HET INTERNATIONALE POSTVERKEER.

La poste est le lien de toutes les affaires,
de toutes les négociations; les absents de-
viennent par elle présents; elle est la conso-
lation de la vie.

VOLTAIRE, *Dictionnaire philosophique*.

Algemeen verkeer en beschaving staan in de tegenwoordige maatschappij tot elkander, als bloedsomloop en denkvermogen in het menschelijk lichaam. Het postwezen, in onzen tijd, is als zoodanig een der noodzakelijkste organen van ons bestuur geworden, door het dagelijksch voedsel dat het ons verschaft, voor ons zedelijk, intellectueel en staatkundig leven. Niet alleen is deze instelling een der machtigste hefboomen voor de bevordering van nijverheid, kunsten en wetenschappen, maar, dank zij de voortdurende verbetering en uitbreiding der middelen van verkeer, is zij het, die tusschen de geheele maatschappij die betrekkingen heeft tot stand gebracht, waardoor alléén de zedelijke vereeniging der volken, dat ware doel onzer beschaving, mogelijk is geworden.

Door de groote hervormingen en verbeteringen in de middelen van verkeer is de gemeenschap tusschen de meest afgelegen landen thans gemakkelijker en zekerder dan een eeuw geleden tusschen twee provincien van denzelfden staat; een brief voor San Francisco, of een der plaatsen van Siberie, kost tegenwoordig minder dan voor het in werking treden der wet van 12 April 1850, een brief van Amsterdam voor Rotterdam bestemd. De hedendaagsche handel verkeert, per post, even gemakkelijk met de kooplieden te Londen, als met die te Brussel, Parijs, Berlijn. Petersburg enz. Zeer zeker zijn wij deze verbazende ontwikkeling van het verkeer voor een groot gedeelte aan de wetenschap verschuldigd; want zij is het, die door toepassing van den stoom en de electriciteit, de afstanden heeft opgeheven en zodoende de volken bij elkander gebracht. Het is nogtans de wetenschap niet

alléén die alles daartoe heeft bijgedragen; zij heeft tot hulp gehad het recht onzer hedendaagsche maatschappij om al het mogelijke nut te kunnen verschaffen. De middelen van gemeenschap door haar aan de hand gedaan, spoorwegen, stoombooten, telegraphen enz., zouden zich tot een beperkten werkkring hebben moeten bepalen, wanneer de staten van elkander afgezonderd en binnen hunne enge grenzen gebleven waren. Daartoe was het noodig dat zoowel de wettige als natuurlijke grenzen, die zich vroeger tusschen de onderscheidene landen bevonden, werden opgeheven. Voortdurend hebben wij in dezen geest veranderingen zien brengen in de vroegere beperkte bepalingen omtrent de paspoorten, de tollën, de scheepvaart enz. Dat ook is echter nog niet voldoende, soms is het noodzakelijk, dat de regeeringen elkander wederkeerig bijstaan, om een resultaat van algemeen belang te kunnen verkrijgen, zooals b.v. bij de uitlevering van misdadigers. Tusschen de verschillende staten moeten zoodanige regelingen gemaakt worden, met behoud van de souvereiniteit en onafhankelijkheid van elken staat, dat de algemeene belangen, die een kosmopolitisch karakter hebben, op dezelfde wijze behartigd worden, alsof het de belangen van een' enkelen staat gold. De toepassing van deze algemeene zienswijze heeft reeds tot allerlei voorspoed aanleiding gegeven. Wij beoogen echter hier alleen de openbare instelling, waar dit zoo duidelijk aan het licht treedt: het postwezen namelijk. Voor een tiental jaren zoude de meest vermetele fantasisist niet hebben kunnen droomen van eene dergelijke overeenkomst, die nu reeds eenige jaren tusschen de beschaafde landen in werking is. De postdienst is thans op dezelfde beginselen gebaseerd tusschen volken die door afstand, taal, zeden en trap van beschaving geheel verschillend zijn van elkander. Door dezelfde overeenkomst is Nederland met Turkije en Rusland als met Egypte en Montenegro verbonden. De resultaten hiervan te onderzoeken en het belang er van aan te toonen, is zeker een punt dat de algemeene aandacht verdient. In de eerste plaats komt daarvoor een woord van lof toe aan de mannen van den vooruitgang, die door hunne vereenigde pogingen deze resultaten hebben tot stand gebracht, waarvan iedereen gebruik maakt, zonder het minst te denken aan de moeite en inspanning, waarmede zij verkregen zijn. De hoofden van administratie bij de posterijen die de „*Union postale*” tot stand brachten, en wier namen bij het publiek onbekend zijn, hebben voor beschaving en toenadering der volken meer gedaan dan vele beroemde diplomaten.

Wij zullen trachten eene duidelijke voorstelling te geven van het werk dat zij voltooid hebben.

HET POSTWEZEN UIT INTERNATIONAAL OOGPUNT.

Het is pas in de latere tijden, dat wij eene geregelde organisatie van het postwezen, zelfs voor de binnenlandsche correspondentie, zien tot stand brengen; om hier alléén van ons land te gewagen was het eerst de wet van 1870, waardoor de invoering van den postdienst achtereenvolgens in *alle* gemeenten van het Rijk werd bepaald. Ieder zal begrijpen dat, terwijl de binnenlandsche regeling nog zooveel te wenschen overliet, de inrichting van het buitenlandsch verkeer, dat natuurlijk nog tot bijzondere moeilijkheden aanleiding gaf, zeer beperkt en gebrekkig was. Eerst in den aanvang onzer eeuw beginnen de staten de noodzakelijkheid te gevoelen, om hunne postale betrekkingen door overeenkomsten te regelen. Voor dat wij tot het onderzoek van die conventie overgaan, laten wij eerst trachten aan te toonen wat er het doel en het nut van is.

Twee staten die op de een of andere wijze correspondentie willen uitwisselen, moeten elkander eerst verstaan over de aan te wenden middelen van verkeer, en die naar gelang van omstandigheden zeer verschillend zijn (spoorwegen, diligences, voetboden, stoomschepen, zeilschepen enz.), over de bijdrage in de kosten, over de kantoren van uitwisseling enz. Vervolgens moet de vaststelling van het port plaats vinden. Moet dat door den adressant of door den geadresseerde gekweten worden? Op welke wijze zal de verdeling tusschen de twee contracteerende partijen plaats vinden? Het is hoofdzakelijk dit laatste punt, dat steeds het meest tot moeilijkheden aanleiding gaf, ten gevolge der verschillende belangen of gezichtspunten, terwijl ieder der partijen het meeste voordeel trachtte te behalen, of wel meer de belangen der schatkist dan het algemeen welzijn beoogde.

Over het algemeen stellen zich twee administraties niet enkel ten doel het uitwisselen der correspondentie van het eene land voor het andere bestemd; zij kunnen daarenboven met andere landen in betrekking staan. Ons land speelt door zijne ligging in dit opzicht een zeer geringe rol. Met een land zooals Frankrijk of Duitschland is het daarentegen geheel anders gesteld. Een brief kan verschillende landen doorloopen moeten, voor dat hij zijne bestemming bereikt; b. v. een brief van Amsterdam naar Portugal passeert België, Frankrijk en Spanje.

Buiten de regeling van de directe uitwisseling moet dus ook die van het *transit* plaats vinden; door transit wordt verstaan de landen waarover de correspondentie gaat; zoo is b. v. het Duitsche transit noodig voor de Nederlandsche correspondentie bestemd voor Rusland, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Zwitserland.

Het transit vindt weêr op verschillende wijzen plaats:

1^o. De brieven, die door tusschenkomst van eene vreemde administratie hunne bestemming moeten bereiken, worden *stuksgewijze* aan deze administratie uitgeleverd, en worden zodoende, in het eenvoudigste geval, door drie verschillende administraties behandeld: het land van afzending, dat van bestemming en het transit-land, zoodat de techniek van het expeditiewezen ingewikkelder wordt, wanneer er meerdere landen moeten doorloopen worden. Dit wordt genaamd de *stuksgewijze uitlevering*.

2^o. De administratie, die in betrekking staat met eene andere, waarvan zij gescheiden is, sluit al haar depeches in zakken of kisten, die vervolgens over de tusschenbeide gelegen landen verzonden en niet voor dat ze de plaats van bestemming bereikt hebben, geopend worden; deze wijze van behandeling, die sneller en zekerder is, wordt aangeduid onder den naam van *transit van gesloten brievenmalen*.

Uit een ander oogpunt worden nog onderscheiden het *zeeltransit* en het *transit over land*; het eerste is in den regel kostbaarder dan het tweede, tengevolge van de subsidien die de meeste staten aan de pakketbooten verleen, terwijl daarentegen in sommige landen de spoorwegen verplicht zijn de postpakketten en alles wat daarmede verbonden is, kosteloos te vervoeren.

De overeenkomsten moeten dus het transit regelen, de wijze van uitvoering, de verdeeling der kosten. Bovendien moeten zij nog andere punten vaststellen; zoo als, welke voorwerpen zullen mogen verzonden worden. Vroeger werden er over eenigszins groote afstanden alleen brieven verzonden; tegenwoordig vinden wij dat vervoer uitgebreid tot briefkaarten, couranten, drukwerk van allerlei aard, papieren en bescheiden, (papiers d'affaires) monsters en stalen van koopwaren en vinden geldverzendingen plaats, waarvoor de postadministratie zich verantwoordelijk stelt.

Na deze algemeene denkbeelden te hebben aangegeven, zullen wij eenigszins kort nagaan de voornaamste door Nederland gesloten conventies, van af het begin dezer eeuw om vervolgens over te gaan tot bespreking van het Verdrag van Bern.

1^o. Onze eerste internationale overeenkomst dateert van 1814

met het huis van Thurn en Taxis. In 1817 wordt een verdrag tusschen Nederland en Pruisen gesloten en komt een ander tusschen Nederland en Frankrijk tot stand. Hier vinden wij nog den meest oorspronkelijken toestand van het internationale postverkeer. De contracteerende partijen verbinden zich wederkeerig tot het uitwisselen en de bestelling van brieven, zoowel van het eene land bestemd voor het andere, als transitio voor verder gelegen landen, waarmede zij in verbinding staan; dan volgt eene opgave van de kantoren van uitwisseling alsmede de datums en uren van vertrek. De vaststelling van het tarief is zeer ingewikkeld, en kon moeielijk anders zijn; daar het port in elken staat nog naar den tweeledigen maatstaf van den afstand en het gewicht berekend werd, kon men niet anders dan dit beginsel ook voor de internationale correspondentie in toepassing brengen. Ingevolge de publicatie van 17 April 1807, van Lodewijk Napoleon, was ons land volgens de toenmalige uitgestrektheid van het Rijk, in niet minder dan zeven rayons verdeeld; de andere landen verkeerden in zoo'n zelfden toestand. Voor de verdeeling der porten tusschen de betrokken administratien, werd het volgende stelsel aangenomen: wanneer b. v. Nederland een brief voor Pruisen bestemd verzond, die ongefrankeerd was en waarvoor Pruisen zodoende van den belanghebbende het verschuldigde port invorderde, moest het aan Nederland een bedrag vergoeden overeenkomstig den afstand dien zoo'n brief op Nederlandsch grondgebied afgelegd had. Omgekeerd, wanneer het een brief gold, die in Nederland gefrankeerd was, moest die vergoeding door Nederland aan Pruisen op dezelfde wijze plaats vinden.

Het is gemakkelijk na te gaan, welke ingewikkelde en omslachtige berekeningen deze wijze van behandeling ten gevolge had, waarbij bijna elk stuk afzonderlijk moest berekend worden; de mogelijkheid om zulks met eenige juistheid uit te voeren, bestond dan ook maar alléén toen het aantal der uit te leveren brieven nog zoo gering was.

Verder wordt bij deze verdragen nog geregeld het port van couranten, drukwerken en monsters, alsmede het transit der stuksgewijze uit te leveren brieven voor verder gelegen landen. De hierop volgende conventies werden gesloten in 1839 met België, na de afscheiding, in 1843 met Engeland, in 1848 met Hannover, de steden Bremen en Hamburg. De beginselen dezer overeenkomsten stemmen in hoofdzaak allen met de eerstgenoemden overeen; de uiteenlopende behandeling der verschillende corres-

pondentie, ten opzichte van het briefport, die een alles behalve harmoniesch geheel vormt, en naar bepaalde tabellen plaats vindt, maakt het ondoenlijk hier daaromtrent eene juiste opgave te doen, die voor den lezer van eenig nut zoude kunnen zijn.

2. Het door Engeland in 1839 gegeven voorbeeld van eene doortastende hervorming, dat ook elders zoo als in Frankrijk en België in 1849 navolging had gevonden, terwijl in Duitschland in 1847 de verschillende aldaar bestaande administraties, het omtrent den grondslag eener hervorming waren eens geworden, die door staatkundige redenen nog geen gevolg hadden gehad, waren oorzaak dat ook de Ned. regeering, die dit onderwerp reeds sedert eenigen tijd in ernstige overweging had genomen, in 1849 een ontwerp tot hervorming der bestaande bepalingen op het postwezen bij de Staten-Generaal indiende. De invoering der wet van 12 April 1850, die hier het gevolg van was, en waardoor ruimschoots in de bestaande behoeften van het binnenlandsch verkeer werd voorzien, was niet weinig van invloed op de ontwikkeling van het verkeer met het buitenland. Het is dan ook hoofdzakelijk van af dit tijdstip dat er voor onze internationale correspondentie langzamerhand een vast tarief wordt bepaald, waardoor de zoo zeer ingewikkelde portlijsten kwamen te vervallen. De onder n°. 1 hierboven aangehaalde verdragen waren dientengevolge het onderwerp van eene voortdurende verbetering.

Bij de regeling van een vast tarief deden zich voornamelijk de twee volgende vragen voor: Hoeveel zal het port bedragen? Op welke wijze zal de verdeeling der opbrengst van de gefrankeerde of ongefrankeerde correspondentie plaats vinden? Oogenschijnlijk was het eerste vraagstuk niet moeielijk en opgelost door samenvoeging der porten die in beide landen geheven werden, waardoor dan ook dat der verdeeling zoude beantwoord zijn. Deze handelwijze zoude echter, in de meeste gevallen, een te hoog port tengevolge hebben (hetgeen nog duidelijker in het oog springt, wanneer men bij de som der porten van het land van afzending en bestemming, het bedrag, in het transit-land verschuldigd, zoude moeten voegen). Daar komt bij dat het denkbeeld, dat een internationale brief die verzonden wordt even veel moeite vereischt, dan een voor het binnenland bestemd en dus minstens zoo hoog moet belast worden, onjuist is, daar toch slechts in een van twee gevallen de bestelling behoeft plaats te vinden, die niet weinig van invloed op de kosten is. Dit onderwerp, dat tot verschillende economische gezichtspunten aanleiding gaf, was oorzaak

dat de toepassing er van niet met alle landen in den zelfden geest plaats vond. Wat de verdeeling der porten betrof kwam men nochtans tot een meer algemeen stelsel, namelijk: dat het port door twee landen vastgesteld, verdeeld zoude worden overeenkomstig den maatstaf der diensten, die zij elkander bewezen, zoodat een land van groote uitgestrektheid en dus meer diensten presteerende, recht had op een grooter aandeel dan een staat van geringeren omvang. Tusschen de aan elkander grenzende landen wordt daarenboven een nieuwe regel gevolgd voor de portberekening van brieven, tusschen twee plaatsen op de grenzen, binnen den kring van 30 kilometers gelegen; het tarief daarvan wordt verlaagd en togen de helft verdeeld.

Het is echter vooral sedert 1864 dat wij eene meer algemeene hervorming, geheel overeenkomstig de behoeften des tijds zien tot stand komen. Door eene reeks van overeenkomsten, die van veel studie getuigen, wanneer men ze bij de oorspronkelijke vergelijkt, worden alle tarieven verlaagd. Tusschen ons land en andere landen komen achtereenvolgens van af dat tijdstip, de volgende conventies in werking: Op 1 Oct. 1864 met Engeland, op 1 Juli 1865 met België, op 1 April 1867 met Denemarken, op 1 Jan. 1868 met de Vereen. Staten van N.-A., op 1 April 1868 met Frankrijk, op 1 Sept. 1868 met Zweden, op 1 Sept. 1868 met Zwitserland, op 1 Oct. 1868 met Italië, op 1 Oct. 1868 met den Noord-Duitschen bond, op 1 Mei 1869 met Luxemburg, op 1 Juli 1872 met Spanje, terwijl bij Kon. besl. van den 22 Oct. 1869, ingaande Januari 1870 eene nieuwe regeling van het port der brieven enz. tusschen Nederland en Ned. Oost- en West-Indië was tot stand gekomen, waardoor het daaromtrent bestaande reglement van 1854 geheel kwam te vervallen.

Door de hier opgesomde schikkingen onderging het vroegere port, per enkelen gefrankeerden brief de navolgende verlaging: voor Engeland van 40 op 15 ct., België 1^e rayon van 10 op 5 cts. en 2^{de} rayon 20 op 10 cts., Denemarken 35 op 15 cts., Vereen. Staten van 70 op 25 cts., Frankrijk van 30 op 20 cts., Zweden van 35 op 20 cts., Zwitserland van 35 op 15 cts., Italië van 40 op 25 cts., Duitschland 1^e grensrayon van 10 op 5 cents en 2^{de} rayon van 20 op 10 cts., Luxemburg van 20 op 10 cts., Spanje van 40 op 25 cts., Ned. Oost-Indie van 90 cts. en f 1 op 60 cts. en 55 cts., Ned. West-Indie van 85 op 55 cts., terwijl het port van andere voorwerpen eene verlaging in gelijke verhouding onderging. Onverminderd deze verbeteringen wordt de verzending van

brieven met aangegeven geldswaarde ingevoerd en komen eindelijk de internationale postwissels en buitenlandsche briefkaarten tot stand.

Het transit vindt zoowel stuksgewijze als in gesloten brievenmalen plaats; deze laatste wijze van behandeling wordt meer algemeen; het tarief van dit transit, dat per gewicht bepaald wordt, wordt hoe langer hoe meer vereenvoudigd. Voor de stuksgewijze uitlevering der correspondentie geschiedt de berekening per stuk; de kosten verschillen naar mate van den afstand die over het transito-land moet worden afgelegd; hiertoe zijn uitvoerige tabellen bij de conventies gevoegd.

Terwijl eenige dezer overeenkomsten voornamelijk nog op de oude beginselen ten opzichte van de verdeeling der porten enz. gebaseerd zijn, die wij in hoofdzaak hierboven omschreven hebben, openbaart zich van den anderen kant eene geheele nieuwe regeling, die niet minder ten gevolge heeft dan de geheele omverwerping van de sedert lang algemeen gehuldigde grondslagen ten opzichte der portverdeeling en het hoofdbeginsel tot grondslag heeft waarop de groote hervorming van 1874 berust. Zoo vinden wij bij de conventies gesloten met Denemarken, Italië, Luxemburg, Zweden, Zwitserland en het Reglement van Oost- en West-Indië als algemeen regel aangenomen: dat elke administratie geheel behoudt de porten die zij ontvangt, zoowel van gefr. als ongefr. brieven enz. De kosten van het transit worden, of door beide landen ieder voor de helft gedragen, of wel elk land betaalt wat het verzendt; in beide gevallen komt men overeen dat deze kosten zullen worden voorgeschoten door het land dat, ten dezen opzichte de voordeeligste conditien met het transito-land zal getroffen hebben. Zoodoende werden de ingewikkelde verrekeningen opgeheven, die hoe langer hoe meer onuitvoerbaar werden terwijl de te verzenden voorwerpen tot millioenen klommen. Het praktische nut van dit beginsel, waardoor veel tijd en geld gespaard wordt, is ook geheel gebillijkt door dat het op het denkbeeld berust, dat de uitwisselingen tusschen twee staten nagenoeg gelijk staan.

DE ALGEMEENE POSTVEREENIGING.

Langzamerhand waren dus, zoo als wij gezien hebben, in het stelsel van de afzonderlijke overeenkomsten tusschen de staten bijna alle verbeteringen aangebracht, de tarieven zooveel mogelijk verlaagd en de operatien zeer vereenvoudigd. Door een vluchtig

overzicht van tal van overeenkomsten die in 't belang der internationale postale betrekkingen waren in het leven geroepen, vooral in de laatste jaren, ziet men overal duidelijk eene algemeene poging tot de ontwikkeling van het internationaal verkeer, door middel van de verlaging der porten en de vereenvoudiging der afrekeningen. Nochtans is die poging niet overal evenzeer merkbaar of vertoont zij zich onder verschillende vorm; van daar een groot aantal verschillen in de onderdeelen der reglementen. Hadden die verschillen recht van bestaan? Gold het hier niet een dienst van geheel kosmopolitisch karakter, waarvoor men dientengevolge de beste regels moest trachten te vinden, overeenkomstig den geest van zoo'n dienst en die dan algemeen konden worden in toepassing gebracht? Dat is wat men verplicht was zich af te vragen, en men dan ook werkelijk weldra deed. Sedert 1862 maakte de postadministratie der Ver. Staten van N.-A. de andere administraties daarop opmerkzaam; zij toonde tal van moeilijkheden aan, die niet anders dan in gemeen overleg konden worden uit den weg geruimd. De hieruit voortvloeiende conferentie vond plaats te Parijs (11 Mei tot 8 Juni 1863) en bestond uit gedelegeerden van vijftien verschillende staten: Oostenrijk, België, Costa Rica, Denemarken, Spanje, de Ver. Staten van N. A.; Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Portugal, Pruisen, de Sandwich-eilanden, Zwitserland en de Hanze-steden. Ofschoon moet erkend worden dat de besluiten van dit Congres, die geen verplichtend karakter hadden, maar zich enkel tot de theorie, op sommige punten betrekking hebbende, bepaalden, en ofschoon de gedelegeerden het over de gewichtigste punten niet eens konden worden, waren zij niet zonder invloed op het denkbeeld der vereeniging. Deze conferentie, ofschoon zonder onmiddellijk resultaat, had gelukkige gevolgen, want zij was de voorbode van het Berner congres. Hierbij dient echter te worden opgemerkt, dat al hadden de onderhandelingen te Parijs medegewerkt om het terrein voor te bereiden, dat de vereeniging van den anderen kant een goed voorbeeld vond in eene instelling, waardoor de mogelijkheid en het nut eener algemeene Unie voldoende bewezen waren. Wij bedoelen hier de Duitsch—Oostenrijksche postvereeniging, in 1850 gevestigd en uit 16 afzonderlijke administraties bestaande. Deze administraties, niettegenstaande een chaos van de meest tegenstrijdige tarieven en het groote verschil in administratieve beginselen, die toen bestonden, hadden een verbond aangegaan, dat met betrekking tot de eenheid en de ver-

deeling der porten, overeenkomstig dat der Unie was. Het was dan ook Duitschland, toegerust met zijne ondervinding op dat gebied, dat het denkbeeld trachtte ingang te doen vinden en in 1869 het initiatief nam, om met de andere landen in overleg te treden, ten einde de Vereeniging tot stand te brengen. De uitvoering van het plan werd echter door den Fransch-Duitschen oorlog verhinderd, maar na het sluiten van den vrede door Duitschland direct weer opgevat. Zwitserland riep daarop de afgevaardigden der Europeesche- en Vereen. Staten van N. A. tegen 1 Sept. 1873 samen te Bern. Maar door dat Frankrijk en Rusland te kennen gaven, dat zij zich vooralsnog niet konden aansluiten, werd het congres verdaagd en vergaderde eindelijk op 15 Sept. 1874; het bestond uit vertegenwoordigers van alle Staten van Europa, de Ver. Staten van N. A. en Egypte; het aantal der gedelegeerden bedroeg 38; na vijftien vergaderingen zag het zijn werk bekroond door het tot stand brengen der Vereeniging, niet-tegenstaande ontelbare moeielijkheden, waaronder vooral moeten gerekend worden de uiterlijke toestand der Staten, het buitengewoon verschil van oppervlakte, eene oneindige verscheidenheid van gezichtspunten zoowel van economischen als financieelen aard, en eindelijk de kracht van de nog bestaande overeenkomsten. Wij zullen de beginselen der Vereeniging hier omschrijven. Staan wij echter eerst een oogenblik stil bij de beraadslagingen die er voorafgingen. De vertegenwoordigers waren hoofdzakelijk de Hoofd-Directeurs van het postwezen in elk land. Duitschland speelde eene voorname rol, daar de discussien over zijn ontwerp liepen; ook de Belgische gedelegeerden namen een voornaam deel aan de beraadslagingen. Engeland speelde een zeer onbeduidende rol, die van Frankrijk was van nog minder beteekenis, wijl het om verschillende redenen het ontwerp met leede oogen aanzag, daar het vooral bevreesd was, dat zijne door de gebeurtenissen van 1870—71 reeds zoo diep geschokte financiën, er te veel onder zouden lijden, zoodat zijne vertegenwoordigers aan geene enkele beraadslaging deel namen en zich van stemming onthielden.

Op den 9 October 1874 onderteekenden de gedelegeerden 1^e *Een Postverdrag*; 2^e. *Een reglement van orde voor de uitvoering van het verdrag*. Frankrijk, dat bij de discussien, voor een oogenschijnlijk verlies van eenige millioenen, het stilzwijgen bewaard had, behoorde ook tot de onderteekenaars. Er bestaat dit verschil tusschen deze beide handelingen, dat de eerste alleen kan veranderd worden, door algemeen gevolmachtigden van hunne gouvernementen,

terwijl de andere zulks kan in overleg tusschen de betrokken administratien; het eerste is een diplomatieke acte, het tweede eene administratieve overeenkomst.

DE LANDEN DER VEREENIGING.

De landen die dadelijk tot de vereeniging toetraden zijn: Duitschland, Oostenrijk, Hongarije, Belgie, Denemarken met IJsland en de Faroë-eilanden, Egypte, Spanje met de Balearische en Canarische eilanden, de Spaansche bezittingen op de noordkust van Afrika en de Spaansche postinrichtingen op de Westkust van Marokko, de Ver. Staten van N. A., Frankrijk met Algiers, Groot-Brittannie met Malta, Gibraltar en Helgoland, Griekenland, Italie, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Portugal met Madeira en de Azorische eilanden, Roumanië, Rusland, Servie, Zweden, Zwitserland, Turkije, met Aziatisch Turkije, gezamenlijk met eene oppervlakte van 37 millioen □ kilometers en eene bevolking van 350 millioen zielen; zoodat de vereeniging zich bij hare geboorte reeds niet alleen tot geheel Europa, de Vereenigde Staten van N. A., Aziatisch Rusland en een groot gedeelte van het Oosten bepaalde, maar zich ook uitstreckte tot de Afrikaansche landen, van af de zuilen van Hercules tot de bronnen van den Nijl. De Vereeniging heeft buitendien maatregelen getroffen voor het toetreden, desverkiezende van andere Staten; zij is dan ook sedert niet gering in omvang toegenomen, hetgeen wij later zullen aantoonen.

Turkije, waarvan de internationale toestanden onder zoo vele opzichten buiten het gemeene recht vallen, onderscheidt zich ook hier van de contracteerende partijen, door dat zijne correspondentie met het buitenland door de zorg van vreemde administratien plaats vindt. Zoo vindt men te Constantinopel Fransche, Oostenrijksche, Russische, Duitsche en Engelsche kantoren. De Turksche gevolmachtigde die tegen dien toestand, waarvan Turkije de noodzakelijke oorzaak is, protesteerde en verklaarde dat zijne regeering vast besloten was in hare rechten te treden en daarenboven geheel en al gereed om in het internationaal verkeer te voorzien, ontving ten antwoord, dat die kwestie buiten het gebied van het congres viel en dus in gemeen overleg tusschen Turkije en de verschillende belanghebbende Staten moest beslecht worden. Door dat de beloofde verbeteringen van de zijde van Turkije nog steeds op zich laten wachten is er sedert nog geene verandering in dezen toestand gebracht.

Het algemeen beginsel van het verdrag is vervat in art. 1:

„De landen tusschen welke het tegenwoordige verdrag gesloten is, zullen onder de benaming van *algemeene Postvereeniging*, een enkel postgebied uitmaken voor de wederzijdsche uitwisseling der correspondentie tusschen hunne postkantoren.”

DE PORTEN.

Het gewicht van een *enkelen* brief is vastgesteld op 15 grammen, overeenkomstig het voorstel der commissie van 1863, en dat de meeste landen, op enkele uitzonderingen na, reeds hadden aangenomen.

Het algemeen vereenigingsport wordt op 25 centimes voor eenen enkelen brief vastgesteld. Als maatregel van overgang staat het ieder land evenwel vrij om, in verband met zijn muntstelsel, of om andere redenen, een hooger of lager port te heffen, mits het niet meer dan 32 centimes en niet minder dan 20 centimes bedrage. Het port der ongefr. brieven bedraagt het dubbel van het port dat voor gefrankeerde brieven in het land van bestemming geheven wordt. Daarenboven kan, voor elk vervoer over zee van meer dan 300 zeemijlen, binnen het gebied der vereeniging, het gewone port worden verhoogd met een port gelijkstaande met de helft van het algemeene vereenigingsport, art. 3.

De meeste landen hebben het port van 25 centimes, behoudens eenig gering verschil tengevolge van hun muntstelsel, aangenomen. Rusland heeft het maximum genomen, hetgeen voor dat land toch reeds eene geheele omwenteling was, wanneer men in aanmerking neemt dat tot 1875 het binnenlandsch port er nog hooger was dan het vereenigingsport; deze stap van Rusland verdient te meer waardeering wanneer men nagaat wat het zeggen wil, om een regelmatig postdienst tusschen de uiterste streken van Siberië en den Kaukasus en van den Niemen tot den Oxus in te richten en te onderhouden. Frankrijk waar het binnenlandsch port 25 centimes bedroeg heeft dat van 30 centimes genomen even als Italie en Griekenland, Nederland 25 centimes en Servie heeft eindelijk het minimum van 20 centimes ingevoerd.

Door Nederland en de andere landen met uitzondering van Noorwegen en Italie en door Frankrijk met de correspondentie voor de Ver. Staten, is afgezien van de bevoegdheid om een verhoogd port te nemen voor brieven en andere stukken die over een afstand over zee van meer dan 300 zeemijlen moeten worden

vervoerd. Het port der briefkaarten mag de helft van dat der brieven niet overschrijden, Nederland; België, Spanje, de Ver-
 Staten, Rumenie en Zwitserland hebben dat op 10 centimes be-
 paald, de overige landen nemen juist de helft. Het port der
 vereeniging voor drukwerken, papier d'affaires en monsters, art.
 4, is vastgesteld op 7 centimes voor iedere enkele verzending,
 het gewicht van 50 grammen niet te boven gaande, behoudens het
 recht om een hooger of lager port te heffen; mits dit port niet
 meer dan 11 en niet minder dan 5 centimes bedrage. Het maximum
 gewicht der drukwerken etc. is vastgesteld op 1000 grammen en
 dat der monsters of stalen van koopwaren op 250 grammen. Voor
 elk vervoer over zee kan daarenboven een verhoogd port, mits
 de helft van het algemeene vereenigingsport niet te boven gaande,
 worden toegepast. Nederland heeft ook weer hier, zonder ver-
 hooging voor het vervoer over zee, het minimum van 5 centimes
 vastgesteld. Uit een en ander blijkt dat door de speling, voor de
 vaststelling der porten aan de administratie gelaten, een ver-
 schillend port voor denzelfden afstand tusschen twee landen kan
 geheven worden. Zoo kost b. v. een brief van Petersburg voor
 Amsterdam 32 centimes en omgekeerd maar 25 centimes. Het
 verschil kan nog grooter zijn: een brief van Belgrado voor New-
 York kost maar 20 centimes, terwijl de kosten voor een brief van
 Parijs voor New-York bestemd juist het dubbele van deze som
 bedragen. Dit resultaat scheen vooral in den aanvang zeer vreemd.
 De zaak kon nochtans moeielijk anders geregeld worden, de over-
 gang moest mogelijk gemaakt worden en het binnenlandsch tarief
 moest eenigszins in overeenstemming blijven met het internationale.
 Dit zal echter ook langzamerhand tot meer eenheid komen, be-
 houdens de verschillen voortvloeiende uit de verscheidenheid van
 muntstelsels, en wanneer het eenmaal gelukken mocht tot een
 eenig muntstelsel te geraken, dan zal er kans bestaan om de zaak
 geheel volmaakt te krijgen.

Iets van dienzelfden aard wordt aangetroffen in art. 5: voor de
 aantekening is het vaste recht niet bepaald; alleen wordt er
 vastgesteld dat het de som niet mag te boven gaan, welke voor
 de binnenlandsche correspondentie in het land van oorsprong
 daarvoor geheven wordt. Het was moeielijk om daaromtrent eene
 andere bepaling te maken, omdat het verschil tusschen de meeste
 landen te groot was; zoo vordert Zwitserland daarvoor b. v. maar
 10 centimes, Nederland 20 centimes, terwijl enkele landen onder
 anderen Frankrijk tot 50 centimes klimmen. Een meer belangrijk

vraagstuk, door hetzelfde artikel geregeld heeft betrekking op het verlies van een aangeteekend voorwerp. Er zal worden betaald eene schadeloosstelling van 50 franken door de administratie binnen het gebied of in den maritiemen dienst waarvan het verlies plaats vindt, namelijk waar alle spoor van het stuk is verdwenen, *tenzij deze administratie, volgens de wetgeving van het land, binnen 's lands voor het verlies van een aangeteekend stuk niet aansprakelijk is.* De Belgische gevolmachtigde vroeg terecht opheffing van deze laatste zinsnede, als zijnde geheel in strijd met het denkbeeld van wederkeerigheid dat bij elke internationale overeenkomst moet voorzitten; waarom wordt door den belanghebbenden al dan niet vergoeding ontvangen, geheel afhankelijk van het grondgebied waarop de vermissing plaats vond? Deze redenen waren zeer gegrond. Men bevond zich echter in de noodzakelijkheid toen dit voorstel te verwerpen, daar men nog op grootere moeilijkheden zou stooten door de toetreding alsdan te verliezen van de Ver. Staten en Engeland, op grond dat zij daardoor in de noodzakelijkheid gebracht werden om hunne binnenl. wetgeving te veranderen.

Volgens art. 9 van het verdrag behoudt elke administratie geheel te haren voordeele de porten en rechten door haar ontvangen; zoodat uit dien hoofde geene verrekening tusschen de betrokken administraties geschiedt. Dit is de algemeene toepassing van het stelsel dat Nederland reeds bezat met Denemarken, Italië, Luxemburg, Zweden, Zwitserland, Ned. Oost en West-Indië en Spanje. Deze bepaling is geheel in den geest van de voortdurende uitbreiding der internationale uitwisselingen en eener spoedige behandeling en verzending. Men heeft beweerd dat zij niet geheel rechtvaardig was, daar het gevolg er van is, dat onbeduidende staten en waar het postwezen te wenschen overlaat, op de zelfde wijze beloond worden dan de groote staten waar de dienst uitstekend geregeld is. Vooreerst zou uen hierop kunnen antwoorden dat deze bepaling niet moet onderzocht worden in betrekking tusschen twee aangewezen landen b. v. Nederland en Rusland, waar de verhouding werkelijk zonderling kan zij. Past men de bepaling op het geheel toe, dan is zij door de algemeene voordeelen gerechtvaardigd. De groote landen verzenden ongeveer een gelijk aantal brieven aan verschillende kleine landen dan zij er gezamenlijk van daar ontvangen, waardoor de zaak geheel in evenwicht komt. Wat de ongelijkheid in het presteeren van dienst betreft, moet worden opgemerkt, dat de uitwisseling der internationale correspondentie zich hoofdzakelijk tusschen de groote

steden bepaalt waar de uitvoering van den dienst bijna overal even gemakkelijk en op dezelfde wijze plaats vindt.

HET TRANSIT.

Dit was ook een der hoofdpunten aan het Congres onderworpen. Daarbij deden zich verschillende vragen voor.

Hoe zou het transit plaats vinden? Hierover was men het eens. Het transit zoude in hoofdbeginsel in gesloten brievenmalen geschieden. Art. 10 al. 1—5.

Zoude daarvoor vergoeding plaats vinden en op welke wijze? Op de conferentie van 1863 was de kosteloosheid van het transit voorgesteld, maar niet aangenomen; de commissie was enkel geneigd om tot eene verlaging van tarief over te gaan. In 1874 stelde Duitschland op nieuw de kosteloosheid voor, die echter alleen door Rusland en Oostenrijk werd aangenomen; het waren vooral België en Frankrijk die zich verzetten.

Transit over land. Binnen het geheele gebied der vereeniging is vrijheid van transit gewaarborgd. Er bestaat dus volkomen en onbeperkte vrijheid van uitwisseling; zoo dat de verschillende postadministratiën der vereeniging elkander wederkeerig, transit over tusschenbeide gelegene landen, zoo wel gesloten brievenmalen als stuksgewijze uit te leveren correspondentie kunnen toezenden, in overeenstemming met de behoeften van het verkeer en de belangen van den postdienst.

Het afzendend officie vergoedt aan de administratie van het land, over welks grondgebied het vervoer plaats vindt, een som van twee franken per kilogram netto gewicht brieven en van 25 centimes per kilogram van de overige voorwerpen. Deze vergoeding kan tot vier franken en tot 50 centimes verhoogd worden, wanneer het vervoer over het grondgebied van dezelfde administratie meer dan 750 kilometers bedraagt.

Transit over zee. Wanneer het vervoer over zee, binnen den kring der vereeniging, over een afstand van meer dan 300 zee-mijlen plaats heeft, kan de administratie door wier zorgen deze zeedienst is ingesteld, aanspraak maken op vergoeding der kosten voor dat vervoer. De vergoeding die het officie, dat in het vervoer over zee voorziet, te dezer zake van het officie van afzending kan vorderen, zal de som van 6 franken 50 centimes per kilogram netto gewicht van brieven en van 50 centimes per kilogram netto gewicht der overige voorwerpen, niet mogen te boven

gaan. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op de Indische brievenmalen, noch op het vervoer over het grondgebied van de Ver. Staten van N.-A. door middel van de spoorwegen tusschen New-York en San Francisco. Deze diensten zullen bij voortduring het onderwerp uitmaken van bijzondere schikking tusschen de betrokken administraties. Art. 10.

Tot vereenvoudiging der verrekeningen tusschen de administraties wordt voor de vaststelling van het gewicht der transitoire correspondentie, zoowel in gesloten brievenmalen als stuksgewijze verzonden wordende, op tijdstippen, die in gemeen overleg zullen worden bepaald, jaarlijks gedurende twee weken een statistiek dezer verzendingen samengesteld. Tot nadere herziening zal de uitkomst dezer opname den grondslag uitmaken voor de afrekeningen tusschen de postadministraties die het aangaat. Art. 10, art. 12.

Bovengenoemde tarieven voor het transit zijn zoowel van toepassing op de stuksgewijze uit te leveren correspondentie als op die in gesloten brievenmalen vervat, hetgeen bij den eersten oogopslag wel eenigzins onbillijk schijnt, daar de eerste wijze van behandeling meer werk verschaft dan de tweede voor de administratie die de correspondentie bevordert; daarbij dient echter te worden opgemerkt, dat deze altijd het recht heeft, om het vervoer in gesloten brievenmalen te eischen zoodra zulks in het belang van den dienst kan plaats vinden.

HET INTERNATIONALE BUREAU.

Onder de benaming van internationaal bureau der algem. Postvereniging wordt een centraal officie in het leven geroepen, dat onder het hooge toezicht van eene door het congres aan te wijzen Postadministratie, zal werkzaam zijn en waarvan de kosten door de gezamenlijke administraties der contracteerende staten gedragen worden. Art. 15 al. 1.

Dit voorstel ging uit van België, in navolging van hetgeen in dit opzicht reeds voor de telegrafie gedaan was. Duitschland drong er op aan dat België daarvoor zoude worden aangewezen, het was echter Zwitserland dat de eer toekwam. Sedert 15 Sept. 1875 is dit internationale bureau in functie. Dit bureau is belast met het verzamelen, uitgeven en rondzenden van de berichten van allerlei aard, die voor het internationale postverkeer belangrijk zijn; met het uithangen van adviezen in zaken van verschil, wan-

neer de betrokken partijen zulks verlangen; met de voorbereidende behandeling van voorstellen tot wijziging van het reglement van uitvoering; met het mededeelen der tot stand gebrachte veranderingen, met het gemakkelijk maken van alles wat de internationale comptabiliteit betreft, inzonderheid met betrekking tot de maatregelen bij art. 10 (transit) hierboven vermeld, en in het algemeen met het onderzoeken en het in behandeling nemen van alle onderwerpen, waarmede het in het belang der Postvereeniging mocht gemoeid worden, art. 15 al. 2. De officieele taal van het bureau is de fransche. Het Intern. bureau zal met behulp van de te zijner beschikking gestelde bescheiden, een bijzonder tijdschrift in het licht geven. Dit tijdschrift, onder de benaming van „Union postale” verschijnt maandelijks sedert October 1875 in de Fransche, Duitsche en Engelsche talen.

HET PERIODIEK CONGRES.

Er wordt minstens om de drie jaar een congres van gevolmagtigden van de aan het verdrag deelnemende landen gehouden, met het doel om het stelsel der Vereeniging zooveel mogelijk te volmaken, en de verbeteringen aan te brengen die noodig mochten gevonden worden, en om de gemeenschappelijke zaken te bespreken. Ieder land heeft één stem. De eerstvolgende bijeenkomst zal plaats hebben te Parijs in 1877. Art. 18. Op algemeen verlangen is het congres uitgesteld tot in de lente van het volgende jaar om het zoodoende met de tentoonstelling te doen zamenvallen.

DUUR VAN HET VERDRAG.

Het tegenwoordige verdrag treedt in werking op 1 Juli 1875; de toetreding van Frankrijk dateert van 1 Jan. 1876. Het is gesloten voor drie jaren. Daarna wordt het beschouwd voor onbepaalden tijd te zijn verlengd, doch ieder der contracteerende partijen heeft het recht de vereeniging te verlaten, mits één jaar te voren daarvan kennisgevende. Art. 19.

Het verdrag van Bern voorziet ook nog in drie voorname gevallen :

1o. Welk is de invloed der Postvereeniging op het verkeer tusschen de landen der Vereeniging onderling en op de tusschen hen gesloten of te sluiten verdragen?

2o. Hoe zijn de betrekkingen geregeld met landen buiten de Vereeniging?

3o. Op welke wijze worden nieuwe Staten tot de Vereeniging toegelaten?

Wij zullen deze drie vragen hier in de volgorde beantwoorden.

1o. Door het Berner verdrag zijn de voornaamste punten voor het onderlinge verkeer geregeld; het heeft eenigszins het minimum vastgesteld dat van de Staten kan gevorderd worden. Deze hebben echter niet alléén het recht niet verloren, hunne binnenlandsche postaangelegenheden te regelen, maar kunnen daarenboven nog afzonderlijke verdragen met elkander sluiten, om zoodoende onder elkander de noodige schikkingen te maken omtrent onderwerpen, die de Vereeniging als zoodanig niet betreffen, zooals de regeling van de betrekkingen langs de grenzen, het vaststellen van grensrayons met verminderd port, de voorwaarden tot uitwisseling van postwissels en van brieven met aangegeven geldswaarden enz., art. 14. Zoo werd door Nederland ingaande 1 Julij 1875 eene afzonderlijke overeenkomst met Duitschland en een afzonderlijk verdrag met Belgie gesloten.

De overeenkomst met Duitschland laat de bepaling van het Berner Verdrag, wat het algemeene vereenigingsport betreft, onaangeroerd met vaststelling alleen van een verminderd port voor de brieven in het zoogenaamd grensrayon gewisseld wordende.

Bij het Postverdrag met Belgie wordt echter het algemeene vereenigingsport, doch alléén voor brieven, gewijzigd, onverminderd de vaststelling van een grensport als hiervoor ten aanzien van Duitschland is geregeld.

De met Duitschland en Belgie gemaakte schikkingen bevatten bovendien bepalingen betrekkelijk onderwerpen van bijzonderen aard, als de regeling der betrekkingen aan de wederzijdsche grenzen, de uitwisseling der brieven met aangegeven geldswaarden, van expresse verzendingen enz., onderwerpen waaromtrent bij het Berner verdrag niet is voorzien. Zoo kunnen voortdurend nieuwe verbeteringen worden ingevoerd: eerst tusschen twee landen door middel van afzonderlijke conventies; vervolgens, wanneer de uitkomst aan de verwachting beantwoordt, door meerdere landen, om eindelijk algemeen in praktijk te worden gebracht. Zoo zien wij bij het postwezen een denkbeeld, dat in de uitvoering blijkt praktisch nut te hebben, door de eene na de andere administratie overgenomen. Het sterkste voorbeeld hiervan vinden wij in de briefkaart, die einde 1869 door Oostenrijk in het leven geroepen,

nu reeds in 32 verschillende landen, waaronder Japan sedert 1872, is ingevoerd.

2o. De betrekkingen tusschen de landen der vereeniging en die welke niet tot de vereeniging behooren worden geregeld door de thans bestaande of tusschen hen te sluiten afzonderlijke verdragen. De voor het vervoer buiten de grenzen der vereeniging te heffen porten, zullen door deze verdragen vastgesteld, en in voorkomende gevallen bij het port der vereeniging worden gevoegd. Art. 11 van het verdrag regelt de berekening van deze porten overeenkomstig den geest der algemeene bepalingen.

3o. De toelating van nieuwe landen tot de vereeniging kan op twee verschillende wijzen plaats vinden, hetzij door toelating van staten, die geheel vreemd aan de vereeniging zijn, hetzij door opname van diensten die afhankelijk zijn van Staten welke reeds deel uitmaken van de Unie, maar buiten hare schikkingen gebleven zijn, zoo als de kolonien. Art. 17 regelt de voorwaarden van toetreding der *overzeesche landen* die er nog geen deel van uitmaken; zij leveren hunne verklaring in bij de Commissie, die belast is met het beheer van het internationaal bureau der Vereeniging en onderwerpen zich aan de bepalingen van het verdrag, behoudens nadere schikkingen met betrekking tot de kosten van het vervoer over zee. Aan hunne deelneming aan de Vereeniging moet een overleg tusschen de administratien met welke zij postverdragen gesloten hebben, of rechtstreeksche betrekkingen onderhouden, voorafgaan. Om tot dit overleg te geraken, belegt de administratie die het internationaal bureau beheerscht, in voorkomende gevallen, eene vergadering van de belanghebbende administratien en van degene die de toetreding wenscht. Zoodra overeenstemming is verkregen, geeft de administratie, die het internationaal bureau beheerscht, daarvan kennis aan de leden der algemeene postvereeniging. Wanneer binnen een tijdperk van zes weken, te rekenen van den dag der mededeeling, geene bedenkingen zijn ingekomen, wordt zulks als eene bewilliging beschouwd en daarvan door de administratie, die aan het hoofd staat van het internationaal bureau, aan de toetredende administratien mededeeling gedaan. De definitieve bewilliging wordt verleend bij eene diplomatieke acte, tusschen de Regeering van de administratie die het internationaal bureau beheerscht en de Regeering van de administratie die tot de vereeniging is toegelaten. Zoodoende kan het verdrag van Bern eene voortdurende uitbreiding te gemoet zien om eenmaal geheel universeel te worden.

Overeenkomstig bovengenoemd artikel, verlangde Engeland 19 Oct. 1875 de toetreding tot de vereeniging van Engelsch Indie; den 29 Dec. daaropvolgende gaf Frankrijk den zelfden wensch te kennen voor zijne kolonien. De Zwitsersche Regeering riep daarop de gedelegeerden der belanghebbende administratien te Bern zamen, die op den 17 Jan. 1876 vergaderden. In deze conferentie deed Frankrijk een voorstel, dat, wanneer aangenomen, eene buitengewone uitbreiding aan de vereeniging zoude verschaft hebben. Dit voorstel omvatte de geheele toepassing der schikkingen van het Berner verdrag op al de kolonien of vreemde landen, die zouden willen toetreden tot de vereeniging, terwijl de Fransche administratie voor alle transporten over zee het tarief aannam vastgesteld bij *art. 10 al. 10* van het verdrag (*f* 6.50 per kilogr. brieven en 50 centimes per kilogram andere voorwerpen). De Fransche gevolmachtigde, de heer Ansault, zeide daarbij het volgende: „du jour où par son adhésion au traité de Berne, la France a consenti, dans l'intérêt d'une oeuvre de progrès, des sacrifices plus considérables que ceux imposés aux autres nations, elle a compris qu'elle ne devoit pas s'arrêter dans cette voie. Elle a saisi avec empressement la première occasion d'affirmer son désir d'étendre à tous les pays du globe, le plus tôt possible et au prix même de nouveaux sacrifices, les bienfaits d'une association si favorable au développement de la civilisation et des relations commerciales ou intellectuelles.” De commissie kon niet anders dan wel verdiende hulde brengen aan Frankrijks vrijzinnige en edelmoedige denkbelden. De landen, die ten voordeele van allen kostbare zeediensten onderhouden, zouden daardoor eensklaps een te groot verlies moeten ondervinden. Na langdurige discussien, waarbij de Britsche administratie zich weinig geneigd toonde om over te gaan tot zoo'n radikalen stap, kwam er den 27 Jan. 1876 eene schikking tot stand, waarbij Engelsch Indie en de Fransche kolonien in de vereeniging werden opgenomen. De schadeloosstelling, te vergoeden aan de administratien met het zeetransport belast, werd vastgesteld op 25 francs per kilogr. brieven en op 1 franc per kilogr. andere voorwerpen. Bij deze conferentie waren het echter niet alleen de Fransche en Engelsche kolonien die ter sprake kwamen: ook Nederland en Spanje eischten de toelating hunner kolonien en Brazilië had verklaard zich te willen aansluiten. Tengevolge van het verzet van Engelsche zijde werden echter deze verzoeken voorloopig van de hand gewezen.

De toen bestaande bezwaren zijn echter spoedig uit den weg

geruimd, zoodat niet alleen sedert 1 Mei 1877 de Nederlandsche en Spaansche kolonien in de vereeniging zijn opgenomen, maar sedert 1 April dezes jaars werden de Britsche bezittingen: Hongkong, Ceylon, Straits-Settlements (Penang, Malakka en Singapore), Labuan en Mauritius met ondergehoorigen, de Bermudas, Jamaïca, Trinidad en Britsch-Guyana toegelaten; daarop volgde sedert 1 Juni Japan en sedert 1 Juli jl. genieten de Portugeesche bezittingen en Brazilië het voorrecht van er toe te behooren, terwijl ook reeds Perzie en de Argentijnsche Republiek hun verlangen om toe te treden hebben te kennen gegeven, zoodat de vereeniging thans vertakkingen over den geheelen aardbodem bezit en weldra geheel universeel zal zijn.

Wanneer wij dezen verbazenden vooruitgang op het postgebied eenigszins aandachtig nagaan, over de laatste dertig jaren, dan zal het gewis niemand meer onmogelijk toeschijnen dat de tijd niet ver meer af is waarop men *à un penny pour l'Univers* zal kunnen correspondeeren. De „Union postale” die zoo geheel onafhankelijk van alle staatkundige hervormingen, waaraan de landen mochten onderworpen zijn, steeds op weldadige wijze in de behoeften zoo wel van den tegenwoordigen als van den toekomstigen tijd zal blijven voorzien, zal ontegenzeggelijk een der schoonste bladzijden in de geschiedenis der beschaving vullen.

Uit de volgende statistiek over de laatste 25 jaren, blijkt ten duidelijkste, van hoe grooten invloed de verlaagde tarieven op de uitbreiding van ons brievenverkeer met het buitenland zijn geweest; ofschoon hier niet mag worden uit het oog verloren, dat ook onderscheidene andere oorzaken, als toeneming der bevolking, meerdere bloei van handel en nijverheid en vooral de verbeteringen, achtereenvolgens in den dienst der postadministratie ingevoerd, het hunne daartoe hebben bijgedragen.

Het totaal der portbetalende brieven met het buitenland gewisseld bedroeg in 1851 2,268,459 stuks, in 1856 of vijf jaren later 3,395,973 = 40 pCt. meer dan in het gaande tijdperk.

in 1861	„	„	„	„	3,929,416	„	15	„	idem.
in 1866	„	„	„	„	5,622,817	„	40	„	idem.
in 1871	„	„	„	„	7,845,439	„	39	„	idem.
in 1876	„	„	„	„	10,630,120	„	35	„	idem.

In verhouding tot het jaar 1851 bedraagt dus de percentsgewijze vermeerdering in 1876 364, terwijl daarenboven nog 692,936 buitenlandsche briefkaarten gewisseld werden.

Ten slotte willen wij hier nog aan toevoegen dat, volgens de jongste algemeene statistieke opgaven, het aantal brieven, dat jaarlijks over den geheelen aardbodem verzonden wordt, ongeveer *vier milliarden* bedraagt, zoodat er meer dan 10 millioen brieven, zonder van de tallooze andere voorwerpen te gewagen, per dag moeten besteld worden. In 1867 bedroeg dit aantal slechts drie vijfden van het tegenwoordige. Om ons tot Europa te bepalen vinden wij dat in de laatste vijftien jaren het getal verdrievoudigd is in Duitschland, meer dan verdubbeld in Nederland, België, Oostenrijk, Zwitserland en Engeland.

Wanneer men de cijfers van deze laatste statistiek onderzoekt, in verhouding tot de bevolking, dan verkrijgt men de volgende classificatie.

	Per hoofd.	
	Brieven.	Couranten, drukwerk, enz.
Engeland	34,5	5,2
Zwitserland	27,3	17,2
Duitschland	15,3	11,7
Nederland	14,6	7
Luxemburg	14,2	8,3
Belgie	13	12,5
Denemarken	11,7	10,7
Oostenrijk	10,6	2,9
Frankrijk	10,2	4,8
Zweden	5,5	
Spanje	4,8	
Italie	4,5	2,4
Griekenland	2,1	
Rusland	0,8	0,5
Rumenie	0,5	
Turkeije	0,2	0,1

Het gemiddeld cijfer voor geheel Europa is 9,7 brieven en 5,5 drukw. enz. per hoofd en per jaar.

Indien men nochtans deze naakte cijfers alléén zoude willen laten spreken, dan verkrijgt men eene weinig juiste voorstelling, daar nog tal van omstandigheden aanwezig zijn van grooten invloed op de vermeerdering der correspondentie en die dus moeielijk buiten rekening kunnen worden gelaten.

Vooreerst is de in het ooglopende plaats, die Engeland hier bekleedt, eenigzins te verklaren door de buitengewone ontwikkeling van fabrieks- en handelswezen in dat land en volgens sommigen ook door de ophooping van bevolking in de talrijke groote centrums. Zwitserland is eigenlijk eene nog meer opvallende verschijning, wijl aldaar het postwezen ofschoon uitstekend ingericht, maar niet beter dan in verschillende andere landen van Europa, een betrekkelijk veel hooger cijfer aanwijst. Dit vindt echter zijne verklaring daarin, dat Zwitserland met zijne bevolking van ruim $2\frac{1}{2}$ millioen zielen, gedurende een groot gedeelte van het jaar door een soort van moderne volksverhuizing als het ware overstroomd wordt. Daarbij is het bekend dat reizenden, meer bijzonder nog toeristen een meer dan middelmatige behoefte aan de schriftelijke mededeelingen hebben, door de vele stof die ze daartoe vinden in hunne voortdurende plaatsveranderingen en de daaraan verbonden nieuwe indrukken, in contrast met die van hun geboorteland. Van de aanzienlijke in Zwitserland gewisselde correspondentie kan men dus een niet gering gedeelte op rekening stellen van Engelschen, Russen, Franschen enz. Daarentegen wordt in Oostenrijk het verkeer door verschil van taal en stammen zeker niet begunstigd. Zoo zou men misschien voor de overige landen in dit opzicht ook nog eenige opmerkingen kunnen maken.

Algemeen kan men nochtans uit deze statistieke verhouding van het Europeesch postverkeer aannemen, dat de omvang van dit verkeer een tamelijk zuiveren maatstaf van den ontwikkelingstrap van een volk geeft. Daarentegen wordt er minder juist door bewezen dat de meerdere of mindere ontwikkeling van het postwezen, afhankelijk is van de dichtheid der bevolking. Vergelijkt men b. v. twee Staten waar het postwezen in hoofdzaak op denzelfden leest geschoeid is, namelijk Engeland en Frankrijk, dan verkrijgt men, in verhouding tot de dichtheid der bevolking gelijk ongeveer 5 tot 4, in het brievenverkeer volgens het gemiddeld getal per hoofd der bevolking, eene verhouding van ongeveer 12 tot 4. De onjuistheid van bovengenoemd denkbeeld treedt nog meer aan het licht door eene vergelijking van Belgie met andere minder dicht bevolkte landen.

Een Parijsch correspondent van de „Times” merkt bij de bespreking van de Europeesche poststatistiek daarom niet ten onrechte op: „Men kan wel is waar aannemen, dat zoodra de dichtheid der bevolking een’ zekeren graad bereikt heeft, de behoefte om zich door middel van schriftelijke mededeelingen zoowel met be-

trekking tot zaken als gezelligheid uit te breiden, buitengemeen levendig moet worden. De statistieke cijfers bewijzen nochtans duidelijk genoeg dat zulks niet het geval is en men zal dus den meerderen of minderen ontwikkelingsgraad van het brievenverkeer, aan andere oorzaken moeten toeschrijven, die in het karakter van het volk wortelen. Het spreekt hier vooreerst van zelf dat eene levendige briefwisseling daar alleen mogelijk is, waar een algemeen verspreid onderwijs ieder de gelegenheid verschaft zijne gedachten schriftelijk te *kunnen* uitdrukken. In de tweede plaats moeten hooge tarieven noodzakelijk nadeelig op het onderhoud eener levendige briefwisseling werken. Deze gronden zijn gedeeltelijk verklaard door het betrekkelijk geringe cijfer, dat Frankrijk vertegenwoordigt, en, althans wat het eerste punt betreft, niet minder van toepassing op Belgie, terwijl Duitschland en Nederland daarentegen door hun beter ingericht onderwijs den voorrang genieten.

A m s t e r d a m.

A. JANSEN,
Commies der Posterijen.