwesens getreten war. Dieser Gedenktag des hochverdienten, nicht nur in seinem Vaterlande, sondern in allen Kulturländern des Erdballs geschätzten und verehrten Mannes hat den Anlass zu der Bearbeitung des vorliegenden Buches gegeben, in welchem das Leben und Wirken Stephans auf Grund zuverlässiger Quellen von sachkundiger Feder geschildert ist. Wir glauben einer Pflicht gegen unsere Leser zu genügen, wenn wir ihnen an der Hand dieser Denkschrift einen kurzen Abriss der Lebensgeschichte des Gründers und Leiters der heutigen deutschen Reichspost bieten. Ist doch darüber so manches Unrichtige verbreitet, dass Belehrung durch einen wahrhaften, mit den Thatsachen genau vertrauten Autor not thut!

Heinrich Stephan wurde am 7. Januar 1831 zu Stolp in Pommern geboren. Nachdem er das Gymnasium seiner Vaterstadt absolviert und die Abgangsprüfung mit dem Prädikat « vorzüglich » bestanden hatte, trat

titles and on raising his rank and social position, thereby seriously neglecting his material interests. It is true that in the end, on transferring his residence from Lima to Spain, he received the title of Duke of San Carlos, but the brilliant income which he had enjoyed as Postmaster General of Lima — 100,000 pesos is not too high an estimate — dwindled down to the comparatively modest pension of 14,000 pesos.

(*To be continued.*)

Postal Literature.

„Unter dem Zeichen des Verkehrs.“

Berlin, Verlag von Julius Springer. 1895.

It was 25 years on the 1st of May last since the present head of the German Postal Department, Dr. Heinrich von Stephan, undertook the leadership of the German postal service. Dr. von Stephan is esteemed and honoured not alone in his own country but in every civilized land on the globe, and this 25th anniversary of his holding office was the occasion for the publication of the above-mentioned book, in which an account of his life and labours, derived from trustworthy sources, is given by the pen of an expert. We feel that we are but fulfilling a duty towards our readers in giving them a short sketch of the career of the founder and head of the present German post based on the present memoir. So many incorrect statements have been made about it, that authentic information from a truthful writer who is well acquainted with facts is really necessary.

Heinrich Stephan was born at Stolp in Pomerania on the 7th January, 1831. Having completed his studies at the academy of his native town and passed the final examination with the mark « excellent », he entered the

service postal prussien en qualité d'éleve au bureau de poste à Stolp. Il franchit rapidement les degrés intérieurs de la carrière postale. A peine âgé de 24 ans, il subit, le 13 janvier 1855, avec distinction, l'examen pour les emplois supérieurs de l'Administration des postes de Prusse. Il n'est pas étonnant qu'en présence d'un fait aussi extraordinaire, l'attention de l'autorité centrale du service postal prussien, la Direction générale des postes à Berlin, fut attirée sur le jeune fonctionnaire qui, juste un an après l'examen pour les emplois supérieurs, l'attacha au service de l'Administration centrale, à Berlin. Dans ces nouvelles fonctions, Stephan trouva un vaste champ d'activité. Il fouilla les archives de la Direction générale des postes et recueillit les matériaux pour son premier grand travail littéraire, l'histoire de la poste prussienne depuis son origine jusqu'à nos jours.

Tous ceux qui ont lu cet ouvrage où l'auteur a su faire, d'une manière sèche en elle-même, un exposé approfondi en même temps qu'un tableau animé et des plus intéressants, seront étonnés d'apprendre que ce livre modèle est le travail d'un homme de 27 ans. Un pareil degré d'érudition, une si grande faculté de saisir les rapports des événements et une si grande maturité de jugement ne sont, dans la jeunesse, départis qu'à un nombre restreint de personnes. Les faits devaient confirmer l'opinion de ceux qui, à cette époque déjà, pensèrent que le jeune auteur si bien doué serait un jour appelé à une haute position dans le service des voies de communication de sa patrie.

En 1864, le Conseiller supérieur des postes Stephan était à Madrid et à Lisbonne où, après de longues délibérations, il conclut des conventions postales entre la Prusse, l'Espagne et le Portugal et trouva, pour la première fois, l'occasion de mon-

er am 20. Februar 1848 bei dem Postamte in Stolp als Posteleve in den preussischen Postdienst ein. Rasch durchlief er die unteren Stufen der postdienstlichen Laufbahn. Schon am 13. Januar 1855, eben erst 24 Jahre alt, legte er die Prüfung für die höheren Stellen der preussischen Postverwaltung mit Auszeichnung ab. Es konnte nicht fehlen, dass dieser ganz ungewöhnliche Vorgang die Aufmerksamkeit der Centralbehörde des preussischen Postwesens, des General-Postamts in Berlin, erregte, welches den begabten jungen Beamten genau ein Jahr nach bestandener Prüfung für die höheren Dienststellen zur Beschäftigung bei der Berliner Central-Verwaltung einberief. Hier fand Stephan ein reiches Feld für seine Thätigkeit. Er durchforschte das Archiv des General-Postamts und sammelte den Stoff für seine erste grosse litterarische Arbeit: « Die Geschichte der preussischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart ».

Wer dieses gediegene Werk gelesen hat, in dem es dem Verfasser gelungen ist, einen an sich trockenen Stoff bei aller Gründlichkeit der Darstellung zu einem lebendigen, hochinteressanten Gesamtbilde zu verarbeiten, der wird erstaunen, wenn ihm gesagt wird, dass dieses muster-gültige Buch die Arbeit eines 27-jährigen Mannes ist! Ein solcher Grad von Gelehrsamkeit, ein so tiefes Eindringen in den inneren Zusammenhang der Ereignisse und eine so hohe Reife des Urteils sind im jugendlichen Lebensalter nur wenigen Auserwählten beschieden. Die Thatsachen sollten denen Recht geben, die in dem talentvollen jungen Schriftsteller schon damals den Mann erkannten, welcher dereinst zu einer hohen Stellung in dem Verkehrswesen seines Vaterlandes berufen sein werde.

Im Jahre 1864 finden wir den Ober-Postrat Stephan in Madrid und Lissabon, wo er nach langen Verhandlungen die Postverträge Preussens mit Spanien und Portugal vereinbarte und zum ersten Male Gelegenheit fand, seine grosse Befähigung zur

Prussian postal service in Stolp, as pupil. He quickly passed the lower grades of the service, and on the 13th January, 1855, when only in his 24th year, passed with distinction the examination for the higher appointments in the Prussian Postal Department. It was impossible for this most unusual occurrence not to attract the attention of the central authority, the General Post Office in Berlin, and just one year after passing the above examination the talented young clerk was called to the Central Administration in Berlin. Stephan found here a wide field for his exertions. He carefully investigated the Archives of the General Post Office and collected the materials for his first great literary work: « History of the Prussian Post from its Origin to the Present Time ».

Whoever has read this excellent work, in which, while truthfully representing facts, the author has succeeded in elaborating material in itself dry, into a forcible and interesting sketch, will be astonished at hearing that this exemplary book is the work of a man of but 27 years. Such a degree of erudition, such penetration into the connexion of events and such maturity of judgment in youthful years is granted to but a few chosen ones. Circumstances have justified those who, even in those early days, recognized in the young author the man who was afterwards to occupy a high position in the postal service of his native country.

In 1864 we find Mr. Stephan, now a higher postal councillor, at Madrid and Lisbon, where after protracted negotiations, he arranged the postal treaties of Prussia with Spain and Portugal, and found occasion, for the first time, of displaying his great qualification for conducting international negotiations, in which his extensive knowledge of languages was of great assistance to him. In

trer, d'une manière brillante, sa grande aptitude à diriger des négociations internationales, en mettant à profit ses nombreuses connaissances linguistiques. L'année suivante, Stephan trouva une nouvelle occasion de fournir une preuve éclatante de sa grande connaissance des besoins du trafic. Le Conseiller postal intime Stephan soumit à la cinquième conférence postale allemande à Karlsruhe un mémoire dans lequel il proposa l'introduction d'un « *Postblatt* » (feuille postale) en faisant ressortir que le progrès du temps exigeait une simplification de la correspondance épistolaire. La conférence ne s'enthousiasma pas pour la proposition de Stephan. Le « *Postblatt* » n'est autre chose que la carte postale actuelle. Le délégué autrichien à la conférence de Karlsruhe, le baron de Kolbensteiner, alors directeur général des postes, avait reconnu l'importance de l'idée développée dans le mémoire et l'a réalisée 4 ans plus tard, de sorte que la « *Korrespondenzkarte* » (carte de correspondance), nom qu'on donnait au nouveau moyen de communication, fut introduite d'abord dans le service austro-hongrois. L'honneur de l'invention n'en revient pas moins au chef actuel de l'Administration des postes de l'empire allemand.

Les événements politiques qui firent frémir l'Allemagne dans les années suivantes offrirent à Stephan de nombreuses occasions de déployer une activité considérable. Son premier grand acte politique relatif au trafic, qui se trouvait en rapport direct avec les faits de guerre, ce fut le rachat du service postal princier de Thurn et Taxis qui, comme un reste féodal, s'avancait dans les temps modernes. Il s'agissait d'allier l'énergie et l'adresse diplomatique avec l'humanité et de sages ménagements pour ce qui existait. On sait avec quel succès Stephan s'est acquitté de cette difficile mission, succès d'autant plus méritoire qu'il n'a pas rencontré seulement la reconnaissance illimitée du commettant, le Gouvernement de la

Führung internationaler Verhandlungen, wobei seine umfassenden Sprachkenntnisse ihm zu statten kamen, glänzend an den Tag zu legen. Auch das folgende Jahr legte von Stephans tiefer Erkenntnis für die Bedürfnisse des Verkehrs ein bemerkenswertes Zeugnis ab. Der fünften deutschen Postkonferenz in Karlsruhe ging eine Denkschrift des Geheimen Postrats Stephan zu, worin die Einführung eines « *Postblattes* » mit der Begründung vorgeschlagen wurde, dass die fortschreitende Zeit eine Vereinfachung des schriftlichen Verkehrs fordere. Die Konferenz vermochte sich nicht für den Vorschlag Stephans zu erwärmen. Das « *Postblatt* » ist nichts Anderes als die heutige Postkarte. Der österreichische Bevollmächtigte auf der Karlsruher Postkonferenz, der nachmalige General-Postdirektor Freiherr von Kolbensteiner, hatte die Bedeutung der in der Denkschrift entwickelten Idee erkannt und vier Jahre später verwirklicht, so dass die « *Korrespondenzkarte* », welchen Namen das neue Verkehrsmittel erhielt, zunächst in Österreich-Ungarn in den Verkehr eingeführt wurde. Dessenungeachtet gebührt die Ehre der Erfindung dem heutigen Chef der deutschen Reichs-Postverwaltung.

Die politischen Ereignisse, welche in den nächsten Jahren Deutschland durchzitterten, boten für Stephan reiche Veranlassung zu bedeutendem Wirken. Seine erste grosse verkehrspolitische That, die in unmittelbarem Zusammenhange mit den kriegerischen Ereignissen vollführt wurde, war die Ablösung des fürstlich Thurn und Taxisschen Postwesens, welches gleich einem feudalen Reste in die Neuzeit hineinragte. Hierbei galt es, Energie und diplomatisches Geschick mit Humanität und weiser Schonung des Bestehenden zu vereinigen. Es ist bekannt, mit welchem Erfolge sich Stephan dieser schwierigen Aufgabe entledigte, einem Erfolge, der um so höher anzuschlagen ist, als er nicht nur von der uneingeschränkten Anerkennung der Machtgeberin, der preussischen Staatsregierung, sondern

the following year also von Stephan's profound knowledge of the needs of correspondence came into striking evidence. A memorial was presented by him — he was then Privy Postal Councillor — to the fifth postal conference in Karlsruhe, in which the introduction of a « *post-sheet* » was proposed, the reason given for this innovation being, that this age of advancement demanded a simplification in written correspondence. The conference evinced however no enthusiasm for Stephan's proposition. The « *post-sheet* » is nothing else but the postcard of to-day. The Austrian plenipotentiary at the Karlsruhe postal conference, Baron von Kolbensteiner, afterwards General Post Director, had however recognized the importance of the idea evolved in the memorial, and four years later realized it, so that the « *correspondence card* », that being the name given to the new means of communication, was first introduced in Austro-Hungary. The honour of its invention belongs nevertheless to the present head of the German Postal Department.

The political events which thrilled all Germany during the following years gave Stephan ample occasion for important exertions. His first great political action relating to traffic and in immediate connexion with the events of the war, was the abolition of the Thurn and Taxis posts which like some old feudal remains had been prolonged to modern times. This was a matter requiring energy and diplomatic skill joined with humanity and wise and careful dealing with existing relations. The success with which Stephan accomplished this difficult task is well known, a success which must be valued all the more highly as it gained not only the unbounded acknowledgement of the Prussian Government, by which the author of it was empowered to act, but likewise the applause and gratitude of the opposing party, the Thurn and Taxis administration and officials.

Prusse, mais aussi l'assentiment et la gratitude de la partie adverse, l'Administration princière de Thurn et Taxis et ses employés.

Le 26 avril 1870, feu l'Empereur Guillaume I signa la nomination du Conseiller intime supérieur des postes aux fonctions de Directeur général des postes de la Confédération de l'Allemagne du Nord. Cette nomination faite à un moment où personne ne pensait encore à la guerre germano-française, était pour ainsi dire un acte providentiel. Quel autre homme d'Etat allemand eût été à même de satisfaire entièrement à la grande tâche qui s'imposa quelques mois plus tard à l'Administration des postes d'Allemagne!

Le canon avait à peine cessé de tonner, qu'il fallut entreprendre le pénible travail de l'organisation de l'Administration des postes de l'empire allemand fondée en même temps que l'empire. Il était extrêmement difficile d'établir en peu de temps une complète uniformité dans un service précédemment divisé en un grand nombre d'administrations distinctes où existait un dédale de lois, décisions, tarifs, etc. Il fallait un organisateur énergique et adroit comme Stephan pour faire main basse sur les restes du passé et préparer partout le terrain en vue de l'introduction des nouvelles dispositions qui devaient être observées dans tout le territoire postal de l'empire. Tout en déployant à l'intérieur une grande activité, il s'efforça sans cesse de régler d'une manière uniforme les relations internationales régies jusqu'alors par de nombreuses conventions spéciales conclues par les diverses Administrations postales.

A ce point de vue on doit considérer comme un événement important la convention postale conclue le 14 février 1872 entre l'Allemagne et la France, dans laquelle furent consacrés pour la première fois les principes de Stephan entre deux des plus puissants Etats de l'Europe,

auch von dem Beifall und der Dankbarkeit auf gegnerischer Seite bei der fürstlich Thurn und Taxisschen Verwaltung und ihren Beamten begleitet war.

Am 26. April 1870 unterzeichnete der verewigte Kaiser Wilhelm I. das Patent, welches den Geheimen Ober-Postrat Stephan zum General-Postdirektor des Norddeutschen Bundes ernannte. Diese Ernennung, welche zu einer Zeit vollzogen wurde, als noch niemand an den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges dachte, war sozusagen ein providentieller Akt. Denn welcher andere deutsche Staatsmann wäre wohl im stande gewesen, der grossen Aufgabe, die wenige Monate später so plötzlich an die deutsche Postverwaltung herantrat, in vollem Umfange gerecht zu werden!

Kaum war der Donner der Kanonen verstummt, da begann die mühevollen Arbeit des Aufbaues der zugleich mit dem Reiche begründeten deutschen Reichspost. Unendlich schwierig war es, auf dem vormals in eine grosse Zahl von Einzel-Postverwaltungen gespaltenen Postgebiet, wo ein Wirrwar von Gesetzen, Verordnungen, Tarifen etc. herrschte, in kurzer Frist völlige Einheit der Verwaltung herzustellen. Es bedurfte eines so thatkräftigen und gewandten Organisations wie Stephan, um rasch mit den Resten aus der Vergangenheit aufzuräumen und überall reine Bahn zu schaffen für die Einführung der neuen Bestimmungen, die von nun an im ganzen Reichs-Postgebiete Geltung haben sollten. Hand in Hand mit dieser angestregten Thätigkeit im Innern ging eine ebenso rastlose Wirksamkeit nach aussen behufs einheitlicher Regelung der internationalen Beziehungen, welche bis dahin auf zahlreichen, von den verschiedenen Landes-Postverwaltungen geschlossenen Einzelverträgen beruht hatten.

Als ein besonders wichtiges Ereignis auf internationalem Gebiete war der am 14. Februar 1872 zwischen Deutschland und Frankreich zu stande gekommene Postvertrag zu betrachten, in welchem zum erstenmal zwischen zwei der mächtigsten Staaten Euro-

On the 26th April, 1870, the Emperor Wilhelm I. signed the patent nominating the upper privy postal councillor Stephan General Post Director of the North German Federation. This nomination, which was made at a time when no one anticipated the outbreak of the Franco-German war, was, so to speak, a providential act, for what other German statesman would have been able thoroughly to accomplish, in all its ramifications, the great task which, a few months later was so suddenly imposed upon the German Postal Administration!

Scarcely had the thunder of the cannon died away when the laborious task of constructing the Imperial Post, which had been founded at the same time as the Empire, began. It was exceedingly difficult, in a short space of time, to establish perfect uniformity of administration in a postal sphere possessing formerly a great number of separate postal administrations with a very confusion of laws, regulations, tariffs etc. It needed just such an energetic, skillful organizer as Stephan to clear away quickly the remains of the past and prepare everywhere an open road for the introduction of the new dispositions, which were henceforward to count as law throughout the whole postal domain of Germany. This vigorous activity in the interior was accompanied by equally restless exertions in regard to a uniform regulation of international relations, which until then were based on numerous separate postal treaties concluded with the different countries.

An event of special importance in international intercourse was the postal treaty concluded between Germany and France on the 14th February 1872, in which, for the first time between two powerful European states, Stephan's principles were put into practice, principles which soon

principes qui bientôt après formèrent la base du traité de l'Union postale.

En 1868 déjà, le Directeur général des postes Stephan avait développé dans un mémoire approuvé par le Chancelier de la Confédération, de Bismarck, le plan de formation de relations plus étroites en matière de service postal. La guerre germano-française empêcha la convocation d'un congrès postal universel projeté par la Confédération de l'Allemagne du Nord. Au commencement de l'année 1874, le Gouvernement impérial allemand reprit le plan du Directeur général des postes, en priant la Suisse d'inviter les Gouvernements étrangers à se faire représenter dans un congrès devant se réunir à Berne. Il est généralement connu que les propositions allemandes furent bien accueillies par les délégués et qu'après 3 semaines, le 9 octobre 1874, le traité de l'Union générale des postes fut signé par tous les plénipotentiaires présents au congrès.

C'est ainsi que fut menée à terme une œuvre dont la réussite fait le plus grand mérite du chef de l'Administration des postes de l'empire d'Allemagne, qui pendant 10 ans n'avait pas perdu de vue le but à atteindre et avait aplani les difficultés par la conclusion de nombreux arrangements spéciaux contenant des règles simples de tarif et de décompte.

L'espace dont nous disposons ne nous permet pas d'indiquer plus en détail l'activité considérable du chef de l'Administration des postes de l'empire d'Allemagne dans les 20 dernières années. Nous devons par conséquent nous borner à faire ressortir que c'est à lui en première ligne qu'on doit cette situation du service postal de l'empire allemand qui impose le respect; qu'il a le mérite d'avoir recruté un personnel fidèle, capable et instruit et d'en avoir relevé et affermi la position sociale par l'élévation du rang et l'augmentation du traitement, ainsi que par

pas die Stephan'schen Grundsätze zur Anwendung gelangten, die bald darauf die Grundlage des Welt-Postvertrages bilden sollten.

Schon im Jahre 1868 hatte General-Postdirektor Stephan in einer vom Bundeskanzler von Bismarck gebilligten Denkschrift den Plan zur Bildung einer engeren Gemeinschaft auf postalischem Gebiete entwickelt. Der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges verhinderte die seitens des Norddeutschen Bundes beabsichtigte Einberufung eines allgemeinen Postkongresses. Zu Anfang des Jahres 1874 nahm die kaiserlich deutsche Regierung den Plan des General-Postdirektors wieder auf, indem sie die Schweiz ersuchte, die auswärtigen Regierungen zur Beschickung eines nach Bern zu berufenden Postkongresses einzuladen. Es ist allgemein bekannt, dass die deutschen Vorschläge bei den Teilnehmern an dem Kongresse auf guten Boden fielen, und dass schon nach 3 Wochen, am 9. Oktober 1874, der Grundvertrag des allgemeinen Postvereins von allen anwesenden Bevollmächtigten unterzeichnet wurde.

Damit war ein Werk vollendet, an dessen Zustandekommen der Leiter der deutschen Reichspost, welcher dieses Ziel seit 10 Jahren fest im Auge behalten und durch den Abschluss zahlreicher Einzelverträge mit einfachen Tarif- und Abrechnungs-Grundsätzen die Wege dazu geebnet hatte, das hervorragendste Verdienst beanspruchen darf.

Der Raum verbietet uns, die umfassende Thätigkeit des Chefs der deutschen Reichspost innerhalb der verflochtenen beiden Jahrzehnte bis ins einzelne weiter zu verfolgen. Wir beschränken uns darauf, hervorzuheben, dass er es war, dem die achtungsgebietende Stellung, welche das Postwesen des deutschen Reiches heute einnimmt, in erster Linie zu verdanken ist; dass ihm das Verdienst zukommt, einen pflichttreuen, tüchtigen, gebildeten Beamtenstand herangezogen und dessen sociale Stellung durch Rangerhöhungen und Gehaltsaufbesserungen, sowie durch

after formed the basis of the Universal Postal Convention.

As far back as 1868, in a memorial approved by the federal Chancellor von Bismarck, General Post Director Stephan had sketched a plan for the formation of a closer alliance in postal affairs. The outbreak of the Franco-German war prevented the meeting of the postal congress which the North German Federation had purposed summoning. At the beginning of the year 1874 the Imperial German Government again took up the General Post Director's plan, by requesting Switzerland to invite the foreign Governments to send deputies to a postal congress to be held in Berne. It is well known that the German propositions fell on good ground with the members of the congress, and that after 3 weeks, on the 9th of October, 1874, the foundation treaty of the General Postal Union had been signed by all the plenipotentiaries present.

A work was thus accomplished which had been the aim of the head of the German Post for 10 years, for which he had prepared the way by concluding numerous separate treaties with simple principles of tariff and accounts, and in the realization of which he can lay claim to having performed the most important service.

Smallness of space prevents us following in detail the great and comprehensive activity of the head of the German Post during the past twenty years. We must restrict ourselves to mentioning that it is he, in the first place, to whom the German Post Office owes that position commanding the respect it now enjoys; that it is he who deserves the praise of having trained a staff of loyal, thorough and educated officers whose

de nombreuses institutions de bienfaisance, et que c'est à son intervention énergique qu'on doit le remplacement des locaux étroits, de peu d'apparence et malsains, dans lesquels les employés des postes allemandes étaient dans le temps obligés de faire leur service, par de grands et superbes bâtiments bien aérés qui font l'ornement des villes allemandes et témoignent d'une manière digne du prestige de l'empire.

Et tout en manifestant à l'intérieur cette activité infatigable qui a placé le service postal de l'empire allemand à la hauteur qu'il occupe actuellement, son chef n'a pas cessé de consacrer ses soins aux relations internationales dans le but de les perfectionner. Il était toujours un protecteur zélé et un conseiller fidèle de l'Union postale et c'est à lui qu'on doit en grande partie la puissance et la grandeur actuelles de cette Union. En reconnaissance de ces mérites, le Bureau international de l'Union postale universelle a adressé au Secrétaire d'Etat le Dr de Stephan, à l'occasion du 25^e anniversaire du jour où il fut chargé de la direction de l'Administration des postes de l'empire allemand, un télégramme dans lequel est exprimé le vœu que Henri de Stephan soit conservé pendant de longues années encore, en pleine force et santé, à sa patrie et à l'Union postale.

CARTE DE LA FRANCE AVEC SES VOIES ET COMMUNICATIONS, dressée par *Maxime Mabyre*, géographe.

La carte que nous avons sous les yeux et qui a été publiée par un auteur que ses excellents travaux cartographiques ont déjà fait connaître à nos lecteurs, indique d'une manière claire et nette les divisions administratives, les lignes de chemins de fer, les cours d'eau et canaux navigables, les lignes télégraphiques isolées des voies ferrées, ainsi que les bureaux de poste, de télégraphe et de télé-

zahlreiche Wohlfahrtseinrichtungen gehoben und befestigt zu haben; dass durch sein energisches Vorgehen an Stelle der engen, unansehnlichen, ungesunden Räume, in denen die deutschen Postbeamten seiner Zeit ihren Dienst verrichten mussten, grosse, luftige, stattliche Postgebäude getreten sind, welche den deutschen Städten zur Zierde gereichen und einen würdigen Ausdruck der Reichsgewalt bilden.

Und bei all dieser rastlosen Wirksamkeit im Innern, welche das Postwesen des deutschen Reiches auf seine jetzige Höhe gebracht hat, hat der Leiter desselben die sorgsame Pflege und Ausbildung der internationalen Beziehungen nicht vernachlässigt. Er war dem Weltpostverein allezeit ein eifriger Förderer und treuer Berater, und an der heutigen Macht und Grösse des Vereins gebührt ihm ein hervorragendes Verdienst. In Erkenntnis dessen hat auch das internationale Bureau des Weltpostvereins aus Anlass der 25-jährigen Wiederkehr des Tages, an welchem die Leitung der deutschen Reichspost in seine Hände gelegt worden ist, dem Staatssekretär Dr. von Stephan ein Telegramm übersandt und in diesem dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass Heinrich von Stephan noch lange Jahre in ungeschwächter geistiger und körperlicher Frische seinem Vaterlande und dem Weltpostverein erhalten bleiben möge.

CARTE DE LA FRANCE AVEC SES VOIES ET COMMUNICATIONS, dressée par *Maxime Mabyre*, géographe.

Die vorliegende Karte des durch seine vortrefflichen Arbeiten auf kartographischem Gebiete unsern Lesern bereits bekannten Verfassers liefert ein klares Bild der Verwaltungsbezirke, Eisenbahnen, schiffbaren Flüsse, Kanäle, der getrennt von den Eisenbahnen bestehenden Telegraphenlinien, sowie der Post-, Telegraphen- und Telephon-Anstalten in Frankreich. Von den Eisenbahnen

social position he raised and strengthened by advancement, improvement of the salaries and many other arrangements for their welfare; that, through his energetic action, the small, unsightly, unhealthy rooms in which the German officials had formerly to perform their duties, have given place, to large, airy and stately buildings which are an ornament to German towns and give a worthy expression to the might of the Empire.

With all this restless activity in internal arrangements which has brought the German Post Office to the height it now occupies, its Director has not neglected to foster and cultivate international relations. He has always been an ardent promoter of the interests of the Universal Postal Union and its faithful counsellor, and great praise is due to him for the present power and extent of the Union. On the 25th anniversary of the day on which the direction of the German Post Office was given into his hands, and in recognition of his meritorious services, the International Bureau despatched a telegram to Dr. von Stephan, Secretary of State, in which expression was given to the wish that Heinrich von Stephan might long be preserved, in the enjoyment of mental and physical strength, to his fatherland and the Universal Postal Union.

CARTE DE LA FRANCE AVEC SES VOIES ET COMMUNICATIONS, dressée par *Maxime Mabyre*, géographe.

The above map gives a clear picture of the departments, railways, navigable rivers, canals, of the telegraph lines which are independent of the railways, the post, telegraph, and telephone offices of France. Its author is already known to our readers by the excellent work which he has performed in the designing of maps, charts etc. The single and double and narrow guage railways

phone. Les chemins de fer à simple voie et à double voie, ainsi que les chemins de fer à voie étroite sont figurées par des lignes noires simples ou doubles. Les lignes de chemins de fer à double voie et celles sur lesquelles circulent des bureaux ambulants de la poste portent des signes spéciaux. Les lignes télégraphiques, les cours d'eau navigables, les canaux et les communications postales sont indiqués en différentes couleurs, et des signes distincts figurent les services postaux en voiture, à pied ou en bateau. Pour les noms de localités, la différence des caractères d'imprimerie, ainsi que des signes spéciaux et des lettres font ressortir si les localités sont des chefs-lieux de préfectures, de sous-préfectures ou de cantons, ou si ce sont de simples communes, à quelle classe appartiennent les bureaux de poste des localités et s'il y existe des bureaux de télégraphe et des bureaux de téléphone.

Cette carte a été présentée en épreuve en 1894 aux expositions d'Anvers, de Paris et de Milan où il lui a été décerné respectivement des médailles en argent, en vermeil et en or.

En considération de l'excellente facture de cette carte, de sa clarté et de l'exactitude de ses indications, nous croyons pouvoir la recommander à tous ceux qui désirent se procurer des renseignements sur les moyens de communication de la France.

Dressée à l'échelle de 1 : 1,000,000, la carte mesure 120 sur 110 centimètres et peut être achetée au prix de 10 fr. (port non compris) chez M^{me} Mabyre, 30, rue des Saints-Pères, à Paris.

VOCABULAIRE POSTAL ET TÉLÉGRAPHIQUE ANGLAIS-FRANÇAIS ET FRANÇAIS-ANGLAIS, contenant les termes en usage dans les services de l'exploitation des postes et des télégraphes. Par Albert Travers, Directeur des Postes et des Télégraphes à Auxerre.

L'ouvrage dont le titre précède contient, en deux parties, les expres-

sind die ein- beziehungsweise zweigeleisigen und die schmalspurigen Bahnen durch einfache und doppelte Linien in Schwarzdruck kenntlich gemacht. Die zweigeleisigen Bahnen und die Bahnen, auf welchen Bahnposten cirkulieren, haben noch besondere Merkmale. Die Telegraphenlinien, schiffbaren Flüsse, Kanäle und Postverbindungen sind in verschiedenen Farben eingedruckt und die Postverbindungen ausserdem in durch Wagen, Boten oder Schiffe unterhaltene Verbindungen von einander unterschieden. Bei den Ortsnamen deuten Druck und Schrift, sowie entsprechende Zeichen und Buchstaben an, ob die Orte Hauptorte der Präfekturen, Unterpräfekturen, Kantone oder Gemeinden sind, welcher Klasse die Postanstalten in diesen Orten angehören, und ob in letzteren auch Telegraphen- oder Telephon-Anstalten bestehen.

Probedrucke der Karte haben im Jahre 1894 auf den Ausstellungen in Antwerpen, Paris und Mailand ausgelegt und sind auf denselben mit Medaillen in bez. Silber, Vermeil und Gold ausgezeichnet worden.

Wir können die Karte wegen ihrer vorzüglichen Ausführung, Deutlichkeit und Genauigkeit allen denjenigen, welche sich über die Verkehrsverhältnisse Frankreichs unterrichten wollen, zur Benutzung warm empfehlen.

Die im Massstabe von 1 : 1,000,000 hergestellte Karte hat die Grösse von 120 zu 110 cm. und kann zum Preise von Fr. 10 (ausschliesslich Porto) von Madame Mabyre, 30, rue des Saints-Pères, in Paris bezogen werden.

VOCABULAIRE POSTAL ET TÉLÉGRAPHIQUE ANGLAIS-FRANÇAIS ET FRANÇAIS-ANGLAIS, contenant les termes en usage dans les services de l'exploitation des postes et des télégraphes. Par Albert Travers, Directeur des Postes et des Télégraphes à Auxerre.

Das vorstehende Werk enthält in zwei Abteilungen die in der fran-

are indicated by heavy single and double lines respectively. The double gauge railways and those on which travelling posts circulate have special distinguishing marks. The telegraph lines, navigable rivers, canals and postal routes are printed in different colours, the postal communications effected by van, messenger or ship having, besides, distinctive signs. In the case of names of places etc., printing and type with corresponding letters and signs indicate if they are prefectures, sub-prefectures, cantons or parishes, to what class the post offices in the respective places belong, and if the latter possess also telegraph and telephone offices.

Proof copies of the map were exhibited in 1894 at the exhibitions of Antwerp, Paris and Milan, where they were awarded respectively silver, silver-gilt and gold medals.

We can warmly recommend the map to all those who wish for information respecting the traffic relations of France, on account of its excellent execution, clearness and exactitude.

Its size is 120 × 110 cm., on a scale of 1 : 1,000,000; it can be obtained at the price of 10 frs. (not including postage) of Madame Mabyre, 30, rue des Saints-Pères, Paris.

VOCABULAIRE POSTAL ET TÉLÉGRAPHIQUE ANGLAIS-FRANÇAIS ET FRANÇAIS-ANGLAIS, contenant les termes en usage dans les services de l'exploitation des postes et des télégraphes. Par Albert Travers, Directeur des Postes et des Télégraphes à Auxerre.

The above work contains, in two divisions, the French and English

sions techniques françaises et anglaises qui sont employées dans les services des postes et des télégraphes, dans ceux des pays où la langue française ou la langue anglaise est la langue nationale. Comme les dictionnaires ne sont en général destinés que pour l'usage ordinaire et ne renferment, par suite, aucune ou du moins que très peu de ces expressions techniques qui sont très nombreuses dans les branches de service dont il s'agit, le livre sera sans doute très bien accueilli par les agents des postes et des télégraphes dans les pays en question; il est notamment appelé à rendre de grands services aux fonctionnaires qui sont chargés de la rédaction de la correspondance internationale ou qui lors de la livraison ou de la réception des objets de correspondance ont des rapports personnels avec leurs collègues étrangers.

Le livre qui se recommande aussi par une belle impression sur un bon papier est en vente à l'imprimerie Oberthür à Rennes, au prix de 3 fr. 25 ou de 4 francs, suivant que l'acheteur désire se le procurer broché ou relié.

« DE CORREOS ». « *Sur le service postal* ». Tel est le titre d'une petite feuille volante de l'écrivain postal bien connu, le Dr Thebussem à Medina Sidonia, qui reproduit un article que cet auteur avait publié dans le « *Boletín de Correos* ». Cet article est, en substance, une critique de l'ouvrage publié par Eduardo Verdegay y Fiscowich, à Madrid qui a pour titre: « *Histoire du service postal depuis son origine jusqu'à nos jours, avec un appendice contenant la législation postale interne des pays faisant partie de l'Union postale universelle* ». Nous consacrerons plus tard une notice bibliographique à cet ouvrage. Pour le moment, nous désirons seulement faire remarquer que le Dr Thebussem ne s'associe pas sans réserve aux grands éloges que plusieurs journaux espagnols ont faits de cette histoire du service postal et qu'il lui paraît indiqué d'y mettre quelques

zösischen und englischen Sprache vorkommenden Fachausdrücke, welche bei der Post und Telegraphie in denjenigen Ländern, in denen die eine oder andere der beiden Sprachen Landessprache ist, gebräuchlich sind. Da die sonstigen Wörterbücher nur für den gewöhnlichen Gebrauch bestimmt sind und infolgedessen keine oder doch nur äusserst wenige dieser technischen Ausdrücke, deren gerade die genannten Verkehrszweige eine grosse Zahl aufweisen, enthalten, so wird das Buch von den Post- und Telegraphenbeamten in den betreffenden Ländern zweifellos sehr willkommen geheissen werden und namentlich denjenigen dieser Beamten von grossem Nutzen sein, welche den internationalen Schriftwechsel zu besorgen oder bei Übergabe und Abnahme der Postsachen in persönlichen Verkehr mit einander zu treten haben.

Das auch durch äussere Ausstattung sich empfehlende Buch kann von der Buchdruckerei Oberthür zu Rennes zum Preise von 3¼ oder 4 Fr., je nachdem der Besteller dasselbe broschirt oder eingebunden zu erhalten wünscht, bezogen werden.

« DE CORREOS ». « *Über das Postwesen* », so nennt sich ein winziges Flugschriftchen des bekannten Postschriftstellers Dr. Thebussem in Medina Sidonia, welches der Sonderabdruck eines von dem genannten Verfasser im « *Boletín de Correos* » veröffentlichten Aufsatzes enthält. Der letztere ist im wesentlichen eine Kritik des von Eduardo Verdegay y Fiscowich in Madrid herausgegebenen Werkes « *Geschichte des Postwesens von seiner Entstehung bis auf unsere Tage, mit einem Anhang, welcher die interne Postgesetzgebung der zum Welt-Postverein gehörigen Länder enthält* ». Mit der Besprechung dieses Werkes werden wir uns später noch beschäftigen. An dieser Stelle sei nur erwähnt, dass Dr. Thebussem in das überschwängliche Lob, welches mehrere spanische Pressstimmen der vorerwähnten Geschichte des Postwesens

technical expressions which are common in the post and telegraph departments of those countries in which one or the other or both of these languages are generally spoken. Since the ordinary dictionaries are only intended for general use and consequently contain none, or at the most very few, of those technical expressions employed in the above mentioned branches of correspondence, the book will doubtless be very welcome to the post and telegraph officials of those countries for which it has been compiled. It will be especially useful to those officials whose duty it is to transact the international correspondence and to those who have to enter into personal intercourse when receiving and delivering the mails.

The book, which is nicely got up, can be had at the Oberthür Printing office in Rennes; price, in paper covers frs. 3. 25, bound frs. 4.

« DE CORREOS ». « *Something about the Post* », is the title of a little pamphlet containing the reprint of an article by the well-known writer on postal matters, Dr. Thebussem of Medina Sidonia, published in the first instance in the « *Boletín de Correos* ». It is for the most part a criticism of the « *History of the Posts from its origin till the present time, with an appendix containing the inland postal legislation of the Union Countries* », published by Eduardo Verdegay y Fiscowich of Madrid. We shall refer to this work later on; it may suffice here to state that Dr. Thebussem does not agree unconditionally with the unbounded praise which it has received from a large part of the Spanish Press, but considers that certain reservations must be made. Dr. Thebussem also takes advantage of the opportunity

restrictions. Pour le reste, il profite de l'occasion pour causer à sa manière originale, mais d'une façon spirituelle et intéressante, du service postal espagnol, des auteurs d'ouvrages postaux d'Espagne et d'autres pays, des connaissances extraordinairement étendues qu'en vertu d'une décision du 25 avril 1894 on exige, en ce qui concerne les organisations postales de l'antiquité, à l'examen des candidats aux emplois supérieurs de l'Administration postale espagnole, et d'autres choses semblables encore. On peut dire que l'article mérite bien la propagation que lui a valu sa publication sous forme de feuille volante.

zollen, nicht unbedingt einstimmen kann, sondern einige Einschränkung für angebracht erachtet. Im übrigen benutzt er die gegebene Gelegenheit, um in seiner originellen Ausdrucksweise über das spanische Postwesen, über Postschriftsteller des In- und Auslandes, über die ungewöhnlich hohen Anforderungen, welche nach einer Verfügung vom 25. April 1894 bei der Prüfung zu den höheren Stellen der spanischen Postverwaltung in Bezug auf die Kenntnis der Posteinrichtungen des Altertums gestellt werden, und über ähnliche Dinge witzig und interessant zu plaudern, so dass der Aufsatz die weitere Verbreitung, welche ihm durch die Veröffentlichung in Form einer Flugschrift zu teil geworden ist, wohl verdient.

afforded him by this essay to chat in his own peculiarly original way about the Spanish Post; postal writers at home and abroad; about the unusually high demands which, as the result of a regulation of the 25th April 1894, are now made in the examinations for higher officials in the Spanish Postal Administration with respect to the knowledge of the postal arrangements of olden times, etc. The style is so witty and the matter so interesting that the essay well deserves the increased circulation which has resulted from its publication in pamphlet form.

FRANSK UPPSLAGSBOK FÖR POSTTJENSTEMÄN. *Utarbetad efter officiella Källor af Alexis Wiberg*, Postexpeditor. — Göteborg 1894.

FRANSK UPPSLAGSBOK FÖR POSTTJENSTEMÄN. *Utarbetad efter officiella Källor af Alexis Wiberg*, Postexpeditor. — Göteborg 1894.

FRANSK UPPSLAGSBOK FÖR POSTTJENSTEMÄN. *Utarbetad efter officiella Källor af Alexis Wiberg*, Postexpeditor. — Göteborg 1894.

Depuis que, lors de la création de l'Union postale universelle, la langue française a été adoptée par un grand nombre d'Administrations postales dans leurs rapports réciproques et choisie comme langue officielle de cette Union, en ce qui concerne l'établissement des formules, documents, etc., il s'est fait sentir naturellement le besoin d'avoir des vocabulaires contenant la traduction en français de toutes les expressions postales techniques en usage dans la langue des pays intéressés. De semblables vocabulaires ont déjà été publiés dans différents pays de l'Union, notamment en Allemagne, en Autriche et en France. Mais, de notre connaissance, il n'existait pas en librairie, jusqu'à présent, un « Vocabulaire postal » *suédois-français* (titre que nous considérons comme le plus exact). Cette lacune a été comblée par l'ouvrage susdésigné « *Fransk Uppslagsbok för Posttjenstemän* » (vocabulaire français pour les employés de la poste) de M. Alexis Wiberg, fonctionnaire des postes de Suède, vocabulaire de 113 pages contenant en

Seitdem mit der Gründung des Welt-Postvereins die französische Sprache als die Vermittlerin unter einer grossen Zahl von Postverwaltungen und als die amtliche Sprache des Vereins bei Herstellung der Formulare, Dokumente etc. anerkannt worden ist, hat sich naturgemäss das Bedürfnis entwickelt, Fachwörterbücher zu besitzen, welche für jeden posttechnischen Ausdruck der betreffenden Landessprache den entsprechenden Ausdruck auf französisch enthalten. Derartiger Wörterbücher sind bereits mehrere in verschiedenen Vereinsgebieten, z. B. in Deutschland, Frankreich und Österreich, veröffentlicht worden. Ein *schwedisch-französisches* « *Postwörterbuch* », welche Bezeichnung wir für die richtigste halten möchten, ist unseres Wissens bis jetzt nicht auf den Büchermarkt gelangt. In diese Lücke tritt ein schwedischer Postbeamter, Herr Alexis Wiberg, mit dem oben erwähnten *Fransk Uppslagsbok för Posttjenstemän* (französisches Nachschlagbuch für Postbeamte), welches auf 113 Seiten Text die gebräuchlichsten Wörter des Postdienstes in schwedischer und französischer

Since, with the founding of the Universal Postal Union, French became the medium of communication between a great many postal administrations, the recognized official language of the Union for its forms, documents etc., there has naturally grown up a need for special dictionaries which contain all the technical postal expressions of the different countries and the corresponding expressions in French. Several such dictionaries have already been published in various Union Countries, as for instance Germany, France and Austria. No *Swedish-French postal dictionary*, as we consider the best title, has, as far as we know, till now appeared in the book market. This deficiency has been supplied by a Swedish postal official, Mr. Alexis Wiberg, with the above mentioned *Fransk Uppslagsbok för Posttjenstemän* (French reference book for postal officers), which, in 113 pages, contains, in Swedish and French, the terms most frequently used in the postal service. The author has brought

suédois et en français les expressions les plus usitées dans le service postal. L'auteur nous semble avoir traité son sujet à fond, en toute connaissance de cause; son vocabulaire paraît répondre à tous les besoins du service postal et on peut lui prédire le meilleur accueil de la part du personnel postal de Suède.

Petites communications.

Le numéro 2 de cette année du « Journal des postes et des télégraphes » qui paraît à St-Petersbourg donne les renseignements suivants sur le service postal russe-chinois.

L'origine d'un service postal organisé entre la Russie et la Chine remonte à l'année 1728. A cette époque, il fut convenu avec le Gouvernement chinois que les courriers postaux russes suivraient exclusivement la voie de Kiakhta.

L'arrangement russe-chinois conclu à Tien-tsin en 1858 établit un service postal régulier entre Pékin et la ville frontière russe de Kiakhta en Sibérie. Le courrier postal devait faire la course une fois par mois. La durée du voyage ne devait pas dépasser quinze jours. Les articles de messagerie ne devaient être expédiés que quatre fois par an (art. 10 et 11 dudit arrangement).

Par une nouvelle convention conclue à Pékin en 1860, le Gouvernement chinois fit à la Russie une nouvelle concession touchant les relations postales des deux Etats. Il autorisa, une fois tous les deux mois, l'expédition de paquets de Kiakhta à Pékin, et conféra aux commerçants russes le droit d'expédier des courriers privés. Il paraît cependant que cette organisation du service des postes ne suffisait pas aux exigences de l'époque, car les commerçants russes de Kiakhta établirent un nouveau service à leurs propres risques. Cette poste privée existe encore aujourd'hui. Le transport des objets postaux est effectué par des Chinois

Sprache enthält. Der Herr Verfasser scheint dabei mit Sachkenntnis und Gründlichkeit zu Werke gegangen zu sein und ein den postdienstlichen Anforderungen entsprechendes, erschöpfendes Wörterbuch geliefert zu haben, dem man eine gute Aufnahme bei der schwedischen Postbeamtenschaft voraussagen darf.

Kleine Mitteilungen.

Über den russisch-chinesischen Postverkehr enthält die Nr. 2 der in St. Petersburg erscheinenden « Zeitung für Post- und Telegraphie » für 1895 die nachstehenden Angaben.

Der Anfang eines organisierten Postverkehrs zwischen Russland und China datiert vom Jahre 1728. Es wurde damals mit der chinesischen Regierung vereinbart, dass die russischen Kuriere mit der Post ausschließlich über Kiakhta geleitet werden sollten.

Das zu Tientsin im Jahre 1858 abgeschlossene russisch-chinesische Übereinkommen schuf eine regelmäßige Postverbindung zwischen Peking und der russischen Grenzstadt Kiakhta in Sibirien. Der Postkurier musste die Strecke einmal im Monat zurücklegen. Die Reisedauer durfte fünfzehn Tage nicht überschreiten. Die Paketpost sollte nur viermal im Jahre abgesandt werden (Art. 10 und 11 des genannten Vertrages).

Im Jahre 1860 machte die chinesische Regierung in einem neuen Vertrage zu Peking an Russland ein weiteres Zugeständnis bezüglich des Postverkehrs zwischen beiden Staaten. Es wurde erlaubt, Pakete von Kiakhta nach Peking einmal alle zwei Monate zu versenden, und den russischen Kaufleuten wurde das Recht eingeräumt, eigene Kuriere abzuschicken. Diese Posteinrichtungen scheinen jedoch den bestehenden Bedürfnissen nicht genügt zu haben, da die russische Kaufmannschaft von Kiakhta auf eigenes Risiko eine neue Verbindung einrichtete. Diese Privat-

both thoroughness and a correct knowledge of the subject to his undertaking, and has produced a book which meets all the requirements of the postal service, and which should certainly be favourably received by the Swedish postal officials.

Miscellaneous.

Nr. 2 of the « Postal and Telegraphic Journal » for 1895, published in St. Petersburg, gives the following facts respecting the postal service between Russia and China.

The beginning of an organized postal service between Russia and China dates from the year 1728. It was then agreed with the Chinese government that the Russian couriers should travel with the mails exclusively by way of Kiakhta.

The Russian-Chinese treaty concluded at Tien-tsin in 1858, organized regular postal communication between Peking and the Russian frontier town of Kiakhta in Siberia. The post courier was to traverse the distance once a month; the journey was not allowed to last longer than 15 days. The parcel post was to be despatched only four times a year (Art. 10 and 11 of the above mentioned treaty).

In a new treaty concluded at Peking in 1860, China made a new concession to Russia with regard to the postal communication between the two States. Permission was given to send parcels from Kiakhta to Peking every two months, and Russian merchants were also allowed to send some couriers. These postal arrangements do not, however, appear to have been sufficient for the requirements of the time, since the Russian merchants in Kiakhta organized a new communication at their own

et des Mongols. La route postale va de Kiakhta à Tien-tsin; elle touche aux villes d'Ugra, Kalgan et Pékin et a une longueur de 1720 verstes.*)

Les objets postaux d'un poids peu élevé sont transportés trois fois par mois de Kiakhta à Tien-tsin; la durée de transport de ces objets est de 16 jours. Les objets postaux plus lourds ne sont transportés qu'une fois par mois; la durée de transport de cette catégorie d'objets est de 30 jours. Les envois postaux provenant des villes chinoises d'Ugra, Kalgan, Pékin et Tien-tsin sont, à tous égards, soumis aux mêmes conditions que les envois postaux russes avec cette différence près que le poids des paquets est limité à 10 livres. Pour chaque livre il est perçu un droit supplémentaire de 15 kopecks pour Ugra et de 40 kopecks pour Kalgan, Pékin et Tien-tsin.

Les frais pour estafettes envoyées de Kiakhta à Tien-tsin sont fixés comme suit: pour un cheval, 98 roubles en monnaie métallique ou 147 roubles en billets de banque, et pour deux chevaux, 147 roubles en monnaie métallique ou 220 roubles 50 kopecks en billets de banque.

Un échange direct d'envois postaux existe encore entre la ville chinoise de Kouldja et la station frontière russe de Chorgos (Province de Semiretchensk). La route postale qui relie ces deux derniers endroits a une longueur de 93 verstes. Ce service fut organisé à l'époque où Kouldja appartenait à l'empire russe, c'est-à-dire pendant les années 1870 à 1882.

*) 1 verste = 1.067 km. Il y a 300 verstes de Kiakhta à Ugra, 1250 jusqu'à Kalgan, 1550 jusqu'à Pékin et 1720 jusqu'à Tien-tsin.

Rectification.

D'après une communication qui nous a été adressée, M. H. M. Kisch n'a pas été nommé Directeur général des postes de l'empire indo-britannique, ainsi que nous l'avons annoncé par erreur à la page 36 de l'*Union postale* de l'année courante. Il fut seulement chargé de remplacer M. le Directeur général A. U. Fanshawe, en congé.

post besteht noch heute. Die Beförderung der Postsachen wird durch Chinesen und Mongolen vermittelt. Die Poststrasse geht von Kiachta bis Tientsin; sie berührt die Städte Ugra, Kalgan und Peking und hat eine Länge von 1720 Werst. *) Leichtere Postsachen werden von Kiachta bis Tientsin dreimal monatlich abgesandt, und die Beförderungsdauer beträgt für dieselbe 16 Tage. Die schwereren Postsachen kommen nur einmal monatlich zur Absendung. Die Beförderung dauert in diesem Falle 30 Tage. Die Postsendungen aus den chinesischen Städten Ugra, Kalgan, Peking und Tientsin werden in jeder Beziehung den russischen Postsendungen gleichgestellt, nur darf das Paketgewicht 10 Pfund nicht übersteigen. Für jedes Pfund wird eine Ergänzungsgebühr erhoben, welche bis Ugra 15 Kopeken, bis Kalgan, Peking und Tientsin 40 Kopeken pro Pfund beträgt.

Die Gebühren für Stafetten, die von Kiachta nach Tientsin abgesandt werden, sind wie folgt festgesetzt: für ein Pferd auf 98 Rubel in klingender Münze oder 147 Rubel in Banknoten, und für zwei Pferde auf 147 Rubel in klingender Münze oder 220 Rubel 50 Kopeken.

Ein unmittelbarer Austausch von Postsendungen existiert noch zwischen der chinesischen Stadt Kuldsha und der russischen Grenzstation Chorgos (Gebiet Semirjetschensk). Die Poststrasse, welche die letzteren beiden Orte verbindet, hat eine Länge von 93 Werst. Die Einrichtung dieser Verbindung erfolgte zu der Zeit, als Kuldsha zum russischen Reiche gehörte (vom Jahre 1870 bis 1882).

*) 1 Werst = 1.067 km. Die Entfernung von Kiachta bis Ugra beträgt 300 Werst, bis Kalgan 1250, bis Peking 1550 und bis Tientsin 1720 Werst.

Berichtigung.

Nach einer uns zugegangenen Mitteilung ist Herr H. M. Kisch nicht, wie wir auf Seite 36 des laufenden Jahrganges unserer Zeitschrift irrtümlich gemeldet haben, zum Generalpostdirektor des britisch-indischen Reiches ernannt, sondern nur mit der Vertretung des beurlaubten Generalpostdirektors Herrn A. U. Fanshawe betraut worden.

risk. This private post still exists; the transmission of the postal articles is effected by Chinese and Mongols. The post road goes from Kiakhta to Tien-tsin; it touches the towns of Ugra, Kalgan and Peking, and has a length of 1720 werst. *) Lighter postal articles are sent from Kiakhta to Tien-tsin three times a month, the time of transmission lasting 16 days. The heavier articles are forwarded once a month only, in which case the journey lasts 30 days. The postal despatches from the Chinese towns Ugra, Kalgan, Peking and Tien-tsin are in all respects subject to the same regulations as the Russian despatches, with this exception that parcels may not exceed 10 lbs. in weight. A supplementary tax is charged for each pound, which amounts, to Ugra 15 kopecks, to Kalgan, Peking and Tien-tsin to 40 kopecks per pound.

The charges for relays sent from Kiakhta to Tien-tsin are fixed as follows: for one horse, 98 roubles in cash or 147 roubles in bank-notes; for two horses, 147 roubles in cash or 220 roubles 50 kopecks in bank-notes.

An independent postal service still exists between the Chinese town Kuldja and the Russian frontier station of Chorgos (District Semiretchensk). The post-road connecting the last two places is 93 werst long. The organization of this service took place when Kuldja belonged to the Russian Empire (from 1870 to 1882).

*) 1 werst = 1.067 km. The distance from Kiakhta to Ugra is 300 werst, to Kalgan 1250, to Peking 1550 and to Tien-tsin 1720 werst.

Rectification.

We are informed that Mr. H. M. Kisch has not been appointed Director General of the Post Office of India as we erroneously announced on page 36 of our paper for 1895, but only substitute for Mr. A. U. Fanshawe, Director General, during the absence of the latter.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 8.

Berne, 1^{er} août 1895.

Sommaire. DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT DANS LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE (fin). — LE SERVICE POSTAL A NEW-YORK. — LITTÉRATURE POSTALE.

Développement historique des moyens de communication et de transport dans la République Argentine.

(Suite et fin.)

Après avoir existé pendant 254 ans, les postes de Carvajal passèrent dans le domaine de l'Administration de l'Etat, le 1^{er} juillet 1769.

Dans le Vice-royaume de Rio de la Plata, Basavilbaso, qui, après sa révocation par le Maître général des postes, était resté Directeur du service postal maritime, fut réintégré dans ses anciennes fonctions, de sorte qu'il était alors Directeur de tout le service postal maritime et territorial incorporé dans l'Administration de l'Etat.

Le Directeur des postes à Buenos-Aires, nommé par Carvajal, quitta son emploi sans protestation. Le Gouvernement de l'Etat se mit à déployer dans le domaine postal une sérieuse activité réformatrice, qui permit à Basavilbaso de rendre les services les plus zélés et importants. On organisa 6 postes annuelles régulières entre le territoire de La Plata et les Royaumes du Chili et du Pérou; on établit des bureaux de poste à Córdoba, Santiago, Tucumán, Mendoza, Salta, Jujuy et Assomption; on remit en état les maisons de refuge cons-

Geschichtliche Entwicklung der Verkehrs- und Beförderungsmittel in der Argentinischen Republik.

(Fortsetzung und Schluss.)

Mit dem 1. Juli 1769 gingen die Carvajalschen Posten, nachdem sie 254 Jahre bestanden hatten, in die Verwaltung des Staates über.

In dem Vicekönigreich des Rio de la Plata wurde Basavilbaso, der nach seiner Absetzung durch den General-Postmeister immer noch Direktor des Seepostdienstes geblieben war, in sein altes Amt wieder eingeführt, so dass er nunmehr Leiter des gesamten in Staatsverwaltung übernommenen Postdienstes zu Wasser und zu Lande war.

Der Carvajalsche Postdirektor in Buenos-Aires trat, ohne Widerspruch zu erheben, von seinem Posten zurück. Die Staatsregierung begann nunmehr auf dem Gebiete des Postwesens eine ernste reformatorische Thätigkeit, wobei Basavilbaso die eifrigsten und wichtigsten Dienste leistete. Es wurden 6 regelmässige Posten alljährlich zwischen dem La Plata-Gebiet und den Königreichen Chile und Peru eingerichtet, in Córdoba, Santiago, Tucumán, Mendoza, Salta, Jujuy und Asunción Postämter gegründet, die Schutzhäuser auf dem

Growth of the means of Communication and Transport in the Argentine Republic.

(Conclusion.)

After having existed for 254 years, the Carvajal posts were, on the 1st of July, 1769, transferred to the administration of the State.

Basavilbaso, who on his removal from office by the Postmaster General, was still Director of the marine post, in the viceregal territory of La Plata, was reinstated in his old office, so that he was now the manager of the whole postal service, both on land and sea, in the administration of the State.

The Carvajals' Post Director in Buenos Ayres retired from his office without any opposition. The State now commenced serious reforms in the domain of the Post, in which Basavilbaso took a very active part and did important service. Six regular posts were organized annually between La Plata and the kingdoms of Chili and Peru; post offices were opened in Córdoba, Santiago, Tucumán, Mendoza, Salta, Jujuy and Asunción; the shelters on the pass across the Cordilleras from Mendoza to Chili were repaired and the smaller

truites sur la route de Mendoza pour le Chili par les Cordillères, et les stations postales de peu d'importance furent affermées à des particuliers. A Tucumán, le courrier venant de Potosi échangeait les lettres avec celui venant de Buenos-Aires et chacun d'eux retournait à son point de départ. Un pareil échange s'effectuait à Cayza avec le courrier venant de Lima, à Mendoza avec le courrier venant du Chili et à Corrientes avec le courrier venant du Paraguay. Un décret royal du 13 octobre 1768 abaissa la taxe des lettres à la moitié des taux perçus du temps de l'exploitation du service postal par la maison Carvajal. Une augmentation des recettes postales fut la prompte conséquence de cette mesure raisonnable. Quelques courses postales devinrent rapidement productives et donnèrent des excédents de recettes en faveur de la caisse de l'État. Le Directeur des postes Basavilbaso s'opposa aussi avec succès à l'abus commis par les fonctionnaires royaux qui allèrent en Espagne en paquebot-poste sans payer les frais de voyage. Il exigea le paiement des prix de passage avant l'embarquement à Buenos-Aires et finit par avoir raison. Une année après l'incorporation du service postal dans le domaine de l'État, les règlements postaux espagnols de l'année 1762 furent introduits dans le Vice-royaume du Rio de la Plata, et devinrent la base solide des rapports avec le public, ainsi que de l'organisation intérieure du service.

Le Conseil de l'Inde aurait vu avec plaisir que le service postal, qui était placé sous la haute surveillance du Gouvernement central à Madrid, ressortit au Vice-roi. Il fit valoir, à cet effet, que dans l'intérêt du maintien de l'autorité du Vice-roi, il paraissait plus juste que celui-ci eût pouvoir sur le personnel postal, le surveillât dans l'accomplissement de ses obligations et, le cas échéant, pût prononcer des mesures disciplinaires à son égard, que d'être obligé d'en référer à Madrid dans chaque cas particulier. Le Directeur

Passe über die Cordilleren von Mendoza nach Chile in stand gesetzt und die kleineren Poststationen an Private verpachtet. In Tucumán tauschte die von Potosi kommende Post die Briefe mit dem Courier aus Buenos Aires aus, worauf beide nach den Abgangs-orten zurückkehrten. Ein gleicher Austausch erfolgte in Cayza mit der Post aus Lima, in Mendoza mit der Post aus Chile und in Corrientes mit derjenigen aus Paraguay. Ein königlicher Erlass vom 13. Oktober 1768 verfügte die Ermässigung des Briefportos auf die Hälfte der Sätze, welche unter der Verwaltung des Postwesens durch das Haus Carvajal erhoben worden waren. Eine Steigerung der Portoeinnahme war die alsbaldige Folge dieser vernünftigen Massregel. Einige Postkurse erwiesen sich schon rasch als ertragsfähig und warfen einen Überschuss für die Staatskasse ab. Der Postdirektor Basavilbaso trat auch mit Erfolg dem Unfug entgegen, dass die königlichen Beamten, welche mit den Postschiffen nach Spanien reisten, sich der Zahlung der Kosten für die Überfahrt entzogen. Er verlangte die Zahlung des Passagepreises vor der Einschiffung in Buenos Aires und erreichte auch seinen Zweck. Ein Jahr nach der Verstaatlichung des Postwesens wurden im Vicekönigreiche des Rio de la Plata die spanischen Postordnungen vom Jahre 1762 eingeführt, welche nunmehr sowohl für den Verkehr mit dem Publikum, als auch für die innere Organisation des Dienstes die feste Grundlage bildeten.

Der Rat von Indien hätte gern gesehen, wenn das Postwesen, welches unter der Oberaufsicht der Central-Regierung in Madrid stand, dem Vicekönig unterstellt worden wäre. Er machte geltend, dass im Interesse der Aufrechterhaltung der Autorität des Vicekönigs es richtiger sei, wenn dieser die Gewalt über das Postpersonal habe, es in der Erfüllung seiner Pflichten überwache und erforderlichen Falles strafend einschreite, anstatt dass in jedem einzelnen Falle darüber nach Madrid zu berichten sei. Postdirektor Basavilbaso kämpfte

post offices farmed to private persons. In Tucumán, the post arriving from Potosi exchanged its letters for those of the courier from Buenos Ayres, when both returned to their several starting places. A similar exchange took place in Cayza with the post from Lima, in Mendoza with the post from Chili and in Corrientes with that from Paraguay. A royal decree of the 13th of October, 1768, ordered the reduction of the letter postage to one half of that which had been charged under the administration of the post by the house of Carvajal. An increase in the postal revenues was the immediate result of this sensible measure. Several postal routes quickly proved to be rentable and produced a surplus for the State Exchequer. Post Director Basavilbaso also successfully opposed the evil which allowed the royal officials to evade the passage money when travelling by the mail ships to Spain. He demanded that the passage should be paid before going on board in Buenos Ayres, and he gained his end. One year after the transfer of the post to the State, the Spanish postal regulations of the year 1762 were introduced into Rio de la Plata, and formed a firm basis both for the transactions with the public and the internal organization of the service.

The Indian Council would gladly have seen the postal service, which was under the supervision of the Central Government in Madrid, placed under the control of the Viceroy. It asserted that, in the interest of the maintenance of his authority, it would be better for the Viceroy to have the jurisdiction over the postal staff, to supervise it in the accomplishment of its duties and, when necessary, to inflict punishment, instead of reporting every case to Madrid. Post Director Basavilbaso used his utmost energy in combatting these proposals, and in point of fact succeeded in gaining the recognition of his independence of the Viceroy, a royal edict, dated from Madrid, the 7th of December, 1770, announcing that the

des postes Basavilbaso combattit ces efforts avec une grande énergie et finit par obtenir la reconnaissance de sa complète indépendance du Gouvernement du Vice-roi. Par décret royal daté de Madrid le 7 décembre 1770, il fut décidé, en effet, que le service postal dans l'Amérique espagnole était exclusivement placé sous la haute surveillance du Directeur général des postes à Madrid.

Fatigué par les efforts de son pénible emploi et courbé sous le poids des années, Don Domingo de Basavilbaso demanda en 1771 à être relevé de ses fonctions, en exprimant le désir d'avoir comme successeur son fils Manuel. Cette double demande fut accueillie favorablement. Manuel de Basavilbaso reçut le 8 février 1772 sa nomination aux fonctions de Directeur des postes du Rio de la Plata, avec un traitement annuel de 2500 pesos, égal à celui qui fut alloué à son père lors de l'incorporation du service postal dans l'Administration de l'Etat. Quant au Directeur retraité, le Ministre, Marquis de Grimaldi, lui adressa une lettre très flatteuse pour lui exprimer les remerciements du Roi pour les grands services rendus.

Le Gouvernement ne pouvait faire un meilleur choix que celui dont fut l'objet Manuel Basavilbaso, alors âgé de 33 ans, qui avait grandi aux côtés de son père dans le service postal, dont il connaissait exactement les besoins. Il avait, d'ailleurs, reçu une très bonne éducation, et administré précédemment d'autres services importants de l'Etat. Les Directeurs des postes dans l'Empire colonial espagnol de l'Amérique avaient à cette époque une position particulière dans ce sens que le Gouvernement central à Madrid leur demandait des rapports sur tous les événements possibles et exigeait leur coopération à de nombreuses questions tout à fait étrangères au service postal. Le Ministre de cette époque pour l'Inde, Don José de Gálvez, demandait aux Directeurs des postes de l'Empire colonial des rapports *hebdomadaires* sur les points suivants :

gegen diese Bestrebungen mit aller Energie an und erreichte auch thatsächlich die Anerkennung seiner vollen Unabhängigkeit von der Regierung des Vicekönigs, indem durch einen königlichen Erlass, d. d. Madrid, 7. Dezember 1770, verkündet wurde, dass das Postwesen in spanischen Amerika lediglich der Oberaufsicht des General-Postdirektors in Madrid unterstellt sei.

Ermüdet von den Anstrengungen seines schwierigen Amtes und gebeugt vom Alter, erbat Don Domingo de Basavilbaso im Jahre 1771 seinen Abschied, wobei er dem Wunsche Ausdruck gab, seinen Sohn Manuel als Nachfolger zu erhalten. Beides wurde bewilligt. Manuel de Basavilbaso erhielt unterm 8. Februar 1772 seine Ernennung zum Postdirektor des Rio de la Plata mit einem Jahresgehälte von 2500 Pesos, demselben, welcher seinem Vater bei Übernahme des Postwesens in Staatsverwaltung bewilligt worden war. Dem scheidenden Postdirektor sprach der Minister, Marquis von Grimaldi, in einem schmeichelhaften Schreiben den Dank des Königs für die von ihm geleisteten grossen, wertvollen Dienste aus.

Eine bessere Wahl als die des damals im 33. Lebensjahre stehenden Manuel Basavilbaso, welcher an der Seite seines Vaters im Postwesen gross geworden war, dessen Bedürfnisse genau kannte und sich einer hohen Bildung erfreute, auch vor seiner Ernennung bereits andere wichtige Staatsämter verwaltet hatte, konnte die Regierung nicht treffen. Die Postdirektoren im spanischen Kolonialreiche in Amerika nahmen zu jener Zeit insofern eine ganz eigenartige Stellung ein, als die Staatsregierung in Madrid von ihnen Bericht über alle erdenklichen Vorkommnisse verlangte und ihre Mitwirkung in zahlreichen Fragen, die dem Postwesen ganz fern lagen, in Anspruch nahm. Der damalige Minister für Indien, Don José de Gálvez, verlangte von den Postdirektoren im Kolonialgebiete *wöchentliche* Berichterstattung über folgende Punkte :

postal service in Spanish America was entirely subject to the supervision of the Postmaser General in Madrid.

Wearied through the exertions of his difficult post and bent with age, in 1771 Don Domingo de Basavilbaso requested permission to resign, at the same time expressing the wish that his son Manuel might be his successor; both requests were granted. On the 8th February 1772, Manuel de Basavilbaso received his nomination as Post-Director of Rio de la Plata with a salary of 2500 pesos, the same as was awarded his father on the transfer of the post to State administration. The Marquis de Grimaldi, in a flattering letter, expressed to the retiring Post Director the thanks of the king for his great and valuable services.

The Government could not have made a better choice than of Manuel Basavilbaso, then in his 33rd year. He had grown up at his father's side in the postal service and knew all its requirements; he was highly cultivated and before his nomination to the post had already filled several important offices. The postal directors of the Spanish colonies in America occupied at that time a very peculiar position, the Government in Madrid requiring from them information on all manner of subjects and cooperation in numerous questions which had no connection whatever with the post. The then Minister for India, Don José de Gálvez, required from the Post-Directors in the colonies *weekly* reports as to the following points :

Volcanic eruptions, storms, shipwrecks and tidings about similar events in their territory ;

Notices concerning the ships which arrived at and left the respective

Eruptions volcaniques, tempêtes, naufrages et renseignements sur d'autres événements semblables survenus dans le ressort de leur sphère d'activité;

Avis d'arrivée de bateaux dans leurs ports et de départ de bateaux de ces ports, avec indication de la classe à laquelle appartenaient les bâtiments;

Mariages, naissances et décès de chaque district;

Publications scientifiques nouvelles;

Situation de l'agriculture, nouveaux modes de culture, machines, nouvelles inventions, importance du mouvement commercial.

Abstraction faite de ces rapports continuels sur des matières si complexes, qui, en partie, n'avaient aucune espèce de rapports entre elles, le Gouvernement demandait la coopération active du Directeur des postes en matière commerciale et industrielle. Manuel Basavilbaso fut invité à engager le commerce de Buenos-Aires à embarquer du blé pour l'Espagne et à soutenir dans ses essais un nommé Garcia, qui voulait organiser dans le territoire du Rio de la Plata la fabrication des chandelles et l'emploi de boyaux d'animaux. On voit par là que le Directeur des postes était à cette époque un instrument du Gouvernement dans les circonstances les plus variées. Manuel de Basavilbaso, si habile et si expérimenté, était parfaitement à même de répondre aux exigences du Gouvernement.

En raison de la grande distance entre Madrid, siège de la direction supérieure de tout le service postal, et les possessions coloniales américaines, il paraissait indiqué au Gouvernement d'envoyer un inspecteur général avec mission de lui procurer des renseignements sur la manière dont le service postal fonctionnait depuis sa cession à l'Etat. A cet effet, un inspecteur général, Alonso Carrio de la Vandra, fut envoyé

vulkanische Ausbrüche, Stürme, Schiffbrüche und Nachrichten über ähnliche Ereignisse aus ihrem Verwaltungsgebiete;

Anzeigen über die in den betreffenden Häfen ankommenden und aus denselben abgehenden Schiffe, mit Angabe der Klasse, zu denen die Fahrzeuge gehörten;

Eheschliessungen, Geburten und Todesfälle aus jedem Distrikte;

neu erschienene wissenschaftliche Arbeiten;

Stand der Landwirtschaft, neue Arten des Anbaues, Maschinen, neue Erfindungen, die eingeführt wurden, Umfang der Handelsbewegung.

Abgesehen von dieser fortlaufenden regelmässigen Berichterstattung über so umfangreiche, zum Teil in gar keinem Zusammenhang stehende Materien verlangte die Regierung die thätige Mitwirkung des Postdirektors auf dem Gebiete des Handels und der Industrie. So wurde Manuel Basavilbaso aufgefordert, beim Handelsstand von Buenos Aires die Verschiffung von Getreide nach Spanien anzuregen und einen gewissen Garcia, der im Gebiete des Rio de la Plata die Fabrikation von Talglichtern und die Verarbeitung von Tierdärmen einrichten wollte, bei seinem Vorhaben zu unterstützen, sowie der Regierung über den Erfolg der Versuche des Garcia zu berichten. Man sieht, der Postdirektor war zu jener Zeit ein Instrument der Regierung zu den verschiedenartigsten Zwecken. Der gewandte und vielseitig gebildete Manuel de Basavilbaso war diesen Anforderungen der Regierung gegenüber gerade der rechte Mann.

Bei der weiten Entfernung zwischen Madrid, dem Sitze der Oberleitung des gesamten Postwesens, und den amerikanischen Kolonialbesitzungen hielt es die Regierung für angezeigt, sich durch Entsendung eines General-Inspectors Überzeugung davon zu verschaffen, wie der Postbetrieb nach seiner Übernahme in die Verwaltung des Staates gehandhabt werde. Zu diesem Behufe wurde in der Person des Alonso Carrio de la Vandra ein

harbours, mention to be made of the class to which they belonged;

The marriages, births and deaths in each district;

Newly published scientific works;

Condition of agriculture, new styles of cultivation, machines, the new inventions which had been introduced, extent of commercial transactions.

Apart from these continuous regular reports on subjects so extensive and in many cases having no connection with each other, the Government required the active cooperation of the Post Director in the domain of commerce and industry. Thus Manuel Basavilbaso was requested to encourage the commercial classes of Buenos Ayres to export corn to Spain, and to assist the efforts of one Garcia, in the territory of La Plata, who wished to organize the manufacture of tallow candles and the preparation of the intestines of animals; he was also to report to the Government the success of Garcia's attempts. It will be seen from this that the Post-Director was an instrument of the Government for the most varied purposes; and the experienced and versatile Manuel de Basavilbaso was just the right man to meet the requirements of the Government.

The distance between Madrid, the seat of the chief control of the whole postal service, and the American colonial possessions being so great, the Government thought it advisable to send out an Inspector General to ascertain how the postal service was being managed since it had been under State administration. For this purpose an Inspector General, in the person of Alonso Carrio de la Vandra, was sent to the southern part of the American colonial territory, with the order to inspect the posts

dans la partie méridionale du territoire colonial américain et chargé d'inspecter les postes depuis Montevideo jusqu'à Lima. Le commissaire disposait, pour l'accomplissement de sa mission, d'une connaissance exacte de l'état des choses américaines, du pays et des habitants, connaissance qu'il s'était acquise par des voyages qui n'ont pas duré moins de trente ans — il avait traversé trois fois les Pampas et une fois la province de Tucumán. Carrio de la Vandera appliquait principalement son attention à l'augmentation des recettes postales et s'efforçait, dans ce but, à procurer de nouveau à la poste le transport des objets de messagerie et des fonds, qui, à cette époque, étaient confiés dans une grande proportion aux caravanes commerciales organisées par les négociants, c'est-à-dire aux « *conducta* » mentionnées plus haut. Le motif de cette manière de procéder se trouvait dans ce fait que divers envois d'argent avaient disparu dans le service postal et que, sans décliner la responsabilité du dommage, la poste, par suite de manque d'argent, n'était pas à même de payer tout de suite une indemnité. Même les fonds du Gouvernement ne furent pas confiés à la poste par les receveurs des contributions, mais expédiés à Buenos-Aires au moyen des caravanes organisées par des particuliers. Cet état de choses doit aussi être attribué en partie au manque d'accord entre les fonctionnaires royaux et le Directeur Basavillaso, qui, fier de l'indépendance de son administration, repoussait énergiquement toute immixtion de ces fonctionnaires dans les affaires postales.

Carrio de la Vandera était d'avis qu'au moment du dépôt d'envois d'argent, la poste devait, comme le faisaient les entreprises privées, fournir une caution à l'effet d'indemniser immédiatement les envoyeurs dans tous les cas de perte dont elle portait la responsabilité. Il pensait que de cette manière on pourrait procurer de nouveau à la poste les envois d'argent. Mais il rencontra

General-Inspektor nach dem südlichen Teile des amerikanischen Kolonialgebietes entsandt mit dem Auftrage, die Posten von Montevideo bis nach Lima zu inspizieren. Der Kommissar brachte für das ihm übertragene Amt eine genaue Kenntnis der amerikanischen Verhältnisse, sowie von Land und Leuten mit, welche er sich auf dreissigjährigen Reisen — er hatte dreimal die Pampas und einmal die Provinz Tucumán durchkreuzt — erworben hatte. Carrio de la Vandera wandte sein Hauptaugenmerk der Hebung der Posteinnahmen zu und bemühte sich zu diesem Zwecke, der Post die Päckerei- und Geldtransporte wieder zuzuführen, die sich damals stark den von den Kaufleuten organisierten Handels-Expeditionen, der früher erwähnten « *conducta* », zugewandt hatten. Der Grund für diese Erscheinung lag darin, dass verschiedene Geldsendungen auf der Post abhanden gekommen waren, und dass die Postverwaltung, wenn sie auch die Haftbarkeit für den Schaden nicht ablehnte, doch infolge Mangels an Geldmitteln ausser stande war, die sofortige Ersatzleistung eintreten zu lassen. Sogar die Regierungsgelder wurden von den betreffenden Steuerbeamten etc. nicht der Post anvertraut, sondern durch die von den Privatleuten ins Leben gerufenen Expeditionen nach Buenos Aires versandt. Hieran war übrigens auch die Missstimmung schuld, in welcher sich die königlichen Behörden dem Postdirektor Basavillaso gegenüber befanden, der, stolz auf die Selbständigkeit seiner Verwaltung, jede Einnischung der ersteren in die Angelegenheiten des Postdienstes schroff zurückwies.

Carrio de la Vandera hatte nun den Gedanken, dass die Post bei Übernahme von Geldtransporten eine Kautions, ähnlich wie dies bei den Privatunternehmungen üblich war, hinterlegen solle, aus der in vertretbaren Verlustfällen die Absender sofort schadlos zu halten wären. Auf diese Art glaubte er, die Beförderung der Geldsendungen der Post wieder zuwenden zu können. Er stiess aber

from Montevideo to Lima. The envoy brought with him for his task a thorough acquaintance with American relations, both of the country and the people, which he had gained during his thirty years' travels (he had crossed the pampas three times and the province of Tucumán once). Carrio de la Vandera turned his attention chiefly to increasing the postal revenues, and endeavoured, to this end, to conduct again to the post the parcel and money transport which had at that time been largely drawn away to the « *Conducta* » already mentioned, the commercial expeditions organized by the merchants. The reason for this phenomenon lay in the circumstance that several packets containing money had been lost in the post, and that the postal Administration, if it did not refuse the responsibility for the damage, nevertheless, in consequence of lack of funds, was not in a position to pay an immediate compensation. Even the money of the Government was not intrusted by the respective tax collectors etc. to the post, but forwarded to Buenos Ayres by the expeditions organized by private persons. Another cause was the disfavour with which the royal authorities regarded the Post Director Basavillaso, who, proud of the independence of his administration, suffered no interference of the former in the affairs of the postal service.

Carrio de la Vandera was now of the opinion that when the Post undertook the transport of money it should give a guarantee, as was customary with the private undertakings, by which, in case of loss, the sender would be secured against damage. He thought to be able, by this means, to win over the money transport once again to the post. Difficulties were however encountered on the part of the viceregal government and he was not able to execute his plan. This branch of traffic was attracted more and more to the private commercial

des difficultés de la part du Gouvernement vice-royal et ne put, par suite, pas mettre son projet à exécution. Les entreprises commerciales privées accaparèrent de plus en plus cette branche de service, de telle sorte que vingt années après — 1789 — le Gouvernement crut devoir abandonner tout à fait le transport des envois d'argent.

Pour le reste, le voyage de l'inspecteur général, qui durait de 1771 à 1776, fut couronné de succès et avait pour conséquence maintes améliorations du service postal. Le succès eût été plus grand si le commissaire royal avait rencontré l'appui des autorités locales, mais cet appui lui a fait souvent défaut. Il convient de faire remarquer particulièrement que le service postal du Chili, qui ne faisait pas encore partie de l'Administration de l'Etat, fut subordonné à la couronne, grâce aux démarches d'un délégué envoyé à Santiago par Carrio de la Vandra. Le Président Jauregui décida le 29 avril 1775 que les postes du Royaume de Chili devaient désormais être gérées par l'Etat.

En 1788, il y avait entre l'Espagne et le territoire de La Plata, le Pérou et le Chili les communications postales régulières suivantes :

6 services postaux maritimes annuels entre La Corogne et Montevideo;

12 courriers annuels, par voie de terre, de Buenos-Aires à Potosi;

6 courriers annuels (tous les deux mois) de Buenos-Aires à Potosi et Lima;

12 courriers annuels pour le Chili;

12 courriers annuels pour le Paraguay;

1 courrier par semaine pour Montevideo.

En tout 96 courriers par an pour le transport des lettres.

Il y avait, en outre, 6 services de transport d'envois de messagerie et d'argent pour Potosi et

6 services de transport d'envois de messagerie et d'argent pour le Chili, mais qui, ainsi que nous l'avons fait ressortir plus haut, furent supprimés l'année suivante.

Pour accélérer le service postal

bei der viceköniglichen Regierung auf Schwierigkeiten und vermochte seinen Plan nicht zur Ausführung zu bringen. Die kaufmännischen Privatunternehmungen rissen diesen Zweig des Verkehrswesens mehr und mehr an sich, so dass die Regierung zwei Jahrzehnte später — 1789 — sich veranlasst sah, die Beförderung der Geldsendungen ganz aufzugeben.

Im übrigen verlief die Reise des General-Inspectors, welche von 1771 bis 1776 dauerte, erfolgreich und brachte manche Verbesserungen im Postdienste mit sich. Der Erfolg würde grösser gewesen sein, wenn der königliche Commissarius sich der Unterstützung der örtlichen Behörden zu erfreuen gehabt hätte, die ihm leider oft gefehlt hat. Besondere Erwähnung verdient, dass das Postwesen in Chile, welches bis dahin noch nicht in Staatsverwaltung übernommen war, dank der Bemühungen eines von Carrio de la Vandra nach Santiago entsandten Delegierten der Krone untergeordnet wurde. Der Präsident Jauregui verfügte unter dem 29. April 1775, dass die Posten im Königreich Chile nunmehr von Staats wegen zu verwalten seien.

Im Jahre 1788 bestanden zwischen Spanien, dem La Plata-Gebiete, Peru und Chile folgende regelmässige Postverbindungen :

6 jährliche Seepostverbindungen zwischen Coruña und Montevideo;

12 jährliche Posten auf dem Landwege von Buenos Aires nach Potosi;

6 jährliche (alle 2 Monate) von Buenos Aires nach Potosi und Lima;

12 jährliche nach Chile;

12 jährliche nach Paraguay;

1 allwöchentlich verkehrende Post nach Montevideo;

im ganzen 96 Posten jährlich zur Beförderung von Briefen.

Ausserdem verkehrten :

6 Päckerei- und Geldposten nach Potosi und

6 Päckerei- und Geldposten nach Chile, die aber, wie oben schon erwähnt, im folgenden Jahre aufgehoben wurden.

Zur Beschleunigung des Postverkehrs auf dem La Plata-Strome zwi-

undertakings, so that ten years later, in 1789, the Government was obliged entirely to give up the transmission of money.

In other respects the journey of the Inspector General, which lasted from 1771 to 1776, was successful and was followed by many improvements in the postal service. The success would have been greater if the royal envoy had received the support of the local authorities which he unfortunately often lacked. It must be especially noticed that the postal service of Chili which had not yet been taken over by the State administration was now, thanks to the exertions of a delegate of the Crown sent by Carrio de la Vandra to Santiago, made subordinate. On the 29th April 1775, the President Jauregui ordained that henceforth the posts in the kingdom of Chili would be administered by the State.

In 1788 there existed between Spain, La Plata, Peru and Chili the following regular postal communications :

6 yearly mails by post ship between Corunna and Montevideo;

12 yearly overland mails from Buenos Ayres to Potosi;

6 yearly mails (every 2 months) from Buenos Ayres to Potosi and Lima;

12 yearly mails to Chili;

12 yearly to Paraguay;

1 weekly post to Montevideo.

On the whole 96 posts a year for the transmission of letters.

Besides these there were :

6 posts for the transport of parcels and money to Potosi, and

6 posts for the transport of parcels and money to Chili which however, as already mentioned, ceased in the following year.

sur le fleuve La Plata entre Buenos-Aires et Montevideo et entre les autres localités riveraines, on construisit à cette époque des bâtiments spéciaux, auxquels on donna le nom de « *Chasquera* », en souvenir de l'ancien système de coureurs espagnols appelés « *chasquis* », parce que ces bateaux étaient exclusivement réservés au transport des lettres.

La « *Chasquera* » était pourvue d'un mât extraordinairement élevé et munie de grandes voiles, de sorte qu'elle obéissait à la plus légère pression du vent et glissait avec une grande vitesse sur la surface de l'eau. Il existait toutefois le danger que par suite du poids minime de sa carène, le bâtiment était exposé à sombrer facilement.

L'aspect de ces voiliers avec leurs mâts considérables et les forts agrès, qui étaient hors de proportion avec le corps du bâtiment, était tellement singulier qu'on s'habitua à dire, quand on voulait caractériser un homme de taille extraordinaire, qu'« il est aussi long que le mât d'une chasquera ». Une innovation peu réjouissante qu'amena l'incorporation du service postal dans l'Administration de l'Etat, ce fut la franchise de port, inconnue jusqu'alors, dont jouissaient les autorités de l'Etat. Il est vrai qu'elle fut introduite d'abord dans des limites très restreintes et tenue dans ces limites par des dispositions d'une rigueur draconienne. Les envois francs de port étaient revêtus de l'empreinte noire d'un sceau portant les armes de Castille et León. La falsification ou l'emploi abusif de ce sceau était puni, quand il s'agissait de personnes nobles, de 10 années de forteresse, et quand il s'agissait de gens ordinaires, de 10 années d'emprisonnement dans un arsenal. En cas de soupçon d'abus de la franchise, le Directeur des postes avait le droit d'exiger du destinataire ou de l'expéditeur que la lettre dont il s'agissait fût ouverte en sa présence et en celle d'un notaire. Si l'abus était constaté, l'intéressé était renvoyé devant la cour de justice postale à laquelle ressor-

sehen Buenos-Aires und Montevideo, sowie zwischen den andern Uferorten, erbaute man zu jener Zeit eigene Fahrzeuge, denen man, da sie ausschliesslich dem Briefverkehr dienten, in Anlehnung an das altperuanische Postläufersystem der *Chasquis* den Namen « *Chasqueras* » beilegte.

Die « *Chasquera* » besass einen ausserordentlich hohen Mastbaum mit mächtigen Segeln, so dass sie dem leisesten Drucke des Windes gehorchte und mit ungemein grosser Geschwindigkeit über die Wasseroberfläche glitt, wobei allerdings die Gefahr bestand, dass das Fahrzeug wegen des geringen Gewichtes des Unterbaues leicht kentern konnte.

Der Anblick dieser Segelboote mit ihren riesigen Masten und dem zum Schiffskörper ganz ausser Verhältnis stehenden mächtigen Takelwerk war ein so sonderbarer, dass die Redensart aufkam, wenn man einen Menschen von ungewöhnlicher Körpergrösse kennzeichnen wollte, « er ist so lang, wie der Mast einer Chasquera ». Eine unerfreuliche Neuerung, welche die Verstaatlichung des Postwesens mit sich brachte, war die bis dahin ganz unbekannte Portofreiheit der Staatsbehörden. Allerdings wurde dieselbe zunächst in sehr beschränktem Umfange eingeführt und durch Bestimmungen von drakonischer Strenge in ihren Grenzen gehalten. Die portofreien Sendungen trugen ein schwarzes Siegel mit dem Wappen von Castilien und León. Fälschung oder missbräuchliche Anwendung dieses Siegels war bedroht: für Personen von Adel mit 10 Jahren Festungshaft, für Leute aus dem Volke mit ebenso viel Jahren Gefängnis in einem Arsenal. Lag der Verdacht eines Missbrauchs der Portofreiheit vor, so hatte der Postdirektor das Recht, vom Empfänger oder Absender die Eröffnung des betreffenden Briefes im Beisein des Postdirektors und eines öffentlichen Notars zu fordern. Wurde hierbei der Missbrauch nachgewiesen, so wurde der Thäter dem Post-Gerichtshofe überwiesen, zu dessen Bereich diese Angelegenheiten gehörten. Doch was halfen alle noch so harten Straf-

To accelerate the postal traffic on the La Plata river between Buenos Ayres and Montevideo and between other places on the coast, special vessels were constructed at this time, to which, as they were exclusively for the transmission of letters, the name of « *Chasqueras* » was given, after the old Peruvian post runner system of the *Chasquis*.

The « *Chasquera* » had a very high mast and enormous sails, so that she obeyed the slightest impulse of the wind and glided over the water with amazing swiftness; there was however always the danger of her capsizing, owing to the insufficiency of the tonnage.

The appearance of these sailing boats with their gigantic masts and shrouds out of all proportion to the size of the hull, was so extraordinary, that when people wanted to describe an unusually tall person they would say « he is as tall as the mast of a Chasquera ».

A disagreeable innovation resulting from the State administration of the post was the free postage, until then unknown, for the State authorities. It was, it is true, introduced at first to but a limited extent and kept within bounds with inexorable severity. Articles sent post free bore a black seal with the arms of Castile and León. The forgery or abusive use of this seal was punishable with 10 years' imprisonment in a fortress for members of the nobility, and the same duration of imprisonment in an arsenal for the public in general. If any suspicion of abusive use of the privilege of free postage existed, the Post Director had a right to compel the sender to open the respective letter in his presence and before a public notary. If it were proved that there had been abuse the offender was delivered over to the Postal Law Court to whose jurisdiction such cases belonged. But of what use were

tissaient les affaires de ce genre. Mais à quoi pouvaient servir toutes les dispositions pénales, quelque dures qu'elles pussent être, si une indulgence et tolérance coupables en empêchaient l'application et prêtaient assistance aux abus de la franchise de port! L'indolence dans l'application des lois et la négligence à l'égard des prescriptions réglementaires étaient, d'une manière générale dans l'empire colonial espagnol, un mal enraciné, qui donnait lieu à beaucoup de mauvais résultats. Les services publics étaient exécutés bien plus dans l'intérêt personnel de ceux qui étaient chargés de les administrer qu'au point de vue du bien public. La grande distance de la mère-patrie — 3 mois de navigation — amoindrissait l'autorité royale. La manière de procéder du Directeur des postes Manuel de Basavilbaso en fournit la preuve. Contrairement aux prescriptions, il négligeait pendant dix années de présenter les comptes de l'Administration du service postal. Il n'y fut pas même rendu attentif par Madrid, tellement était grande la confiance qu'on avait dans sa probité et dans sa solidité. Enfin, cependant, on se décida à les lui demander. La démarche resta infructueuse; au lieu d'expédier ses comptes, le Directeur des postes persévéra dans son indolence habituelle à l'égard des demandes de l'Administration centrale de Madrid. Quatre nouvelles années s'écoulèrent — jusqu'en 1794 — jusqu'à ce qu'enfin, la patience prenant fin, la révocation du Directeur des postes fut décidée. Mais que constata-t-on lors de la prise de possession de l'emploi, après la mort subite de Basavilbaso survenue quelques jours avant sa révocation? L'affectation, depuis des années, des fonds postaux à des dépenses privées régulièrement passées en compte, de sorte qu'on ne pouvait y voir un détournement frauduleux proprement dit, ni une action coupable. Le procédé du Directeur des postes était regardé comme un abus de confiance qui paraissait excusable en considérant qu'en sa qualité de Directeur du commerce maritime, le

bestimmungen, wenn sträfliche Nachgiebigkeit und Duldung ihre Anwendung verhinderten und der Ausbreitung des mit der Portofreiheit getriebenen Unfugs Vorschub leisteten! Lässigkeit in Anwendung der Gesetze und Vernachlässigung der Verwaltungsvorschriften war überhaupt ein in spanischen Kolonialreiche eingewurzeltés Übel, das viele schlimme Früchte gezeitigt hat. Die Verwaltung der öffentlichen Ämter wurde mehr im persönlichen Interesse der Inhaber und weniger vom Gesichtspunkte des allgemeinen Wohls ausgeführt. Die weite Entfernung vom Mutterlande — 3 Monate Schifffahrt — schwächte die königliche Autorität. Dies zeigte sich deutlich in dem Falle des Postdirektors Manuel de Basavilbaso. Zehn Jahre lang legte er die vorgeschriebene Rechnung über die Verwaltung des Postwesens nicht ab. Von Madrid aus erinnerte man ihn nicht, so grosses Vertrauen setzte man in seine Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit. Endlich raffte man sich doch dazu auf, die Rechnungsablage zu fordern. Die Ermahnung blieb fruchtlos, der Postdirektor sandte die Rechnungsbelege nicht ein und hüllte sich in seine bisherige Gleichgültigkeit gegenüber den Anforderungen der Madrider Central-Verwaltung. Man liess weitere 4 Jahre — bis zum Jahre 1794 — verstreichen, bis die Langmut ein Ende nahm und die Absetzung des Postdirektors verfügt wurde. Was zeigte sich, als man zur Übernahme des Amtes schritt, nachdem Basavilbaso wenige Tage, bevor die Entscheidung seiner Entlassung gefällt wurde, plötzlich verstorben war. Eine seit Jahren betriebene Verwendung der Postgelder zu privaten Zwecken, dabei allerdings eine geordnete Buchführung und keine eigentliche Unterschlagung oder sonstige strafbare Handlung. Das Verfahren des Postdirektors stellte sich als ein Vertrauensbruch dar, der entschuldbar erscheint, wenn man erwägt, dass der Postdirektor in seiner Eigenschaft als Leiter des Seehandels genötigt war, für Rechnung des Staates Handels-

regulations, however severe they might be, when culpable indulgence and lenity prevented their being applied, and only furthered the mischief done by the free postage! Remissness in putting the laws into execution and neglect of administrative regulations was in fact a deeply rooted evil in the Spanish colonies and produced very bad results. The administration of the public offices was executed more in the interests of those occupying them than from the point of view of the wellbeing of the public. The great distance from the mother-country — a three months' voyage — weakened the royal authority, as was plainly visible in the case of the Post Director Manuel de Basavilbaso. During a period of 10 years he neglected to send in the prescribed report on the administration of the postal service. So great was the confidence which the authorities placed in his honesty and trustworthiness that they sent him no reminder. At length, however, they did demand his accounts; but in vain. The Post Director maintained his former indifference to the demands of the Central Administration in Madrid. Another 4 years were allowed to pass — till 1794 — when, forbearance being exhausted, the dismissal of the Post Director was decreed. And what was discovered when, Basavilbaso having died suddenly a few days before the decree for his dismissal was passed, they proceeded to take over his appointment! It became evident that for many years postal money had been used for private purposes; the books had however been well kept and no embezzlement or fraudulent actions taken place. The conduct of Basavilbaso was a breach of confidence which appears excusable when we consider that the Post Director, in his capacity of controller of marine commerce, was obliged to engage in commercial transactions for the account of the State, and to advance money, which he took from the postal exchequer etc., so that the boundary between private and official

Directeur des postes était obligé de faire des affaires commerciales pour le compte de l'Etat et d'avancer des fonds qu'il prélevait sur les recettes postales, etc., de sorte que la limite entre les fonds officiels et les fonds privés était difficile à établir. Les faits n'en jetèrent pas moins une ombre sur le nom de Basavilbaso, qui jusque-là avait été sans tache; le Gouvernement y contribua d'ailleurs en ce qu'il ne se contenta pas de révoquer le Directeur des postes, mais que, par mesure de sécurité, il crut devoir mettre ses biens sous séquestre, ce qui d'ailleurs n'était pas nécessaire, ainsi que cela résulte des événements ultérieurs.

Antonio Romero de Tejada, Directeur des postes à Quito, fut nommé Directeur des postes à Buenos-Aires en remplacement de Manuel de Basavilbaso, avec allocation du traitement que touchait son prédécesseur dans le même emploi. Par décret du 26 août 1795, il fut accordé au nouveau Directeur des postes une somme de 3000 pesos pour couvrir les frais si dispendieux à cette époque de son voyage de Quito à Buenos-Aires, mais sous réserve de restitution. En ce temps, le Gouvernement espagnol avait la singulière habitude d'envoyer des agents de mérite d'un bout de l'Amérique à l'autre sans leur accorder une indemnité de frais de déménagement. Tout au plus consentait-on à donner au déplacé, ainsi que c'était le cas du Directeur des postes de Tejada, une avance sur le traitement, qui ultérieurement lui était retenue successivement. Cette économie mal placée était préjudiciable dans une grande mesure aux intérêts des agents en même temps qu'à ceux du service.

Sous l'administration du Directeur des postes Romero de Tejada, il fut introduit dans le Vice-royaume du Rio de La Plata l'ordonnance postale générale d'Espagne du 8 juin 1794. C'était un recueil de toutes les lois et règlements relatifs au service postal, fait après de longues délibérations par des hommes expérimentés et éclairés. Cette ordonnance

geschäfte zu betreiben und Vorschüsse zu geben, die er aus den Postgeldern entnahm u. s. w., so dass die Grenze zwischen den amtlichen Geldern und den privaten ohnehin etwas verwischt war. Immerhin warfen die Vorgänge auf den Namen Basavilbaso, der bis dahin einen so ausgezeichneten Klang gehabt hatte, einen Schatten, wozu der Umstand beitrug, dass die Regierung sich nicht auf die Absetzung des Postdirektors beschränkte, sondern, um für alle Fälle gesichert zu sein, Beschlagnahme auf seine Güter ausgebracht hatte: eine Sicherheitsmassregel, die sich in der Folge allerdings nicht als notwendig erwies.

An Stelle des verstorbenen Manuel de Basavilbaso wurde der Postdirektor von Quito, Antonio Romero de Tejada, zum Postdirektor in Buenos Aires ernannt, unter Bewilligung desselben Gehalts, welches seine Vorgänger in dieser Stellung bezogen hatten. Durch ein Dekret vom 26. August 1795 wurde dem neuen Postdirektor die Summe von 3000 Pesos zur Bestreitung der Kosten der in jener Zeit so weiten und kostspieligen Reise von Quito nach Buenos Aires angewiesen, jedoch unter Bedingung der Rückerstattung. Bei der spanischen Regierung herrschte zu jener Zeit der sonderbare Gebrauch, verdiente Beamte von einem Ende Amerika's zum andern zu versetzen ohne Gewährung einer Entschädigung auf die Kosten des Umzugs. Höchstens bewilligte man dem Versetzten, wie es in dem Falle des Postdirektors de Tejada geschah, einen Gehaltsvorschuss, der alsdann nach und nach vom Gehalte wieder einbehalten wurde. Unter dieser übel angebrachten Sparsamkeit litten die Beamten und zugleich die Interessen des Dienstes in erheblichem Masse.

Unter der Verwaltung des Postdirektors Romero de Tejada wurde im Vicekönigreiche des Rio de la Plata die spanische Generalpost-Ordonnanz vom 8. Juni 1794 in Kraft gesetzt, eine aus langen Beratungen erfahrener und erleuchteter Männer hervorgegangene Sammlung aller auf das Postwesen bezüglichen Gesetze

money was unavoidably somewhat obliterated. However that may be, these events cast a shadow on the hitherto unblemished name of Basavilbaso, an effect produced in part by the action of the Government, which, not content with removing the Post Director from his office, made a distraint upon his property, in order to be secured against any eventuality. This measure proved however to have been unnecessary.

The Post Director of Quito, Antonio Romero de Tejada, was appointed to the office of the deceased Manuel de Basavilbaso, with the same salary as his predecessors had enjoyed. By a decree of the 26th August, 1795, a sum of 3000 pesos was allotted to the new Post Director to cover the costs of the journey from Quito to Buenos Ayres, for that time a very long and expensive one. This sum was however only advanced on condition of it being returned; for at that time the Spanish Government had the strange custom of sending deserving officials from one end of America to the other without compensating them for the costs of removal. At the most, they received an advance of their salary, as in the case of the Post Director Tejada, which was then deducted, little by little from the salary. With this misapplied economy the officials and the interests of the service suffered considerably.

Under the administration of the Post Director Romero de Tejada there came into force in Rio de la Plata the Spanish General Post Orders of the 8th of June, 1794. These Orders were composed of a collection of all the laws and regulations relating to the postal service, compiled after long and earnest discussions by experienced and enlightened men. They also contained the regulations for the

contenait aussi, entre autres, les prescriptions concernant l'uniforme que les fonctionnaires des postes étaient autorisés à porter.

L'uniforme était le même pour tous les fonctionnaires. Celui du chef d'administration différait seul du modèle général; il se composait d'une camisole avec des broderies d'or et d'un gilet orné de boutons jaunes. Les conducteurs des postes portaient sur la poitrine les armes royales et un écusson en bronze. Personne n'était forcé de porter l'uniforme, mais il n'était permis de le mettre qu'en service.

L'État ne contribuait en rien aux frais d'achat de l'uniforme et la conséquence en était que dans le territoire de La Plata, où les traitements étaient mesquins et les frais d'habillement élevés, les fonctionnaires des postes ne faisaient point usage de l'autorisation de porter l'uniforme.

En 1807, il parut à Madrid un ouvrage en 2 volumes publié par Angel Antonio Henri, qui portait le titre « Acheminement des lettres de l'Espagne pour l'Inde » et qui avait exclusivement pour but de fournir des renseignements au public sur les moyens de communication entre l'Espagne et ses possessions américaines, ainsi que sur la situation des établissements dans l'empire colonial. L'auteur, un employé du bureau de poste de La Corogne, a consacré beaucoup de travail et d'application à la préparation de ce manuel postal, le premier de l'espèce concernant l'Amérique espagnole. Bien qu'il ne soit pas exempt de fautes, ce livre forme un document historique important pour la situation des moyens de communication de cette époque et peut même être consulté encore aujourd'hui pour l'éclaircissement de doutes géographiques. Au point de vue de l'époque, les moyens de communication dans le territoire de La Plata étaient organisés d'une manière excellente et ne le cédèrent en rien à ceux de l'Europe. Entre Buenos Aires, d'une part, Potosi, Lima, le Paraguay et le Chili, d'autre part, il existait un courrier mensuel régu-

und Verordnungen. Dieses Reglement enthielt u. a. auch die Vorschriften über die Dienstkleidung, zu deren Anlegung die Postbeamten berechtigt waren.

Die Uniform war für alle Beamten die gleiche, nur der Verwaltungschef trug eine von der allgemeinen abweichende Uniform, welche in einem blauen, mit Gold gestickten Wamse und einer durch gelbe Knöpfe gezielter Weste bestand. Die Postkondukteure trugen auf der Brust das königliche Wappen mit einem Bronzeschild. Zum Tragen der Dienstkleidung war niemand gezwungen, doch war die Anlegung nur im Dienste gestattet.

Der Staat gewährte nicht den geringsten Beitrag zu den Anschaffungskosten, was zur Folge hatte, dass die Postbeamten im La Plata-Gebiete, wo die Gehälter knapp und die Anschaffungskosten für Kleidungsstücke hoch waren, von der Berechtigung zum tragen der Uniform keinen grossen Gebrauch machten.

Im Jahre 1807 erschien in Madrid ein von Angel Antonio Henry verfasstes Buch in zwei Bänden, welches den Titel führte « Leitung der Briefe von Spanien nach Indien » und den ausschliesslichen Zweck hatte, dem Publikum über die bestehenden Postverbindungen zwischen Spanien und seinen amerikanischen Besitzungen, sowie über die Lage der Postanstalten im Kolonialgebiet Auskunft zu geben. Der Verfasser, ein Beamter des Postamtes in Coruña, hatte auf die Bearbeitung dieses Posthandbuchs, des ersten seiner Art für das spanische Amerika, viel Fleiss und Mühe verwandt. Das Buch, wenn es auch nicht frei von Fehlern ist, bildet ein wichtiges historisches Dokument für den damaligen Stand der Postverbindungen und kann selbst heute noch zur Aufklärung geographischer Zweifel zu Rate gezogen werden. Die Postverbindungen im La Plata-Gebiete waren für die damalige Zeit vortrefflich geordnet und standen denjenigen in Europa nicht nach. Zwischen Buenos Aires einerseits und Potosi, Lima, Paraguay und Chile

uniform which the postal officials were authorized to wear.

The uniform was the same for all the officials, except the manager whose uniform consisted of a blue doublet embroidered with gold and a vest ornamented with gold buttons. The mail guards wore on their breast a bronze shield with the royal arms. The wearing of the uniform was optional, and could only be worn when on service.

The State contributed nothing towards the cost of procuring the uniform, the result of which was that, in the territory of La Plata, where the salaries were small and the cost of procuring clothes high, the postal officials made no use of their right to wear official dress.

In 1807 there was published in Madrid a work in two volumes by Angel Antonio Henry, entitled « Transmission of letters from Spain to India ». Its object was to afford information to the public respecting the communications existing between Spain and her American possessions and the position of the post offices in the colonial territories. The author, an official in the post office of Coruña, had bestowed much diligence and labour on the compilation of this postal guide book, the first of its kind for Spanish America. The book may not be faultless, but it is an important historical document for the state of postal communication at that time, and may still be used to settle doubtful geographical questions. The postal communications in the territories of La Plata were, for that epoch, excellently arranged, being in no wise inferior to those of Europe. Buenos Ayres had regular monthly posts with Potosi, Lima, Paraguay and Chili. Every two months a mail

lier. Tous les deux mois, il arrivait à Buenos-Aires un paquebot-poste venant de la Corogne et tous les deux mois on en expédiait un de La Plata à destination de la mère-patrie.

Si, à l'arrivée du paquebot venant d'Espagne, le courrier pour le Pérou était déjà parti, on expédiait immédiatement un courrier extraordinaire, et de cette manière les correspondances venant d'Espagne ne subissaient aucun retard. Au printemps, les postes aux envois de fonds et aux paquets, organisées à nouveau après leur suppression passagère, reprirent leur service. Trois fois des courriers se rendaient de Mendoza au Chili par la voie des Cordillères et en retournaient aussi souvent à Buenos-Aires avec les envois d'argent de négociants de Santiago. Chaque semaine, il y avait un échange de correspondances entre Buenos-Aires et Montevideo.

La dernière levée des boîtes au bureau principal de Buenos-Aires pour les dépêches partant le soir avait lieu à 1 heure de l'après-midi.

L'administration du service postal du territoire de La Plata par Romero de Tejada était strictement honnête et consciencieuse, conformément au caractère loyal et intègre de ce fonctionnaire. C'était un serviteur éprouvé de la Couronne d'Espagne, mais il ne possédait pas l'énergie et le talent d'organisation que les deux Basavilbaso — père et fils — avaient déployés à la tête de l'Administration. Par suite, le service postal ne fit pas de grands progrès pendant les 15 années d'administration de Tejada: c'était une période de stagnation. Puis vint l'année 1810 et avec elle la séparation du territoire de La Plata de la mère-patrie, qui fut aussi pour le service postal dans la jeune république le commencement d'une ère nouvelle.

Nous nous bornons à ces communications sur l'ouvrage si méritoire

anderseits bestand eine regelmässige Monatsverbindung. Alle zwei Monate traf ein Postschiff von Coruña in Buenos Aires ein, und ebensooft wurde ein solches von La Plata nach dem Mutterlande abgefertigt.

War bei Ankunft des Postpaketbootes aus Spanien die gewöhnliche Post nach Peru bereits abgelassen, so sandte man sofort einen aussergewöhnlichen Courier hinter drein, so dass die Briefschaften aus Spanien unaufgehaltene Weiterbeförderung erhielten. Im Frühjahr überschritten wiederum die nach ihrer vorübergehenden Aufhebung von neuem ins Leben gerufenen Geld- und Paketposten dreimal die Cordilleren von Mendoza nach Chile und kehrten ebensooft, mit den Geldsendungen der Kaufleute in Santiago beladen, nach Buenos Aires zurück. Allwöchentlich fand ein Austausch von Postsendungen zwischen Buenos Aires und Montevideo statt.

Der Postschluss beim Hauptpostamte in Buenos Aires trat für alle des Abends abgehenden Posten um 1 Uhr nachmittags ein.

Die Verwaltung des Postwesens im La Plata-Gebiete durch Romero de Tejada war eine streng ehrliche und und gewissenhafte, wie dies dem rechtshaffenen Charakter des Genannten entsprach, der ein erprobter Diener der Krone Spaniens war. Doch fehlte die Energie und das organisatorische Talent, welche die beiden Basavilbaso — Vater und Sohn — an der Spitze dieses Verwaltungszweiges an den Tag gelegt hatten. Infolgedessen wurden wesentliche Fortschritte nicht gemacht, das Postwesen trug unter der 15jährigen Verwaltung Tejada's das Gepräge des Stillstandes. Da kam das Jahr 1810 heran und mit ihm die Losreissung des La Plata-Gebietes vom Mutterlande Spanien, welche auch für das Postwesen in der nun entstehenden jungen Republik den Beginn einer neuen Ära bildete.

Wir schliessen hiermit unsere Mitteilungen aus dem verdienstvollen Werke des Herrn Ramón J. Cárcano, welches vorläufig mit dem Jahre 1810

ship arrived in Buenos Ayres from Corunna while one left La Plata for the mother-country.

If, on the arrival of the packet boat from Spain the usual post for Peru had left, a special courier was at once despatched, so that the correspondence from Spain was sent on without any delay whatever. After having been temporarily suppressed, the money and parcel posts were again organized and crossed the Cordilleras from Mendoza to Chili three times in the spring and returned as often to Buenos Ayres laden with the money packets of the merchants of Santiago. There was a weekly service between Buenos Ayres and Montevideo.

Closing time in the Head Post Office in Buenos Ayres for all the mails which left in the evening was 1 p. m.

The administration of the postal service by Romero de Tejada in La Plata was exceedingly upright and conscientious, fully corresponding to the high-principled character of the Post Director, a tried servant of the Spanish crown. The latter lacked, however, the energy and organizing talent evinced by the two Basavilbasos, father and son, in this branch of the administration. The consequence was that no great progress was made; during the 15 years which Tejada's administration lasted, the post gave signs of being at a standstill. Then came the year 1810, bringing with it the separation of La Plata from the Spanish mother country, and the beginning of a new era for the postal service in the young republic.

We will here conclude our notes from the estimable work of Mr.

de M. Ramón J. Cárcano, qui, provisoirement, s'arrête à l'année 1810. Après la publication des autres volumes, qui traiteront du développement du service postal dans la République Argentine au 19^e siècle, nous communiquerons à nos lecteurs, convaincus sans doute par notre compte rendu de la valeur scientifique du travail de l'auteur, les parties les plus essentielles de l'histoire du service postal moderne de la République Argentine. En terminant, nous nous permettons de faire remarquer que l'ouvrage de M. Cárcano se distingue par une belle impression et un certain nombre de belles gravures sur bois par Rafael Monléon.

Le service postal à New-York.

Par M. Charles-W. Dayton, maître des postes à New-York.

Sous ce titre, nous trouvons dans la « *North American Review* » un très intéressant article, qui, écrit par M. Dayton, maître des postes à New-York, fait ressortir la grande importance du mouvement postal de cette ville et cherche, par la comparaison avec l'organisation postale des grandes villes européennes, notamment de Londres, à prouver que, pour perfectionner le service des postes de la ville la plus importante de l'Amérique et pour le placer à la hauteur voulue, le gouvernement devrait ouvrir des crédits considérables. Nous faisons abstraction de la partie critique de l'article, mais nous croyons devoir communiquer à nos lecteurs les indications les plus essentielles sur les moyens de communication de New-York.

New-York possède un bureau de poste principal, 18 bureaux de poste succursales et 24 bureaux de poste secondaires, en tout 43 établissements de poste, qui non seulement participent au service de la correspondance ordinaire, mais sont aussi autorisés à recevoir des lettres recommandées, ainsi qu'à émettre et

endigt. Wir behalten uns vor, nach dem Erscheinen der weiteren Bände, welche die Entwicklung des Verkehrswesens in der Argentinischen Republik im 19. Jahrhundert behandeln werden, unsern Lesern, die aus dem Vorstehenden die Überzeugung von der wissenschaftlichen Gediegenheit der Arbeit des Herrn Verfassers gewonnen haben dürften, das Wesentlichste aus der Geschichte des modernen argentinischen Postwesens mitzuteilen. Es möge schliesslich noch Erwähnung finden, dass das Cárcano'sche Werk sich durch eine schöne Ausstattung — vortrefflichen Druck und eine Anzahl sauberer Holzschnitte von Rafael Monléon — vorteilhaft auszeichnet.

Der Postdienst in New-York.

Von Herrn Charles W. Dayton, Postmeister in New-York.

Unter dem vorstehenden Titel begegnen wir in der « *North American Review* » einem sehr interessanten Aufsatz aus der Feder des Herrn Dayton, Postmeisters von New-York, worin die grosse Bedeutung des New-Yorker Postverkehrs geschildert und durch den Vergleich mit den Posteinrichtungen grossereuropäischer Städte, namentlich Londons, der Beweis zu führen versucht wird, dass seitens der Regierung reichliche Mittel bewilligt werden müssten, um den Postdienst in der bedeutendsten Stadt Amerikas zu vervollkommen und auf die ihr gebührende Höhe zu bringen. Indem wir von der Wiedergabe des kritischen Teiles des Aufsatzes abschen, glauben wir doch, die thatsächlichen Mitteilungen über New-Yorker Verkehrsverhältnisse unseren Lesern nicht vorenthalten zu sollen.

New-York besitzt ein General-Postamt, 18 Zweig-Postämter und 24 Unter-Postämter, im ganzen 43 Postanstalten, bei denen sämtlich, neben der Abwicklung des gewöhnlichen Postverkehrs, eingeschriebene Briefe eingeliefert und Postanweisungen zur Aufgabe und zur Aus-

Ramón J. Cárcano, which terminates for the present with the year 1810. The foregoing will have convinced our readers of the unqualified excellence of the author's work, and we purpose acquainting them with the most important facts out of the history of the modern Argentinian post as soon as the succeeding volumes, which will treat of the development of the means of communication in the Argentine Republic during the 19th century, are published. In conclusion we may mention that Mr. Cárcano's book is very well got up; the printing is excellent and there are a number of good wood engravings by Rafael Monléon.

The Postal Service of New York.

By Mr. Charles W. Dayton, Postmaster in New York.

A very interesting article under the above title has appeared in the « *North American Review* ». It is from the pen of Mr. Dayton, Postmaster in New York, and describes the great importance of the New York postal service. By a comparison with the postal arrangements of large European towns, especially London, the author endeavours to prove that large sums must be granted by the Government to perfect the service of the most important town of America and place it at the height it should occupy. We will not enter into the critical part of the essay, but reproduce for our readers the facts respecting the New York postal relations which appear most deserving of mention.

New York possesses one General Post Office, 18 branch offices, and 24 sub-offices, making a total of 43 offices at which, besides the ordinary transactions of the postal service, letters can be registered and money orders issued and paid. At the last census New York had a population

à payer des mandats de poste. D'après le dernier recensement, la population de New-York était de 1,801,739 âmes, de sorte que l'on comptait 41,900 habitants par bureau de poste. Mais il y a lieu de remarquer que les jours ouvrables il afflue à New-York, pendant les heures de travail, une partie notable de la population masculine adulte de Brooklyn, de Jersey City et de beaucoup d'autres villes, bourgs et villages à 50 milles à la ronde et que, par ce fait, le nombre de ceux qui reçoivent à New-York et y déposent à la poste leurs correspondances d'affaires augmente passagèrement d'une manière considérable. On peut donc admettre sans exagération qu'à New-York on ne compte un bureau de poste que par 50,000 habitants.

Le nombre total des agents des postes de tout grade est de 2873.

Dans l'espace de six mois, du 1^{er} septembre 1893 jusqu'au 28 février 1894, il est arrivé au bureau de poste de New-York 11³/₄ millions de lettres par dépêches transatlantiques, dont 2¹/₂ millions étaient à destination de la ville de New-York même. Le nombre des sacs de journaux, imprimés, échantillons de marchandises, etc. arrivés d'Europe dans le même espace s'élevait à 20,920, et sur ce nombre 6464 sacs contenaient des envois pour New-York. Ces chiffres se rapportent seulement aux relations avec l'Europe, en ce qui concerne les correspondances manipulées par le bureau de New-York. Les courriers de l'Amérique méridionale, des Indes occidentales, de la Chine, du Japon, de l'Australie, etc. ne sont pas compris dans ce compte, non plus que les sacs clos d'Europe pour Chicago, Boston, Philadelphie, St-Louis et les autres grandes villes qui échangent des dépêches directes avec l'Europe.

En 1853, le service postal transatlantique était confié à quatre compagnies différentes, qui effectuaient 101 voyages circulaires. Le nombre des lettres transportées dans les deux sens s'élevait, dans cette année, à 5¹/₂ millions. En 1893, 12 compa-

zahlung gebracht werden können. Die Bevölkerung von New-York betrug nach der letzten Zählung 1,801,739 Seelen, so dass also auf je 41,900 Einwohner eine Postanstalt entfiel. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass am Werkstage während der Geschäftsstunden ein starker Zufluss der männlichen erwachsenen Bevölkerung von Brooklyn, Jersey City und zahlreichen anderen Städten, Flecken, Dörfern im Umkreis von etwa 50 Meilen nach New-York stattfindet, wodurch die Zahl derjenigen, welche in New-York ihre Geschäftskorrespondenz empfangen und einliefern, vorübergehend erheblich zunimmt. Es ist daher nicht zu hoch gegriffen, wenn man annimmt, dass in New-York erst auf 50,000 Einwohner eine Postanstalt kommt.

Die Gesamtzahl der Postbeamten aller Grade beträgt 2873 Köpfe.

Während des sechsmonatlichen Zeitraums vom 1. September 1893 bis 28. Februar 1894 gingen beim New-Yorker Postamt 11³/₄ Millionen Briefe in transatlantischen Kartenschlüssen ein, von denen nahezu 2¹/₂ Millionen für die Stadt New-York selbst bestimmt waren. Die Zahl der während desselben Zeitraums aus Europa eingegangenen Säcke mit Zeitungen, Drucksachen, Warenproben etc. etc. belief sich auf 20,920 Stück, von denen 6464 Säcke Sendungen für New-York enthielten. Diese Zahlen beziehen sich nur auf den Verkehr mit Europa, soweit die Sendungen beim Postamt in New-York umgearbeitet werden. Die Posten aus Südamerika, Westindien, China, Japan, Australien etc. sind dabei nicht berücksichtigt, ebensowenig die geschlossenen Posten aus Europa für Chicago, Boston, Philadelphia, St. Louis und andere grosse Städte, welche direkte Kartenschlüsse mit Europa austauschen.

Im Jahre 1853 war die Besorgung des transatlantischen Seepostdienstes vier verschiedenen Dampferlinien anvertraut, welche 101 Rundfahrten zurücklegten; die Zahl der in diesem Jahre in beiden Richtungen beförderten Briefe belief sich auf 5¹/₂

of 1,801,739 inhabitants, so that there was only one post office to every 41,900 persons. It must however be taken into consideration that on work days, during business hours, there is a large concourse of the male population from Brooklyn, Jersey City and many other towns and villages in a radius of 50 miles from New York, so that the number of those who receive and post their business correspondence in New York considerably increases during that time. We may therefore safely estimate that the number of persons to each New York post office is 50,000.

The total number of postal officials of all grades is 2873.

During the six months from the 1st of September, 1893, to the 28th of February, 1894, there were received at the New York Post Office 11³/₄ millions of letters in open transatlantic mails, of which 2¹/₂ millions were for delivery in the city itself. There were also received from Europe during the same period 20,920 sacks of newspapers, printed matter, samples etc., 6464 of which were for delivery in New York. These figures include only the European correspondence which has to be dealt with in the New York post office; they do not concern the mails from South America, the West Indies, China, Japan, Australia etc. etc., nor the mails received in sealed sacks from Europe to be forwarded to Chicago, Boston, Philadelphia, St. Louis and other large towns which exchange direct mails with Europe.

In the year 1853 the transatlantic mail service was confined to four steamship lines, making 101 round trips. The number of letters carried in that year in both directions was 5¹/₂ millions. In 1893 this service

gnies participaient au service postal transatlantique, effectuaient 634 voyages circulaires et transportaient en tout environ 65 millions de lettres et cartes postales.

Jusqu'en 1854, la taxe des lettres de l'Amérique pour l'Europe et au delà variait entre 15 et 59 cents par $\frac{1}{2}$ once. Les frais du service postal transatlantique s'élevaient en 1853 à 1,178,833 dollars pour le transport de $5\frac{1}{2}$ millions de lettres, tandis qu'en 1893 65 millions de lettres, c'est-à-dire 12 fois le nombre des objets de l'époque précitée, ont été transportées pour un peu plus de 500,000 dollars par les paquebots. Par contre, la taxe internationale des lettres n'est plus maintenant que de 5 cents par $\frac{1}{2}$ once et celle des imprimés, papiers d'affaires et échantillons de marchandises de 1 cent par 2 onces.

Le bureau de poste de New-York est la banque pour la plus grande partie de l'échange interne et international des mandats de poste de l'Union. Pendant l'exercice 1892/93, il a été échangé, par l'intermédiaire du bureau de poste de New-York, 3,916,691 mandats de poste d'une valeur totale de 113,762,698 dollars, ce qui, en comparaison de l'échange de l'année précédente, constitue une augmentation de 288,000 mandats d'une valeur de plus de 4 millions de dollars.

Le bureau de poste de New-York sert de bureau d'échange pour le service des mandats de poste avec 23 pays étrangers. Cet échange de mandats de poste se chiffrait dans le dernier exercice par 18 millions de dollars. Le décompte du service des mandats avec les Administrations étrangères est également confié aux soins du bureau de poste de New-York, qui, dans l'espace dont il s'agit, a acheté, à cet effet, des traites sur l'Europe pour plus de 11 millions de dollars.

Plus de 900 bureaux de poste de l'Union envoient par lettres recommandées leurs excédents de recettes au bureau de poste de New-York, qui place ces sommes conformément

Millionen. Im Jahre 1893 nahmen 12 Dampferlinien an der Besorgung des transatlantischen Seepostdienstes teil, welche 634 Rundfahrten machten und im ganzen etwa 65 Millionen Briefe und Postkarten beförderten.

Bis zum Jahre 1854 schwankte der Portosatz für Briefe aus Amerika nach Europa und darüber hinaus zwischen 15 und 59 Cents für die halbe Unze. Die Kosten des transatlantischen Seepostdienstes betragen im Jahre 1853 1,178,833 Dollars bei einer Beförderung von $5\frac{1}{2}$ Millionen Briefen, während im Jahre 1893 für etwas mehr als 500,000 Dollars 65 Millionen Briefe, d. h. das zwölffache des früheren Umfangs der Korrespondenz, durch die Seepostdampfer befördert wurden. Dafür beträgt das internationale Porto für Briefe jetzt auch nur noch 5 Cents für die halbe Unze und für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben 1 Cent für 2 Unzen.

Das New-Yorker Postamt ist die Bankanstalt für den grössern Teil des inländischen und ausländischen Postanweisungsverkehrs der Union. Im Rechnungsjahre 1892/93 wurden 3,916,691 Stück Postanweisungen im Gesamtwerte von 113,762,698 Dollars beim Postamte in New-York umgesetzt, was einer Zunahme des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre um 288,000 Stück im Werte von mehr als 4 Millionen Dollars gleichkommt.

Für den Postanweisungsverkehr mit 23 fremden Staaten dient das Postamt in New-York als Auswechselungsstelle; dieser Teil des Postanweisungsverkehrs bezifferte sich im verflossenen Rechnungsjahre auf 18 Millionen Dollars. Die Abrechnung über den Postanweisungsaustausch mit fremden Verwaltungen wird ebenfalls durch das New-Yorker Postamt besorgt, welches zu diesem Behufe während des genannten Zeitabschnittes für mehr als 11 Millionen Dollars Wechsel auf Europa angekauft hat.

Über 900 Postanstalten der Union senden die bei ihnen aufkommenden Überschussgelder in eingeschriebenen

was performed by 12 steamship lines, making 634 round trips and conveying about 65 million letters and post cards. Prior to 1854, the rates of postage on letters from America to Europe and beyond ranged from 15 to 59 cents per half ounce. The cost of the Transatlantic service in 1853 was \$ 1,178,833, $5\frac{1}{2}$ million letters being carried; in 1893 the same service cost a little over \$ 500,000, over 65 million letters being conveyed, that is, twelve times the former amount of correspondence. The international letter post rate is however now only 5 cents per half ounce, that for printed matter, commercial papers and samples being 1 cent per 2 ounces.

The New York Post Office is the banking house for the greater part of the domestic and international postal money order business of the Union. During the fiscal year 1892—1893 there were 3,916,691 money order transactions aggregating \$ 113,762,698 — an increase of 288,000 orders and over \$ 4,000,000 in amount.

The Post Office of New York is the Exchange Office for money orders with 23 foreign countries, the transactions incident to this part of the money order service amounted in the last fiscal year to over \$ 18,000,000. The settlement of money order accounts with foreign countries is effected through this office, which purchased, for this purpose during the same period, European bills of exchange to the value of \$ 11,000,000.

Above 900 post offices of the United States remit their surplus funds by registered letter to the Postmaster in New York who deposits them according to the instructions of the Postmaster General. From 130

aux instructions du Maître général des postes. Il y a journallement de 130 à 135 envois d'argent de l'espèce, dont la valeur totale s'élève annuellement à près de 35 millions de dollars.

Le caissier du bureau de poste de New-York, qui est chargé du service des timbres-poste, etc., a fait recette en 1892/93, du chef des figurines vendues, d'une somme de 7,137,463 dollars, soit de 750,000 dollars de plus que l'année précédente. Ce fait est la meilleure preuve de l'accroissement considérable de la circulation postale.

Les bureaux de poste succursales de New-York sont d'une grande importance. La station postale « P », installée à la Bourse des produits agricoles, encaissait, en 1892/93, 351,559 dollars pour des figurines vendues et 331,632 dollars pour des mandats de poste émis.

La station « P » est le plus grand bureau de poste succursale des États-Unis.

Le personnel du bureau de poste de New-York se compose de 34 fonctionnaires supérieurs, de 1614 agents et de 1225 sous-agents (facteurs, etc.). Le Maître des postes a un traitement annuel de 8000 dollars et fournit une caution de 500,000 dollars; le traitement du caissier est de 2600 dollars et son cautionnement de 50,000 dollars; celui du chef du service des mandats de poste de 3200 dollars, avec un cautionnement de 50,000 dollars. Quant aux traitement et cautionnement du chef du service des objets recommandés, ils sont les mêmes que ceux du chef de service précité. Le traitement moyen des autres agents s'élève à 845 dollars.

Les relations entre le bureau principal et les bureaux de poste succursales sont établies en partie par des voitures, et en partie par des messagers qui utilisent les lignes élevées. Comme des trains express ne circulent sur ces lignes que le matin et le soir, la communication entre les établissements postaux de la ville

Briefen an das Postamt in New-York ab, welches diese Summen der Anordnung des General-Postmeisters gemäss deponiert. Täglich gehen 130 bis 135 derartiger Geldsendungen ein, deren Gesamtwert jährlich nahezu 35 Millionen Dollars beträgt.

Der Kassierer des Postamtes in New-York, welchem die Verwaltung der Postwertzeichen anvertraut ist, hat im Rechnungsjahre 1892/93 als Erlös für verkaufte Wertzeichen die Summe von 7,137,463 Dollars vereinnahmt, d. h. 750,000 Dollars mehr als im Vorjahre, wodurch die erhebliche Steigung des Verkehrsumfanges am besten dargethan wird.

Von grosser Bedeutung sind die New-Yorker Zweigpostanstalten. Die Poststation « P », welche in der Produktenbörse eingerichtet ist, vereinnahmte im Rechnungsjahre 1892/93 für verkaufte Postwertzeichen die Summe von 351,559 Dollars und 331,632 Dollars auf eingezahlte Postanweisungen.

Station « P » ist die grösste Zweigpostanstalt der Vereinigten Staaten.

Das gesamte Personal des New-Yorker Postamtes beläuft sich auf 34 Oberbeamte, 1614 Beamte und 1225 Unterbeamte (Briefträger etc.). Der Postmeister bezieht ein Gehalt von 8000 Dollars jährlich und hinterlegt eine Kautions von 500,000 Dollars, der Kassierer ein Gehalt von 2600 Dollars, Kautions 50,000 Dollars, der Vorstand der Postanweisungs-Geschäftsstelle ein Gehalt von 3200 Dollars, Kautions 50,000 Dollars, der Vorsteher der Abteilung für Einschreibsendungen das gleiche Gehalt wie der vorgenannte Vorsteher bei gleicher Kautionspflicht. Das Durchschnittsgehalt, welches die nachgeordneten Beamten beziehen, beträgt 845 Dollars.

Die Verbindung zwischen dem Haupt-Postamte und den Zweig-Postanstalten wird theils durch Wagen, theils durch Boten hergestellt, welche die Hochbahnen benutzen. Da auf den Hochbahnen nur in den Morgen- und Abendstunden Expresszüge laufen, so ist die Verbindung zwischen den einzelnen Stadtpostanstalten mit

to 135 such remittances are received daily, their aggregate annual value is nearly \$ 35,000,000.

The cashier of the New York Post Office in charge of the postage stamps received from the sale of the latter during the fiscal year 1892—93 the sum of \$ 7,137,463, above \$ 750,000 more than in the preceding year, a sum which proves that the increase of correspondence is considerable.

Of great importance are the New York branch offices. Station « P », situated at the Produce Exchange, did business during the fiscal year 1892—93, in postage stamps to the amount of \$ 351,559, and in money orders of \$ 331,632. This station is the largest branch office in the United States.

The entire postal staff at the New York Post Office amounts to 34 superintendents, 1614 clerks and 1225 under clerks (letter carriers etc.). The Postmaster receives a salary of \$ 8000 a year and gives a bond for \$ 500,000; the cashier receives \$ 2600 and gives a bond of \$ 50,000; the superintendent of the money order department receives \$ 3200, bond \$ 50,000; the superintendent of the registry department receives the same salary and gives the same bond as the preceding. The average salary paid to the clerks is \$ 845.

The mail communication between the General Post Office and the branch offices is effected partly by waggon service and partly by messenger service on the elevated railroads. Since express trains can only run on the elevated railroads during the morning and evening, the communication between the various city post offices

n'est parfois pas aussi rapide que cela serait désirable. Par ce motif, il existe depuis des années le projet d'organiser un système de tubes souterrains, au moyen duquel les objets postaux seraient transmis par voie pneumatique d'une partie de la ville dans l'autre. Toutefois, en considération des grands frais, aucune personne ou compagnie ne s'est, jusqu'à présent, déclarée disposée à organiser, à titre d'essai, une semblable communication postale. Actuellement, l'Administration des postes dépense pour le transport des correspondances dans le territoire de la ville de New-York la somme considérable de 196,000 dollars par an.

L'auteur termine son article en déclarant qu'il est convaincu que chaque amélioration apportée à l'exploitation postale de New-York profitera en même temps au service postal des États-Unis, qui, en grande partie, est étroitement lié avec celui de New-York.

Littérature postale.

Le « *INDICADOR DE CORREOS* », par *Eduardo Albaladejo*, est entré en 1895 dans sa quatrième année. Cela prouve que ce petit Manuel postal, que l'on peut se procurer moyennant 1 peseta, s'est acquis d'une manière durable la faveur du peuple espagnol. Le petit livre est d'ailleurs arrangé d'une façon très pratique pour l'usage de l'homme d'affaires. Le calendrier placé au commencement de l'opuscule, qui indique, pour l'année entière, les jours d'expédition des dépêches à destination des pays d'outre-mer et qui ménage de la place pour des notices, sera certainement bien accueilli par les négociants.

unter nicht so rasch, als wünschenswert wäre. Es besteht daher schon seit Jahren der Plan, ein unterirdisches Röhrensystem einzurichten, mit dessen Hilfe die Postladungen von einem Stadtteile nach dem anderen auf pneumatische Weise befördert werden. Doch hat sich bis jetzt in Rücksicht auf die grossen Kosten noch keine Person oder Gesellschaft bereit finden lassen, eine derartige Röhrenposteinrichtung versuchsweise herzustellen. Gegenwärtig verausgabt die Postverwaltung für die Postbeförderung im Stadtgebiete von New-York die beträchtliche Summe von 196,000 Dollars jährlich.

Der Herr Verfasser schliesst seinen Artikel, indem er der Überzeugung Ausdruck giebt, dass jede Verbesserung, die dem New-Yorker Postbetriebe zu teil wird, zugleich dem Postbetriebe der Vereinigten Staaten zu gute kommt, der zum grossen Teile mit dem New-Yorker Betriebe im innigen Zusammenhange steht.

Postalische Litteratur.

Der « *INDICADOR DE CORREOS* » von *Eduardo Albaladejo* ist mit dem Jahre 1895 in seinen 4. Jahrgang eingetreten: ein Beweis, dass dieses zum Preise von 1 Peseta käufliche kleine Posthandbuch sich dauernde Beliebtheit beim spanischen Publikum erworben hat. Das Büchlein ist übrigens für den Gebrauch des Geschäftsmannes besonders praktisch eingerichtet. Der vorgedruckte Kalender, in welchem für das ganze Jahr die Abgangstage der Postverbindungen nach den überseeischen Ländern angegeben sind und zugleich Raum für Notizen freigelassen ist, wird in der Geschäftswelt gewiss Beifall finden.

is not so rapid as could be desired. A plan has existed and been discussed for years, to organize a subterranean pneumatic tube system by means of which the despatches may be sent from one part of the town to the other. The great expense which the arrangement of such a system would entail has, up to the present time, deterred both individuals and corporations from making the trial. The large sum of \$ 196,000 is now paid annually for the transportation of mails within the city.

The author concludes his article by expressing his conviction that every improvement effected in the New York postal service produces an immediate benefit to the service of the Union in general, which is to a large extent dependent on the New York service.

Postal Literature.

With the year 1895 the « *INDICADOR DE CORREOS* » of *Eduardo Albaladejo* commenced its 4th volume, a proof that this little postal guide, which is sold for 1 peseta, has become a favourite with the Spanish public. The book is very practically arranged for the use of business men. The calendar at the beginning, giving the dates of the departure of the foreign mails for the whole year, and with blank spaces for notes, is certain to find favour with the commercial world.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 9.

Berne, 1^{er} septembre 1895.

Sommaire. NOTICE SUR L'HISTOIRE DE LA POSTE AUX ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE. — UN TRAITÉ POSTAL INTERNATIONAL DE L'ANNÉ 1660. — LITTÉRATURE POSTALE.

Notice sur l'histoire de la poste aux Etats-Unis d'Amérique.

Dans les numéros 1 et 3 de notre journal de l'année courante nous avons publié deux articles de M. C. W. Ernst à Boston, qui fournissent des détails intéressants sur le développement historique du service postal dans les Etats-Unis d'Amérique. Aujourd'hui nous avons de nouveau sous les yeux une brochure qui traite le même sujet. Cet ouvrage porte le titre « *Postal Communication — Past and Present* » (La poste — jadis et aujourd'hui) et sort de la plume de M. F. A. Currier à Fitchburg (Massachusetts), qui, de 1887 à 1891, a administré l'office postal de cette localité. Ainsi que l'indique déjà le titre, il ne s'agit pas dans cet ouvrage d'une histoire de la poste américaine compilée et coordonnée d'une manière exacte au point de vue scientifique, mais bien d'un parallèle entre les faits relatifs à la poste de l'ancien temps et à celle de notre époque qui donnent lieu à des comparaisons entre « jadis et aujourd'hui ». Tout d'abord, le contenu de cette brochure a servi de base pour une conférence que l'auteur a donnée il y a quelques années à la société d'histoire de Fitchburg et qui a ensuite été publiée à la demande de cette société. Grâce à cette circonstance, cette brochure

Zur Geschichte des Postwesens in den Vereinigten Staaten Amerikas.

In den Nummern 1 und 3 unseres Blattes v. l. J. haben wir zwei Aufsätze von Herrn C. W. Ernst in Boston veröffentlicht, welche interessante Einzelheiten aus der Entwicklungsgeschichte des Postwesens in den Vereinigten Staaten Amerikas darbieten. Heute liegt uns schon wieder eine Schrift vor, welche sich auf demselben Gebiete bewegt. Sie nennt sich « *Postal Communication — Past and Present* » (Die Post — sonst und jetzt) und stammt aus der Feder des Herrn F. A. Currier in Fitchburg (Massachusetts), der in den Jahren 1887—91 die Verwaltung des Postamts daselbst geleitet hat. Wie schon der Titel andeutet, handelt es sich hier nicht um eine streng wissenschaftlich gegliederte und durchgeführte Geschichte des amerikanischen Postwesens, sondern um die Aneinanderreihung und Gegenüberstellung von Thatsachen aus dem Postwesen der alten und neuen Zeit, die zu Vergleichen zwischen « Sonst und Jetzt » herausfordern. Der Inhalt der Schrift hat ursprünglich die Grundlage eines Vortrages gebildet, den der Herr Verfasser vor einigen Jahren in der « historischen Gesellschaft zu Fitchburg » gehalten hat, und der nunmehr auf Wunsch dieser

Something more about the History of the United States Post.

In last year's volume of our paper, numbers 1 and 3, we published two articles by Mr C. W. Ernst of Boston, containing interesting details on the history of the growth of the Post in the United States. To-day we have another article treating of the same subject. It is entitled « *Postal Communication — Past and Present* », and is from the pen of Mr F. A. Currier, in Fitchburg, Massachusetts, who, from 1887 to 1891 managed the post office in that town. As the title indicates, we have not here a history of the American post divided and executed on strictly scientific lines, but an arranging and contrasting of facts out of the post of ancient and modern times, which call for comparison between « Then and Now ». The contents of the article formed originally the basis of a lecture delivered some years ago by the author before the « Fitchburg Historical Society » and now published at the request of this society. This is sufficient explanation for the fact that the pamphlet is free from wearying statistics and is confined to the recounting of interesting facts, partly in the form of anecdotes, the relation of which is intended to fix the attention of the

est exempte de chiffres statistiques fatigants et se borne à la reproduction de faits intéressants, en partie sous forme d'anecdotes, dont la communication devait avoir pour effet de captiver l'attention des auditeurs. Nous reproduisons ci-après pêle-mêle quelques-uns des détails les plus intéressants des matériaux abondants que l'auteur a réunis avec beaucoup de peine et utilisés avec une grande habileté.

En 1693, les recettes du bureau des postes de New-York ne s'élevaient qu'à 61 livres. Le Postmaster de New-York touchait un traitement annuel de 20 livres et une indemnité de 110 livres pour le transport de la poste jusqu'à mi-chemin de Boston.

Le 17 avril 1704, John Campbell, Postmaster à Boston, publia le premier numéro du journal « *Boston News Letter* ». Dans le numéro du 4 janvier 1713, il fut annoncé que le 14 décembre 1712 était le jour de règlement des ports de lettres arriérés au bureau de poste de Boston et que ceux qui n'avaient pas encore payé devaient le faire jusqu'au 5 janvier, s'ils voulaient compter sur une mise en compte ultérieure des ports postaux!

Des rapports patriarcaux semblables existaient encore 50 ans plus tard lorsque Benjamin Franklin était nommé Postmaster General des Colonies et qu'il donnait une puissante impulsion au service postal resté stationnaire jusque-là. Dans une lettre particulière datée du 27 mai 1757, Franklin écrivit: « M. Colden (alors Postmaster de New-York) ne pouvait pas se passer de sa fille, qui devait faire une visite, parce qu'elle lui aide à effectuer le service postal; il n'a pas de fonctionnaire. » C'est certainement un commentaire intéressant sur la situation du bureau des postes de New-York à cette époque.

Une comparaison frappante entre le trafic d'il y a environ cent ans et celui de notre époque se trouve

Gesellschaft durch den Druck veröffentlicht worden ist. Schon hieraus erklärt es sich, dass die Schrift frei ist von ermüdenden statistischen Zahlen und sich auf die Wiedergabe interessanter Thatsachen, zum Teil in anekdotischer Form, beschränkt, deren Mitteilung darauf berechnet war, die Aufmerksamkeit der Hörer zu fesseln. Aus der Fülle des vom Herrn Verfasser mit vieler Mühe gesammelten und mit grossem Geschick verwerteten Materials greifen wir im Nachstehenden einige der interessantesten Einzelheiten in bunter Reihe heraus.

Im Jahre 1693 betrug die Einnahmen des New-Yorker Postamtes nur 61 £. Der Postmeister von New-York empfing ein Gehalt von 20 £ jährlich und eine Entschädigung von 110 £ dafür, dass er die Post die Hälfte des Weges bis nach Boston beförderte.

Am 17. April 1704 gab der Postmeister John Campbell in Boston die erste Nummer der Zeitung « *Boston News Letter* » heraus. In der Nummer vom 4. Januar 1713 wird angekündigt, dass der 14. Dezember 1712 Zahltag für die Entrichtung des rückständigen Briefportos beim Postamte in Boston gewesen sei, und dass diejenigen, welche noch nicht gezahlt hätten, dies bis zum 5. Januar thun müssten, wenn sie auf fernere Kreditierung der Postbeträge rechnen wollten!

Ähnliche patriarchalische Verhältnisse herrschten noch 50 Jahre später, als Benjamin Franklin zum General-Postmeister für die Kolonien ernannt worden war und dem bis dahin in den Kinderschuhen steckenden Postbetriebe Anstoss zu kräftiger Entwicklung gab. In einem Privatbriefe vom 27. Mai 1757 schreibt Franklin: « Mr. Colden (damals Postmeister von New-York) konnte seine Tochter (die einen Besuch abstaten sollte) nicht missen, da sie ihm bei der Besorgung des Postdienstes hilft; er hat keinen Beamten. » Gewiss eine interessante Beleuchtung der damaligen Zustände beim New-Yorker Postamte.

Einen packenden Vergleich zwi-

bearer. From the abundant materials collected with much labour and skillfully employed by the author, we extract, in the following, some of the most interesting facts.

In the year 1693 the revenues of the New York post office were only £ 61. The postmaster of New-York received a yearly salary of £ 20 and a compensation of £ 110 for conveying the mails half the way to Boston.

On the 17th April 1704, John Campbell, the postmaster of Boston, published the first number of the newspaper the « *Boston News Letter* ». In the number published on the 4th January 1713, notice is given that the 14th December 1712, was the day for settling the outstanding postage at the post office in Boston, and that those persons who had not paid must do so by the 5th January if they wished for further credit at the post!

Similar patriarchal relations were still in existence 50 years later, when Benjamin Franklin was nominated Postmaster General for the Colonies and gave to the unfledged post an impetus to more vigorous growth. In a private letter dated the 27th May 1757, Franklin writes, Mr Colden (then postmaster of New York) could not spare his daughter (who was to pay a visit) as she aided him in the management of the post; he has no clerk. Assuredly an interesting revelation of the condition of the New York post office at that time.

A striking comparison between the traffic of 100 years ago and that of to-day, is offered by the fact that the postal revenues in the first 11 years after the organisation of an independent postal department (1775), amounted to exactly the same as the present revenues of 2 days.

dans le fait que les recettes postales des 11 premières années qui suivirent l'organisation d'une Administration postale autonome (1775) se sont élevées exactement au même chiffre que les recettes actuelles de 2 jours.

Le port était, 18 fois plus élevé qu'aujourd'hui. A cet égard, une anecdote que Hutton raconte dans « la vie de Sir Walter Scott » mérite d'être mentionnée. Sir Walter reçut un jour une grosse lettre de New-York, pour laquelle il eut à payer la bagatelle de £ 5 à titre de port. En ouvrant cette lettre, il y trouva un manuscrit qui portait le titre « *The Cherokee Lover* », et qui avait été envoyé au poète par une dame de New-York avec prière de le lire, de le corriger, d'y ajouter un prologue, d'en faire donner une représentation au « *Drury Lane Theater* » et d'entrer en négociations pour le droit d'auteur. Comme on le pense, ces prétentions mirent Sir Walter dans une grande fureur. Quinze jours plus tard il reçut de nouveau une grosse lettre de la même dame coûtant également £ 5 de port. Lorsque le poète, qui ne se doutait de rien, ouvrit cette lettre, il lui resta dans les mains une copie du « *Cherokee Lover* ». La dame écrivait que le temps avait été récemment si orageux et le service postal si peu sûr qu'elle avait pu craindre que l'original de sa pièce de théâtre ne se fût perdu. Aussi, par précaution, elle envoyait une copie.

Deux lettres de New-York et £ 10 de port! Voilà ce qui explique que le compte de ports du poète a, comme nous l'apprend son biographe, été rarement inférieur à la somme de 750 dollars par an.

Le service postal tel qu'il existe aujourd'hui fut organisé immédiatement après l'installation de Washington en qualité de Président, le 30 avril 1789. Samuel Osgood du Massachusetts fut nommé Postmaster General avec siège à New-York. Lors de son entrée en fonctions, il trouva un

schen dem Verkehr vor etwa 100 Jahren und heute gewährt die Thatsache, dass die Posteinnahmen in den ersten 11 Jahren nach der Errichtung einer selbständigen Postverwaltung (1775) genau ebenso viel betragen haben, als heutzutage die Einnahmen von 2 Tagen.

Das Porto war 18 mal so hoch, als heute. In dieser Hinsicht verdient eine Anekdote Erwähnung, die Hutton in seinem « *Leben des Sir Walter Scott* » mitteilt. Sir Walter empfing eines Tages einen dicken Brief aus New-York, für den er die Kleinigkeit von 5 £. an Porto zu entrichten hatte. Bei der Eröffnung fand er darin ein Manuskript, welches den Titel führte « *The Cherokee Lover* » und von einer New-Yorker Dame an den Dichter mit dem Ersuchen übersandt worden war, es zu lesen, zu verbessern, einen Prolog dazu zu schreiben, die Aufführung auf dem « *Drury Lane-Theater* » zu veranlassen und wegen des Verlagsrechtes zu unterhandeln. Sir Walter war nicht schlecht wütend ob dieser Zumutungen. Vierzehn Tage später kam wiederum ein dicker Brief von derselben Dame an, der ebenfalls 5 £ Porto kostete. Als der ahnungslose Dichter diesen Brief öffnete, fiel ihm eine Abschrift des « *Cherokee Lover* » in die Hand. Die Dame schrieb dazu, das Wetter sei kürzlich so stürmisch und der Postengang so unsicher gewesen, dass sie habe befürchten müssen, das Original ihres Theaterstückes sei in Verlust geraten. Sie habe daher vorsorglicher Weise eine Abschrift nachgesandt.

Zwei Briefe von New-York und 10 £ Porto! Dabei erklärt es sich, dass die Portorechnung des Dichters, wie sein Biograph meldet, selten weniger als 750 Dollars jährlich betragen hat.

Als Washington am 30. April 1789 zum Präsidenten eingesetzt wurde, folgte unmittelbar darauf die Einrichtung des Postwesens in seiner jetzigen Gestalt. Samuel Osgood von Massachusetts wurde zum General-Postmeister mit dem Amtssitze in New-York ernannt. Er fand bei Übernahme seines Amtes einen unregelmässigen

The postage was then 18 times as high as at present. With regard to this, an anecdote related by Hutton in his « *Life of Sir Walter Scott* » deserves to be mentioned. Sir Walter one day received a thick missive from New York, for which he had to pay the small sum of £ 5 for postage. On opening the letter he discovered a manuscript entitled « *The Cherokee Lover* », sent by a lady of New York to the poet, with the request that he would read and improve it, write a prologue to it and have it put on the stage at Drury Lane Theatre, as well as take the necessary steps with regard to the copyright. Sir Walter was not slightly enraged at these modest requests. A fortnight later another thick letter arrived from the same lady which also cost £ 5 postage. As the unsuspecting poet opened this letter a copy of the « *Cherokee Lover* » fell out into his hand. The lady wrote that the weather had lately been so stormy and the transport of the mails so uncertain that she feared the original text of her drama might have been lost; she had therefore taken the precaution of sending a duplicate.

Two letters from New York and £ 10 for postage! This explains the fact that, as his biographer states, the poet paid seldom less than 750 dollars a year for postage.

Immediately after the election of Washington to the Presidency, on the 30th April 1789, the postal service was organised in its present form. Samuel Osgood of Massachusetts was nominated Postmaster General with official residence in New York. On taking over his office he found an irregular and broken-down service; there were throughout the whole country only 57 post offices. The total service amounted to about 1000 letters a day. At the present day the American post forwards

service irrégulier et tombé en décadence; dans tout le pays il n'y avait que 57 bureaux de poste. L'ensemble du trafic se traduisait par environ 1000 lettres journallement. Aujourd'hui la poste américaine expédie environ 8000 envois *par minute!*

A cette époque, la transmission des nouvelles se faisait avec une lenteur excessivement grande. Ainsi, la nouvelle de la destruction de la Bastille, qui commença le 14 juillet 1789, parvint aux Etats-Unis par le bateau « Mary », qui, parti de Londres, arriva au port de Boston après un voyage de 42 jours. Nous croyons devoir mentionner ici comme contraste que les journaux du soir de Boston, du 14 juillet 1889, renfermaient déjà la description exacte des fêtes qui avaient eu lieu à Paris ce jour-là à l'occasion du centième anniversaire de la prise de la Bastille. L'exécution de Louis XVI, qui eut lieu le 21 janvier 1793, ne fut connue à Boston que deux mois plus tard, lorsqu'un bateau venant de Lisbonne apportait les premières nouvelles vagues sur ce fait. La description exacte de cet événement ne parvint en Amérique que le 6 avril. A l'intérieur aussi, la transmission des lettres se faisait très lentement. Le décès de Georges Washington à Mount Vernon, le 14 décembre 1799, ne fut connu à Boston que 10 jours plus tard, le 24 décembre 1799.

Les recettes de 5 grands bureaux de poste des Etats-Unis s'élevèrent en 1790/91 :

à Philadelphie	à 7087 dollars,
» New-York	» 3788 »
» Baltimore	» 3034 »
» Boston	» 2883 »
» Richmond	» 2777 »

Cent ans plus tard, les recettes

	dollars
de Philadelphie s'élevaient à	2,388,205
celles » New-York	à 6,386,521
» » Boston	» 2,173,450
» » Chicago	» 3,512,116
» » St-Louis	» 1,207,643.

Aujourd'hui, le bureau de poste de New-York vend à lui seul plus d'un demi-million de timbres-poste

und verkommenen Betrieb vor; im ganzen Lande bestanden nur 57 Postanstalten. Der gesammte Verkehr belief sich auf etwa 1000 Briefe täglich. Heute befördert die amerikanische Post *in jeder Minute* der 24 Tagesstunden gegen 8000 Sendungen!

Die Langsamkeit der Nachrichtenbeförderung in jenen Tagen war ungewein gross. So gelangte die Nachricht von der Zerstörung der Bastille, womit am 14. Juli 1789 begonnen wurde, durch das Schiff « Mary » nach den Vereinigten Staaten, welches nach einer Reise von 42 Tagen von London aus den Hafen von Boston erreichte. Als Gegensatz hierzu sei erwähnt, dass die Bostoner Abendzeitungen vom 14. Juli 1889 bereits die genaue Beschreibung der Feier enthielten, welche in Paris aus Anlass der hundertjährigen Wiederkehr des Tages der Zerstörung der Bastille an demselben Tage abgehalten worden war. Die Hinrichtung Ludwigs XVI., welche am 21. Januar 1793 stattfand, wurde in Boston erst 2 Monate später bekannt, als mit einem Schiffe aus Lissabon die ersten unbestimmten Nachrichten über diese Thatsache anlangten. Die genaue Beschreibung des Ereignisses traf nicht eher als am 6. April in Amerika ein. Auch im Inlande war die Briefbeförderung eine sehr langsame. Der Tod von George Washington zu Mount Vernon am 14. Dezember 1799 wurde in Boston erst nach 10 Tagen, am 24. Dezember 1799, bekannt.

Die Einnahmen von 5 grossen Postanstalten der Vereinigten Staaten beliefen sich im Jahre 1790/91 :

in Philadelphia auf	7087 Dollars
» New-York	» 3788 »
» Baltimore	» 3034 »
» Boston	» 2883 »
» Richmond	» 2777 »

Hundert Jahre später weisen auf:

Philadelphia	2,388,205 Dollars
New-York	6,386,521 »
Boston	2,173,450 »
Chicago	3,512,116 »
St. Louis	1,207,643 »

Beim New-Yorker Postamte wird heute täglich allein an 2 Cent-Marken mehr als eine halbe Million Stück

nearly 8000 articles every minute of the 24 hours!

The slowness with which news were sent in those days was astonishing. Thus the news of the destruction of the Bastille, which was begun on the 14th July 1789, reached the United States by the ship « Mary » after a voyage of 42 days from London to Boston. In contrast to this we may mention that the Boston evening papers of July 14th 1889, published an exact account of the festivities held in Paris on that day to celebrate the one hundredth anniversary of the destruction of the Bastille. The execution of Louis XVI. which took place on the 21st January 1793, was not known in Boston till 2 months later, when the first uncertain news of the event were brought by a ship from Lisbon. An exact account did not reach America until the 6th April. In the interior the mail transport was very slow. The death of George Washington at Mount Vernon on the 14th December 1799, was not known in Boston until the 24th December, 10 days later.

The revenues of 5 large post offices of the United States amounted in the year 1790—91 to:—

Philadelphia	7087 dollars
New York	3788 »
Baltimore	3034 »
Boston	2883 »
Richmond	2777 »

One hundred years later we find:

Philadelphia with	2,388,205 dollars
New York	» 6,386,521 »
Boston	» 2,173,450 »
Chicago	» 3,512,116 »
St Louis	» 1,207,643 »

At the present time there are sold daily at the New York post office alone half a million 2 cent stamps, and the sale of postage stamps at

de 2 cents par jour, et dans les cinq bureaux de poste susmentionnés, la vente des timbres-poste produit plus de 20,000 dollars par jour. Les paroles que le Postmaster General adressait en 1810 à la chambre des représentants à Washington pour la féliciter des améliorations considérables effectuées dans son département rendent témoignage de ce que l'on considérait comme un « grand progrès » au commencement de notre siècle.

« Pour recevoir la réponse à une lettre expédiée de Portland à Savannah, il fallait un espace de 40 jours au commencement du siècle; aujourd'hui il n'en faut plus que 27. De Philadelphie à Lexington (Kentucky) il fallait autrefois 32 jours pour obtenir ce résultat, aujourd'hui il n'en faut plus que 16. De Philadelphie à Nashville autrefois 44, aujourd'hui seulement 30! »

Les communications postales par mer entre l'Europe et l'Amérique étaient à peu près aussi difficiles dans la première moitié de notre siècle que dans la seconde moitié du siècle passé. La nouvelle du traité de paix signé à Gand le 24 décembre 1813 ne parvint à New-York que le 11 février 1814. Le hasard joua un rôle plaisant lors de la réexpédition de cette importante nouvelle du cabinet du Président Madison à Washington au général Jackson à la Nouvelle-Orléans. Le courrier postal expédié en toute hâte voyagea jour et nuit et arriva à la Nouvelle-Orléans après une course de 19 jours. Comment dépeindre la stupéfaction du général et de ses adjudants, lorsqu'une vieille lettre sans valeur tomba du portefeuille du courrier postal. Dans la rapidité de l'expédition à Washington, on avait remis au courrier un autre paquet de lettres. La seule preuve de l'exactitude de la nouvelle transmise verbalement par le courrier consistait dans le fait qu'il portait avec lui une ordonnance du Postmaster General invitant tous les Postmasters de la route à le seconder par tous les moyens dans le prompt accomplissement de son voyage. Il

verkauft, und der Markenverkauf bei den vorgenannten 5 Postämtern bringt täglich mehr als 20,000 Dollars ein.

Was man zu Anfang unseres Jahrhunderts als « grossen Fortschritt » ansah, davon legen die Worte Zeugnis ab, welche der General-Postmeister im Jahre 1810 an das Repräsentantenhaus in Washington richtete, indem er dasselbe zu den in seinem Verwaltungsbereich erzielten bedeutsamen Verbesserungen beglückwünschte.

« Um von Portland nach Savannah zu schreiben und eine Antwort zurückzuempfangen, bedurfte es zu Beginn des Jahrhunderts eines Zeitraumes von 40 Tagen; heute sind nur noch 27 nötig. Früher waren zum gleichen Zweck zwischen Philadelphia und Lexington (Kentucky) 32 Tage erforderlich, jetzt nur noch 16. Zwischen Philadelphia und Nashville ehemals 44, heute nur 30! »

Die Seepostverbindung zwischen Europa und Amerika war in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts nahezu ebenso langwierig als in den letzten Jahrzehnten des abgelaufenen Jahrhunderts. Die Nachricht von dem am 24. Dezember 1813 zu Gent unterzeichneten Friedensvertrag traf erst am 11. Februar 1814 in New-York ein. Ein drolliger Zufall spielte bei der Weiterbeförderung dieser wichtigen Nachricht aus dem Kabinet des Präsidenten Madison in Washington an den General Jackson in New-Orleans. Der sofort abgelassene Postkurier, der Tag und Nacht reiste, traf nach einem Ritt von 19 Tagen in New-Orleans ein. Wer beschreibt das Erstaunen des Generals und seiner Adjutanten, als aus der Brieftasche des Postkuriers ein alter, wertloser Brief herausfiel. Man hatte in der Eile der Abfertigung in Washington dem Kurier das falsche Briefpaket mitgegeben. Der einzige Beweis für die Richtigkeit der von dem Kurier mündlich überbrachten Nachricht bestand darin, dass er eine Verfügung des General-Postmeisters bei sich führte, in welcher alle Postmeister der Route aufgefordert wurden, dem Kurier bei der schleunigen Ausführung seiner Reise mit allen

the last mentioned 5 post offices brings in daily more than 20,000 dollars.

An idea of what was, at the beginning of this century, considered as « great progress », may be gathered from the words of the Postmaster General in 1810, when, addressing the House of Representatives at Washington, he congratulated it upon the important improvements made in his department.

« To write from Portland to Savannah and receive an answer « back required, at the beginning « of the century 40 days; now only « 27 are necessary. For the same « purpose between Philadelphia and « Lexington (Kentucky) 32 days were « formerly needed, now only 16. Between Philadelphia and Nashville « formerly 44 days, now only 30! »

The ocean post communication between Europe and America was, in the first decades of our century almost as slow as in the last decades of the previous century. The news of the treaty of peace signed at Ghent on the 24th December 1813, did not reach New York until the 11th February 1814. A laughable accident took place in the transmission of this important news from the Cabinet of President Madison in Washington to General Jackson in New Orleans. The courier who was immediately despatched, riding day and night, reached New Orleans in 19 days. Who shall describe the astonishment of the General and his Adjutants when an old valueless letter fell out of the letter-bag of the courier. In the haste of preparation in Washington the wrong letter-packet had been given to the courier. The only proof for the correctness of the news brought by the courier by word of mouth, lay in an order of the Postmaster General which he carried with him, by which all the postmasters along the route were commanded to assist the courier, by all means in

en ressortait du moins que la mission du courrier était particulièrement importante. 7 jours plus tard, il arriva enfin un second courrier postal, porteur des bonnes dépêches.

En 1825, le Postmaster General Kendall réussit, par une amélioration de l'organisation du service, à réduire de 16 à 7 jours le délai de transport entre New-York et la Nouvelle-Orléans. La joie des commerçants de New-York était si grande qu'ils hissèrent le drapeau national sur la bourse du commerce à Wall Street.

En 1836, les recettes brutes de l'ensemble du service postal des Etats-Unis n'accusaient pas encore en importance la moyenne des opérations d'une maison en gros de New-York de nos jours.

C'est à cette époque que remonte l'adoption d'un usage sans lequel la correspondance épistolaire nous semblerait impossible de nos jours, mais qui en son temps a été introduit avec beaucoup de peine: l'usage des enveloppes.

En 1842, elles furent importées de France aux Etats-Unis comme une nouveauté à sensation; à l'origine elles n'étaient pas gommées, mais bientôt suivit une amélioration substantielle consistant dans le gommage des bords de l'enveloppe. Le public montra d'abord peu de goût pour l'innovation, qu'il considérait comme une mode passagère. Les marchands ne poussaient pas particulièrement à la vente des enveloppes, car ils craignaient une baisse de leur commerce de cachets et de cire à cacheter. L'emploi d'enveloppes pour des lettres privées était considéré comme un manque de respect à l'égard des destinataires, s'il s'agissait d'amis!

Quelques années plus tard, le timbre-poste fut introduit dans les Etats-Unis. Le Postmaster General Niles en recommanda l'adoption, mais sa proposition fut reçue avec le plus grand dédain. Cependant, l'Angleterre ayant décidé l'introduction des timbres-poste le 6 mai 1840, le Con-

Mitteln behülflich zu sein. Daraus ergab sich wenigstens, dass die Mission des Kuriers eine besonders wichtige war. 7 Tage später traf endlich ein zweiter Postkurier ein, der die richtigen Briefschaften brachte.

Im Jahre 1825 gelang es dem Generalpostmeister Kendall, durch Verbesserung der Betriebseinrichtungen die Beförderungsfrist zwischen New-York und New-Orleans von 16 auf 7 Tage abzukürzen. Die Freude der New-Yorker Kaufleute war so gross, dass man auf der Kaufmannsbörse in Wall Street die Nationalflagge hisste.

Im Jahre 1836 hatte die Bruttoeinnahme des gesamten Postverkehrs der Vereinigten Staaten noch nicht den Umfang erreicht, wie der durchschnittliche Geschäftsumschlag eines New-Yorker Grosshandlungshauses von heutzutage.

In dieselbe Zeit fällt die Einführung eines Gebrauches, ohne den wir uns heutzutage einen brieflichen Verkehr gar nicht mehr denken können, der sich aber seiner Zeit doch recht schwer Eingang verschaffte: die Verwendung der Briefumschläge. Sie wurden im Jahre 1842 als sensationelle Neuheit aus Frankreich in den Vereinigten Staaten eingeführt, zunächst ungummiert. Bald folgte die wesentliche Verbesserung der Anbringung von Klebstoff an den Rändern. Das Publikum fand zunächst wenig Geschmack an der Neuerung, die man als vorübergehende Modesache betrachtete. Die Händler förderten den Verkauf der Briefumschläge nicht besonders, da sie einen Rückgang ihres Handels in Petschaften und Siegellack befürchteten. Die Verwendung von Briefumschlägen zu Privatbriefen galt als Mangel an Respekt gegenüber den befreundeten Adressaten!

Einige Jahre später hielt die Postfreimarke in den Vereinigten Staaten ihren Einzug. Generalpostmeister Niles empfahl ihre Einführung, aber sein Vorschlag wurde mit dem grössten Hohn aufgenommen. Doch, da England am 6. Mai 1840 die Einführung der Freimarken beschlossen

their power, in the speedy execution of his journey. From this it was plain at least that the mission of the courier was of special importance. Seven days later a second courier at last arrived bringing the correct letters.

In the year 1825, Postmaster General Kendall, by improving the arrangements for the working of the service, succeeded in shortening the duration of the mail transport between New York and New Orleans from 16 to 7 days. The delight of the merchants was so great that the national flag was hoisted on the mercantile exchange in Wall Street.

In 1836 the gross revenues of the whole postal service of the United States had not reached the average amount turned over by a wholesale New York house of the present day.

From this time dates the introduction of a custom which we could not imagine ourselves doing without to-day, namely the use of envelopes. They were introduced into the United States from France in 1842 as a sensational novelty, at first ungummed. The addition of adhesive matter to the edges, a great improvement, soon followed. The public was at first little in favour of the innovation, which was considered as a freak of fashion which would not last. The trades-people did not push the sale of the envelopes, since they feared a decline in the sale of seals and sealing-wax. The use of envelopes for private correspondence was considered a lack of respect to the friends addressed!

A few years later postage stamps first made their appearance in the United States. Postmaster Niles recommended their introduction but his proposition was received with the greatest disdain. Nevertheless, since the introduction of postage stamps into England was decided on the 6th May 1840, the Congress of the

grès des Etats-Unis sanctionna aussi l'emploi des timbres-poste en 1845, sans toutefois décréter les prescriptions légales nécessaires touchant la fabrication de valeurs postales par l'Etat. Par suite, il fut émis pendant deux ans, de 1845 à 1847, par les Postmasters de quelques villes, par exemple New-York, Philadelphie, Baltimore, St-Louis, etc., des valeurs postales qui servaient à l'affranchissement des lettres que l'on voulait consigner après l'heure de fermeture. Ces valeurs postales, connues aujourd'hui sous le nom de « timbres de Postmasters », n'étaient en réalité que des petits morceaux de papier portant la signature du Postmaster respectif et qui ne pouvaient être utilisées pour l'affranchissement que dans la localité où elles avaient été émises. Elles font l'orgueil et les délices de nos collectionneurs de timbres-poste et se payent à des prix énormes; ainsi par exemple, un timbre du Postmaster de Baltimore se paye 200 dollars, un timbre du Postmaster de New-Haven sur une enveloppe originale, 300 dollars, et un timbre du Postmaster de Millbury qui pour l'époque d'alors était finement dessiné et portait le portrait de Washington, de 300 à 500 dollars.

Ce n'est que par la loi du 3 mars 1847 que le Postmaster General fut autorisé à émettre des valeurs postales; cette loi prescrivait en même temps que les provisions de timbres des Postmasters, de même que les clichés servant à fabriquer ces timbres, devaient être détruits. Aujourd'hui, soit environ un demi-siècle après l'introduction des timbres-poste aux Etats-Unis, on emploie journellement neuf millions de timbres dans le territoire de l'Union.

Le premier bateau à vapeur qui traversa l'océan atlantique, fut le « Savannah », qui, en 1819, effectua le voyage jusqu'à New-York en 25 jours, en accomplissant toutefois une bonne partie de la traversée à l'aide de voiles. A partir de cette époque et pendant à peu près vingt ans, la

hatte, genehmigte auch der Kongress der Vereinigten Staaten im Jahre 1845 den Gebrauch der Freimarken, ohne jedoch die nötigen gesetzlichen Vorschriften wegen der Erzeugung von Wertzeichen durch den Staat zu erlassen. So geschah es denn, dass zwei Jahre lang (1845—47) von den Postmeistern einzelner Städte, z. B. New-York, Philadelphia, Baltimore, St. Louis u. s. w., Postwertzeichen ausgegeben wurden, welche zur Frankierung von Briefen dienten, die man nach Postschluss einliefern wollte. Diese heutzutage unter dem Namen « Postmeistermarken » bekannten Wertzeichen waren im wesentlichen nichts anderes, als kleine Stückchen Papier, welche die Unterschrift des betreffenden Postmeisters trugen und nur an dem Orte, wo sie ausgegeben wurden, zur Frankierung benutzt werden konnten. Sie bilden den Stolz und das Entzücken unserer Briefmarkensammler und werden zu enormen Preisen bezahlt, z. B. eine Freimarke des Postmeisters von Baltimore mit 200 Dollars, eine Marke des Postmeisters von New-Haven auf einem ursprünglichen Briefumschlag mit 300 Dollars und eine Marke des Postmeisters von Millbury, welche für die damalige Zeit fein gezeichnet war und die Abbildung von Washingtons Kopf trug, 300—500 Dollars.

Erst durch das Gesetz vom 3. März 1847 wurde der Generalpostmeister zur Ausgabe von Postwertzeichen ermächtigt, wobei zugleich angeordnet wurde, dass die vorhandenen Postmeistermarken nebst den zu ihrer Herstellung benutzten Platten zu vernichten seien. Heute, nachdem seit Einführung der Freimarken in den Vereinigten Staaten nahezu ein halbes Jahrhundert verflossen ist, werden täglich neun Millionen Stück im Gebiete der Union verbraucht.

Das erste Dampfschiff, welches den Atlantischen Ocean kreuzte, war die « Savannah », welche im Jahre 1819 in 25 Tagen die Reise nach New-York zurücklegte, wobei allerdings ein beträchtlicher Teil der Fahrt unter Segel von statten ging.

United States also sanctioned their use, but without making the necessary legal regulations respecting their production. Thus it happened that during two years, 1845—47, the postmasters of several towns, for instance New York, Philadelphia, Baltimore, St Louis, etc., issued postage stamps which served for the postage of letters which were to be handed in after the post closing time. These postage stamps, known to-day by the name of « Postmaster stamps » were really nothing but small pieces of paper bearing the signature of the different postmasters and only available in the places where they were issued. They are the pride and delight of our postage stamp collectors, and are sold for enormous prices; for instance, a stamp of the postmaster of Baltimore for 200 dollars, one of the Postmaster of New Haven with its original envelope for 300 dollars, and one of the postmaster of Millbury which was, for those times, well designed and bore a sketch of Washington's head, for 300—500 dollars.

The law of the 3rd of March, 1847, first empowered the Postmaster General to issue postage stamps; it being ordered at the same time that the existing postage stamps with the plates used for their production should be destroyed. To-day, nearly half a century having passed since their introduction into the United States, nine million stamps are used daily in the Union.

The first steam-ship which crossed the Atlantic was the « Savannah », which, in the year 1819, accomplished the voyage to New York in 25 days, sails having, however, been used during a considerable part of the time. During the next twenty years the use of steamers did not gain much precedence over sailing vessels, until, in the spring of 1838, the steamers Great Western and Sirius raced from Cork to New York.

navigation à vapeur n'avait pas pris un grand développement par rapport à la navigation à voiles, jusqu'à ce que, au printemps de 1838, les vapeurs « Great Western » et « Sirius » firent leur célèbre voyage de concours de Cork à New-York. A l'aide de ses lourdes roues en bois à palettes, « Sirius » effectua le voyage à New-York en 17 jours et le retour à Falmouth en 18 jours.

Alors seulement, les vapeurs entrèrent au service de la poste en lieu et place des petits cutters à voiles. A cette époque toute la poste pour l'Angleterre consistait en un seul sac de lettres. De nos jours, 500 sacs remis à un seul vapeur sont considérés comme un chargement médiocre.

Il n'y a pas longtemps, pas moins de 17 vapeurs sont partis de New-York en un seul jour, ayant à bord, à destination des pays étrangers, 730,000 lettres et 549 sacs de journaux.

Les bateaux rapides effectuent la traversée d'Europe en Amérique en un peu plus de cinq jours, tandis que même en 1841 on lisait dans les journaux américains: « Hier est arrivé le vapeur « Caledonia » apportant d'Europe des nouvelles d'il y a 22 jours. »

La découverte de l'or en Californie, en 1848, qui eut pour résultat une augmentation de la population, à San Francisco, de plus de 150,000 âmes en moins de trois ans, engagea l'Administration des postes des Etats-Unis à créer une nouvelle communication plus rapide avec la côte de l'océan pacifique. On remplaça la voie maritime du Panama par une ligne terrestre, désignée sous le nom de « overland route ». C'est ainsi que prit naissance la célèbre poste par voie de terre qui traversait le territoire de l'Amérique du Nord. En 1860, le parcours de St-Joseph (Missouri) à San Francisco — environ 1900 milles*) — était effectué en

*) 1 mille anglais = 1,609 km.

Von da ab fand nahezu zwei Jahrzehnte lang eine erhebliche Entwicklung der Dampfschiffahrt gegenüber der Segelschiffahrt nicht statt, bis im Frühjahr 1838 die Dampfer Great Western und Sirius ihre berühmte Wettfahrt von Cork nach New-York abhielten. Sirius legte mit Hilfe seiner schwerfälligen hölzernen Schaufelräder die Reise nach New-York in 17 Tagen und die Rückreise nach Falmouth in 18 Tagen zurück.

Erst jetzt traten die Dampfer an Stelle der bisherigen kleinen Segelkutter in den Dienst der Post. Zu dieser Zeit bestand die ganze Post für England aus einem Briefsack. Heute sind 500 Säcke, die ein einzelner Dampfer empfängt, eine mäßige Ladung.

Vor kurzem sind an einem einzigen Tage nicht weniger als 17 Postdampfer von New-York abgefahren, die 730,000 Stück Briefe und 549 Zeitungssäcke nach fremden Ländern an Bord hatten.

Die heutigen Schnellschiffe bewirken die Überfahrt von Europa nach Amerika in etwas mehr als fünf Tagen, während man noch im Jahre 1841 in den amerikanischen Blättern las: « Gestern traf der Dampfer Caledonia ein, der 22 Tage alte Nachrichten von Europa brachte. »

Die Entdeckung von Gold in Kalifornien im Jahre 1848, welche im Laufe von noch nicht drei Jahren eine Vermehrung der Bevölkerung in San Francisco um mehr als 150,000 Seelen zur Folge hatte, veranlasste die Postverwaltung der Vereinigten Staaten, eine neueraschere Verbindung mit der Küste des Stillen Oceans ins Leben zu rufen. Man ersetzte den Seeweg über Panama durch die Landlinie, die sogenannte « Überlandroute ». So entstand die berühmte Überlandpost, welche das Festland von Nordamerika durchquerte. Im Jahre 1860 wurde die Strecke von St. Joseph (Missouri) nach San Francisco — etwa 1900 Meilen*) — in zehn Tagen zurück-

*) Eine englische Meile = 1,609 km.

The Sirius, with her clumsy paddle-wheels accomplished the voyage to New York in 17 days and the return voyage to Falmouth in 18 days.

Now for the first time steamers began to take the place of the small sailing cutters for the mail service. At this time the entire mail for England consisted of one letter sack. To-day, 500 sacks carried by one steamer form a moderate mail freight.

A short time ago, not less than 17 mail steamers left New York in one day having on board 730,000 letters and 549 sacks of newspapers destined to foreign countries.

The present quick steaming vessels accomplish the passage from Europe to America in somewhat over 5 days, whereas even in the year 1841 it was to be read in the American newspapers that « yesterday the steamer Caledonia arrived bringing news but 22 days old from Europe. »

The discovery of gold in California in the year 1848, which in the course of the following three years caused an increase of more than 150,000 in the population of San Francisco, induced the Postal Administration of the United States to organise a new and more rapid communication with the coast of the Pacific Ocean, the sea route via Panama being replaced by a route through the country, the so-called « Overland route ». This was the origin of this celebrated overland route which traversed the entire continent of North America. In the year 1860 the distance between St. Joseph (Missouri) and San Francisco—about 1900 miles*) was traversed in 10 days; later, the time was reduced to 8 days. The route crossed the great American desert and several chains

*) One English mile = 1.609 km.

dix jours; plus tard, il ne fallait plus que huit jours pour franchir cette distance. Le chemin traversait le grand désert américain et franchissait plusieurs chaînes de montagnes, et les cavaliers étaient souvent obligés de résister aux attaques de vagabonds indiens. Les courriers à cheval de la « *overland route* » étaient tous des hommes intrépides et infatigables, qui se jetaient gaiement sur la selle et par la pluie et la neige, en été comme en hiver, parcouraient leurs 50 milles jour et nuit.

Après avoir franchi 10 milles avec une extrême vitesse sur un superbe cheval, le courrier postal entra brusquement au relais postal isolé, où deux personnes tenaient à sa disposition un cheval reposé et impatient. Le changement de cheval et le transbordement du sac postal s'opéraient rapidement et un instant après le courrier repartait au galop. La charge du cheval était excessivement réduite, de sorte que l'on ne transportait que les lettres au moyen de la poste par voie de terre. Les petits portefeuilles plats, qui avaient environ les dimensions d'un abécédaire, renfermaient beaucoup de lettres d'affaires importantes écrites sur papier mince pour épargner des ports. La correspondance sans importance n'était expédiée que très peu par la poste par voie de terre, à cause du port élevé. L'acte du Congrès du 2 mars 1861 fixa entre autres le port pour la poste par voie de terre à *1 dollar* par demi-once et prescrivit en même temps que les lettres officielles de l'État devaient être transportées gratuitement jusqu'au poids de cinq livres. Une lettre expédiée par la « *overland route* » voyageait à une vitesse d'environ 250 milles par jour. 80 cavaliers avec 400 des meilleurs chevaux étaient journellement de service. 40 de ces cavaliers trottaient du Missouri à l'Océan pacifique, et 40 en sens inverse, de sorte que jour et nuit et sans discontinuité une chaîne constante de courriers à cheval se mouvait entre l'ouest et l'est du territoire de l'Amérique du Nord.

L'écrivain bien connu Mark Twain

gelegt; später betrug der Zeitaufwand nur noch acht Tage. Der Weg ging durch die grosse amerikanische Wüste und über mehrere Bergketten, und die Reiter waren oft genötigt, die Angriffe umherstreifender Indianer auszuhalten. Die Postreiter auf der Überlandroute waren alle unerschrockene und ausdauernde Leute, die sich freudig in den Sattel warfen und in Regen und Schnee, im Sommer und im Winter, bei Tag und bei Nacht ihre 50 Meilen dahinritten.

Auf einem prachtvollen Pferde, das er 10 Meilen lang mit äusserster Geschwindigkeit geritten, sauste der Postkurier in die einsame Poststation, wo zwei Leute ein frisches ungeduldiges Ross für ihn bereit hielten. Das Umsteigen des Reiters und die Umladung des Postsackes war rasch besorgt, und im nächsten Augenblick flog der Kurier davon. Die Belastung des Pferdes wurde auf das äusserste beschränkt, man beförderte daher mittelst der Überlandpost nur Briefe. Die kleinen flachen Brieffaschen, die etwa den Umfang eines Kinder-ABC-Buches hatten, enthielten viele wichtige, der Portoersparnis wegen auf dünnes Papier geschriebene Geschäftsbriefe. Bedeutungslose Korrespondenz wurde mit der Überlandpost des hohen Portos wegen nur wenig verschickt. Die Kongressakte vom 2. März 1861 setzte nämlich das Überlandporto auf *1 Dollar* für die halbe Unze fest und bestimmte zugleich, dass fünf Pfund Briefe in Staatsdienstangelegenheiten frei befördert werden sollten. Die Geschwindigkeit, mit der ein Brief auf der Überlandroute befördert wurde, betrug etwa 250 Meilen täglich. 80 Reiter mit 400 der besten Pferde waren täglich im Dienst. 40 jagten vom Missouri nach dem Stillen Ocean, 40 in umgekehrter Richtung, so dass eine beständige Kette von Reitern Jahr aus Jahr ein, Tag und Nacht, im Sattel sass und sich zwischen dem Osten und dem Westen des nordamerikanischen Festlandes hin und her bewegte.

Der bekannte Schriftsteller Mark

of mountains, and the mounted couriers were frequently obliged to ward off the attacks of wandering Indians. The couriers on the overland route were all undaunted and persevering men who gladly sprang to horse and rode their 50 miles day and night in rain and snow, summer and winter.

Mounted on a splendid horse which he had ridden at his utmost speed for 10 miles, the courier galloped into the lonely post station where two persons held a fresh and restive steed ready for him. To change horses and refix the mail-bag was the work of a moment and the next the courier sped away. The lading of the horses was limited to the utmost, consequently only letters were forwarded by the overland post. The little flat mail-bags which were about the size of a child's ABC-book held many important business letters, written, to save the postage, on thin paper. Unimportant correspondence was seldom forwarded by the overland route owing to the high rate of postage. The Act of Congress dated the 2nd of March, 1861, had fixed the overland postage at *one dollar* per half ounce and ordained at the same time that letters of State weighing 5 pounds were to be forwarded free. The speed with which letters were forwarded by the overland route was about 250 miles a day. Eighty riders with 100 of the best horses were daily employed in this service. Forty sped from Missouri to the Pacific and 40 in the opposite direction, so that a perpetual chain of riders were in the saddle day and night, from year's end to year's end, journeying between the eastern and western bounds of the North American continent.

The well known writer, Mark Twain, gives a vivid description of

fait une description vivante de l'apparition d'un courrier postal à cheval sur la « *overland route* » :

« A présent on dit: le voilà qui vient. Bien loin de l'autre côté de la prairie déserte apparaît un point noir qui se détache de l'horizon; il est distinct, il se meut. En une ou deux secondes on reconnaît dans le point noir un cheval et un cavalier; l'apparition monte et descend, se dirige de notre côté, s'approche de plus en plus, s'agrandit, les traits se dessinent, et un faible bruit de sabots retentit déjà à notre oreille; un instant après le cavalier passe comme l'éclair en nous faisant signe de la main et disparaît comme un vent impétueux.

« Tout passe si rapidement devant vous et ressemble si bien à une vision fantastique que, sans le flocon d'écume blanche qui est resté tremblant sur le sac postal, vous pourriez vous demander, après la disparition du phénomène, si réellement vous avez aperçu un homme et un cheval. »

Et cependant, bien que la poste par voie de terre rentre dans les institutions commerciales les plus grandioses qui aient été organisées avant l'invention des chemins de fer, que signifie-t-elle en comparaison des services des temps modernes, où la distance de New-York à San Francisco est franchie en 5 jours au moyen du chemin de fer du pacifique!

En terminant nos renseignements sur les « *Postal Communication — Past and Present* — », nous saisissons cette occasion pour recommander à nos lecteurs cet ouvrage intéressant et instructif.

Un traité postal international de l'année 1660.

Un an après la paix dite des Pyrénées, qui fut conclue entre la France

Twain entwirft eine lebendige Schilderung von der Erscheinung eines Postreiters auf der Überlandroute.

« Jetzt heisst es, da kommt er. Fern jenseits der öden Prairie erscheint ein schwarzer Punkt, der sich vom Horizont abhebt; er ist voll, er bewegt sich. In einer oder zwei Sekunden ist in dem schwarzen Punkt ein Pferd und ein Reiter zu erkennen; die Erscheinung steigt und fällt, bewegt sich auf uns zu, kommt näher und näher, sie wächst, die Umrisse werden schärfer, und schwacher Hufschlag schlägt schon an unser Ohr; da im nächsten Augenblick saust der Reiter mit der Hand winkend an uns vorüber und fliegt gleich einem Sturmwind davon. Das Alles geht so plötzlich vor sich und gleicht so sehr einem Aufblitzen der Phantasie, dass wir, ohne die zerfallende Flocke weissen Schaums, die da, nachdem die Erscheinung vorüber, zitternd auf dem Postbeutel hängen geblieben ist, zweifeln möchten, ob wir auch in Wirklichkeit Mann und Pferd gesehen haben. »

Und doch, was will die Überlandpost, wiewohl sie zu den grossartigsten Verkehrseinrichtungen gehört, welche vor der Erfindung der Eisenbahnen geschaffen worden sind, gegenüber den Leistungen der Neuzeit bedeuten, wo die Entfernung zwischen New-York und San Francisco mittels der Pacific-Bahn in 5 Tagen überwunden wird!

Wir schliessen hiermit unsere Mitteilungen aus « *Postal Communication — Past and Present* », indem wir gern Veranlassung nehmen, diese interessante, lehrreiche Schrift unseren Lesern warm zu empfehlen.

Ein internationaler Postvertrag aus dem Jahre 1660.

Ein Jahr nach dem sogenannten pyrenäischen Frieden, welcher am

the appearance of a mail rider on the overland route.—

« Now they cry « here he comes ». Far away on the other side of the desolate prairie a black speck appears rising on the horizon; it is plain it 'moves'. In a second or two the dark speck resolves itself into a horse and rider, rising and falling, sweeping toward us, nearer and nearer; it grows, the outlines become sharper and the faint sound of hoofs strikes on the ear; then the next moment the rider rushes past waving his hand to us and flying along like the belated fragment of a storm. All this takes place so quickly and so resembles a freak of imagination that if it were not for the melting flake of white foam which hangs quivering on the mail bag after the apparition has passed, we might doubt if we had seen any actual man and horse. »

And yet what is the overland mail, although the most wonderful means of communication before the invention of the railway, when compared with the accomplishments of modern times, when the distance between New York and San Francisco is traversed by the Pacific railway in 5 days!

We will here conclude our extracts from « *Postal Communication—Past and Present*, » and gladly take the opportunity to recommend this interesting and instructive little book to our readers.

An International Postal Treaty of the year 1660.

One year after the so-called Peace of the Pyrenees, which was concluded

et l'Espagne*) le 7 novembre 1659, dans l'île des Faisans, sur la Bidassoa, on tint compte des besoins de réorganisation du trafic postal entre l'Espagne et les Pays-Bas espagnols d'une part, et la France d'autre part, au moyen d'un traité que nous reproduisons ici dans sa teneur.

A l'instigation de l'ambassadeur extraordinaire d'Espagne à Paris, le comte de Fuensaldagne, une conférence postale internationale à Paris fut, après de longs pourparlers, réunie à Paris dans le courant de décembre 1660. Elle se tint dans la maison du chevalier *Jérôme de Nouveau*,**) baron de Lignières, seigneur de Fromont, conseiller d'Etat du Roi, commandeur et grand trésorier des Ordres royaux, intendant général des postes, courriers et relais; cette maison était située dans la paroisse de St-Paul, sur la place Royale. Les postes françaises étaient, en outre, représentées par le noble *Rollin Burin*, conseiller d'Etat du Roi et maître des courriers étrangers de Paris, demeurant dans la paroisse de St-Germain, rue des Bourdonnois, à Paris.

Fonctionnaient, comme fondés de pouvoirs de l'Espagne, *Michael Vuerden*, capitaine de cavalerie, pour l'ambassadeur comte de Fuensaldagne; *Octave Cassiano*, Correo Mayor de Madrid, pour le comte d'Oñate et Villamediana***), généralissime des postes d'Espagne, et le maître des postes d'Anvers, *Alexandre Roelans*, pour le maître général des postes allemandes, néerlandaises et bourguignonnes, le comte Lamoral

*) Du Mont, *Corps universel diplomatique du droit des gens*, tome VI, parties II et III. Amsterdam, La Haye 1728, 2^e, p. 280.

**) Remplit, de 1654 à 1668, comme successeur de son frère, Arnould de Nouveau, les fonctions d'intendant général des postes françaises. Belloc, *Les postes françaises*. Paris, 1886, p. 94.

***), V. Joseph Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*. Fribourg en Brisgau, 1889, p. 82 et ss.

7. November 1659 zu *L'Isle des Faisans* am Bidassoaflusse zwischen Frankreich und Spanien zu stande kam,*) wurde dem Bedürfnisse einer Neuregelung des Postverkehrs zwischen Spanien und den spanischen Niederlanden einerseits und Frankreich andererseits durch einen Vertrag entsprochen, den wir im folgenden in seinem Wortlaute zum Abdrucke bringen.

Auf Anregung des ausserordentlichen spanischen Botschafters zu Paris, des Grafen Fuensaldagne, trat nach längeren Vorverhandlungen im Dezember des Jahres 1660 eine internationale Postkonferenz in Paris zusammen. Sie tagte im Hause des Ritters *Jérôme de Nouveau*,**) Barons von Lignières, Herrn von Fromont, Staatsrates des Königs, Komturs und Grossschatzmeisters der königlichen Orden, Grosskuriermeisters und Generalintendanten der französischen Posten und Relais, welches in der Pfarrei St. Paul auf dem Königsplatze lag. Die französische Post war ausserdem noch vertreten durch den Edeln *Rollin Burin*, königlichen Staatsrat und Kuriermeister der für die ausländische Korrespondenz bestimmten Kuriere, wohnhaft in der Pfarrei *St. Germain, rue des Bourdonnois* zu Paris.

Als spanische Bevollmächtigte fungierten *Michael Vuerden*, Kapitän der Kavallerie, für den Botschafter Grafen von Fuensaldagne, *Octavio Cassiano*, Correamayor von Madrid, für den Grafen von Oñate und Villamediana,***) den Generalissimus der spanischen Posten, und der Postmeister von Antwerpen, *Alexander Roelans*, für den Generaloberstpostmeister der deutschen, niederländi-

*) Du Mont, *Corps universel diplomatique du droit des gens*. Tome VI. Parties II et III. Amsterdam - La Haye. 1728. 2^e. S. 280.

**) Bekleidete als Nachfolger seines Bruders Arnould de Nouveau das Amt eines Generalintendanten der französischen Posten von 1654—1668. Belloc, *Les postes Françaises*. Paris 1886. S. 94.

***), Vergl. Joseph Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*. Freiburg im Breisgau. 1889. S. 82 ff.

between France and Spain*) at the Ile des Faisans in the river Bidassoa on the 7th November 1659, the need of a reorganisation of the postal traffic between Spain and the Spanish Netherlands on the one hand and France on the other was met by the conclusion of a treaty, the substance of which we reproduce here.

At the instigation of Count Fuensaldagne, Ambassador Extraordinary of Spain in Paris, an international postal conference was, after long parleying, summoned to meet in Paris in December of the year 1660. It was held in the house of the knight *Jérôme de Nouveau***), Baron de Lignières, Lord of Fromont, Royal Councillor of State, Commander and Grand Treasurer of the King's Orders, and General Intendant of French posts and stages, which house was situated in the parish of St Paul on the Place Royale. The French post was represented by the noble *Rollin Burin*, Royal Councillor of State and Master of the foreign couriers of Paris, he was resident in the parish of St Germain, rue des Bourdonnois, in Paris.

The plenipotentiaries acting for Spain were, *Michael Vuerden*, captain of cavalry, on behalf of the ambassador Count of Fuensaldagne, *Octavio Cassiano*, Correamayor of Madrid, representing the Count of Oñate and Villamediana***) the Generalissimo of the Spanish posts, and the postmaster of Antwerp, *Alexander Roelans* on behalf of the Postmaster General for the German, Netherlands

*) Du Mont, *Corps universel diplomatique du droit des gens*. Vol. VI, parts II and III. Amsterdam - La Hague 1728. 2^e. p. 280.

*) As successor to his brother, Arnould de Nouveau, he filled the post of General Intendant of French Posts from 1651 to 1668. Belloc, *Les postes françaises*. Paris 1886. p. 94.

***), Compare Joseph Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*. Freiburg im Breisgau. 1889. pp. 82 and fol.

Claude François de la Tour, de Valsassina et de Taxis.

Le traité signé à Paris le 15 décembre 1660 comprend neuf articles, dont nous résumerons brièvement ici le contenu. En somme, il ne s'agit pas, dans ce traité, d'innovations; on ne voulait que déterminer par écrit les conditions pratiques du trafic postal qui avaient existé assez longtemps dans les échanges entre la France d'une part, l'Espagne et les Pays-Bas d'autre part, mais que la longue guerre entre les deux royaumes avait détruites.

La fixation des jours d'expédition des postes ordinaires de l'Espagne pour les Pays-Bas espagnols et de Flandre pour l'Espagne fut abandonnée à un accord à intervenir entre le Maître général des postes d'Espagne et celui des Pays-Bas.

Les valises provenant d'Espagne devaient être remises à *Irun* (entre St-Sébastien et Bayonne) et les valises des Pays-Bas venant de Flandre devaient être remises à Paris, aux courriers français et transportés plus loin par ces derniers. Pour chaque poste ordinaire transportée sur le *trajet d'Irun à Paris*, ou vice versa, l'Administration des postes espagnole ou néerlandaise avait à payer 78 écus d'or et 12 sols en valeur monétaire française. Pour chaque poste ordinaire transportée par les courriers français sur le *trajet de Paris à Bruxelles*, ou vice versa, il y avait à payer une indemnité de 23 écus d'or.

A la demande de l'ambassadeur espagnol à Paris, le service fut accéléré par rapport à l'état antérieur des choses, en ce sens que la durée du trajet du service de Paris à Irun, et retour, fut fixée, pour le printemps et l'été, à cinq et au maximum à cinq jours et demi, en automne et en hiver à six ou au maximum à six jours et demi. Le trajet entre Paris à Bruxelles devait être

sehen und burgundischen Posten, Grafen Lamoral Claudius Franz von Thurn, Valsassina und Taxis.

Der am 15. Dezember 1660 zu Paris unterzeichnete Postvertrag zerfällt in neun Artikel, deren Inhalt wir in kurzen Zügen darlegen wollen. Im grossen und ganzen handelte es sich in diesem Abkommen nicht um neue Einrichtungen, sondern es galt nur, die seit geraumer Zeit im Verkehr zwischen Frankreich einerseits und Spanien und den Niederlanden andererseits bestehende postalische Praxis, welche durch den zwischen beiden Reichen geführten langwierigen Krieg gestört worden war, schriftlich zu fixieren.

Die Tage für die Abfertigung der spanischen Ordinaripost nach den spanischen Niederlanden und der flandrischen Ordinaripost nach Spanien blieben der Vereinbarung des spanischen bzw. des niederländischen Generaloberstpostmeisters überlassen.

Die aus Spanien kommenden Felleisen sollten in *Irun* (zwischen St. Sebastian und Bayonne), die aus Flandern kommenden niederländischen Felleisen in *Paris* den französischen Kurieren übergeben und von diesen weiterbefördert werden. Für jede auf der *Strecke von Irun nach Paris* oder umgekehrt beförderte Ordinaripost hatte die spanische bzw. niederländische Postverwaltung die Summe von 78 Goldthalern und 12 sols französischer Währung zu entrichten. Für jede von französischen Kurieren auf der *Strecke von Paris nach Brüssel* oder umgekehrt beförderte Ordinaripost war eine Vergütung von 23 Goldthalern vereinbart.

Auf Verlangen des spanischen Botschafters in Paris erhielt der Betrieb gegen die seitherigen Gepflogenheiten insofern eine Beschleunigung, als die Beförderungsfrist für den Kurs von Paris nach Irun und zurück im Frühling und Sommer höchstens auf fünf bis fünf und einen halben Tag, im Herbst und im Winter auf sechs bis sechs und einen halben Tag bemessen wurde. Die Strecke zwischen Paris und Brüssel sollte im Frühjahr und Sommer höchstens 40 bis

and Burgundian posts, Count Lamoral Claudius Franz von Thurn, Valsassina and Taxis.

The postal treaty signed in Paris on the 15th December 1660 contains 9 articles the purport of which we well here briefly resume. The object of this treaty was not, in reality, to introduce innovations, but to define clearly, in writing, the conditions under which the postal service between France on the one hand, and Spain and the Netherlands on the other had for many years been carried on, but which had been interrupted by the long war between the two countries.

The fixing of the days for despatching the ordinary mails from Spain to the Netherlands, and from Flanders to Spain was left to the arrangement of the Postmasters General of Spain and of the Netherlands.

The Spanish mail-bags were to be given over to the French couriers at *Irun* (between St. Sebastian and Bayonne), the Dutch bags from Flanders in Paris and by them sent on to their destination. For every ordinary post *from Paris to Irun* and *vice versa* the Spanish or Dutch postal administration had to pay the sum of 78 gold crowns and 12 sols, French currency. For every ordinary post forwarded by French couriers between *Paris and Brussels* and *vice versa* a compensation of 23 gold crowns was fixed.

On the demand of the Spanish ambassador in Paris an acceleration took place in the service, the time fixed for the course from Paris to Irun and back being at most 5 to 5½ days in spring and summer and 6 to 6½ in autumn and winter. The distance between Paris and Brussels was not to take more than

fait, au printemps et en été, en 40 ou 42 heures au plus, en automne et en hiver, en 48 ou 50 heures au plus*).

Les courriers ne devaient s'arrêter ni être retenus nulle part pendant leur trajet. Il leur était sévèrement interdit de recueillir et de transporter des lettres en route sur leur parcours. Les maîtres des courriers pour les correspondances étrangères à Paris avaient à veiller à l'exacte observation du temps de parcours. Ils étaient aussi responsables de la sécurité des transports. Les courriers donnant lieu à des plaintes pouvaient être punis et, suivant le cas, renvoyés du service.

Pour enlever aux maîtres des courriers de Bordeaux, ainsi qu'aux courriers circulant toutes les semaines sur la route de Paris à Bruxelles, toute occasion de se plaindre, il fut prescrit que les courriers effectuant les échanges hispano-néerlandais ne devaient pas être expédiés d'Espagne ou des Pays-Bas les jours de départ de l'estafette de St-Sébastien à Bordeaux ou des courriers de Paris à Bruxelles, soit vice versa.

Il était permis au Maître général des postes de France, aussi bien qu'à ses agents à Paris, Bordeaux, Bayonne, etc., de se servir de la poste ordinaire de transit hispano-néerlandaise aussi pour l'expédition des lettres françaises pour l'Espagne ou les Pays-Bas; les offices de poste français étaient également autorisés à recevoir les dépêches en lettres à destination de la France qui arrivaient par la poste ordinaire de transit. Naturellement, les offices de poste espagnols et néerlandais avaient, de l'autre côté, le droit de charger les courriers effectuant l'échange en transit, des correspondances en lettres

*) D'après l'arrangement convenu le 12 novembre 1516 entre Charles I^{er} (Charles V) et François de Taxis, le fondateur de la poste moderne, le délai fixé pour le trajet entre Paris et Bruxelles n'était que de 36 à 40 heures. V. J. Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*. Freiburg en Brisgau, 1889. Pages 8 et 217.

42, im Herbst und Winter höchstens 48 bis 50 Stunden in Anspruch nehmen.*)

Die Kuriere durften auf ihren Ritten nirgends aufgehalten und behindert werden. Es war ihnen auf das strengste verboten, unterwegs (auf offener Strecke) Briefe einzusammeln und zu befördern. Über die genaue Einhaltung der Beförderungsfristen hatten die Kuriermeister für die auswärtigen Korrespondenzen in Paris zu wachen; sie waren auch für die Sicherheit des Transports verantwortlich. Die zu Klagen Anlass gebenden Kuriere konnten gemassregelt und unter Umständen ihres Dienstes entlassen werden.

Um den Kuriermeistern von Bordeaux, sowie den auf der Strecke von Paris nach Brüssel allwöchentlich verkehrenden Kurieren jeden Anlass zu einer Beschwerde zu nehmen, war es vorgesehen, dass die den spanisch-niederländischen Transitverkehr vermittelnden Kuriere weder von Spanien noch von den Niederlanden aus an den Tagen abgefertigt werden durften, an welchen die Estafette von St. Sebastian nach Bordeaux und die Kuriere von Paris nach Brüssel oder umgekehrt abzugehen pflegten.

Dem Generalpostmeister von Frankreich, sowie auch seinen Beamten in Paris, Bordeaux, Bayonne u. s. w. war es gestattet, sich der spanisch-niederländischen Transitordinaripost auch zur Versendung von französischen Briefen nach Spanien bzw. den Niederlanden zu bedienen; auch zum Empfang der mit der Transitordinaripost ankommenden, für Frankreich bestimmten Briefschaften waren die französischen Postämter berechtigt. Natürlich stand es andererseits den spanischen und niederländischen Postämtern frei, die Kuriere des Transitverkehrs auch mit solchen Brief-

*) Nach der zwischen Karl I. (V.) und Franz von Taxis, dem Begründer der modernen Post, untern 12. November 1516 getroffenen Übereinkunft betrug die Beförderungsfrist zwischen Paris und Brüssel nur 36 bzw. 40 Stunden. Vergl. J. Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*. Freiburg im Breisgau. 1889. S. 8 und S. 217.

40 to 42 hours in spring and summer and 48 to 50 in autumn and winter.*)

The couriers were not allowed to stop or be hindered on any part of their journey. They were also strictly forbidden to collect letters when on their way and to transport such. The masters of the couriers for foreign correspondence, in Paris, were answerable for the strict observance of time in the forwarding of the mails as well as for their safe transport. Couriers giving cause for complaint could be punished and also dismissed from the service if the gravity of the offence required it.

In order to avoid any cause of complaint on the part of the courier-masters of Bordeaux and the couriers travelling weekly between Paris and Brussels, it was arranged that the couriers who effected the Spanish-Dutch transit service were not to be dispatched from the Netherlands or Spain on the days when the stage from St Sebastian to Bordeaux and the couriers from Paris to Brussels or vice versa were fixed to start.

The Postmaster General of France as well as his officers in Paris, Bordeaux, Bayonne, etc. were allowed to make use of the Spanish-Dutch ordinary transit post for the despatch of French letters to Spain and the Netherlands. The French postal officials were also authorised to receive the correspondence for France brought by the ordinary transit post. The Spanish and Dutch post offices were also, of course, at liberty to charge the couriers effecting the transit service with the correspondence

*) According to an agreement made between Charles I. (V.) and Franz von Taxis, the founder of the modern post, on the 12th November 1516, the service between Paris and Brussels did not occupy more than 36 to 40 hours. Compare J. Rübsam, *Johann Baptista von Taxis*. Freiburg im Breisgau. 1889. pp. 8 and 217.

qui pouvaient leur parvenir pour être distribuées en France. Ce mode de faire pratiqué anciennement fut, comme on le fait spécialement remarquer, maintenu pour la commodité du public.

La dépêche en lettres adressée à l'ambassadeur espagnol à Paris, qu'elle vint de l'Espagne ou des Pays-Bas, jouissait de la franchise de port.

Pendant la durée de la guerre entre l'Espagne et la France, la poste ordinaire hispano-italienne, qui, de tout temps, avait suivi la route de Lyon, avait pris une autre direction pour éviter cette ville, parce que le Maître des courriers de Lyon, nommé Du Lieu, prélevait sur chaque poste ordinaire hispano-italienne passant par Lyon un droit de 15 pistoles. Pour ramener le service hispano-italien à Lyon, il fut interdit au Maître des courriers de Lyon de percevoir ce droit, ainsi que tout autre droit, et l'on rétablit le système en usage avant la guerre.

Dans l'article final, qui a une importance capitale, il était prescrit que, dans l'échange postal direct entre la France et l'Espagne, le port serait, conformément au système de compensation réciproque, uniquement perçu au lieu de destination, et par conséquent supporté par le destinataire de la lettre; il en résulta la suppression de la comptabilité entre les Administrations des postes française et espagnole qui avait existé auparavant.

* * *

Nous reproduisons ci-après le texte du traité dont nous venons de donner l'analyse.

Texte authentique du traité original conclu entre l'Administration des postes françaises et l'Administration des postes hispano-néerlandaises, en ce qui concerne, en particulier, le transit des correspondances hispano-néerlandaises par la France, sur la route Irun-Paris-Bruxelles. Dat. Paris, 15 décembre 1660.

Ce Jourdhuy Quinze Decembre Mil six cens soixante, a este resolu ce qui ensuict: Pour le Restablis-

schaften zu belasten, welche in Frankreich zur Verteilung kommen sollten. Diese von jeher geübte Praxis wurde, wie besonders hervorgehoben wird, zur Bequemlichkeit des Publikums aufrecht erhalten.

Für das an den spanischen Gesandten in Paris adressierte Briefpaket, mochte es nun aus Spanien oder aus den Niederlanden kommen, war Portofreiheit ausbedungen.

Während des zwischen Spanien und Frankreich bestehenden Krieges hatte die spanisch-italienische Ordinari-post, welche von alters her ihren Weg über Lyon zu nehmen pflegte, zur Umgehung dieser Stadt eine andere Route eingeschlagen, weil der Lyoner Kuriermeister Namens Du Lieu von jeder Lyon passierenden spanisch-italienischen Ordinari-post eine Abgabe von 15 Pistolen erhoben hatte. Um den spanisch-italienischen Kurs nun wieder auf Lyon zu ziehen, wurde dem Lyoner Kuriermeister die Erhebung dieser, sowie jeder anderen Abgabe untersagt und die vor dem Kriege übliche Praxis wieder eingeführt.

In dem überaus wichtigen Schlussartikel wurde festgesetzt, dass im direkten Postverkehre zwischen Frankreich und Spanien nach dem Grundsatz gegenseitiger Ausgleichung das Porto lediglich am Bestimmungsorte erhoben, mithin vom Empfänger des Briefes getragen werden sollte, in folgedessen die früher übliche Abrechnung zwischen der französischen und spanischen Postverwaltung in Wegfall kam.

* * *

Hier der Wortlaut des im Vorstehenden analysierten Vertrages:

Notariell beglaubigter Originalpostvertrag zwischen der französischen und der spanisch-niederländischen Postverwaltung, insbesondere über den Transit der spanisch-niederländischen Briefschaften durch Frankreich auf dem Kurse Irun-Paris-Brüssel. Dd. Paris, 15. Dezember 1660.

Heute, den 15. Dezember 1660, machte man sich über folgendes schlüssig, betreffend die Wiederherstellung der Ordinari-posten nach

destined for deliverance in France. This practice, which was in use from early times, was maintained for the convenience of the public.

The letter-packet, whether from Spain or the Netherlands, addressed to the Spanish ambassador in Paris was carried and delivered free.

During the war between Spain and Italy, the ordinary Spanish-Italian post, which had always travelled by way of Lyons, went by another route, in order to avoid passing through this town, as the Lyons courier-master, named Du Lieu, had demanded a tax of 15 pistoles from every Spanish-Italian ordinary transport post. In order to direct this service again to Lyons, the courier-master of the town was forbidden to levy this or any other tax; so the custom existing previous to the war was again introduced.

In the concluding article, which was of special importance, it was determined that, on the principle of reciprocal compensation, the postage on correspondence forwarded in the direct service between France and Spain should only be paid at its destination, consequently by the addressee. The result of this arrangement was that the accounts kept against each other by France and Spain fell into disuse.

* * *

We here reproduce the text of the treaty above analysed:

Authentic text of the original treaty concluded by the French and Spanish-Dutch Postal Administrations, relating especially to the transit through France, on the route Irun-Paris-Brussels, of the Spanish-Dutch mails. Dated, Paris, 15th December 1660.

This day, the 15th December 1660, the following decisions have been arrived at concerning the reorganisation of the ordinary post to Spain

ment des ordinaires pour Espagne avec la dillingence souhaitée par monseigneur le comte de Fuensaldagne, Present le sieur Vuoerden, Cappitaine de cavallerie pour le service de sa Majesté catholique*), Depputté par son Excellence pour cest effect, Les sieurs Octavio Cassiano, correo mayor de Madrik, et Roelans, Commis maistre des postes d'Anvers, de la part des generaux des postes d'Espagne et de Flandres, suffisamment auctorisez de leurs principaux, Et monsieur de Nouveau, general des postes Courriers et Relais de France, et le sieur Burin, maistre des courriers Estrangers de Paris, son Commis, d'aultre part.

1.

Premierement que conformement aux concordats faictz entre les deux couronnes les ordinaires d'Espagne pour Flandres, et de Flandres pour Espagne, seront despeschez aux jours qui seront Reglez Entre les generaux des postes d'Espagne et de Flandres, pour porter et rapporter les despesches desdictz pays, sans aucun detention ny retardement en aucuns lieux de leur route.

2.

Que les malles desdictz ordinaires seront mises et deslivrées a Yron et a Paris Entre les mains des courriers francois qui sont establis en titre d'office. Lesquelz se chargeront d'Icelles et des paquetz y contenus suivant le port qui leur en sera donné, tant de Flandres pour Espagne que d'Espagne pour Flandres, ainsy qu'il s'est tousjours pratiqué.

3.

Que par lesdictz generaux des postes d'Espagne et de Flandres sera donnée ausdictz courriers francois pour ledict transport scavoir depuis Yron jusques a Paris la somme de septante huict escus a

*) Le roi Philippe IV d'Espagne.

Spanien mit der von dem Herrn Grafen von Fuensaldagna gewünschten Beschleunigung. Gegenwärtig der Herr Vuoerden, Kapitän der Kavallerie, im Dienste Seiner Katholischen Majestät*), von Seiner Excellenz zu diesem Zwecke abgeordnet, die Herren Octavio Cassiano, Kuriermeister von Madrid, und Roelans, Postmeister von Antwerpen, von Seiten der Generalpostmeister Spaniens und Flanderns, hinreichend bevollmächtigt von ihren Auftraggebern, Und Herr von Nouveau, General der Posten, Kuriere und Relais von Frankreich, und Herr Burin, Vorsteher der Pariser Auslandskuriere, sein Beamter, andererseits.

1.

Erstlich, dass im Einklang mit den zwischen den beiden Kronen getroffenen Abmachungen die spanischen Ordinariposten nach Flandern, und die flandrischen Ordinariposten nach Spanien, an den Tagen abgefertigt werden sollen, welche zwischen dem spanischen und dem flandrischen Generalpostmeister werden bestimmt werden, um die Briefschaften der genannten Länder, ohne Aufenthalt und Verzögerung an irgend einem Orte ihres Postweges, kursieren lassen zu können.

2.

Dass die Felleisen der genannten Ordinarien nach Irun und nach Paris gesandt und daselbst den französischen für dieses Amt eigens ernannten Kurieren eingehändigt werden sollen. Dieselben werden die Felleisen und die darin enthaltenen Packete, sowohl von Flandern nach Spanien als von Spanien nach Flandern, übernehmen, in Gemässheit des Portos, welches ihnen dafür entrichtet werden soll, so wie es immer gehalten worden ist.

3.

Für den Transport von Irun nach Paris werden die genannten Generalpostmeister Spaniens und Flanderns den französischen Kurieren die Summe von 78 Goldgulden, zu 60 Sols das Stück gerechnet, und 12 Sols in

*) König Philipp IV. von Spanien.

with the increased speed requested by the Count of Fuenseldagne. Present, Lord Vuoerden, Captain of Cavalry in the service of His Most Catholic Majesty*), deputed by His Excellence for the purpose, Lords Octavio Cassiano, Courier-master of Madrid, and Roelans, Postmaster of Antwerp, on behalf of the Postmaster General of Spain and Flanders, sufficiently authorised by their principals, and M^r de Nouveau, Postmaster General and Master of the couriers and relays of France, and M^r de Burin, his officer, Master of foreign couriers in Paris.

1.

Firstly, that in accordance with the agreements made between the two crowns, the Spanish ordinary post to Flanders and the Flemish ordinary post to Spain shall be despatched on the days which the Spanish and Flemish Postmasters General shall determine, in order that the correspondence of the above-named countries may be carried without any detention or delay at any places on the route.

2.

That the mail-bags of the said ordinary posts shall be sent respectively to Irun and Paris and there handed over to the French couriers deputed for the purpose. The latter will receive the mail-bags and the packets contained therein, both those from Flanders to Spain and from Spain to Flanders, according to the postage which shall be given them for the same, as is always the custom.

3.

For the transport from Irun to Paris the said Postmasters General of Spain and Flanders will pay the French couriers the sum of 78 gold florins, of 60 sols each, and 12 sols in French coin; from Paris to Irun

*) King Philip IV of Spain.

soixante solz piece, et douze solz d'or, le tout monnoye de France. Et depuis Paris jusques a Yron Pareille somme tant en argent qu'en lettres de change adressantes aux Maistres des courriers estrangers audict Paris, en la forme et maniere qu'on a accoustumé. Et pour le transport de Bruxelles jusques a Paris et de Paris jusques a Bruxelles par courriers francois, ainsy qu'il est accoustumé, sera donné par les memes generaux des postes d'Espagne et de Flandres en la susdicte forme et maniere pour chasque ordinaire la somme de vingt trois escus pour aller de Paris a Bruxelles et aultant pour revenir*), ainsy qu'il s'est toujours pratiqué, moyennant quoy Iceux courriers Francois seront tenus et obligez de transporter les malles desdictz ordinaires depuis Paris jusques a Yron et d'Yron jusques a Paris au plus tard en cinq ou cinq jours et demy durant le printemps et l'Esté et en six ou six jours et demy durant l'automne et l'hiver, et entre Paris et Bruxelles durant le printemps et l'Esté au plustard en quarente ou quarente deux heures, et durant l'automne et l'hiver en quarente huit ou cinquante heures et leur sera tres expressement deffendu de Ramasser et transporter aucunes lettres ou paquetz sepparement et hors des despaches contenues aux partz desdictz ordinaires.

4.

Que le general des postes de France tiendra la main, que les maistres des courriers Estrangers de Paris fassent transporter lesdictz ordinaires avec ladicte dilligence et en toute fidelité par lesdictz courriers francois. Et au cas, qu'ilz ne fissent leur devoir soit pour la dilligence, soit pour la fidelité, sur la plainte qui en sera faicte Il y sera remedié par destitution des deffailantz ou aultrement en telle maniere qu'il sera expedient et necessaire au con-

*) Les mots qui suivent ici dans le texte: « Saus y comprendre la nourriture des courriers tant a Yron qu'en Flandres », sont biffés.

französischer Münze auszahlen lassen; und von Paris nach Irun die gleiche Summe, sei es nun in Silber oder in Wechseln, welche auf die ausländischen Kuriermeister in Paris lauten, ganz in der gewohnten Art und Weise. Und für den Transport von Brüssel nach Paris oder von Paris nach Brüssel durch die französischen Kurier wird von denselben Generalpostmeistern Spaniens und Flanderns ganz in der herkömmlichen Weise für eine jede Ordinari-post die Summe von 23 Goldgulden, für die Strecke von Paris nach Brüssel und ebenso umgekehrt*) auszuzahlen sein, gemäss der stets eingehaltenen Praxis. Dagegen werden die französischen Kurier strengstens verpflichtet, die Felleisen der genannten Ordinarien von Paris nach Irun und von Irun nach Paris spätestens in 5 oder 5½ Tagen während des Frühjahrs und Sommers, und in 6 oder 6½ Tagen während des Herbstes und des Winters, und zwischen Paris und Brüssel während des Frühjahrs und des Sommers spätestens in 40 oder 42 Stunden, und während des Herbstes und Winters in 48 oder 50 Stunden zu befördern, und es wird ihnen ganz ausdrücklich verboten, irgendwelche Briefe oder Packete zu sammeln und mitzunehmen, ausser und getrennt von den Depeschen, welche durch die genannten Ordinari-posten zu befördern sind.

4.

Der Generalpostmeister von Frankreich wird darüber zu wachen haben, dass die Pariser Kuriermeister für die Beförderung der Auslandskorrespondenz die genannten Ordinarien mit der erwähnten Beschleunigung und unbedingter Sicherheit befördern lassen. Und im Falle, dass sie ihre Pflicht versäumen, sei es nun bezüglich der Schnelligkeit oder der Sicherheit, wird auf eine etwa erhobene Klage durch die Entlassung der Fehlenden oder auf andere Weise Abhilfe geschaffen werden, in durch-

*) Die hier im Texte folgenden Worte: « ausschliesslich der Verpflegung der Kurier in Irun und in Flandern » sind gestrichen.

the same amount either in silver or in cheques payable to the foreign courier-master in Paris in the usual manner. For the transport from Brussels to Paris or from Paris to Brussels by French couriers the same Postmasters General of Spain and Flanders will, according to custom, pay for every ordinary post the sum of 23 gold florins for the distance from Paris to Brussels and *vice versa**) according to the practice always observed. With this however the French couriers are strictly bound to carry the mail-bags of the said ordinary post from Paris to Irun, and from Irun to Paris at the outside in 5 to 5½ days in spring and summer, and 6 to 6½ days in autumn and winter; between Paris and Brussels in spring and summer, at the outside in 40—42 hours and in autumn and winter in 48—50 hours. They are also strictly forbidden so collect or carry any letters or packets other than the despatches which are to be transmitted by the ordinary post.

4.

The Postmaster General of France is responsible that the Paris Courier-masters for foreign correspondence cause the said ordinary posts to be transmitted with the above mentioned speed and absolute safety. Should they in any case neglect their duty, either with respect to the speed or the security, and complaint be made, the matter will be remedied by the dismissal of the offender or otherwise as shall be necessary to the satisfaction of the postmasters of

*) The words which here follow in the text: « Exclusive of the food required by the couriers both at Irun and in Flanders », are struck out.

tement des generaux des Postes d'Espagne et de Flandres et de monsieur l'ambassadeur d'Espagne qui sera a Paris.

5.

Que pour oster tout le subject de plainte aux Maistres des courriers de Bordeaux et Courriers ordinaires qui vont et viennent chasque semaine pour Paris, en Flandres et de Flandres a Paris, Il sera observé, que lesdictz ordinaires ne seront despeschez d'Espagne ny de Flandres aux jours du depart de l'Estafette de saint Sebastien pour Bayonne et de celluy desdictz courriers ordinaires de Paris pour Bruxelles et de Bruxelles pour Paris.

6.

Qu'il sera loisible audiet general des postes de France ou a ses commis des Bureaux de Paris, Bordeaux, Bayonne etc. d'Envoyer pour Espagne et d'en recepvoir toutes lettres qui viendront ausdictz Bureaux Conjointement avecq les lettres generalles de France, par la voye desdictz ordinaires de et pour Espagne, pour la liberté et commodité publique, qui sera reciproque pour les bureaux des postes d'Espagne et de Flandres, suivant qu'il s'est tousjours pratique.

7. *)

Le Pacquet adressant a Mr l'ambassadeur d'Espagne sera affranchy de port aussy bien celluy qui vient tant de Flandre que d'Espagne.

8.

Et comme Il est venu a la cognoissance des soubzsignez general des postes de France et correo mayor d'Espagne, que l'ordinaire d'Espagne en Italie a cessé de passer a Lyon pour esviter le payement de Quinze pistoles qui estoit introduict pendant la guerre, il est convenu entre eux

*) Ce paragraphe a été biffé.

greifender Weise zur Befriedigung der Generalpostmeister Spaniens und Flanderns und des spanischen Herrn Gesandten, welcher gerade in Paris beglaubigt sein wird.

5.

Um den Kuriermeistern in Bordeaux und den Ordinarikurieren, welche wöchentlich einmal nach Paris und Flandern gehen, und von Flandern nach Paris kommen, jeden Grund zur Klage zu benehmen, soll darauf gehalten werden, dass die genannten Ordinarikuriere weder von Spanien noch von Flandern aus an den Tagen abgefertigt werden, an welchen die Estafette von St. Sebastian nach Bayonne, bezw. die genannten Ordinarikuriere von Paris nach Brüssel und von Brüssel nach Paris abgehen.

6.

Dem genannten Generalpostmeister von Frankreich oder seinen Beamten der Postämter zu Paris, Bordeaux, Bayonne u. s. w. soll gestattet sein, alle diejenigen Briefe nach Spanien zu schicken und von dorther zu empfangen, welche an die genannten Postämter gelangen, zusammen mit französischen Briefschaften überhaupt, und zwar auf dem Wege der von und nach Spanien kursierenden Ordinaripost, mit Rücksicht auf die Freiheit und Bequemlichkeit des allgemeinen Verkehrs, was übrigens auch für die spanischen und flandrischen Postämter, gemäss der ständig geübten Praxis, Geltung haben soll.

7. *)

Das Briefpacket, welches an den spanischen Gesandten adressiert ist, soll vom Porto befreit sein, komme es nun aus Flandern oder aus Spanien.

8.

Und da es zur Kenntnis der unterzeichneten Generalpostmeister von Frankreich und von Spanien gelangt ist, dass die von Spanien nach Italien gehende Ordinaripost aufgehört hat, Lyon zu berühren, um der Bezahlung von 15 Pistolen aus dem Wege zu gehen, welche während des Krieges eingeführt worden war, so ist zwischen beiden abgemacht worden, dass die genannte Ordinaripost von Spanien

*) Dieser Paragraph ist ausgestrichen.

Spain and Flanders and of the Spanish ambassador who shall at the time be accredited in Paris.

5.

In order to prevent any cause of complaint on the part of the courier-masters in Bordeaux and the couriers of the ordinary post who travel once a week to Paris and Flanders and return from Flanders to Paris, it is to be observed that the above couriers, both those from Flanders and Spain, are not to be despatched on those days on which the stage from St Sebastian to Bayonne and the above mentioned couriers of the ordinary post from Paris to Brussels and from Brussels to Paris start.

6.

The Postmaster General of France and his officials in the post-offices of Paris, Bordeaux, Bayonne etc. are to be allowed to forward to and receive from Spain all such letters as reach the said post-offices, together with general French correspondence, by the said ordinary posts to and from Spain, and this out of regard to the liberty and convenience of the public, which practice, according to the hitherto existing custom, shall also hold good in the Spanish and Flemish post offices.

7. *)

The letter packet addressed to the Spanish ambassador shall be forwarded free, both from Spain and Flanders.

8.

It having come to the knowledge of the undersigned Postmasters General of France and Spain that the ordinary post from Spain to Italy has ceased to touch Lyons, in order to avoid the payment of 15 pistoles which had been demanded during the war, they have agreed that the

*) This paragraph is crossed out.

que ledict ordinaire d'Espagne pour Italie sera obligé de passer a Lyon comme d'anciennete, a condition que le sieur Dulieu et ses successeurs, maistres des courriers de Lyon, ne pourront prendre ny pretendre ledict Payement de quinze pistoles ny aucune autre contribution, mais les choses seront mises et restablies comme elles estoient avant la guerre.

9.

Et que les lettres d'Espagne pour les villes de France seront envoyées sans prendre en Espagne aucun port. Comme au semblable celles de France pour Espagne seront envoyées sans que le maistre des courriers de Paris puisse rien prendre pour le port d'Icelles.

De Nouveau mp. Burin mp.

MA. Vuoerden mp. A. Roelans mp.

Cassiano mp.

Cejourd'huy sont comparus pardevant les nottaires et gardenottes du Roy nostre sire en son chastelet de Paris, soubzsignez hault et puissant seigneur messire Hierosme de Nouveau, chevalier, Baron de Lignieres, seigneur de Fromont et autres lieux, conseiller du Roy en tous ses conseilz, Commandeur et grand Tresorier de ses ordres, grand maistre des courriers et surjntendant general des postes et Rellais de France, demeurant a Paris en son hostel place royalle parroisse St. Paul et noble homme Rollin Burin, conseiller du Roy, maistre des courriers estrangers de Paris, son commis, demeurant rue des Bourdonnois, parroisse saint Germain, d'une part,

Michel Ange Vuoerden, cappitaine de Cavallerie pour le service de sa Majesté Catholique, depputé a cest effect par son Excellence monseigneur le comte de Fuensaldagne, ambassadeur Extraordinaire pour sadicte Majesté Catholique vers sa Majesté tres chrestienne, Les sieurs Octavio Cassiano correo mayor de Madrik, comme procureur fondé de procuration de tres hault et tres puissant monsieur Ramire Philippes Nunes de Guzemant, duc de Santugar la major de Medina Delassores, Comte

nach Italien, wie von alters her, ihren Kurs über Lyon nehmen muss, mit der Bedingung, dass der Herr Dulieu und seine Nachfolger in ihrer Eigenschaft als Kuriermeister von Lyon weder die genannte Bezahlung von 15 Pistolen, noch irgend eine andere Abgabe beanspruchen dürfen, sondern dass die Verhältnisse wieder Platz greifen, wie sie vor dem Kriege waren.

9.

Die von Spanien kommenden, für französische Städte bestimmten Briefe sollen befördert werden, ohne dass in Spanien irgendwie Porto für dieselben erhoben wird. In gleicher Weise sollen die französischen, für Spanien bestimmten Briefe befördert werden, ohne dass der Pariser Kuriermeister hierfür irgend etwas erhebt.

De Nouveau m. p. Burin m. p.

M. A. Vuoerden m. p. A. Roelans m. p.

Cassiano m. p.

Heute sind erschienen vor den Notaren des Königs, unseres Herrn, in seinem Gerichtshof zu Paris, die Unterzeichneten, der hochmögende Herr Hieronymus von Nouveau, Ritter, Baron von Lignieres, Herr von Fromont und anderen Orten, Rat des Königs in allen seinen Ratskollegien, Komtur und Grossschatzmeister seiner Orden, Grossmeister der Kuriere und Generalintendant der französischen Posten und Relais, wohnhaft in Paris in seinem Hause auf dem Königsplatz in der Pfarrei St. Paul, ferner der Edele Rollin Burin, Rat des Königs, Kuriermeister für die Auslandskorrespondenz, sein Beamter, wohnhaft in der Strasse *des Bourdonnois* in der Pfarrei St. Germain, einerseits,

Michael Angelo Vuoerden, Kapitän der Kavallerie im Dienste Seiner Katholischen Majestät, beauftragt von Seiner Excellenz dem Herrn Grafen von Fuensaldagne, ausserordentlichem Gesandten für den König von Spanien bei dem König von Frankreich, die Herren Octavio Cassiano, *correo mayor* von Madrid, als Bevollmächtigter des hochmögenden hochgebietenden Herrn Ramire Philipp Nunes de Guzemant, Herzogs von Santugar la major de Medina Delassores, Grafen

ordinary post from Spain to Italy shall again, as heretofore, follow the route through Lyons, on the condition that Mr Dulieu and his successors, in their capacity of courier-masters of Lyons, shall claim neither the above mentioned payment of 15 pistoles nor any other sum, so that the relations which existed previous to the war may be re-established.

9.

Letters coming from Spain addressed to French towns shall be forwarded without any postage being charged on them in Spain. In the same manner, French letters addressed to Spain shall be forwarded without any charge for postage being made by the Paris courier-masters.

De Nouveau m. p. Burin m. p.

M. A. Vuoerden m. p. A. Roelans m. p.

Cassiano m. p.

This day, before the notaries of the King, our Master, in his Court of Justice in Paris, were present the undersigned, the high and mighty Lord, Heironymus de Nouveau, Knight, Baron of Lignières, Lord of Fromont and other places, Councillor of the King in all his councils, Commander and Grand Treasurer of his orders, Grand master of the couriers and General Intendant of French posts and relays, resident in Paris in his house on the Place royale, in the parish of St Paul; also the noble Rollin Burin, his officer, courier-master for foreign correspondence, resident in the rue des Bourdonnois in the parish of St Germain, on the one hand,

Michael Angelo Vuoerden, Captain of Cavalry in the service of His Most Catholic Majesty, deputed by His Excellence the Count of Fuensaldagne, Ambassador Extraordinary from the King of Spain to the King of France, the noblemen Octavio Cassiano, *correo mayor* of Madrid, as plenipotentiary of the very high and mighty Ramire Philippe Nunes de Guzemant, Duke

de Onate et de Villamediana etc., generalissime des postes d'Espagne, grand chambellan de sa Majesté Catholique et son grand conseiller d'Etat etc., passée soubz son seing privé et contresigné par son secretaire. Ladicte procuration en datte du vingt neufiesme jour du mois de Septembre dernier passé,

Et Alexandre Roelans, Maistre des postes d'Anvers, aussy commis et procureur pour cest effect fondé de procuration de hault et puissant seigneur messire Lamoral Claude Francois, comte de*) Balsassino Tassis et saint Empire, gentilhomme de la chambre de sa Majesté Imperiale, son general hereditaire des postes dudict saint Empire et de sa Majesté Catholique en ses pays bas, Bourgongne etc., passée pardevant Jean Sdroogen, nottaire et tabellion royal a**) Bruxelles, presens les tesmoings y desnommez, en datte du quatre jour du present mois de decembre, Tous estans de present à Paris a la suite et en l'hostel dudict seigneur ambassadeur, logez vieille rue du temple,

parroisse saint Gervais.

Les susdictes procurations duement signées et certifiées, ainsy quil est apparu aux nottaires soubzsignez par les originaux desdictes procurations desquelles a estéourny copies es mains dudict seigneur de Nouveau, et a l'Instance lesdicts originaux remis es mains desdicts sieurs Cassiano et Roelans d'aultre part.

Lesquelz apres avoir veu et leu de mot apres autre les articles et conditions cy devant escriptz, qu'ilz ont diet bien entendre, Reconnoissent avoir Iceux signez de leurs seings accoustumez, Promettent respectivement esdicts noms les entretenir et satisfaire selon leur forme et teneur, sans jamais souffrir y contrevenir, promettans en outre de les avoir a tous jours agreables et obligeans.

*. «Comte de» semble bien devoir être ajouté ici. Ces mots manquent dans l'original.

**) Ce mot manque dans le texte.

von Onate und Villamediana u. s. w., Generaloberstpostmeister der spanischen Posten, Grosskämmerer des Königs von Spanien und sein Grossstaattrat u. s. w. Die genannte Vollmacht, mit seinem Geheimsiegel versehen und von seinem Sekretär gegenzeichnet, trägt als Datum den 29. September laufenden Jahres.

Ferner Alexander Roelans, Postmeister von Antwerpen, versehen mit einer Vollmacht des hochmögenden Herrn Lamoral Claudius Franz, Grafen von*) Valsassina, Taxis und des heiligen Reiches, Kämmerer Seiner Kaiserlichen Majestät, und Erbgeneralpostmeister des heiligen Reiches und des Königs von Spanien in den Niederlanden und Burgund u. s. w. Der Vollmachtsbrief ist von dem königlichen Notar in**) Brüssel, Johann Sdroogen, in Gegenwart der genannten Zeugen am 4. Dezember aufgenommen. Alle zur Zeit in Paris im Gefolge und in der Wohnung des genannten Herrn Gesandten, wohnhaft in der Templestrasse in der Pfarrei St. Gervais.

Die obengenannten Vollmachten sind in der gehörigen Weise unterzeichnet und beglaubigt, so wie es den unterzeichneten Notaren aus den Originalen der genannten Vollmachten ersichtlich war, wovon Abschriften dem Herrn von Nouveau zugestellt wurden, während die Originale auf Ansuchen der genannten Herren Cassiano und Roelans wieder zurückgegeben wurden, andererseits.

Nachdem nun die genannten Bevollmächtigten die oben verzeichneten Artikel und Bedingungen von Wort zu Wort gesehen, gelesen und die Erklärung abgegeben haben, dass sie dieselben genau verstanden hätten, bekunden sie, dass sie die Urkunde mit ihren gewöhnlichen Siegeln bekräftigt hätten und legen im Namen ihrer Auftraggeber das Versprechen ab, das Abkommen unverbrüchlich aufrecht zu erhalten, ohne jemals irgend eine Verletzung desselben zuzugeben.

*) Die Worte «Grafen von», welche in der Vorlage fehlen, sind wohl hier einzuschreiben.

**) Dieses Wort fehlt im Text.

of Santugar la major de Medina Delassores, Count of Onate and Villamediana etc., Generalissimo of the Spanish posts, Grand Chamberlain to the King of Spain and his Grand Councillor of State etc. The above power of attorney bearing the imprint of his private seal and countersigned by his secretary bears the date of the 29th September of the current year.

There were also present Alexander Roelans, postmaster of Antwerp, invested with authority by Lamoral Claudius Franz, Count of*) Valsassina, Taxis and the Holy Empire, Chamberlain to His Majesty and hereditary Postmaster General of the Holy Empire and of the King of Spain, in the Netherlands, Burgundy, etc. This warrant of attorney was accepted by the royal notary in**) Brussels, John Sdroogen, in the presence of the above witnesses on the 4th December. All being at the time in Paris, in the suite and sojourning in the house of the said ambassador in the old Temple street in the parish of St Gervais.

The above mentioned letters of attorney, signed and attested as was apparent to the undersigned notaries from the originals of the said letters of attorney, copies of which have been remitted to the said Mr de Nouveau, whereas the originals, at the request of the said Messieurs Cassiano and Roelans, were returned, on the other hand.

Having seen, and read word for word, the above articles and conditions, and having declared that they perfectly comprehended them, they announce that they have affixed their usual seals and promise, in the name of their masters, to carry out

*) The words «Count of», although missing in the original should probably be inserted here.

**) This word is missing in the text.

Faict et passé audict hostel du dict seigneur de Nouveau l'an mil six cens soixante, le quinze decembre avant midy et ont signé quadruple.

De Nouveau mp. A. Roelans mp.
 MA. Vuoerden mp. Burin mp.
 Cassiano mp.
 Noms des notaires: Miotelet (?) mp.
 Muret (?) mp.

Littérature postale.

DIE KURZSCHRIFT IM POSTBETRIEBE, von *Gust. Ad. Pöschl*, k. k. Postofficial. — Vienne 1894. Chez l'auteur.

L'auteur de cet ouvrage est un partisan convaincu de l'idée que l'emploi de la sténographie dans le service postal donnerait lieu à de bons résultats. Il a suivi attentivement les efforts qu'on tente depuis quelques dizaines d'années, spécialement en Allemagne, pour faire adopter la sténographie par la poste, et il rapporte fidèlement, dans son opuscule, la marche et les progrès de ce mouvement. A la suite de cet exposé, il publie une liste, faite avec soin, de toutes les abréviations de mots, de groupes de mots, de noms de localités, etc. adoptées par les Administrations des postes d'Autriche, d'Allemagne, d'Angleterre, de France, etc. Ces abréviations sont rangées dans l'ordre chronologique de leur adoption et remontent pour l'Autriche, par exemple, jusqu'à l'année 1850. Cette liste est suivie d'avis relatifs à la simplification du style administratif, à l'allègement du service technique par l'emploi de certaines couleurs, etc. L'opuscule est, en un mot, un recueil scrupuleusement fait de tout ce qui, jusqu'à présent, a été tenté par différentes Administrations postales en vue de la simplification des affaires dans l'exploitation postale, et il témoigne de l'attention soutenue avec laquelle l'auteur a suivi depuis une série d'années le développement progressif dans son domaine favori.

Verhandelt in dem genannten Hotel des Herrn von Nouveau, im Jahre 1660, den 15. Dezember, vormittags. Die vierfache Ausfertigung war unterzeichnet

De Nouveau m. p. A. Roelans m. p.
 M. A. Vuoerden m. p. Burin m. p.
 Cassiano m. p.
 Namen der Notare: Miotelet (?) m. p.
 Muret (?) m. p.

Postalische Litteratur.

DIE KURZSCHRIFT IM POSTBETRIEBE, von *Gust. Ad. Pöschl*, k. k. Postofficial. — Wien 1894. Selbstverlag des Verfassers.

Der Verfasser dieser Schrift ist ein überzeugter Anhänger der Idee, dass durch die Anwendung der Kurzschrift im Postbetriebe ein erheblicher Nutzen geschaffen werden könne. Er hat die Bestrebungen, die namentlich in Deutschland seit einigen Jahrzehnten hervorgetreten sind, um der Stenographie Eingang bei der Post zu verschaffen, aufmerksam verfolgt und zeichnet als treuer Berichterstatter den Gang und Verlauf dieser Bewegung in seiner Schrift auf. Im Anschluss hieran veröffentlicht er ein mit grosser Gewissenhaftigkeit zusammengestelltes Verzeichnis aller bei den Postverwaltungen von Österreich, Deutschland, England, Frankreich etc. amtlich eingeführten Abkürzungen von Wörtern, Wörtergruppen, Ortsnamen u. s. w. in chronologischer Reihenfolge ihrer Einführung — für Österreich z. B. gehen die Angaben bis auf das Jahr 1850 zurück — und knüpft daran weitere Mitteilungen über Vereinfachungen des Geschäftsstils, Erleichterungen des technischen Dienstes durch Anwendung bestimmter Farben u. s. w. Die Schrift ist mit einem Worte die sorgsame Vereinigung alles dessen, was bisher auf dem Gebiete der Geschäftsvereinfachung im Postbetriebe bei verschiedenen Verwaltungen geleistet worden ist, und sie giebt Zeugnis davon, mit welcher Aufmerksamkeit der Herr Verfasser der fortschreitenden Entwicklung auf seinem Lieblingsgebiete seit einer Reihe von Jahren gefolgt ist.

the agreement inviolably and never permit it to be transgressed.

Negotiated in the said house of Mr de Nouveau, in the year 1660, the 15th December, forenoon.

The four copies were signed
 De Nouveau m. p. A. Roelans m. p.
 M. A. Vuoerden m. p. Burin m. p.
 Cassiano m. p.
 Names of the notaries: Miotelet (?) m. p.
 Muret (?) m. p.

Postal Literature.

DIE KURZSCHRIFT IM POSTBETRIEBE, von *Gust. Ad. Pöschl*, k. k. Postofficial. — Wien 1894. Selbstverlag des Verfassers.

The author of this pamphlet is a confirmed believer in the idea that the use of shorthand would be of considerable use in the postal service. He has carefully followed up the efforts which have been made of late years, especially in Germany, to gain an entrance for stenography into the post-office work, and, like a faithful reporter, he records in his pamphlet the issue of these efforts. In addition to this he publishes a carefully prepared list of all the abbreviations used by the postal administrations of Austria, Germany, France etc., of words, sentences, names of places etc. in the chronological order of their introduction — those for Austria, for instance, date back to the year 1850 — with further information as to the simplification of the business style, the facilitating of the technical part of the service by means of the introduction of special colours, etc. The pamphlet is, in short, a careful collection of all that has been done up to the present time by the different postal administrations for the simplification of the business of the postal service, and it gives evidence of the minute attention with which the author has followed up the progressive development of his favourite study during many years.

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.

XX^e volume.

N^o 10.

Berne, 1^{er} octobre 1895.

Sommaire. UN COMPTE POSTAL DE L'ANNÉE 1555. — NOTICE HISTORIQUE SUR LE TARIF DE LA POSTE AUX LETTRES DE RUSSIE. — LITTÉRATURE POSTALE. — PETITES COMMUNICATIONS.

Un compte postal de l'année 1555.

Par M. le Dr Joseph Rübsam, à Ratisbonne.

Un tableau et compte récapitulatif des frais imposés au trésor de l'Etat par l'entretien des *postes extraordinaires néerlandaises* pendant les mois d'avril, mai et juin 1555, donne un aperçu des plus intéressants sur la comptabilité postale, telle qu'elle s'était développée dans les Pays-Bas vers le milieu du XVI^e siècle.

Ces postes extraordinaires, pour l'exploitation desquelles le Maître général des postes impériales des Pays-Bas, Léonard I de Taxis,*) pouvait prétendre à une indemnité spéciale, embrassaient une partie importante des Pays-Bas et allaient bien au delà de cette province. L'étendue de ces postes extraordinaires pourrait être représentée par un triangle dont les côtés réuniraient Gravelines (à l'est de Calais), Ensisheim (dans l'Alsace méridionale) et Lingen (sur l'Ems). Elles se détachent des deux grandes routes postales principales que desservaient, depuis plus d'un demi-siècle, les *postes ordinaires* créées par François de Taxis entre les Pays-Bas, la France et l'Espagne,

*) Biographie allemande générale. Tome XXXVII. p. 514 et ss. Leipzig. 1894.

Eine Postrechnung aus dem Jahre 1555.

Von Herrn Dr. Jos. Rübsam in Regensburg.

Einen überaus interessanten Einblick in das Postrechnungswesen, wie es sich in den Niederlanden um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts ausgebildet hatte, erhalten wir durch die übersichtliche Zusammenstellung und Verrechnung der Kosten, welche aus der Unterhaltung der *niederländischen Extraordinariposten* während der Monate April, Mai und Juni des Jahres 1555 für die Staatskasse erwachsen.

Diese Extraordinariposten, für deren Betrieb der kaiserliche Generalpostmeister der Niederlande, Leonard I. von Taxis*), eine besondere Vergütung zu beanspruchen hatte, erstreckten sich über einen beträchtlichen Teil der Niederlande und weit darüber hinaus. Der Postbezirk dieser Extraordinariposten könnte etwa durch ein Dreieck veranschaulicht werden, dessen Linien Gravelines (östlich von Calais), Ensisheim (im südlichen Elsass) und Lingen (an der Ems) mit einander verbinden. Sie zweigen sich von den beiden grossen Hauptpoststrassen ab, auf welchen die von Franz von Taxis ins Leben gerufenen

*) Allgemeine Deutsche Biographie. Band XXXVII, 514 ff. Leipzig 1894.

A Postal Account of the year 1555.

By Dr. Jos. Rübsam in Regensburg.

A very interesting glimpse into the postal accounts of the Netherlands about the middle of the 16th century is afforded us in the comprehensive arrangement and reckoning up of the costs incurred by the State for the maintenance of the Dutch extraordinary posts during the months of April, May and June 1555.

These extraordinary posts, for the working of which the Postmaster General of the Netherlands, Leonard I. of Taxis,*) had to obtain special permission, extended over a considerable part of the Netherlands and far beyond their frontiers. An idea of their extent may best be obtained by imagining their districts to lie within a triangle, the points of which rested on Gravelines, east of Calais, Ensisheim in the south of Alsace and Lingen on the Ems. They branched off from the two principal post routes over which the *ordinary posts*, created by Franz von Taxis, between the Netherlands, France and

*) Allgemeine Deutsche Biographie. Vol. XXXVII, pp. 514 and following. Leipzig 1894.

d'un côté, l'Empire, les pays héréditaires autrichiens et l'Italie, de l'autre côté. *)

La présence dans le pays de l'empereur Charles V imprima certainement une activité toute particulière aux postes néerlandaises extraordinaires pendant les mois d'avril, mai et juin 1555. Les ordonnances de ce monarque des 10, 22 et 28 avril, des 6 et 10 mai et du 8 juin sont toutes datées de Bruxelles. **)

Notre document, qui donne la somme totale de 6278 livres, 14 patars ***) pour la dépense nécessitée par les postes extraordinaires, nomme les services postaux extraordinaires suivants :

En premier lieu (chapitre I), cinq services dans le pays de Luxembourg, qui mettent en communication Flamizoul †), cette antique station postale du service international d'Anvers, Bruxelles, Rheinhausen, Augsburg, Innsbruck, Vienne, Trente, Venise, Milan pour Rome et Naples, avec Thionville. En outre (chapitre II), la ligne de Valenciennes à St-Omer avec sept relais. Valenciennes se trouvait, comme Cambrai, qui sera nommé plus loin, sur la route des ordinaires de Bruxelles à Paris, dont l'exploitation, en raison des difficultés qui régnaient entre l'empereur Charles V et le roi de France Henri II, était apparemment suspendue, au moins en ce qui concerne le territoire français. En troisième lieu (chapitre III), il est fait mention de la poste de Cambrai pour Douai ou Arras. Ces contrées se trouvaient alors encore sous le sceptre des Habsbourg et

Ordinariposten zwischen den Niederlanden, Frankreich und Spanien einerseits und dem Reiche, den österreichischen Erblanden und Italien andererseits seit mehr als einem halben Jahrhunderte verkehrten *).

Zu dem besonders regen Betrieb der niederländischen Extraordinariposten während der Monate April, Mai und Juni des Jahres 1555 gab wohl die Anwesenheit Kaiser Karl V. in dem Lande Anlass. Die Erlässe dieses Monarchen vom 10., 22. und 28. April, vom 6. und 10. Mai und vom 8. Juni sind sämtlich von Brüssel aus datiert **).

Unser Aktenstück, welches die Gesamtsumme des für die Extraordinariposten nötigen Aufwandes auf 6278 Livres 14 Patars ***) angiebt, macht folgende Extraordinariposten bzw. Postkurse namhaft.

Zunächst (Absatz I) fünf Posten im Luxemburgischen, welche Flamizoul †), jene uralte Poststation des internationalen Kurses von Antwerpen, Brüssel, Rheinhausen, Augsburg, Innsbruck, Wien, Trient, Venedig, Mailand nach Rom und Neapel, mit Diedenhofen (*Thionville*) in Verbindung setzte. Ferner (Absatz II) die Linie von Valenciennes nach St. Omer mit sieben Posten. Valenciennes lag, wie das gleich zu erwähnende Cambrai, auf der Ordinaripoststrasse von Brüssel nach Paris, deren Betrieb jedoch bei den zwischen Kaiser Karl V. und König Heinrich II. von Frankreich obwaltenden Differenzen, wenigstens insoweit das französische Gebiet in Betracht kam, vermutlich eingestellt war. An dritter Stelle (Absatz III) wird die Post von Cambrai nach Douai bzw. Arras erwähnt. Jene Gegenden standen da-

Spain on the one hand and the Empire, the Austrian hereditary dominions and Italy on the other, had travelled for more than half a century. *)

It is very probable that the presence of the Emperor Charles V. in the Netherlands was the cause of the unusually brisk traffic during the months of April, May and June 1555, the edicts of that monarch of April 10th, 22nd and 28th, of May 6th and 10th and of June 8th being all dated from Brussels. **)

Our document, which gives the sum total of 6278 livres 14 patars ***) as the amount necessary for the maintenance of the extraordinary posts, mentions the following extraordinary posts and post routes :

In the first place (Paragraph I) five posts in Luxemburg which connected Flamizoul, †) that ancient post centre of international traffic from Antwerp, Brussels, Rheinhausen, Augsburg, Innsbruck, Vienna, Trient, Venice, Milan to Rome and Naples with Thionville. Further (Paragraph II) the line from Valenciennes to St. Omer, with seven posts. Valenciennes, as well as Cambrai which we shall soon mention, lay on the ordinary post route from Brussels to Paris, which however, owing to disagreements between the Emperor Charles V. and King Henry II. of France, had probably fallen into disuse, at least as far as the French part is concerned. In the third place (Paragraph III), the post from Cambrai to Douai and Arras is mentioned. These places were at that time still under the dominion of the house of

*) Rübsam. *Johann Baptista von Taxis. Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxisschen Posten.* p. 173 et ss. Fribourg en Brisgau. 1889.

**) Lanz. *Correspondance de l'empereur Charles V.* Vol. III. p. 649 et ss. Leipzig 1846.

***) La livre comptait 20 patars (= sous).

†) Cette localité est rarement indiquée sur les nouvelles cartes. Elle est située entre Bastogne et Marche.

*) Rübsam, Johann Baptista von Taxis. *Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxisschen Posten.* S. 173 ff. Freiburg im Breisgau 1889.

**) Lanz, *Korrespondenz des Kaisers Karl V.* Band III, 649 ff. Leipzig 1846.

***) Auf ein Pfund gingen 20 Patars (= sous).

†) Auf neueren Karten findet man diesen Ort selten verzeichnet. Er liegt zwischen Bastogne und Marche.

*) Rübsam, *Johann Baptista von Taxis. Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxisschen Posten.* Pages 173 and following. Fribourg im Breisgau 1889.

**) Lanz, *Korrespondenz des Kaisers Karl V.* Vol. III, pp. 649 and following. Leipzig 1846.

***) There were 20 patars to 1 pound (= sous).

†) This place is seldom marked in modern maps. It lies between Bastogne and Marche.

n'échurent à la France, pour la plupart, que sous le règne de Louis XIV.

Le quatrième service, avec cinq relais, se détachait de Rheinhausen (v. plus haut) et mettait, par Strassbourg et Ensisheim*), la Bourgogne en communication avec les Pays-Bas. Le cinquième service, avec dix relais, se dirigeait de Bruxelles, par Gand et Bruges, sur les côtes de la mer du Nord, Dunkerque et Gravelines, d'où s'effectuait certainement la traversée en Angleterre. Calais était alors encore une possession anglaise (chapitre V).

Le service le plus étendu et qui imposait aussi le plus de dépenses, allait de Malines à Nimègue, Arnheim, Deventer jusqu'à Lingen sur l'Ems (chapitre VI).

Tandis que tous les services qui viennent d'être nommés devaient être payés pour trois mois pleins, les services pour Fleurus, Piéton et Bray (chapitre VIII), et ceux de la route de Namur à Mariembourg (chapitre IX) n'avaient respectivement que 28 et 48 jours d'exploitation. La *poste de la Cour*, qui assurait le service de la Reine-régente, aussi longtemps qu'elle résidait à Anvers ou à Turnhout, n'avait été maintenue respectivement que pendant 9 et 41 jours.

Outre les extra-postes, qui étaient réservées au *service de l'Etat* dans le sens le plus strict du mot, et étaient à la disposition de la *Cour*, on trouve dans notre compte aussi les frais de quatre *postes de campagne* dans le camp de Givet. C'était une sorte de poste volante dont l'emploi était réclamé de temps à autre (chapitre XII). Ce parc de poste de campagne, à la tête duquel était placé un fonctionnaire postal spécial, était relié avec Namur, de même qu'avec Flamizoul, l'artère principale de la poste ordinaire, par un cheval de courrier extraordinaire (chapitres XIII et XIV), et ne fut exploité que pendant 45 jours.

*) La ville la plus importante des possessions de l'Autriche en Alsace.

mals noch unter habsburgischem Scepter und kamen meist erst zu König Ludwig XIV. Zeiten an Frankreich.

Der vierte Kurs mit fünf Posten zweigte sich von Rheinhausen (s. oben) ab und setzte, über Strassburg und Ensisheim*), Burgund mit den Niederlanden in Verbindung (Absatz IV). Der fünfte Kurs mit zehn Posten führte von Brüssel über Gent und Brügge, an die Küsten der Nordsee, nach Dünkirchen und Gravelines, von wo aus wohl die Überfahrt nach England bewerkstelligt wurde. Calais befand sich damals noch in den Händen der Engländer (Absatz V).

Der ausgedehnteste Kurs, der auch die bedeutendsten Kosten verursachte, lief von Mecheln nach Nymwegen, Arnheim, Deventer bis Lingen an der Ems (Absatz VI).

Während alle vorgenannten Posten für volle drei Monate zu bezahlen waren, hatten die folgenden zu Fleurus, Piéton und Bray (Absatz VIII) und die auf dem Kurs von Namur nach Mariembourg (Absatz IX) nur 28 bzw. 48 Betriebstage aufzuweisen. Auch die *Hofpost*, welche den Verkehr mit der Königin Regentin vermittelte, solange sie in Antwerpen bzw. in Turnhout weilte, war nur 9 bzw. 41 Tage im Gange erhalten worden (Absatz X und XI).

Neben den Extraposten, welche der *Staatsverwaltung* im strengen Sinne des Wortes bzw. den Bedürfnissen des *Hofes* dienten, finden sich in unserer Rechnung auch die Kosten von vier *Feldposten* im Lager bei Givet verzeichnet. Es waren dies eine Art fliegender Posten, deren Verwendung von Fall zu Fall bedingt war (Absatz XII). Dieser Feldpostpark, der einem eigenen Postbeamten unterstand, war mit Namur, das gleich Flamizoul an der Verkehrsader der Ordinari-post lag, durch ein Extraordinaripferd verbunden und hatte nur 45 Betriebstage zu verrechnen (Absatz XIII und XIV).

*) Bedeutendste Stadt der im Elsass gelegenen vorderösterreichischen Besitzungen.

Hapsburg, they did not come under French rule, for the most part, till the time of Louis XIV.

The fourth route, with five posts, branched off towards Rheinhausen (see above) and, passing through Strassburg and Ensisheim,*) connected Burgundy with the Netherlands (Paragraph IV). The fifth route, with ten posts, led from Brussels, by way of Ghent and Bruges, to the coast of the North Sea, Dunkirk and Gravelines, from whence the passage to England was most probably effected. Calais was at that time still in the possession of the English (Paragraph V).

The longest route and that which cost the most led from Mechlin to Nimeguen, Arnheim, Deventer to Lingen on the Ems (Paragraph VI).

All the above mentioned posts had to pay for full three months, whereas the following, to Fleurus, Piéton and Bray (Paragraph VIII) and those on the route from Namur to Mariembourg (Paragraph IX) had only to pay for 28 and 48 days respectively. The *Court* post also, which kept up the service for the Queen Regent so long as she stayed in Antwerp or Turnhout, was only maintained 9 and 41 days respectively (Paragraph X and XI).

Besides the extra posts, which effected the service of the *State Administration* in the narrowest sense of the word, and of the *Court*, there are mentioned in our account the cost of four *Field-posts* in the camp near Givet. These were a kind of flying post, the employment of which was conditional in each separate case (Paragraph XII). This field-post, which was managed by a special official, was connected with Namur, which, like Flamizoul was on the route of the ordinary post, by means of an extraordinary post-horse and had only 45 days to reckon (Paragraph XIII and XIV).

*) The most important town of the former Austrian possessions in Alsace.

Les dépenses des postillons pour les péages à effectuer aux passages des rivières, s'élevaient à 30 livres (chapitre VII).

Les lignes postales pour lesquelles il y avait à acquitter un trimestre entier, se trouvaient d'ailleurs depuis longtemps en exploitation; elles n'existaient donc pas seulement depuis le 1^{er} avril et n'ont certainement pas suspendu leur service le 30 juin. C'est ce qu'on peut, du reste, déjà constater par trois rappels réitérés des comptes précédents (*l'estat précédent*). On voit même, au sujet de la route Malines-Lingen, qu'elle était déjà exploitée depuis un temps assez long avec deux chevaux par relais (chapitre VI).

Les prix d'un cheval mis à disposition pendant un jour, varient suivant la contrée où on les emploie, de 9 à 12 patars. Ainsi par exemple à Flamizoul, on pouvait porter en compte, pour 1 cheval, 9 patars seulement, tandis qu'en Alsace ce prix s'élevait à 12 patars. Cette différence se fonde sur les résultats de la récolte, sur le prix des fourrages et la valeur de l'argent dans les diverses contrées.

Suivant les besoins, la situation des postes était différente dans les divers services. Tandis que, par exemple, sur la route de Namur à Mariembourg (chapitre IX), on ne disposait que d'un cheval, les relais de l'Alsace en avaient deux (chapitre IV). Les relais de poste entre Valenciennes et St-Omer avaient trois chevaux (chapitre II), tandis que les postes de campagne disposaient chacune de quatre chevaux (chapitre XII).

Le document d'où nous avons tiré ce qui précède et dont nous reproduisons ci-après le texte, est très vieux, peut-être est-ce une copie faite à la même époque que l'original, qui est certainement encore conservé dans les archives de la Chambre des comptes à Lille. Les 14 chapitres, écrits en vieux français, ont été numérotés pour la facilité du lecteur.

Die Ausgaben der Postillone für das bei Flussübergängen zu entrichtende Fährgeld beliefen sich auf 30 Livres (Absatz VII).

Die Postlinien, für welche ein volles Quartal der ausbedungenen Entlohnung fällig war, befanden sich übrigens schon längere Zeit im Betriebe, bestanden also nicht etwa erst seit dem 1. April, und haben mit dem 30. Juni wohl kaum ihre Thätigkeit eingestellt. Es ist das schon aus dem wiederholten Hinweis auf frühere Rechnungen (*l'estat précédent*) ersichtlich. Von der grossen Route von Mecheln nach Lingen wird geradezu hervorgehoben, dass dieselbe schon seit geraumer Zeit mit je zwei Pferden für jede Station im Betriebe gewesen sei (Abschnitt VI).

Die Preise für ein Pferd, das einen Tag zur Verfügung steht, schwanken nach der Gegend, wo sie gebraucht wurden, zwischen 9 und 12 Patars. So durften z. B. in Flamizoul für ein Pferd nur 9 Patars, im Elsass dagegen für ein Pferd 12 Patars verrechnet werden. Dieser Unterschied ist in den Ernteergebnissen bzw. in dem Stande der Futterpreise und dem Werte des Geldes in den verschiedenen Gegenden begründet.

Je nach dem Bedürfnisse lagen die Posten auf den Kursen verschieden. Während z. B. auf der Route von Namur nach Mariembourg (Absatz IX) nur ein Pferd eingestellt war, hatten die Relais im Elsass deren zwei (Absatz IV). Den Poststationen zwischen Valenciennes bis St. Omer standen drei Pferde zur Verfügung (Absatz II), während die Feldposten mit je vier Pferden versehen waren (Absatz XII).

Das Aktenstück, welchem wir die vorstehenden Angaben entnehmen, und welches seinem Wortlaut nach hier folgt, ist eine sehr alte, vielleicht gleichzeitige Abschrift des Originals, welches sich im Archive der Rechnungskammer zu Lille wohl noch vorfindet. Die 14 Absätze sind der Übersichtlichkeit halber markiert worden. Die Sprache des Originals ist die französische.

The expenses incurred by the postilions for crossing the rivers amounted to 30 livres (Paragraph VII).

The post routes for which a whole quarter of the stipulated payment was due had been in use for a considerable time; they did not exist simply since the 1st of April and were scarcely stopped on the 30th of June. This is clearly proved by the frequent reference to former accounts (*l'estat précédent*). Special mention is indeed made of the great route from Mechlin to Lingen, that it had been in use for a considerable time and was served by two horses in each station (Paragraph VI).

The price for a horse which is taken for a whole day varies, according to the neighbourhood where it was used, from 9 to 12 patars. Thus for instance, in Flamizoul only 9 patars could be reckoned for a horse, in Alsace, on the other hand 12 patars. This difference is founded on the results of the harvest or the price of fodder and the current value of money in the different districts of the country.

The posts on these routes differed according to the needs of the case. For instance, on the route from Namur to Mariembourg (Paragraph IX), only one horse was used, whereas the stages in Alsace employed two (Paragraph IV); the post-stations between Valenciennes and St. Omer had three horses at their disposition (Paragraph II), the field-posts each four (Paragraph XII).

The document, from which we take the preceding data and of which we hereafter reproduce the text, is a very old copy of the original, and probably made at the same time. The original is most likely still to be found in the accountant chamber at Lille. For the sake of clearness, the paragraphs have been numbered. The original is in French.

Postes extraordinaires pour les mois
d'apvril, may et Juing XV^e cinq^{te} cinq.

I.

Il est deu au maistre des postes de sa majeste*) pour lentretenement des cinq postes extraordinaires assises en Luxembourg qui ont servy depuis le premier iour d'apvril iusques le dernier jour de Juing XV^e LV ensuyvant, assavoir celles de *Boulaide*, de *Juel* et de *Luxembourg* a trois chevaux chacune, celle de *Thionville* a deux chevaux, a douze patars chacun cheval par iour, ou sont compris lesdicts jours encloz III^{xx}XI Jours entiers montent VI^c £ XII p, et la cinquesme qui est celle de *Flamizoul* a ung cheval seul et a noeu^f patars le jour pour estre en sa demeure et *oultre son ordinaire*, monte XL £ XIX p, fait ensemble la somme de . . VI^cXLI £ XI p.

II.

Item a luy pour lentretenement dautres sept postes, aussy extraordinaires, commenebant a *Valenciennes*, a *Fou*, a *Cambres*, a *Lens*, a *Bethune*, a *Aire* et a *Sainctomer*, qui ont servy de puis le premier jour d'apvril iusques dernier jour d'Juing LV ensuyvant, assavoir les six chacune a trois chevaux, comme par les estats precedents est fait mention, ou sont compris lesdicts jours encloz III^{xx}XI Jours entiers, qui au pris de XII patars chacun cheval par iour, monte IX^c III^{xx}II £ XVI p. Et la septiesme celle dudict *Valenciennes* a ung cheval et a noeu^f patars par jour, *pardessus son ordinaire*, monte XL £ XIX p, fait ensemble la somme de . MXXIII £ XV p.

III.

Item a la poste de *Cambres ez**)* *Douay* pour ung cheval davantaige, (cause Quil luy convient port de***) toutes les lettres que sont envoyees par *Arras*, que sont six lieues hors son chemin ordinaire. Et ce depuis

*) L'empereur Charles V. Ce n'est que le 25 octobre 1555 que Charles V renouca au duché des Pays-Bas, soit de Bourgogne, en faveur de son fils Philippe II.

***) Dans le texte on lit ici «lez».

****) Le mot «de» semble avoir été omis dans la copie.

Aussergewöhnliche Posten für die Monate
April, Mai und Juni des Jahres 1555.

I.

Man schuldet dem Postmeister Seiner Majestät*) für die Unterhaltung der fünf Extraordinariposten, welche in Luxemburg angelegt sind, und welche seit dem 1. April bis 30. Juni 1555 ununterbrochen im Betriebe waren, nämlich der Posten zu Boulaide, Juel und Luxemburg, für je drei Pferde, und der Post zu Thionville für zwei Pferde, das Pferd zu 12 Patars täglich gerechnet, also im ganzen für 91 Tage, 600 Livres 12 Patars. Ferner für die fünfte Post in Flamizoul mit nur einem Pferde um 9 Patars täglich, welches neben dem dortigen Ordinarpferde in Bereitschaft zu halten ist, 40 Livres 19 Patars, macht also zusammen die Summe von

641 Livres 11 Patars.

II.

Item demselben für die Unterhaltung anderer sieben gleichfalls Extraordinariposten, welche von Valenciennes nach Fou, Cambrai, Lens, Béthune, Aire und St. Omer laufen und vom 1. April bis zum 30. Juni 1555 ununterbrochen im Dienste sind, und zwar sechs Poststationen, eine jede mit drei Pferden, wie bereits in den vorausgehenden Rechnungen bemerkt wurde, also im ganzen für 91 volle Tage, das Pferd für den Tag zu 12 Patars angeschlagen, macht 982 Livres 16 Patars. Ferner für die siebente Post zu Valenciennes mit einem Pferd und 9 Patars täglich, ausser ihrem Ordinarpferd, macht zusammen die Summe von

1023 Livres 15 Patars.

III.

Item für die Post von Cambrai nach Douai für ein Pferd mehr, da diese Station die Beförderung aller Briefe zu besorgen hat, welche nach Arras geschickt werden, welche Stadt sechs Meilen von der gewöhnlichen Poststrasse abliegt, und zwar un-

*) Kaiser Karl V. Erst am 25. Oktober 1555 entsagte Kaiser Karl V. dem niederländischen bzw. burgundischen Herzogtum zu Gunsten seines Sohnes Philipp (II).

Extraordinary posts for the months of
April, May and June of the year 1555.

I.

Owing to the Postmaster of His Majesty*) for the maintenance of five extraordinary posts established in Luxemburg, and which have plied uninterruptedly since the 1st of April to the 30th of June 1555, namely the posts to Boulaide, Juel and Luxemburg each with three horses, and the post to Thionville with two horses, each horse being reckoned at 12 patars per day, making thus for a total of 91 days, 600 livres 12 patars. Further, for the fifth post in Flamizoul with only one horse at 9 patars per day which has to be kept in readiness as well as the ordinary post of the place, 40 livres 19 patars, making together a sum total of 641 livres 11 patars.

II.

Ditto to the same for the maintenance of other seven, also extraordinary posts, which run from Valenciennes to Fou, Cambrai, Lens, Béthune, Aire and St. Omer, and which have had an uninterrupted service from the 1st of April to the 30th of June 1555, having six post-stations, each with three horses, as has already been mentioned in the preceding accounts, making thus for 91 days, the horse reckoned at 12 patars per day, 982 livres 16 patars. Further, for the seventh post at Valenciennes with one horse at 9 patars per day, besides the ordinary post horse, making together the sum of

1023 livres 15 patars.

III.

Ditto for the post from Cambrai to Douai, for an extra horse, this station having the charge of forwarding all letters destined for Arras, which lies six miles from the usual

*) The Emperor Charles V. who did not renounce the dukedom of the Netherlands or Burgundy in favour of his son Philipp (II.) until the 25th October 1555.

le premier iour d'apvril iusques le dernier iour dudict mois de Juing LV ensuivant, ou sont comprins lesdicts jours encloz IIII^{**}XI jours entiers, qui a XII patars le jour monte la somme de . . . LIIII £ XII p.

IV.

Item a luy pour lentretenement daultres cinq postes extraordinaires assises depuis *Rynhausen a Radtstadt a Strausbourg a Sleestadt* et a *Enzesem* en Elsatre*) pour avoir et mander nouvelles de Bourgoinge, qui ont servi chascune a deux chevaux depuis ledict premier jour d'apvril jusques le dernier jour dudict mois de Juing ensuivant, ou sont comprins lesdicts iours encloz IIII^{**}XI jours entiers qui, au pris de XII patars chascun cheval par iour, montent la somme de . . . V^cXLVI £.

V.

Item a luy pour lentretenement daultres dix postes extraordinaires assises, commenchant a *Bruxelles, Assche, Eudeghem, Gand, Ruesselle, Bruges, Oudenbourg, Nieuport, Dunkercke* et la dixiesme a *Gravelinges*, qui ont servy chascune a deux chevaux depuis le premier jour d'apvril jusques ledict dernier de Juing LV ensuivant, ou sont comprins lesdicts jours encloz IIII^{**}XI Jours entiers, qui au pris que dessus montent ensemble la somme de . . . MIIII^{**}XII £.

VI.

Item a luy pour lentretenement daultres XIII postes extraordinaires assises, commenchant a *Malines, a saint Veyen, a Hoochstrate, Goorle, Boldre, Erpen, Nyemeghem, Arnheim* et une nouvelle nomme a *Loon*, que par ordonnance de sa Majeste fut adionete, comme en lestat precedent est faict mention, depuis *Deventer, Goor, Hotmorsum* et *Lingen*, qui ont servi chascune a trois chevaux, assavoir les deux, comme long temps a este, et la troisesme par ordonnance de la royne regente,**) aussy

*) C'est ainsi que porte le texte.

**) Il s'agit de la veuve du roi Louis II de Hongrie, l'archiduchesse Marie d'Autriche, qui fut regente des Pays-Bas de l'an 1531 à l'an 1555. Elle était la sœur de l'empereur Charles V.

unterbrochen seit dem 1. April bis zum 30. Juni 1555, demnach für volle 91 Tage zu 12 Patars per Tag, macht . . . 54 Livres 12 Patars.

IV.

Item demselben für die Unterhaltung von fünf weiteren Extraordinari-posten, angelegt von Rheinhausen aus nach Rastatt, Strassburg, Schlettstadt und Ensisheim im Elsass, um Nachrichten aus Burgund zu erhalten und dorthin abgehen zu lassen; diese Posten haben mit je zwei Pferden vom 1. April bis 30. Juni ununterbrochen gedient, also 91 volle Tage, zum Preise von 12 Patars für je ein Pferd täglich, macht mithin

546 Livres.

V.

Item demselben für die Unterhaltung von zehn anderen angelegten Extraordinari-posten, beginnend zu Brüssel nach Assche, Audegem, Gent, Ruyselede, Brügge, Oudenbourg, Nieuport, Dünkirchen und die zehnte zu Gravelines, welche eine jede mit zwei Pferden seit dem 1. April bis zum 30. Juni 55 ununterbrochen im Betriebe waren, also 91 volle Tage, zum obigen Preise, macht zusammen die Summe von . . . 1092 Livres.

VI.

Item demselben für die Unterhaltung von 13 andern angelegten Extraordinari-posten, beginnend von Mecheln nach St. Veyen, Hoogstraeten, Goorle, Herzogenbusch, Erp, Nymwegen, Arnheim und einer neuen Station zu Loon, welche auf Befehl Seiner Majestät hinzugefügt wurde, wie in der vorhergehenden Rechnung bemerkt, ferner von Deventer nach Goor, Ootmorsum und Lingen (an der Ems). Diese Posten haben mit je drei Pferden ihren Dienst versehen, nämlich mit je zweien, wie es lange Zeit hindurch bereits gewesen ist, und mit dem dritten auf Befehl der Königin Regentin*), gleichfalls in Übereinstimmung mit der voraus-

*) Gemeint ist die Witwe König Ludwig II. von Ungarn, Erzherzogin Maria von Österreich, welche von 1531—1555 die Statthalterschaft in den Niederlanden führte. Sie war eine Schwester Kaiser Karl V.

post road, uninterruptedly from the 1st of April to the 30th of June 1555, consequently 91 days at 12 patars per day, making 54 livres 12 patars.

IV.

Ditto to the same for the maintenance of five more extraordinary posts, established from Rheinhausen to Rastadt, Strassburg, Schlettstadt and Ensisheim in Alsace to receive and carry news to and from Burgundy; these posts have run without intermission, each with two horses, from the 1st of April to the 30th of June, consequently 91 days, at the rate of one horse at 12 patars per day, making thus . . . 546 livres.

V.

Ditto to the same for the maintenance of ten other extraordinary posts starting from Brussels to Assche, Audegem, Ghent, Ruyselede, Bruges, Oudenbourg, Nieuport, Dunkirk and the tenth to Gravelines, each having two horses, from the 1st of April to the 30th of June 1555, without intermission, consequently 91 whole days, at the above mentioned price, making together the sum of 1092 livres.

VI.

Ditto to the same for the maintenance of 13 other extraordinary posts starting from Mechlin to St. Veyen, Hoochstrate, Goorle, Boldre, Erp, Nimeguen, Arnheim and a new station at Loon added by command of His Majesty, as mentioned in the preceding account, further, from Deventer to Goor, Ootmorsum, and Lingen (on the Ems). These posts were all provided with three horses, that is with two horses as had been customary for a long time and then with a third by command of the Queen Regent,*) according

*) Widow of King Louis II. of Hungary. the Archduchess Maria of Austria who acted as Statthalter of the Netherlands from 1531 to 1555. She was the sister of the Emperor Charles V.

rendue avecq lestat precedent, et ce depuis le premier jour d'april jusques la dernier dudict mois de Juing l'ensuivant, ou sont comprins lesdicts Jours encloz IIII**XI Jour entiers, qui au pris comme dessus, montent ensemble la somme de

II^mCXXIX £ VIII p.
VII.

Item a luy pour les passaiges des rivières estants celles parts durant lesdicts trois mois la somme de

XXX £.

VIII.

Item a luy pour aultres trois postes extraordinaires, qui ont este assises a *Fleru*, a *Pieton* et *Brey*, qui ont servi chascune a deux chevaulx depuis le premier jusques le XXVIII^e d'april, ou sont comprins lesdicts XXVIII Jours encloz, par ordonnance aussy rendue en lestat precedent, montent la somme de

C £ XVI p.

IX.

Item a luy pour aultres deux postes qui ont par ordonnance de Monsieur de Barlaymont*) este assises a *Florines* et a saint *Gerard* entre Namur et Mariembourg, qui ont servy chascune a ung cheval commenchant le premier Jour d'april jusques le XVIII^e jour de May audict an ensuivant, ou sont comprins lesdicts jours encloz XLVIII jours entiers, qui au pris de XII patars chascune, comme par estat precedent est faict mention, montent la somme de

LVII £ XII p.

X.

Item a luy pour *une poste* qui a faict servir et sequir la court de la dicte dame Royne estant en *Anvers* a trois chevaulx, commenchant le premier jour d'april jusques le IX^e dudict mois lorsque sa maieste Retourna a Bruxelles, ou sont comprins lesdicts IX jours, qui au pris que dessus, montent la somme de

XVI £ III p.

XI.

Item a luy pour avoir de rechief fait servir ladicte poste en court de

Chevalier de la Toison d'or et membre de Conseil d'Etat néerlandais. Barlaymont était un partisan dévoué du roi Philippe II.

gehenden Rechnung, und zwar ununterbrochen seit dem 1. April bis zum 30. Juni 1555, also volle 91 Tage, zum oben genannten Preise, macht zusammen die Summe von

2129 Livres 8 Patars.

VII.

Item demselben für die Bestreitung der Ausgaben für die Flussübergänge in jenen Gegenden während der genannten drei Monate die Summe von

30 Livres.

VIII.

Item demselben für drei andere Extraordinariposten, welche zu Fleurus, Piéton und Bray angelegt worden sind, und von denen eine jede mit zwei Pferden vom 1. bis zum 28. April, also 28 Tage im Betriebe war auf Befehl, wie derselbe in der vorausgehenden Rechnung zum Ausdruck kam, macht die Summe von

100 Livres 16 Patars.

IX.

Item demselben für zwei andere Posten, welche auf Befehl des Herrn von Barlaymont*) zu Florennes und St. Gérard, zwischen Namur und Mariembourg, angelegt wurden und welche mit je einem Pferde, vom 1. April an beginnend, bis zum 18. Mai des genannten Jahres ununterbrochen, also im ganzen 48 Tage, im Betriebe waren, und zwar für den Preis von je 12 Patars, wie in der vorausgehenden Rechnung bemerkt wurde, beläuft sich auf die Summe von

57 Livres 12 Patars.

X.

Item demselben für eine Post mit drei Pferden, welche er in Betrieb gesetzt hat und dem Hofe der genannten Königin folgen liess, so lange sie in Antwerpen weilte, vom 1. April bis zum 9. des genannten Monats, als Seine Majestät nach Brüssel zurückkehrte, also 9 Tage zu dem obigen Preise, macht

16 Livres 4 Patars.

XI.

Item demselben, weil er die genannte Post nach dem Hofe der

*) Ritter des goldenen Vlieses und Mitglied des niederländischen Staatsrates. Barlaymont war ein getreuer Anhänger König Philipp II.

to the preceding account, without interruption from the 1st of April to the 30th of June 1555, consequently 91 days at the above mentioned price, making together a sum of

2129 livres 8 patars.

VII.

Ditto to the same for the costs of crossing the rivers in those districts during three months, the sum of

30 livres.

VIII.

Ditto to the same for three other extraordinary posts running between Fleurus, Piéton and Bray, each with two horses, from the 1st to the 28th of April, 28 days, as was expressed in the former account, making a sum of . . .

100 livres 16 patars.

IX.

Ditto to the same for two other posts which were organised, by command of the lord of Barlaymont*) to Florennes and St. Gérard between Namur and Mariembourg, each with one horse uninterruptedly from the 1st of April to the 18th of May of the said year, consequently 48 days, at the rate of 12 patars each as was stipulated in the former account, amounting to the sum of

57 livres 12 patars.

X.

Ditto to the same for a post with three horses which he had organised for the service of the Court of the above mentioned queen as long as she stayed in Antwerp, from the 1st to the 9th of April, when Her Majesty returned to Brussels, making, for 9 days at the above price,

16 livres 4 patars.

XI.

Ditto to the same for having organised the said post to the court

*) Knight of the Golden Fleece and member of the Council of State of the Netherlands. Barlaymont was a faithful partisan of King Philipp II.

la dicte dame tant a *Turnhout* qua en *Ancers*, commenchant le XVI^e d'april iusques le XXVI^e de may, aussi a trois chevaulx, ou sont comprins XLI jours entiers, qui au pris que dessus montent la somme de

LXXIII £ XVI p.

XII.

Item a luy pour lentretenement de quatre postes, quil a envoye au camp a *Givet* pour resider tant audict camp que es lieux ou quon les voudroit employer, qui ont servy, chascune a quatre chevaulx, commenchant le XVII^e de may jusques le dernier de Juing, ou sont comprins lesdicts jours encloz XLV jours entiers, comme apart par lordonnance de sa majeste en date du XV^e jour dudict mois de may, montent au pris que dessus la somme de

III^e XXXII £.

XIII.

Item a la poste de *Namur* pour *ung cheval outre son ordinaire*, pour servir vers le dict camp le temps que dessus a XII patars par jour monte la somme de . XXVII £.

XIV.

Item a luy pour lentretenement dung de ses clercqz, ques qu'en a par la dicte ordonnance de sadicte majeste fait servir au camp a deux chevaulx commenchant le susdict XVII^e de may iusques ledict dernier de Juing, ou sont comprins lesdicts jours encloz XLV jours entiers, montent, au pris que dessus, la somme de

LIII £.

Somme VI^m II^c LXXVIII £ XIII p.

genannten hohen Frau, sei es nun in *Turnhout* oder in *Antwerpen*, hat anlegen lassen, beginnend vom 16. April bis zum 26. Mai, gleichfalls mit drei Pferden, also 41 volle Tage, welche sich, zum Preise wie oben berechnet, auf die Summe belaufen von

73 Livres 16 Patars.

XII.

Item demselben zur Unterhaltung der vier Posten, welche er in das Feldlager zu *Givet* geschickt hat, um daselbst oder an Orten, wo man sie gebrauchen will, des Dienstes gewärtig zu sein; eine jede war mit vier Pferden vom 17. Mai an bis zum 30. Juni, also volle 45 Tage, im Betriebe, wie aus dem Befehle Seiner Majestät, d. d. 15. Mai, ersichtlich ist, macht zu dem genannten Preise die Summe von . . . 432 Livres.

XIII.

Item der Post von *Namur* für ein Pferd ausser ihrem Ordinaripferd, um nach dem genannten Feldlager hin während der genannten Zeit den Dienst zu versehen, zu 12 Patars täglich, macht die Summe von

27 Livres.

XIV.

Item demselben für die Unterhaltung eines seiner Beamten, den er auf Grund des genannten Befehles Seiner Majestät mit zwei Pferden in dem Feldlager den Postdienst versehen lässt, beginnend mit dem 17. Mai bis zum genannten 30. Juni, also zusammen 45 Tage, macht zum obigen Preise die Summe von

54 Livres.

Gesamtsumme 6278 Livres 14 Patars.

of the above mentioned noble lady whether in *Turnhout* or in *Antwerp*, starting from the 16th of April to the 26th of May, also with three horses, for 41 days, amounting, at the price quoted above, to the sum of

73 livres 16 patars.

XII.

Ditto to the same for the maintenance of four posts which he had sent to the camp at *Givet* to perform the service there or at any other place where they might be required: each post was provided with four horses and ran from the 17th of May to the 30th of June, consequently 45 days, as may be seen from the command of His Majesty dated May 15th, making, at the above mentioned price, a sum of . . . 432 livres.

XIII.

Ditto to the post office of *Namur* for one horse, in addition to the ordinary post horse, to effect the service, during the above mentioned period, with the camp, as above, at 12 patars per day, making a sum of

27 livres.

XIV.

Ditto to the same for the maintenance of one of his officers whom he has charged, at the command of His Majesty, to transact with two horses, the postal service in the camp, starting from the 17th of May to the 30th of June, consequently 45 days, making, at the above price a sum of

54 livres.

Sum total 6278 livres 14 patars.

Notice historique sur le tarif de la poste aux lettres de Russie.*)

L'histoire du tarif existant en Russie, pour les lettres ordinaires à des-

*) Extrait d'un essai de M. N. T. de Sokolow, publié dans les n^{os} 1 et 2 du *Journal des Postes et des Télégraphes*, de St-Petersbourg (année 1894).

Zur Geschichte des russischen Briefposttarifs.*)

Die Geschichte des in Russland bestehenden Tarifs für gewöhnliche

*) Auszug aus einem in den Nummern 1 und 2 der in St. Petersburg erscheinenden Zeitung für Post und Telegraphie für 1894 abgedruckten Aufsätze des Herrn N. T. Sokolow.

On the History of the Russian Letter-post Tariff.*)

The history of the Russian tariff for ordinary inland letters may be divided into two periods.

*) Extract from an essay by Mr N. T. Sokolow in Nos. 1 and 2 of the *Postal and Telegraphic Journal* for 1894, published in St. Petersburg.

mination de l'intérieur, peut être divisée en deux périodes.

Pendant la première période, qui commence à l'époque du service postal régulier (1665) et dure, à peu près, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle (1783), les ports des lettres étaient extrêmement variés; pour chaque service et pour chaque route, il existait des taxes différentes qui, d'après les besoins du temps, changeaient souvent. Sur quelques routes, il y avait même, suivant le mode de transport des lettres, deux taxes différentes. Ainsi, par exemple, lorsqu'une lettre de St-Petersbourg pour Moscou était expédiée par la poste marchande — par l'intermédiaire des bureaux de poste — on devait payer un port plus élevé que quand les lettres étaient confiées au courrier de poste de l'Etat — Chancellerie des courriers de l'Etat. *) Le solotnik était l'unité de poids au commencement de la période, et le lot**), à la fin.

La deuxième période (de 1783 jusqu'à présent) peut être désignée comme la période de l'unification des taxes. Elle-même se divise en deux parties. Dans la première (1783 à 1843), il existait des taxes uniformes proportionnées à la distance que la lettre avait à parcourir dans l'empire entier; par contre, dans la seconde (1843 jusqu'à présent), des taxes uniformes sont appliquées pour tout le pays, sans égard à la distance.

I^{re} Période.

Comme cela a déjà été mentionné plus haut, les taxes postales ne variaient pas seulement d'après la distance, mais également d'après les courses. En exposant les différents tarifs, nous indiquerons ces courses dans l'ordre chronologique:

*) La condition de l'expéditeur était aussi une raison qui influait sur l'importance de la taxe. Par exemple, les gens de la noblesse avaient à payer d'autres taxes que les marchands, pour les lettres adressées aux mêmes endroits et expédiées par les mêmes moyens.

**) 1 lot russe = 3 solotniks = 12,8 g.

inländische Briefe kann in zwei Perioden eingeteilt werden.

Während der ersten Periode, die mit der Zeit des regelmässigen Postverkehrs (1665) begann und fast bis zum Ende des 18. Jahrhunderts (1783) dauerte, waren die Briefportosätze ungemein verschieden, da für jeden Postkurs und jede Poststrasse besondere Taxen bestanden, die sich nach den Bedürfnissen der Zeit oft änderten. Auf einzelnen Routen gab es sogar, je nach der Art und Weise der Beförderung des Briefes, zweierlei Taxen. So war beispielsweise für Briefe von Petersburg nach Moskau, deren Beförderung mit der kaufmännischen Post — durch Vermittelung der Postanstalten — erfolgte, das Porto höher, als wenn die Briefe der staatlichen Kurierpost — der Kanzlei für Staatskurier — zur Weitersendung übergeben wurden. *) Als Gewichtseinheit galt im Anfange der Periode der Solotnik und am Ende derselben das Lot. **)

Die zweite Periode (von 1783 bis zur Gegenwart) kann als die Periode der Vereinheitlichung der Brieftaxen bezeichnet werden. Dieselbe zerfällt in zwei Zeitabschnitte. Im ersten (1783—1843) wurden für das ganze Reich einheitliche Sätze nach Massgabe der Entfernung, welche die Briefe zurückzulegen hatten, aufgestellt, im zweiten dagegen (1843 bis jetzt) einheitliche Sätze für das ganze Land ohne Rücksicht auf die Entfernung eingeführt.

I. Periode.

Wie schon oben erwähnt, variierten die Portosätze nicht nur nach der Entfernung, sondern auch nach den einzelnen Kursen. Wir lassen daher bei Wiedergabe der verschiedenen Tarife diese Kurse nach der Zeit ihrer Eröffnung folgen.

*) Auch der Stand der Absender war für die Höhe der Brieftaxe massgebend, indem z. B. Angehörige des Adels für Briefe nach demselben Bestimmungsorte und bei der gleichen Beförderungsweise andere Portosätze zu zahlen hatten, als Kaufleute.

**) 1 russ. Lot = 3 Solotnik = 12,8 g.

During the first period, which began at the same time as the regular postal service (1665) and lasted till nearly the end of the 18th century (1783) the postage for letters varied exceedingly, every post-route and every post-road having special taxes which were often changed according to the needs of the times. On certain routes there were even two rates of charges which were applied according to the manner of forwarding the letters. Thus, for instance, letters from St. Petersburg to Moscow which were forwarded by the mercantile post—through the medium of the post-offices—were charged a higher postage than those delivered by the State couriers—Department for State Couriers. *) At the beginning of the period the solotnik was the uniform fixed weight, at the end, the lot. **)

The second period—from 1783 to the present time—may be described as that in which uniformity of postage was achieved. It has two divisions; in the first (1783-1843) uniform rates according to distance were fixed for the whole empire, in the second (1843 to the present time) uniform rates were introduced for the whole country irrespective of distance.

Ist Period.

As above mentioned, the rates of postage varied not only according to distance but also for the different routes. In giving the different tariffs we shall therefore mention these routes according to the time of their establishment.

*) The social rank of the sender was also taken into consideration in fixing the amount of postage, members of the nobility having to pay more than merchants for letters forwarded in the same manner to the same destination.

**) 1 Russian lot = 3 solotnik = 12.8 g.

1° La poste de Riga fut organisée, en l'an 1665, par l'étranger Léon Marcelis; les lettres qu'elle transportait devaient payer (à l'exception de celles qui étaient envoyées pour le service du Czar), par solotnik, les taxes suivantes: les lettres de Moscou, 2 altins et 4 dengas; les lettres entre Pskov et Riga, d'un côté, Volmar, etc. en Livonie, de l'autre, 2 altins. Le produit du port des lettres était partagé, par moitié, entre les établissements de poste de départ ou d'arrivée et l'entrepreneur Marcelis, qui devait recevoir sa part chaque semaine.

2° La poste de Vilna fut organisée après la conclusion de la paix avec la Pologne, en l'an 1667. Le traité de paix ne contient relativement aux relations postales entre les deux pays que la disposition générale d'après laquelle, pour les lettres d'affaires des marchands, il pouvait être perçu des taxes à fixer par les lois de chaque pays. Des renseignements plus détaillés sur cette poste ne se trouvent pas dans les sources qui ont été consultées ici.

3° Ces sources ne disent pas, non plus, de combien était la taxe à payer à la poste d'Archangel, qui, depuis 1693, était employée pour l'expédition de la correspondance privée et officielle.

4° Une ordonnance sur les postes organisées en Sibérie en l'an 1698, au temps de Winus, stipulait que les fonctionnaires devaient prélever le port, pour toute correspondance commerciale, d'après le poids et, en outre, mentionner, dans un registre, la date, le nom de l'expéditeur et le poids de la lettre. La somme perçue par l'employé devait être indiquée sur la lettre, et enfin la remise devait être faite au destinataire, à Moscou, sans perception de taxe.

Du temps de Pierre le Grand, les lettres de Moscou pour les endroits ci-après étaient soumises aux taxes suivantes:

1. Die Rigaer Post wurde im Jahre 1665 von dem Ausländer Leontius Marselis eingerichtet; für die mit derselben beförderten Briefe (mit Ausnahme derjenigen, welche in Angelegenheiten des Zaren abgesandt wurden) waren für jeden Solotnik die nachstehenden Sätze zu entrichten: für Briefe aus Moskau 2 Altin 4 Denga; für Briefe zwischen Pskow einerseits und Riga, Volmar etc. in Livland andererseits 2 Altin. Die Portoeinnahme wurde zwischen Annahme- bzw. Abgabe-Postanstalt und dem Unternehmer Marselis, dem sein Anteil wöchentlich zugestellt werden musste, halbscheidlich geteilt.

2. Die Wilnaer Post wurde nach dem Friedensschlusse mit Polen im Jahre 1667 eröffnet. Der Friedensvertrag enthält bezüglich des postalischen Verkehrs zwischen beiden Ländern nur die allgemeine Bemerkung, dass für Geschäftsbriefe der Kaufleute Gebühren erhoben werden können, welche durch die Gesetze jedes Landes zu bestimmen seien. Ausführlichere Angaben über diese Post finden sich in den benutzten Quellen nicht vor, ebensowenig ist aus denselben ersichtlich, welche Portosätze

3. bei der seit 1693 bestehenden Post in Archangelsk, die zur Versendung von Privat- und Staats-Korrespondenz benutzt werden konnte, zu zahlen waren.

4. Die Verordnung über die im Jahre 1698 zur Zeit Winus' eingerichtete sibirische Post bestimmt, dass die Beamten für kaufmännische Korrespondenz das Porto nach dem Gewicht erheben und davon unter Angabe des Tages, Absenders und Gewichts des Briefes in den Büchern Notiz zurückbehalten sollen. Der erhobene Betrag sei von dem Beamten auf dem Briefe anzugeben, und letzterer in Moskau dem Adressaten ohne Portoansatz auszuhändigen.

Zur Zeit Peters des Grossen unterlagen die Briefe aus Moskau auf diesem Kurse den nachstehenden Taxen:

1.—The Riga post was established in 1665 by Leontius Marselis, a foreigner; for every letter sent by it, with the exception of those carried for the Tzar, the following rates were charged per solotnik:—for letters from Moscow 2 altin 4 denga; for letters between Pskov on the one hand and Riga, Volmar etc. in Livonia on the other 2 altin. The postage receipts were divided equally between the post offices of despatch or delivery and the contractor Marselis, who received his share each week.

2.—The Vilna post was opened in 1667, on the conclusion of peace with the Poles. With regard to postal communications the treaty of peace contained but one general observation, to the effect that postal fees, which were to be legally determined by each country, could be charged on the business letters of merchants. More minute details did not exist in the sources from which our further information was derived.

3.—No mention is moreover made of the postage rates charged for the transmission of private and State correspondence by the Archangel post which was established in 1693.

4.—The regulations for the Siberian post, which was organised in 1698, in the time of Winus, ordered that all mercantile correspondence should be charged according to weight, and that the date of despatch, name of sender and weight of the letter should be entered in the books. The amount paid had to be inscribed by the postal official on the letter, which was to be delivered to the addressee in Moscow without additional postage.

At the time of Peter the Great letters from Moscow forwarded by this route were charged the following postage:—

Pour Verkhotourié, Tioumègne et Tobolsk : 6 altins ; pour Bérésow, Sourgout, Tomsk, Enisseïsk et Krasnoïarsk : 10 altins ; pour Ilimsk, Jakoutsk, Irkoutsk et Nertchinsk : 13 altins. Ces taxes étaient aussi appliquées aux lettres expédiées de Verkhotourié à Moscou ou à un des autres endroits précités.

5. En l'an 1701, l'Office des Affaires étrangères transmit l'administration des établissements de poste à son traducteur, le Baron von Schafirov. Sous sa direction, le tarif du port des lettres fut considérablement augmenté. Les contemporains de von Schafirov, le prince Menschikoff et le sénateur Pisarew, l'accusaient même d'avoir établi une surtaxe entièrement à l'encontre des règles observées par ses prédécesseurs et sans y avoir été autorisé par un ukase du Czar.

Le port d'une lettre se montait, par solotnik, pour le trajet :

	à kopeks *)
a. entre Moscou et St-Petersbourg	10
" " Kline . . .	3
" " Tver . . .	4
" " Torjok . . .	5
" " Vichni-Volotchok	6
" " Novgorod . .	7
b. " " Archangel . .	20
" " Vologda . .	10
" " Jaroslav . .	5
c. entre St-Petersbourg et Riga .	15
" " Narva . . .	7
" " Réval . . .	12
" " Dorpat . . .	12
" " Viborg . . .	12
d. entre Moscou et Riga . . .	25
" " Narva . . .	7
" " Réval . . .	12
" " Dorpat . . .	12
" " Viborg . . .	12

Les taxes mentionnées sous les lettres c et d étaient encore en vigueur au commencement du règne de l'Impératrice Catherine II.

Le port des lettres de St-Petersbourg pour Riga fut plus tard considérablement réduit, afin d'engager les marchands étrangers, qui possé-

nach Werchoturje, Tjumen und Tobolsk : 6 Altin ; nach Beresow, Surgut, Tomsk, Jeniseisk und Krassnojarsk : 10 Altin ; nach Ilimsk, Jakutsk, Irkutsk und Nertschinsk : 13 Altin. Dieselben Sätze fanden Anwendung auf Briefe, welche aus Werchoturje nach Moskau oder einem der anderen oben genannten Orte abgesandt wurden.

5. Im Jahre 1701 übertrug das Auswärtige Amt dem bei demselben angestellten Übersetzer, Baron von Schafirov, die Verwaltung der Postanstalten. Unter seiner Leitung wurde der Briefportotarif erheblich erhöht. Die Zeitgenossen des von Schafirov, Fürst Menschikoff und Senator Pisarew, beschuldigten diesen sogar, die Erhöhung ganz gegen die von seinen Vorgängern beobachteten Regeln und ohne dazu durch einen Ukas des Zaren ermächtigt worden zu sein, eingeführt zu haben.

Das Briefporto betrug für jeden Solotnik

	Kopeken *)
a. zwischen Moskau und St.Petersburg	10
" " " Klin . . .	3
" " " Twer . . .	4
" " " Torschok . .	5
" " " Wischni-Wolotchok	6
" " " Nowgorod . .	7
b. " " " Archangelsk	20
" " " Wologda . .	10
" " " Jaroslawl . .	5
c. " St.Petersburg » Riga . .	15
" " " Narva . . .	7
" " " Reval . . .	12
" " " Derpt . . .	12
" " " Wiborg . . .	12
d. " Moskau » Riga . . .	25
" " " Narva . . .	7
" " " Reval . . .	12
" " " Derpt . . .	12
" " " Wiborg . . .	12

Die unter c und d angeführten Sätze waren noch im Anfange der Regierung der Kaiserin Katharina II. in Kraft.

Das Porto für Briefe von St. Petersburg nach Riga wurde später erheblich ermässigt, um ausländische Kaufleute, welche bereits in Moskau,

*) 1 Rubel (Gold) = 100 Kopeken = 4 Franken.

To Verchotwije, Tiumen and Tobolsk, 6 altin : to Beresov, Surghut, Tomsk, Yeniseisk, Krasnoyarsk, 10 altin ; to Ilimsk, Yakutsk, Irkutsk and Nertchinsk, 13 altin. The same postage was charged on letters sent from Verchotwije to Moscow or any of the places mentioned above.

5.—In the year 1701, the Foreign Office gave over to its translator, Baron von Schafirov, the administration of the post office. Under his control the postage on letters was raised considerably. The contemporaries of von Schafirov, Prince Menschikoff and Senator Pisarew, even accuse him of having raised it quite contrary to the rules observed by his predecessors and without having been authorised to do so by an ukas of the Tzar.

The postage amounted, for every solotnik to :—

	Kopecks *)
a. between Moscow and St. Petersburg	10
" " " Klin . . .	3
" " " Twer . . .	4
" " " Torjok . . .	5
" " " Vichni-Volotchok .	6
" " " Novgorod . .	7
b. " " " Archangel . .	20
" " " Vologda . .	10
" " " Jaroslawl . .	5
c. " St. Petersburg » Riga . .	15
" " " Narva . . .	7
" " " Reval . . .	12
" " " Derpt . . .	12
" " " Viborg . . .	12
d. " Moscow » Riga . . .	25
" " " Narva . . .	7
" " " Reval . . .	12
" " " Derpt . . .	12
" " " Viborg . . .	12

The rates of postage given under c and d were still in force at the beginning of the reign of the Empress Catharine II.

The postage for letters from St. Petersburg to Riga were afterwards

*) 1 rouble (gold) = 100 kopecks = 4 francs.

*) 1 rouble (or) = 100 kopeks = 4 francs.

daient déjà beaucoup d'agences à Moscou, à Archangel et à Vologda, et qui, par contre, étaient faiblement représentés dans la nouvelle résidence (St-Petersbourg), à s'établir dans ce dernier endroit.

6° Une ordonnance de l'an 1770 décide que la Chancellerie des courriers doit accepter des lettres à l'expédition. Elles étaient soumises à l'affranchissement obligatoire et le port était de 1 denga par 100 verstes*) et par solotnik.

7° Une ordonnance du Sénat, en date du 17 décembre 1725, sur la poste St-Petersbourg-Moscou, contient ce qui suit: Pour les lettres entre St-Petersbourg et Moscou, 2 kopeks doivent être perçus par solotnik. Ce droit est réduit de moitié pour les lettres remises dans un lieu situé entre St-Petersbourg et Moscou.— Les lettres étaient expédiées deux fois par semaine par le bureau de poste.

Une seconde ordonnance du Sénat, en date du 11 juin 1736, stipule encore les choses suivantes:

Pour les lettres privées qui seront transportées entre St-Petersbourg et Moscou par le courrier de poste, il sera perçu un denga par solotnik, et le salaire du courrier de l'Etat sera prélevé sur la recette. Le comptoir de l'Etat doit couvrir tout déficit possible.

La taxe des lettres transportées par ce courrier de poste, était par conséquent plus élevée que celle des lettres qui étaient expédiées par la poste ordinaire (voir chiffre 5°).

8° En 1725, le port des lettres transportées par le service vers Archangel était réduit, pour le trajet de Moscou jusqu'à Archangel, à 4 kopeks, jusqu'à Vologda à 3 kopeks, et jusqu'à Jaroslavl à 1 kopek, par solotnik; ensuite de cette réduction, les recettes diminuèrent si considérablement qu'elles ne purent plus subvenir à l'entretien des établissements de poste et que la caisse de l'Etat dut sou-

Archangelsk und Wologda viele Agenturen besaßen, in der neuen Residenzstadt (St. Petersburg) dagegen nur schwach vertreten waren, zu bewegen, sich in letzterem Orte niederzulassen.

6. Eine Verordnung vom Jahre 1770 bestimmte, dass die Kurier-Kanzlei Briefe zur Beförderung anzunehmen habe. Die Briefe sollten dem Frankierungszwange unterliegen und 1 Denga für jede 100 Werst*) und jeden Solotnik Gewicht Porto kosten.

7. Über die St. Petersburg-Moskauer Post enthält eine Verordnung des regierenden Senats vom 17. Dezember 1725 Folgendes: Für Briefe zwischen St. Petersburg und Moskau sind für jeden Solotnik 2 Kopeken zu erheben. Diese Gebühr ermässigt sich auf die Hälfte für Briefe, welche in Orten unterwegs—zwischen St. Petersburg und Moskau—aufgegeben werden. Die Briefe gelangen bei dem Postamte zweimal wöchentlich zur Absendung.

Eine zweite Verordnung des regierenden Senats (vom 11. Juni 1736) bestimmt noch Folgendes:

Für Privatbriefe, welche zwischen St. Petersburg und Moskau mit der Kurierpost befördert werden, soll für jeden Solotnik eine Denga erhoben und aus der Einnahme die Besoldung der Staatskurier gezahlt werden. Für ein etwaiges Deficit hat das Staats-Comptoir aufzukommen.

Die Taxe der mit dieser (Kurier-) Post beförderten Briefe war mithin höher als diejenige für Briefe, welche mit den gewöhnlichen Posten (siehe unter 5) zur Versendung kamen.

8. Im Jahre 1725 war auf dem Kurse nach Archangelsk das Porto für Briefe von Moskau nach Archangelsk auf 4 Kopeken, nach Vologda auf 3 Kopeken und nach Jaroslavl auf 1 Kopeke für jeden Solotnik ermässigt worden und infolge dieser Ermässigung die Einnahme so erheblich zurückgegangen, dass aus derselben die Kosten für die Unterhaltung der Postanstalten nicht mehr

considerably reduced, in order to induce foreign merchants, who already possessed many agents in Moscow, Archangel and Vologda, but were only feebly represented in the new capital, to settle in St. Petersburg.

6.—A regulation of the year 1770 ordered the Courier-office to accept letters for transmission. The letters were charged 1 denga for every 100 wersts*) and every solotnik in weight, and were subject to compulsory prepayment.

7.—A regulation of the ruling senate, of the 17th December 1725, contains the following notice respecting the St. Petersburg-Moscow post:—For letters from St. Petersburg to Moscow a charge of 2 kopecks per solotnik is to be paid. This postage is reduced by one half on letters addressed to places situated between St. Petersburg and Moscow. The letters are sent from the post office twice a week.

A second regulation of the ruling senate (of June 11th, 1736) orders the following:—

Postage at the rate of one denga per solotnik is to be paid for private letters which are to be transmitted between St. Petersburg and Moscow by the courier post; the salary of the government couriers to be paid out of the receipts, and any deficit made good by the State Exchequer.

The postage on letters forwarded by this (courier) post was consequently higher than for letters transmitted by the ordinary posts (see par. 5).

8. In the year 1725, the postage for letters from Moscow to Archangel was reduced to 4 kopecks, to Vologda to 3 kopecks and to Jaroslavl to 1 kopeck per solotnik, the consequence of this reduction being that the receipts fell off to such an ex-

*) 1 verste = 1066,781 mètres.

*) 1 Werst = 1066,781 Meter.

*) 1 werst = 1066.781 mètres.

vent être mise à contribution pour couvrir les dépenses.

En 1727, un service direct de St-Petersbourg à Archangel fut institué sur la proposition du baron d'Ostermann, et le port des lettres transportées par ce service fut fixé à 20 kopeks par lot. « On peut espérer, » disait le baron d'Ostermann dans son rapport, « que la recette de cette poste couvrira entièrement la dépense et qu'une insuffisance possible trouvera sa compensation dans l'accroissement des relations commerciales. »

9^o Le service des postes établi avec la Sibérie, par Winius, non seulement jusqu'aux endroits éloignés de ce pays, mais même avec Tobolsk, avait déjà cessé d'exister en l'an 1733. Il fut de nouveau question de son rétablissement lorsque le capitaine Baring fut chargé d'une expédition dans la presqu'île de Kamtchatka. Sous la date du 26 janvier 1736, le Sénat décida la création d'un nouveau service de Tobolsk à Ecatérinbourg et Koungour, de même que vers les gouvernements de Kazan, Nijni-Novgorod et Moscou, et permit aux particuliers d'en faire usage pour l'expédition de leurs correspondances, contre paiement d'une taxe modérée. Il devait être perçu, par solotnik : de Tobolsk pour Ecatérinbourg, 1 kopek ; pour Kazan, 3 $\frac{1}{2}$ kopeks ; pour Nijni-Novgorod, 4 $\frac{1}{2}$ kopeks ; et pour Moscou, 6 kopeks ; ensuite, de Kazan à Moscou, 2 $\frac{1}{2}$ kopeks ; et de Nijni-Novgorod à Moscou, 1 $\frac{1}{2}$ kopeks. Les lettres de Tobolsk, Ecatérinbourg et Koungour, qui transitaient par Kazan, ne pouvaient être affranchies que jusqu'à Kazan ; le port pour le restant du chemin devait être acquitté à la remise de la lettre au destinataire, parce que, comme le remarquait l'ordonnance, les lettres qui étaient entièrement affranchies ne parvenaient souvent pas à leur adresse, ce qui causait un dommage au public. Pour tous les autres endroits qui n'ont pas été cités ci-dessus, la Direction des postes devait fixer le port en tenant compte des difficultés du transport et de la distance.

bestritten werden konnten, zur Deckung der Kosten vielmehr die Staatskasse in Anspruch genommen werden musste.

1727 wurde auf Vorschlag des Barons von Ostermann eine direkte Verbindung von St. Petersburg nach Archangelsk eingerichtet und das Porto für die mit derselben zu befördernden Briefe auf 20 Kopeken für jedes Lot festgesetzt. « Man kann hoffen, » sagt Baron Ostermann in seinem Vorschlage, « dass die Einnahme dieser Post die Ausgaben vollständig decken und ein etwaiger Fehlbetrag seinen Ausgleich in der Zunahme des Handelsverkehrs finden werde. »

9. Die von Winius eingerichteten Postverbindungen nach Sibirien, und zwar nicht nur nach den entlegenen Ortschaften dieses Landsteils, sondern auch die Verbindung mit Tobolsk, hatten schon im Jahre 1733 aufgehört zu bestehen. Die Frage der Wiederherstellung dieser Verbindungen kam von neuem zur Sprache, als Kapitän Baring zum Führer der Expedition nach der Halbinsel Kamtschatka ernannt wurde. Unterm 26. Januar 1736 verfügte der regierende Senat, dass eine neue Verbindung von Tobolsk nach Jekaterinenburg und Kungur, sowie nach den Gouvernements Kasan, Nischnij-Nowgorod und Moskau geschaffen und Privatpersonen erlaubt werden sollte, dieselbe zur Beförderung ihrer Korrespondenz gegen Zahlung mässiger Portosätze zu benutzen. Zur Erhebung sollten kommen: von Tobolsk nach Jekaterinenburg 1 Kopeke für jeden Solotnik, nach Kasan 3 $\frac{1}{2}$ Kopeken, nach Nischnij-Nowgorod 4 $\frac{1}{2}$ Kopeken und nach Moskau 6 Kopeken, ferner von Kasan nach Moskau 2 $\frac{1}{2}$ Kopeken und von Nischnij-Nowgorod nach Moskau 1 $\frac{1}{2}$ Kopeke. Die Briefe von Tobolsk, Jekaterinenburg und Kungur, welche über Kasan transitirten, konnten nur bis Kasan frankiert werden, während das Porto für die weitere Beförderungstrecke bei der Abgabe des Briefes entrichtet werden musste, weil, wie die Verordnung bemerkt, die Briefe bei

tent that they no longer sufficed to keep up the post offices, the Government Exchequer being obliged to make up the deficiency.

On the suggestion of Baron von Ostermann a direct line of communication was, in 1727, organised from St. Petersburg to Archangel, and the postage on letters forwarded by this post fixed at 20 kopecks per lot. « It is to be hoped », said Baron Ostermann in his proposal, « that the receipts of this post will entirely cover the expenses, and any occasional deficit be compensated for in the increase of commerce. »

9.—The postal communications organised by Winius to Siberia had ceased to exist in 1733, both those to the more distant places and even that to Tobolsk. The question of re-establishing these communications was again brought up when Captain Baring was nominated leader of the expedition to the peninsular of Kamtschatka. On January 26th, 1736, the ruling senate decreed that a new communication should be organized from Tobolsk to Ekaterinenburg and Kungour, as well as to the governments of Kasan, Nijni-Novgorod and Moscow and that, on the payment of a moderate postage, private persons might be allowed to use them for forwarding their correspondence. The postage was fixed as follows:—from Tobolsk to Ekaterinenburg 1 kopeck per solotnik, to Kasan 3 $\frac{1}{2}$ kopecks, to Nijni-Novgorod 4 $\frac{1}{2}$ kopecks and to Moscow 6 kopecks; further, from Kasan to Moscow 2 $\frac{1}{2}$ kopecks and from Nijni-Novgorod to Moscow 1 $\frac{1}{2}$ kopecks. Letters from Tobolsk, Ekaterinenburg and Kungour which passed, in transit, through Kasan, could only be prepaid as far as Kasan, the postage for the remainder of the journey being collected on delivery, the reason given in the regulations being, that when letters were fully prepaid it not unfrequently happened that they never reached the addressee, the public being then at a loss. For

10° La poste d'Orenbourg fut instituée en l'an 1749, parce que, déjà alors, il existait des relations commerciales, relativement très étendues, entre Orenbourg et l'Asie. Le tarif établi pour cette poste n'est mentionné que pour les lettres d'Orenbourg pour Moscou; il s'élevait à 7 kopeks par solotnik.

11° Les postes de la petite Russie furent établies en l'an 1765, par le comte Rumjanzew-Sadunajsky, gouverneur général de la petite Russie. La taxe postale, approuvée par le Sénat, le 31 décembre 1765, s'élevait, pour les lettres à destination de Moscou, à 4, et pour celles à destination de St-Pétersbourg, à 8 kopeks, par solotnik.

12° A St-Pétersbourg, d'après le tarif de 1765, on percevait les taxes suivantes :

Pour les lettres pour Moscou, Novgorod et Tver 2, pour Vologda et Jaroslav 3 kopeks, par solotnik, ensuite, pour les lettres pour Archangel et Orenbourg 20, Schluesselbourg, Olonez et Ladoga 4, Kargopol 12, Cronstadt 7, Riga 15, Mitau 18, Réval 10, Narva et Viborg 5 kopeks, par lot.

13° Le service des postes de Moscou à Smolensk fut ouvert ensuite d'une ordonnance impériale du 21 février 1767, et le port des lettres, pour ce parcours, fut fixé à 6 kopeks par lot.

14° En l'an 1773, un service fut organisé entre Moscou et Astrachan. Le port des lettres de Moscou pour Kolomna était de 2, pour Saraïsk de 3, pour Tambov de 12, et pour Astrachan de 30 kopeks.

15° A Novgorod, en l'an 1767, on prélevait pour les lettres jusqu'au poids de 1 lot, ou 3 solotniks, inclusivement: pour St-Pétersbourg, Pskov, Tver, Torjok et Kline 2, pour Moscou 4, pour Smolensk, Narva, Viborg, Vologda et Rostov 7, Jaroslav 5½, Dorpat 10, Riga 17, Archangel 22, Mitau 20 et Memel 38 kopeks.

vollständiger Frankierung häufig nicht an die Adressaten gelangen, wodurch das Publikum geschädigt werde. Für alle anderen, oben nicht genannten Ortschaften hatte die Postdirektion unter Berücksichtigung der Transport-schwierigkeiten und der Entfernung die Portosätze selbständig zu bestimmen.

10. Die Orenburger Post wurde im Jahre 1749 eingerichtet, weil schon damals von Orenburg aus ein ziemlich ausgedehnter Handelsverkehr mit Asien unterhalten wurde. Von den für diese Post bestehenden Tarifbestimmungen sei nur der Portosatz für Briefe von Orenburg nach Moskau erwähnt, welcher 7 Kopeken für jeden Solotnik betrug.

11. Die kleinrussische Post wurde im Jahre 1765 vom kleinrussischen General-Gouverneur Grafen Rumjanzew-Sadunajsky eingerichtet. Nach der unterm 31. Dezember 1765 vom Senat genehmigten Briefftaxe kamen für Briefe nach Moskau 4 und nach St. Petersburg 8 Kopeken für jeden Solotnik zur Erhebung.

12. In St. Petersburg wurden nach dem Tarife vom Jahre 1765 folgende Sätze erhoben:

für Briefe nach Moskau, Nowgorod und Twer 2, nach Wologda und Jaroslawl 3 Kopeken für jeden Solotnik, ferner für Briefe nach Archangelsk und Orenburg 20, Schlüsselburg, Olonez und Ladoga 4, Kargopol 12, Kronstadt 7, Riga 15, Mitau 18, Reval 10, Narva und Wiborg 5 Kopeken für jedes Lot.

13. Die Postverbindung von Moskau nach Smolensk wurde infolge eines kaiserlichen Befehls vom 21. Februar 1767 eröffnet und das Briefporto auf dieser Strecke auf 6 Kopeken für das Lot festgesetzt.

14. Im Jahre 1773 wurde von Moskau eine Verbindung mit Astrachan eingerichtet. Das Porto betrug für Briefe von Moskau nach Kolomna 2, Saraïsk 3, Tambow 12 und Astrachan 30 Kopeken.

15. In Nowgorod wurden im Jahre 1767 für Briefe bis zum Gewichte von 1 Lot oder 3 Solotnik einschliesslich erhoben: nach St. Petersburg,

all other places not mentioned above the postal direction had to determine the postage, taking into consideration difficulties of transport and distance.

10.—The Orenburg post was organised in 1749, a tolerably extensive commercial intercourse existing already between Orenburg and Asia. Of the postal rates existing for this post we will only mention that for letters from Orenburg to Moscow, which amounted to 7 kopecks per solotnik.

11.—The Little Russian post was organised in 1765 by Count Rumjanzew-Sadunajsky, Governor of Little Russia. According to the rates of postage sanctioned by the senate on the 31st December 1765, letters for Moscow paid 4 and those for St. Petersburg 8 kopecks per solotnik.

12.—In St. Petersburg the following rates of postage were charged, according to the tariff fixed in 1765:—

For letters to Moscow, Novgorod and Tver 2, for those to Vologda and Jaroslawl 3 kopecks per solotnik; for letters to Archangel and Orenburg 20, Schlüsselburg, Olonez and Ladoga 4, Kargopol 12, Kronstadt 7, Riga 15, Mitau 18, Reval 10, Narva and Viborg 5 kopecks per lot.

13.—The postal communication between Moscow and Smolensk was opened on the 21st of February 1767, in pursuance of an imperial order: the postage on this route being fixed at 6 kopecks per lot.

14.—In the year 1773, a line of communication was established between Moscow and Astrachan. The postage for letters from Moscow to Kolomna being 2, to Saraïsk 3, Tambow 12 and Astrachan 30 kopecks.

15.—In Novgorod the postage on letters weighing one lot or 3 solotnik was, in the year 1767, to St. Petersburg, Pskov, Tver, Torjok and Klin 2 kopecks, to Moscow 4, Smolensk

16° Après l'annexion de la Russie blanche (occidentale), un service des postes fut établi par le comte Tschernischow, gouverneur général de cette nouvelle partie du pays, dans les gouvernements de Pskov et de Mohilev. La taxe, approuvée par l'Impératrice Catherine II, s'élevait, pour les lettres de St-Pétersbourg: pour Smolensk, à 10; pour Viazma, à 9; pour Pskov et Opotchka, à 7; pour Toropetz et Velikiie Louki, à 8 kopeks.

17° Pour la correspondance expédiée par les autorités, il y eut un port modéré à payer seulement de 1720 à 1725. Par une dispense de l'Impératrice Catherine I^{re}, il fut décidé que l'expédition de cette correspondance se ferait en franchise de port.

Les recettes provenant du port des lettres atteignirent, pendant la dernière année du règne de Pierre le Grand, 16,261 roubles.

Le détail ci-après des recettes provenant du port des lettres de chaque établissement de poste, paraît surtout intéressant; ces recettes s'élevaient:

1° pour le bureau de poste de St-Pétersbourg: en 1722, à 6303.44 roubles; en 1743, à 18,654.35 roubles; en 1744, à 17,450.46 roubles; et en 1745, à 20,930.62 roubles;

2° pour le bureau de poste de Moscou: en 1722, à 4457.13 roubles; en 1755, à 5642.65 roubles; en 1761, à 8406.27 roubles; et en 1762, à 13,658.77 roubles;

3° pour le bureau de poste de Riga: en 1722, à 6231.41 roubles; en 1755, à 15,347.45 roubles; en 1756, à 15,588.89 roubles; et en 1757, à 11,379.84 roubles;

4° pour le bureau de poste de Kiev: en 1781, à 294.23 roubles, et

5° pour le bureau de poste de Tchernigov: également en 1781, à 152.13 roubles.

(La fin au prochain numéro.)

Pskow, Twer, Torshok und Klin 2, nach Moskau 4, Smolensk, Narva, Wiborg, Wologda und Rostow 7, Jaroslawl 5½, Derpt 10, Riga 17, Archangelsk 22, Mitau 20 und Memel 38 Kopeken.

16. Nach der Annexion von Weiss-(West-) Russland wurden von dem General-Gouverneur des neuen Landesteils, dem Grafen Tschernischow, Postverbindungen in den Gouvernements Pskow und Mogilew eingerichtet. Die von der Kaiserin Katharina II. genehmigte Taxe betrug für Briefe von St. Petersburg nach Smolensk 10, Wjasma 9, Pskow, Opotschka 7, Toropez und Welikije Luki 8 Kopeken.

17. Für die von den Staatsbehörden ausgehende Korrespondenz ist nur in den Jahren von 1720 bis 1725 ein mässiges Porto entrichtet worden. Durch Erlass der Kaiserin Katharina I. wurde bestimmt, dass die Beförderung dieser Korrespondenz portofrei erfolgen solle.

Die Portoeinnahmen im letzten Jahre der Regierung Peter des Grossen beliefen sich auf 16,261 Rubel.

Ueber die Posteinnahmen bei einzelnen Postanstalten dürften die nachstehenden Angaben von Interesse sein; die Einnahmen betragen:

1. bei dem Postamte in St. Petersburg: 1722: 6,303.44 Rubel, 1743: 18,654.35 Rubel, 1744: 17,450.46 Rubel und 1745: 20,930.62 Rubel;

2. bei dem Postamte in Moskau: 1722: 4,457.13 Rubel, 1755: 5,642.65 Rubel, 1761: 8,406.27 Rubel und 1762: 13,658.77 Rubel;

3. bei dem Postamte in Riga: 1722: 6,231.41 Rubel, 1755: 15,347.45 Rubel, 1756: 15,588.89 Rubel und 1757: 11,379.84 Rubel;

4. bei dem Postamte in Kiew im Jahre 1781: 294.23 Rubel und

5. bei dem Postamte in Tschernigow ebenfalls im Jahre 1781: 152.13 Rubel.

(Schluss folgt.)

Narva, Viborg, Vologda and Rostov 7, Jaroslawl 5½, Derpt 10, Riga 17, Archangel 22, Mitau 20 and Memel 38 kopecks.

16.—After the annexation of White (West) Russia the Governor General of the new territory, Count Tschernischow, caused postal communications to be established in the governments of Pskov and Moghilev. The postage sanctioned by Empress Catharine II. amounted to:—from St. Petersburg to Smolensk 10, Viazma 9, Pskov, Opotshka 7, Toropetz and Veliki-Luki 8 kopecks.

17.—It was not until the years 1720 to 1725 that a cheaper postage was introduced for the correspondence of State authorities. By a decree of the Empress Catharine I. it was decided that such correspondence should be forwarded free.

The postal receipts in the last year of the reign of Peter the Great amounted to 16,261 roubles.

The following data respecting the receipts of separate post offices may not be devoid of interest; the receipts amounted to:—

1.—At the post office in St. Petersburg:—in 1722, 6,303.44 roubles; 1743, 18,654.35 r.; 1744, 17,450.46 roubles, and 1745, 20,930.62 roubles.

2.—At the post office in Moscow:—1722, 4,457.13 roubles; 1755, 5,642.65 roubles; 1761, 8,406.27 roubles, and 1762, 13,658.77 roubles.

3.—At the post office in Riga:—1722, 6,231.41 roubles; 1755, 15,347.45 roubles; 1756, 15,588.89 roubles; 1757, 11,379.84 roubles.

4.—At the post office in Kiev:—in 1781, 294.23 roubles.

5.—At the post office in Tchernigov:—1781, 152.13 roubles.

(To be concluded.)

Littérature postale.

HISTORIA DEL CORREO desde sus orígenes hasta nuestros días, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión postal universal, por D. EDUARDO VERDEGAY Y FISCOWICH, Jefe del Negociado de Servicio interior de la Dirección general de Correos y Telégrafos. — Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas. 1894.

(Histoire de la Poste, depuis son origine jusqu'à nos jours, avec un appendice contenant la législation intérieure des pays qui composent l'Union postale universelle.)

Le présent ouvrage ne tient pas et ne peut pas tenir ce que son titre promet. Les forces d'un seul homme ne sauraient suffire pour réunir les matériaux considérables dont la mise en œuvre est nécessaire pour écrire l'histoire tant soit peu complète du service des postes dans tous les pays du monde. Au lieu des 400 pages que nous donne l'auteur, il faudrait plutôt une longue série de volumes pour embrasser cette vaste matière.

Ce qu'on nous présente ici, c'est, en substance, un abrégé de l'histoire du service des postes *espagnoles*, dans lequel a été intercalée une description rapide du développement postal dans les autres pays de l'Europe, ainsi que dans les deux Amériques. En tête de l'ouvrage se trouve un tableau de l'organisation des postes dans l'antiquité.

Nous n'avons pas, à proprement parler, devant nous un travail de première source. L'auteur, qui a fait incontestablement une grande lecture de ce qui a été publié sur les moyens de communication, a emprunté ses renseignements, sur les choses principales, aux plus solides écrivains modernes, ainsi qu'aux ouvrages anciens, notamment pour la description des moyens de communication dans l'antiquité romaine. Il a consulté les ouvrages des vieux écrivains romains avec beaucoup de conscience et d'habileté. Nous signalerons tout parti-

Postalische Litteratur.

HISTORIA DEL CORREO desde sus orígenes hasta nuestros días, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión postal universal, por D. EDUARDO VERDEGAY Y FISCOWICH, Jefe del Negociado de Servicio interior de la Dirección general de Correos y Telégrafos. — Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas. 1894.

(Geschichte der Post von ihrer Entstehung bis auf unsere Tage, nebst einem Anhang, welcher die innere Gesetzgebung der Länder enthält, die den Welt-Postverein bilden.)

Das vorliegende Werk hält nicht, was sein Titel verspricht und kann es auch nicht halten, da die Kräfte eines einzelnen Menschen bei weitem nicht dazu ausreichen, das ungeheure Material zu bewältigen, dessen Verarbeitung nötig wäre, um eine auch nur einigermaßen vollständige Geschichte des Postwesens in sämtlichen Ländern der Erde zu schreiben. Dazu reichen die 400 Seiten Text, die uns von dem Herrn Verfasser geboten werden, lange nicht hin, es würde vielmehr eine weite Reihe von Bänden nötig sein, um diesen gewaltigen Stoff aufzunehmen.

Was der Herr Verfasser uns darbietet, ist im wesentlichen ein Abriss der Geschichte des *spanischen* Postwesens, in welchen flüchtige Darstellungen der postalischen Entwicklung in den übrigen Ländern Europas, sowie in Nord- und Südamerika, eingereiht sind. Vorangestellt ist dem Werke eine Schilderung der Posteinrichtungen des Altertums.

Ein eigentliches Quellen- oder Urkundenwerk haben wir nicht vor uns. Der Herr Verfasser, dem unzweifelhaft eine grosse Belesenheit auf dem Gebiete der Litteratur des Verkehrswesens zur Seite steht, hat seine Angaben in der Hauptsache aus den Werken gediegener Schriftsteller der Neuzeit entnommen, obwohl auch ältere Werke, namentlich bei der Schilderung der altrömischen Verkehrseinrichtungen die Schriften der römischen Autoren, mit Gründlichkeit und vielem Geschick zu Rate gezogen worden sind. Auf die interessante und eingehende Darstellung

Postal Literature.

HISTORIA DEL CORREO desde sus orígenes hasta nuestros días, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión postal universal, por D. EDUARDO VERDEGAY Y FISCOWICH, Jefe del Negociado de Servicio interior de la Dirección general de Correos y Telégrafos. — Madrid, printed by Ricardo Rojas. 1894.

(History of the post from its origin till our own days, with an appendix containing the internal legislation of the countries forming the Universal Postal Union.)

The above work does not and cannot contain all its title promises, for the power of a single man would not nearly suffice to get through the enormous amount of material which it would be necessary to study, in order to write a history, in any degree complete, of the post in all the countries of the world; neither would the 400 pages of text with which the author presents us be anything like sufficient to receive it, for that a series of volumes would be necessary.

What the author does offer us is an outline of the history of the *Spanish* post, with here and there glimpses of the postal development in the other countries of Europe and of North and South America. At the beginning of the book is a description of the postal arrangements of ancient times.

It is not a work whose information is derived entirely from original or primary sources; the author, who is, undoubtedly, deeply read in the literature relating to the post, has drawn his facts for the most part from the works of eminent modern writers, although older works and, especially in the description of the old Roman means of intercourse, the writings of the Roman authors have been skillfully drawn upon. We would

entièrement l'exposition intéressante et détaillée du « *Cursus publicus* » romain, car elle contient maints renseignements que nous n'avons trouvés nulle part jusqu'à présent et que nous avons suivis ici avec intérêt.

Parmi les descriptions des plus anciens moyens de communication espagnols, le récit de l'organisation et du fonctionnement de la « Confrérie des Courriers de poste de Barcelone » (*Cofradia de los Correos de Barcelona*), sous la protection de « *Nuestra Señora de la Guía* » (Notre-Dame de la Conduite), mérite surtout d'être lu, ainsi que le récit de l'institution analogue de la « Confrérie des Courriers de Valence ». La lutte de la famille Tassis — qui organisa par la suite le service des postes proprement dit en Espagne — contre les Confréries des courriers de poste, qui tenaient à leurs privilèges, ainsi que les services postaux établis par la maison de Tassis, ont trouvé dans l'auteur un descripteur compétent. Dans le récit de la reprise des postes espagnoles par l'État, nous regrettons seulement de ne pas trouver des détails plus exacts sur la riche indemnité que la Couronne d'Espagne accorda à la branche espagnole de la maison de Tassis, pour le renoncement à ses privilèges postaux: une matière sur laquelle, par exemple, nous trouvons des renseignements beaucoup plus complets dans l'ouvrage de Ramon Cárcano, sur « le service des postes dans la République Argentine », à l'occasion de la comparaison de l'indemnité accordée dans l'Amérique du Sud avec celle accordée en Espagne.

Le développement du service des postes dans les différents États de l'Europe, ainsi que dans les deux Amériques, n'est traité que superficiellement. Certains points spéciaux, comme, par exemple, la fabrication des premières figurines postales dans l'ancien royaume de Sardaigne, ont fait l'objet de remarques exactes;

des römischen « *Cursus publicus* » möchten wir ganz besonders aufmerksam machen, da sie manche Mitteilungen enthält, die wir anderwärts bis jetzt nicht gefunden haben und denen wir daher mit Interesse gefolgt sind.

Unter den Schilderungen der ältesten spanischen Verkehrseinrichtungen verdienen als besonders lesenswert hervorgehoben zu werden die Beschreibung des Wesens und Wirkens der « Bruderschaft der Postkuriere von Barcelona » (*Cofradia de los Correos de Barcelona*) unter dem Schutze von « *Nuestra Señora de la Guía* » (Unserer lieben Frau von der Führung), sowie der in ähnlicher Weise organisierten « Bruderschaft der Postkuriere von Valencia ». Auch der Kampf der Familie Tassis, welche demnächst das eigentliche Postwesen in Spanien begründete, mit den an ihren alten Vorrechten festhaltenden Bruderschaften der Postkuriere ist anschaulich geschildert, ebenso wie der von den Tassis in Spanien eingerichtete Postdienst an dem Herrn Verfasser einen sachkundigen, die grossen Verdienste des Tassisschen Hauses gehörig würdigenden Darsteller gefunden hat. Bei der Erzählung der Übernahme des spanischen Postwesens in den Staatsbetrieb vermischen wir nur die genauere Mitteilung der reichen Entschädigung, welche die Krone Spanien dem spanischen Zweige des Hauses Tassis für die Aufgabe seiner Postgerechtsame bewilligte: eine Materie, worüber wir z. B. in dem Werke von Ramon Cárcano über das « Postwesen in der Argentinischen Republik » bei der Vergleichung der in Südamerika zugestandenen Abfindung mit der in Spanien gezahlten Abfindungssumme weit erschöpfenderen Aufschluss finden.

Die Entwicklung des Postwesens in den verschiedenen Staaten Europas, sowie in Nord- und Südamerika, ist nur sehr flüchtig behandelt. Einzelne Gegenstände, z. B. die Erzeugung der ersten Postwertzeichen im vormaligen Königreich Sardinien, haben recht genaue Beachtung gefunden, wogegen andere nicht minder wichtige

call special attention to the interesting and detailed description of the Roman « *Cursus publicus* » since it contains much information which we had not found elsewhere and which we have consequently followed up with interest.

Among the description of the oldest Spanish means of correspondence, that of the life and activity of the « Brotherhood of the Couriers of Barcelona » (*Cofradia de los Correos de Barcelona*) under the protection of « *Nuestra Señora de la Guía* » and the similarly organised « Brotherhood of the Couriers of Valencia » well deserve reading. The struggle of the Tassis family, who were the first real founders of a postal system in Spain, with the Courier Brotherhoods, who held fast to their old privileges, is very clearly described, making evident the fact that the author thoroughly understands and fully appreciates the merits of the postal system organised by the house of Tassis in Spain. In the relation of the taking over, by the State, of the Spanish postal service, we miss an exact account of the rich indemnity which the Spanish crown granted to the Spanish branch of the house of Tassis on its surrendering its privileges, a subject on which for instance in the work of Ramon Cárcano on the « Post in the Argentinian Republic », when comparing the compensation granted in South America with that paid in Spain, we find much more exhaustive information.

The growth of the postal service in the different States of Europe as well as in North and South America is but superficially treated. Certain facts, as for instance the production of the first postage stamps in the ancient kingdom of Sardinia have received special attention, whereas

par contre, d'autres points, non moins importants, ne sont qu'effleurés. En outre, les inexactitudes n'ont pas toujours été évitées. Ainsi, il semble avoir échappé à l'auteur que les postes de Taxis n'ont, en Allemagne, été supprimées complètement qu'en 1867, car ses communications sur la cession des privilèges postaux des Taxis finissent au moment de la reprise des postes des Taxis, par la Prusse, en 1817. En ce qui concerne le Portugal, l'auteur affirme que si ce pays n'a pas été privé, depuis une époque très reculée, d'un service de communications, il n'existe pas de documents authentiques là-dessus avant le XVII^e siècle. Cette affirmation est contredite par ce fait que, déjà en 1520, le roi Manuel de Portugal avait nommé Maître de poste supérieur, Luiz Homem, un chevalier de sa Cour, et que dans un édit, daté d'Evora, il fixait avec précision les droits et les devoirs du nouveau dignitaire. Le 13 janvier 1533, un décret royal, publié également à Evora, contient une série d'articles sur la poste; il peut être considéré comme le premier règlement postal publié en Portugal, et il contient le germe de tous les règlements postaux qui ont vu le jour depuis. — Trois maîtres de poste supérieurs — Luiz Alfonso, Francisco Coelho et Manuel Gouvêa — administrèrent l'un après l'autre, comme successeurs de Luiz Homem, dans le cours du XVI^e siècle, la poste portugaise, qui, à cette époque, était exactement sur le même pied que dans les autres Etats de l'Europe. Tous ces faits sont attestés dans la « *Relatorio Postal do Anno Economico de 1877/1878 et 1889* » *) d'une manière si authentique qu'aucun doute ne peut subsister sur l'existence d'un service postal, en Portugal, pendant le XVI^e siècle.

L'auteur s'est occupé très consciencieusement de l'histoire des timbres

*) Voir le n° 1 de « *L'Union postale* » de 1893.

Begebenheiten nur oberflächlich berührt sind. Dabei sind Unrichtigkeiten nicht immer vermieden. So scheint es dem Herrn Verfasser entgangen zu sein, dass die Taxischen Posten in Deutschland erst im Jahre 1867 völlig aufgehört haben, da seine Mitteilungen über die Ablösungen der Taxischen Postgerechtsame mit der durch Preussen im Jahre 1817 erfolgten Übernahme der Taxischen Posten abschliessen. In Bezug auf Portugal behauptet der Herr Verfasser, dieses Land habe schon seit alten Zeiten der Verkehrseinrichtungen nicht entbehrt, doch seien unanfechtbare Dokumente hierfür bis zum 17. Jahrhundert nicht vorhanden. Dieser Behauptung ist entgegenzuhalten, dass König Manuel von Portugal bereits im Jahre 1520 einen Ritter seines Hofes, Luiz Homem, zum Ober-Postmeister ernannte und in dem aus Evora datierten Ernennungspatente die Rechte und Pflichten des neuen Würdenträgers genau bestimmte. Ein am 13. Januar 1533 ebenfalls aus Evora erlassenes königliches Dekret enthält eine Reihe von Bestimmungen über das Postwesen und ist sozusagen als das erste in Portugal veröffentlichte Postreglement anzusehen, welches den Keim zu allen künftigen im Laufe der Jahre ergangenen postalischen Bestimmungen in sich schliesst. Drei Ober-Postmeister — Luiz Alfonso, Francisco Coelho und Manuel de Gouvêa — verwalteten als Nachfolger des Luiz Homem nacheinander im Laufe des 16. Jahrhunderts das portugiesische Postwesen, das zu jener Zeit genau auf demselben Fusse eingerichtet war, wie in den übrigen Staaten Europas. Alle diese Mitteilungen sind urkundlich bezeugt und in dem von der portugiesischen Postverwaltung veröffentlichten « *Relatorio Postal do Anno Economico de 1877/1878 und 1889* » *) enthalten, so dass ein Zweifel über das Vorhandensein und die Gestaltung einer Posteinrichtung in Portugal während des 16. Jahrhunderts

*) Vgl. Nr. 1 der « *Union Postale* » von 1893.

other events no less important have received but scant notice. The work is also not entirely free from error. For instance the author seems to have forgotten that the Taxis posts in Germany did not entirely come to an end until the year 1867, his information respecting the rescinding of the Taxis postal privileges ceasing with 1817, in which year Prussia took over the Taxis posts. As regards Portugal, the author maintains that this country has enjoyed the benefits of postal arrangements since very ancient times, although incontestable documents to prove it do not exist previous to the 17th century. To this declaration we must oppose the fact that as early as 1520 king Manuel of Portugal appointed one of the knights of his court, Luiz Homem, to be Postmaster-in-chief, and that in the letter of nomination, which was dated from Evora, the duties and privileges of the new dignitary are carefully set forth. Another royal decree, also dated from Evora, on January 13th, 1533, contains a number of decisions relating to the postal service, and may in point of fact be considered as the first postal regulation published in Portugal, containing the nucleus of all the postal regulations which were issued in the course of time. Three Postmasters-in-chief—Luiz Alfonso, Francisco Coelho, and Manuel de Gouvêa—managed the Portuguese postal service as successors to Luiz Homem during the course of the 16th century. The service in Portugal was arranged at that time on exactly the same footing as that of the other countries of Europe. All these facts are proved by old documents and contained in the « *Relatorio Postal do Anno Economico de 1877—78—79* » *) so that there can be no doubt as to the existence and organisation of a post in Portugal in the 16th century. The author has given much attention to the history of postage stamps and the history of the postal treaties

*) Compare No. 1 of the « *Union Postale* » for 1893.

poste et des conventions que l'Espagne a conclues avec les Etats étrangers. La description des diverses sortes de figurines postales émises dans le cours des ans par les différents Etats n'a, selon nous, tout juste d'intérêt que pour un collectionneur et peut, par conséquent, être laissée de côté, au moins dans ses détails, dans une œuvre comme celle-ci. Dans le récit, d'ailleurs très consciencieux, du contenu des traités postaux internationaux conclus par l'Espagne, nous cherchons en vain une appréciation critique de leurs dispositions spéciales et du progrès qui s'est fait remarquer peu à peu, ce qui aurait présenté, pour le lecteur, un intérêt considérablement plus grand que la sèche énumération de nombreuses dispositions, en partie d'ordre secondaire. Ainsi, on est surpris de voir que l'auteur ait omis de faire ressortir, à l'occasion de la mention du traité postal conclu entre l'Espagne et la Prusse, sous la date du 11 mars 1864, le fait que ces deux Etats y ont appliqué, pour la première fois, aux imprimés et aux échantillons, le principe consacré plus tard par la Convention postale universelle, et d'après lequel chaque Administration conservait le port que lui payait le public, ce qui rendait inutile, quoique seulement pour une partie des envois échangés, tout décompte entre les deux pays contractants. Ce traité peut donc être considéré comme une manière d'événement précurseur de la Convention postale universelle, conclue dix ans plus tard.

L'annexe, qui porte pour titre « Législation intérieure des pays qui font partie de l'Union postale universelle », contient un tableau de l'organisation du service des postes dans chaque Etat de l'Union postale universelle, des différentes catégories d'objets qui peuvent être expédiés, des tarifs, etc. Ces renseignements sont trop restreints. Celui qui voudra des détails plus considérables sur ce sujet devra consulter un livre plus

nicht bestehen kann. Sehr eingehend hat sich der Herr Verfasser mit der Geschichte der Postwertzeichen und mit der Geschichte der Postverträge, welche Spanien mit fremden Staaten geschlossen hat, beschäftigt. Die Beschreibung der im Laufe der Jahre von den verschiedenen Staaten ausgegebenen Briefmarkensorten hat unseres Erachtens eigentlich nur für einen Markensammler Interesse und konnte daher, wenigstens in dieser Ausführlichkeit, aus einem Werke, wie das vorliegende, wegbleiben. Bei der im übrigen sehr gewissenhaften Wiedergabe des Inhalts der von Spanien vereinbarten internationalen Postverträge vermischen wir eine kritische Beleuchtung der Einzelbestimmungen und des sich allmählich bemerkbar machenden Fortschrittes, was für den Leser weit grösseres Interesse dargeboten haben würde, als die trockene Aufzählung zahlreicher, zum Teil nebensächlicher Festsetzungen. So hat z. B. der Herr Verfasser es auffallenderweise unterlassen, bei der Erwähnung des zwischen Spanien und Preussen unterm 11. März 1864 geschlossenen Postvertrages die Thatsache hervorzuheben, dass die beiden Staaten in diesem Vertrage zum ersten Male zunächst für Drucksachen und Warenproben den späterhin im Welt-Postvertrage aufgestellten Grundsatz annehmen, dass jede Postverwaltung das Porto behalten soll, welches sie vom Publikum erhebt, und dass mit hin dieser Vertrag, indem er, wenn auch einstweilen nur bei einem Teile der zur Auswechslung kommenden Sendungen, die Abrechnung zwischen den beiden vertragschliessenden Staaten entbehrlich machte, als eine Art von Vorläufer des zehn Jahre später geschlossenen Welt-Postvertrages zu betrachten ist! —

Der Anhang, welcher den Titel führt « Innere Gesetzgebung der Länder, welche den Welt-Postverein bilden », enthält eine Darstellung der Organisation des Postwesens in den einzelnen Staaten des Welt-Postvereins, der bestehenden Klassen von Versendungsgegenständen, der Tarife

which Portugal has concluded with foreign countries. The description of the various kinds of postage stamps which have been issued by the different States in the course of years has, in our opinion, no real interest but for stamp collectors, and might thus, especially in such detail, have been left out of a work of this description. In an otherwise conscientious reproduction of the contents of the international postal treaties concluded by Spain, we miss a critical explanation of the separate regulations and of the progress which has made itself gradually perceptible, details which would have been far more interesting to the reader than the dry enumeration of a number of decisions which are in part but of secondary importance. For instance, with reference to the postal treaty concluded between Spain and Prussia on the 11th of March, 1864, the author has very strangely neglected to lay stress on the fact that in this treaty the two nations accepted for the first time (for book and sample packets only) the principle afterwards adopted by the Universal Postal Convention, that each postal administration shall keep the postage which it receives from the public, and that thus this treaty, although the principle was for the time applied to only a part of the articles which were exchanged, by making a settlement of accounts between the two contracting States unnecessary was a kind of forerunner of the Universal Postal Convention which was concluded 10 years later!—

The appendix, which bears the title « Internal legislation of the countries forming the Universal Postal Union », contains a description of the postal service in the separate countries of the Union, the various classes of articles forwarded, postage rates etc.—The facts relating to each are given very short and concisely, so that whoever desires more thorough

complet, comme, par exemple, le solide ouvrage de Paul Jaccottey « *Traité de Législation et d'Exploitation postales* ».

Si, comme on l'a vu par ce qui précède, nous ne pouvons donner une approbation sans réserve à l'œuvre de M. Verdegay y Viscowich, nous ne nous faisons toutefois pas scrupule de la ranger parmi les plus intéressants ouvrages traitant de l'histoire des postes du temps présent, et de reconnaître, comme nous l'avons déjà dit ci-dessus, l'habileté que le très érudit auteur a apportée à la composition de son travail. Nous devons rendre également, à cette place, une fois de plus, hommage à l'activité que nos collègues espagnols déploient dans le domaine de la littérature postale. L'ouvrage présent en fournit une nouvelle et excellente preuve.

Petites communications.

D'après le rapport de l'Administration des postes du Canada pour l'exercice finissant au 30 juin 1894, le nombre des bureaux de poste chargés du service de la Caisse d'épargne s'élevait, à la dite date, à 699. L'avoir total des déposants avait atteint la somme de 25,257,868 dollars (1,104,674 dollars de plus que pour l'année 1892/93), et l'avoir moyen de chaque déposant était de 215 dollars (1892/93: 211 dollars).

Le nombre des dépôts opérés pendant l'année 1893/94 s'est élevé à 145,960 et le total des versements à 7,524,286 dollars, tandis que 84,941 remboursements, s'élevant à 7,473,585 dollars, ont été effectués.

u. s. w. — Die bezüglichlichen Angaben sind sehr knapp und kurz gefasst. Wer gründlichere Belehrung auf diesem Gebiete sucht, wird daher ein umfassenderes Werk, wie z. B. die gediegene Abhandlung von Paul Jaccottey « *Traité de Législation et d'Exploitation Postales* » zu Rate ziehen müssen.

Wenn wir nach dem Vorstehenden dem Werke des Herrn Verdegay y Fiscowich auch nicht uneingeschränkten Beifall zollen können, so nehmen wir jedoch keinen Anstand, dasselbe unter die interessanteren postgeschichtlichen Werke der Gegenwart zu rechnen und den Fleiss anzuerkennen, welchen der, wie oben schon erwähnt, überaus belesene Herr Verfasser auf die Ausarbeitung desselben verwandt hat. Von der an dieser Stelle wiederholt betonten Rührigkeit, welche unsere spanischen Kollegen heute auf dem Gebiete der postalischen Litteratur entfalten, liefert das vorliegende Werk einen neuen aner kennenswerten Beweis.

Kleine Mitteilungen.

In Kanada belief sich nach dem Geschäftsberichte der Postverwaltung für das am 30. Juni 1894 abgelaufene Rechnungsjahr die Zahl der Postanstalten, welche mit der Wahrnehmung von Postsparkassengeschäften betraut waren, an dem genannten Tage auf 699. Das Gesamtguthaben der Sparer hatte die Summe von 25,257,868 Dollars (1,104,674 Dollars mehr als im Jahre 1892/93) erreicht, und das mittlere Guthaben jedes Sparers stellte sich auf 215 Dollars (1892/93: 211 Dollars).

Die Zahl der Einlagen im Jahre 1893/94 betrug 145,960 und der eingezahlte Betrag 7,524,286 Dollars, während 84,941 Auszahlungen in der Höhe von 7,473,585 Dollars geleistet wurden.

and detailed information on the subject must consult some more comprehensive work, as for instance the admirable treatise of Paul Jaccottey « *Traité de Législation et d'Exploitation postales* ».

If, from the above, we cannot give Mr. Verdegay y Fiscowich's work our unlimited approbation, we do not hesitate to reckon it among the more interesting modern works on postal history, and to thoroughly appreciate the industry with which the author, who as we mentioned before is exceedingly well read, has applied himself to his task. This book is another clear proof of the activity, frequently remarked upon in our paper, which our Spanish colleagues are to-day developing in the sphere of postal literature.

Miscellaneous.

According to the Report of the Postmaster General of Canada for the fiscal year ended 30th June, 1894, the number of post-offices which, at that date, were empowered to transact Savings Bank business, amounted to 699. The total amount of deposits reached the sum of 25,257,868 dollars (1,104,674 dollars more than in the year 1892/93), and the sum standing to the credit of each depositor amounted, on an average, to 215 dollars (1892/93: 211 dollars).

The number of deposits in 1893/94 amounted to 145,960 and the sum invested to 7,524,286 dollars, the number of repayments being 84,941 with a value of 7,473,585 dollars.

L'UNION POSTALE

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.

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

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.

XX^e volume.

N^o 11.

Berne, 1^{er} novembre 1895.

Sommaire. LE SERVICE DES POSTES AUX ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE PENDANT LES ANNÉES 1773 A 1792. — NOTICE HISTORIQUE SUR LE TARIF DE LA POSTE AUX LETTRES DE RUSSIE (*fin*). — LA CAISSE D'ÉPARGNE POSTALE DE HONGRIE EN 1893. — LITTÉRATURE POSTALE.

Le service des postes aux Etats-Unis d'Amérique pendant les années 1773 à 1792.

Par C. W. Ernst, de Boston, Mass. *)

Le 25 décembre 1775 est la date exacte à laquelle le Postmaster General institué par la Couronne, M. John Foxcroft, abandonna la direction du service interne des postes des Etats-Unis. A cette époque, il existait un service postal régulier du Maine à la Floride à peu près parallèle à la côte de l'Atlantique, et un autre de New-York, par Albany et Montréal, sur Quebec. Déjà depuis 1755, des paquebots faisaient régulièrement tous les mois le service entre Falmouth, en Angleterre, et New-York. Après l'incorporation des Florides dans les possessions anglaises, en 1763, l'Amérique du Nord fut divisée en deux circonscriptions postales, placées chacune sous la surveillance immédiate du General Post Office de Londres. La circonscription du nord, qui s'étendait de Quebec à la Virginie, était administrée par deux Postmasters

Comparer: *Les débuts de la poste dans le Nord de l'Amérique et l'Administration des postes dans le Nord de l'Amérique de 1707 à 1774*, du même auteur (*Union postale*, n^o 1 et 2 de 1895), ainsi que: *L'Histoire du service des postes dans les Etats-Unis d'Amérique* (*Union postale* n^o 9 de 1895).

Das Postwesen im Gebiete der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1773 bis 1792.

Von C. W. Ernst, in Boston, Mass. *)

Der 25. Dezember 1775 ist das genaue Datum, von welchem an der von der Krone bestellte Generalpostmeister, Mr. John Foxcroft, die Leitung des inländischen Postwesens niederlegte. Damals bestand eine regelmässige Postverbindung von Maine bis Florida, beinahe parallel mit der atlantischen Küste, und eine solche von New-York, über Albany und Montreal, nach Quebec. Zwischen Falmouth in England und New-York wurden, schon seit 1755, allmonatlich Briefpakete ausgewechselt. Nach der Einverleibung Floridas in die englischen Besitzungen, im Jahre 1763, wurde Nordamerika postalisch in 2 Bezirke eingeteilt, wovon jeder unter der unmittelbaren Aufsicht des Generalpostamtes in London stand. Der nördliche, von Quebec nach Virginia sich erstreckende Bezirk

*) Vergl. «Die Anfänge der nordamerikanischen Post» und «Das nordamerikanische Postwesen in den Jahren 1707 bis 1774», vom gleichen Verfasser (*Union postale* Nr. 1 und 3 von 1895) und «Zur Geschichte des Postwesens in den Vereinigten Staaten Amerikas» (*Union postale* Nr. 9 von 1895).

Mail service in the United States, 1773—1792.

By C. W. Ernst, Boston, Mass. *)

The precise date on which the royal deputy Postmaster General at New York, Mr. John Foxcroft, discontinued the inland mail service within his jurisdiction is 25th December 1775. At that time there was a regular service from Maine to Florida, almost parallel with the Atlantic coast, and a mail route from New York, via Albany and Montreal, to Quebec. Monthly packets plied regularly, ever since 1755, between Falmouth in England, and New York. After the addition of the Floridas to the possessions of England, in 1763, North America was divided into two postal districts, each under the immediate control of the General Post Office in London. The Northern district, from Quebec to Virginia, was managed by two Postmasters General acting jointly; the Southern district, with head-

*) Compare «Beginning of North American Posts» and «North American Posts, 1707—1774» by the same author (*L'Union postale* numbers 1 and 3 of 1895) and «Something more about the History of the United States Post» (*L'Union postale* number 9 of 1895).

General opérant en commun. La circonscription du sud, avec Charleston, dans la Caroline du Sud, comme chef-lieu, comprenait la Caroline du Nord et celle du Sud, la Géorgie, les deux Florides et les îles Bahama. Les Postmasters General successifs de cette circonscription furent: Benjamin Barows, de 1765 à 1766; Pierre de Lancey, de juin 1766 à 1771, et Georges Roupell, de 1771 à 1782.

De 1768 jusqu'à la fin de la guerre — 1782 — des paquebots faisaient tous les mois le service entre Falmouth, en Angleterre, et Charleston, dans la Caroline du Sud. Les paquebots de New-York, de même que ceux de Charleston, étaient bien armés et rendirent d'importants services à la Couronne pendant la guerre de la révolution américaine. Ils transportaient les dépêches du Gouvernement, des sommes considérables, des objets de valeur et de nombreux officiers. Le service de paquebots avec Charleston cessa à la fin de 1782. Les paquebots de New-York continuèrent, par contre, à faire régulièrement le service jusqu'en 1840, lorsque les bateaux à vapeur Cunard se chargèrent du service des postes pour l'Administration britannique. Avant la mise en service des paquebots de New-York — en 1755 — les postes britanniques n'avaient pas de communications régulières à travers l'Océan atlantique sauf avec les Indes occidentales. Cette communication intéressante fut établie en 1702 et elle n'a jamais été sérieusement interrompue depuis. Les paquebots de cette ligne desservaient la Barbade, les îles Leeward et la Jamaïque; ils transportaient en outre la poste américaine — Philadelphie, New-York et Boston entretenant un commerce actif avec les Indes occidentales. En général, la Couronne britannique dotait ses possessions américaines d'un excellent service postal territorial et maritime. Si le service postal intérieur couvrait ses propres dépenses, ce n'était pas le cas des paquebots de l'Atlan-

wurde durch zwei gemeinsam wirkende Generalpostmeister verwaltet; der südliche Bezirk, mit Charleston in Südcarolina als Hauptort, umfasste Nord- und Südcarolina, Georgia, die beiden Florida und die Bahama-Inseln. Generalpostmeister in diesem südlichen Bezirk waren Benjamin Barows von 1765 bis 1766, Peter de Lancey von Juni 1766 bis 1771 und Georg Roupell von 1771 bis 1782.

Von 1768 bis zur Beendigung des Krieges — 1782 — unterhielten Postschiffe eine monatliche Verbindung zwischen Falmouth in England und Charleston in Südcarolina. Die nach New-York, sowie die nach Charleston bestimmten und von dort auslaufenden Paketboote waren gut bewaffnet und leisteten der Krone wichtige Dienste während des amerikanischen Revolutionskrieges. Sie beförderten die Regierungsdepeschen, bedeutende Gelder und Wertsachen und zahlreiche Offiziere. Der Austausch von Briefpaketen mit Charleston hörte mit Ende 1782 auf. Der Austausch von Briefpaketen mit New-York fand dagegen regelmässig bis im Jahre 1840 statt, als die Cunard-Dampfer den Postdienst für die britische Postverwaltung übernahmen. Bevor die New-Yorker Briefsendungen — im Jahr 1755 — eingeführt wurden, hatten die britischen Posten keine regelmässigen Verbindungen über den atlantischen Ozean, ausser mit Westindien. Die interessante Verbindung mit diesem Lande wurde im Jahre 1702 eingeführt und seither nie ernstlich unterbrochen. Die Paketboote bedienten Barbados, die Leeward-Inseln und Jamaica und beförderten auch amerikanische Post, da Philadelphia, New-York und Boston in regem Verkehr mit Westindien standen. Im allgemeinen versah die britische Krone ihre amerikanischen Besitzungen mit einem vortrefflichen Land- und Seepostdienst. Wenn der innere Postdienst seine Kosten selbst deckte, so war dies nicht der Fall mit den atlantischen Postverbindungen. Nichtsdestoweniger herrschte in Amerika die Meinung, dass die amerikanischen Posten Ertrag und Ein-

quarters at Charleston in South Carolina, included the two Carolinas, Georgia, the two Floridas, and the Bahamas. The successive Postmasters General of this Southern district were Benjamin Barows, 1765—66; Peter de Lancey, June 1766—71; and George Roupell, 1771—82.

From 1768 until the end of the war, in 1782, monthly mail packets plied between Falmouth in England and Charleston in South Carolina. The New York as well as the Charleston packets were well armed, and rendered important services to the Crown throughout the American revolutionary war. They carried the government despatches, much treasure and numerous officers. The Charleston packets were discontinued at the close of 1782. The New York packets plied regularly until 1840, when the Cunard steamships began their mail service for the British Post Office. Before the New York mail packets were established, in 1755, the British Post Office had no regular line across the Atlantic, save to the West Indies. This interesting line was established in 1702, and has never been seriously interrupted. The packets called at Barbados, the Leeward Islands and Jamaica, and carried North American mails, as Philadelphia, New York and Boston were in frequent communication with the West Indies. On the whole, then, the British Crown gave its American possessions an excellent mail service on land and sea. If the inland service was self-supporting, the Atlantic mail packets were not. Yet the suggestion that the American posts were a source of profit and power, was readily entertained in America together with the desire that so potent an engine for good or evil might be entirely under American control. The postal service took a leading part in the movement toward Amer-

rique. Néanmoins, on était d'avis en Amérique que la poste américaine était une source de profits et une force, et on désirait ardemment qu'une institution si puissante à tous les points de vue fût placée entièrement sous la direction américaine. Le service des postes eut une part importante dans le mouvement pour assurer l'indépendance américaine. Les actes du Postmaster General Franklin sont acquis à l'histoire. Cependant, avant d'avoir publié ses lettres « *B. Free, Franklin* », un homme moins connu avait formé le projet de remplacer, en Amérique, la poste royale ou poste du Parlement par une poste américaine, dirigée par des fonctionnaires américains et fonctionnant pour le compte du Gouvernement du pays. Cet homme était William Goddard.

Goddard était fils d'un Postmaster, il était éditeur d'un journal, et il avait rempli les fonctions de Postmaster à Providence (Rhode Island). Le Post Office de la Couronne, en Amérique, considérait les journaux comme une source de bénéfices pour ses agents. La publication de journaux par d'autres personnes que les agents des postes était une affaire désavantageuse, attendu que les postmasters et les courriers entravaient l'expédition et la distribution des journaux par les taxes dont il leur plaisait de les frapper. Lorsque Goddard commença la publication du « *Maryland Journal* », le premier journal qui parut à Baltimore (20 août 1773), il proposa la création d'un service d'expédition indépendant. Tous les éditeurs qui ne dépendaient pas du service des postes appuyèrent cette idée. On pensait que les postes royales jouissaient de produits nets considérables et que l'excédent d'une poste indépendante serait consacré à l'amélioration du service postal. On croyait aussi qu'une poste américaine indépendante offrirait plus de sécurité aux Américains qui étaient en opposition avec la Couronne. Goddard fut soutenu dans son projet : des

flüss bringen und richteten sich die Bemühungen dahin, eine solche mächtige Einrichtung mit Nutz und Schaden vollständig unter amerikanische Leitung zu stellen. Der Postdienst hatte einen wesentlichen Anteil an den Bewegungen für Sicherung der amerikanischen Unabhängigkeit. Die Handlungen des Generalpostmeisters Franklin haben historische Bedeutung. Doch bevor er seine Briefe « *B. Free, Franklin* » veröffentlichte, hatte ein weniger bekannter Mann den Plan gefasst, die königliche oder Parlamentspost in Amerika durch eine amerikanische, von amerikanischen Behörden geleitete und auf Rechnung des Landes geführte Post zu ersetzen. Dieser Mann war William Goddard.

Er war der Sohn eines Postmeisters, selbst Zeitungsherausgeber, und hatte die Stelle eines Postmeisters in Providence (Rhode Island) bekleidet. Die königliche Postverwaltung betrachtete das Zeitungswesen als ein Accidens zum Postdienste. Die Herausgabe von Zeitungen durch andere Personen als Postmeister war ein ungünstiges Geschäft, indem Postmeister und Postreiter die Beförderung und Bestellung von Zeitungen mit beliebigen Taxen belegten. Als Goddard die Herausgabe des « *Maryland Journal* », der ersten Zeitung, die in Baltimore — am 20. August 1773 — erschien, begann, beantragte er die Errichtung eines unabhängigen Beförderungsdienstes. Alle mit der Post nicht in Verbindung stehenden Verleger unterstützten die Idee. Man nahm an, dass die königliche Post bedeutenden Ertrag bringe und dass der Reinertrag eines unabhängigen Dienstes zur Verbesserung des Postdienstes verwendet würde. Man dachte auch, dass eine amerikanische Post den mit der Krone in Opposition stehenden Amerikanern vermehrte Sicherheit bieten würde. Goddard wurde in seinem Plane unterstützt: Handelsleute anboten die Leistung von Beiträgen, viele Postmeister und Postreiter erklärten sich zum Eintritt in den selbständigen Postdienst bereit; Massachusetts hatte Paul Revere als privaten Post-

ican independence. Postmaster General Franklin's acts are a matter of history. But before he endorsed his letters « *B. Free, Franklin* », a man less known to fame planned the displacement of the royal or parliamentary post in America by an American post acting under American authority and for American account. That man was William Goddard.

Goddard was the son of a postmaster, himself a newspaper publisher, and had been postmaster at Providence in Rhode Island. The Crown Post Office in America treated newspapers as the perquisite of the postal force. Newspapers not published by postal men were at a disadvantage, as postmasters and mailriders might charge what they pleased for carrying and delivering. When Goddard began the *Maryland Journal*, the first newspaper published in Baltimore, 20th August 1773, he proposed an independent mail service. All publishers not connected with the Post Office liked the idea. It was believed that the royal mail yielded large profits, and that the profits of an independent mail should be used to improve the service. It was hinted also that an independent mail would be safer for Americans opposed to the Crown. Goddard received encouragement for his plan; merchants offered contributions; many postmasters and mailriders were ready to enter the independent postal service; Massachusetts had begun to employ Paul Revere as a private mail-rider; and when the country learned that Postmaster General Franklin was dismissed, 31st January 1774, the Goddard plan was accepted by the American people. The Crown mailriders were molested; their mails were searched; Massachusetts and other colonies established independent Post Offices; on 26th July 1775,

commerçants offrirent des subsides; plusieurs postmasters et courriers se déclarèrent prêts à entrer dans un service indépendant; le Massachusetts commença à employer Paul Revere comme courrier privé; et lorsqu'on apprit que le Postmaster General Franklin avait été démis — 31 janvier 1774 — le projet de Goddard fut accepté par le peuple américain. Les courriers de la poste royale furent molestés; leurs dépêches furent visitées; le Massachusetts et d'autres colonies créèrent des bureaux de poste indépendants; le 26 juillet 1775, le Congrès des colonies réunies nomma Benjamin Franklin Postmaster General pour l'Amérique, sous l'autorité de son pays. La déclaration de l'indépendance n'eut lieu que le 4 juillet 1776. La poste américaine avait donc conquis sa liberté avant que la proclamation formelle de l'indépendance politique eût eu lieu.

En 1776, après que Franklin eut été délégué à l'étranger, son gendre, Richard Bache, fut choisi comme Postmaster General. Franklin avait chargé Goddard, qui avait dirigé le mouvement en faveur de la transformation des postes royales en postes américaines, des fonctions d'inspecteur, mais il se retira en 1776, après que le Congrès eut fait choix d'une autre personne pour remplir les fonctions de Postmaster General. Néanmoins, ses services, pendant la période de transition, sont incontestés et ils sont mis en évidence, entre autres, dans les « *American Archives* ». Le père du service des postes américain en général est André Hamilton, tandis que Goddard peut être regardé comme le créateur du service indépendant.

L'espérance que l'Administration des postes des États-Unis fonctionnerait bien et rapporterait des bénéfices fut toutefois déçue. La prise de possession du service des postes de la Couronne eut lieu sans difficulté; à peu près tous les employés se rallièrent à la cause américaine; le Congrès procéda avec circonspection; les taxes fixées par le Parlement furent bien calculées.

reiter in Dienst genommen und als man vernahm, dass Generalpostmeister Franklin verabschiedet worden war — 31. Januar 1774 —, wurde Goddards Plan durch das amerikanische Volk angenommen. Die königlichen Postreiter wurden belästigt; ihre Briefpakete wurden durchsucht; Massachusetts und andere Kolonien richteten selbständige Postämter ein; am 26. Juli 1775 ernannte der Kongress der vereinigten Kolonien Benjamin Franklin zum amerikanischen, unter den Behörden seines Landes stehenden Generalpostmeister. Die Unabhängigkeits-Erklärung fand bekanntlich erst am 4. Juli 1776 statt. Es geht daraus hervor, dass die amerikanische Post selbständig geworden war, bevor die förmliche Proklamierung der politischen Unabhängigkeit stattfand.

Nach der Abordnung Franklins ins Ausland, im Jahr 1776, wurde sein Schwiegersohn, Richard Bache, zum Generalpostmeister ernannt. Franklin übertrug Goddard, welcher den Übergang von der königlichen zur amerikanischen Post geleitet hatte, die Oberaufsicht (als Inspektor). Goddard zog sich aber zurück, als der Kongress ihn 1776 bei der Wahl des Generalpostmeisters übergab. Nichtsdestoweniger sind seine Verdienste während der Übergangszeit unbestritten und unter anderem in den « *American Archives* » hervorgehoben. Der Vater des amerikanischen Postdienstes überhaupt ist Andrew Hamilton, während William Goddard als Schöpfer des unabhängigen amerikanischen Postdienstes betrachtet werden kann.

Die Hoffnung, dass die Postverwaltung der Vereinigten Staaten mit finanziellem Erfolg arbeiten werde, ging nicht in Erfüllung. Die Übernahme des Postwesens von der Krone fand ohne Schwierigkeit statt; nahezu alle beim Dienste Beteiligten schlossen sich der amerikanischen Sache an; der Kongress ging mit Behutsamkeit vor; die durch das Parlament festgesetzten Taxen waren richtig bemessen und für die 36 Zeitungen

the Congress of the united colonies appointed Benjamin Franklin American Postmaster General, under American authority. The declaration of independence was not issued until 4th July 1776. It appears, then, that the American Post Office was independent before political independence was formally announced.

When Franklin was sent abroad, in 1776, his son-in-law, Richard Bache, was chosen Postmaster General. Goddard, who had led in the transition from the royal to the American post, was employed by Franklin as surveyor (inspector). When Congress failed to elect him Postmaster General in 1776, Goddard retired. But the evidence of his services in the transition is complete, and appears in the « *American Archives* ». The father of the American postal service is Andrew Hamilton; William Goddard is the father of the American independent post.

The hope that the Post Office of the United States would work well, and yield a profit, was disappointed. The seizure of the royal American postal establishment was effected without difficulty; nearly every member of the service joined the American cause; Congress proceeded with caution; the postal rates prescribed by Parliament were quietly retained; and no new arrangement was made for the 36 newspapers of the country.

Strong efforts were made to maintain a regular service from Portland in Maine to Savannah in Georgia, also from New York via Albany

les et aucun nouvel arrangement ne fut conclu pour les 36 journaux du pays.

De grands efforts furent faits pour maintenir un service postal régulier de Portland dans le Maine jusqu'à Savannah en Géorgie, comme aussi de New-York à Montréal et Québec, *via* Albany. Mais la guerre éclata; les grands ports, centres naturels des communications, étaient dans des mains anglaises, entre autres New-York jusqu'en 1783.

Sous l'administration de la Couronne, les taxes devaient être perçues en argent monnayé, tandis que le Congrès émit du papier-monnaie et autorisa la poste à accepter ce mode de paiement, qui avait moins de valeur que l'autre. Pour couvrir les pertes qui en résultèrent, les taxes postales furent élevées peu à peu, si bien qu'en 1779 elles étaient vingt fois plus hautes que sous l'Administration royale. Il fallut en outre recourir aux subsides. Chaque Etat jugea même nécessaire d'utiliser des postes privées, et le public s'habitua à expédier et à recevoir des lettres par ce moyen. Bache était alors Postmaster General et son nom est mêlé à toute cette confusion et ce désordre. Mais il n'y eut pas de sa faute et il ne peut être blâmé.

Avant la mise en vigueur des articles de la Confédération (1^{er} mars 1781), le Congrès n'avait pas la force de donner des ordres sérieux ni de rendre les lois obligatoires. Les ressources financières nécessaires lui manquaient aussi. Mais, par bonheur pour les Etats-Unis, le 1^{er} mars 1781 ne vit pas seulement la publication des articles de la Confédération, mais aussi l'entrée dans les Etats-Unis des pays situés à l'Ouest de l'Etat de New-York. D'autres Etats suivirent cet exemple, si bien que les Etats-Unis entrèrent en possession, à peu d'exceptions près, de tous les territoires situés entre les monts Alleghany (ou Appalaches) et le Mississippi. Les Etats-Unis eurent alors de

des Landes wurden keine neuen Anordnungen getroffen.

Grosse Anstrengungen wurden gemacht, um einen regelmässigen Postdienst von Portland in Maine bis nach Savannah in Georgia, wie auch von New-York nach Montreal und Quebec, *via* Albany, aufrecht zu erhalten. Aber da brach Krieg aus; die grossen Häfen, die natürlichen Mittelpunkte des Verkehrs, waren in britischen Händen, unter anderem New-York bis 1783.

Unter der Verwaltung der Krone waren die Posttaxen in Hartgeld bezogen worden, während der Kongress Papiergeld ausgab und die Posten dieses minderwertige Zahlungsmittel annahmen. Um die dahingegen Ausfälle zu decken, wurden die Posttaxen nach und nach erhöht, so dass sie im Jahre 1779 zwanzig Mal höher waren, als unter der königlichen Verwaltung. Subsiden mussten beschlossen und bezahlt werden. Jeder Staat erachtete es sogar als notwendig, Privatposten zu benutzen und das Publikum nahm die Gewohnheit an, Briefe durch Privatgelegenheit zu versenden und zu empfangen. Da Bache damals Generalpostmeister war, ist — ohne sein Verschulden — sein Name mit all diesem Wirrwar und dieser Unordnung verbunden. Ein berechtigter Tadel trifft ihn aber nicht.

Bevor die Artikel der Konföderation angenommen waren (1. März 1781), konnte der Kongress weder bindende Befehle erteilen, noch verbindliche Gesetze erlassen. Ihm fehlten auch die nötigen finanziellen Hilfsmittel. Zum Glücke für die Vereinigten Staaten sah aber der oberwähnte 1. März 1781 nicht nur die Vollziehung der Artikel der Konföderation, sondern auch den Übertritt der westlichen Länder vom Staate New-York zu den Vereinigten Staaten. Andere Staaten folgten dem Beispiele, so dass die Vereinigten Staaten mit wenigen Ausnahmen in den Besitz sämtlicher zwischen dem Alleghany- (oder Appalachian-) Gebirge und dem Mississippi gelegenen Gebiete gelangten. Die Vereinigten Staaten

to Montreal and Quebec. But war interfered; the great ports, the natural centres of the postal service, were in British hands, New York until 1783.

Under the Crown the Post Office dealt in coin; Congress issued paper money, and accepted postage in that declining currency. To meet this emergency, postage rates were gradually increased; in 1779 they were twenty times the rates of the Crown service. In addition, subsidies were voted and paid. Yet each State found it necessary to employ private posts, and the public acquired the habit of sending and receiving letters by private conveyance. As Bache was Postmaster General, his name is innocently associated with all this confusion and disorder. But he was not to blame.

Until the Articles of Confederation were adopted, 1st March 1781, Congress could not issue binding orders, nor pass binding laws. It was without sufficient financial resources. Fortunately for the United States the same 1st March 1781, which saw the Articles of Confederation take effect, brought the transfer of western lands from the State of New York to the United States. Other States followed the example of New York, and thus the United States acquired the ownership, with slight exceptions, of all the lands between the Alleghany (or the Appalachian range) and the Mississippi. The United States now had authority and property. A better day dawned upon its postal service. Congress passed the interesting postal ordinance of 1782, certain provisions of which are still in force. The Crown arrangement of postal districts, each with

la puissance et des ressources. Un meilleur jour commençait à lui pour le service des postes. Le Congrès publia en 1782 les intéressants règlements postaux dont certaines dispositions sont encore en vigueur à l'heure actuelle. Le système des districts postaux adopté par l'Administration royale, avec un inspecteur à la tête de chacun, fut remplacé par un système de centralisation particulier au service américain. Ebenezer Hazard fut nommé Postmaster General, et James Bryson sous-directeur. L'organisation moderne de la poste américaine date donc de 1782 et non pas, comme on l'accepte ordinairement, de 1789.

L'ordonnance postale de 1782 exigeait le paiement des taxes en argent ou en monnaie équivalente; il s'en suivit que Hazard n'eut jamais besoin de demander des subsides, les revenus propres de la poste ayant suffi pour couvrir ses dépenses. Les journaux continuèrent d'être transportés par la poste et le Congrès autorisa l'Administration à organiser un service de paquets. Les taxes des lettres étaient les mêmes qu'en 1710, et une feuille de papier manuscrite était traitée comme lettre ordinaire. Les taxes et les conditions ne subirent d'ailleurs aucun changement radical avant 1845.

De 1782 jusqu'en 1784, le paquebot « Washington » fut utilisé pour le service de l'Atlantique. Il était d'une qualité inférieure aux paquebots français et anglais. Les premiers, qui faisaient la traversée entre Lorient et New-York, étaient très bons, mais la tourmente de la Révolution française suspendit leurs voyages. Sous Hazard, le service des postes américain fut à peu près complètement limité aux relations intérieures et le service maritime fut abandonné aux navires marchands et aux paquebots des Gouvernements étrangers. Par contre, le service intérieur fut étendu et perfectionné. En 1786, New-York expédiait, tous

waren nun mächtig und wohlhabend. Ein besserer Tag brach für ihren Postdienst an. Der Kongress erliess im Jahre 1782 die interessante Postverordnung, von welcher einzelne Bestimmungen zur Stunde noch in Kraft bestehen. Das von der königlichen Verwaltung übernommene System von Postbezirken, mit je einem Aufsichtsbeamten (Inspektor) an der Spitze, wurde durch eine centralisierte, den Vereinigten Staaten eigentümliche Einrichtung ersetzt. Ebenezer Hazard wurde zum Generalpostmeister, James Bryson zu seinem ersten Beamten (*assistant*) ernannt. Aus diesen im Jahre 1782 getroffenen Anordnungen entstand die gegenwärtige Posteinrichtung der Vereinigten Staaten. Die frühern Einrichtungen wurden aufgegeben. Der Ursprung des modernen amerikanischen Postwesens datiert von 1782 und nicht, wie man gewöhnlich annimmt, von 1789.

Die Postverordnung schrieb die Bezahlung der Posttaxen in Silber oder in dessen Gegenwert vor, was die Folge hatte, dass Hazard nie genötigt war, Subsidien zu verlangen, indem die eigenen Erträgnisse für Deckung der Kosten des Dienstes ausreichten. Zeitungen wurden zum Posttransport zugelassen, und der Kongress ermächtigte die Verwaltung zur Einrichtung einer Paketpost. Die Posttaxen blieben unverändert, wie sie seit dem Jahre 1710 festgesetzt waren, und ein beschriebenes Blatt Papier wurde als einfacher Brief behandelt. Übrigens unterlagen die Taxen und Bedingungen bis zum Jahre 1845 keiner durchgreifenden Änderung.

Von 1782 bis 1784 wurde das Paketboot « Washington » im atlantischen Dienste verwendet. Es stand aber an Leistungsfähigkeit hinter den französischen und britischen Postpaketbooten zurück. Die erstern, welche zwischen Lorient und New-York kursierten, waren sehr gut, stellten aber im Sturme der französischen Revolution ihre Fahrten ein. Unter Hazard erlangte der innere Postdienst vorwiegende Bedeutung,

a surveyor (inspector), was replaced by a system of centralisation peculiar to the American service. Ebenezer Hazard was chosen Postmaster General, and James Bryson Assistant Postmaster General. It is from these arrangements in 1782 that the present postal service of the United States took its inception. Previous arrangements were abandoned; the modern American Post Office dates from 1782, not from 1789, as is commonly stated.

The postal ordinance of 1782 required the payment of postage in silver or its equivalent, the result being that Hazard never applied for subsidies, the service being self-supporting. Newspapers were admitted to postal transportation, and Congress authorised the arrangement of a parcel-post. The postage on letters was not materially changed from that of 1710, and a written sheet of paper was treated as a single letter. Indeed, the rates and standards of 1710 were not radically changed until 1845.

From 1782 to 1784 the packet « Washington » was employed in the Atlantic service, but yielded to the superior service of the French and British mail packets. The French packets, plying between Lorient and New York, were highly efficient, but were discontinued in the storms of the French revolution. Under Hazard the policy of the American Post Office became mainly domestic, the ocean mails being left to the care of merchant shipping and foreign governments. But the inland service was extended and improved. In 1786 New York received and despatched

les 2 jours en été et tous les 3 jours en hiver, des dépêches à Philadelphie, Albany et Boston et en recevait autant de ces villes. Pendant la même année, on commença à expédier des dépêches plus importantes au moyen des malles-poste, et un bureau de poste fut créé à Pittsburg. Les relations avec Ohio et l'Ouest prirent naissance le 1^{er} janvier 1787 et furent étendues à tout le continent pendant les années suivantes. Toutefois, la route postale vers le Canada ne fut rouverte qu'en 1794. Ce fut à cette époque que l'annulation des estampilles se fit à l'aide d'un timbre à main. Lorsque Hazard résigna ses fonctions — en 1789 — il existait 85 bureaux de poste américains et la longueur des routes postales atteignait 2399 milles (3861 kilomètres). L'exploitation postale produisait un excédent financier, mais de grands défauts existaient encore.

La poste des Etats-Unis, qui avaient alors une population d'environ trois millions d'habitants, sans compter les noirs, ne transportait pas plus de 300,000 lettres par an. Cet état de choses s'explique facilement: les taxes postales étaient trop élevées, le public était habitué au transport privé et le Gouvernement ne se trouvait pas en état de faire respecter son droit au monopole. La discipline et le sentiment de la responsabilité n'étaient pas non plus suffisamment en honneur dans l'Administration. Avant l'adoption de la Constitution de 1789, il n'existait pas de moyens de répression efficace pour les délits postaux.

Les articles de la Confédération de 1781 établissaient le principe que l'exploitation postale doit être un monopole de l'Etat; le règlement postal de 1782 consacrait principalement la centralisation du service des postes américain, et la Constitution nationale de 1789 accordait au Gouvernement central des pouvoirs suffisants pour renforcer ses lois, entre autres les lois et les règlements postaux.

indem die Beförderung der überseeischen Post Handelsschiffen und Paketbooten fremder Regierungen überlassen wurde. Der Postdienst im Inlande wurde dagegen ausgedehnt und vervollkommenet. Im Jahre 1786 versandte und empfing New-York im Sommer alle zwei und im Winter alle drei Tage Briefpakete nach und von Philadelphia, Albany und Boston. Im nämlichen Jahre begann man, die bedeutendern Briefpakete mittelst Postkutschen zu befördern und wurde in Pittsburg ein Postamt errichtet. Die Postverbindung nach Ohio und dem Westen trat mit dem 1. Januar 1787 ins Leben und wurde in spätern Jahren über den ganzen Kontinent ausgedehnt. Die Stempelung der Briefe von Hand wurde eingeführt. Die Postverbindung mit Kanada wurde dagegen bis 1794 nicht wieder eröffnet. Als Hazard — im Jahre 1789 — sein Amt niederlegte, bestanden 85 amerikanische Postbureaux und betrug die Länge der Postrouten 2399 Meilen (3861 Kilometer). Der Postbetrieb ergab einen finanziellen Überschuss zu Gunsten des Staates. Aber es bestanden noch grosse Mängel.

Bei ungefähr 3 Millionen Einwohnern (die Schwarzen nicht mitgerechnet) beförderte die Post der Vereinigten Staaten jährlich nicht mehr als 300,000 Briefe. Diese Thatsache lässt sich leicht erklären: die Posttaxen waren zu hoch, das Publikum war an die Benutzung privater Beförderungsgewohnheiten gewöhnt, und die Regierung befand sich nicht in der Lage, ihre Monopolrechte streng durchzuführen. Auch waren die Disciplin und Grundsätze der Verantwortlichkeit durch die Postverwaltung nicht genügend gewahrt. Bis zur Annahme der Verfassung von 1789 war für die nachhaltige Verfolgung von Widerhandlungen gegen die Postordnung nicht Vorsorge getroffen.

Die Artikel der Konföderation von 1781 stellten den Grundsatz auf, dass der Postbetrieb Staatsmonopol sei; die Postverordnung von 1782 verfügte prinzipiell die Centralisation des amerikanischen Postwesens, und die Na-

Philadelphia, Albany and Boston mails every other day in summer, and every third day in winter. In the same year the great mails began to be carried by stage coaches, and Pittsburg was made a Post Office. The mail service to the Ohio and the great West began 1st January 1787, and was extended, by a later age, across the continent. But the mail route to Canada was not reopened until 1794. Postmarking by handstamps was introduced. When Hazard gave up his trust, in 1789, the number of American Post Offices was 85, the length of the postroads 2399 miles (3861 km.), and the Treasury of the United States looked forward to a postal surplus. But there were serious defects.

The country had about 3,000,000 inhabitants, not counting the blacks; its Post Office carried not exceeding 300,000 letters a year. The reason is plain: the rates of postage were too high, the people were accustomed to private mails, and the government was unable to enforce its postal monopoly. Nor were discipline and accountability in the postal force maintained by the Post Office Department. Until the United States Constitution of 1789 was adopted, the machinery for prosecuting postal delinquents did not exist.

The Articles of Confederation, in 1781, established the principle of postal monopoly in the United States; the postal ordinance of 1782 established the principle of centralisation in the American postal administration; the national Constitution of 1789 gave the central government ample authority for enforcing its laws, including all postal laws and regulations.

Pour effectuer la transition de l'année 1789, le Président Washington nomma Samuel Osgood Postmaster General et traita, pour la première fois, le service des postes comme une branche de l'Administration des finances. On s'attendait à ce que le bureau du Trésor ferait régner l'ordre et la justice dans la comptabilité de la poste. Le règlement postal de 1782 resta toutefois en vigueur jusqu'au 1^{er} juin 1792. La licence qui existait dans l'Administration ne fut remplacée que lentement et insensiblement par une discipline rigoureuse. Lors de sa retraite, en 1791, Osgood fut remplacé par Timothy Pickering, qui était mieux à même d'établir cette discipline. Entre temps, l'organisation postale se développait. En trois ans — de 1789 à 1792 — le nombre des bureaux de poste fut doublé, celui des routes postales, qui s'étendirent alors jusqu'à Vermont, augmenta de 50 % et les recettes s'accrurent de plus de 150 %, si bien qu'il en résulta un léger excédent sur les dépenses.

Le 1^{er} juin 1792, sous la nouvelle loi postale, l'Administration des postes commença d'exécuter la mission qu'elle s'était donnée et qui consistait à ouvrir un continent au trafic et à créer un service de dépêches qui conduisit le pionier et l'émigrant plutôt qu'il ne les suivit.

Pour la période de 1773 à 1792, outre les sources mentionnées ci-dessus, on peut consulter utilement les suivantes : les « *American Archives* », réunies par Clarke et Force et publiées par ordre du Congrès ; les journaux du Congrès, 1774 jusqu'à 1788 ; les écrits de Hazard, de même que ceux d'Osgood et de Pickering ; les publications officielles des Etats de l'Atlantique ; enfin, l'histoire de l'imprimerie (en Amérique), par Thomas.

tionalverfassung von 1789 verlieh der centralen Regierung ausreichende Macht für gehörige Durchführung aller Gesetze und der postalischen Verordnungen.

Um den Übergang von 1789 zu bewirken, setzte Präsident Washington Samuel Osgood als Generalpostmeister ein und behandelte zum erstenmal das Postwesen als einen Zweig der Finanzverwaltung. Man erwartete, dass das Schatzamt Ordnung und Gerechtigkeit schaffen werde im Rechnungswesen der Post. Die Postverordnung von 1782 blieb jedoch bis 1. Juni 1792 in Kraft. Nur nach und nach vollzog sich der Übergang von laxer Geschäftsbehandlung zu strammer Disciplin. Bei seinem Rücktritt im Jahre 1791 wurde Osgood durch Timothy Pickering ersetzt, der besser im Falle war, Disciplin zu wahren. Inzwischen entwickelten sich die Posteinrichtungen. In drei Jahren — von 1789 bis 1792 — verdoppelte sich die Zahl der Postbureaux, wurde die Zahl der Postroutes, unter Ausdehnung bis nach Vermont, um 50 Prozent vermehrt und nahmen die Postertragnisse um mehr als 150 Prozent zu, so dass sie einen kleinen Überschuss über die Kosten ergaben.

Mit dem 1. Juni 1792, unter dem neuen Postgesetze, begann die Postverwaltung, ihr besonderes Augenmerk dahin zu richten, einen ganzen Kontinent dem Verkehre zu eröffnen und einen Postdienst zu schaffen, der eher den Pionier und den Auswanderer führte als ihnen folgte.

Für den Zeitabschnitt von 1773 bis 1792 können ausser den hiervor erwähnten Quellen folgende benutzt werden : die « *American Archives* », zusammengestellt von Clarke und Force und veröffentlicht durch Befehl des Kongresses ; « *The Journals of Congress* », 1774 bis 1788 ; die Schriften von Hazard, sowie von Osgood und Pickering ; die amtlichen Veröffentlichungen der Atlantischen Staaten und Thomas' Geschichte der (amerikanischen) Buchdruckerei.

To effect the transition of 1789, President Washington appointed Samuel Osgood Postmaster General, and at first treated the postal service as a branch of the Treasury. It was hoped that the Treasury might establish order and justice in postal accounts. But the postal ordinance of 1782 remained in force until 1st June 1792. The transition from loose methods to close discipline was gradual. When Osgood retired, in 1791, he was succeeded by Timothy Pickering, a better disciplinarian. Meanwhile the service improved. In three years, from 1789 to 1792, the number of Post Offices was doubled ; 50 per cent. was added to the mail routes, which were extended to Vermont ; postal receipts increased more than 150 per cent., yielding a slight surplus over expenses.

On June 1st 1792, under the new postal law, the Post Office Department began its special mission of opening a continent to traffic and a mail service that led rather than followed the pioneer and the emigrant.

Beside the sources previously named, consult for the period from 1773 to 1792 the « *American Archives* », compiled by Clarke and Force, and published by order of Congress ; the Journals of Congress, 1774 to 1788 ; the Hazard papers, also the Osgood and Pickering papers ; the official papers of the Atlantic States ; and Thomas' History of (American) Printing.

Notice historique sur le tarif de la poste aux lettres de Russie.

(Fin.)

II^e Période.

A. Taxe postale uniforme d'après la distance.

1^o *Taxe des lettres en 1783.* Pour éviter les inconvénients qui résultaient des taxes diversement fixées et pour simplifier la comptabilité, l'impératrice Catherine II ordonna, par un décret adressé au General-Major Besborodko et publié le 14 novembre 1783, que les taxes des lettres fussent calculées d'une manière unique pour l'empire entier et que, pour une distance de 100 verstes*) exclusivement, il fût prélevé un kopek; pour 100 verstes jusqu'à 200 exclusivement, 2 kopeks; et pour chaque cent verstes en plus, 2 kopeks, également pour chaque lot ou 3 solotniks. Par suite de cette nouvelle taxe, les recettes provenant du port des lettres, qui n'étaient encore, en 1782, que de 138,672 roubles, s'élevèrent, en 1783, à 163,284 roubles, et, en 1784, à 210,945 roubles.

2^o *Taxe des lettres en 1807.* Si les avantages que le tarif de 1783 produisit, en comparaison de la taxe antérieure, furent grands, on voit cependant dans l'histoire du temps, que le port des lettres destinées pour des endroits éloignés était trop élevé en comparaison de celui des lettres pour des endroits situés dans le voisinage. Pour faire disparaître cet inconvénient et par des considérations financières, la taxe des lettres fut fixée comme il suit, par un décret impérial du 17 avril 1807, pris sur l'avis du Ministère de l'Intérieur:

Jusqu'à 100 verstes inclusivement, 6 kopeks, avec augmentation de 2 kopeks par cent verstes en plus jusqu'à 1500 verstes inclusivement; pour une expédition jusqu'à 1600 verstes inclusivement, 35 kopeks, avec augmentation de 1 kopek par cent verstes en plus, sans toutefois dépasser 50 kopeks.

*) 1 verste = 1066,701 mètres.

Zur Geschichte des russischen Briefposttarifs.

(Schluss.)

II. Periode.

A. Einheitliche Portosätze nach Massgabe der Entfernung.

1. *Brieftaxe vom Jahre 1783.* Zur Vermeidung der Unzutraglichkeiten, welche sich durch die verschiedenartig festgesetzten Brieftaxen ergeben hatten, und zur Erleichterung des Rechnungswesens ordnete die Kaiserin Katharina II. in einem an den General-Major Beshorodko ergangenen Erlass vom 14. November 1783 an, dass für das ganze Reich die Briefportosätze einheitlich bemessen und für Entfernungen bis zu 100 Werst*) ausschliesslich eine Kopeke, von 100 bis ausschliesslich 200 Werst zwei Kopeken und für jede weiteren 100 Werst ebenfalls zwei Kopeken für das Lot oder je 3 Solotnik erhoben werden sollten. Infolge dieser neuen Taxe erhöhten sich die Portoeinnahmen, welche im Jahre 1782 noch 138,672 Rubel betragen hatten, im Jahre 1783 auf 163,284 Rubel und im Jahre 1784 auf 210,945 Rubel.

2. *Brieftaxe vom Jahre 1807.* So gross die Vorzüge waren, welche der Tarif vom Jahre 1783 gegenüber den früheren Taxen aufwies, so zeigte sich doch im Verlaufe der Zeit, dass das Porto für Briefe nach entfernt gelegenen Ortschaften im Vergleich zu demjenigen für Briefe nach Orten in der Nähe zu hoch festgesetzt war. Zur Beseitigung dieses Übelstandes und aus finanziellen Rücksichten wurde daher auf Vorschlag des Ministeriums des Innern in einem kaiserlichen Erlass vom 17. April 1807 die Brieftaxe wie folgt festgesetzt:

bis 100 Werst einschliesslich auf 6 Kopeken und für jede weiteren 100 Werst bis zu 1500 Werst einschliesslich auf 2 Kopeken mehr; für Entfernungen bis zu 1600 Werst einschliesslich auf 35 Kopeken und für jede weiteren 100 Werst einschliesslich auf 1 Kopeke mehr, höchstens jedoch auf 50 Kopeken.

*) 1 Werst = 1066,701 Meter.

On the History of the Russian Letter-post Tariff.

(Conclusion.)

IInd Period.

A. Uniform postage according to distance.

1.—*Postage rates from the year 1783.* In order to avoid the disadvantages which had resulted from the various postage tariffs and to facilitate the audit system, the Empress Catharine II., in a decree of November 14th, 1783, to Major-General Besborodko, ordered a uniform letter-post tariff to be organised for the whole empire. The postage was, for 100 wersts*), 1 kopeck, for 100 to 200 wersts 2 kopecks and for every additional 100 wersts 2 kopecks per lot or per 3 solotnik. The result of this was that the receipts which in 1782 had amounted to 138,672 roubles, and in 1783 to 163,284, increased in 1784 to 210,945 roubles.

2.—*Postage rates from the year 1807.* However great the advantages offered by the tariff of 1783 were in comparison to the earlier rates of postage, it nevertheless became apparent in the course of time that the postage on letters to distant places was, when compared with that paid for letters which had not far to travel, too high. In order to do away with this evil and also from financial reasons, an imperial edict of the 17th of April 1807, issued at the instigation of the Home Office, fixed the postage as follows:—

For distances up to 100 wersts inclusive, 6 kopecks, for every additional 100 wersts up to 1500 wersts inclusive, 2 kopecks; for distances up to 1600 wersts inclusive, 35 kopecks and for every additional 100 wersts 1 kopeck, with a maximum of 50 kopecks.

The postage receipts, which in 1806 amounted to 744,980 roubles

*) 1 Werst = 1066,701 mètres.

Le produit du port des lettres, qui avait été, en 1806, de 744,980 roubles et qui s'était élevé, en 1807, à 802,618 roubles, se monta, par suite de la nouvelle taxe, à 963,161 roubles, en 1808.

3^o *Taxe des lettres en 1818.* Par une ordonnance impériale du 26 juin 1818, les bonifications à payer aux entrepreneurs de transport, pour l'expédition des dépêches postales, furent élevées, et il en résulta que la taxe des lettres fut portée au double de celle qui avait été payée jusqu'alors. La recette provenant du port des lettres ne s'accrut cependant pas dans la même proportion, comme les renseignements suivants le prouvent. Ces recettes étaient :

en 1818: de 1,984,147 roubles
 » 1819: de 2,948,188 » et
 » 1820: de 2,786,495 »

4^o *Taxe des lettres en 1830.* Une ordonnance impériale, adressée au Sénat le 4 juin 1830, réduisit le nombre des degrés de l'échelle des distances et fixa, en même temps, le port comme il suit :

	jusqu'à 300 verstes :	20 kopeks
au-delà de	300 à 600 »	30 »
»	600 à 800 »	40 »
»	800 à 1100 »	50 »
»	1100 à 1300 »	60 »
»	1300 à 1600 »	70 »
»	1600 à 1800 »	80 »
»	1800 à 2100 »	90 »
»	2100 à 2300 »	94 »
»	2300 à 2600 »	96 »
»	2600 à 2800 »	98 »
»	2800 »	100 »

Une réduction ultérieure du nombre des degrés de l'échelle des distances fut introduite par une ordonnance impériale du 6 décembre 1839; celle-ci prescrivait, en outre, que la taxe devait être perçue en monnaie d'argent, d'après le tarif suivant :

	jusqu'à 300 verstes :	5 kopeks
au-delà de	300 à 800 »	10 »
»	800 à 1100 »	15 »
»	1100 à 1800 »	20 »
»	1800 »	25 »

Le petit tableau ci-après donne une idée de l'accroissement continu

Die Porto-Einnahme, welche im Jahre 1806 744,980 Rubel betragen und 1807 sich auf 802,618 Rubel erhöht hatte, stieg infolge der neuen Taxe im Jahre 1808 auf 963,161 Rubel.

3. *Brieftaxe vom Jahre 1818.* Durch kaiserliche Verordnung vom 26. Juni 1818 wurden die an die Fuhrunternehmer zu zahlenden Vergütungen für die Beförderung der Postsachen erhöht, was zur Folge hatte, dass die Brieftaxe auf den doppelten Betrag der bisherigen Sätze festgesetzt wurde. Die Porto-Einnahme nahm jedoch nicht in gleichem Verhältnis zu, wie die nachstehenden Angaben erkennen lassen. Es betragen die Einnahmen :

1818: 1,984,147 Rubel,
 1819: 2,948,188 » und
 1820: 2,786,495 »

4. *Brieftaxe vom Jahre 1830.* Eine dem regierenden Senat vom 4. Juni 1830 zugegangene kaiserliche Verordnung bestimmte, dass die Zahl der Entfernungsstufen beschränkt und gleichzeitig das Porto wie folgt festgesetzt werden sollte :

	bis 300 Werst auf	20 Kopeken
über	300—600 » »	30 »
»	600—800 » »	40 »
»	800—1100 » »	50 »
»	1100—1300 » »	60 »
»	1300—1600 » »	70 »
»	1600—1800 » »	80 »
»	1800—2100 » »	90 »
»	2100—2300 » »	94 »
»	2300—2600 » »	96 »
»	2600—2800 » »	98 »
»	2800 » »	100 »

Eine weitere Beschränkung in der Zahl der Entfernungsstufen trat infolge der kaiserlichen Verordnung vom 6. Dezember 1839 ein; dieselbe setzte ferner die zu erhebende Taxe in der Silberwährung fest, so dass der Tarif folgender war :

	bis 300 Werst	5 Kopeken
über	300—800 »	10 »
»	800—1100 »	15 »
»	1100—1800 »	20 »
»	1800 »	25 »

Die allmähliche Zunahme der Porto-einnahme veranschaulicht die nachfolgende kleine Tabelle; die in der-

and rose in 1807 to 802,618 roubles increased, in consequence of the new rates to 963,161 roubles in 1808.

3.—*Postage rates from the year 1818.* By an imperial edict of the 26th of June 1818, the remuneration paid to the contractors for the forwarding of letters etc. for the post was raised, the result being that the postage on letters was fixed at double the former tariff. The postage receipts did not however increase in proportion, as the following will show. The receipts amounted to:—

1818:—1,984,147 roubles
 1819:—2,948,188 »
 1820:—2,786,495 »

4.—*Postage rates from the year 1830.* An imperial order sent to the ruling senate on the 4th of June 1830, commanded that the scale of distances should be limited, at the same time fixing the postage as follows:—

	under 300 wersts	20 kopeck-
above	300—600 »	30 »
»	600—800 »	40 »
»	800—1100 »	50 »
»	1100—1300 »	60 »
»	1300—1600 »	70 »
»	1600—1800 »	80 »
»	1800—2100 »	90 »
»	2100—2300 »	94 »
»	2300—2600 »	96 »
»	2600—2800 »	98 »
above	2800 »	100 »

A further reduction in the scale of distances came into force in consequence of an imperial decree of December 6th, 1839; it fixed the postage, which was to be paid in silver coin, as follows:—

	under 300 wersts	5 kopecks
above	300—800 »	10 »
»	800—1100 »	15 »
»	1100—1800 »	20 »
above	1800 »	25 »

du produit des taxes (les sommes provenant de ce chef sont données en monnaie d'argent).

Les recettes s'élevaient :

En 1792 à	542,389 roubles
» 1802 à	609,976 »
» 1812 à	290,625 »
» 1822 à	770,953 »
» 1832 à	1,167,663 »
» 1842 à	1,475,022 »

B. Taxe postale uniforme, sans égard à la distance.

1^o *Taxe des lettres en 1843.* Sous la date du 13 mai 1843, le Département des postes proposa au Conseil impérial de fixer le port des lettres uniformément à 10 kopeks pour chaque lot, sans égard à la distance. Dans l'exposé des motifs de cette proposition, on faisait ressortir, notamment, que par une diminution raisonnable du port et par la simplicité de la taxe, on prévenait des abus, on facilitait et on augmentait les échanges des lettres, de même qu'on contribuait à l'accroissement de la recette.

La proposition reçut l'approbation impériale le 30 juillet 1843, et la nouvelle taxe entra, en conséquence, en vigueur.

2^o *Les règlements postaux provisoires de 1871* eurent pour conséquence une diminution du port pour les localités situées dans le rayon de distribution rural de St-Petersbourg.

3^o *Taxe des lettres en 1874.* La proposition de l'Allemagne concernant la fondation d'une Union postale universelle se heurta, en Russie, à cet obstacle que la taxe interne était considérablement plus élevée dans ce pays que dans les autres, lors qu'on pensait que le Congrès arrêterait un port uniforme de 20 centimes (5 kopeks) pour les lettres du service international. Cependant, dans l'intérêt du pays et pour ne pas rester en dehors de l'Union postale projetée, le Chancelier de l'Empire et les Ministres des finances et de l'intérieur proposèrent immédiatement, par un rapport com-

selben angeführten Beträge sind in Silberwährung angegeben.

Die Einnahmen betragen:

1792:	542,389 Rubel
1802:	609,976 »
1812:	290,625 »
1822:	770,953 »
1832:	1,167,663 »
1842:	1,475,022 »

B. Einheitliche Portosätze ohne Rücksicht auf die Entfernung.

1. *Brieftaxe vom Jahre 1843.* Vom Postdepartement wurde unterm 13. Mai 1843 beim Reichsrat beantragt, das Briefporto, ohne Rücksicht auf die Entfernung, einheitlich auf 10 Kopeken für jedes Lot festzusetzen. In der Begründung dieses Antrages wird u. a. darauf hingewiesen, dass durch eine vernünftige Ermässigung des Portos und durch die Einfachheit der Taxe Missbräuchen vorgebeugt, der Briefverkehr erleichtert und vermehrt, sowie die Einnahme am Porto erhöht werden würde.

Der Antrag erhielt unterm 30. Juli 1843 die kaiserliche Genehmigung, und die neue Taxe trat infolge dessen in Kraft.

2. *Die provisorischen Postverordnungen vom Jahre 1871* hatten neue Portoermässigungen für den Orts- und Landbestellbezirk von St. Petersburg zur Folge.

3. *Brieftaxe vom Jahre 1874.* Der von Deutschland herrührende Vertragsentwurf, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins, stiess in Russland insofern auf Schwierigkeiten, als die interne russische Brieftaxe die in andern Ländern bestehenden Sätze erheblich überstieg, und zudem angenommen wurde, dass der Kongress einen einheitlichen Portosatz von 20 Centimen (5 Kopeken) für Briefe im internationalen Verkehr beschliessen werde. Im Interesse des Landes und um dem zu gründenden Verein nicht fern zu bleiben, beantragten jedoch der Reichskanzler und die Minister der Finanzen und des Innern in einem gemeinschaftlichen Immediatbericht vom 11. Dezember 1873, einen Be-

The gradual increase of postal receipts may be seen from the following, the amounts given being in silver coinage:—

1792:—	542,389 roubles
1802:—	609,976 »
1812:—	290,625 »
1822:—	770,953 »
1832:—	1,167,663 »
1842:—	1,475,022 »

B. Uniform postage irrespective of distance.

1.—*Postage rates from the year 1843.* On the 13th of May 1843, a proposal was made to the National Council by the Postal Department, that the postage should be fixed uniformly at 10 kopecks per lot irrespective of distance. In giving motives for this proposal, stress was laid on the fact that a reasonable reduction of the postage and uniformity of tax would avoid abuses, facilitate and increase traffic and add to the postal revenues.

The proposal received the imperial sanction on July 30th 1843, and the new postage at once came into force.

2.—*The temporary postal regulations of the year 1871* resulted in fresh reductions of postage for the rural delivery district of St. Petersburg.

3.—*Postage rates from the year 1874.* The draft of the treaty which originated in Germany respecting the foundation of a universal postal union at once encountered difficulties in Russia, whose internal rates of postage considerably exceeded those of other countries, it being supposed that the Congress would adopt a uniform rate of 20 centimes (5 kopecks) for letters in the international service. In the interest of the country however and in order not to be excluded from the union which was to be founded, the Chancellor

mun, en date du 11 décembre 1873, d'envoyer un plénipotentiaire à Berne et d'introduire, dans les relations internes de la Russie, la taxe précitée, en cas d'adoption par le Congrès. Mais, comme il fut décidé par le Congrès de Berne, par mesure transitoire, que les pays de l'Union seraient autorisés à fixer le port des lettres à 32 centimes au maximum, et à 20 centimes au minimum, le Gouvernement russe résolut d'adopter la taxe de 8 kopeks (32 centimes), et cela aussi bien pour le service international que pour le service intérieur, afin de couvrir de cette manière, au moins en partie, le déficit qui devait résulter de la suppression, prescrite par la Convention, de la taxe de distribution (2 et 3 kopeks) qui avait existé jusqu'alors. La nouvelle taxe entra en vigueur le ¹⁹ juin / ^{1er} juillet 1875.

4^o *Taxe des lettres en 1879.* La faculté laissée aux pays de l'Union, par le traité de Berne, concernant la perception de la taxe, fut écartée par la Convention postale conclue à Paris le 1^{er} juin 1878, et le port des lettres fut fixé uniformément à 25 centimes. Ensuite de cela, la taxe qui avait été en Russie de 8 kopeks pour le service interne et pour le service international fut réduite, dès le ²⁰ mars / ^{1er} avril 1879, à 7 kopeks, taxe qui existe toujours.

La Caisse d'épargne postale de Hongrie en 1893.

D'après le compte rendu de la Caisse d'épargne postale du royaume de Hongrie pour l'année 1893, qui a été publié dans la feuille officielle de l'Office autrichien des caisses d'épargne à Vienne, le bénéfice net de la Caisse d'épargne s'est élevé dans la dite année à fl. 408,932.86*) (fl. 87,121.71 en 1892). Fl. 314,009.10

*) 1 florin = frs. 2,50.

vollmächtigten nach Bern zu entsenden und für den Fall der Annahme des obigen Portosatzes seitens des Kongresses denselben auch im internen russischen Verkehr einzuführen. Nachdem aber von dem Berner Kongress bestimmt worden war, dass als Übergangsmassregel die Vereinsländer berechtigt sein sollten, das Briefporto auf höchstens 32 und mindestens 20 Centimen festzusetzen, entschloss sich die russische Regierung zur Annahme des Portosatzes von 8 Kopeken (32 Centimen), und zwar sowohl für den internationalen, wie auch für den internen Verkehr, um auf diese Weise wenigstens teilweise den Ausfall zu decken, welchen die durch den Vereinsvertrag vorgeschriebene Beseitigung der Bestellgebühren (2 und 3 Kopeken) zur Folge haben musste. Die neue Taxe trat am ^{19. Juni} / ^{1. Juli} 1875 in Kraft.

4. *Brieftaxe vom Jahre 1879.* In dem am 1. Juni 1878 in Paris abgeschlossenen Vereinsvertrage wurde der vom Berner Vertrage den Vereinsländern gelassene Spielraum bei Erhebung der Brieftaxe beseitigt und als Briefporto der einheitliche Satz von 25 Centimen eingeführt. Infolge dessen wurde in Russland vom ^{20. März} / ^{1. April} 1879 an die bisherige Taxe von 8 Kopeken im internen und internationalen Verkehr auf den noch jetzt bestehenden Satz von 7 Kopeken ermässigt.

Die ungarische Postsparkasse im Jahre 1893.

Nach dem im Cirkular-Verordnungsblatt des k. k. Postsparkassenamtes in Wien veröffentlichten Rechenschaftsberichte der k. ungarischen Postsparkasse für das Jahr 1893 belief sich der gesamte Reingewinn der Kasse in dem genannten Jahre auf 408,932.86 Fl. *) (1892: 87,121.71 Fl.); hiervon entfallen 314,009.10 Fl. auf den

*) 1 Fl. = 2½ Fr.

of the empire, the Minister of the Interior and the Chancellor of the Exchequer proposed, in a special report dated December 11th 1873, to send a plenipotentiary to Berne and, in the event of the above postage rate being accepted by the Congress, to introduce it also into the Russian internal service. It having been decided however by the Congress of Berne that the Union Countries should be allowed to fix, as transition measure, the maximum postage at 32 centimes and minimum 20, the Russian Government decided to accept the postage rate of 8 kopecks (32 centimes) both for internal and international service, and thus, at least partly, cover the deficit which would result from the suppression, prescribed by the Union treaty, of the delivery fee (of 2 and 3 kopecks). The new postage rate came into force on ^{June 19th} / ^{July 1st} 1875.

4.—*Postage rates from the year 1879.* In the Union Convention concluded at Paris on June 1st, 1878, the freedom of action in fixing the postage, granted to the Union Countries by the Bernese Convention, was abolished, and the uniform rate of 25 centimes introduced, the result of which was, that on ^{March 20th} / ^{April 1st} 1879, Russia reduced the postage of 8 kopecks for internal and international service to the present tax of 7 kopecks.

The Hungarian Post Office Savings Bank in 1893.

According to the report of the Royal Hungarian Post Office Savings Bank for 1893, published in the official journal of the R. I. Austrian Post Office Savings Bank Department in Vienna, the total net profit of the Savings Bank amounted, in 1893, to 408,932.86 florins*) (1892:—87,121.71 florins); of this sum 314,009.10 fl.

*) 1 fl. = 2 francs 50 centimes.

ont été réalisés dans le service d'épargne et fl. 94,923. 76 dans le service des chèques. L'augmentation considérable du produit net (fl. 321,811. 15) en comparaison du résultat de l'année précédente, doit être attribuée principalement à un bénéfice de fl. 208,469 réalisé par la conversion de papiers d'Etat.

Dans le *service d'épargne*, les versements se sont élevés en 1893 à fl. 8,601,208. 15 et les remboursements à fl. 7,180,801. 38, d'où un excédent de versements de fl. 1,420,406. 77. L'ensemble de l'avoir des déposants a atteint à la fin de l'année 1893 le chiffre de fl. 8,838,549. 41, contre fl. 7,418,142. 64 à la fin de l'année précédente.

A la fin de l'année 1893, 234,131 livrets d'épargne étaient en circulation, tandis qu'il n'y en avait que 211,330 à la fin de l'année précédente; par suite, le nombre des livrets s'est augmenté de 22,801.

De ces livrets, étaient libellés:

en langue hongroise	170,622
» » allemande	40,593
» » croate	9,944
» » slovaque	7,585
» » roumaine	3,181
» » serbe	1,585
» » ruthène	177
» » italienne	444
soit	234,131,

comme ci-dessus.

D'après leurs professions, les titulaires de ces livrets d'épargne se répartissent de la manière suivante: 24,063 fonctionnaires et militaires, 9121 ecclésiastiques, professeurs, instituteurs, écrivains, artistes, médecins, ingénieurs, etc., 9949 forestiers, propriétaires, etc., 2932 fabricants, ouvriers de fabrique, etc., 21,635 artisans, 24,519 ouvriers exerçant un métier, 4613 commerçants, 7265 employés de commerce, etc., 4480 rentiers, 10,842 domestiques, 5139 journaliers, 38,029 de professions diverses, 11,798 écoliers, 25,338 enfants et 4608 personnes civiles.

Les livrets susmentionnés accusent:

Sparverkehr und 94,923.76 auf den Checkverkehr. Die erhebliche Steigerung des Reingewinnes (321,811.15 Fl.) gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres ist hauptsächlich einem durch die Konversion von Staatspapieren erzielten Gewinne (208,469 Fl.) zuzuschreiben.

Im Sparverkehr betragen im Jahre 1893 die Einzahlungen 8,601,208.15 Fl., die Rückzahlungen 7,180,801.38 Fl. und der Überschuss der ersteren über die Rückzahlungen somit 1,420,406.77 Fl. Das Gesamtguthaben der Sparer erreichte am Schlusse des Jahres 1893 die Höhe von 8,838,549.41 Fl., gegen 7,418,142.64 Fl. am Schlusse des Vorjahres.

Ende 1893 zirkulierten 234,131 Sparbücher, gegen 211,330 am Ende des Vorjahres; die Zahl der Bücher hat sich somit um 22,801 Stück vermehrt.

Von den 234,131 Büchern waren ausgefertigt:

170,622	in ungarischer Sprache
40,593	» deutscher »
9,944	» kroatischer »
7,585	» slovakischer »
3,181	» rumänischer »
1,585	» serbischer »
177	» ruthenischer »
444	» italienischer »

234,131.

Die Inhaber dieser Bücher verteilen sich ihrem Berufe nach auf 24,063 Beamte und Militärs, 9121 Geistliche, Professoren, Lehrer, Schriftsteller, Künstler, Ärzte, Ingenieure etc., 9949 Forstleute, Gutsbesitzer etc., 2932 Fabrikanten, Fabrikarbeiter etc., 21,635 Handwerker, 24,519 gewerbliche Arbeiter, 4613 Kaufleute, 7265 Handelsgehülfen etc., 4480 Rentiers, 10,842 Dienstboten, 5139 Tagelöhner, 38,029 sonstige Berufsarten, 41,798 Schüler, 25,338 Kinder und 4608 juristische Personen.

Von den Sparbüchern hatten:

are from the savings division and 94,923.76 fl. from the check division. This considerable increase of the net profit (321,811.15 fl.) compared with the results of the previous year must chiefly be attributed to the profit obtained through the conversion of government stock (208,469 fl.).

In the *Savings division* the deposits amounted, in 1893, to 8,601,208.15 fl., the withdrawals to 7,180,801.38 fl., the surplus of the former being thus 1,420,406.77 fl. The total capital of the depositors at the close of 1893 amounted to 8,838,549.41 fl., as against 7,418,142.64 fl. at the close of the previous year.

At the close of 1893 there were 234,131 pass books in circulation, as against 211,330 at the end of 1892, so that the increase in the number of pass books amounted to 22,801.

Of these 234,131 pass books there were issued:

In the Hungarian language	170,622
» » German	40,593
» » Croatian	9,944
» » Slovakian	7,585
» » Roumanian	3,181
» » Servian	1,585
» » Ruthenian	177
» » Italian	444
	234,131

The books were distributed according to the profession of their owners among:— 24,063 officials and military men, 9121 clergymen, professors, teachers, authors, artists, physicians, engineers etc., 9949 rangers of forests, landowners etc., 2932 manufacturers and their work-people, 21,635 artisans, 24,519 industrial labourers, 4613 tradesmen, 7265 employés etc., 4480 independent persons, 10,842 domestic servants, 5139 day-labourers, 38,029 of other professions, 41,798 schoolchildren, 25,338 children and 4608 persons filling various judicial appointments.

The capital represented by these books is distributed as follows:—

59,6 % un avoir de moins de 5 fl.
 9 » » » » 5 à 10 fl. excl.
 8,1 » » » » 10 à 20 fl. »
 9,1 » » » » 20 à 50 fl. »
 5,5 » » » » 50 à 100 fl. incl.
 8,7 » » » » plus 100 florins.

Par suite 76,7 % de l'ensemble de l'avoir des déposants proviennent de montants de moins de 20 fl.

Le nombre total des dépôts s'est élevé en 1893 à 564,259, et celui des remboursements à 214,480. Par conséquent, la moyenne de chaque dépôt a été de fl. 15.24 et celle de chaque remboursement de fl. 38.14.

Il résulte de l'examen des dépôts que 67,5 % consistaient en montants de moins de 5 fl.; 13,2 % en montants de 5 à 10 fl. exclusivement; 9,4 % en montants de 10 à 20 fl. exclusivement; 6,8 % en montants de 20 à 50 fl. exclusivement; 1,7 % en montants de 50 à 100 fl. inclusivement, et 1,4 % en montants de plus de 100 fl.

En examinant les remboursements, on trouve que 41,4 % consistaient en montants de moins de 5 fl.; 22,3 % en montants de 5 à 10 fl. exclusivement; 16,2 % en montants de 10 à 20 fl. exclusivement; 13,3 % en montants de 20 à 50 fl. exclusivement; 3,3 % en montants de 50 à 100 fl. inclusivement, et 3,5 % en montants de plus de 100 fl.

Dans le *service des chèques*, il a été versé en 1893 fl. 247,428,760.27 et remboursé fl. 246,741,711.17, en sorte qu'à la fin de l'année 1893, l'excédent s'élevait à fl. 687,049.10 et l'ensemble de l'avoir des personnes ayant un compte courant de chèque à la somme de fl. 5,592,466.73.

Dans le *service des titres*, il a été acheté, par suite de 1104 demandes faites par des déposants à la Caisse d'épargne, des titres pour une valeur nominale de fl. 732,150 et par suite de 30 demandes faites par des personnes ayant un compte courant de chèque, des titres pour une valeur nominale de fl. 73,000. En tout, l'Office de la Caisse d'épargne a acheté jusqu'à présent des titres pour une somme de fl. 4,876,730. Une partie de ces titres, représentant une valeur de fl. 1,650,150, se trouve sous la garde de

59,6 % ein Guthaben bis ausschl. 5 Fl.
 9 » » » v. 5 » » 10 »
 8,1 » » » » 10 » » 20 »
 9,1 » » » » 20 » » 50 »
 5,5 » » » » 50 » einschl. 100 »
 8,7 » » » » mehr als 100 »

Von dem Gesamtguthaben entfallen 76,7 % auf Beträge unter 20 Fl.

Die Gesamtzahl der Einlagen belief sich im Jahre 1893 auf 564,259 und diejenige der Rückzahlungen auf 214,480. Auf jede Einlage entfielen daher durchschnittlich 15.24 Fl. und auf jede Rückzahlung 38.14 Fl.

Von den Einlagen bestanden:

67,5 % in Beträgen bis ausschliesslich 5 Fl., 13,2 % in Beträgen von 5 bis ausschliesslich 10 Fl., 9,4 % in Beträgen von 10 bis ausschliesslich 20 Fl., 6,8 % in Beträgen von 20 bis ausschliesslich 50 Fl., 1,7 % in Beträgen von 50 bis einschliesslich 100 Fl. und 1,4 % in Beträgen von mehr als 100 Fl.

Von den Rückzahlungen bestanden:

41,4 % in Beträgen bis ausschliesslich 5 Fl., 22,3 % in Beträgen von 5 bis ausschliesslich 10 Fl., 16,2 % in Beträgen von 10 bis ausschliesslich 20 Fl., 13,3 % in Beträgen von 20 bis ausschliesslich 50 Fl., 3,3 % in Beträgen von 50 bis einschliesslich 100 Fl. und 3,5 % in Beträgen von mehr als 100 Fl.

Im *Checkverkehr* wurden im Jahre 1893 247,428,760.27 Fl. eingezahlt und 246,741,711.17 Fl. zurückgezahlt, so dass der Überschuss am Schlusse des Jahres 1893 687,049.10 Fl. betrug und das Gesamtguthaben der Checkkontoinhaber die Summe von 5,592,466.73 Fl. erreichte.

Im *Wertpapiergeschäft* wurden auf Grund von 1104 Gesuchen von Spareinlegern Wertpapiere im Nennwerte von 732,150 Fl. und auf Grund von 30 Gesuchen von Checkkontoinhabern Wertpapiere im Nennwerte von 73,000 Fl. angekauft. Im ganzen hat das Postsparkassen - Amt bis jetzt für 4,876,730 Fl. Wertpapiere angekauft, von denen für 1,650,150 Fl. in Verwahrung der Kasse verbleiben, während der Rest im Werte von 3,226,580

59.6 per cent. do not exceed 5 fl.
 9 » have from 5 to 10 »
 8.1 » » » 10 » 20 »
 9.1 » » » 20 » 50 »
 5.5 » » » 50 » 100 »
 8.7 » » » more than 100 »

76.7 per cent. of the total capital is made up of deposits not exceeding 20 florins.

The total number of deposits amounted, in 1893, to 564,259 and that of the withdrawals to 214,480. The average amount of each deposit was 15.24 fl., of each withdrawal 38.14 fl.

The deposits were as follow:— 67.5 per cent. in sums of less than 5 fl., 13.2 per cent. in sums of from 5 to 10 fl., 9.4 per cent. in sums of from 10 to 20 fl., 6.8 per cent. in sums of from 20 to 50 fl., 1.7 per cent. in sums of from 50 to 100 fl. and 1.4 per cent. in sums of more than 100 fl.

The withdrawals were as follow:— 41.4 per cent. in sums of less than 5 fl., 22.3 per cent. in sums of from 5 to 10 fl., 16.2 per cent. in sums of from 10 to 20 fl., 13.3 per cent. in sums of from 20 to 50 fl., 3.3 per cent. in sums of from 50 to 100 fl. and 3.5 per cent. in sums of more than 100 fl.

In the *check division* there were deposited, in 1893, 247,428,760.27 fl. and withdrawn 246,741,711.17 fl., so that at the close of 1893 the surplus was 687,049.10 fl. while the total capital of the owners of check accounts amounted to the sum of 5,592,466.73 fl.

In the *business in stocks* there were purchased stocks with a nominal value of 732,150 fl. on the ground of 1104 demands from depositors, and stocks with a nominal value of 73,000 fl. on the ground of 30 demands from the owners of accounts current.

On the whole the Post Office Savings Bank Department has purchased stock for 4,876,730 fl. of which to the value of 1,650,150 fl. remains in the custody of the Bank, while the remainder, to the value of 3,226,580 fl. was sent to the purchasers.

la Caisse, tandis que le reste, d'une valeur de fl. 3,226,580, a été renvoyé aux intéressés.

Les frais d'exploitation se sont élevés à fl. 258,730.09, ce qui porte les frais de chaque opération à kr. 10.51, contre kr. 11.29 en 1892.

A la fin de l'année 1893, le personnel de l'Office central à Budapest se composait de 95 fonctionnaires, 80 employés et 23 garçons de bureau.

Le nombre des bureaux de poste chargés du service de la caisse d'épargne s'élevait à 3907.

Littérature postale.

DIE DEUTSCHE POST- UND TELEGRAPHEN-GESETZGEBUNG. *Nebst dem Weltpostvertrag und dem Internationalen Telegraphenvertrag.* Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von Dr. P. D. Fischer, Wirklicher Geheimer Rat, Unterstaatssekretär im Reichs-Postamt. 4^e édition, Berlin 1895. J. Guttentag, éditeur.

L'opuscule dont le titre précède et dont vient de paraître la quatrième édition, est un recueil complet de toutes les dispositions législatives sur les services des postes et des télégraphes de l'empire allemand; il contient, en outre, les règlements administratifs relatifs à ces deux services, ainsi que le texte des Conventions régissant les rapports internationaux de l'Administration allemande des postes et des télégraphes, de la Convention postale universelle et de la Convention internationale télégraphique. Des observations et explications concises aident le lecteur à pénétrer le sens du texte.

Le petit manuel est depuis longtemps déjà très répandu en Allemagne, où il a trouvé le meilleur accueil chez les agents des postes et des télégraphes, aussi bien que chez les juristes et les fonctionnaires supérieurs d'administrations. Le petit Précis de l'histoire de la législation postale et télégraphique allemande, placé en tête de l'ouvrage, est très intéressant. L'auteur, qui s'est acquis de grands mérites par la part qu'il a prise au développement des services de

Fl. den Auftraggebern zugesandt wurde.

Die Betriebskosten betragen Fl. 258,730.09; die Kosten jeder Ein- oder Auszahlung stellten sich daher auf 10,51 Kr., gegen 11,29 Kr. im Vorjahre.

Das Personal der Centralstelle in Budapest bestand am Schlusse des Jahres 1893 aus 95 Beamten, 80 Diurnisten und 23 Dienern.

Als Sammelstellen für die Postsparkasse fungierten 3907 Postanstalten.

Postalische Litteratur.

DIE DEUTSCHE POST- UND TELEGRAPHEN-GESETZGEBUNG. *Nebst dem Weltpostvertrag und dem Internationalen Telegraphenvertrag.* Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von Dr. P. D. Fischer, Wirklicher Geheimer Rat, Unterstaatssekretär im Reichs-Postamt. 4. Auflage, Berlin 1895. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung.

Das vorliegende, bereits in vierter Auflage erscheinende Werkchen enthält eine vollständige Zusammenstellung aller gesetzlichen Bestimmungen über das Post- und Telegraphenwesen des Deutschen Reiches, sowie die im Verwaltungswege erlassenen Reglements für beide Verkehrsanstalten und den Abdruck der die internationalen Beziehungen des deutschen Post- und Telegraphenwesens regelnden Verträge, des Welt-Postvertrags und des internationalen Telegraphenvertrags. Kurz gefasste Anmerkungen und Erläuterungen fördern das Verständnis des Lesers.

Das handliche Büchlein erfreut sich in Deutschland im Kreise der Post- und Telegraphenbeamten sowohl als auch in den Kreisen der Juristen und höheren Verwaltungsbeamten seit langer Zeit grosser Verbreitung und Beliebtheit. Von allgemeinem Interesse ist der dem Werkchen vorausgeschickte « Abriss der Geschichte der deutschen Post- und Telegraphengesetzgebung », worin der um die Entwicklung des deutschen Reichsverkehrswesens hochverdiente Herr Verfasser in der ihm eigenen fesseln-

The working expenses amounted to 258,730.09 fl.; the costs for each deposit or repayment were thus 10.51 kr. as against 11.29 kr. in the previous year.

The staff at the central office in Budapest consisted, at the close of 1893, of 95 clerks, 80 assistant clerks and 23 servants.

As collecting offices for the Post Office Savings Bank 3907 post offices are employed.

Postal Literature.

DIE DEUTSCHE POST- UND TELEGRAPHEN-GESETZGEBUNG. *Nebst dem Weltpostvertrag und dem Internationalen Telegraphenvertrag.* Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von Dr. P. D. Fischer, Wirklicher Geheimer Rat, Unterstaatssekretär im Reichs-Postamt. 4. Auflage, Berlin 1895. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung.

The above little book, now in its fourth edition, contains a complete collection of all the legal dispositions relative to the Post and Telegraph systems in the German Empire, as well as the regulations issued by the Administration for both institutions and a copy of the treaties regulating the international relations of the German Post and Telegraph, of the Universal Postal Convention and of the International Telegraph Convention. Short notes and explanations assist the reader to a more perfect understanding of the subject.

This handy little book has for a long time enjoyed great popularity in Germany, and is much used by lawyers and the higher officers of the Administration as well as by the Post Office and Telegraph clerks. It is prefaced by an interesting « Sketch of the history of the German legislation for Post and Telegraph » in which the author, whose own services in the development of these two institutions in Germany are of a high order, sketches, in his own

communication de l'empire, donne dans ce précis un aperçu clair et attrayant du développement successif des deux services de transmission jusqu'à son apogée actuel et du perfectionnement de leurs bases légales et administratives. Cette « préface », s'il est permis de lui donner ce nom, rend déjà précieuse, pour tout agent postal et télégraphique allemand, la possession de ce petit volume.

* * *

SERVIÇO POSTAL URBANO DA CAPITAL FEDERAL e *Projecto para sua reorganização*, por *Alfredo Marques de Souza*. Capital federal. 1895 (Rio de Janeiro).

« Service postal urbain de la Capitale fédérale et projet de réorganisation de ce service, par Alfred Marquis de Souza », tel est le titre d'une petite brochure dont l'auteur, qui occupe depuis six ans un emploi à la Direction générale des postes à Rio de Janeiro, cherche à obtenir des améliorations sérieuses dans le service postal urbaine de la capitale de l'Etat fédéré brésilien. Cette brochure nous apprend que la première organisation postale urbaine à Rio de Janeiro remonte à l'année 1852, c'est-à-dire à une époque déjà assez éloignée pour un pays américain. L'auteur a étudié le service postal urbain de différentes grandes villes d'Amérique et d'Europe. Celui de Berlin, notamment les « *Strassenposten* » (postes dans les rues), qui sont en activité depuis 1889, lui plaisent particulièrement. Pour Rio de Janeiro il propose, comme moyen de transport entre le bureau de poste central et les différents bureaux succursales disséminés dans la ville, les *londrinos*, c'est-à-dire des petites voitures à deux roues en usage à Londres qui, tirées par un cheval, peuvent transporter, outre le cocher, deux voyageurs. L'auteur pense que le transport des voyageurs dans la circonscription locale, moyennant une taxe de 1 milreis, couvrirait une grande partie des frais de la nouvelle organisation.

den Weise der Darstellung ein klares Bild entwirft von der allmählichen Entwicklung beider Verkehrszweige zu ihrer heutigen Grösse und von der Ausbildung ihrer gesetzlichen und administrativen Grundlagen. Schon dieses « Vorwort », wenn wir es so nennen dürfen, macht das Werkchen für jeden deutschen Post- und Telegraphenbeamten zu einem wertvollen Besitz.

* * *

SERVIÇO POSTAL URBANO DA CAPITAL FEDERAL e *Projecto para sua reorganização*, por *Alfredo Marques de Souza*. Capital federal. 1895 (Rio de Janeiro).

« Der Stadtpostdienst der Bundes-Hauptstadt und ein Vorschlag zu seiner Neueinrichtung, von Alfred Marquis von Souza », so benennt sich eine kleine Flugschrift, deren Verfasser, welcher seit sechs Jahren eine Stellung bei der General-Postdirektion in Rio de Janeiro bekleidet, durchgreifende Verbesserungen im Stadtpostverkehr der Hauptstadt des brasilianischen Staatenbundes anstrebt. Wir erfahren aus dem Schriftchen, dass die erste Einrichtung einer Stadtpost in Rio de Janeiro bis in das Jahr 1852, also für amerikanische Verhältnisse recht weit zurückreicht. Der Herr Verfasser hat die Stadtposteinrichtungen in verschiedenen grossen Städten Amerikas und Europas studiert. Diejenigen von Berlin, namentlich die seit 1889 in Thätigkeit befindlichen « *Strassenposten* », finden seinen besonderen Beifall. Für Rio de Janeiro schlägt er als Beförderungsmittel zwischen dem Central-Postamte und den in der Stadt verstreuten Zweig-Postanstalten sogenannte « *londrinos* » vor, kleine, zweirädrige, in London gebräuchliche Wagen, die von einem Pferde gezogen werden und ausser dem Kutscher zwei Passagiere aufnehmen können. Durch die Beförderung von Personen im Stadtgebiete gegen ein Fahrgeld von 1 Milreis glaubt der Herr Verfasser einen namhaften Teil der Kosten der neuen Einrichtung decken zu können.

peculiarly attractive manner, the gradual growth of both branches of intercourse up to their present condition, and the perfecting of their legal and administrative basis. This preface alone, if so it may be termed, makes the book a valuable possession for every German Post Office and Telegraph official.

* * *

SERVIÇO POSTAL URBANO DA CAPITAL FEDERAL e *Projecto para sua reorganização*, por *Alfredo Marques de Souza*. Capital federal. 1895 (Rio de Janeiro).

« The Urban Postal Service of the Federal Capital and a proposal for its reorganization, by Alfred Marquis of Souza. » Such is the title of a small pamphlet, whose author, who has for six years filled an appointment in the General Postal Direction in Rio de Janeiro, is striving to promote thorough improvements in the local postal service of the capital of the Brazilian Republic. We learn from this pamphlet that the first organized local post in Rio de Janeiro dates back to the year 1852, which for American circumstances is far. The author has studied the local postal organizations in several large towns of America and Europe. Those of Berlin impressed him most favourably, especially the « *Street-posts* » which have been working there since 1889. He proposes for Rio de Janeiro, as the best means for conveying the mails between the General Post Office and the branch offices called « *londrinos* » dispersed through the town, small two-wheeled, one-horse carts, such as are used in London, and which shall accommodate two passengers besides the driver. The author thinks that by conveying passengers within the local radius, at a fare of 1 milreis, a considerable part of the costs of the new organization may be covered.

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.

XX^e volume.

N^o 12.

Berne, 1^{er} décembre 1895.

Sommaire. EXTRAIT DU 41^e RAPPORT DU MAÎTRE GÉNÉRAL DES POSTES DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DE L'IRLANDE POUR LA PÉRIODE DU 1^{er} AVRIL 1894 AU 31 MARS 1895. — LA CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE DE BELGIQUE, PENDANT L'ANNÉE 1894. — LITTÉRATURE POSTALE.

Extrait du 41^e rapport du Maître général des postes de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, pour la période du 1^{er} avril 1894 au 31 mars 1895.*)

Nous empruntons les détails suivants, qui nous paraissent avoir un intérêt tout particulier, au rapport que le Postmaster General (R^t Hon. Arnold Morley, P. C. M. P.) a présenté, en juillet dernier, aux Lords de l'Office du Trésor.

La statistique du nombre des lettres accuse une légère diminution (2,3 %) comparativement à l'année précédente. Le rapport ne considère cependant pas cette diminution comme réelle; il l'attribue à ce qu'il a été apporté plus de soin dans la tenue de la statistique. Par contre, on a constaté une très importante augmentation (environ 25,9 %), dans le nombre des cartes postales. Cette augmentation provient de ce qu'on a admis, à partir du 1^{er} septembre 1894, dans le service interne, à la taxe de 1/2 d., les cartes postales de fabrication privée. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la réforme n'a produit ses effets que

Aus dem 41. Verwaltungsberichte des General-Postmeisters von Grossbritannien und Irland für das Betriebsjahr April 1894 bis Ende März 1895.*)

Diesem Bericht, welchen der britische General-Postmeister (Rt. Hon. Arnold Morley, P. C. M. P.) im Juli 1895 den Lords des Schatzamts erstattete, entnehmen wir folgende Angaben, welche uns allgemeines Interesse darzubieten scheinen.

Während gegenüber dem Vorjahre die Statistik der Zahl der Briefe eine kleine Verminderung (2,3 %) aufweist, welche der Bericht indessen nicht als eine wirkliche, sondern als einem teilweise strengern Verfahren in der Zählung zuzuschreiben betrachtet, stellt sich in der Zahl der Postkarten eine sehr bedeutende Vermehrung — um 25,9 % — heraus. Der Bericht schreibt diese Vermehrung der Thatsache zu, dass vom 1. September 1894 an Privat-Postkarten bei Frankierung mit einer Marke zu 1/2 d. im innern Verkehr zugelassen wurden. Diese Zunahme ist um so bemerkenswerter, als die erwähnte Neuerung ihre Wir-

Extracts from the 41st Report of the Postmaster General of Great Britain and Ireland for the year April 1894 to the end of March 1895.*)

We extract from the above Report, which was presented to the Lords Commissioners of the Treasury by the British Postmaster General, the Rt. Hon. Arnold Morley P. C., M. P., in July last, the following facts which appear to us of general interest.

Whereas, in comparison with the previous year, the statistics of the number of letters forwarded shows a slight decrease (2.3 per cent.) — a fact which the Report does not consider a real decrease but the result of greater care in the counting — the number of post cards has increased by 25.9 per cent. The Report ascribes this increase to the fact that since September 1st, 1894, the public have been allowed to send private cards, with halfpenny stamps affixed, as post cards. This increase is all the more remarkable since the above innovation had only been working

*) Comparer avec le résumé du rapport administratif pour 1893/94, «*L'union postale*» N^o 2 de 1895.

*) Vergl. den Auszug aus dem Verwaltungsberichte für 1893/94, «*Union postale*» Nr. 2 von 1895.

*) Compare the Extract from the Official Report for 1893—94, «*Union postale*», No. 2, for 1895.

pendant 7 mois de l'époque faisant l'objet du rapport.

Le nombre des imprimés et des échantillons a de nouveau augmenté à peu près dans les mêmes proportions que pendant les deux années précédentes. (L'augmentation sur l'année précédente a été: 1894/95, de 7 %; 1893/94, de 7,3 %; 1892/93, de 8 %.) D'après le rapport, l'accroissement du trafic provoqué par l'admission des imprimés placés sous enveloppe ouverte, ne serait pas encore accompli.

Le nombre des journaux a également augmenté de nouveau considérablement (de 7,9 %).

Le nombre des lettres dépasse néanmoins toujours de beaucoup celui des autres objets de correspondance. D'après le rapport, les objets de correspondance distribués dans le territoire du Royaume-Uni se divisaient comme suit:

Lettres	1,770,900,000 = 62,0 %
Cartes postales	312,800,000 = 11,0 %
Imprimés et échantillons	614,600,000 = 21,6 %
Journaux	151,800,000 = 5,4 %
Totaux 2,850,100,000 = 100,0 %	

Le nombre des colis postaux échangés à l'intérieur du pays continue également à progresser. Depuis l'introduction du service (1885-86), il s'est élevé de 26,417,397 colis à 57,135,841; il a donc plus que doublé.

Au rapport est joint un supplément qui donne un aperçu détaillé du trafic postal de la Grande-Bretagne avec les colonies et les pays étrangers. Le Royaume-Uni a expédié aux pays étrangers (y compris les colonies) 51,716,100 lettres et cartes postales et 80,578,700 journaux, autres imprimés et échantillons. D'un autre côté, il a reçu de ces pays, pendant la même période, 49,918,700 lettres et cartes postales et 30,863,100 journaux, autres imprimés et échantillons.

Des suppléments au rapport contiennent également des renseignements détaillés sur l'échange des colis postaux avec les colonies et les pays étrangers. Le nombre des envois de cette nature expédiés du Royaume-Uni aux pays étrangers (y compris les

kung nur während 7 Monaten des Berichtsjahres ausübte.

Die Zahl der Drucksachen und Warenmuster hat im Berichtsjahre wiederum in annähernd gleichem Masse zugenommen wie in den vorangegangenen zwei Jahren. (Die Zunahme betrug jeweilen gegenüber dem Vorjahre: 1894/95 = 7 %, 1893/94 = 7,3 %, 1892/93 = 8 %.) Der Bericht nimmt an, dass der durch Zulassung der Versendung von Drucksachen in offenen Umschlägen dem Verkehr gegebene Impuls seine volle Wirkung noch nicht erschöpft hat.

Die Zahl der Zeitungen ist ebenfalls wieder bedeutend gestiegen (um 7,9 %).

Nichtsdestoweniger machen von allen Arten von Briefpostgegenständen die Briefe stets noch die weitaus grösste Zahl aus. Es betrug nämlich die Zahl der im Berichtsjahre im Gebiete des Vereinigten Königreichs bestellten

Briefe	1,770,900,000 = 62,0 %
Postkarten	312,800,000 = 11,0 %
Drucksachen und Warenmuster	614,600,000 = 21,6 %
Zeitungen	151,800,000 = 5,4 %
Briefpostgegenstände überhaupt	2,850,100,000 = 100 %

Die Zahl der im Inlande versandten Postpakete ist ebenfalls in steter Zunahme begriffen. Sie ist von der Einführung des betreffenden Dienstes (1885/86) an von 26,417,397 auf 57,135,841, also auf mehr als das Doppelte gestiegen.

Der Bericht enthält als Beilage eine nach den einzelnen Ländern und Kolonien geordnete Uebersicht des Briefpostverkehrs mit dem Auslande. Im ganzen wurden im Berichtsjahre vom Vereinigten Königreiche nach dem Auslande (inklusive Kolonien) versandt: 51,716,100 Briefe und Postkarten und 80,578,700 Zeitungen, andere Drucksachen und Warenmuster. Dagegen erhielt das Vereinigte Königreich im gleichen Zeitraume vom Auslande: 49,918,700 Briefe und Postkarten und 30,863,100 Zeitungen, andere Drucksachen und Warenmuster.

seven months at the end of the fiscal year.

The number of sample and book packets has increased in almost the same proportion as in the previous two years. (The increase of previous years was respectively: 1894—95, 7 per cent.; 1893—94, 7.3 per cent.; 1892—93, 8 per cent.) The Report believes that the impulse given to the use of the book post by the permission to employ open envelopes for book packets has not yet expended its full force.

The number of newspapers has also greatly increased (by 7.9 per cent.).

Of all the articles sent by post by far the greater part consists nevertheless of letters. The number of articles forwarded in the United Kingdom during the year was:—

Letters	1,770,900,000 = 62 per cent.
Post cards	312,800,000 = 11 %
Samples and book packets	614,600,000 = 21.6 %
Newspapers	151,800,000 = 5.4 %
Total 2,850,100,000 = 100 %	

The number of inland postal parcels is constantly on the increase. Since the introduction of the parcel post service in 1885—86 the number of articles has risen from 26,417,397 to 57,135,841, more than double.

The Report contains, as an appendix, an estimate of the correspondence with the separate countries and colonies. During the year 51,716,100 letters and post cards and 80,578,700 newspapers, book packets and samples were sent to places abroad from the United Kingdom, which received during the same period 49,918,700 letters and post cards and 30,863,100 newspapers, book packets and samples.

colonies) s'est élevé à . . . 966,672
 l'année précédente, il avait
 été de 874,625
 Il y a donc une augmen-
 tation de 92,047

En sens inverse, le nombre des
 colis postaux a été de 591,159;
 l'année précédente, il avait été de
 484,775; — il y a donc une aug-
 mentation de 106,384 colis postaux.

Le nombre des envois non distri-
 buables a été le suivant:

	1894/95	1893/94
Lettres . . .	6,101,950	6,259,047
Cartes postales	1,281,595	930,108
Imprimés . .	10,741,381	10,206,084
Journaux . . .	580,860	574,915
Echantillons .	61,771	58,676
Colis postaux	143,096	126,965

De même qu'en 1893/94, le nom-
 bre des lettres non distribuables a
 donc été inférieur à ce qu'il avait été
 l'année précédente. Pour les autres
 envois, il y a eu, par contre, augmen-
 tation. Par rapport à la totalité des
 envois, les objets non distribuables
 ont atteint les proportions suivantes:

	1894/95 par mille	1893/94 par mille
Lettres	3,4	3,4
Cartes postales .	4,1	3,7
Imprimés et échan- tillons	17,5	17,8
Journaux	3,8	3,5
Colis postaux . .	2,5	2,3

On voit, par ce qui précède, que
 la proportion du nombre des lettres
 non distribuables est restée la même
 et qu'elle n'a pas non plus sensible-
 ment changé en ce qui concerne les
 imprimés et les échantillons, les jour-
 naux et les colis postaux.

Pendant l'année faisant l'objet du
 rapport, 30,691 lettres ont été remises
 à la poste sans adresse. Dans le
 nombre, il s'en trouvait 1742 qui
 contenaient des valeurs pour une
 somme totale de 5048 £ 10 sh. 9 d.
 Dans les bureaux de poste, on n'a pas
 trouvé moins de 32,632 timbres dé-
 tachés. L'accroissement du nombre
 des cartes postales s'est produit tout
 particulièrement dans les relations à
 l'intérieur de Londres, où les cartes

Über den Postpaketverkehr mit
 dem Auslande enthalten Beilagen
 zum Bericht ebenfalls einlässliche,
 nach Ländern und Kolonien geord-
 nete Angaben. Im ganzen betrug die
 Zahl der vom Vereinigten König-
 reiche nach dem Auslande (inkl. Kol-
 onien) versandten Postpakete

im Berichtsjahre 966,672
 » Vorjahre 874,625

die Vermehrung also . . . 92,047

Vom Auslande (inkl. Kolonien)
 nach dem Vereinigten Königreiche
 wurden

im Berichtsjahre 591,159 Postpakete,
 » Vorjahre 484,775 »

im erstern also 106,384 Postpakete
 mehr versandt.

Die Zahl der unbestellbaren Post-
 sendungen war folgende:

	1894/95	1893/94
Briefe	6,101,950	6,259,047
Postkarten . .	1,281,595	930,108
Drucksachen	10,741,381	10,206,084
Zeitungen . .	580,860	574,915
Warenmuster	61,771	58,676
Postpakete . .	143,096	126,965

Die Zahl der unbestellbaren Briefe
 hat also, wie 1893/94, gegenüber
 dem Vorjahre abgenommen. Bei allen
 andern Sendungen ergibt sich da-
 gegen eine Vermehrung. Im Ver-
 hältnis zur Gesamtzahl der betref-
 fenden Sendungen ergibt sich fol-
 gender Prozentsatz:

	1894/95 auf je tausend	1893/94 auf je tausend
Briefe	3,4	3,4
Postkarten . .	4,1	3,7
Drucksachen und Warenmuster .	17,5	17,8
Zeitungen . . .	3,8	3,5
Postpakete . .	2,5	2,3

Man ersieht hieraus, dass das Ver-
 hältnis der Zahl der unbestellbaren
 Briefe zu der durch die Statistik er-
 mittelten Gesamtzahl das gleiche ge-
 blieben ist, und dass es auch für die
 Drucksachen und Warenmuster, die
 Zeitungen und Postpakete sich nicht
 wesentlich verändert hat.

Ohne Adresse wurden im Berichts-
 jahre 30,691 Briefe aufgegeben. Unter
 denselben fanden sich 1742, welche
 Werte im Gesamtbetrage von 5048 £
 10 sh. 9 d. enthielten. Bei der Post

Detailed estimates of the parcel
 post service with foreign countries
 and colonies are also contained in
 appendices. The total number of pos-
 tal parcels forwarded abroad from
 the United Kingdom was

1894—95 966,672
 1893—94 874,625

the increase was consequently 92,047

The United Kingdom received from
 abroad

1894—95 . . . 591,159
 1893—94 . . . 484,775

Increase 106,384 parcels.

The number of returned letters,
 parcels etc. was as follows:—

	1894—95	1893—94
Letters	6,101,950	6,259,047
Post cards . .	1,281,595	930,108
Book packets	10,741,381	10,206,084
Newspapers . .	580,860	574,915
Samples	61,771	58,676
Postal parcels	143,096	126,965

The number of returned letters
 has decreased by comparison with
 the previous year, all other articles
 however show an increase in this
 respect. The proportion of returned
 letters etc. to every 1000 of the
 respective articles is as follows:—

	1894—95	1893—94
Letters	3.4	3.4
Post cards . . .	4.1	3.7
Book packets and samples	17.5	17.8
Newspapers . . .	3.8	3.5
Postal parcels . .	2.5	2.3

It will be seen from the above that
 the proportion of returned letters to
 the total number of letters ascertained
 by the statistics has remained the
 same, and that that of the book
 packets, samples, newspapers and
 postal parcels has altered but little.

The number of letters posted with-
 out address was 30,691, of which
 1742 contained money etc. to the
 value of 5048 l. 10 s. 9 d. Not less
 than 32,632 postage stamps were
 found loose in the post. The increase

de fabrication privée ont été employées dans la plus grande proportion.

En janvier dernier, le bénéfice de la réexpédition sans taxe a été étendue des lettres aux cartes postales, aux journaux, aux autres imprimés et aux échantillons. En octroyant au public ce grand avantage, l'Administration a cru juste de renoncer à l'obligation difficile et coûteuse de restituer aux expéditeurs les envois non distribuables affranchis seulement à $\frac{1}{2}$ penny. L'Administration ne renvoie donc plus aux expéditeurs les objets dont il s'agit. Cependant, pour donner au public le moyen de prévenir les désagréments que cette règle pourrait avoir, il a été décidé que l'expéditeur d'un envoi affranchi à $\frac{1}{2}$ penny pourrait en obtenir la restitution, s'il en manifestait le désir par une mention inscrite à l'extérieur de l'envoi et contenant, outre l'indication exacte de son nom et de son adresse, l'engagement de payer une nouvelle taxe pour le retour de l'objet.

Toutefois, un traitement exceptionnel a été appliqué aux circulaires électorales. En cas de non-distribution, ces envois sont maintenant retenus pendant trois jours au bureau destinataire, afin que l'expéditeur puisse les faire reprendre lui-même. La restitution se fait gratuitement. Pour pouvoir bénéficier de ce traitement exceptionnel, les envois en question doivent porter extérieurement la mention suivante:

« En cas de non-distribution, à conserver pendant trois jours (en vertu des pouvoirs spéciaux du Postmaster General) au bureau de destination et à remettre, sur demande, à l'agent délégué de . . . »

Le 5 juillet 1894, le Bureau des rebuts formait juste depuis 100 ans une Division spéciale de l'Administration centrale.

Le rapport constate que l'état de santé du personnel est resté constamment satisfaisant. Comparativement à la statistique sur l'état sanitaire et la mortalité publics, il y a lieu de tenir compte des considérations suivantes: Le personnel des postes est composé

wurden nicht weniger als 32,632 Freimarken lose gefunden. Die Zunahme der unbestellbaren Postkarten schreibt der Bericht ganz besonders dem Londoner Verkehr zu, wo Privatpostkarten im grössten Masse verwendet wurden.

In verflossenen Monat Januar wurde der Vorteil der freien Weiterspeditation von Briefen auf die Postkarten, Zeitungen, andern Drucksachen und Warenmuster ausgedehnt. Als die Verwaltung dem Publikum diese grosse Vergünstigung erteilte, erachtete sie es als billig, von der schwierigen und kostspieligen Verpflichtung, unbestellbare, mit bloss $\frac{1}{2}$ Penny frankierte Sendungen dem Aufgeber zurückzustellen, abzugehen. Die Verwaltung lässt denn auch nunmehr solche Sachen nicht mehr an den Aufgeber zurückgehen. Um dem Publikum Gelegenheit zu geben, sich vor Unannehmlichkeiten, welche diese Massregel mit sich bringen könnte, zu schützen, wurde die Bestimmung getroffen, dass der Aufgeber einer zur Taxe von $\frac{1}{2}$ Penny zu befördernden Sendung die Rückgabe im Falle der Unbestellbarkeit sich sichern kann, wenn er das dahinzielende Begehren auf der Aussenseite der Sendung anbringt, unter genauer Angabe seines Namens und seiner Adresse, und bei Rückempfang der Sendung die Taxe nochmals entrichtet.

Eine ausnahmsweise Behandlung findet indessen bei den Wahlcirkularen in dem Sinne statt, dass diese Sendungen im Falle der Unbestellbarkeit beim Bestimmungsbureau während dreier Tage zurückbehalten werden, damit der Versender sie daselbst zurückholen lassen könne. Die Rückgabe geschieht unentgeltlich. Um dieser ausnahmsweisen Behandlung unterworfen zu werden, müssen die fraglichen Sendungen äusserlich eine Bezeichnung nachstehenden Inhalts tragen:

« Im Falle der Unbestellbarkeit während dreier Tage (unter dem speziellen Verfügungsrecht des General-Postmeisters) auf dem Bureau des Bestimmungsortes zu behalten

in returned post cards is ascribed by the Report to the London correspondence where private cards are employed in the greatest quantities.

In the month of January last the privilege of free re-direction, already enjoyed by letters, was extended to post cards, newspapers, book packets and samples. In conferring this great boon on the public it was thought right to relieve the Department of the troublesome and expensive duty of returning to the sender matter prepaid only one halfpenny which cannot be delivered to the addressees. The Department therefore no longer returns matter of this class to the sender. To avoid any possible inconvenience to the public by this measure, a regulation has been made by which the sender of a halfpenny packet can have it returned, in case of non-delivery, by making a request to that effect on the outside, with full particulars of name and address and by paying a second postage on the return of the article.

Exceptional treatment is however accorded to election circulars, which, if they cannot be delivered, are retained at the office of delivery for three days, in order to give the sender an opportunity of sending there for them, when he receives them free of charge. All documents for which this exceptional treatment is claimed must have a distinct endorsement on the outside in some such terms as:—

« If undeliverable to be kept (under special authority of the Postmaster General) for three days at the office of delivery and handed on demand to the accredited agent of . . . »

The 5th July, 1894, marked the centenary of the Returned Letter

d'une manière inégale de gens des deux sexes et d'âges différents. Les personnes de bas âge et les vieillards en sont exclus. Pour le recrutement du personnel, on tient compte des qualités physiques et les candidats sont soumis à un examen médical avant leur admission dans les cadres. Les occupations des agents sont très diverses: les unes sont faciles, tandis que les autres nécessitent des efforts, présentent des dangers et obligent les employés à travailler la nuit. Il y a néanmoins lieu d'être très satisfait de la situation sanitaire. La durée moyenne des absences pour cause de maladies de toute espèce a été de 7,9 jours pour le personnel masculin et de 12,2 pour le personnel féminin (l'année précédente, elle avait été respectivement de 8,6 et de 15,3).

La proportion des jours d'absence a été

1° pour chaque employé malade:

a) au bureau central de Londres: 12 pour le personnel masculin et 15,2 pour le personnel féminin (l'année d'avant, respectivement 12 et 18);

b) aux bureaux des districts de la Capitale: 16,2 pour le personnel masculin et 22,6 pour le personnel féminin (l'année précédente, respectivement 14 et 19);

c) dans les bureaux des provinces de l'Angleterre et du pays de Galles: 20,8 pour le personnel masculin et 19,9 pour le personnel féminin (l'année précédente, respectivement 19 et 16);

d) en Ecosse: 22,5 pour le personnel masculin et 7,9 pour le personnel féminin (l'année d'avant, 22 et 16);

e) en Irlande: 24,4 pour le personnel masculin et 18,6 pour le personnel féminin (l'année d'avant, 20 et 28);

2° pour chaque employé, en général:

a) au bureau central de Londres: 7,5 pour le personnel masculin et 10,8 pour le personnel féminin (l'année précédente, respectivement 8,2 et 15,3);

b) dans les bureaux des districts de la Capitale: 8,7 pour le personnel

und auf Verlangen dem berechtigten Agenten von zuzustellen. »

Der 5. Juli 1894 ist der Tag, an welchem das Rebut-Amt als besondere Abteilung des General-Postamtes seit 100 Jahren bestanden hatte.

Der Bericht hebt mit Befriedigung hervor, dass der Gesundheitszustand des Personals stetsfort gut geblieben ist. Gegenüber den statistischen Erhebungen über den Gesundheitszustand und die Sterbeverhältnisse der Bevölkerung im allgemeinen kommen für das Postpersonal folgende Verhältnisse in Betracht: Das Postpersonal ist unter verschiedenen Altersstufen und den beiden Geschlechtern ungleich verteilt, wobei ganz Junge und ganz Alte ausgeschlossen sind. Die angestellten Personen sind auch in Bezug auf die körperlichen Eigenschaften ausgewählt, indem sie vor Aufnahme in den öffentlichen Dienst ärztlich untersucht werden. Die Art der Arbeit des Postpersonals wechselt von Aufgaben leichter und angenehmer Art zu solchen, die Anstrengung erfordern, Gefahren darbieten und Schlafunterbrechungen mit sich bringen. Indessen bieten die nachstehenden Angaben ein ganz erfreuliches Bild. Die durchschnittliche Dauer der Dienstverhinderung wegen Krankheit aller Art betrug im Berichtsjahre 7,9 Tage für das männliche und 12,2 für das weibliche Personal (im Vorjahre 8,6, bzw. 15,3).

Im einzelnen entfielen im Durchschnitt jährlich an solchen Absenztagen:

1. auf jeden kranken Beamten:
 - a. beim Hauptpostamt London: 12 für das männliche und 15,2 für das weibliche Personal (im Vorjahre 12, bzw. 18);
 - b. bei den Bezirksbureaux der Hauptstadt: 16,2 für das männliche und 22,6 für das weibliche Personal (im Vorjahre 14, bzw. 19);
 - c. bei den Postbureaux in den Provinzen von England und Wales: 20,8 für das männliche und 19,9 für das weibliche Personal (im Vorjahre 19, bzw. 16);
 - d. in Schottland: 22,5 für das männliche und 7,9 für das weibliche Personal (im Vorjahre 22 und 16);

Office as a distinct department of the Post Office.

The Report observes with pleasure that the health of the staff continues to be satisfactory. In comparing the vital statistics of the community at large with those of the Post Office staff the following facts must be taken into consideration:—The Post Office population consists of an unequal distribution of persons of different ages and of both sexes, excluding the very young and the very old. It consists of selected lives, candidates being required to pass a medical examination before they are admitted to the public service. The nature of the work performed varies from duties of a light and pleasant character to those which involve strain, exposure and break of rest. The following figures are, however, very satisfactory. The average rate of sick absence from all causes during the year was 7.9 days for men and 12.2 for women (in the preceding year 8.6 and 15.3).

The average duration of each sick absence during the year was:—

1. For each sick officer.

- a. At the London Chief Office:—12 days for men, 15.2 for women (1893—94, 12 and 18);
- b. Metropolitan District Offices:—16.2 days for men, 22.6 for women (1893—94, 14 and 19);
- c. The provincial offices in England and Wales:—20.8 days for men, 19.9 for women (1893—94, 19 and 16);
- d. Scotland:—22.5 days for men, 7.9 for women (1893—94, 22 and 16);

masculin et 15,8 pour le personnel féminin (l'année précédente, respectivement 9,2 et 15,2);

c) dans les bureaux des provinces de l'Angleterre et du pays de Galles: 7,2 pour le personnel masculin et 2,1 pour le personnel féminin (l'année d'avant, 8 et 9,8);

d) en Ecosse: 7,5 pour le personnel masculin et 7,7 pour le personnel féminin (l'année d'avant, 8,8 et 11,1);

e) en Irlande: 8,9 pour le personnel masculin et 15 pour le personnel féminin (l'année d'avant, 8,8 et 24,6).

La moyenne de la mortalité a été de 4,2 pour mille chez les hommes et de 1,4 pour mille chez les femmes (l'année précédente, elle avait été de 4,5 pour les deux sexes).

A la fin de l'année faisant l'objet du rapport, le nouvel hôtel des postes construit au nord de Londres était à peu près achevé; il est maintenant occupé. La construction du bâtiment contigu aux bureaux de l'Administration centrale (St-Martin's-le-Grand) était terminée et on avait commencé la construction de la dernière partie du bâtiment destiné à compléter l'hôtel central de la Caisse d'épargne.

Comme le rapport de l'année précédente le mentionnait déjà, de nouvelles boîtes aux lettres ont été adaptées aux voitures des tramways dans plusieurs villes, mais il paraît que le public n'utilise que faiblement ce système, à l'exception des habitants d'Huddersfield, où il a été introduit en premier lieu. Le rapport croit qu'il faut chercher la cause de cette indifférence dans le fait que beaucoup de villes de province sont si richement pourvues de boîtes aux lettres et que ces boîtes sont si fréquemment levées que la pensée ne vient pas aux gens de se servir des boîtes adaptées aux voitures des tramways.

Le nombre des envois postaux distribués par des exprès a de nouveau considérablement augmenté, comparativement à l'année précédente. Il s'est élevé de 195,000 à 273,540; l'augmentation est donc de 40 % environ. Une partie considérable de cette augmentation pro-

e. in Irland: 24,4 für das männliche und 18,6 für das weibliche Personal (im Vorjahre 20, bzw. 28);

2. auf jeden Beamten überhaupt:

a. beim Hauptpostamt London: 7,5 für das männliche und 10,8 für das weibliche Personal (im Vorjahre 8,2, bzw. 15,3);

b. bei den Bezirksbureaux der Hauptstadt: 8,7 für das männliche und 15,8 für das weibliche Personal (im Vorjahre 9,2, bzw. 15,2);

c. bei den Postbureaux in den Provinzen von England und Wales: 7,2 für das männliche und 2,1 für das weibliche Personal (im Vorjahre 8, bzw. 9,8);

d. in Schottland: 7,5 für das männliche und 7,7 für das weibliche Personal (im Vorj. 8,8, bzw. 11,1);

e. in Irland: 8,9 für das männliche und 15 für das weibliche Personal (im Vorjahre 8,8, bzw. 24,6).

Gestorben sind innerhalb des Berichtsjahres durchschnittlich 4,2 pro Mille des männlichen und 1,4 pro Mille des weiblichen Personals (im Vorjahre 4,5 für beide Geschlechter).

Am Schlusse des Berichtsjahres war das neue Postgebäude im Norden von London beinahe fertig erstellt, und es ist dasselbe nunmehr bezogen. Die Erstellung des Nebengebäudes zum General-Postamt (St. Martin's-le-Grand) war beendet und der letzte Teil des Ergänzungsbaues zum Centralgebäude der Postsparkasse in Angriff genommen.

Wie der letztjährige Bericht bereits erwähnte, wurden in mehreren weitern Städten den Tramwagen Briefkasten angehängt, allein es scheint das Publikum diese Einrichtung nur in schwacher Masse zu benutzen, mit Ausnahme von Huddersfield, wo sie zuerst eingeführt wurde. Der Bericht glaubt, der Grund dieser schwachen Benutzung sei vielleicht in dem Umstande zu suchen, dass viele Provinzstädte sehr reichlich mit Briefeinwürfen versehen sind, welche so häufig geleert werden, dass die Wünschbarkeit der erwähnten neuen Einrichtung nicht hervortritt.

Die Zahl der durch besondern Boten bestellten Postgegenstände hat

e. Ireland:—24.4 days for men, 18.6 for women (1893—94, 20 and 28).

2. For officer employed.

a. London Chief Office:—7.5 days for men, 10.8 for women (1893—94, 8.2 and 15.3);

b. Metropolitan District Offices:—8.7 days for men, 15.8 for women (1893—94, 9.2 and 15.2);

c. The provincial offices of England and Wales:—7.2 days for men, 2.1 for women (1893—94, 8 and 9.8);

d. Scotland:—7.5 days for men, 7.7 for women (1893—94, 8.8 and 11.1);

e. Ireland:—8.9 days for men, 15 for women (1893—94, 8.8 and 24.6).

The average number of deaths during the year was 4.2 per thousand men, 1.4 women (1893—94:—4.5 of both sexes).

At the close of the financial year the New General Post Office North was nearly completed and is now occupied. The additional storey at the General Post Office East was completed and the final portion of the Central Savings Bank Extension was commenced.

As was mentioned in last year's Report, letter boxes were attached to the tram cars in several fresh towns, but they appear to be used but little except in Huddersfield, in which town they were first introduced. The Report infers that most provincial towns are so well supplied with letter boxes and the collections are so frequent that there is no urgent need of this additional facility.

vient de ce que le public a utilisé dans une mesure plus forte le système, introduit il y a deux ans, qui permet à ceux qui le demandent, de recevoir des lettres, etc. arrivées par un train déterminé, par un messenger spécial plutôt que par la voie postale ordinaire (v. *L'Union postale* de 1893, page 212). Dans la seule ville de Londres, 104,953 lettres ont été remises de cette manière et ce système de distribution continue à se développer dans des proportions considérables. Dans les villes de province, où il ne paraît pas encore être suffisamment connu, on n'en fait pas actuellement un grand usage.

La réduction de la taxe à payer pour la remise par exprès des colis postaux constitue un autre avantage pour le public. Cette taxe (non compris le port ordinaire) s'élève maintenant pour un colis inférieur à 5 \bar{w} *) : jusqu'à 1 mille, **) à 3 pence ***) au delà de 1 jusqu'à 2 milles, » 6 »

» 2 » 3 » 1 shilling.

L'échange des colis postaux avec les colonies britanniques et les pays étrangers a été étendu à la Nouvelle-Guinée allemande et anglaise, à la Guyane néerlandaise, aux Indes occidentales néerlandaises, à Hawaï, au Japon, à Djedda et à Raratonga.

Dans les relations avec d'autres pays, les taxes des colis postaux ont été réduites et le maximum de poids a été élevé. Ce dernier est actuellement fixé, pour la plupart des pays européens, à 11 livres anglaises, soit environ 5 kilogrammes. Pour la Bulgarie, le Portugal, l'Espagne et la Suède seulement, il est limité à 7 livres (environ 3 kilogr.). L'échange des colis postaux n'existe pas encore avec la Russie.

Le nombre des colis postaux de et pour les pays étrangers (y compris les colonies et les établissements britanniques) a été, pour les colis expédiés, de 1,145,849 (l'année d'avant, de 1,054,559); pour les colis

gegenüber dem Vorjahre wieder erheblich zugenommen. Sie betrug nämlich 273,540 gegenüber von 195,000 und die Vermehrung beträgt demnach circa 40 %. Ein bedeutender Teil dieser Vermehrung ist der Thatsache zuzuschreiben, dass das Publikum in einem grösseren Masse die vor zwei Jahren getroffene Einrichtung benutzt, nach welcher diejenigen, welche die mit einem bestimmten Zuge ankommenden Briefe etc. früher zu bekommen wünschen als auf dem gewöhnlichen Postwege, die Bestellung derselben durch besondere Boten erwirken können. (S. « *L'Union postale* » 1893, Seite 212.) In London allein wurden auf diese Weise im Berichtsjahre 104,953 Briefe bestellt und nimmt die Benutzung der Einrichtung stetsfort noch rasch zu. In Provinzstädten, wo sie nicht genügend bekannt zu sein scheint, wird davon gegenwärtig noch wenig Gebrauch gemacht.

Eine weitere Erleichterung wurde dem Publikum durch Ermässigung der Gebühren für Expressbestellung von Paketen geboten. Diese (ausser dem gewöhnlichen Postporto zu berechnende) Gebühr beträgt nunmehr für ein Paket unter 5 \bar{w} *) Gewicht: bis auf 1 Meile **) 3 Pence ***) über 1 bis 2 Meilen 6 » » 2 » 3 » 1 Shilling.

Der Austausch von Postpaketen mit den britischen Kolonien und dem Auslande wurde ausgedehnt auf Britisch- und Deutsch-Neu-Guinea, Niederländisch-Guyana und Niederländisch-Westindien, Hawaï, Japan, Djeddah und Raratonga.

Im Verkehr mit andern Ländern wurden die Taxen der Postpakete ermässigt und das Höchstgewicht erhöht. Letzteres beträgt nunmehr für die meisten europäischen Länder 11 englische Pfund = circa 5 Kilogramm. Nur nach Bulgarien, Portugal, Spanien und Schweden ist das Höchstgewicht auf 7 Pfund (= circa 3 Kilogramm) beschränkt. Mit Russ-

The number of letters delivered by express messenger continues to grow; it amounted in the financial year to 273,540 as against 195,000 in 1893-94, an increase of about 40 per cent. A considerable part of this increase is due to the fact that the public makes greater use of the arrangement introduced two years ago by which letters etc. arriving by mail can be delivered by special messenger, and thus reach their destination sooner than if delivered in the usual way by the postman (see « *L'Union postale* » 1893, p. 212). In London alone there were delivered in this way during the financial year 104,953 letters and the number is rapidly increasing. In the provinces, where the arrangement seems as yet but little known, it is seldom called into requisition.

A further advantage has recently been granted through the reduction of the fees for the delivery of express parcels. These fees, which are in addition to the ordinary postage, are, for a parcel weighing less than 5 lbs. *) :—

Not exceeding 1 mile **)	0 s. 3 d.
» » 2 miles	0 s. 6 d.
» » 3 »	1 s. ***)

The parcel post service with the British colonies and foreign countries was extended to British and German New Guinea, Dutch Guiana, the Dutch West Indies, Hawaii, Japan, Jeddah and Raratonga.

In the service with other countries the parcel post rates were reduced and the maximum weight increased. The latter is now, for most European countries, 11 lbs., about 5 kilo. To Bulgaria, Portugal, Spain and Sweden the maximum weight is limited to 7 lbs., about 3 kilo. No parcel post service has as yet been organized with Russia.

*) 1 livre anglaise *avoirdupois* = 453,6 grammes.

**) 1 mille anglais = 1609,3 mètres.

***) 1 shilling, à 12 pence = 1 fr. 25 ct.

*) 1 englisches Pfund *avoirdupois* = 453,6 Gramm.

**) 1 englische Meile = 1609,3 Meter.

***) 1 Schilling à 12 Pence = 1 fr. 25 Centimes.

*) 1 lb. *avoirdupois* = 453,6 grammes.

**) 1 Eng. mile = 1609,3 mètres.

***) 1 shilling of 12 pence = 1 fr. 25 cts.

reçus, de 885,406 (l'année précédente, de 638,154).

Le nombre des colis postaux avec valeur déclarée échangés avec les pays étrangers s'est élevé à 58,593 (à 27,213 seulement l'année d'avant). Dans aucun cas, l'Administration britannique n'a eu à payer d'indemnité pour perte d'un colis, dans ses rapports avec les pays étrangers. Elle n'a eu non plus à payer d'indemnités pour avaries que dans peu de cas, et ces indemnités n'ont représenté que des sommes insignifiantes.

A la fin du mois de mars 1895, 11,377 bureaux de poste britanniques étaient ouverts au service des mandats de poste; il y en avait donc 270 de plus que l'année précédente, à la même époque. Ce service a progressé dans son ensemble, comme le prouve le tableau inséré en tête de la page 201.

Le montant moyen d'un mandat interne s'est élevé à 2 £ 14 sh. 3 d. (l'année précédente, il avait été de 2 £ 14 sh. 5 d.).

Le service des mandats a été étendu, pendant la dernière année administrative, à la Bosnie-Herzégovine, au Maschonaland, au Matabeleland, au Zoulouland et (pour l'émission seulement) à l'Uruguay.

Le rapport fait ressortir le contraste frappant qui existe entre l'état plutôt stationnaire du service des mandats de poste et le développement considérable que ne cesse de prendre le service des bons de poste (*Postal Orders*), en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1881. Pendant la dernière année administrative, il a été émis 60,681,078 bons de poste d'un montant total de 22,759,282 £ (3,448,139 bons et un montant de 990,489 £ de plus que l'année précédente). Si ce développement continue, les bons de poste, qui dépassaient déjà depuis longtemps les mandats (*money orders*) en nombre, les auront bientôt aussi dépassés au point de vue du montant. Pendant les 10 dernières années, le montant des bons de poste a presque triplé, tandis que celui des mandats de poste ne s'est augmenté que de 6% environ.

En 1894, les dépôts à la Caisse

land ist der Postpaketaustausch nicht eingeführt.

Die Zahl der mit dem Auslande (inkl. die britischen Kolonien und Besitzungen) ausgetauschten Postpakete betrug im Berichtsjahre:

nach dem Auslande: 1,145,849 (im Vorjahre 1,054,559); vom Auslande: 885,406 (im Vorjahre 638,154).

Die Gesamtzahl der versicherten (mit Wert deklarierten) Pakete im Verkehr mit dem Auslande betrug im Berichtsjahre 58,593 (im Vorjahre nur 27,213). Nicht in einem einzigen Falle hatte die britische Postverwaltung für den Verlust eines solchen Paketes nach und vom Auslande Entschädigung zu leisten. Für Beschädigung hatte sie nur in wenigen Fällen und in geringen Beträgen Vergütungen zu zahlen.

Mit dem Postanweisungsverkehr waren Ende März 1895 11,377 britische Poststellen betraut, 270 mehr als auf den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Der Verkehr hat, wie die Tabelle auf Seite 201 ergibt, im ganzen zugenommen.

Der durchschnittliche Betrag einer internen Anweisung stellte sich im Berichtsjahre auf 2 £ 14 sh. 3 d. (im Vorjahre auf 2 £ 14 sh. 5 d.).

Der Austausch von Postanweisungen wurde im Berichtsjahre auf Bosnien-Herzegowina, Maschonaland, Matabeleland, Zululand und (jedoch nur für Anweisungen aus Grossbritannien) auf Uruguay ausgedehnt.

Der Bericht bemerkt, dass in auffallendem Gegensatz zu dem mehr stationären Charakter der Postanweisungseinrichtung das am 1. Januar 1881 ins Leben getretene System der Postgutscheine (*Postal Orders*) in steter kräftiger Entwicklung begriffen ist. Im Berichtsjahre wurden 60,681,078 solcher Scheine, im Betrage von 22,759,282 £, ausgegeben (3,448,139 Scheine im Betrage von 990,489 £ mehr als im Vorjahre). Bei diesem Mass der Entwicklung werden die Postgutscheine die Postanweisungen (*Money Orders*), welche sie schon lange in der Zahl übertreffen, in einigen Jahren auch im Betrage überflügelt haben. Innerhalb der letzten

The number of postal parcels sent abroad (British colonies and possessions included) during the financial year was 1,145,849 (1893-94, 1,054,559); the number received 885,406 (1893-94, 638,154).

The total number of registered parcels (with value declared) exchanged with foreign countries amounted during the financial year to 58,593 (1893-94, 27,213). The British Postal Administration was not called upon to pay compensation for the loss of a single parcel sent to or from abroad, and in but few cases for damage, and that for only small amounts.

At the close of March 1895, 11,377 British post offices were transacting Money Order business, 270 more than at the same period of the preceding year. The service has on the whole increased. There were forwarded:—(See Table on page 201).

The average amount of an inland Money Order was in the financial year 2 l. 14 s. 3 d. (1893-94:—2 l. 14 s. 5 d.).

The Money Order service was extended during the financial year to Bosnia-Herzegovina, Mashonaland, Matabeleland, Zululand and (though only for Money Orders from Great Britain) Uruguay.

The Report remarks that, in contrast to the stationary character of the Money Order business, the Postal Order system, introduced on the 1st January 1881, continues to show a vigorous expansion. The Postal Orders issued during the year numbered 60,681,078 amounting to the value of £ 22,759,282 (3,448,139 Orders amounting to £ 990,489 more than in the previous year). At this rate of progress the Postal Orders will soon exceed the Money Orders in amount as they have already done in number. During the last ten years the remittances of the Postal Orders have nearly trebled in amount,

	1894/95	1893/94	1894/95	1893/94
	Nombre. Zahl. Number.		Montant en £. Betrag in Lst. Amount in £.	
Internes	9,190,304	9,027,934	24,953,532	24,575,036
<i>Im Inlande</i>				
Inland				
Par Télégraphe	132,457	106,890	456,731	366,907
<i>Davon per Telegraph</i>				
Per Telegraph				
Pour les colonies et les pays étrangers	446,108	435,231	1,214,171	1,227,741
<i>Nach den Kolonien und dem Auslande</i>				
Foreign and Colonial issued				
Des colonies et des pays étrangers	1,048,794	1,061,609	2,755,424	2,918,052
<i>Von den Kolonien und dem Auslande</i>				
Foreign and Colonial received				
Totaux — <i>Im ganzen</i> — Total	10,685,206	10,524,774	28,923,127	28,720,829

d'épargne ont augmenté dans des proportions qui n'avaient pas encore été atteintes. Le rapport attribue cette situation en partie à ce que le maximum des versements a été porté (en décembre 1893) de 30 à 50 £, et en partie aux difficultés incontestables que le public éprouve à trouver un placement plus favorable pour son argent.

Voici un résumé des opérations effectuées par la Caisse d'épargne:

Montant des dépôts au 31 décembre 1893	£ 80,597,641
Versements effectués en 1894	30,439,449
Remboursements effectués en 1894	23,786,927
Excédent des nouveaux versements sur les remboursements	6,652,522
Intérêts ajoutés aux versements, pour 1894	2,015,903
Avoir des déposants au 31 décembre 1894	89,266,066
Augmentations, l'année précédente	8,668,425.

Cette augmentation des versements dépasse d'environ 3,923,863 £ celle de 1893, qui avait été la plus grande qui eût été constatée depuis la création du service de la Caisse d'épargne.

Au 31 décembre 1894, le nombre des déposants à la Caisse d'épargne s'élevait, pour le Royaume entier, à 6,108,763, soit 1 déposant sur 6 habitants (à la même époque de 1893, ce nombre était de 5,748,239 — 1 sur 7 habitants). Dans ce nombre, l'Angleterre et le pays de Galles sont compris pour 5,610,032 déposants, soit 1 déposant sur 5 habitants (1893:

10 Jahre hat sich nämlich der Betrag der *Postal Orders* nahezu verdreifacht, während derjenige der *Money Orders* nur um ungefähr 6 % gestiegen ist.

Im Sparkassen-Verkehr sah das Jahr 1894 eine nie dagewesene Zunahme der Einlagen, welche der Bericht zum Teil der (im Dezember 1893 erfolgten) Erweiterung der Einlagegrenze von 30 auf 50 £, zum Teil aber auch der Schwierigkeit zuschreibt, eine passendere Geldplazierung zu finden.

Es betragen:

die Einlagen auf 31. Dez. 1893	£ 80,597,641
die neuen Einlagen im Jahre 1894	30,439,449
die Rückzahlungen im Jahre 1894	23,786,927
der Überschuss der neuen Einlagen über die Rückzahlungen	6,652,522
die den Einlegern für 1894 gutgeschriebenen Zinsen	2,015,903
das Guthaben der Sparer auf 31. Dezember 1894	89,266,066
die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre	8,668,425.

Diese Vermehrung der Spareinlagen steht um 3,923,863 £ über derjenigen des Jahres 1893, welche die grösste seit Errichtung der Postsparkassen gewesen war.

Auf 31. Dezember 1894 betrug die Zahl der Einleger bei der Postsparkasse im ganzen Königreiche 6,108,763 (auf den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres 5,748,239), d. h. 1 auf 6 Einwohner (1894: 1 auf 7 Einwohner).

while those of the Money Orders have increased by only 6 per cent.

An unprecedented increase in the amount deposited took place during the year in the Savings Bank. This progress is ascribed in the Report partly to the extension (in December 1893) of the annual limit of deposit from £ 30 to £ 50 and partly to the difficulty of finding a more profitable safe investment for money. The result of the year's transactions was as follows:—

Deposits to December 31 st 1893	£ 80,597,641
Fresh deposits in 1894	30,439,449
Repayments in 1894	23,786,927
Excess of new deposits over repayments	6,652,522
Interest added to capital in 1894	2,015,903
Capital of depositors on the 31 st December 1894	89,266,066
Increase on previous year	8,668,425.

This increase in the deposits is £ 3,923,863 more than in the year 1893, which had been the greatest since the organisation of the Savings Bank.

On the 31st December 1894 the number of Saving bank depositors in the whole Kingdom was 6,108,763 (at the same period of the previous year 5,748,239) that is 1 to every 6 inhabitants (1894, 1 in every 7). Of these, 5,610,032 or 1 in every 5

5,292,178 — 1 sur 6 habitants); l'Ecosse pour 238,861, soit 1 déposant sur 17 habitants (1893: 220,117 — 1 sur 19 habitants); l'Irlande pour 259,870, soit 1 déposant sur 18 habitants (1893: 235,944 — 1 sur 20 habitants).

L'avoir moyen de chaque déposant s'élevait :

pour le Royaume entier, à 14 £ 12 sh. 3 d.*) (1893: 14 £ 0 sh. 5 d.);

en Angleterre et dans le pays de Galles, à 14 £ 12 sh. 2 d. (1893: 14 £ 0 sh. 8 d.);

en Ecosse, à 9 £ 15 sh. 1 d. (1893: 8 £ 19 sh. 11 d.);

en Irlande, à 19 £ 2 sh. 11 d. (1893: 18 £ 7 sh. 11 d.)

A la fin de 1894, 11,323 bureaux de poste étaient ouverts au service de la Caisse d'épargne (11,018 à la fin de 1893). Dans la circonscription de Londres seule, il y en avait environ 1000, à Liverpool 118, à Manchester 99, à Birmingham 115 et à Glasgow 86.

Le montant des dépenses auxquelles a donné lieu le service de la Caisse d'épargne s'est élevé, pour 1894, à la somme de 379,152 £ (1893: 367,566 £). Il convient cependant de remarquer que dans cette somme de 379,152 £ ne se trouve pas comprise la dépense extraordinaire de 33,631 £ pour l'achat du terrain destiné à la construction d'un bâtiment pour l'Administration, ni celle de 1774 £ consacrée à l'édification de ce bâtiment. La dépense totale a donc été de 414,557 £. Le compte de 1893 comprenait seulement une somme de 2873 £ pour achat de terrain et pour bâtisse.

En 1894, 44,163 remboursements, d'un montant total de 187,889 £, ont eu lieu par voie télégraphique, et 4843, d'un montant de 37,638 £, par voie mandats de poste.

L'Administration a distribué, de la manière qu'elle a jugé la plus convenable, un grand nombre de brochures pour attirer l'attention du public sur

Davon entfallen auf England und Wales 5,610,032, d. h. 1 auf 5 Einwohner (1893: 5,292,178, d. h. 1 auf 6 Einwohner); auf Schottland 238,861, d. h. 1 auf 17 Einwohner (1893: 220,117, d. h. 1 auf 19 Einwohner); auf Irland 259,870, d. h. 1 auf 18 Einwohner (1893: 235,944, d. h. 1 auf 20 Einwohner).

Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug:

im ganzen Königreich 14 £ 12 sh. 3 d.*) (1893: 14 £ 0 sh. 5 d.);

in England und Wales 14 £ 12 sh. 2 d. (1893: 14 £ 0 sh. 8 d.);

in Schottland 9 £ 15 sh. 1 d. (1893: 8 £ 19 sh. 11 d.);

in Irland 19 £ 2 sh. 11 d. (1893: 18 £ 7 sh. 11 d.).

Ende 1894 waren 11,323 Postbureaux mit dem Postsparkassendienst betraut (Ende 1893: 11,018). Solcher Postbureaux befinden sich im Londoner Postbezirk allein nahezu 1000, in Liverpool 118, in Manchester 99, in Birmingham 115 und in Glasgow 86.

Die Kosten des Postsparkassendienstes erreichten im Jahre 1894 die Summe von 379,152 £ (1893: 367,566 £). Es ist jedoch zu bemerken, dass dieser erstern Summe ausserordentliche Ausgaben von £ 33,631 für Erwerbung von Boden zum Bau des Verwaltungsgebäudes und 1774 £ für diesen Bau selbst beizufügen sind, und dass sich hiernach die Gesamtkosten auf 414,557 £ stellen. In der Ausgabe von 1893 waren an ausserordentlichen Kosten nur 2873 £ für Landerwerb und Baukosten enthalten.

Durch den Telegraphen fanden im Jahre 1894 44,163 Rückzahlungen im Betrage von 187,889 £ und durch Postanweisungen 4843 Rückzahlungen im Betrage von 37,638 £ statt.

Die Verwaltung hat durch besondere, in passender Weise in grosser Zahl verteilte Flugblätter auf die Vor-

inhabitants fall to England and Wales (1893, 5,292,178 or 1 in 6); 238,861 or 1 in 17 to Scotland (1893, 220,117 or 1 in 19); 259,870 or 1 in 18 to Ireland (1893, 235,944 or 1 in 20).

The average capital of each depositor was:—Throughout the Kingdom 14 l. 12 s. 3 d.*) (1893:—14 l. 0 s. 5 d.);

In England and Wales 14 l. 12 s. 2 d. (1893:—14 l. 0 s. 8 d.);

In Scotland 9 l. 15 s. 1 d. (1893:—8 l. 19 s. 11 d.);

In Ireland 19 l. 2 s. 11 d. (1893:—18 l. 7 s. 11 d.).

At the close of 1894, 11,323 post offices were transacting Savings Bank business (end of 1893: 11,018). Of such offices there are nearly 1000 in the Metropolitan District alone, 118 in Liverpool, 99 in Manchester, 115 in Birmingham and 86 in Glasgow.

The expenses of the Post Office Savings Bank amounted in 1894 to £ 379,152 (1893:—£ 367,566). It must however be observed that to the former sum must be added extraordinary charges of £ 33,631 for the purchase of land in connection with the building occupied by the Department and £ 1,774 towards the new building itself, making the gross expenses £ 414,557. In 1893 the extraordinary charges for the purchase of land and building expenses amounted to only £ 2873.

The number of withdrawals by telegraph in 1894 was 44,163, amounting to £ 187,889, and by return of post 4843 amounting to £ 37,638.

In order to make the advantages of the Savings Bank more widely

*) La livre sterling anglaise (£) vaut 20 shilling (sh.) de 12 pence (d.).

*) Das englische Pfund Sterling (£) hat 20 Schilling (sh.) à 12 Pence (d.).

*) An English £ has 20 shillings of 12 pence.

Les avantages de la Caisse d'épargne ; par là, elle a, sans aucun doute, sérieusement contribué au progrès de cette utile institution.

Voici, en sommes rondes, les résultats financiers pour l'année administrative (avril 1894 à fin mars 1895):

	1894/95	1893/94
	£	£
Recettes de la poste	10,748,000	10,472,000
Recettes du télé- graphe	2,559,000	2,534,000
Totaux	13,307,000	13,006,000
Dépenses de la poste	7,978,000	7,738,000
Dépenses du télé- graphe	2,675,000	2,641,000
Totaux	10,653,000	10,379,000
Excédents des recettes sur les dépenses pour la poste	2,770,000	2,734,000
Excédents des dépenses sur les recettes pour le télé- graphe	116,000	107,000
Excédents des recettes sur les dépenses pour les deux services . .	2,654,000	2,627,000

La Caisse d'épargne et de retraite de Belgique, pendant l'année 1894.

Nous extrayons les détails suivants du très intéressant rapport de l'Administration de la Caisse d'épargne et de retraite de Belgique :

A la fin de 1894, le nombre des livrets d'épargne s'élevait à 1,053,699, représentant une somme totale de fr. 415,917,238. 24, à laquelle il faut ajouter une somme de fr. 11,399,826. 49, montant des intérêts capitalisés. L'avoir des déposants était donc de fr. 427,317,064. 73. Des 1,053,699 livrets, 1,046,870 appartenaient à des particuliers et 6829 à des établissements publics. Comparativement à l'année précédente, le nombre des livrets s'est augmenté de 93,231 et l'avoir des déposants d'environ fr. 37,135,290. Les livrets en circulation, à la date précitée, se répartissaient comme suit, quant à l'émission:

teile des Sparinstituts aufmerksam gemacht und so ohne Zweifel die Benutzung dieses wohlthätigen Instituts wesentlich gefördert.

Die finanziellen Ergebnisse des Berichtsjahres (April 1894 bis Ende März 1895) waren im Ganzen, in runden Summen, folgende:

Es betragen:

	1894/95	1893/94
	£	£
die Einnahmen für die Post . . .	10,748,000	10,472,000
die Einnahmen für den Telegraph . .	2,559,000	2,534,000
Zusammen	13,307,000	13,006,000
die Ausgaben für die Post	7,978,000	7,738,000
die Ausgaben für den Telegraph . .	2,675,000	2,641,000
Zusammen	10,653,000	10,379,000
der Reinertrag für die Post	2,770,000	2,734,000
der Ausgabenüberschuss für den Telegraph . . .	116,000	107,000
der Reinertrag für beide Dienstzweige	2,654,000	2,627,000

Die belgische Staats-Spar- und Pensionskasse im Jahr 1894.

Dem sehr einlässlichen Bericht über die Thätigkeit dieser Verwaltung entnehmen wir folgende hauptsächlichste Thatsachen:

Ende 1894 belief sich die Zahl der Sparkassabücher auf 1,053,699 mit einer gesamt Einlagesumme von Fr. 415,917,238. 24, zu welcher Fr. 11,399,826. 49 kapitalisierter Zinsen hinzuzurechnen sind, so dass das Gesamtguthaben der Sparer sich am genannten Zeitpunkt auf Fr. 427,317,064. 73 stellte. Von den 1,053,699 Sparbüchern gehörten 1,046,870 Privatpersonen und 6829 öffentlichen Anstalten an. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung der Sparbücher um 93,231 und des gesamt Guthabens der Einleger um circa 37,135,290 Fr. Von der Gesamtzahl der Ende 1894 in Cirkulation gewesenen Sparbücher waren ausgegeben durch die:

known, large cards and pamphlets have been printed and circulated in the most suitable manner, so that the benefits of this institution will doubtless be increasingly made use of.

The financial results of the year (April 1894 to the end of March 1895) were, in round figures, as follows:—

	1894/95	1893/94
	£	£
Postal Receipts . .	10,748,000	10,472,000
Postal Telegraph Receipts	2,559,000	2,534,000
Total	13,307,000	13,006,000
Postal Expenditure	7,978,000	7,738,000
Telegraph "	2,675,000	2,641,000
Total	10,653,000	10,379,000
Net Postal Revenue	2,770,000	2,734,000
Telegraph deficit	116,000	107,000
Net Revenue for both branches . .	2,654,000	2,627,000

The Belgian State Savings and Pensions Bank in 1894.

The following more important facts are extracted from the detailed report on the working of the above administration:

At the close of 1894 the number of deposit books amounted to 1,053,699 with a deposited capital of frs. 415,917,238. 24 to which must be reckoned frs. 11,399,826. 49 interest added to the capital, so that the total capital of the depositors at the above named time was frs. 427,317,064. 73. Of the 1,053,699 deposit books, 1,046,870 belonged to private persons and 6829 to public institutions. Compared with the previous year, 1894 shows an increase of 93,231 deposit books and of about frs. 37,135,290 to the capital of the depositors. Of the total number of deposit books in circulation at the end of 1894 the following had been issued:—

Bureaux de poste . . .	798,174
Caisse d'épargne centrale	97,871
Communes et établissements publics . . .	6,011
Agences de la Banque nationale	136,687
Succursales	14,921
Bureaux de l'enregistrement (agences agricoles)	35
Soit en tout	1,053,699

Les livrets existant au 31 décembre peuvent être classés de la manière suivante :

Livrets :			
	jusqu'à 20 frs.	42,4	
au delà de	20 » 100 »	19,8	
» »	100 » 500 »	17,2	
» »	500 » 1000 »	7,2	
» »	1000 » 2000 »	6,9	
» »	2000 » 3000 »	4,2	
» »	3000 francs . . .	2,3	
Total		100	

Les livrets dont le solde ne dépassait pas 100 francs représentaient donc à peu près les deux tiers des livrets existants.

Les intérêts ont été payés sur le pied de 3 % pour la totalité des dépôts dont le solde ne dépassait pas 3000 francs et de 2 % pour la totalité des dépôts, lorsque le solde du livret dépassait cette limite.

Comme pour 1893, le taux moyen de l'intérêt bonifié a été de 2,81 %.

A la fin de décembre 1894, il existait 21,525 carnets de rente représentant une somme totale de fr. 3,291,403. 50, qui se répartissaient comme suit, d'après la rente :

Rente fr.	Carnets nombre	Montant total fr.
de 2.50 à 50 (incl.)	4,749	131,721. —
» 50 » 100 »	6,333	471,767. 50
» 100 » 150 »	4,439	548,701. 50
» 150 » 300 »	3,788	800,498. 50
» 300 » 500 »	1,274	483,861. 50
» 500 » 1200 »	836	627,015. —
» 1200 et plus	106	227,838. 50
Totaux	21,525	3,291,403. 50

Le capital nominal des carnets de rente s'élevait à fr. 101,861,800.

Postanstalten	798,174,
Central-Sparkasse	97,871,
Gemeindeämter und öffentlichen Anstalten	6,011,
Agenturen d. Nationalbank Filialen	136,687, 14,921,
Registrierungsämter (landwirtschaftl. Agenturen)	35,
Im ganzen, wie oben	1,053,699.

Von je 100 Büchern hatten durchschnittlich ein Guthaben

bis auf 20 Franken	42,4
über 20 bis 100 Fr.	19,8
» 100 » 500 »	17,2
» 500 » 1000 »	7,2
» 1000 » 2000 »	6,9
» 2000 » 3000 »	4,2
» 3000 Fr.	2,3
Total	100.

Die Bücher, deren Guthaben 100 Franken nicht übersteigt, machen also ungefähr zwei Drittel der Gesamtzahl aus.

Der Zinsfuß beträgt 3 % für die Einlagen, die im Laufe des Berichtsjahres 3000 Franken nicht überstiegen haben, und 2 % für die Gesamtheit der Einlagen, bei welchen der Saldo während des Geschäftsjahres diese Grenze überschritten hat.

Im Durchschnitt betrug der den Einlegern im Berichtsjahre vergütete Zins (wie im Vorjahre) 2,81 %.

Ende Dezember 1894 bestanden 21,525 Rentenbücher im Betrage von Fr. 3,291,403. 50, welche sich nach dem Betrage der Rente verteilen wie folgt :

Rente von bis ausschliessl. Fr.	Bücher	Gesamtbetrag Fr.
2. 50 50	4,749	131,721. —
50 100	6,333	471,767. 50
100 150	4,439	548,701. 50
150 300	3,788	800,498. 50
300 500	1,274	483,861. 50
500 1200	836	627,015. —
1200 u. mehr	106	227,838. 50
Im ganzen	21,525	3,291,403. 50

Der nominelle Kapitalwert der Rentenbücher betrug Ende 1894 Fr. 101,861,800. Ende 1893 war — bei 19,175 Büchern — der Kapitalwert Fr. 92,490,400 gewesen. Es ist also eine Zunahme von 2350 Büchern und von Fr. 9,371,400 Kapital eingetreten.

By the post offices	798,174
» » Central Savings Bank	97,871
» » parochial offices and public institutions	6,011
» » agencies of the National Bank	136,687
» » branch offices	14,921
» » registry offices (agricultural agencies)	35
Total, as above	1,053,699

Every 100 books was divided, according to the average of capital, as follows:—

from 20 francs	42.4
from 20 to 100 francs	19.8
» 100 » 500 »	17.2
» 500 » 1000 »	7.2
» 1000 » 2000 »	6.9
» 2000 » 3000 »	4.2
above 3000 francs	2.3
Total	100.

The books having a capital not exceeding 100 frs. form about two-thirds of the whole.

The rate of interest is 3 per cent. for those deposits which in the course of the fiscal year did not exceed 3000 frs. and 2 per cent. for the totality of the deposits when the balance during the fiscal year exceeded this limit.

On an average the interest allotted to the depositors during the fiscal year was (as in 1893) 2.81 per cent.

At the end of December 1894 there were 21,525 pension books, with frs. 3,291,403. 50, which were divided, according to the pension paid, as follows:—

Pensions frs. from to inclusive	Books	Total amount frs.
2. 50 50	4,749	131,721. —
50 100	6,333	471,767. 50
100 150	4,439	548,701. 50
150 300	3,788	800,498. 50
300 500	1,274	483,861. 50
500 1200	836	627,015. —
1200 and above	106	227,838. 50
Total	21,525	3,291,403. 50

la fin de 1893, il avait été de 92,490,400 pour 19,175 carnets. Il est donc produit une augmentation de 2350 livrets et de fr. 9,371,400.

Le service international de la Caisse d'épargne a donné lieu au mouvement de fonds suivant :

Transferts :

de la Caisse d'épargne belge sur la Caisse d'épargne française : fr. 19,734. 21 (38 cas) ;

de la Caisse d'épargne française sur la Caisse d'épargne belge : fr. 17,223. 47 (42 cas) ;

de la Caisse d'épargne belge sur la Caisse d'épargne hollandaise : fr. 10,477. 49 (20 cas) ;

de la Caisse d'épargne hollandaise sur la Caisse d'épargne belge : fr. 7,966. 24 (25 cas).

Remboursements (capital et intérêts) :

en France — argent déposé en Belgique — fr. 226,389. 56 (438 cas) ;

en Belgique — argent déposé en France — fr. 83,236. 68 (315 cas) ;

en Hollande — argent déposé en Belgique — fr. 29,214. 37 (86 cas) ;

en Belgique — argent déposé en Hollande — fr. 28,451. 96 (56 cas).

Le compte de profits et pertes s'est clôturé par un bénéfice net de fr. 418,234. 20. Cette somme a été ajoutée au fonds de réserve, qui s'élevait ainsi, à la fin de 1894, à fr. 9,868,672. 76.

La Caisse d'épargne a prêté une partie de ses fonds disponibles — moyennant l'intérêt très modéré de 2½ à 3 % — aux agriculteurs et aux sociétés coopératives de crédit agricole, ainsi qu'aux sociétés pour la construction de maisons ouvrières.

La loi du 21 juin 1894 a considérablement élargi le cadre des opérations quant aux assurances de la Caisse d'épargne sur la vie. Désormais, celles-ci ne seront plus subordonnées à la contraction d'un prêt pour construction d'une habitation ouvrière, mais pourront être conclues, en général, pour tout capital

Der internationale Sparkassen-Verkehr weist folgende Bewegung auf :

Es wurden übertragen :

von der belgischen auf die französische Kasse Fr. 19,734. 21 in 38 Fällen ;

von der französischen auf die belgische Kasse Fr. 17,223. 47 in 42 Fällen ;

von der belgischen auf die holländische Kasse Fr. 10,477. 49 in 20 Fällen ;

von der holländischen auf die belgische Kasse Fr. 7,966. 24 in 25 Fällen.

Zurückgezahlt wurden an Kapital und Zinsen :

in Frankreich, von in Belgien eingelegten Geldern, Fr. 226,389. 56 in 438 Fällen ;

in Belgien, von in Frankreich eingelegten Geldern, Fr. 83,236. 68 in 315 Fällen ;

in Holland, von in Belgien eingelegten Geldern, Fr. 29,214. 37 in 86 Fällen ;

in Belgien, von in Holland eingelegten Geldern, Fr. 28,451. 96 in 56 Fällen.

Das Gewinn- und Verlustkonto der belgischen Staatssparkasse ergibt für 1894 einen Reinertrag von Fr. 418,234. 20, welcher dem Reservefonds einverleibt wurde, so dass derselbe sich auf Ende 1894 auf Fr. 9,868,672. 76 stellte.

Die Staatssparkasse verwendet einen Teil ihrer verfügbaren Kapitalien für Darlehen — zu sehr mäßigem Zinsfuß, 2½—3 % — an Landwirte und landwirtschaftliche Genossenschaften, sowie an Gesellschaften für den Bau von Arbeiterwohnungen.

Durch Gesetz vom 21. Juni 1894 wurde der Geschäftskreis der Staatssparkasse mit Rücksicht auf den Abschluss von Lebensversicherungen wesentlich erweitert in dem Sinne, dass dahin zielende Verträge bis zum Betrage von Fr. 5000 überhaupt, und nicht nur in Verbindung mit Darlehen für Erstellung von Arbeiterwohnungen, abgeschlossen werden können. Die Organisation des diesfälligen neuen Dienstes

The nominal value of the capital represented by the pension books at the end of 1894 amounted to frs. 101,861,800; the same at the end of 1893 with 19,175 books was frs. 92,490,400. There was consequently an increase of 2350 books and of frs. 9,371,400 capital.

The international savings bank traffic was as follows:—

There were transferred:—

from the Belgian to the French bank frs. 19,734. 21, in 38 cases ;

from the French to the Belgian bank frs. 17,223. 47, in 42 cases ;

from the Belgian to the Dutch bank frs. 10,477. 49 in 20 cases ;

from the Dutch to the Belgian bank frs. 7,966. 24 in 25 cases.

Repayments on capital and interest were made:—

in France, on money deposited in Belgium, frs. 226,389. 56, in 438 cases ;

in Belgium, on money deposited in France, frs. 83,236. 68 in 315 cases ;

in Holland, on money deposited in Belgium, frs. 29,214. 37 in 86 cases ;

in Belgium, on money deposited in Holland, frs. 28,451. 96 in 56 cases.

The profit and loss account of the Belgian Savings Bank for 1894 shows a net profit of frs. 418,234. 20, which was added to the reserve fund, so that the latter amounted, at the close of 1894, to frs. 9,868,672. 76.

The Savings Bank devoted part of its available capital to loans — at low rates of interest, 2½—3 per cent. — to agriculturists and to societies for the erection of artisans' dwellings.

By the law of the 21st June 1894 the business of the Savings Bank with respect to the conclusion of life assurances was extended, *all* contracts for this purpose up to 5000 frs. and not alone those in connexion with loans for the erection of arti-

n'excédant pas fr. 5000. L'organisation de ce service n'était pas encore terminée à l'époque de la publication du rapport (avril 1895), mais il devait commencer à fonctionner dans le courant de l'année 1895.

Quant à l'épargne scolaire, le rapport contient les intéressants détails suivants :

A la fin de 1894, 5684 écoles primaires et 645 établissements d'instruction moyenne et supérieure participaient à l'épargne scolaire. 260,358 élèves des écoles primaires et 10,185 élèves des écoles moyennes et supérieures possédaient respectivement fr. 5,472,398. 61 et fr. 274,839. 15, soit ensemble fr. 5,747,237. 76, à la Caisse d'épargne. Comme il existe en Belgique 8538 écoles, fréquentées par 988,881 élèves, il en résulte que 74,1 % des écoles et 27,3 % des écoliers participent à la Caisse d'épargne.

Depuis l'année 1891 (voir notice sur les résultats de l'épargne scolaire en Belgique dans le n° 6 de *L'Union postale* de 1893), le nombre des écoliers participant à la Caisse d'épargne s'est augmenté de 50,835 et le montant des versements de fr. 1,230,292. 06.

Littérature postale.

HISTOIRE DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE, par le *Dr Hugo Weithase*, caissier des postes. Deuxième édition, corrigée et considérablement augmentée. Strasbourg, J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel), 1895.

Lorsque nous avons fait part à nos lecteurs, dans le 1^{er} numéro de *L'Union postale* de 1894, de l'apparition de l'ouvrage précité, nous avons cru devoir conseiller à l'auteur, à la fin de notre article, de compléter son œuvre, qui s'arrêtait au Congrès postal universel de Paris, par l'addition des décisions prises aux Congrès de Lisbonne et de Vienne. M. Hugo Weithase a tenu compte de ce conseil pour la seconde édition de son livre. Celle-ci contient quatre chapitres de plus, consacrés à la Conférence de Paris de 1880, aux Con-

war zur Zeit der Erstattung des Jahresberichts (April 1895) noch nicht beendigt, sollte aber im Laufe des Jahres 1895 zum Abschluss gelangen.

Über die Schulsparkassen enthält der Bericht folgende wesentlichsten Angaben :

Ende 1894 waren bei der Thätigkeit der Schulsparkassen in Belgien beteiligt 5684 Primar- und 645 Mittel- und höhere Schulen. 260,358 Besucher dieser erstern und 10,185 Besucher dieser letztern Schulen hatten Fr. 5,472,398. 61, beziehungsweise Fr. 274,839. 15, zusammen Fränken 5,747,237. 76, an Spargeldern angelegt. Der Bericht giebt die Gesamtzahl der in Belgien bestehenden Schulen mit 8538 und die Zahl der sie besuchenden Schüler mit 988,881 an, so dass 74,1 % der Schulen und 27,3 % der Schüler bei den Sparanlagen beteiligt sind.

Seit dem Jahre 1891, über dessen Ergebnisse in Bezug auf die belgischen Schulsparkassen eine Notiz in Nr. 6 der « *Union postale* » für 1893 enthalten ist, ergibt sich in Bezug auf die Beteiligung an den Sparrichtungen die erfreuliche Vermehrung von 50,835 Schülern und von Fr. 1,230,292. 06 Einlagen.

Postalische Litteratur.

GESCHICHTE DES WELT-POSTVEREINS. Von *Dr. Hugo Weithase*, Postkassierer. Zweite, erheblich vermehrte und verbesserte Auflage. Strassburg, J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel), 1895.

Als wir in der Nummer 1 dieser Blätter vom Jahre 1894 unsern Lesern von dem Erscheinen obiger Schrift Mitteilung machten, glaubten wir, am Schlusse unserer Besprechung an den Herrn Verfasser die Aufforderung richten zu sollen, dass er die mit dem Pariser Weltpostkongress abschliessende Schrift durch Hinzufügung der Ergebnisse des Lissaboner und Wiener Weltpostkongresses vervollständiger möge. Dieser Aufforderung hat der Herr Verfasser in der vorliegenden zweiten Auflage des Buches Rechnung getragen. Dem-

sans' dwellings being accepted. The organisation of this new service was, at the time of making the report (April 1895) not yet complete, but is to be concluded in the course of the present year.

With respect to the School Savings Bank the report contains the following:—

At the close of 1894, 5684 elementary, 645 middle and upper schools were connected with the School Savings Bank in Belgium. Of the former, 260,358 and of the latter, 10,185 scholars had deposited respectively frs. 5,472,398. 61 and frs. 274,839. 15, making together frs. 5,747,237. 76. The report places the number of schools in Belgium at 8538 and the number of pupils attending them at 988,881, so that 74.1 per cent. of the schools and 27.3 per cent. of the scholars make use of the Savings Bank.

Since the year 1891, on the results of which, as regards the Belgian School Savings Bank, a notice appeared in No. 6 of the « *Union postale* » for 1893, there has been the agreeable increase, in School Savings Bank transactions, of 50,835 scholars and frs. 1,230,292. 06 in deposits.

Postal Literature.

GESCHICHTE DES WELT-POSTVEREINS. Von *Dr. Hugo Weithase*, Postkassierer. Zweite, erheblich vermehrte und verbesserte Auflage. Strassburg, J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel), 1895.

On publishing a notice of the above work, in No. 1 of this journal for 1894, we felt justified in concluding our article with an appeal to the author to complete his book, which closed with the Congress of Paris, by adding to it the results of the Congresses of Lisbon and Vienna. This appeal has been responded to in the second edition of the book, to which four new chapters:—the Conference of Paris in 1880, the Congresses of Lisbon and Vienna, the Reaction of the Universal Postal Convention on the internal postal legislation of the Union

près de Lisbonne et de Vienne, à l'influence de la Convention postale universelle sur la législation postale intérieure des États de l'Union et, enfin, au mouvement du trafic et aux réformes en suspens. Cette excellente petite œuvre renferme donc maintenant l'histoire complète de l'Union postale universelle. Les nouveaux chapitres ne sont pas inférieurs aux anciens sous le rapport de la solidité du fond et de la clarté de l'exposition. En général, l'auteur s'est de nouveau servi de matériaux de source officielle certaine, ce qui donne à son travail une valeur spéciale, comme nous l'avons déjà remarqué lors de la publication de la première édition. Aussi n'avons-nous que peu de critiques à faire. A la page 173, M. Hugo Weithase dit « que la proposition faite par la France en vue d'établir un service international de la Caisse d'épargne — proposition appuyée par les délégués belges, italiens et luxembourgeois au Congrès de Lisbonne — a été transmise, pour examen, au Bureau international et que les pourparlers n'ont abouti, jusqu'à présent, à aucun résultat. » Cela est vrai, mais il convient de remarquer que le premier auteur de la proposition, l'Office français, l'a retirée lui-même en 1889, pour la raison qu'il ne jugeait pas à propos de donner suite actuellement à son projet, mais il s'est réservé de le reproduire plus tard. Jusqu'à présent, cela n'a pas eu lieu, à ce que nous sachions.

Au cours de l'examen des nombreuses et diverses propositions relatives à la création d'un timbre international, l'auteur émet l'avis qu'on pourrait appliquer le projet qui préconise la répartition des taxes entre les États de l'Union à l'aide d'une statistique annuelle, semblable à celle qui se tient actuellement, tous les trois ans, pour les droits de transit. Or, un grand obstacle s'oppose à la réalisation de ce projet. Les expéditions effectuées par les différents États

selben sind vier weitere Kapitel: Pariser Postkonferenz von 1880, Kongresse von Lissabon und Wien, Rückwirkung des Welt-Postvertrages auf die innere Postgesetzgebung der Vereinsstaaten und endlich Verkehrsleistungen und Reformfragen hinzugefügt, so dass das in seinem Umfange erheblich gewachsene Werkchen jetzt eine vollständige Geschichte des Welt-Postvereins darbietet. Die neu hinzutretenden Kapitel stehen in Bezug auf gründliche Behandlung des Stoffes und Klarheit der Darstellung den älteren nicht nach. Der Herr Verfasser hat wiederum durchweg auf Grund zuverlässigen amtlichen Quellenmaterials gearbeitet, was seiner Arbeit, wie wir schon bei Gelegenheit des Erscheinens der ersten Auflage hervorhoben, besondern Wert verleiht. Ausstellungen haben wir nur wenige zu erheben. Auf Seite 173 sagt der Herr Verfasser, « der französische Vorschlag wegen Einrichtung des internationalen Postspar-kassendienstes, welchen die belgischen, italienischen und luxemburgischen Delegierten auf dem Lissaboner Kongresse unterstützt hatten, sei dem Internationalen Bureau des Welt-Postvereins in Bern zur Prüfung überwiesen worden. Zu einem Ergebnisse hätten die Verhandlungen bisher nicht geführt. » Das ist an sich zwar richtig, doch muss bemerkt werden, dass die Urheberin des Vorschlags, die französische Postverwaltung, denselben im Jahre 1889 selbst mit der Begründung zurückgezogen hat, dass sie den gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfolgung der Sache nicht geeignet erachte und daher vorziehe, die Frage für den Augenblick zurückzuziehen, wobei sie sich vorbehalte, dieselbe später wieder aufzunehmen. Letzteres ist unseres Wissens bis jetzt aber nicht geschehen.

Bei Erörterung der viel umstrittenen Frage der Einführung einer internationalen Briefmarke spricht der Herr Verfasser die Ansicht aus, es lasse sich eine Teilung der Portocinnahme unter den Vereinsstaaten mit Hilfe einer alljährlich einmal vorzunehmenden Statistik, nach Art

Countries, and finally, Traffic and questions of reform, have been added, so that the book in its present form contains a complete history of the Universal Postal Union. The chapters which have been appended are in no way inferior to those which precede, either as regards the treatment of the subject or the clearness of exposition. As heretofore the author has throughout consulted trustworthy official documents, a fact which considerably enhances the value of his work, as we remarked on the appearance of the first edition. We have but few objections to raise. On page 173 Dr. Weithase says:— « The French proposition respecting the organisation of an international post office savings bank service, which the Belgian, Italian and Luxembourg delegates supported at the Congress of Lisbon, has been submitted to the International Bureau of the Universal Postal Union in Berne. The negotiations have not as yet led to any definitive results. » This is, in point of fact, true; but we must observe that the author of the proposition, the French Postal Administration withdrew the same in the year 1889, as it did not consider the moment favourable for prosecuting the matter further; it preferred withdrawing the question for the time being, with the intention of renewing it at a later date, which, however, as far as we know, has not yet been carried out.

In discussing the much vexed question of the introduction of an international postage stamp, the author expresses the opinion that a division of the postage receipts among the Union Countries might be effected by means of statistics to be made once a year, in the same way as is at present done every three years for the transit indemnity. A great objection to this opinion is the enormous variation in the number of postal articles which, in the course of the year, are delivered by the different countries, so that a payment to be

sont soumises à des fluctuations considérables. Une statistique établie une fois tous les ans seulement ne peut donc pas donner, en admettant même qu'elle fût tenue avec la plus grande fidélité, un tableau précis de l'échange des lettres entre les différents pays, ni un état exact de la recette réalisée par chacun d'eux. Beaucoup d'Administrations hésiteraient à faire dépendre leurs recettes du résultat d'une telle statistique. Quant à faire tenir cette statistique quatre fois par an, ou même plus souvent, c'est une chose à laquelle on ne peut pas songer.

A la fin de son ouvrage, M. Hugo Weithase écrit que l'Administration des postes des États-Unis d'Amérique doit préparer les propositions qui seront soumises au prochain Congrès, parce que celui-ci se tiendra à Washington. C'est une erreur. D'après les dispositions du § 8 de l'article XXXV du Règlement de la Convention principale, le *Bureau international* prépare les travaux des Congrès et des Conférences, c'est à dire qu'il coordonne les propositions envoyées par les diverses Administrations de l'Union.

Sous réserve de ce qui précède, le chapitre final du livre, où l'auteur discute les projets de réformes formulés, en émettant son opinion personnelle, mérite à juste titre l'attention particulière du lecteur.

Nous n'hésitons pas à déclarer qu'à notre avis, dans sa forme actuelle, le livre de M. Hugo Weithase doit être compté parmi les meilleurs ouvrages qui ont été publiés sur l'Union postale universelle.

der gegenwärtig alle drei Jahre stattfindenden Statistik über die Transitvergütung, durchführen. Gegen diese Ansicht erhebt sich das schwere Bedenken, dass bei den gewaltigen Schwankungen in der Zahl der im Laufe des Jahres in den verschiedenen Staaten zur Einlieferung gelangenden Briefpostsendungen eine alljährlich nur *einmal* stattfindende Zählung, selbst wenn sie noch so zuverlässig bewirkt werden sollte, ein richtiges Bild von dem Briefverkehr der einzelnen Länder und der hiernach jedem einzelnen Lande zustehenden Portoeinnahme unmöglich geben kann, und dass daher viele Vereinsverwaltungen wohl mit Recht Bedenken tragen dürften, ihre Portoeinnahme von dem Ergebnisse jener Zählung abhängig zu machen. Die Ermittlungen vielleicht viermal oder noch öfter jährlich stattfinden zu lassen, daran ist doch wohl auch nicht zu denken.

Im Schlusssatze der Schrift begegnen wir der Bemerkung, der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika sei die Aufgabe zugefallen, die dem nächsten Kongresse zu unterbreitenden Vorlagen zu entwerfen, weil der letztere in Washington stattfinden werde. Das ist ein Irrtum. Nach der Vorschrift im Absatz 8, Art. XXXV des Reglements zum Welt-Postvertrage bereitet das *Internationale Bureau* — und zwar durch Zusammenstellung der von den verschiedenen Vereinsverwaltungen abgegebenen Vorschläge — die Arbeiten der Kongresse oder Konferenzen vor.

Im übrigen verdient gerade das Schlusskapitel der Schrift, worin der Herr Verfasser die schwebenden Reformfragen erörtert und seine eigene Ansicht hierüber kundgibt, das besondere Interesse des Lesers.

Wir nehmen keinen Anstand, unser Urteil dahin zu fällen, dass das Buch in seiner jetzigen Gestalt und Vollendung unstreitig zu den besten Schriften gehört, die über den Welt-Postverein und seine Geschichte verfasst worden sind.

made only *once* a year, however carefully it were done, could not possibly give a correct impression of the correspondence of each country and consequently of the postage receipts due to each, for which reason several of the Union Postal Administrations might justly object to their postage receipts depending on such a payment. It is also impossible to entertain the idea of the calculation being made four times a year or perhaps more frequently.

In the concluding sentence of the book we meet with the remark that the task of preparing the drafts to be laid before the next Congress devolves upon the Postal Department of the United States, the Congress being fixed to take place in Washington. This is an error. According to the instructions in paragraph 8, Article XXXV of the Detailed Regulations for the execution of the Universal Postal Convention it is the *International Bureau* which has to prepare the work of the Congresses or Conferences, by compiling the propositions made by the different Postal Administrations of the Union.

In other respects the concluding chapter, in which the author discusses the undecided questions of reform and expresses his own opinion on them, will prove one of the most interesting to the reader.

We do not hesitate to pronounce the book in its present complete form to be undeniably one of the best works which have been written on the Universal Postal Union and its history.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

20^e VOLUME

ANNÉE 1895.

BERNE

IMPRIMERIE SUTER & FIEROW.

sont soumises à des fluctuations considérables. Une statistique établie une fois tous les ans seulement ne peut donc pas donner, en admettant même qu'elle fût tenue avec la plus grande fidélité, un tableau précis de l'échange des lettres entre les différents pays, ni un état exact de la recette réalisée par chacun d'eux. Beaucoup d'Administrations hésiteraient à faire dépendre leurs recettes du résultat d'une telle statistique. Quant à faire tenir cette statistique quatre fois par an, ou même plus souvent, c'est une chose à laquelle on ne peut pas songer.

À la fin de son ouvrage, M. Hugo Weithase écrit que l'Administration des postes des États-Unis d'Amérique doit préparer les propositions qui seront soumises au prochain Congrès, parce que celui-ci se tiendra à Washington. C'est une erreur. D'après les dispositions du § 8 de l'article XXXV du Règlement de la Convention principale, le *Bureau international* prépare les travaux des Congrès et des Conférences, c'est à dire qu'il coordonne les propositions envoyées par les diverses Administrations de l'Union.

Sans réserve de ce qui précède, le chapitre final du livre, où l'auteur discute les projets de réformes formulés, en émettant son opinion personnelle, mérite à juste titre l'attention particulière du lecteur.

Nous n'hésitons pas à déclarer qu'à notre avis, dans sa forme actuelle, le livre de M. Hugo Weithase doit être compté parmi les meilleurs ouvrages qui ont été publiés sur l'Union postale universelle.

der gegenwärtig alle drei Jahre stattfindenden Statistik über die Transitvergütung, durchführen. Gegen diese Ansicht erhebt sich das schwere Bedenken, dass bei den gewaltigen Schwankungen in der Zahl der im Laufe des Jahres in den verschiedenen Staaten zur Einlieferung gelangenden Briefpostsendungen eine alljährlich nur einmal stattfindende Zählung, selbst wenn sie noch so zuverlässig bewirkt werden sollte, ein richtiges Bild von dem Briefverkehr der einzelnen Länder und der hiernach jedem einzelnen Lande zustehenden Portoeinnahme unmöglich geben kann, und dass daher viele Vereinsverwaltungen wohl mit Recht Bedenken tragen dürften, ihre Portoeinnahme von dem Ergebnisse jener Zählung abhängig zu machen. Die Ermittlungen vielleicht viermal oder noch öfter jährlich stattfinden zu lassen, daran ist doch wohl auch nicht zu denken.

Im Schlusssatze der Schrift begegnen wir der Bemerkung, der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika sei die Aufgabe zugefallen, die dem nächsten Kongresse zu unterbreitenden Vorlagen zu entwerfen, weil der letztere in Washington stattfinden werde. Das ist ein Irrthum. Nach der Vorschrift im Absatz 8, Art. XXXV des Reglements zum Welt-Postvortrage bereitet das *Internationale Bureau* — und zwar durch Zusammenstellung der von den verschiedenen Vereinsverwaltungen abgegebenen Vorschläge — die Arbeiten der Kongresse oder Konferenzen vor.

Im übrigen verdient gerade das Schlusskapitel der Schrift, worin der Herr Verfasser die schwebenden Reformfragen erörtert und seine eigene Ansicht hierüber kundgibt, das besondere Interesse des Lesers.

Wir nehmen keinen Anstand, unser Urtheil dahin zu fallen, dass das Buch in seiner jetzigen Gestalt und Vollendung unstreitig zu den besten Schriften gehört, die über den Welt-Postverein und seine Geschichte verfasst worden sind.

made only *once* a year, however carefully it were done, could possibly give a correct impress of the correspondence of each country and consequently of the postage receipts due to each, for which reason several of the Union Postal Administrations might justly object to the postage receipts depending on such a payment. It is also impossible to entertain the idea of the calculation being made four times a year, perhaps more frequently.

In the concluding sentence of the book we meet with the remark that the task of preparing the drafts to be laid before the next Congress devolves upon the Postal Department of the United States, the Congress being fixed to take place in Washington. This is an error. According to the instructions in paragraph 8, Article XXXV of the Detailed Regulations for the execution of the Universal Postal Convention, it is the *International Bureau* which has to prepare the work of the Congresses or Conferences, by compiling the propositions made by the different Postal Administrations of the Union.

In other respects the concluding chapter, in which the author discusses the undecided questions of reform and expresses his own opinion on them, will prove one of the most interesting to the reader.

We do not hesitate to pronounce the book in its present complete form to be undeniably one of the best works which have been written on the Universal Postal Union and its history.

L'UNION POSTALE

JOURNAL PUBLIÉ PAR

LE BUREAU INTERNATIONAL

DE

L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

20^e VOLUME

ANNÉE 1895.

BERNE

IMPRIMERIE SUTER & FIEROW.