

A. H. BEER VAN DAMSTEE

De Ontwikkeling van het Post-wezen in Ned. Oost-Indië



A. C. NIX & CO.
BANDOENG

DE ONTWIKKELING VAN HET POSTWEZEN IN NEDERL. OOST-INDIE

DOOR

J. H. BEER VAN DINGSTEE

A. C. NIX & Co. BANDOENG

INHOUD.

HOOFDSTUK I.
De Posterijen tijdens de O.-I. Compagnie en de Bataafsche Republiek 1

HOOFDSTUK II.
De Posterijen tijdens de Fransche en Engelsche tusschenregeering 27

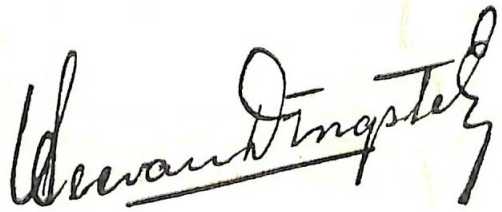
HOOFDSTUK III.
Het Nederlandsch - Indisch Gouvernement 43

INDEX 181

L. S.

Van verschillende zijden werd mij herhaaldelijk het verzoek gedaan om aan de hand van mijn verzameling philatelistische stukken, een werk te willen samenstellen, waaruit een historisch overzicht van de ontwikkeling van het Postwezen in Nederlandsch Indië, vanaf het eerste officieele brievenvervoer tijdens de Oost Indische Compagnie, te volgen is.
Door eenige nieuwe aanwinsten in mijn collectie, was ik in de gelegenheid aan het mij gedane verzoek te voldoen en heb ik thans een meer uitgebreide verhandeling over dit onderwerp geschreven en daarbij zooveel mogelijk naar volledigheid gestreefd.
Het zou mij zeer aangenaam zijn, indien dit boekwerk beantwoordt aan de verwachtingen van hen, die zich bezighouden met de philatelistisch-historische wetenschap en het methodisch bijeenbrengen van de stempels uit de vroegere tijden (de z.g. „voorloopers" der postzegels) welke studie volgens mijne meening door verzamelaars te veel verwaarloosd wordt.
Naar mijne opvatting behooren zeer zeker deze oude poststempels in een speciaalverzameling te worden opgenomen; zij toch vervangen de postzegels en behooren in de eerste plaats onder de wetenschap der Philatelie gerangschikt te worden. Uit een oogpunt van documentaire philatelie zullen deze soms bewijsstukken blijken te zijn, waarvan de waarde niet te onderschatten is.
Ik ontleende hoofdzakelijk verschillende gegevens en illustraties aan de voorhanden zijnde oorspronkelijke documenten en bescheiden, maar stipuleer hierbij, dat deze geen aanspraak mogen maken op algeheele volledigheid. Toch heb ik, voor zoo ver dat mogelijk was, naar volledigheid gestreefd en elke bijdrage, die ik elders vond, dankbaar benut. Zeer vaak moesten groote moeilijkheden worden overwonnen bij het verzamelen van allerlei gegevens, welke als bronnen dienden voor het samenstellen van dit werk.
Wellicht ten overvloede vestig ik er alsnog den nadruk op, dat dit boek beoogt een postaal-historisch overzicht te geven, zoodat ik b.v. van de

poststempels zooveel mogelijk de verschillende modellen en vormen in beeld bracht.
Een bijzonder woord van dank zij hier gebracht aan den Heer A. G. A. Stakenburg, die voor de goed geslaagde foto's zorgde. Ten slotte is het mij eene aangename taak, mijn dank te betuigen aan de N. V. Drukkerij A. C. Nix & Co., die de voortreffelijke typografische uitvoering van dit boekwerk op zich nam.
Dat dit boekwerk de wetenschap der Philatelie moge bevorderen zoowel in binnen- als buitenland, is de wensch van den schrijver.



Malang, 17 September 1935.

Gaarne voldoe ik aan het verzoek van den Heer Beer van Dingstee om zijn boek „De ontwikkeling van het postwezen in Ned. Oost-Indië" met een enkel woord bij de lezers in te leiden.
Het valt te loven, dat de schrijver de wetenschap, welke hij zich in den loop der jaren heeft eigen gemaakt, in een afgeronde studie het daglicht heeft doen zien.
Beschikkende over een rijke verzameling van authentieke documenten en bescheiden op het onderwerp betrekking hebbende, is hij er in geslaagd aan de beperkte rij van werken op dit gebied een nieuw toe te voegen, hetwelk daarin ongetwijfeld een eervolle plaats zal innemen en er zeker toe zal bijdragen de belangstelling voor dit interessante onderwerp aan te wakkeren en de kennis daarvan te vermeerderen.
De gedegen arbeid van den Heer Beer van Dingstee, welke niet alleen uit philatelistisch, maar ook uit postaal-wetenschappelijk oogpunt van groote waarde is, verdient een wijde verspreiding.

Het Hoofd van den P.T.T.-dienst.



Bandoeng, 18 October 1935.

DE POSTERIJEN TIJDENS DE O.I. COMP. EN DE BATAAFSCHE REPUBLIEK.

HOOFDSTUK I.

INLEIDING.

Om te geraken tot een betrouwbaren gids van het postwezen en meer in het bijzonder van het brievenvervoer vanaf de vroegste tijden der vestiging van ons, Hollanders, in deze gewesten, is het noodzakelijk van af dat tijdstip de geschiedenis te raadplegen. Aan de hand daarvan, maar mede vooral van ons ten dienste staande authentieke bewijsstukken en bescheiden, hebben wij het volgende samengesteld. [1])
Vooraf moet echter uitdrukkelijk worden opgemerkt, dat hetgeen volgt, geen aanspraak mag maken op algeheele volledigheid, hetgeen uiteraard onze bedoeling behoort te zijn, doch wij hopen hiermede den wetenschappelijke verzamelaar op philatelistisch gebied van Nederlandsch Oost-Indië, of zij die zich in de Indische postgeschiedenis verdiepen, een inzicht te geven in de vroegere gebruiken, toen het brievenverkeer in deze gewesten nog allerwege zeer veel moeilijkheden ondervond, ja, er vrijwel door heel den Archipel zelfs nog sprake was van zeeroverij.

DE OUDSTE BRIEFWISSELING.

Hoewel niet in het kader van dit werk passende, kan het toch zijn nut hebben, hier volledigheidshalve te melden, dat de oudste briefwisseling in Indië, tusschen de vorsten onderling, in hoofdzaak gevoerd werd op lontarbladeren. (Lontarpalm is een hooge boom met waaiervormige bladeren).
Berichten wijzen er zelfs op, dat omstreeks 700 jaar n. Ch. in Oost-Java en Bali, brieven op lontarbladen geschreven door Chineezen naar hun vaderland werden gezonden.
Wij laten hierbij een afdruk gaan van een dergelijk schrijven waarop een en ander duidelijk tot zijn recht komt. (Zie afb. 1.)

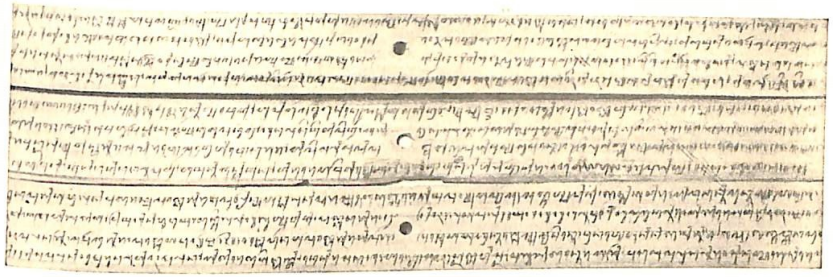
---

[1]) Alle, hier vermelde officieele stukken bevinden zich, nevens vele andere, in de verzameling van schrijver dezes.

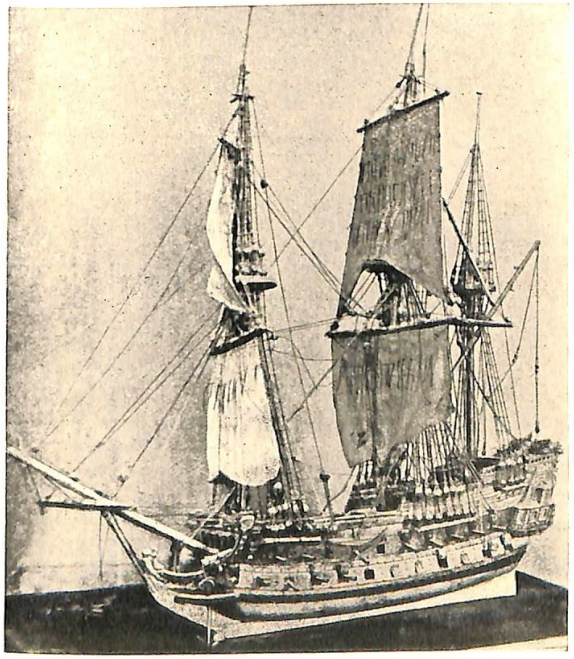
„Brieven schrijven", was natuurlijk bij het begin onzer vestiging in Indië al een gebruik, waar men niet meer buiten kon, ook al was dan de schrijfkunst in die dagen nog lang niet doorgedrongen tot de massa.
Wij herinneren er aan, hoe reeds Cornelis Houtman bij zijn komst in Indië in 1596 brieven meebracht voor de vorsten van Bantam en Jakatra.
In 1598 hadden de Staten van Holland bepaald, dat de bevelhebbers der Compagnieschepen schriftelijke rapporten van hun wedervaren bij hen moesten indienen. De kapiteins van deze schepen namen uit Holland de lastbrieven en berichten van bijzonderen aard mede, bestemd voor den Gouverneur-Generaal.
Men stelle zich die brieven niet voor als te zijn ingevouwen in een nette enveloppe, zooals dat tegenwoordig geschiedt, neen, eeuwenlang heeft men het zonder dit nuttige hulpmiddel moeten doen.

HET PATRIABOEK.

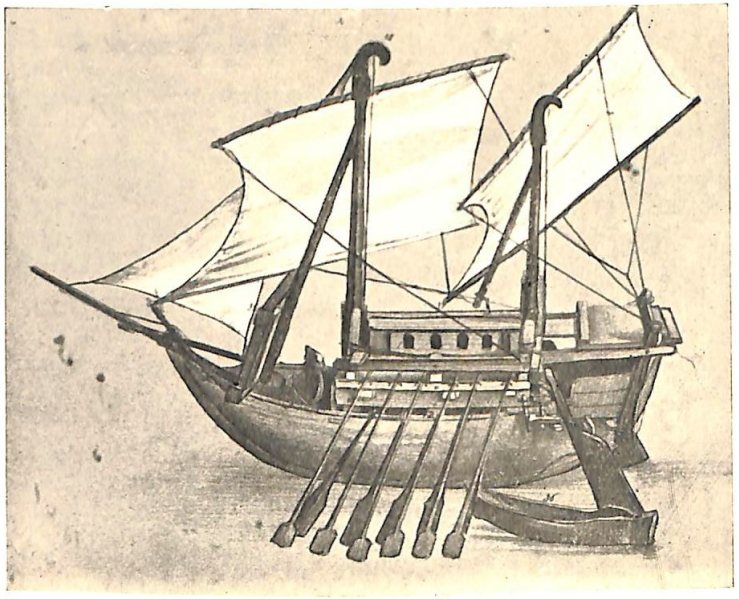
Het brieven schrijven en het verzenden ervan, was aan zware bepalingen onderhevig, het was zelfs op poene van zware straffen, zooals inhouding van gage of verbanning, verboden anders dan aan officieele ambtenaren te schrijven en brieven, aan andere personen gericht, mochten geen mededeelingen betreffende de aangelegenheden van Inlandsche vorsten, of omtrent de Compagnie, bevatten.
Voor verzending van officieele brieven tusschen Holland en Indië werd bij voorkeur van de schepen der Compagnie gebruik gemaakt. Brieven welke door nietkooplieden naar het moederland werden verzonden, moesten gedeponeerd worden te Batavia, in 's lands algemeene doose, waar, door een opperkoopman die brieven werden doorgelezen en met korte notitie van den inhoud, ingeschreven in het patriaboek.
De brieven, bestemd voor de Staten van Holland moesten in een verzegeld pakket, met leder benaaid, bezorgd worden ter Generale Secretarie (Raad van Indië) te Batavia. Met het eerstvertrekkend schip werden de brieven medegegeven.



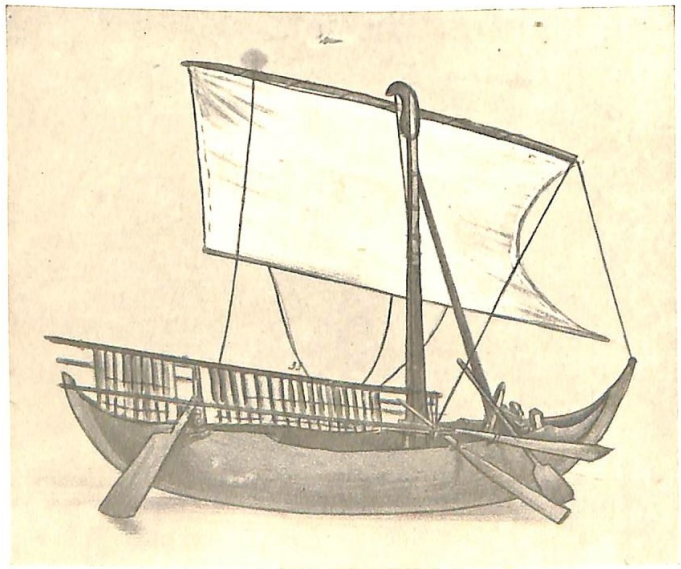
Afb. 1.



Afb. 2.



Afb. 3.



Afb. 4.

AANBRENGEN DER BRIEVEN.

Ten aanzien van het aanbrengen der brieven in Indië is ons bekend, dat den Advocaat-Fiscaal op 17 September 1632 werd opgedragen, om uit alle schepen, die ,,hier ende omtrent Batavia sullen comen, te lighten ende aff te vorderen alle de brieven ende particuliere recommandatien". Het is niet bekend, wat de Advocaat-Fiscaal met de brieven verder deed. Wel weten wij, dat de deurwaarder bij den Raad van Justitie de brieven alphabetisch in een register moest inschrijven, zoodat iedereen, die een brief uit het vaderland verwachtte, in het register kon opzoeken of die was aangebracht.

Het register van den deurwaarder moest ,,zoo bequamenlijck gesorteert, gehouden te werden, dat een ydér met weynich soucken lichtelyck aen syn brieven sal connen comen, mits conditie dat elck een over dach vrij acces sal hebben tot het register der selver brieven, doch niet by avent ofte ontijden, voorders dat niemant sal gehouden wesen eenich briefloon te betaalen, ende sullen insonderheijt soldaten ende bootsgesellen vrij wesen, doch andere personen, die uyt eygen vrijen wille yets begeeren te geven, sullen 't selve in een bosse steecken, die in syn huys sal hangen, waarvan den armen t' syner tijd sullen genieten de helft ende de deurwaarder d' ander helft".

Het scheen, dat deze omslachtige regeling, op den duur niet voldeed. Althans in 1660 werd bepaald, dat de deurwaarder voor het opslaan van het register 2 stuivers in rekening mocht brengen en voor het afgeven van een brief 4 stuivers, behalve aan armen, die van het betalen van dit brievenvrachtloon waren vrijgesteld.

HET BRIEFLOON 17e EEUW.

In het dagregister van het Casteel Batavia dd. Februari 1679 lezen wij omtrent het vervoer van brieven en deszelfs briefloon het volgende :

,,Des avondts keert de bottelier en tolck Huygh Boy, den 29 der voorleden maent January alhier verschenen met de chaloup de Vlieger weder

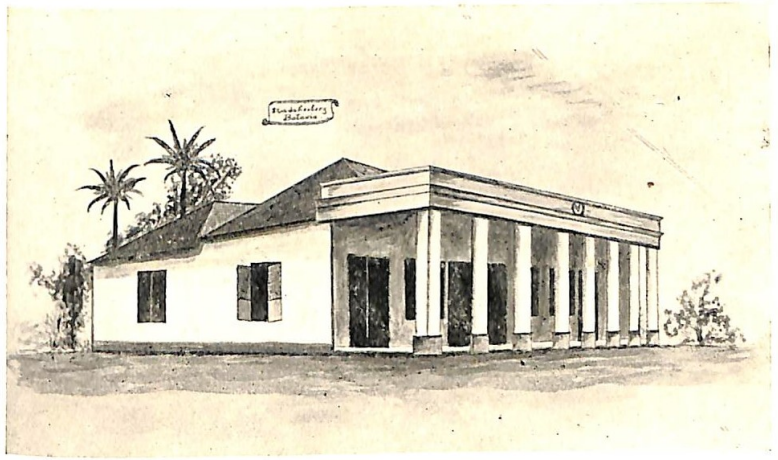
terug na Bantam, medenemende een pacquetje in leder benayt, voorts met een couvert overtrokken, bezegelt en geslooten, waerin twee brieffkens van eenen inhoudt, door Haer Ed. op heden aen d'Ed. Heeren 17en in 't patria geschreven, geconsigneert aen d'Ed. Heeren Bewinthebberen ter Camer Amsterdam en Middelburgh in Zeelant, om van Bantam met het aldaer zeylvaerdigh leggende Engels schip d'A n n a over Londen der waerts voort te gaen, zynde hetselve in 't patrias brieffboek ingeschreven. D a t h e t n e v e n s g a a n d e p a c q u e t j e moet worden overhandight aen den capiteyn van 't Engels s c h i p d ' A n n a m e t het verzoek herselve behoorlyck gelieve te bestellen, hem tot dien eynde, Haer Ed. groette terhantstellende en een presentje van 8 pond nagelen, 12 pond notenmuscaten en 5 pond foeley".

E l d e r s l e z e n w i j h i e r i n :

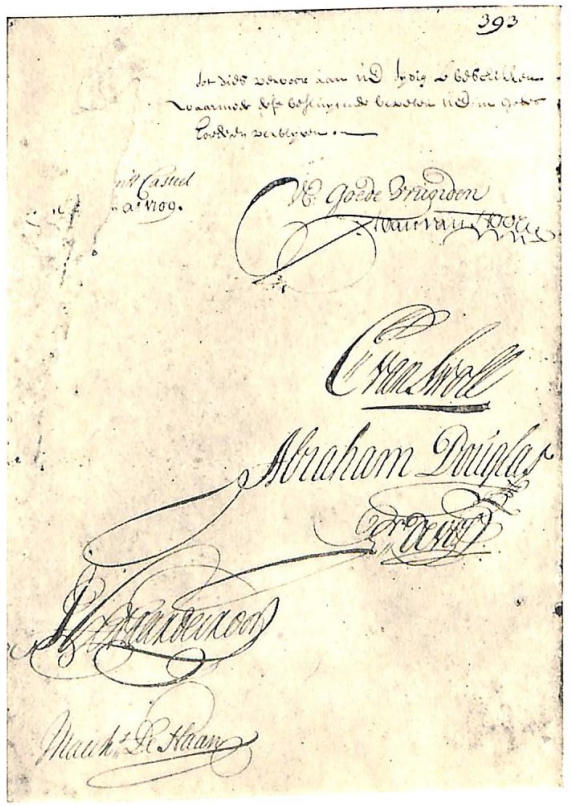
„'s Avondts senden haer Ed. per Engels schip een cleen briefje aan den coopman Jacob van Dyck en resident Willem Caef tot Bantam tot bekentmakinge van 't overleyden van d'heer gouverneur generaal Joan Maatsuyker H. L. M. als andere voorvallen meer, werdende den Engels capiteyn naer gewoonte voor de goede bestelling oocq hiernevens vereert met een regalie van 5 pond foeley, 8 pond nagelen en 12 pond noote miscaten."
Batavia in 't casteel Januari An. 1678.

VERVOERMIDDELEN TE WATER.

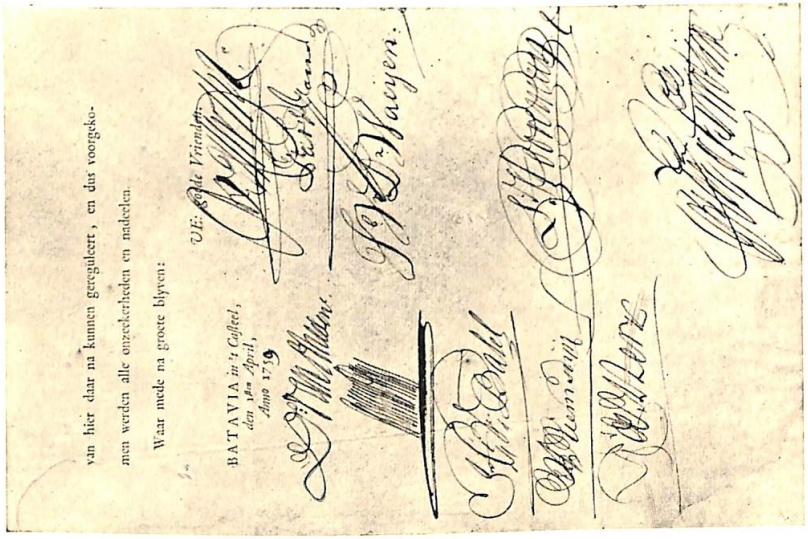
Voor onderling gevoerde briefwisseling, uit den aard van het feit dat Indië een eilandenrijk is, geschiedde de verzending per zeilschip. Toendertijd was er natuurlijk geen sprake van een geregeld verkeer, zelfs niet van vaste lijnen. Van de gelegenheid, dat een fregat hier of daar werd heengezonden, of een compagnieschip naar een eiland ging om handel te drijven en producten te halen, werd dan tevens gebruik gemaakt, om brieven en geschriften mede te geven. (Zie afb. 2.)
Maar ook met prauw (p a n t j a l l a n) of bark werd dit ten uitvoer ge-



Afb. 5. Stadsherberg te Batavia.



Afb. 6.



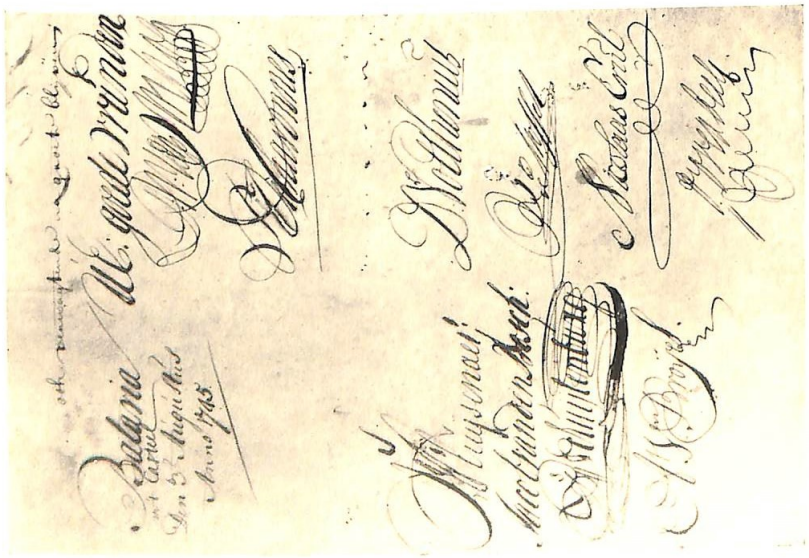
van hier daar na kunnen geregulceert, en dus voorgekomen werden alle onzeekerheden en nadeelen.

Waar mede na groote blyven:

UE. goede Vrienden.

BATAVIA in 't Casteel, den 18de April, Anno 1759

Afb. 8.



Afb. 7.

bracht. Het spreekt vanzelf, dat een en ander op zeer ongeregelde tijden geschiedde.

Waar wij hier spraken over pantjallan (ook wel pantjalling) achten wij het wel interessant hiernevens een afbeelding te geven, opdat de lezer een zuiver beeld krijgt van de zeer groote bezwaren, waaraan het vervoer destijds onderhevig was. (Zie afb. 3.)

Zooals de afbeelding duidelijk weergeeft, werd behalve van de zeilen desnoods gebruik gemaakt van roeiriemen. Voor het z.g. kustvervoer gebruikte men gewoonlijk niet eens een pantjallan, maar werd een ranke prauw gebezigd. (Zie afb. 4.)

VERKEER BEMOEILIJKT DOOR ROOVERIJ.

Eenige aanteekeningen uit het dagregister, gehouden in 't Kasteel Batavia en op zeerooverij betrekking hebbend, worden hier curiositeitshalve in de oorspronkelijke spelling weergegeven :

„Even boven Japara op Madouw tot aan Mandalique toe waren sigh vijff rovers prauwen onthoudende, die met stelen en roven omtrent ijdereen groot quaet deden, en had men geen macht haer dat te beletten, omdat het aen vaertuijg manqueerde".

Verder lezen wij hierin:

„Omtrent de middagh wert alhier een brieffken aangebracht door den resident Willem Caaff, op gisteren uijt Bantam aan den Sabandaer Ockerse geschreven, eenlijck dienende tot bekentmaekinge dat den Pangeran Abdul Alim vier vaertuijgen, even sodanigh toegetakelt als de ordinaire Bantamze handelprauwen seer sterck met Macassaaren, Maleijers, etc. bemant, binnen weijnigh daagen na Craoan stond aff te senden om d'onse, in de veltschanze tot Tanjonghpoura onvoorsiens op het lijff te vallen en gesamentlijck doot te slaen".

„Desen avond wert door eenige visschers, ingesetenen deser stede, gerapporteert hoedat ze, namiddagh ruijm vier mijlen vanhier, omtrent Ontongh Java met visschen besigh zijnde overvallen wierden van een kloek Bantams vaertuijgh, bemant met 30 a 40 Macassaaren

en Balijers met gemalijde rocken sodanigh dat ze genootsaeckt waaren, om haar leven te salveren, hun gesamentlijck te water te begeven en na landt te swemmen, haare netten en vischtuijgh achterlatende en soomede haer vaertuijgh, dat door dese schelmen, nadat ze het van alles hadden berooft, in de gront gekapt wiert".
Door de Indische Regeering werd een premie van 500 rijksdaalders zilver uitgeloofd aan hen, die „zal weeten aan te geeven, zoodat hij in handen van de justitie geraakt", een der moordenaars van een Cheribonschen landpost, die tusschen de 24ste en 25ste paal boven Tandjoong, op 15 Maart 1798 door roovers overvallen en van het leven beroofd werd.

DUPLICAAT-BRIEVEN.

Een voorbeeld van de wijze waarop de briefwisseling in dien tijd werd gevoerd, en waaruit tevens blijkt dat men weinig zekerheid had, dat brieven hun bestemming bereikten, daar er een duplicaat nagezonden werd, in verband met een „ongehoopte quade bestelling der origineele" volge hier:

Aan 'sComp: 'sResident
den Vaandrager, Adriaan Brouwer,

Ingevolge 't genoteerde bij ons briefje van 10 deser gepasseerde maant met de Ambonse chaloup **Ceram** aan Ue afgegaen, welken afschrift desen verseld om, by ongehoopte quade bestelling der origineele, diens Plaatse tot Uwe narigt te konnen dienen, werd U nu toegesonden, de naar Ambona gedestineerde chaloup de **„Kakao-boom"** om ten spoedigste beladen te werden met het restant van de reyst die Uw na het expeditie van de eerst gen : nog aan de hand mogte gebleven syn, off sooveel als deselve bequamelyck sal konnen afvoeren, dogh in stede van die naar Amboina te senden soo als onse gedagten doenmaals lagen, hebben wij nu nader goet gevonden deselve ten behoeve van 's Comps residentie op Timor te employeeren, oversulx sal UE dit

vaartuygh daar mede beladen hebbende, met een geleyde briefje aan den Capt : Didlof Bladt ..... enz. enz.
En eindigd dese brief met :
Also die van den Gouverneur en Raad expres van ons versogt syn hier mede besluyten dese, en blyven na groete Ued vrienden,

(w.g.) Joan van Hoorn
Abraham van Riebeeck
C. van Swoll
Abraham Douglas.
P. de Vos
H. Zwaardecroon
Mattheus de Haan.

Batavia, in 't Casteel den 17 Febr. 1709.

AFHALEN DER BRIEVEN.

In 1633 werd toegelaten, dat brieven welke uit Holland werden aangebracht, na doorlezing door een deurwaarder gerangschikt en op een lijst vermeld, in de **Stads-herberg** werden tentoongesteld, zoodat een ieder kon nagaan of brieven voor hem waren aangekomen.
Hiernevens (Zie afb. 5) plaatsen wij een foto van de Stadsherberg te Batavia, welke tevens dienst deed als de eerste brievencentrale in Indië.
De Stadsherberg diende echter niet uitsluitend voor het ontvangen en distribueeren van brieven, doch in dit gebouw was, zooals uit den naam valt af te leiden, ook gelegenheid tot het gebruiken van ververschingen — een restaurant of societeit aldus.
De accomodatie was zelfs nog grooter ; de dienaren der compagnie, die in Indië arriveerden of uit het land vertrokken, konden daar ook voor zoo ver en zoo lang noodig, logies krijgen, tegen matige vergoeding.
Sedert 1845 is het inwendige gebouw veranderd geworden en diende vanaf dien datum de oude Stadsherberg uitsluitend als logement voor doortrekkenden.

TIJDSDUUR VAN VERVOER.

Wij laten thans volgen eenige mededeelingen uit brieven tijdens de Oost Indische Comp. en maken den lezer attent op het tijdstip van verzending en den datum van ontvangst waaruit blijkt, hoe intens gebrekkig toendertijd de middelen van verkeer nog waren.

„Omtrent de middach comt over Caep de Goede Hoop uyt het lieve vaderland te deeser rede te paresseren de fluyt Stryen, zynde voor reeckeningh der camer Rotterdam op den 7 den December des jaers 1677 uyt Goeree in zee geloopen"..... enz.

De brieven welke uit Holland met de schepen der Compagnie werden aangebracht, bieven soms 9 maanden onderweg.

Verder lezen wij in een brief, gedagteekent, **„Batavia** in het Casteel den 30 Augustus 1678", geteekend door den Gouverneur-Generaal **Ryckloff van Goens** en gericht aan den Heer agent **Robert Parcker** te Bantam :

„UE. aengename van den 25 July is my op zijn tyt well overhandicht, bedanckende UEd. van herten"..... enz.

Wij maken den lezer attent op het tijdstip van verzending, **Bantam 25 Juli** en ontvangst **Batavia 30 Augustus** van datzelfde jaar.

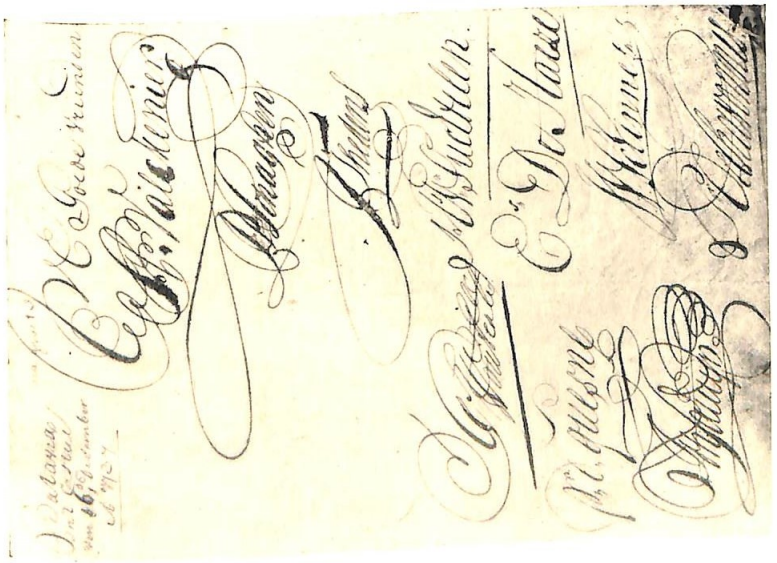
Verder ons ten dienste staande origineele schrijven, een brief gedagteekent **„Casteel Batavia in 't Koningkrijk Jaccatra, den 11 Maart Anno 1709"** geteekend door den Gouverneur-Generaal **Joan van Hoorn** en gericht aan den Koning van Bima. Boven links staat: **„Ontvangen den 13 April 1709** per de Bescherming".

Wij bezitten nog een officieel schrijven, gedagteekent **„Batavia** in 't Casteel, **den 1sten April anno 1759"** gericht aan de Gouverneurs en Directeurs van Amboina en Banda. Boven links staat: **„Ontfangen den 9 Augustus 1759".**

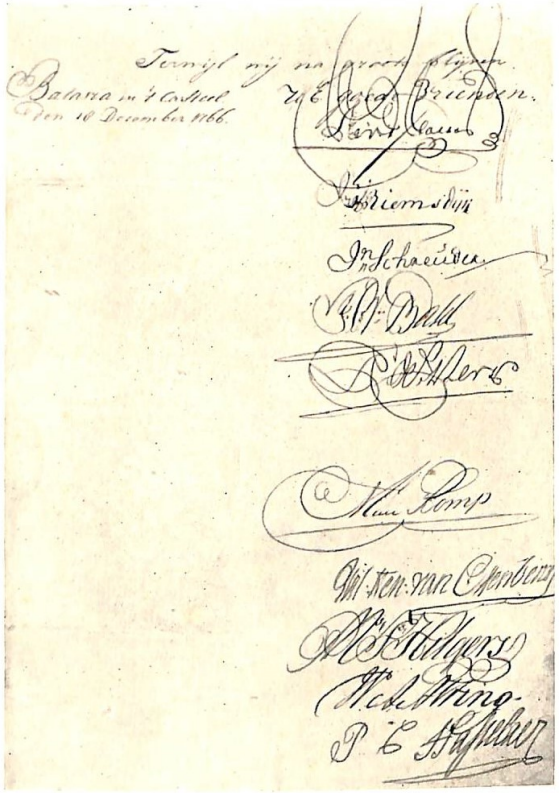
Ook hier maken wij den lezer attent op het tijdstip van verzending **Batavia 1 April** en den datum van ontvangst te **Ambon** n.l. **9 Augustus** van datzelfde jaar, zoodat een brief over dezen afstand ruim vier maanden deed, waartegenover staat, dat het thans in één week (in de toekomst één dag) kan geschieden.



Afb. 10.



Afb. 9.



Afb. 11.

VERDERE ONTWIKKELING.

Van eenig spoor van postdienst in Indië is vóór 1700 niets te vinden, hetgeen niet wegneemt, dat zich toch door de toename van het verkeer, de opkomst der steden en de daarmee gepaard gaande ontwikkeling van den handel, meer en meer de behoefte aan een geregelde onderlinge gemeenschap deed gevoelen, vooral ook voor het overbrengen van regeeringsdépèches.
Ten tijde van de Compagnie geschiedde de onderlinge correspondentie per open brief, al of niet voorzien van de woorden „Geheim of Discrete".

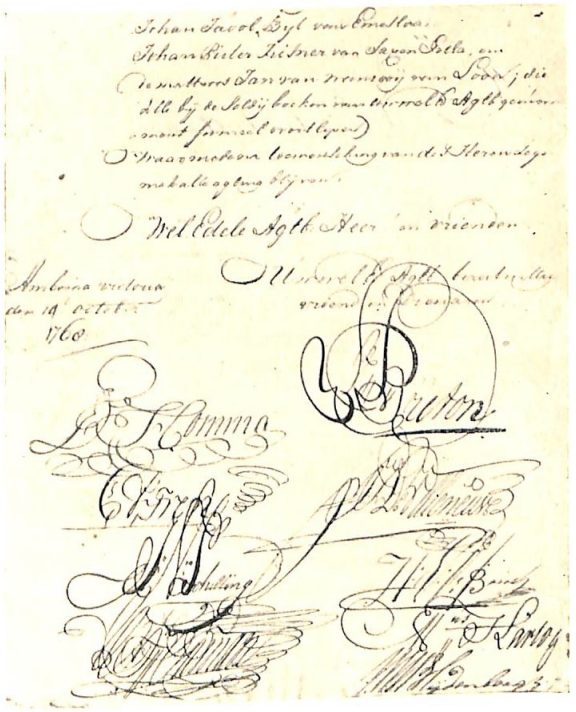
ONDERTEEKENING DER BRIEVEN.

Op welke ernstige wijze de zaken in die dagen werden afgedaan, kan daaruit blijken, dat brieven, over betrekkelijk onbeduidende aangelegenheden handelende, door een aantal der hoogste autoriteiten der Compagnie werden onderteekend, terwijl zij blijkbaar van een ieder, aan wien zij schreven de „Goede Vrienden" waren ! Men heeft aan deze uitdrukking niet geheel de beteekenis te hechten, welke wij er thans aangeven, doch meer een beleefdheidsvorm, zooals wij „Hoogachtend" gebruiken. Als voorbeeld hiervan geven wij hierbij eenige foto's van Compagniesbrieven, waarop men onder meer de handteekeningen van de allerhoogste ambtenaren zal aantreffen. (Zie afb. 6-7-8-9-10 en 11.)

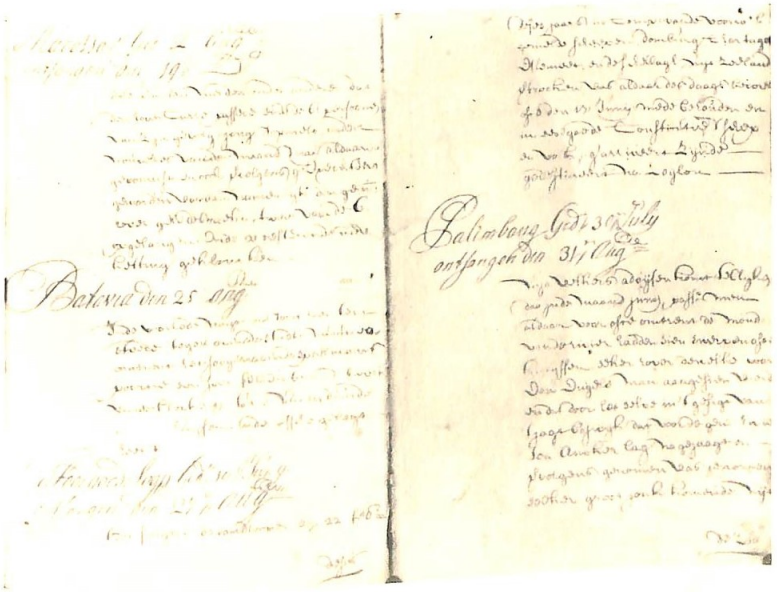
Aanteekeningen.
Hieronder vermelden wij de namen van de Landvoogden en Raden uit den tijd van de Oost Indische Compagnie, wier handteekeningen op bovenstaande reproducties voorkomen :
Joan van Hoorn, Christoffel van Swoll, Hendrik Zwaardecroon, Mattheus de Haan, Adriaan Valckenier, Johannes Thedens, Gustaaf Willem baron van Imhoff, Jacob Mossel, Petrus Albertus van der Parra, Jeremias van Riemsdijk, Reinier de Klerk, Willem Arnold Alting, allen Gouverneurs Generaal. Vervolgens de Raden en andere Hoogwaardigheidsbekleeders :

Abraham Douglas, Peter de Vos, Nicolaes Schaghen, Henricus Jacobus van Suchtelen, Elias de Haeze, Johannes van Schinne, Pieter Rochus Pasques Markies de Chavonnes, Maurits van Aerden, Daniel Nolthenius, Nicolaas Crul, Daniel van Overbeek, Johannes Mattheus Cluijsenaer, Jacob van den Bosch, Petrus Schuijlenburg, Arent van Broijel, Jakob van der Waeijen, Librecht Hooreman, Dithard van Rheden, Hubert Willem van Bazel, Johan Schreuder, Michiel Romp, Willem Hendrik van Ossenberch, Marinus Jacobus Hilgers, Pieter Cornelis Hasselaer, Hendrik Breton, Jan Vos, Adriaan Moens, David Joan Smith, Jacobus Cornelis Mattheus Radermacher, Barend Willem Fockens, Rudolph Florentinus van der Niepoort, Johannes Robbert van der Burgh, Josias Alexander Villeneuve, Johan Adam Schilling.
Tal van dergelijke brieven in hun oorspronkelijke vorm zijn in ons bezit en we zullen ons verder alleen bepalen tot het vermelden van die opmerkingen, waartoe deze geschriften aanleiding geven.

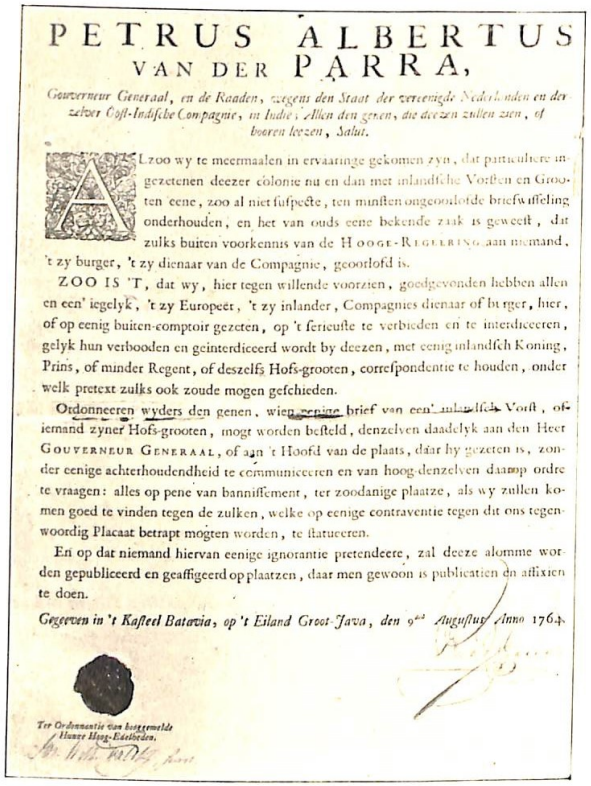
Zoo blijkt ons uit een dergelijke missive, dat een aan David Boelen, Gouverneur en Directeur te Makasser gericht schrijven, handelende over het binnenvallen van twee Fransche schepen in de baai van Kajelie en verzonden van uit „Amboina Victoria 14 October 1768", werd meegegeven ter bezorging aan den chinees genaamd Lim Djoe Koe, hetgeen een bewijs te meer is voor het feit, dat zelfs regeeringsbrieven maar werden toevertrouwd aan den eersten den besten, die toevalligerwijs dezelfde kant uit moest als bedoeld schrijven, m.a.w. dat van eenige regelmaat in de Buitenbezittingen absoluut niets viel te bespeuren. Dergelijke mededeelingen werden dan door de eerste de beste zeewaardige pantjallan overgebracht.
Bedoelde brief was geteekend door H. Breton, gezaghebber, gevolgd door 8 handteekeningen van Hoogwaardigheidsbekleeders. (Zie afb. 12.)
Verder bezitten wij een „Memorie der Nouvelles van de maand Augustus des jaars Ao 1700".
Men ziet hier, dat het register is samengesteld uit rapporten door vaartuigen uit verschillende „quartieren" van Indië medegebracht, met vermelding van den dag der ontvangst bij de Secretarie. (Zie afb. 13.)



Afb. 12.



Afb. 13.



PETRUS ALBERTUS
VAN DER PARRA,

Gouverneur Generaal, en de Raaden, wegens den Staat der vereenigde Nederlanden en der zelver Oost-Indische Compagnie, in Indie; Allen den geen, die deezen zullen zien, of hooren leezen, Salut.

ALzoo wy te meermaalen in ervaaringe gekomen zyn, dat particuliere ingezetenen deezer colonie nu en dan met inlandsche Vorsten en Grooten eene, zoo al niet suspecte, ten minsten ongeoorloofde briefwisseling onderhouden, en het van ouds eene bekende zaak is geweest, dat zulks buiten voorkennis van de HOOGE-REGEERING aan niemand, 't zy burger, 't zy dienaar van de Compagnie, geoorloofd is.

ZOO IS 'T, dat wy, hier tegen willende voorzien, goedgevonden hebben allen en een' iegelyk, 't zy Europeer, 't zy inlander, Compagnies dienaar of burger, hier, of op eenig buiten-comptoir gezeten, op 't strengste te verbieden en te interdiceeren, gelyk hun verbooden en geinterdiceerd wordt by deezen, met eenig inlandsch Koning, Prins, of minder Regent, of deszelfs Hofs-grooten, correspondentie te houden, onder welk pretext zulks ook zoude mogen geschieden.

Ordonneeren wyders den genen, wien eenige brief van een' inlandsch Vorst, of iemand zyner Hofs-grooten, mogt worden besteld, denzelven daadelyk aan den Heer GOUVERNEUR GENERAAL, of aan 't Hoofd van de plaats, daar hy gezeten is, zonder eenige achterhoudendheid te communiceeren en van hoog-denzelven daarop ordre te vraagen: alles op pene van bannissement, ter zoodanige plaatze, als wy zullen komen goed te vinden tegen de zulken, welke op eenige contraventie tegen dit ons tegenwoordig Placaat betrapt mogten worden, te statueeren.

En op dat niemand hiervan eenige ignorantie pretendeere, zal deeze alomme worden gepubliceerd en geaffigeerd op plaatzen, daar men gewoon is publicatien en affixien te doen.

Gegeven in 't Kasteel Batavia, op 't Eiland Groot Java, den 9de Augustus Anno 1764.

Ter Ordonnantie van hoogemelde Hoogre Hoog-Heeldheden.

Afb. 14.

Dat reeds in dien goeden ouden tijd het publiek rechtmatige klachten had over het bezorgen van de aan personen, die uithoofde van andere bezigheden zich op reis begaven, mede te geven brieven, kan blijken uit het volgende:

Macasser,
Wel Edele Agtbare Heer,
„Ik hebbe u Wel Edele Agtbares brief van den 30 November des jaars 1775, beantwoord op den 26 October 1776 en dezen brief te dier tijd over Amboina na Macasser gezonden met het sloepje van de chinees Tjio Dio Ko: zedert hebbe ik in de gepasseerde maand Augustus van Resident de Wolff ontfangen U Wel Edele Agtb. missive van den 24 September 1776, welke brief dus vrij lang en bijkans een jaar onderweegs is geweest.
Daarenboven ben ik tot nog toe onbewust of bovengemelde mijne brief van den 26 October 1776 wel te regt is gekomen, en het is daarom dat ik het duplicaat daar van hier nevens voege, waar aan ik mij ter vermijding van prolixiteit zal gedragen: terwijl ik tot rescriptie op U WelEdele Agtb. jongst ontfangene brief van den 24 September 1776 aanhaale, dat dezelve op den 27 February dezes jaars, door Daing Masona, aan gemelden Resident de Wolff is ter hand gesteld, dog dewijl de vaart tusschen Ternaten en de Noordwest Cust van Celebes zeer sterk door zwervende verradelijke rebellen werd gestremd, heeft de Resident van Manado geen gelegendheit gehad om U WelEd. Agtb. missive voor de maand July herwaarts te zenden". enz.

UWelEdele Agtbare's zeer
bereidvaardige en Dienstwil. vriend
(w.g.) PAULUS JACOB VALCKENAER.

Ternaten,
in 't Casteel Orange
den 21 October 1777.

EERSTE VASTE ROUTE.

De eenige geregelde verbinding uit die dagen, tenminste weer en wind dienende, was de veertiendaagsche dienst welke bestond tusschen Batavia en Semarang.
Een speciaal hiervoor ingerichte pantjallan vervoerde brieven en rapporten tusschen die plaatsen. Na toenemend gebruik, werd nog een tweede dito vaartuig hiervoor ingericht en werden ook de plaatsen Cheribon, Tegal en Pekalongan aangedaan. Aan boord bevond zich een Europeesche matroos en eenige soldaten, die toezicht moesten houden op de hun toevertrouwde brieven en pakketten, en in gevaar van nood de bemanning der prauw moesten aanvoeren.
Van correspondenties voor de binnenlanden en de overige districten had de bestelling nog lang op zeer primitieve wijze plaats. Deze werden overgelaten aan boden of personen die uithoofde van andere bezigheden zich op reis begaven.

HET GEVAAR BIJ BRIEVENVERVOER.

De veiligheid voor het vervoer van de post in het afgelegen binnenland liet in de 18e eeuw veelal te wenschen over. Uit rapporten moge blijken, dat boden die zich op reis begaven, dikwijls op hun weg werden overvallen niet alleen door bandieten, doch ook door roofdieren, zoodat zij genoodzaakt waren hun reizen bij het vallen van den avond te staken. Tenslotte staat ons ten dienste een origineel rapport gedagteekend „Ternaten in 't Casteel Orange den 26 October 1776" gericht aan den WelEdelenachtbaren Heer Paulus Gothofredus van der Voort, Gouverneur en Directeur te Makasser. Wij laten dit bericht hier curiositeitshalve volgen. De oorspronkelijke spelling is geheel behouden gebleven.
Wel Edele Agtbare Heer,
„Den 26 July jongstleden ontfing ik over Amboina UwelEdele Agtbare's geëerde missive van den 30e November 1775 waar uit ik in de eerste plaats ontwaard hebbe, dat zig zedert eenigen tijd op Macassar, of in

de straat Bouton, geene Engelsche schepen of vaartuigen hebben laten zien, gelijk wij hier dezen jaare mede ook niets bijzonders van deze natie, of andere Europeaanse vreemdelingen hebben vernomen; dog de Noord west cust van Celebes, en inzonderheit de Residentie van Manado is van dit jaar ongemeen ontrust geworden door de Magindanauwse zeeroovers, die deze custen in de jongst gepasseerde maand Mey met niet minder als veertig sterk gewapende roofvaartuigen hebben overvallen, waar onder zommige, volgens de gerugten, met 300 koppen bemant zouden zijn geweest, door welke groote overmagt deze zeeschuimers de brievenpost voor Kema, benevens Compagnies Pantjallangs de Sara Maria en het Haasje, hebben verovert, 't geen ons genoodzaakt heeft eene evenredige sterke armade op deze schelmen af te zenden, zijnde daartoe geëmploijeert het alhier presente schip Schoonzigt, met twee Pantjallangs en vier gewapende groote Ternaatse Carra Carra, te zamen bemant met ruim 600 koppen, dog deze vloot heeft de rovers tot ons leedwezen niet aan getroffen, als die kort bevorens het hazepad hadden gekozen. Dog volgens de lopende gerugten, en blijkens eenige ingekomene verklaringen, zouden deze zeeschuimers voornemens zijn met het doorbreeken van de Noorder Mousson weerom te komen, om ons op Ternaten en Tidor een bezoek te komen geven, van welk vijandelijk voornemen wij ons verpligt agten UwelEd. Agtb. de nodige kennisse te geven".

ORDONNANTIE 1764.

Een der eerste voorschriften, die werden uitgevaardigd, is voorzeker geweest de Publicatie van Petrus Albertus van der Parra, Gouverneur-Generaal van Ned.-Indië, dedato 9 Augustus 1764, waarbij was bepaald, dat buiten voorkennis van de Hooge Regeering aan niemand, hetzij burger, hetzij dienaar van de Compagnie geoorloofd is, om briefwisseling te onderhouden met Inlandsche vorsten (Koning, Prins of Regent). Ter zijde is in roode lak afgedrukt het Comp's zegel, een zeilend schip (driemaster) daaromheen D. O. C.

Wij laten hierbij een afdruk gaan van deze Publicatie. (Zie afb. 14.)
Dat dergelijke krasse voorschriften door den Gouv. Generaal P. A. van der Parra werden uitgevaardigd, was oorzaak geweest der langdurige binnenlandsche oorlogen, waarbij een reeks oproerige prinsen het rijk van Mataram hadden geteisterd.

GELEIDEBRIEVEN, PASSEN.

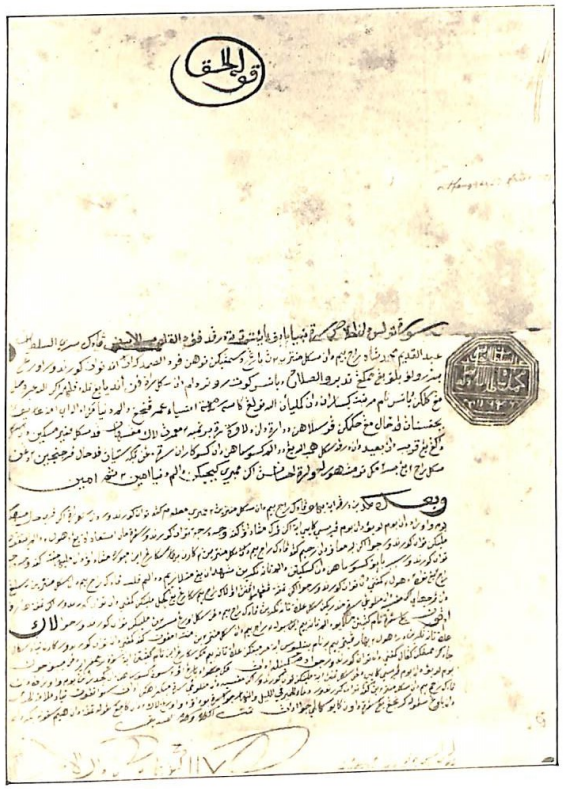
Ook werden brieven meegegeven aan vrachtvaarders onverschillig of dit Europeanen dan wel Chineezen waren, mits zij voorzien waren van een geleidebrief.
Uit bijgaande reproductie blijkt duidelijk, dat de bezitter van een geleidebrief aanspraak kon maken op de hulp en bescherming van een ieder, die in vriendschappelijke relaties stond tot de Compagnie. (Zie afb. 15.)
Een dergelijke pas had niet alleen betrekking op het overbrengen van de post of vrachtgoederen, maar ook personen, die zich op reis begaven, dienden zich tegen betaling van zes stuivers een dergelijke pas aan te schaffen, afgescheiden van hetgeen zij voor passage dienden te betalen aan de eigenaren van het schip.
Het te betalen lastgeld moest middels fiscaalstempels op deze geleidebrieven afgedrukt worden. Deze stempels bestonden uit een cirkel, waarin het monogram der Compagnie en daarboven het te betalen recht voorkomt.

CEREMONIEEL BIJ BRIEFWISSELING.

Met welk ceremonieel ten tijde van „d'Edele Compagnie" brieven van Inlandsche vorsten aan de „Bewindhebbers", der Oost Indische Compagnie werden overhandigd, kan blijken uit een verslag van een bezoek van een afgezant van den „koning" van Boni (Celebes) bij den Gouverneur van Celebes op den 26 February Ao 1790.
„Na het voor aff versogt en bekomene acces quam den Glarrang van



Afb. 15.



Afb. 16.

Bontoalacq affgezonden door Zijn Hoogheid den Koning van Bony heede binnen het Casteel bij den aankoomend Gouverneur daar den Heer Commandant van 's Lands oorlogschip Zeeland zig bereeds bevond na genoomene zetting en het gewoon Cerimonieel Compliment wedersijds affgelegt hebbende.

Gaff den Glarrang in handen van den Gouverneur een Brieff in geel zijde benaaijt over, nevens nog een onbeschreevens toe verseguld papier.

Voorts maakte gedagte Glarrang den Gouverneur en Commandant bekent dat ordre van Zijn Vorst van Bony had, te verklaaren dat de Koning vastelijk beslooten om van geen zaaken van belang de Comp. en Bony Consernerende aan den affgaand Gouverneur in 't vervolg meerder daar van kennisse te geven, off te daar over te raadpleegen den wel te handelen maar zig direct zoude adresseeren aan den aankomend Gouverneur".

Gelijk men ziet, Zijne Bonische Majesteit wenschte aan den aftredenden gouverneur niet verder tekst en uitleg van zijn handelingen te geven, doch wenschte zich met den nieuwen gouverneur direct te verstaan.

Dit was uiteraard niet naar den zin van den aftredenen gouverneur en ook niet in het belang der Compagnie, daar in verband met de gebrekkige verkeersmiddelen wisseling van ambtenaren zeer geruimen tijd kon duren.

Den afgezant werd dus gezegd, dat de mededeeling van den Koning van Boni, te Batavia een zeer onaangenamen indruk zou maken.

„Hiermede versogt hij Glarrang zijn affscheid en na het nuttige van een kopje Thee en zoete Wijn wierd deselve buyten het Casteel geleijd".

Voor de vertolking
(w.g.) JACOBUS BILLET.

Opmerkelijk is, dat dit verslag is geschreven op papier dat het watermerk draagt van een ruiter te paard en als onderschrift heeft W i l l e m F r e d e r i k Erfprins v. O r a n j e Forsten en C o m p.

Hierbij geven wij eenige foto's van brieven van Koningen, waarvan als bovenstaande regelen sprake is. (Zie afb. 16 en 17.)

COMPAGNIE'S POST.

HET EERSTE POSTKANTOOR IN INDIE.

Ziet men uit het voorafgaand hoofdstuk aldus hoe het eerste brievenvervoer in Indië geregeld was — het eerste officieele postkantoor in Indië werd onder den Gouverneur Generaal G. W. Baron van Imhoff 26 Augustus 1746 te Batavia opgericht, en wel,

„tot gerieff so wel als tot meerdere securiteyt der ingesetenen, vooral der commercieerende menschen van en na de buytencomptoiren, item van en na Nederland".

Dit eerste postkantoor werd geopend op de Werf te Batavia. Het is echter niet bekend in welk gedeelte, mogelijk werd dit kantoor in het z.g. „laerie huys" ondergebracht. (Zie afb. 18.)

Als beheerders van het kantoor traden op twee beëedigde postmeesters die werden bijgestaan door twee eveneens beëedigde klerken. Op het punt van ambtseed schijnt men dus twee eeuwen geleden al even gouvernementeel geweest te zijn als thans!

Wij vinden niet vermeld, welke de diensturen der postmeesters waren; wel staat genoteerd, dat gedurende den tijd dat het postkantoor geopend was — n.l. van 8—11 uur v.m. en van 3—5 uur n.m. — steeds een der klerken daar aanwezig moest zijn voor het registreeren der aankomende en uitgaande brieven en pakketten.

Tot het personeel van het kantoor behoorden ook eenige bestellers, waarvan wij weinig anders weten, dan dat zij evenals de klerken in dienst stonden van de postmeesters en dus niet van d'Edele Compagnie.

De wedde van de klerken en bestellers werd voor een groot deel op de ontvangers der brieven verhaald, want wij vinden aangeteekend, dat zoo vaak het register moest worden geraadpleegd — en dat zal uiteraard bij iederen brief het geval geweest zijn — een bedrag van 2½ stuiver in rekening werd gebracht. Voor het uitreiken en inschrijven van een brief moest 5 stuivers betaald worden, voor een pakket 10 stuivers, zwaardere pakketten „na rato".

„Arme luyden" waren van de betaling dezer gelden vrijgesteld, genoten derhalve in die dagen vrijdom van port.

Allengs werden ook op andere plaatsen postkantoren opgericht die onder het beheer stonden van fungeerende postmeesters, als hoedanig in den regel optraden de „secretarissen van politie". Deze ambtenaren mochten voor het vervoer van poststukken van of naar Batavia het vijfde deel in rekening brengen van het hier boven vermelde posttarief. Voor het vervoer van brieven tusschen twee „buyten comptoiren" onderling, moesten de fungeerende postmeesters het te betalen porto nog samen deelen.

Men begrijpt, welk een omvangrijke administratie aldus aan het brievenvervoer verbonden was. Men stelle zich dezen gang van zaken voor in den tegenwoordigen tijd!

Vier jaren na de vestiging van het eerste postkantoor te Batavia, wordt reeds melding gemaakt van een geregelde postverbinding tusschen Batavia en Semarang

„opdat de brieven her- en derwaarts gaande, niet so lang onder weg mogen tardeeren, den Gouverneur en Raad te Samarang bij missieve van huydigen datum een middel tot redres aan de hand gegeven met aan hare zijde van Cheribon, tusschen Paccalongang een middelpost te leggen met verse paarden, terwijl aan dese zijde voortaan sullen staan twee paarden op Indramajoe, twee op Pamanoekan en twee op Crawang, van welke laatstgenoemde plaats de Maleyers de brieven moeten voortbrengen na Tandjongpoura, en aldaar overgeven aan den posthouder (den Commandant) die deselve dan per post te paard, na alvorens daarop den tijd der ontfangst daarop genoteert te hebben, ten eerste sal hebben herwaarts te senden".

De route liep via Krawang, Cheribon en verder langs de kust naar Semarang. Deze postverbinding had echter slechts tweemaal 's maands plaats, doch niet op vaste dagen.

Later vinden wij nog aanwijzingen betrekking hebbende op geregelde postverbindingen tusschen Batavia en de Preanger Regentschappen alsmede Semarang en de Vorstenlanden.

Behalve de overlandpost werd kort daarop — 28 Juni 1754 — een overzeesche brievenbestelling tusschen Batavia en Semarang ingesteld, en wel om de twee weken. De tocht over zee was zeer gevaarlijk, terwijl „de andere occasie, namentlijk over land, alsmede door de onbequaemheyd der wegen, niet alleen kostbaar en ongemackelijk, maar ook seer langwijlig is". Met twee prauwen (majangs of pantjallans) wordt de dienst onderhouden, om „voorsien van vier basjes en 12 snaphanen" de rondzwervende zeeroovers niet alleen te „resisteeren, maar selfs te attacqueeren". Een „dubbelde stuyver van yder particuliere brief" komt de bemanning ten goede „nogthans buyten prejuditie van het postcomptoir alhier". Het aandoen van Cheribon en Tegal is verplichtend gesteld, terwijl de landposten, die zich daar moesten gereed houden, door deze regeling komen te vervallen.
Circa een jaar later — 6 Juni 1755 — werd door den Gouverneur Generaal Jacob Mossel besloten een „considerabel getal" Europeesche jongelieden te Batavia en elders rondzwervende jongens, „zogenaamde putters of boodschapgangers" in dienst der posterijen te stellen. Een dertigtal hunner werd gehuisvest in een loods voor de woning van den Opperequipagemeester, half school, half wacht, tot het doen van boodschappen. Als tegemoetkoming in de kosten — zoo lezen wij elders — zouden de Opperequipagemeester en de boekhouder van het equipagekantoor afstand doen van hunne inkomsten „wegens afgaande en aankomende particuliere brieven" onder voorwaarde, „dat een stipte ordre daar op gestelt mag worden, dat gemelde particuliere brieven behoorlijk aan 't postcomptoir besorgt werden om daar aangetekent te werden en vervolgens door de jongelinge, volgens notitie, die haar ter hand gestelt sal worden, met de ordinaire prijs daartoe gestelt, ter plaatsen, daar se behooren te besorgen, naar welke verrighting de penningen daar van, volgens even genoemde lijst, bij het postcomptoir te laten incasseeren en voorts alle maanden rekening te laten doen 't geene als dan jaarlijks tusschen 3 à 400 rijksd. s. kan opbrengen.

DE POSTVERBINDING MET NEDERLAND.

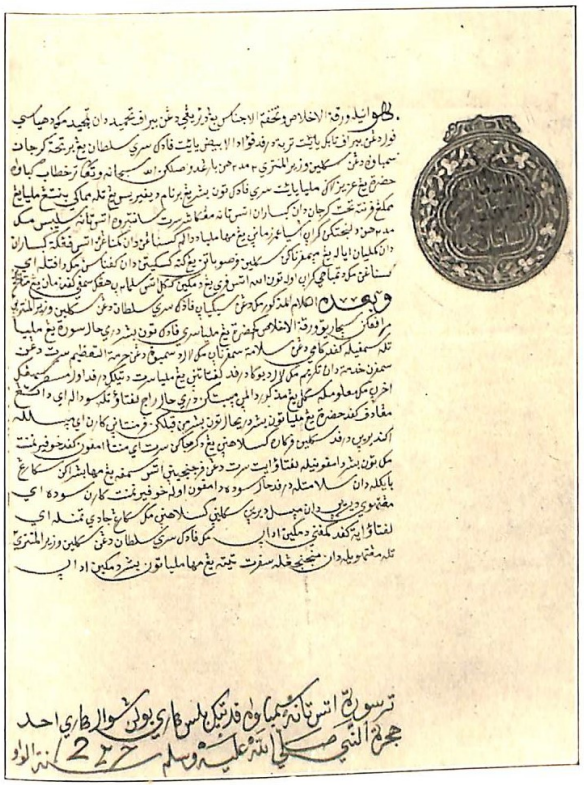
Het geregeld postvervoer tusschen Nederland en Indië werd eerst ongeveer een halve eeuw later ingesteld.
Toen toch werd vastgesteld, dat de voor Indië bestemde brieven, na afstempeling en registratie, in gesloten pakketten aan den Gouverneur Generaal hier te lande moesten worden toegezonden. Een lijst inhoudende de specificatie der brieven alsmede der te betalen porten werd daar bij gevoegd. Voor brieven uit Indië naar Nederland was een zelfde gang van zaken voorgeschreven. Deze werden verzonden naar één der „Kameren" in Holland.
Blijkbaar in verband met het toenemend briefvervoer vinden wij ook melding gemaakt van de instelling van het ambt van „postmeestergeneraal", een gewichtige functie, want deze werd ambtshalve steeds opgedragen aan het jongste lid van den Raad van Indië, aan wien het sorteeren en stempelen der brieven was opgedragen.
Ook in dit opzicht zou men kunnen spreken van het „voorheen en thans".

REGELING DER BRIEVENPOST.

Uit bovenstaande regelen maakten wij met een kort woord melding van de instelling van een regelmatig brievenvervoer tusschen Nederland en Indië.
Het kan zijn nut hebben eenige details daarvan naar voren te brengen, die wij ontleenden aan het „Plakaatboek" van Mr. J. A. van der Chijs. Zoo lezen wij daarin dat door de Hooge Regeering op 17 Februari 1789 besloten werd, door de fabriek te Batavia, „Jacobus Anthonius Beyvanck, te laaten aanmaken de nodige stempels tot het stempelen der voornoemde brieven en mallen van de groot- en dikheid derzelven, naar die uit Nederland zyn ontvangen, voor de buitencomptoiren en by verzending derzelven de respective gouverneurs, directeur, commandeurs en opperhoofden te gelasten om zich daar naar stipt te reguleeren; en wyders de post-meesters te ordonneeren om alle brieven aan te neemen,

te bezorgen en te verantwoorden volgens den daarop gestelden stempel; den voornoemden fabriek, Beyvanck, te qualificeeren om de nodige kisten of kasten voor die brieven, zo voor Nederland, als de buitencomptoiren, steeds in gereedheid te brengen naar de opgave van het post-comptoir; (Zie afb. 19.)
Het opper-op- en toezicht over de post-comptoiren, op de buiten-comptoiren, het stempelen der brieven en het bewaaren der stempels den respectieven gebieders of opperhoofden op te dragen".

Bij dezelfde resolutie werd omtrent het te betalen porto het volgende bepaald: Binnen 's lands en in Kaap de Goede Hoop, (toen nog een Nederlandsche bezitting) in volgende voege te laten betalen als: „voor brieven van het eerste formaat, waar op door de heeren Meesters het portgeld van 6 stuivers en by deze regeering ingevolgen het genoteerde ter resolutie van den 17en Februarij jongstleeden, een nieuwe schelling of zeven en halve stuiver bepaald is, twee nieuwe dubbeltjes of vyf stuivers; voor die van het tweede formaat, in plaats van twee nieuwe schellingen, vier nieuwe dubbeltjes of tien stuivers; voor die van het derde formaat, in plaats van een gulden, vijftien stuivers; voor die van het vierde formaat, in stede van twee guldens, dertig stuivers of een ropy en zo vervolgens, onder toevoeging van een vijfde van gemelde portgelden en dus van de vijf stuivers een stuiver voor den postmeester; het brieven-port, voor zo verre de Nederlandsche brieven betreft, in Nederlands geld of voor 6 stuivers op 7½ en voor een gulden op 24 stuivers en zo voorts bepaald zynde, de postmeesters tot eene beloning voor hunne moeite te laaten volstaan met voor de ontvangene zeven en een halve stuivers zes stuivers, voor vier en twintig stuivers twintig stuivers Indias en zo pro rato in Compagnies kas te verantwoorden".
Voorts werd aan de postmeesters „gedemandeerd" — opgedragen — om: „alle de brieven, welke van de buiten-comptoiren worden aangebragt en geadresseerd zijn aan de heeren leeden dezer regeering, haare secretarissen, de collegien van justitie, weesmeesters en den brigadier en hoofd over de militie in Indië, ongestempeld voor niet te laaten bezorgen".

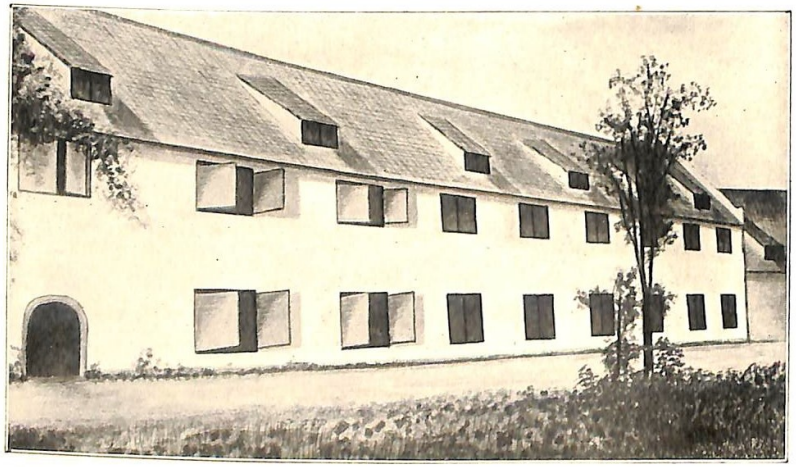


Afb. 17.



Afb. 18.

Een der gebouwen (een groot blok met verdieping) van de Werf te Batavia, gezien van de oostzijde van den kalikant, omvattend het zeilmakers „logiment" en het „laerie huys" en grenzende naar het zuiden de zeilmakers- en kuiperswinkel. In dit gebouw werd in 1746 het eerste postkantoor in Indië ondergebracht.



Afb. 19.

Een der gebouwen (werklokalen) van het Compagnies Ambachtskwartier waar de eerste officieele Indische poststempels in hout en de brievenkasten werden vervaardigd, door Jacobus Anthonius Beyvanck. (Hoofd van het Ambachtskwartier).

Ten slotte meldt het reglement ook nog een vrijdom van port (overeenkomstig onze huidige dienstbrieven) voor bepaalde categoriën van ambtenaren en wel in dezen zin: „van de betaaling van het bepaalde portgeld te excuzeeren de brieven, welke van hier naar de buiten-comptoiren aan de respective gebieders en opperhoofden, mitsgaders den eersten super-carga van den Chinaschen handel, afgaan".

HET BRIEVENPORT VAN HOLLAND NAAR INDIE.

Behandelden wij in het vorige hoofdstuk het brieventarief in Indië, hieronder geven wij eenige bijzonderheden omtrent de „schikkingen op het stuk van ontfangst, de verzending en bestelling der brieven van en aan particulieren zoo uit Indië, China en de Caab de Goede Hoop voor Europa als van hier naar Indië, China en de Caab voornoemt".
„De particuliere brieven of paketten voor Indië, China of de Caab bestemd, zullen zodra dezelve in handen van de aangestelde persoon komen in onderscheide klassen worden gebragt naar de onderscheidene grootte van ieder derzelve".
„Tot bepaalinge van die klassen zullen er worden gemaakt neegen onderscheidene vormen van hout waarop gesneeden zal zijn 't bedraagen van het port, 't geen voor ieder brief of paket van een der voorzeide neegen formaaten, of bij 't zelve 't naast komende, gevordert moet worden".
„Volgens deeze neegen onderscheidene klassen of zooveel minder als de ontfangene brieven uitleeveren, zal op ieder brief van de voorzeide klassen door middel van daartoe te makene stempels het gewoone merk van de Comp. beneevens het port voor ieder van die brieven of paketten bij de bestelling in te vorderen, gestelt worden".
Zullende 't voorzeide brievenport worden betaalt in maniere als volgt.

1 voor de brieven van 't kleinste of eerste formaat 6 stvr.
2 voor die van het tweede formaat 12 stvr.
3 .. .. derde ... . 1 gulden

4 .. .. vierde ... . 2 gulden
5 .. .. vijfde ... . 3 gulden
6 .. .. zesde ... . 4 gulden
7 .. .. zevende ..... 5 gulden
8 .. .. achtste .. .. 6 gulden
9 .. .. neegende ..... 7 gulden

„En zoo er ter verzending naar Indië, China of de Caab brieven of paketten van een grooter formaat mogten worden aangeboden, dan zal de bepaaling van het daar voor te betaalene port ter discretie staan van Heeren Bewindhebberen welke door zaamenvoeging van drie of meerder voorzeide stempels of op zodanigen voet als zij meest geraaden zullen vinden, het te betaalene port op de brieven zullen doen stellen". „Zullende tot het bestempelen der brieven na voormelde 9 formaaten nodig zijn".

Vier stempels, als

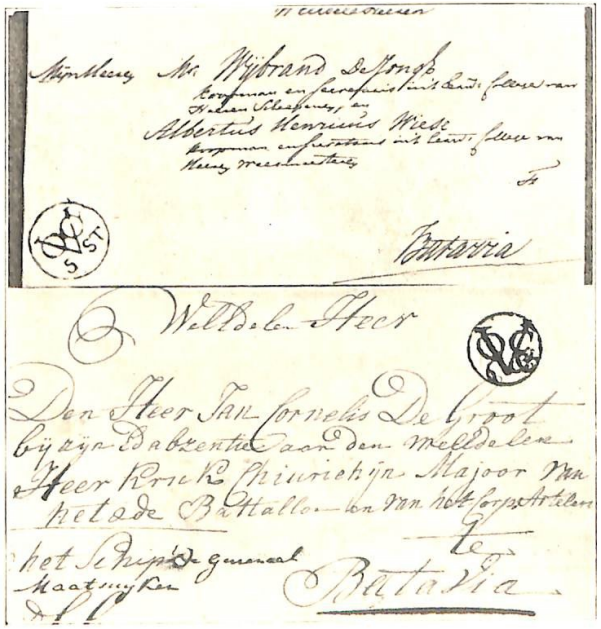
„Een à 6 st. voor **'t eerste formaat,** welke teevens dienen zal voor het **tweede formaat,** door het daar op stellen van tweemaal die stempel.
Een van een gulden voor 't **derde formaat.**
Een van twee gulden voor 't **vierde formaat.**
Een van drie gulden voor 't **vijfde formaat.**
terwijl door het stellen van een of meer verschillende of dubbelde stempels de overige formaaten ingelijks zullen kunnen worden bestempeld".

V. O. C. BRIEFSTEMPELS.

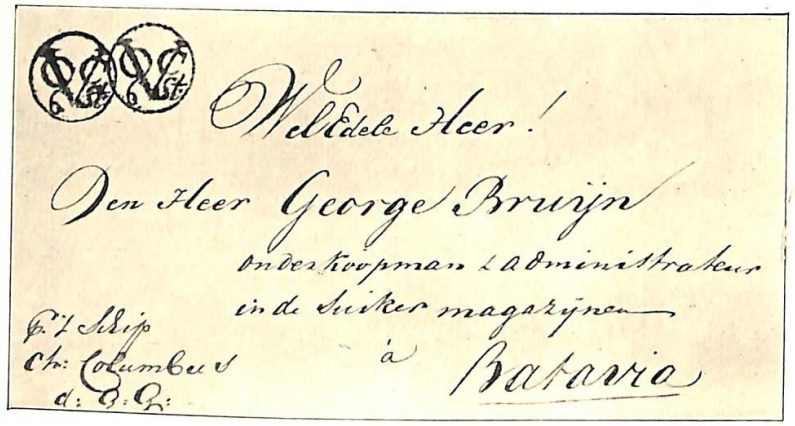
Het te betalen recht moest middels **ronde** stempels op de brieven afgedrukt worden. Deze stempels bestonden uit een cirkel, waarin het monogram der Compagnie (V.O.C.) en daaronder het portbedrag in stuivers verkort „ST", of wel in guldens, verkort „g" in cursief, voorkomt. De brieven werden in roode of zwarte inkt afgestempeld, en dateeren vanaf 1789. De vooruitbetaling van het portrecht was niet verplichtend, **de stempels gaven alleen het verschuldigde portbedrag aan dat bij bestelling van het poststuk van den ontvanger werd ingevorderd.** In 1784,



Afb. 20.



Afb. 21.



Afb. 22.



Afb. 23

dus vóór de invoering van de stempels was de verzending van brieven bij vooruitbetaling (franco) mogelijk.
Hieronder doen wij eenige afbeeldingen volgen van stempels voorkomende op brieven uit den Compagniestijd en wijzen er terloops nog op, dat deze stempels nog lang in gebruik bleven nadat de Compagnie had opgehouden te bestaan. Zoo vinden wij de V. O. C. stempels nog op brieven afgedrukt naast die uit den tijd van Daendels, zelfs uit het Engelsch-tusschenbestuur.
Alle 6 st. en guldens stempels meten 18 m.m. die van 5 en 10 st. meten 20 m.m. terwijl die van 15 st. heeft een diameter van 21 m.m.
(Zie afb: 20 - 21 - 22 - 23 - 24 en 25.)

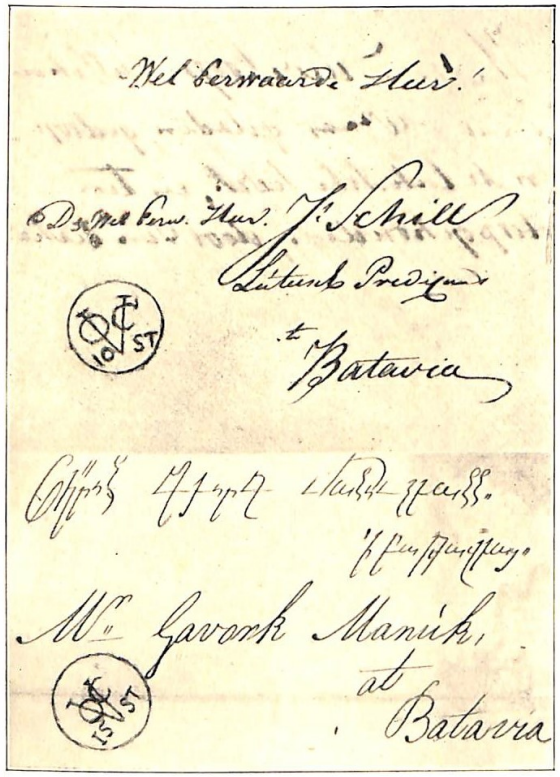
BATAAFSCHE REPUBLIEK.

In 1795 werd het bewind der Compagnie bij publicatie van de Staten Generaal vernietigd. In 1798 werd ook het octrooi der Compagnie vernietigd.
Op 12 Januari 1799 werden alle posterijen in de Bataafsche Republiek nationaal verklaard. Een Comité tot de zaken van den Oost-Indische handel en de bezittingen was tevens belast met de overname van het beheer der posterijen. Men liet echter voorloopig alles bij het oude „tot tijd en wijle een algemeene voorziening omtrent het postwezen zal plaats hebben". Er was toenmaals nog betrekkelijk weinig geregeld bij het binnenlandsch postverkeer.
In 1800 kwam de opheffing der Compagnie tot stand. De Vereenigde Oost-Indische Compagnie, die bijna 200 jaren bestaan had, was hiermede ontbonden.
Op 25 September 1800 werd door de Hooge Regeering bepaald, dat de voorzichtigheid „in de presente critique omstandigheid, waarin zich deeze colonie bevindt" eischt om „alle particuliere brieven die gedurende de tegenwoordige tijdsomstandigheden alhier door vreemde scheepen zullen worden aangebragt" door adressanten te doen openen in tegenwoordigheid van een censuur-commissie.

Indien de brieven uit Nederland of een neutrale plaats afkomstig waren, konden de eigenaars de brieven behouden „doch, ingevalle bevonden wordt dat die komen uit een vijandelijke plaats of plaatzen door den vijand bezet, daarvan lecture te neemen en by bevinding dat daarin periodes voorkomen betrekkelijk de publieke zaaken, daarvan alsdan ouvertures aan deeze vergadering te geeven".
In 1801 werd een college van provisioneele commissarissen der Bataafsche Posterijen ingesteld, met tot taak een nieuwe organisatie in te voeren. Deze volgde op 6 December 1802, ingaande per 1 Januari 1803.
Bij resolutie van het Gedeputeerd Bestuur van Holland van den 4e Januari 1805 werd nog eens uitdrukkelijk bepaald: „dat het van nu af aan geen collegie hoegenaamd in de republiek, hetzij van justitie, hetzij van politie, zal vrijstaan en aan allen wel expresselijk werd geinterdiceerd, zich op eenigerley wijze te bemoeien met het postweezen in het algemeen en met de directie, distributie of wat het wezen moge, betrekkelijk de brieven op 's lands postcomptoiren voorhanden".
In het belang van de brievenpost werden op 8 Mei 1803 maatregelen getroffen ter bespoediging der overbrenging van brieven in de ommelanden van Batavia.
Alle particuliere eigenaren van landen in de respective bovenlanden van Batavia werden daarbij gelast om in ieder van hunne kampongs, zonder uitzondering, ten allen tijden gereed te houden twee postpaarden. Voorts zullen „patrooljes" loopen, „ter oplichting van alle suspecte ledig loopers en apprehendeering van kwaaddoeners".
Verder was voorgeschreven, dat de postmeesters genoten één van elke vijf stuivers, welke voor briefport betaald werden, maar moesten daarentegen bekostigen een „putter" of brievenbesteller, die volgens gebruik een salaris genoot van 5 rijksdaalders per maand en bovendien verplicht was tot den aankoop en het onderhoud van een rijpaard met tuig.
O, goede, oude tijd!



Afb. 24.



Afb. 25.

DE POSTERIJEN TIJDENS DE FRANSCHE- EN ENGELSCHE TUSSCHENREGEERING.

HOOFDSTUK II.

DAENDELS-POST.

Gouverneur Generaal Mr. Herman Willem Daendels bracht in den korten tijd, dat hij het bewind voerde op Java, groote verbeteringen in het postwezen. Het was vooral onder het ijzeren regime van Daendels, die zeer veel heeft gedaan ter bevordering van handel en verkeer en, zooals bekend, den „grooten postweg" van Anjer naar Panaroekan over een afstand van ongeveer 1000 K.M. in den tijd van één jaar tot stand deed brengen, dat meerdere aandacht werd geschonken aan het vervoer van brieven.

Door den aanleg van den grooten weg spreekt het vanzelf, dat de onderlinge verbinding tusschen de verschillende plaatsen aan dien weg gelegen, gemakkelijker werd en daardoor het verkeer en den handel in aanzienlijke mate werden bevorderd. Terwijl een reis van West- naar Oost Java 40 dagen vereischte, kon dat nu in 6 dagen geschieden. Toen die communicatie dusdanig werd vergemakkelijkt, kan logisch hieruit worden afgeleid, dat er veel meer gebruik van werd gemaakt en dus meer gelegenheid ontstond tot het meegeven van brieven en pakketten.

Daendels, die van huis uit krijgsman was en in Indië tal van nieuwe maatregelen invoerde, welke niet altijd met evenveel instemming door de bevolking werden ontvangen, was het er zeer veel aan gelegen, dat er zoodanige verbindingen tusschen de verschillende deelen van Java tot stand kwamen, dat hij met een troepenmacht in den kortst mogelijken tijd een of ander punt kon bereiken. En dit was niet mogelijk zonder behoorlijke verkeerswegen, en een geregelden dienst tusschen de verschillende plaatsen onderling. Dit laatste is de kiem geweest van de door den „IJzeren Maarschalk" uitgevaardigde geregelde paardenposterij en heette toen **„Provisioneel reglement op het Postweesen".**

Men diene hierin dus niet in de allereerste plaats te zien een poging van Daendels om den handel tegemoet te komen, als wel zoozeer een middel door den krijgsman toegepast, om binnen korten tijd rapporten te kunnen verkrijgen van de meest afgelegen gewesten, opdat een en ander niet meer afhankelijk zou zijn van toevallige omstandigheden als het vertrek van schepen en soortgelijke. Van deze gelegenheid werd

dan tevens gebruik gemaakt tot het meegeven van regeerings-dépèches dan wel handels- of particuliere brieven.
Dit is de grondslag geworden van een geregeld postverkeer op Java. Op 16 Juni 1808 — kort na de benoeming van Daendels — werden commissarissen van de wegen en posterijen op Java aangesteld. „Deze commissarissen ontvingen een tractement van 5000. — Rds. zilver geld 's jaars en 1000.— Rds. daarenboven in gelijke munt tot compensatie van de onkosten hunner te doen reysen tot visitatie der wegen en kantoren en weyders zoodanige instructies, als voor denzelven nader zal worden vastgesteld en beraamt. Voorts is besloten den gemelden com: van de wegen en postereyen in rang gelijk te stellen met den sabandhaar en licentmeester te Batavia". Tot eerste commissaris over die wegen werd benoemd, Kolonel Lutzow, chef der Genie. Tot tweede commissaris werd aangesteld „capiteyn Johannes Hesselaar, met last om speciaal te surveilleeren de uitvoering der orders op de wegen van Sourabaya tot Samarang en de postereyen op deze route gelegen, alsmede het postcomptoir van Sourabaya".

PROVISIONEEL REGLEMENT OP HET POSTWEZEN.

Op 18 Juni 1808 werd dit postreglement vastgesteld.
„Zyne excellentie, in overweging genomen hebbende de noodzakelykheid eener reguliere inrigting in het postweesen, heeft besloten, dat met den 1en der aanstaande maand Julij het volgende reglement provisioneel in werking zal worden gebragt tot tijd en wijle de definitieve regeling daaromtrent zal zyn bepaald".
Enkele der voornaamste bepalingen uit dit reglement laten wij hieronder volgen:
„Art. 1. Op de generale post-comptoiren (Batavia, Samarang en Sourabaya) zullen alle brieven gesorteerd en in paquetten, voor iedere plaats afzonderlijk, verzameld en daarna verzegeld worden. Van alle deze paquetten wordt eene lyst opgemaakt, die men met de zelve in

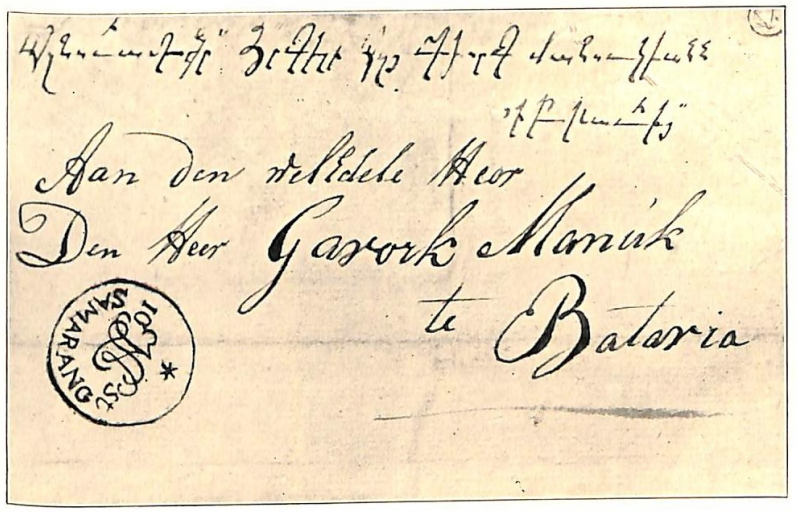
een welvoorziene lederen zak of valies doet, welke, met het postcachet verzegeld, door de postillons ongedeerd moet worden overgebragt. Van alle brieven en paquetten zullen de postcommiesen behoorlyke en nauwkeurige annotatien moeten doen en in hunne boeken plaatsen".
„Art. 2. Op ieder bureau zal deze zak door den postmeester worden open gedaan om daaruit dat paquet te neemen, dat daar ter plaatse behoord en geaddresseerd is, en er die brieven weder in doen, welke van daar verder gedestineerd zijn, waarna de zak weder met het cachet van de plaats verzegeld en verder gezonden word".
„Art. 4. De brievenpost zal twee maal 's weeks, te weten **'s Woensdags en Zaturdags-** 's middags om elf uuren afgaan van Batavia, Samarang en Sourabaija. Buiten den brievenzak zullen, op verantwoordelykheid der postbediendens, geene brieven, hoegenaamd, mogen worden mede gegeven en die geene, welke na het sluiten van den brievenzak op het comptoir worden gebragt, zullen er tot de volgende post blijven liggen".
„Art. 5. De brievenpost word by dezen **met hondert percent** verhoogd in dier voegen, dat voortaan iedere classe van brieven eens zoveel betaald als tot hiertoe heeft plaats gehad, dog brieven meer dan ½ once wegende, zullen van Batavia na Samarang betalen 2 Rd., tot Sourabaija 3 Rd. en zo verder na proportie van den weg en meerder gewigt".
Ingevolge dit reglement werden te Batavia, Semarang en Soerabaia generale postkantoren opgericht onder directie te Batavia van den „Sabandhaar" als postmeester-generaal, te Semarang van een dito autoriteit als postmeester en te Soerabaia van den „Sriba".
Twee jaren later, volgens besluit ddo. 1 Juli 1810, werd een vierde generale postkantoor te Bantam opgericht, voor het district van dien naam tot Batavia strekkende.
Op 1 Januari 1809 werden nieuwe maatregelen ter verbetering van het Postwezen getroffen. Zoo werd o.a. in het belang eener geregelde dienst van de brievenpost in Batavia en ommelanden, den commissaris van politie te Batavia opgedragen om den postmeester-generaal behulpzaam te zijn voor de aanwerving van 14 postillons die maandelijks moeten worden verwisseld. Deze postboden verdienden 5 Rds. zilver per maand en werden zij als volgt verdeeld:

Voor de route Batavia—Buitenzorg; 2 aan het postcomptoir generaal, 2 op de 12e paal, 2 op de 25e paal, 2 op de 36e paal en 2 op Buitenzorg. Voor de route Batavia tot Tangerang; 2 aan het postkantoor te Batavia en 2 te Tangerang. (een paal = 1½ K.M.).
De dagelijksche post van Batavia naar Buitenzorg vertrekt des avonds om 9 uur precies, terwijl die naar Bantam evenals die naar Soerabaia, tweemaal 's weeks, des Woensdag en Zaterdag om 9 uur n.m. heengaan.
12 December van hetzelfde jaar verscheen het **„Reglement voor de posterijen en voor de inspectie der wegen en herbergen op Java".** Het ligt niet in onze bedoeling, het geheele reglement hier af te drukken, maar enkele bepalingen willen wij onze lezers curiositeitshalve niet onthouden.

HET BRIEVENPORT TIJDENS DE FRANSCHE OVERHEERSCHING.

Zoo luidt art. 40 van het nieuwe reglement, als volgt:

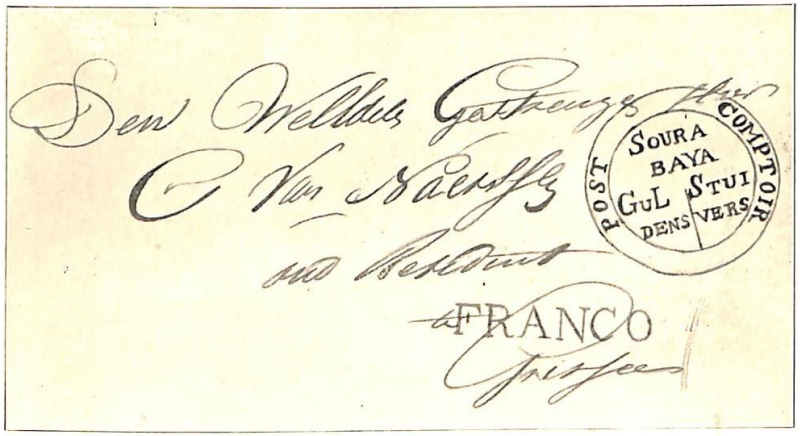
„Voor brievenport zal moeten worden betaald, hetzij dezelve worden gefranqueerd of niet, als voor brieven, wegende beneden een lood: van Batavia naar alle plaatsen onder het district van Samarang en vice versa, zoomede van Samarang naar Sourabaya en vice versa Rds-: 10. Van Batavia naar Bantam en Cheribon en vice versa Rds-: 7½, van Batavia naar alle plaatsen onder het district van Sourabaya en vice versa Rds-: 15.
Voor brieven, wegende een lood, het dubbele en wegende boven een lood tot een once het dubbele van dien. Voor brieven wegende meer dan een once, zal per once in rekening worden gebragt, naar Bantam en Cheribon en vice versa Rds 1:- naar Samarang en van daar naar Sourabaya, mitsgaders vice versa Rds 2:- naar Sourabaya en vice versa Rds 3:- Voor gefranqueerde brieven een vierde meer".



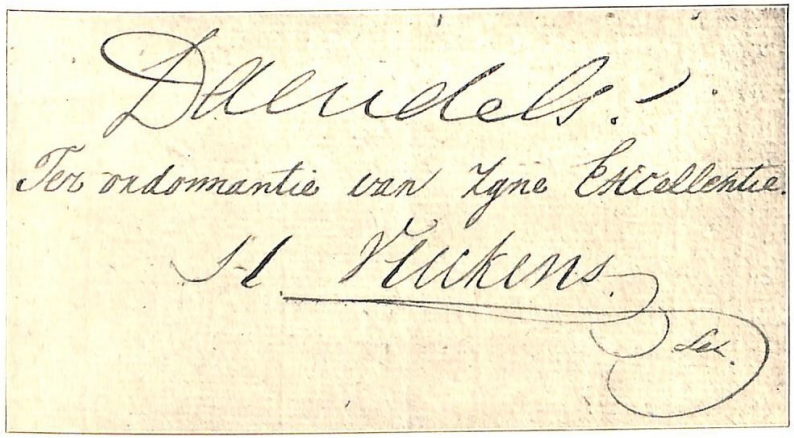
Afb. 26.



Afb. 27.



Afb. 28.



Afb. 29.

STEMPELS KONING LODEWIJK NAPOLEON.

Zoo luidt art. 25:

„De postmeesters en postcommiezen zullen ontvangen, stempelen, registreren en depecheeren alle brieven en depêches, welke met de post aangebragt en aan hun ter verzending afgegeven worden, en een ieder in den hare het brievenport incasseren. Het stempelen zal geschieden met 's Konings cijfer, omschreven met de namen der plaatsen, van waar de brieven worden afgezonden".

Het te betalen port moest weer middels ronde stempels op de brieven worden afgedrukt. Deze stempels vertoonen de initialen L N en wijzen op het bestuur van Z. M. Koning Lodewijk Napoleon, met aanduiding van het te betalen recht en plaatsnaam.

Er schijnen toendertijd verschillende modellen stempels in gebruik te zijn geweest en geven wij hieronder eenige afbeeldingen van zulke poststempels, welke gedurende de Fransche tusschenregeering in gebruik waren. (1808—1811). De brieven werden uitsluitend met roode inkt afgestempeld. (Zie afb. 26 en 27.)

Het postkantoor te Soerabaia gebruikte een zeer merkwaardige stempel, waarvan de tekst luidt „Postcomptoir Sourabaya" en de ruimten voor het porto gesteld is in Guldens en in Stuivers. Bovendien zijn die brieven uit Soerabaia afkomstig voorzien van eene stempel „Franco" en duiden aan, dat sedert de Fransche overheersching de mogelijkheid geopend werd om het porto bij verzending middels franco-stempels bij vooruitbetaling te voldoen. (Zie afb. 28.)

Aangezien de poststempels uit den Franschen tijd zeer kort in gebruik zijn geweest, behoeft het geen nader betoog, dat deze onder de meest zeldzame gerekend kunnen worden.

VERVOERMIDDELEN.

Toen onder het ijzeren regime van den Gouv. Generaal Daendels de groote postweg in korten tijd gereed was gekomen, verrezen langs dien

weg op bepaalde afstanden van circa 15 K.M. logementen en wisselplaatsen, welke voor het meerendeel in heerendiensten werden opgetrokken.
Behalve dat de correspondenties voor de binnenlanden bestemd, door rijdende postillons werden medegenomen, bestond nog bovendien de gelegenheid om brieven en pakketten met postkarren mede te geven. De post werd vervoerd met postkarren, die overal hetzelfde model hadden. Met de begeleiding dezer postkarren waren twee in blauwe uniform met roode uitmonstering gekleede postillons belast. Ter meerdere verzekering van den brievenpost reden de postillons bij nacht met een geleider en waren voorzien van brandende fakkels, die aan elk station in voldoende voorraad aanwezig moesten zijn. In geval van onveiligheid der wegen werden de postillons daarenboven nog door de noodige manschappen begeleid.
Den 22en December 1810 kwam het besluit af, dat van af 1 Januari 1811 tot eind April d.a.v. en zoo ieder jaar de dienst der „ordinaire postwagens" slechts eenmaal 's weeks een postwagen tusschen Batavia en Soerabaia zou rijden, instede van tweemaal als toen gebruikelijk was. Dit in verband met het feit dat door de voortdurende regens in dat gedeelte van het jaar de postweg zoo goed als onbegaanbaar was.

BEPERKING IN VERBAND MET OVERBELASTING.

Meermalen deed zich het geval voor, dat door overbelasting een postillon langer over een traject deed dan was bepaald, waardoor natuurlijk de bestelling een vertraging ondervond. Naar aanleiding van de vele klachten omtrent de ongeregelde bezorging van brieven en rapporten lezen wij in de bijlagen, behoorende tot den Staat der Nederlandsche Oost Indische Bezittingen het volgende:

DAENDELS, Maarschalk van Holland, Gouverneur-Generaal van Indiën enz. enz.

Buitenzorg, den 25 van Wijnmaand 1810.

In aanmerking genomen zijnde, dat de brievenposten, met zware en volumineuze pakketten dikwijls wordende gechargeerd, daardoor de route in den ordinairen bepaalden tijd niet kunnen afleggen, waar door dezelve vier en twintig uren later als naar gewoonte, zoo als reeds meermalen gebeurd is, zijn aangekomen: is besloten, dat niemand, het zij hooge of mindere ambtenaren met de ordinaire brievenposten pakketten zullen mogen medegeven, de zwaarte van vijf ponden excederende, met verbod aan Postmeesters of Postcommiezen dezelve ter verzending te accepteeren, met uitzondering echter van alle zoodanige pakketten, welke aan den Maarschalk en Gouverneur-Generaal zijn geadresseerd of door de Secretarie van Zijne Excellentie worden geëxpedieerd.
En zal extract dezes gedrukt en worden afgezonden aan allen en een iegelijk, die het aangaat.

(w.g.) DAENDELS.
Ter ordonnantie van Zijne Excellentie
(w.g.) H. VEECKENS, Sec. Gen.

(Zie afb. 29.)

RAPPORTEN, INSPECTIES.

Iedere maand hadden de postcommiezen hun schriftelijke rapporten en de driemaandelijksche rekening en verantwoording in te dienen bij den postmeester van hun district, terwijl de commissaris der wegen en posterijen verplicht was om de drie maanden eene algemeene inspectie van alle post etablissementen te houden. Werd bij die gelegenheid de administratie en de kas in orde bevonden, dan werd door den commissaris het postboek voor decharge geteekend. In het tegenovergestelde geval, moest de Gouverneur-Generaal met de onjuistheden in kennis gesteld worden. Viermaal 's jaars bracht de commissaris een verslag uit van zijne bevindingen aan den Gouverneur-Generaal.

VERANTWOORDELIJKHEID POSTAMBTENAREN.

Dat ambtenaren dus ook postambtenaren, bij hunne aanstelling in hunne ambt tijdens het bewind van Daendels aan strenge en krasse bepalingen onderworpen waren, blijkt uit de volgende:

ORDONNANTIE.

Generale Directie, Administratie en Comptabiliteit No. 39.

Aangezien ons voorgekomen enz. enz.

„Art. 1. Dat ambtenaren, aan welke de beheering, bewaring of eenig oppertoezicht over 's Lands gelden of goederen is toevertrouwd, zich schuldig makende aan ontvreemding of verduistering derzelve en zulks op eene wijze dat daaruit de hoogste graad van opzettelijke ontrouw kan worden afgeleid en dat het werkelijk nadeel, daardoor aan de Lande veroorzaakt, niet minder bedraagt dan eene waarde van 30.000 Rds. aan zilvere munt, zullen gestraft worden **met den dood".**

„Art. 2. Dat de voornoemde ambtenaren, met denzelfden hoogsten trap van opzettelijke ontrouw, een minder nadeel van ten minsten 15.000 gelijke Rds. of met eene minderen trap van opzettelijke ontrouw, hetzelfde nadeel van Rds. 30.000 zilver geld aan den Lande toebrengende, daarvoor zullen gestraft worden met de straffe **naast den dood".**

„Art. 3. Dat dezelfde ambtenaren in hunne administratien den Lande door opzettelijke ontrouw, wel niet zoo verre, als bij art. 1 en 2 omschreven is, doch echter voor eene noemenswaardige som benadeelende, naar exigentie van zaken en omstandigheden en ter arbitrage van den regter, zullen gestraft worden met **langdurige gevangenis** niet te boven gaande den tijd van 12 jaren, **bannissement voor altoos** alzoo uit deze kolonie, **eerloos verklaring of departement van ambt en qualiteit".**

„Art. 4. Dat de gedachte ambtenaren, met opzet den Lande in hunne administratien een nadeel toebrengende, 't welk op zichzelve niet noemenswaardig is en niet te boven gaat de somma van 5 Rds. zilvergeld,

voor de eerste maal met eene **tien dubbelde restitutie** of arbitraire geldboete, doch bij herhaling derzelve misdaad, met suspensie voor een tijd, of deportement van ambt en qualiteit zullen worden gestraft".

„Art. 5. Dat de misdrijven..... enz. enz.

Gegeven in het Gouvernements huis te Batavia, op het Eiland Groot Java, den 14 den van Sprokkelmaand 1810.

POSTVERVOER DOOR DERDEN.

Er konden zich wel eens motieven voordoen voor de verzending van extra-post met reizende kooplieden, doch mochten bij dergelijke gelegenheden geen Gouvernements postwagens beschikbaar worden gesteld; de reizigers moesten van hun eigen rijtuigen gebruik maken. Zulks moge ten overvloede blijken uit het register der Besluiten van den Gouverneur-Generaal ddo. October 1810, luidende als volgt:

EXTRACT uit het Register der Besluiten van Zijne Excellentie, den Maarschalk van Holland, Gouverneur-Generaal van Indië.
dd. Buitenzorg, den 24 van Wijnmaand 1810.

Ten eerste,
dat geene postwagens zullen worden gefourneerd tot extra-posten en dat alle de genen, welke verkiezen met extra-post te reizen, zullen moeten voorzien zijn van hunne eigene rijtuigen, en

Ten tweede,
dat het aan met extra-post reizende personen niet zal zijn gepermitteerd, zich van hunne eigene koetsiers en voorloopers te bedienen.
En zal extract dezes gedrukt en worden afgezonden aan allen en iegelijk, die het aangaat.

(w.g.) DAENDELS.

Ter ordonnantie van Zijne Excellentie
(w.g.) H. VEECKENS, Sec. Gen.

DE ENGELSCHE TUSSCHENREGEERING.

De benoeming van Thomas Stamford Raffles tot „Lieutenant-Governor of Java and its dependencies" 11 September 1811, kenmerkte zich door tal van nieuwe hervormingen. Onder zijn bewind werd ook het postreglement wederom opnieuw gewijzigd.
Er werden nieuwe reglementen en bepalingen ontworpen en deze heette toen **„Regulations for the post establishment on the island of Java".**
Een der voornaamste voorschriften door Raffles uitgevaardigd is voorzeker geweest de publicatie dato 19 Augustus 1812, waarbij was bepaald, de afschaffing van den postwagendienst. Curiositeitshalve laten wij deze bekendmaking hieronder volgen:

PUBLICATIE.

„Zijne Excellentie den Heer Luitenant-Gouverneur in Rade goed gevonden hebbende, afte schaffen de inrichting der ordinaire Postwagens over het geheele Eiland Java en te gelasten dat de extra Posten alleen voor den vervolge aangehouden zullen worden, waarvan de huur voor reekening van het Gouvernement zal ingevordert worden; zoo wordt hier bij bekend gemaakt, dat met en na den 1ste September aanstaande het reyden der ordinaire Postwagens zal ophouden en dus een ieder, welke permissie erlangd over den Landweg te reyzen, zich van een eigen Reituig zal moeten voorzien. De inrichting der Postpaarden, Tuigen en Koetziers blijft op den ouden voet, doch ten einde ongeregeldheden voor te komen, zal de betaling moeten geschieden ter plaatze, van waar men vertrekt, voor de geheele reyze.
Te erlanging van paarden adresseere men zich aan de Postmeesters te Batavia, Samarang en Sourabaya en aan het Civiel gezag in de overige Districten, die een bewijs der betaling zullen verleenen, het welk op ieder station vertoond en zonder het welke geene paarden gefourneerd zullen worden. In alle gevalle zal de betaling moeten geschieden alvoorens de paarden gebruikt worden en zal een ieder welke vermeend in den dienst en dus voor reekening van het Gouvernement te reyzen,

egter verplicht zijn even als ieder partikulier te betalen, om bij de indiening eene declaratie van onkosten aan het Gouvernement die reiskosten naderhand gerestitueerd te worden".
Gegeven, in het Gouvernements huis op Molenvliet den 19 Augustus 1812.

ONDERHOUD VAN DEN POSTWEG.

De door Daendels aangelegde postweg bleek reeds spoedig onderhoud en verbetering te behoeven. Om daarin te voorzien besloot het Engelsch tusschenbestuur een loterij uit te schrijven, genaamd **„The New Road Lottery"** of wel **„De eerste Javasche Loterij",** tot een fonds voor de verbetering van den weg tusschen Batavia en Semarang.
Opmerkelijk is het, dat de Engelschen de loterij aanduidden met de benaming van „nieuwen weg". Terloops zij ook opgemerkt, dat de hierboven genoemde loterij de eerste officieele voor geheel Java was.
De „New Road Lottery" was groot 4000 loten à 25 Spaansche dollars, dus totaal 100.000 Sp. dollars. Tien procent hiervan, dus 10.000 Spaansche dollars was bestemd voor de verbetering van den grooten postweg en tot bestrijding der kosten van de loterij.
Zou het uitschrijven van een loterij ten bate van de verbetering of het onderhoud van openbare werken niets zijn ter navolging voor ons huidig gouvernement?

ONGEFRANKEERDE- EN FRANCO BRIEVEN.

Wanneer het port voor een brief niet op de plaats van afzending betaald werd, moest zulks een stuk afgestempeld of bijgeschreven worden met de woorden **„Bearing Postage".** (ongefrankeerd)
Het verschuldigde port werd dan op de enveloppe bijgeschreven of bijgestempeld.
De ontvanger moest dan het aangegeven port bij uitreiking van den

brief betalen. Wenschte deze het verschuldigde port niet te voldoen, of was de geadresseerde onbekend, dan ging de brief aan den afzender retour, welke dan het porto voor heen en terugzending had te betalen. Bovendien komen van die jaren ook brieven voor waarbij het verschuldigde porto bij aanbieding werd voldaan. (franco) Dergelijke brieven werden dan door den postmeester afgestempeld of door den afzender bijgeschreven met de woorden **„Post Paid".**

STEMPELS ENGELSCH-TUSSCHEN-BESTUUR.

Het Engelsche tusschenbestuur bediende zich eveneens van stempels, maar met een eenigszins gewijzigd karakter. Er werden toenmaals reeds twee stempels op het adres van den brief afgedrukt, een van de plaats van afzending en het andere van die van aankomst.

De meest bekende stempels uit het Engelsche interregnum zijn die, bestaande uit twee concentrische cirkels, die de woorden dragen **„Java Post Office"** de plaatsnaam en de aanduiding **Dollors en Stuvers.** Deze stempels met roode inkt afgedrukt waren bestemd voor de gewone postkantoren. Het hoofdkantoor te Batavia gebruikte een dergelijke interregnumstempeltype met bijvoeging van het woord **„General"** rondom in den tekst.

Verder komen gedurende het Engelsche tusschenbestuur ook briefstempels voor van Hollandsche origine, somtijds met bijvoeging van het port in stuivers.

Hiernevens brengen wij eenige afbeeldingen van diverse poststempels uit de Engelsche tusschenregeering, waarop een en ander duidelijk tot hun recht komt. (Zie afb. 30 - 31 - 32 en 33.)

Voor verzamelaars hebben ook deze briefstempels hooge waarde.



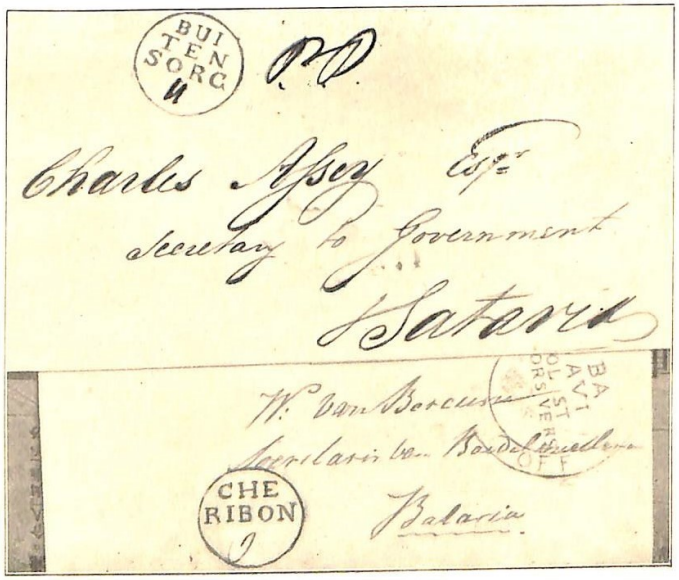
Afb. 30.



Afb. 31.



Afb. 32.



Afb. 33.

DRUKWERKEN.

Voor couranten, gedrukte stukken enz. was een lager port vastgesteld. Dit is de eerste maal, dat van een port voor drukwerken sprake is.

HET POSTKANTOOR.

Tijdens de Fransche- en Engelsche tusschenregeering bevond zich het postkantoor te Batavia in het gebouw waarin de Gouvernementsbureau's waren gehuisvest op Molenvliet hoek Prinsenlaan Zuid. Dit gebouw, hetwelk voor 30.000 rijksdaalders, onder de regeering van G.G. Daendels werd aangekocht, is een groot vierkant huis, twee verdiepingen hoog en met twee boven elkander geplaatste galerijen aan de noord-, west- en zuidzijde omgeven. Thans is dit gebouw verdwenen en staat de schouwburg „Thalia" op deze plaats.

Op het voorplein van de Gouvernementsbureau's was toen ook de Landsdrukkerij gevestigd. In 1827 werd het postkantoor gevestigd in het juist voltooide Paleis aan het Waterlooplein, waar het bleef tot 1860, toen het verplaatst werd achter den grooten Schouwburg, (Stadsschouwburg) op het terrein van het voormalige groote paardenpost-station.

Te Soerabaia was het eerste postkantoor gevestigd in een der lokalen van het voor kort geleden afgebroken Residentiekantoor, tegenover de alom bekende „Roode Brug".

Later — in Maart 1864 — moest wegens de uitbreiding die het brievenvervoer had aangenomen, naar een ruimere lokaliteit worden uitgezien en men vond deze ten huize van den postmeester C. Welter in de Overvaartstraat.

Een jaar later, toen inmiddels een andere postmeester A. Altheer was opgetreden, werd het postkantoor naar Gatottan en in Januari 1869, onder postchef Mourits, naar de Heerenstraat overgebracht.

HET NEDERLANDSCH-INDISCH GOUVERNEMENT.

HOOFDSTUK III.

DE KOLONIEN WEER ONDER STAATSBESTUUR.

Nederland had zich weder van Frankrijk gescheiden en een eigen bewind ingesteld, dat, ten gevolge eener overeenkomst te Londen (Londensch tractaat van 13 Augustus 1814) eene generale commissie naar Java zond, om het gouvernement over te nemen. Nadat de instructies waren gekomen en op den 19en Augustus 1816 de overgave der Koloniën aan de Commissarissen-Generaal was bepaald, werden ook in dat jaar voor het eerst de bekende Staatsbladen uitgegeven en het is aan de hand daarvan, dat wij de ontwikkelingsgeschiedenis van het postwezen in Nederlandsch-Indië verder beschrijven.
Toen het bestuur in Indië opnieuw geregeld moest worden, bleven evenwel de eerste jaren de bestaande bepalingen der posterijen gehandhaafd. Er was toenmaals nog betrekkelijk weinig geregeld bij het binnenlandsch postverkeer, doch wij meenen te mogen veronderstellen, dat, waar in andere landen al reeds voorschriften en bepalingen bestonden, men wel eenigszins gedwongen was, regelingen dienaangaande te treffen voor de verzending van poststukken zoowel naar het binnen- als buitenland.

NIEUWE BEPALINGEN VAN 1818.

Bij besluit van den Secretaris van Staat, Gouverneur-Generaal van Ned. Indië, van 12 September 1818 No. 26, werden nieuwe bepalingen vastgesteld omtrent de correspondentie met overzeesche landen. Allereerst werd bepaald, dat het tarief van brievenporten, bij het reglement op de overzeesche correspondentie gevoegd, in Indisch geld overgebracht zal worden. [1])

[1]) Bij de eerste regeling van het Indische financiewezen, zoo als die is omschreven in de publicatie van Commissarissen Generaal van 11 Januari 1817, werd de duit behouden als de eenheid van den koperen gulden, 4 duiten maakten een stuiver en 30 stuivers of 120 duiten had de waarde van den gulden. (zie verder pag. 46).

Verder werd voor brieven van en naar Nederland of Nederlandsche bezittingen, geen landport betaald, terwijl alle andere zeebrieven, behalve het verschuldigde zeeport tot aan de haven van bestemming of van verzending, nog onderhevig waren aan het gewone landport.
Bij de aankomst van schepen moesten alle poststukken zonder uitzondering door de gezagvoerders worden afgegeven, te Batavia aan den havenmeester en elders aan de hoogste plaatselijke civiele autoriteiten. De officieele stukken moesten direct na aankomst worden bezorgd aan de opgegeven adressen, terwijl de particuliere brieven aan het postkantoor werden bezorgd, dat dan voor verdere distributie had zorg te dragen.

ZEEBRIEVEN FRANCO EN ONGEFRANKEERD.

De postmeester te Batavia had tot taak, alle brieven uit Nederland, welke door hem in pakketten werden ontvangen, naar hetgeen stond aangegeven, in de bijbehoorende advieslijst, portvrij dan wel met het zeeport volgens het bestaande tarief belast, te verzenden, na echter eerst elken brief van een der beide onderstaande stempels te hebben voorzien.





Tot 1854 is de duit de eenheid der koperen munt gebleven, hoezeer van 1833 tot 1841 aan de Gouvernements munt te Soerabaia ook één- en tweecent-stukken werden geslagen die koers hadden als duiten en dubbele duiten, hoewel zij oorspronkelijk waren bestemd om te worden uitgegeven tegen 100 centen op den gulden.

Bij de laatste diende dan te worden aangeteekend het gewicht van den brief en het verschuldigde port.
Brieven, afkomstig van plaatsen buiten het Nederlandsche grondgebied en alle die, welke niet in een behoorlijk pakket van een Nederlandsch postkantoor waren ontvangen, werden beschouwd als te zijn ongefrankeerd en moesten met het verschuldigde zeeport belast worden. De brieven, welke afkomstig waren van plaatsen buiten het Nederlandsch grondgebied, werden bovendien nog belast met het gewone landport.

RECHTEN EN PLICHTEN DER POSTMEESTERS.

De postmeesters waren gerechtigd aan de gezaghebbers voor elken brief, door hen aan het postkantoor af te geven, tegen afgifte van een kwitantie, een vergoeding van 5 stuivers Indisch geld te betalen, van welke uitgaven zij aanteekening dienden te houden.
Bij de verzending was het ten strengste verboden particuliere brieven in officieele pakketten te sluiten.
Alle brieven, die over zee verzonden moesten worden, dienden eerst netjes onder kruisband gericht te worden aan het adres van een der postmeesters der kantoren te Batavia, Semarang of Soerabaia en deze zorgden voor verdere doorzending. Brieven, naar plaatsen verzonden, welke niet op Nederlandsch grondgebied waren gelegen, dienden bij de afzending geheel te worden gefrankeerd, zoowel voor landport- als zeeporttarief, terwijl de overige bij afzending naar eigen verkiezing al dan niet gefrankeerd konden worden, zullende in beide gevallen vooraf met een der hierboven omschreven stempels moeten worden afgedrukt.
De postmeesters moesten zich op de hoogte houden van de vertrekdata en de bestemming der schepen om daarvan zoo vroeg mogelijk door middel van de courant of aankondiging, kennis te geven aan de gemeenschap. De havenmeesters waren verplicht speciaal aan de postmeesters vier en twintig uren vóór het vertrek van een schip daarvan kennis te geven. Op de postmeesters rustte de verplichting de poststukken voor

zoover zulks mogelijk was, te doen verzenden met de scheepsgelegenheden, hen door de afzenders opgegeven.
Alle pakketten met particuliere brieven moesten door de postmeesters worden geadresseerd aan het postkantoor op de eerste plaats door het schip aangedaan, en aldus:

Brieven van het postkantoor te..... af te geven aan het postkantoor in.....

De pakketten werden aan de gezaghebbers afgegeven door den havenmeester, die daarvoor een reçu ontving, dat ten postkantore gedeponeerd moest worden.
Bij het reglement op de behandeling der correspondentie van en op de Koloniën en verdere overzeesche landen, met uitzondering van Engeland, werd bepaald, dat de brieven, bestemd voor de Nederlandsche Koloniën op de respectievelijke kantoren aangenomen moesten worden en zulks naar verkiezing van den afzender al dan niet gefrankeerd, terwijl in geval van het daarvoor verschuldigde porto, naarmate van de zwaarte van de brieven, moest worden berekend volgens het bestaande tarief. Na betaling werden dergelijke gefrankeerde brieven zonder eenige verdere bijbetaling in de Koloniën, aan den geadresseerde bezorgd.
Brieven uit Indië welke geadresseerd waren aan den Koning of aan eenig ministerieel of ander departement van algemeen bestuur in Holland, **moesten** portvrij worden verzonden. Hetzelfde gold ten aanzien der correspondenties door den Koning of door den Minister en den Directeur-Generaal van het departement van koophandel en koloniën afgezonden aan de Opperbesturen der Nederlandsche Koloniën alsmede aan de Kommandanten van de eskaders in de Koloniën zich bevindende.
Bij de brieven voor de Nederlandsche Koloniën werd bij elke verzending een advies gevoegd. Dit advies hield in:

a. De naam van den schipper en het schip waarmede, en den tijd waarop de expeditie geschiedt.
b. Het bedrag der ongefrankeerde brieven volgens het bestaande tarief.
c. Het bedrag der naar dat tarief vervoerde portvrije brieven.

In de Koloniën had de expeditie van alle poststukken naar het Moederland op denzelfden voet als boven plaats.

TARIEF VOOR DE ZEEBRIEVEN.

Laten wij thans de tabel volgen voor het vaststellen der porto's voor de zeebrieven. Tien gram volgens het oud-Amsterdamsche gewicht is gelijk aan één lood.

Behoort bij besluit van Commissarissen Generaal van 12 Sept. 1818, No. 26

Tafel van de opklimming der porten voor de zeebrieven.

VOOR EEN BRIEF.	beneden het lood,			1 port,	*f*	0 120	Hol. Ct. of *f*	0 150	Ind.
	Van 1 lood	tot	1½ ,,	1½ ,,		0 180	,,	0 222	,,
	1½ ,,		1 ,,	2 ,,		1 40	,,	1 00	,,
	2 ,,		2½ ,,	2½ ,,		1 100	,,	1 72	,,
	2½ ,,		3 ,,	3 ,,		1 160	,,	1 150	,,
	3 ,,		3½ ,,	3½ ,,		2 20	,,	1 222	,,
	3½ ,,		4 ,,	4 ,,		2 80	,,	2 00	,,
	4 ,,		4½ ,,	4½ ,,		2 140	,,	2 72	,,
	4½ ,,		5 ,,	5 ,,		3 00	,,	2 150	,,
	5 ,,		6 ,,	5½ ,,		3 60	,,	2 222	,,
	6 ,,		7 ,,	6 ,,		3 120	,,	3 00	,,
	7 ,,		8 ,,	6½ ,,		3 180	,,	3 72	,,
	8 ,,		9 ,,	7 ,,		4 40	,,	3 150	,,
	9 ,,		10 ,,	7½ ,,		4 100	,,	3 222	,,
	10 ,,		12 ,,	8 ,,		4 160	,,	4 00	,,
	12 ,,		14 ,,	8½ ,,		5 20	,,	4 72	,,
	14 ,,		16 ,,	9 ,,		5 80	,,	4 150	,,
	16 ,,		18 ,,	9½ ,,		5 140	,,	4 222	,,
	18 ,,		20 ,,	10 ,,		6 00	,,	5 00	,,
	20 ,,		23 ,,	10½ ,,		6 60	,,	5 72	,,
	23 ,,		26 ,,	11 ,,		6 120	,,	5 150	,,

VOOR EEN BRIEF.

Van 26	lood	tot 29	lood,	11½	p.,	*f*	6 180	Hol. Ct.	of *f* 5 222	Ind.
29	„	32	„	12	„		7 40	„	6 00	„
32	„	36	„	12½	„		7 100	„	6 72	„
36	„	40	„	13	„		7 160	„	6 150	„
40	„	44	„	13½	„		8 20	„	6 222	„
44	„	48	„	14	„		8 80	„	7 00	„
48	„	53	„	14½	„		8 140	„	7 72	„
53	„	58	„	15	„		9 00	„	7 150	„
58	„	63	„	15½	„		9 60	„	7 222	„
63	„	68	„	16	„		9 120	„	8 00	„
68	„	74	„	16½	„		9 180	„	8 72	„
74	„	80	„	17	„		10 40	„	8 150	„
80	„	86	„	17½	„		10 100	„	8 222	„
86	„	93	„	18	„		10 160	„	9 00	„
93	„	100	„	18½	„		11 20	„	9 72	„
100	„	110	„	19	„		11 80	„	9 150	„
110	„	120	„	19½	„		11 140	„	9 222	„
120	„	130	„	20	„		12 00	„	10 00	„
130	„	140	„	20½	„		12 60	„	10 72	„
140	„	150	„	21	„		12 120	„	10 150	„
150	„	160	„	21½	„		12 180	„	10 222	„
160	„	170	„	22	„		13 40	„	11 00	„
170	„	180	„	22½	„		13 100	„	11 72	„
180	„	190	„	23	„		13 160	„	11 150	„
190	„	200	„	23½	„		14 20	„	11 222	„

En zoo vervolgens, voor ieder 10 looden meer, 6 stuivers Hollandsch of 7 stuivers en 2 duiten Indisch.

TARIEF OP JAVA.

Het is voorzeker teekenend voor het binnenlandsch brievenverkeer op Java, dat van Regeeringswege eerst de verzending tusschen Nederland en de Koloniën werd geregeld en men er pas drie jaren later (1821) toe

kwam, een tarief voor briefporten naar de onderscheiden residenties op Java vast te stellen. Dit tarief werd algemeen bekend gemaakt door middel van het Staatsblad en de Bataviasche Courant. [1])

WIJZIGINGEN 1822.

Bij Besluit van 18 Januari 1822, No. 7, Staatsblad No. 1, werden eenige wijzigingen aangebracht in het bepaalde bij Staatsblad No. 64 van 1818. Hierbij was bepaald, dat de brieven uit het Rijk voor de Koloniën bestemd, behalve op de postkantoren te Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Ostende, mede verzameld werden op de kantoren te Den Helder en te Vlissingen. Bij dit besluit werd voor het eerst een vermindering van porto ingevoerd voor nieuwspapieren, periodieken en andere gedrukte werken op voorwaarde, dat de verzending geschiedde onder smalle kruisbanden, opdat gemakkelijk te controleeren zou zijn, dat daaronder geen brieven waren ingesloten. Deze moderatie voor drukwerken werd geregeld als volgt:
Bij de aankomst in Holland uit al de Koloniën en overzeesche landen, zonder onderscheid, moest voor elk pakket, bevattende minder dan vijf vellen druks, 40 cent worden betaald en voor elk vel meer 10 cent, hetgeen mede van kracht was voor de verzending naar Indië. Ingeval van frankeering bij de afzending zal het vooraf te betalen port op denzelfden voet worden berekend en het woord **„Franco"** op de pakjes moeten worden afgestempeld, waarna zij verder aan geene portbetalingen meer onderhevig waren.

---

[1]) Het Staatsblad voor Ned. Indië ving aan met het jaar 1816 en verscheen voor het eerst in 1817.
Op Dinsdag 20 Augustus 1816 verscheen het eerste nummer der officieele „Bataviasche Courant".
Het Staatsblad en de Bataviasche Courant werden ter Landsdrukkerij gedrukt, oorspronkelijk gelegen in de benedenstad te Batavia, doch door Daendels verplaatst in een „buiten de stad aan 't Molenvliet geleegen seer aangenaam en seer gesond seer spacieus buitenhuis".

Brieven en drukwerken voor het Buitenland bestemd kunnen ter verzending aan de postkantoren alleen worden aangenomen tegen eene gedwongen frankeering.
Wanneer echter een pakket nieuwsbladen tegen verminderd tarief was vervoerd van Holland naar de Koloniën of omgekeerd en het moest, om het juiste adres te bereiken, nog worden doorgezonden, b.v. naar het Buitenland of naar de Buitenbezittingen, dan moest aan de bevelhebbers der schepen, die het pakket verder vervoerden een gelijke premie worden uitbetaald als voor de brieven was vastgesteld; waaruit volgt dat van een verminderd tarief voor drukwerken binnen de grenzen van Nederlandsch-Indië nog geen sprake was.

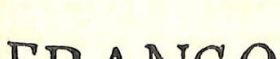
REGLEMENT OP JAVA 1823.

Nadat het brievenvervoer tusschen Nederland en de Koloniën was geregeld, werd eerst in 1823 het **„Reglement op den brieven- en wagenpost op Java"** ingevoerd. Van een gelijktijdige regeling op de Buitenbezittingen bemerken we dus voorshands nog niets.
De administratie van den brieven- en wagenpost op Java stond onder bestuur van de Hoofddirectie van financiën en het plaatselijk toezicht van de Residenten. In Batavia, Semarang en Buitenzorg waren postmeesters aangesteld en in de overige residenties ambtenaren met den titel van postcommies.
Deze ambtenaren moesten elk kwartaal verantwoording afleggen van ontvangen wagen- en brievenvrachtgelden voor de Algemeene Rekenkamer, welk rapport vergezeld ging van een maandelijksche postrekening der ingekomen gelden van de ontvangen gefrankeerde en ongefrankeerde brieven, verder een staat van ontvangst voor de voorspannen, plaatsen op den postwagen en rijpaarden, een staat van het aanwezige materiaal, enz. enz.
Alle uitgaven, den dienst der posterijen betreffende, zooals de bezoldiging der ambtenaren, de aankoop van postpaarden, de padi tot voedsel voor paarden, den aankoop, het vernieuwen en het onderhoud van het

paardentuig, het onderhoud der postwagens, werden door de Residenten gedaan, met uitzondering van de bezoldiging der ambtenaren, waarvoor noodig was de toestemming van het Gouvernement.
De data van aankomst en vertrek van postwagens bleven zooals ze voor het van kracht worden van dit reglement reeds waren, voor zoover de Gouverneur-Generaal daarin geen verandering noodzakelijk oordeelde.
De posten, van het Westen komende, mochten te Semarang niet langer dan twee en te Buitenzorg niet langer dan een uur worden opgehouden, maar moesten direct doorgezonden worden. Te Buitenzorg kon de Gouverneur-Generaal schriftelijk bevel geven tot langer oponthoud aan den postmeester. Overigens mogen de postmeesters en postcommiezen de doortrekkende posten niet langer ophouden dan een half uur, met dien verstande, dat de post zoo spoedig mogelijk doorgezonden moest worden. In buitengewone gevallen kon een resident een langer oponthoud noodzakelijk oordeelen, doch dit mocht niet langer zijn dan een half uur boven den bepaalden tijd en moest door den postmeester op den adviesbrief worden aangeteekend.

UITSLUITEND FRANCO, NIEUWE TARIEVEN.

Bij dit reglement werd voorts bepaald, dat alle brieven voor de verzending **gefrankeerd** moesten zijn, zoodat dus die met de oude methode, die een betaling der frankeerkosten bij aankomst mogelijk maakte, werd gebroken. Bij verzending moesten alle brieven vooraf worden afgestem-









peld met het woord **„Franco"** en geven wij bijgaand eenige afbeeldingen van franco-stempels welke in die jaren in gebruik waren.
Vermoedelijk zal men de ondervinding hebben opgedaan, dat menige brief bij bezorging door den geadresseerde werd geweigerd of als onbestelbaar moest worden gedeponeerd, hetgeen schade en onkosten voor het Gouvernement tengevolge had.

Ook werd een nieuw tarief voor frankeering ingesteld. Thans werd het ook mogelijk, gelden, wissels of andere zaken van waarde per post te verzenden, doch niet, dan nadat registratie daarvan had plaats gehad ten kantore van afzending. Wel gaf de postmeester een bewijs voor ontvangst van bedoelde gelden, wissels of zaken van waarde, doch in geen geval was het postwezen aansprakelijk voor verliezen daaruit ontstaan.

Ook waren er reeds brieven en stukken van de betaling van port vrijgesteld, te weten:

a. De brieven voor alle publieke, algemeene of plaatselijke autoriteiten, welke ambtshalve waren geschreven en verzonden en waarvan op het adres melding was gemaakt door er het woord **„dienstzaken"** op te plaatsen en tevens vermelding van de qualiteit van den afzender.

b. De Bataviasche Courant, het Staatsblad, de Almanakken, het Naamboekje en andere dergelijke gedrukte stukken, welke door 's Lands drukkerij aan particulieren werden verzonden. Hierbij moest echter het omslag van deze stukken aan beide zijden worden opengelaten en er de woorden opgeschreven **„gedrukte stukken van 's Lands drukkerij".**

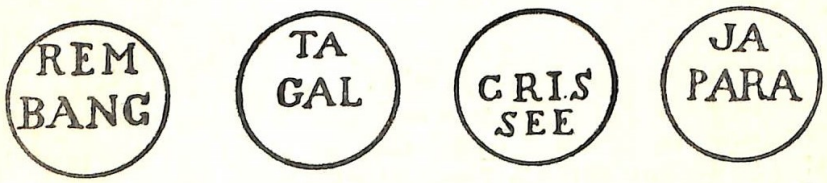
c. De brieven en stukken door de verschillende kerkgenootschappen, kerkenraden, collegien en armenverzorgers, schoolcommissiën en alle onder de bescherming van het Gouvernement staande vereenigingen en instellingen, het openbaar onderwijs, de verspreiding van nuttige wetenschappen en kennissen of de bevordering van eenige anderen tak van algemeen welzijn ten doel hebbende **„in officio"** geschreven en verzonden onder vermelding van den afzender.

De postmeester en postcommiezen hadden zorg te dragen, dat hiervan geen misbruik werd gemaakt en bij ontdekking daarvan moesten zij er onmiddellijk den Resident mee in kennis stellen.
Van alle gedrukte stukken, welke niet vielen onder bovengenoemden portvrijdom en die onder kruisband werden verzonden, werd een zesde van het port betaald, echter met dien verstande, dat deze verminderde vracht niet minder bedroeg dan één enkel port.
Aan het publiek werd door middel van de Bataviasche Courant kennis gegeven van de brieven, welke onafgehaald waren gebleven. Van aan militairen geadresseerde brieven werden maandelijks (voor zoover zij niet rechtstreeks bestelbaar waren) door de postambtenaren lijsten opgemaakt, die aan het militaire departement werden ingezonden om nadere informaties naar den geadresseerde.
Onafgehaalde brieven werden zes maanden na publicatie in de Bataviasche Courant aan den Resident gezonden, die een commissie benoemde, welke de brieven opende om, na kennisname van den afzender, den brief aan hem te doen retourneeren, met een geleidebrief.

WAGENPOST; POSTKARREN VOOR BRIEVEN.

Met de postkarren werd de post vervoerd. Deze karren hadden overal hetzelfde model. Met de begeleiding dezer postkarren waren de postillons belast, die als teeken hunner waardigheid een koperen plaat op de borst droegen, waarop de woorden **„Brievenpost Residentie . . . . . "**
Bij nacht reden de postillons met een geleider en waren voorzien van brandende toortsen, die aan elk station in voldoende voorraad aanwezig moesten zijn. De postillons werden bij de daartoe aangewezen stations vervangen, doch in geval zijn vervanger niet aanwezig was, rustte op hem de verplichting door te rijden tot een volgend station. Zij mochten zich aan een station niet langer ophouden dan noodig was voor de verwisseling van de paarden en dienden zoowel overdag als bij nacht, minstens zes paal per uur af te leggen. Deed een postillon langer over

een traject dan was bepaald en bestonden voor die vertraging geen voldoende steekhoudende motieven, dan werd hij door den Resident gestraft.
Er konden zich wel eens motieven voordoen voor de verzending van een extra-post doch hiervoor was de toestemming van den Resident vereischt. Voor een dergelijke extra verzending gebruikte men geen postkar, maar de postillon ging te paard. Van elke extra post moest de Resident bericht geven aan het Gouvernement. Waren er voor een Gouvernements dépêche op het station of kantoor geen postillons aanwezig, dan was de Regent of Europeesche ambtenaar ter plaats verplicht op hun verantwoording een ander besteller te zenden tot het dichtsbij gelegen kantoor, dat voor de ontvangst van het stuk een reçu afgaf. Angstvallig dienden de ambtenaren er voor te zorgen, dat in de expeditie van den brievenpost geen vertraging voorkwam. De postillons mochten zich nimmer zonder noodzaak ergens ophouden, terwijl zij, noch de paarden, andere diensten mochten verrichten.
De postambtenaren moesten alle ter verzending aangeboden brieven behoorlijk stempelen en in het memoriaal inschrijven.
Hieronder volgen eenige afbeeldingen van briefstempels dateerende uit



die jaren, waaruit een en ander duidelijk blijkt, dat gedurende de Engelsche tusschenregeering dergelijke poststempels toen reeds in gebruik waren.
In latere jaren werden deze ronde stempels door de respectievelijke kantoren als lakcachet gebezigd. Wij bezitten eenige van die brieven uit de jaren 1835-'37, welke toenmaals aan den achterkant door den dienst van het postwezen, met deze voormalige poststempels in lak werden afgedrukt.

Ook het „Postcomptoir-stempel" van Soerabaia, uit den tijd van Daendels, welke tijdens de Engelsche overheersching werd vervangen door het „Post-Office stempel", kwam gedurende het Nederlandsch-Indisch Gouvernement in de jaren 1817-'19 weder in gebruik.
Verder hadden de postambtenaren tot taak, het ontvangen porto en het gewicht op de onbeschreven zijde van den brief te vermelden en waren verplicht op verzoek van den afzender een door dien afzender geschreven reçu voor de ontvangst van den brief af te teekenen, maar dan diende men het dubbele port te betalen. Deze aangeteekende brieven werden afzonderlijk op den adviesbrief vermeld en daaraan met een touwtje vastgemaakt. De brieven voor elke plaats werden afzonderlijk gesorteerd en deze gezamenlijk in een pakket of valies gepakt, hetwelk met een slot werd gesloten. Op elk postkantoor waren gelijke, passende sleutels aanwezig. Alleen postambtenaren waren bevoegd de pakketten te openen en ingeval dit geopend werd aangebracht, moest den Resident daarvan worden kennis gegeven en een en ander op den adviesbrief worden aangeteekend. Ingeval brieven, na het sluiten van den brievenzak op het postkantoor werden bezorgd, moesten deze tot den volgenden postdag blijven liggen. Voor brieven, welke buiten den brievenzak werden meegegeven, doordat deze b.v. reeds was gesloten, droegen de postambtenaren niet de minste verantwoording. Dit was echter niet van toepassing op officieele brieven aan den dienst van den Lande reizende ambtenaren; deze brieven mochten, op schriftelijk verzoek der verzenders, aan den postillon worden meegegeven. Niemand mocht echter den postillon op den weg aanhouden tot afgifte van buiten het pakket verzonden brieven. Het was den postmeesters en commiezen ten strengste verboden pakketten te openen, welke niet voor hun kantoor waren bestemd. Bij verzending van den brievenzak werd aan den postillon een rijpas meegegeven, waarop het uur van vertrek werd genoteerd alsmede het aantal aan hem meegegeven pakketten. Deze pas werd op elk kantoor afgeteekend onder vermelding van het uur van aankomst en vertrek.
Postambtenaren konden op eigen risico een rekening courant openen over briefporten met ingezetenen van de plaats van hun kantoor. Zij

hadden zorg te dragen voor de meest mogelijke geheimhouding in hun kantoor en mochten, met uitzondering van de beambten van het departement der posterijen, aan niemand inzage van hun registers verstrekken.

DE GROOTE POSTWEG, POSTSTATIONS.

Onder de wegen op Java verdient buiten allen twijfel eerst genoemd te worden de, in 1809 in één jaar tijds, op bevel van den Gouverneur Generaal Daendels aangelegde **„Groote Postweg"**, (grintweg) welke langs de noordelijke kust, van het westelijkste naar het oostelijk punt reikte. Langs dezen weg welke geschikt was, om door postkarren en andere gewone postwagens, alsmede door groote karren met breede wielen bereden te worden, werden op bepaalde afstanden, regelmatige poststations en stallen voor postpaarden aangelegd. Deze openbare groote weg welke heden ten dage nog in gebruik is en in een doorgaans goeden staat door het Gouvernement onderhouden wordt, heeft met den aanleg tal van menschenlevens gekost. De weg begon te Anjer, liep over Serang en Tangerang naar Batavia. Op deze route vond men 14 poststations waar men van postpaarden verwisselde. Acht daarvan lagen in de residentie Bantam. Te Serang en te Tangerang waren tevens herbergen gevestigd, waar men eenige ververschingen bekomen kon en desnoods ook overnachten. Passagiers uit Europa komende, konden desverkiezend tegen betaling, postpaarden en rijtuigen bekomen, om zich over land verder naar Batavia te begeven alwaar zij in een dag konden aankomen, terwijl de reis over zee, bij stille of tegenwind, wel 8 dagen duren kon. Ook de brieven uit Europa komende moesten te Anjer worden afgegeven en werden door den Assistent-Resident naar Batavia opgezonden. Op ongeveer 12 palen [1]) van Serang lag het poststation Onderandir (tegenwoordige dessa Kopo) aan de breede rivier

[1]) Een paal op Java is 400 Rijnlandsche roeden of een Engelsche mijl, gerekend tegen 20 minuten gaans. Tijdens de Engelsche overheersching, werd op elke Engelsche mijl, langs den geheelen groote Postweg over Java, genummerde palen geplaatst.

Tji Oedjoeng die men om hare breedte als wegens den geweldigen stroom overstak door middel van een pont. Soms toch geschiedde dit met zeer primitieve ponten niet veel beter dan gewone vlotten en ook thans trekt men somwijlen den vloed over op hangende bruggen, die de reizigers voorzeker niet zonder weifeling beschouwen, alvorens er zich met hun rijtuigen op te wagen. Acht palen voorbij Onderandir kwam men te Tjikandi, het laatste poststation op Bantams grondgebied, waar men de breede rivier van denzelfden naam mede met een pont overstak, om in de residentie Batavia te arriveeren. In deze residentie liep de groote weg van Tjikandi eenigszins kronkelende naar Tangerang, van daar in een rechte lijn langs de Mookervaart naar Batavia; voorts over Weltevreden, Meester-Cornelis en de particuliere landerijen Tandjong-Oost, Tjimangis en Tjibinong naar Buitenzorg. Op deze route trof men 5 posthuizen aan, waar men van paarden verwisselde. Van Buitenzorg af liep de groote weg in zuid-oostelijke richting naar den top van den berg Mengamendoeng over de Poentjak en vervolgens over een heuvelrug van den berg Gedé naar Tjiandjoer, op de oosterhelling van die vulkaan gelegen. Hier en daar is de weg zoo steil, dat men met rijtuig reizende, behalve de vier paarden, doorgaans nog vier tot acht buffels voor spande, die gezamenlijk al hunne krachten noodig hadden, om het voertuig binnen vier uren tijds op de hoogte van den berg te brengen. Met ijzeren volharding deed Daendels den postweg over dezen, ongeveer 1500 meter hoogen bergpas aanleggen. Verder liep de weg van Tjiandjoer over de Tji Sokan en de Tji Taroem, beide ondoorwaadbare rivieren, langs een bergachtige streek, naar de vlakte van Bandoeng, daarna over den bergrug, welke die vlakte van de vallei van Soemedang scheidde; vervolgens was de weg in de steile helling van het diepe ravijn der Tji Peles gekapt. Van Soemedang daalde hij langs de hellingen der vulkaan Tampomaas, naar het dal der Tji Manoek welke rivier men te Karang Sambong (tegenwoordige dessa Tomo) om hare breedte met een vlot overstak. In de residentie Preanger Regentschappen trof men op verschillende afstanden 24 poststations ter verwisseling van paarden en in de drie hoofdnegorijen Tjiandjoer, Bandoeng en Soemedang nachtverblijven of herbergen (pasanggrahan) aan, die

van Gouvernementswege werden opgericht, om de reizigers in de gelegenheid te stellen rust te nemen en zich van verschillende levensbehoeften te voorzien. Teneinde alle oponthoud en vertraging te voorkomen, stonden aan ieder poststation of wisselplaats altijd eenige postpaarden, zoo voor particuliere rijtuigen als voor den brievenpost, aangespannen, terwijl men daarenboven op enkele punten van den weg, waar deze bergop klom en de helling buitengewoon steil en moeilijk was, altijd buffels gereed waren, die, op den dienst afgericht voor de paarden werden gespannen. Van Karang Sambong liep de postweg door een boschrijke, eenigszins golvende streek, langs de vestingwallen Palimanan, naar Cheribon. In deze residentie was de groote weg, vooral in den regentijd, in vele lage streken overstroomd. De weg liep langs kale vlakten en leverde weinig belangrijks op. De rivier Losari moest men met een pont oversteken, om in het Tegalsche te komen. De weg, door de Engelschen aangelegd in 1812-'13, door de lagere landen van Krawang en Indramajoe, vereenigde zich te Cheribon met den grooten postweg. Den weg in oostwaartsche richting volgende, kwam men aan het station Tandjoeng en van daar eenige palen verder moest men weer met een vlot de rivier Pamali oversteken om in het regentschap Brebes te komen. Van daar den postweg vervolgende, kwam men te Tegal aan, vervolgens liep hij over Pemalang en Tjomal naar Pekalongan. Langs dezen weg waren in de residentie Tegal 12 poststations gevestigd. In de residentie Pekalongan ging de weg van af de hoofdplaats 9 palen oostwaarts tot den post Batang en van daar met eenige slingeringen, welke door het bosch van Weliri langs het zeestrand liep, naar het poststation Soebah. Van Soebah den postweg verder volgend, bereikte men de Kali Koeto, welke rivier met een pont moest worden overgevaren om daarna via het poststation Weliri in het district Kendal te komen. Van Weliri af ging de weg steeds door strandvlakten noordwaarts, daarna over de Kali Bodri met een pont, vervolgens via de stations Kendal en Kaliwoengoe naar Semarang. Langs den grooten weg welke in de residentie Pekalongan liep, trof men 7 poststations aan. Te Semarang verdeelde zich de postweg in tweeën. De eene als voortzetting van den hoofdweg naar het oostelijk gedeelte van de residentie, terwijl de

andere tak zuidwaarts naar de residentie Kedoe, Djokjakarta en Soerakarta gericht was. Langs dezen zuidelijken landweg, waren wel wisselplaatsen, maar geen posterijen. Naar Soerakarta of Djokjakarta willende reizen, voorzag men zich zelven van paarden tot aan Bawèn, door middel van den herbergier te Semarang en voor het overige van dien weg, trachtte men die van Soerakarta of Djokjakarta te bekomen. Te Djatingalé (op 5 palen afstands van Semarang) moesten de postwagens met buffels voor de paarden, tegen de steilte worden opgetrokken.

Waren de postpaarden langs den Grooten Postweg over Java voor Gouvernements rekening, hier in de Vorstenlanden waren de landwegen voor eigen rekening van den Sultan en van den Pangeran Adipatti Pakoe Alam. De eerste tot zoo ver zijn eigen grondgebied zich uitstrekte en de laatste voor het district Galoor.

De postpaarden langs den grooten weg over Java's noordkust konden ook kosteloos gebruikt worden, wanneer men in dienst van het Gouvernement reisde.

De groote weg vanaf de hoofdplaats Semarang oostwaarts liep over Karangtengah en Demak naar Koedoes. Op deze route trof men 4 stations of wisselplaatsen aan. Van uit Koedoes liep nog een weg in noordwestelijke richting over Majonglor naar Djapara. Djapara, reeds in Daendels tijd zeer vervallen, kon geen aanspraak maken om door den postweg met de andere handelsplaatsen langs Java's noordkust verbonden te worden. Geen wonder dan ook dat de zetel des bestuurs in 1810 door Daendels naar Pati verlegd werd.

De postweg ging van Koedoes naar Rembang via Pati en Djoewono, grootendeels lijnrecht in noordoostelijke richting. De doorreis werd te Djoewono, over de rivier van denzelfden naam door een vlot vervangen. Van uit Rembang liep de weg in oostelijke richting over Lasem en Bantjar van Toeban vlak langs de kust, grootendeels over droog terrein met onregelmatige kalkblokken van allerlei grootte bezaaid. Over dezen afstand van 68 palen, trof men langs den weg 10 poststations aan. Verder de postweg volgende, liep hij over Patjiran, vervolgens zuidwaarts over Sidajoe en Grissee naar Soerabaia. Over dezen afstand ging hij grootendeels door laag en moerassig terrein. Van uit Soerabaia, liep de

postweg, door de stad zuidwaarts, te Wonokromo over een meer dan 50 meter lange houten brug, die de beide oevers van de Kali Mas verbond. Den weg zuidwaarts volgende, kwam men ongeveer 32 palen verder langs de wisselplaatsen Djemoor, Sido Kari (sedert 1859 heette deze Sidoardjo) en Porong, te Bangil aan. In de residentie Soerabaia waren te Porong, Sido Kari en Brandjangan, behoorlijke posterijen aangelegd, waar altijd de noodige paarden, zoo voor de postwagens als brievenpostillons gereed stonden, zoodat de gemeenschap met de naburige districten met spoed en geregeldheid onderhouden werd. Verder bestond nog een binnenweg in deze residentie, welke in een zuidwestelijke richting naar de grenzen van Kediri heenleidde. Onmiddellijk na Porong, den weg naar Bangil volgende, moest men de Kali Gempol (thans Kali Porong) een houten brug van bijna 40 meter lang, oversteken om via Bangil en Pasoeroean, de hoofdplaats Probolinggo te bereiken. De postweg nam in deze residentie bij het poststation Tongas een aanvang, doorliep die van het westen naar het oosten en eindigde bij Paiton. De weg begon op onderscheidene plaatsen onmiddellijk langs het noorderstrand te loopen, somtijds zelfs over een smalle strook aangespoelden grond. Langs deze route trof men op geregelde afstanden 4 poststations aan waar men van paarden verwisselde. Van Paiton tot Besoeki, liep de postweg meest langs zeestrand, waarvan hij zich hier weder meer verwijderde, maar toch nagenoeg evenwijdig er mede voortliep tot aan Panaroekan. In de residentie Besoeki, nam deze weg een aanvang vanaf het station Banjoeanget en liep van het westen naar het oosten over Panaroekan naar Assem Bagoes, waar met den grooten postweg ook de postinrichting eindigde, daar de weg vanaf de dessa Soemberwaroe verder oostwaarts slechts een smal pad en ongeschikt voor rijtuigen was. Verder zuidoostwaarts van dit eindstation, ging men langs een glibberig voetpad van nauwelijks twee meter breedte dwars door zeer zwaar en dicht begroeid bosch. Dit pad bereikte het oosterstrand van Java en liep dan nagenoeg parallel met Straat-Bali tot Banjoewangi. Poststations waren er in dit gedeelte van het landschap niet.
Wij hebben gemeend, volledigheidshalve een beschrijving over den Grooten Postweg op Java, in dit werk op te nemen, daar ingevolge de

reglementen op het postwezen, reeds vanaf 1809, de inspectie van de wegen en herbergen op Java onder de posterijen ressorteerde. Immers, kort na de benoeming van Gouverneur-Generaal Daendels, werden op Java, commissarissen van de wegen en posterijen aangesteld, die belast waren „speciaal te surveilleeren de uitvoering der orders op de wegen en de posterijen op deze route gelegen".

POSTSTATIONS, WISSELPLAATSEN.

Zooals reeds door ons in het voorafgaande hoofdstuk werd medegedeeld, trof men langs den Grooten Postweg op bepaalde afstanden, poststations en stallen voor postpaarden aangelegd, aan. Een dergelijk poststation of wisselplaats bestond gewoonlijk uit niets anders, dan uit een pannendak op steenen pilaren, over de breedte van den weg opgeslagen en diende alleen om bij het verwisselen der postpaarden den reiziger te beschutten tegen de brandende hitte. Hierbij dient te worden aangeteekend, dat in die dagen twee soorten van poststations in gebruik waren, n.l. die, waarbij het gebouw den weg overdekte en die, welke langs den weg stonden. (Zie afb. 34.)

POSTKANTOREN AAN DEN GROOTEN POSTWEG.

Hieronder volgt tenslotte een specificatie van de plaatsen, waar de postkantoren aan den Grooten Postweg op Java omstreeks 1810—1832 — dus méér dan een eeuw geleden — hebben gestaan.

Anjer

Serang

naast de woning van den Assistent-Resident en die van den ontvanger der inkomende en uitgaande rechten aan de westzijde van het plein, in de onmiddellijke nabijheid van het residentiehuis. Dit was een tijdelijk gebouwtje, werd in 1826 afgebroken en verplaatst aan

de zuidzijde van het plein, naast het fort en de gevangenis.

Batavia in het gebouw waarin de gouvernementsbureau's waren gehuisvest op Molenvliet hoek Prinsenlaan Zuid. In 1827 werd het kantoor gevestigd in het Paleis aan het Waterlooplein.

Buitenzorg in de nabijheid van het residentiehuis en de mesigit (bedehuis) op het plein.

Tjiandjoer op een vierkant plein nabij de regentswoning en de mesigit.

Cheribon in het residentiekantoor in de nabijheid van de gouvernements pakhuizen en de kerk. De vendumeester was tevens belast met het ambt van postmeester. Tijdens de aardbeving van 18 November 1847, werden alle landsgebouwen w.o. het postkantoor en particuliere woningen, zwaar beschadigd.

Indramajoe in een der gouvernements zoutpakhuizen in de nabijheid van het kantoor voor inkomende en uitgaande rechten.

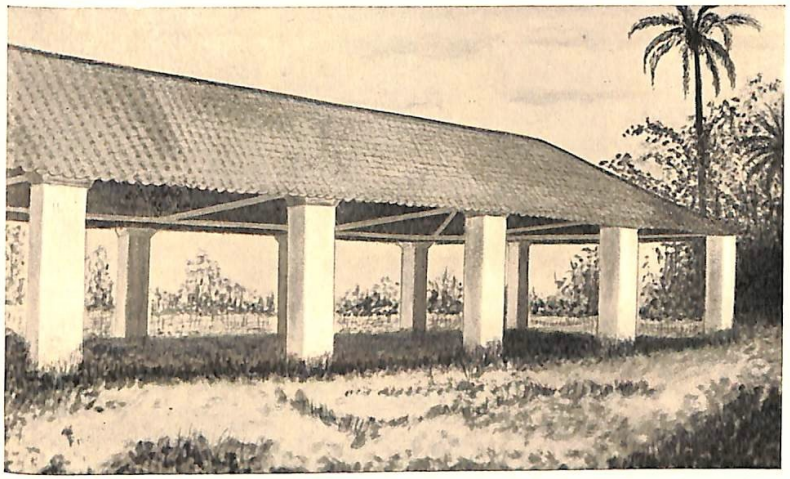
Tegal in een particulier huis uit den Compagniestijd in de buurt van het gouvernementshuis.

Pekalongan in het residentiebureau aan den linkeroever van de rivier, deels aan het plein, deels aan den postweg.

Semarang in het oude Stadhuis, dat op de markt in de oude stad stond. In dit gebouw vond men alle bureau's van het algemeen bestuur, administratie en van politie vereenigd.

Djapara op het terrein gelegen tusschen het residentiehuis en de gouvernementsschool voor Europeesche kinderen, nabij het plein. Ook op deze plaats was het poststation gevestigd.

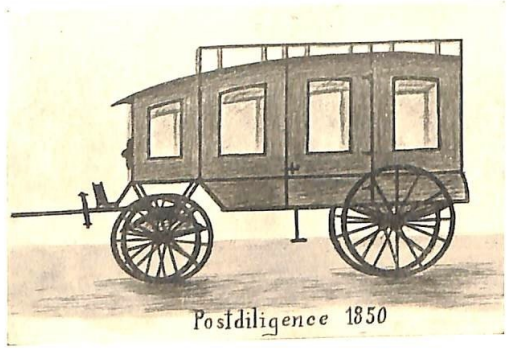
Rembang in de Europeesche wijk, in het kantoor van het departement van algemeen bestuur, nabij het haven-departement.



Afb. 34.



Afb. 35.



Afb. 36.

Toeban aan de noordzijde van het plein in de onmiddellijke nabijheid van het kantoor van den Assistent-Resident

Grissee in de Europeesche wijk, aan het zuidoost einde van het plein in de buurt van het fort.

Soerabaia in een der lokalen van het residentiekantoor, tegenover de alom bekende „Roode Brug" (vroeger een ophaalbrug) in de benedenstad.

Pasoeroean in een particulier huis, gelegen aan den Grooten Postweg (Heerenstraat). De secretaris vendumeester was tevens belast met het ambt van postmeester.

Probolinggo in een der lokalen van het residentiekantoor, aan den Grooten Postweg gelegen, tegenover de Heerenstraat.

Besoeki in het residentiekantoor, beoosten van de stad aan het plein.

DE POSTWAGENS VOOR REIZIGERS.

Bij besluit van den Gouverneur Generaal Baron Van der Capellen, van den 14 Januari 1823, behoorende bij het reglement op den brieven- en wagenpost op Java, werd vastgesteld, dat in den vervolge een postwagen voor het vervoer van reizigers tusschen Batavia en Buitenzorg zou loopen, vice versa, terwijl het instellen van een dienst tusschen Batavia en Soerabaia overwogen werd.

Men zal ons misschien willen tegenwerpen, dat het reizigersvervoer niet thuis behoort in een handboek der geschiedenis van het postwezen. Wij hebben gemeend, het **wèl** te moeten opnemen. Het vervoer van reizigers toch ressorteerde destijds onder de posterijen en het waren alweer de postambtenaren, die met het toezicht en de richtige naleving der voorschriften waren belast. Wij verleenen hieraan alleen plaatsing uit een oogpunt van volledigheid.

Voorts bestaat er een vrijwel algeheele misvatting over den postwagen. Met den postwagen werden toenmaals geen brieven maar uitsluitend reizigers vervoerd. De postwagens liepen ook lang niet overal langs de

wegen, of het moesten privé wagens (diligences) zijn. Wel had men over heel Java de postkarren voor het brievenvervoer; de paarden van dien dienst, dus de postpaarden, konden worden gehuurd door particulieren.
De koetsiers van de postwagens waren kenbaar aan een koperen plaat, die op de borst werd gedragen en waarop den naam der residentie stond vermeld. Zij waren verplicht, bescheiden te zijn tegenover de passagiers en welwillend wanneer een of meer hunner daartoe den wensch te kennen gaven bij het op- en afrijden van hoogten of andere redenen, stil te houden en hen de gelegenheid te geven om uit den wagen te kunnen gaan. De passagiers mochten den koetsier niet tot buitengewoon hard rijden aansporen. Bij het afrijden van hoogten moest stapvoets worden gereden en op een der achterwielen een rem worden vastgezet.
Reizigers, die van een eigen rijtuig gebruik wenschten te maken, konden daartoe postpaarden inhuren op de volgende voorwaarden:

a. Voor een gewonen wagen met een zitbank voor twee personen en één bediende per paal 20 stuivers; namen zij een tweede bediende mede, dan werd dit tarief met 5 stuivers per paal verhoogd.
b. Voor een wagen met twee zitbanken of voor een diligence bestemd en ingericht voor vier personen en twee bedienden, per paal 30 stuivers.
c. In de residenties Batavia, Preanger Regentschappen, Pekalongan en van Semarang naar Soerakarta en Djokjakarta en tusschen in deze residenties gelegen plaatsen, werd 30 stuivers per paal voor ieder rijtuig betaald.

Met een eigen rijtuig mocht men bagage meenemen tot een maximum van 120 pond. De postambtenaren hadden voor het nakomen van deze bepalingen te waken en er tevens voor te zorgen, dat geen spannen van zes paarden werden gebruikt dan in die residenties, waar dit door gouvernementsbepalingen was geoorloofd. Alleen de Resident kon afwijking van deze bepalingen voor bijzondere gevallen toestaan.

De ontvangsten uit deze instelling voortvloeiende, werden door den postbeambte in een afzonderlijk register genoteerd en elke drie maanden een staat daarvan ingediend. De reizigers konden het verschuldigde bedrag op de plaats van herkomst of bestemming betalen en ontvingen daarvoor een kwitantie.
Waar wij hier spraken over postwagens, achten wij het wel interessant hiernevens een paar afbeeldingen te geven van dergelijke voertuigen waardoor men zich eenigszins een voorstelling kan maken van de groote bezwaren verbonden aan zulke primitieve vervoermiddelen. (Zie afb. 35 en 36.)
In enkele afgelegen binnenplaatsen en buitenposten zijn tot heden deze postwagens nog in gebruik gebleven, doch zij staan niet meer onder contrôle der Regeering.
In van regeeringswege opgerichte pasanggrahans (herberg) werd een herbergier geplaatst. In elke pasanggrahan moesten minstens twee rijpaarden aanwezig zijn. Voor het gebruik van een rijpaard door een heer moest 5 stuivers per paal worden betaald en voor een bediende 3 stuivers. De herbergiers hadden te zorgen, dat de pasanggrahans en het meubilair goed werden onderhouden en dat de spijzen met de vereischte zindelijkheid werden toebereid. Zij hadden verder alles aan te wenden, wat tot gemak en gerief der reizigers kon strekken. Zij mochten aan ieder persoon, die van hun herberg gebruik maakte, voor logies, ontbijt, middag- en avondeten, per etmaal 5 gulden vorderen. Daarvoor hadden zij te zorgen voor goede en zindelijke slaapplaatsen, een ordelijk ontbijt met koffie en thee, 's middags en 's avonds goed warm eten en des namiddags thee of koffie. Wijn, bier en andere dranken werden verstrekt tegen een speciaal tarief, door den Resident vastgesteld. Verder mocht worden gerekend:

Voor logement alleen, per persoon	*f*	1.—
Voor ontbijt met koffie en thee	„	1.—
Voor rijsttafel, middag- of avondmaal	„	2.—
Voor een bediende, per etmaal	„	0.15

Het werd alle op gouvernements kosten reizende ambtenaren bijzonder aanbevolen, om bij hun doortocht van deze pasanggrahans gebruik te

maken en vooral te vermijden hun intrek te nemen bij Regenten of Inlandsche hoofden. Ambtenaren, onder het genot van daggeld reizende en aan wien een extra dagloon van meer dan *f* 5.— was toegekend, waren, zoo zij op een plaats kwamen waar een gouvernements herberg was en hun nachtverblijf buiten die herberg nemende, verplicht, den herbergier voor elken nacht tijdens hun verblijf ter plaatse een vierde deel van hun daggeld te betalen, waarvoor de herbergiers een kwitantie dienden af te geven. Herbergiers mochten eigen paarden en rijtuigen aan reizigers verhuren voor het bezichtigen der omstreken. Alle paarden in den dienst der posterijen, werd een letter „P" op het linkerdijbeen gebrand.

BEZUINIGING, TARIEFVERHOOGINGEN.

Het bleek alras, dat bij den toenmaligen opzet van de posterijen de uitgaven bij lange niet werden gedekt door de inkomsten. Hoe kon het ook anders! Er werd door particulieren zeer weinig gecorresponDeerd; daarbij had de handel nog maar weinig te beteekenen, zoodat ten slotte de dienstbrieven, die portvrij werden vervoerd, verreweg het grootst in aantal waren. En van die geringe inkomsten kon men bezwaarlijk de kosten tot aanschaffing van postpaarden, postkarren, tuig enz. de salarissen van postmeesters, commiezen en postillons betalen. Dit bleek reeds na enkele jaren en werd door de Regeering in Juli 1826 de noodzakelijkheid van doelmatige bezuinigingen bepleit, waarbij tevens het tarief voor paarden- en brievenpost werd verhoogd. Een ingrijpende bezuinigingsmaatregel was die, waarbij werd bepaald, dat alleen op den Grooten Postweg van Batavia naar Soerabaia paardenposterijen bleven bestaan, maar die overal elders werden afgeschaft, echter met de bepaling, dat gedurende de onlusten in Midden-Java [1]) ook die op de wegen van Semarang naar Djokjakarta en Soerakarta bleven bestaan,

[1]) De Java-oorlog van 1825 tot 1830, een opstand die zich snel over het geheele westen van Midden-Java verbreidde.

om deze later meer definitief te regelen. Een postverkeer tusschen Batavia en Anjer werd van een dusdanig belang geoordeeld, dat ook dit in stand moest blijven, doch kwam voor rekening van de gewesten, dus niet voor die van het Gouvernement.
Over het eiland Madoera werd de postdienst op kosten van de Vorsten ten behoeve van het Gouvernement onderhouden.
Ook het tarief voor de postwagens werd belangrijk verhoogd. Voor alle postwagens werd, zonder onderscheid van het aantal zitplaatsen, voor elken paal afstands tusschen Batavia en Buitenzorg *f* 1.50 berekend. Ten Oosten van Buitenzorg, in de Preanger Regentschappen en Pekalongan, alsmede van Semarang naar Djokjakarta en Soerakarta moest *f* 2.— betaald worden voor elken paal, zoodra er karbouwen moesten verstrekt worden of zes paarden benoodigd waren.
Ten slotte werd ook het brievenvervoer verhoogd door de tabel ongewijzigd te laten, doch te rekenen in Hollandsche stuivers en niet meer met Indisch geld, zooals we dat kennen in de bekende duiten van de Ver. Oost Indische Compagnie.
Wel een verandering van beteekenis bracht dus bedoeld Staatsbesluit en het wil ons voor komen, dat men door zulk een aanmerkelijke tariefsverhooging het reizen en het correspondeeren niet bepaald tegemoet kwam.
De bepaling van het voorgaande Staatsblad, waarbij de tarieven werden overgebracht in Nederlandsch geld, werd eenige weken na dit besluit ook van kracht op de zeebrieven.
Een nieuwe bezuiniging werd gevonden, door de werkzaamheden van den Gecommiteerde tot de Inspectie der posterijen over te dragen (met nog meer andere functiën) op den Adjunct Directeur van financiën, toenmaals den heer J. A. C. van Panhuys, zonder aan dien ambtenaar daarvoor eenige vermeerdering van salaris toe te kennen. De Residenten werden verder belast met het beheer en het toezicht op de brieven- en paarden posterijen binnen hun residenties.

AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN.

Wij hebben kennis genomen van de bepalingen, dat brieven werden verzonden, maar dit geschiedde blijkbaar nog niet op vastgestelde tijdstippen, want eerst in 1827 werden als vertrekdata voor de gewone brievenpost van Bantam uit naar het Oosten genoemd de Maandag, Woensdag en Vrijdag, des avonds om acht uur, terwijl die van uit Batavia naar het Oosten op de daartoe bepaalde dagen des namiddags ten zes ure geschiedde.
Het daarop volgend jaar (1828) verscheen op 3 December een besluit, dat ons al bijzonder vreemd voorkomt. Bepaald werd, dat met ingang van Januari 1829 de briefporten niet meer werden voldaan door den afzender, maar door degene, die de brieven ontving.
Wat tot het nemen van een dergelijk besluit kan hebben geleid, is ons niet duidelijk. Zou het misschien zijn, dat men de ingewikkelde administratie, welke een noodzakelijk gevolg was van de toenmalige methode van verzending, wenschte te vereenvoudigen? Maar dan had men zulks toch wel anders kunnen bewerkstelligen. Nu opende men de mogelijkheid tot het insluipen van allerhande fraudes! Hoe gemakkelijk kon een postillon onderweg nu brieven aannemen, die dus niet op de advieslijst voorkwamen en bij ontvangst het porto ten eigen bate aanwenden. Hoe gemakkelijk kon iemand niet een paar honderd briefjes de wereld insturen met mededeelingen aan allerlei vriendjes en kennissen of als middel van reclame, want immers, hij betaalde er toch geen cent voor. Wilde men iemand ruïneeren, welaan, geen beter middel haast, dan hem elken dag eenige brieven op zijn dak te sturen.
Al heel gauw begreep men dan ook, dat hiermee een onvergeeflijke dwaasheid was begaan en, zulks niet openlijk willende erkennen door intrekking van dat besluit, kwam men 26 December, drie weken daarna, dus op Tweeden Kerstdag (er was zeker haast bij) met een nieuw staatsbesluit voor den dag. De mogelijkheid is niet uitgesloten, dat, waar het tegen Nieuwjaar liep, de ambtenaren hunne gelukwenschen bij de jaarswisseling aanboden aan hunnen supérieuren, die dat danig in de portemonnaie hebben gemerkt. Dus werd nog fluks besloten, dat de

briefporten niet meer zullen worden voldaan door dengene, die de brieven afzendt, maar door dengene die ze ontvangt, moet worden beschouwd als te zijn facultatief voor den afzender, zoodat het hem overgelaten werd, zijn brieven te frankeeren al dan niet. Men had precies even goed die dwaze bepaling van 3 December van dat jaar (Stblad 1828 No. 83) kunnen intrekken!

Maar men ging nu en passant een stapje verder, door bepaalde gevallen op te sommen, waarin de afzender zelfs gedwongen was zijn brieven te frankeeren. Deze gevallen waren:

a. Alle brieven, bestemd voor plaatsen, niet onder het Nederlandsch gezag staande.

b. Alle brieven, welke door particulieren, handelende over particuliere aangelegenheden werden gericht aan ambtenaren in hunne functies. Waren deze ongefrankeerd, dan werd er eenvoudig geen acht op geslagen en werden ze aan den afzender geretourneerd, die dan het dubbele port had te betalen.

c. Alle brieven aan een adres, meer dan acht paal verwijderd van de plaats, waar zich een postkantoor bevond.

Wanneer iemand een brief had geopend, was hij verplicht het daarop vallende porto te betalen, afgezien van den inhoud van het schrijven. Onbestelbare brieven werden, voor zoover het Nederlandsch-Indië betrof, niet aan den afzender, maar aan het postkantoor van herkomst te uggezonden, die ze uitreikte aan den afzender tegen betaling echter van het porto heen en terug.

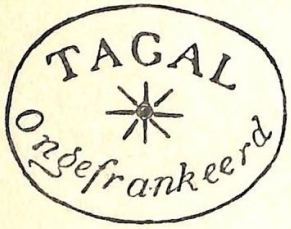
De postmeesters hadden te zorgen, dat de te verzenden brieven behoorlijk met het juiste stempel van hun kantoor werden afgestempeld, met vermelding van het porto in Hollandsche stuivers of koperen duiten. Iedere plaats had een eigen poststempel, soms rond, een andere keer vierkant of rechthoekig, meestal ovaal, ja er waren misschien nog andere

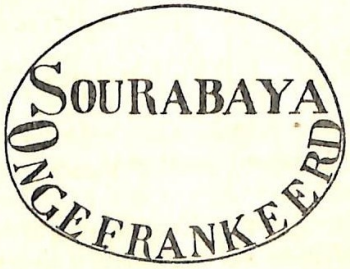
vormen, terwijl tevens verschillende inktsoorten werden gebruikt, zoodat men roode, zwarte, blauwe en groene poststempels vindt.

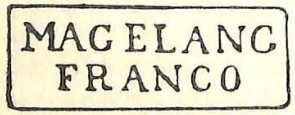
Bijgaand eenige afbeeldingen van deze **„Franco"** dan wel **„Ongefrankeerd"** briefstempels dateerende uit die jaren.











Waren brieven voor de Buitenbezittingen bestemd of van daar afkomstig, zoo werd in dat stempel nog gevoegd het woord **„Zeebrief"** somtijds met weglating van plaatsnaam. Hieronder laten wij ook eenige afbeeldingen volgen van zeebriefstempels uit die jaren. Deze stempels die zeer lang dienst deden, golden hoofdzakelijk voor de correspondenties tusschen de eilanden van den Indischen Archipel onderling.







BRIEVENBUSSEN.

In Januari 1829 werden de eerste brievenbussen ingevoerd. Wij lezen daaromtrent, dat te Batavia op de bovenverdieping van het stadhuis een gesloten bus werd geplaatst ten gerieve der ingezetenen, opdat een ieder daarin zijn brieven kon deponeeren, die aan een gedwongen frankeering waren onderworpen en tevens die, welke hij niet wenschte te frankeeren. De bussen werden dagelijks naar het postkantoor gebracht om daar te worden geledigd. Zij werden bij het weghalen direct door een ledigen vervangen. Te Soerabaia, Semarang en andere plaatsen kon indien zulks nuttig werd geacht, op dezelfde wijze worden gehandeld [1]). De plaatselijke autoriteiten hadden er voor te zorgen, dat bij elke bus een soort reglement ter lezing lag gesteld waarin stond vermeld welke brieven aan een gedwongen frankeering waren onderworpen,

[1]) Te Semarang werd eerst in 1850 en te Soerabaia in 1864 de eerste brievenbus ten gerieve van de ingezetenen geplaatst.

het vertrek der posten, het lichten van de postbussen, enz. enz. Dit bracht ons dus een flinken stap in de goede richting.
Curiositeitshalve willen wij eens even een paar besluiten lichten uit het Staatsblad van het jaar 1829. Daarbij werd bepaald dat in de assistent-residentie Krawang vijf postillons in dienst werden gesteld tegen een bezoldiging van *f* 12.— in de maand, waarvoor zij verplicht waren hun eigen paard aan te schaffen en te onderhouden! Een postillon te Batavia had dezelfde verplichtingen en ontving *f* 16.— salaris! Vergelijk zoodanige tractementen nu eens met de tegenwoordige!

BEZORGING EN AFLEVERING.

Het schijnt, dat ondanks de contrôle en de betrekkelijk ingewikkelde administratie er nog heel wat brieven niet terecht kwamen, tenminste in October 1829 werd bij resolutie van den Gouverneur-Generaal bepaald, dat op elk postkantoor expeditieboeken aangelegd moesten worden, waarin bij het afgeven van de poststukken door den belanghebbende, voor de ontvangst geteekend moest worden. Uitdrukkelijk werd hier nog bij bepaald, dat deze maatregel absoluut geen uitbreiding van personeel met zich mocht brengen.
Ook schijnt er nog eenige aanleiding geweest te zijn tot klachten over te late bezorging, tenminste we vinden een besluit (1832) dat was ingesteld naar aanleiding van klachten van den Resident van Batavia, bij welk besluit werd aangedrongen op een spoedige aflevering van het postkantoor te Batavia van de brieven en pakketten, daar van over zee aangebracht. De bedoelde brieven en pakketten werden toch volgens de toenmalige voorschriften afgegeven aan het havenkantoor, maar het aanbieden geschiedde soms op een uur of tijdstip, dat het kantoor was gesloten, zoodat tot den volgenden dag moest worden gewacht. Om deze vertraging te ondervangen, werd het doelmatiger geoordeeld de afgifte te doen plaats hebben aan het kantoor der Inkomende en Uitgaande rechten, waar altijd eenige ambtenaren aanwezig waren.
Brieven gericht aan personen, zich bevindende aan boord van ter reede

liggende schepen, moesten door de postmeesters, tegen bewijs van ontvangst worden afgegeven aan de havenmeesters. De havenmeesters hadden tot taak die brieven in hun kantoor ten toon te stellen op zoodanige wijze, dat het voor een ieder binnenkomende gemakkelijk viel deze na te zien. Verder hadden de havenmeesters te zorgen, dat die brieven aan belanghebbenden tegen inning van het portgeld werden uitgereikt en het ontvangen portgeld maandelijks bij de staten aan de postmeesters werd uitgekeerd.

OP JAVA.

Eerst in 1834 kon men spreken van een geregelde brievenpost langs den Grooten Postweg, want in dat jaar werd bijgaande tabel ontworpen, waarop precies de dagen en uren van aankomst en vertrek worden aangegeven en niet dan bij hoogste uitzondering mocht hiervan worden afgeweken. Een brief, 's Woensdagsmiddag om 6 uur uit Batavia verzonden, kwam 's Zaterdagsmiddag om 5 uur in Semarang en in den nacht van Zondag op Maandag te Soerabaia aan. Een en ander wordt door deze tabel verduidelijkt. De postgemeenschap tusschen de op Java gelegen plaatsen was dus reeds op vrij goeden voet geregeld.

POSTKANTOOR TE GRISSEE.

Omstreeks 1832 was te Grissee het voormalige postkantoor en station van den gouvernements paardenpost, aan het zuidoost einde van het vierkant plein nabij het oude fort en de kerk, gevestigd.
Deze gebouwen werden in het tijdvak 1827-'29 gebouwd en staan er nu nog in bijna ongewijzigden staat. Thans zijn deze bouwwerken gedegradeerd tot inrichting om eetbare vogelnestjes te winnen.
In 1860 werd het station van den postwagendienst te Grissee geplaatst aan de noordzijde van de aloon-aloon tegenover de regentswoning. Bovengenoemd station werd in den loop der jaren afgebroken en op de vrijgekomen plaats kwam het huidige telefoonkantoor te verrijzen. (Zie afb. 37.)

(Behoort bij Resolutie van den Gouverneur Generaal ad interim in Rade, van 27 Maart 1834, no. 1).

AANTOONING van het vertrek en de aankomst van den Brievenpost op de onderscheidene residentiën, langs den grooten weg van Java.

Namen der plaatsen alwaar postkantoren bestaan, met bekendstelling in welke residentie	Vertrek naar de Oost		Aankomst van de Oost		Oponthoud.	Vertrek naar de West		Aankomst van de West		Aanmerking.
	dagen	uren	dagen	uren		dagen	uren	dagen	uren	
ANJER. (Resident. Bantam)	Maandag	's middags te 12 ure	Donderdag	's achtermid. te 2 ure.	een half uur	Donderdag	's morgens te 9 en een half u.	Maandag	's achtermid. te 4 en een half u.	Het vertrek van den post, van Batavia naar de Oost en van Soerabaija naar de West, staat vast, mitsgaders het oponthoud, van den post op iedere plaats, hetwelk niet mag worden overschreden.
SERANG. (Resident. Bantam)	Vrijdag		Zondag		.....	Zondag	's avonds te 6 ure.	Vrijdag	's morgens te 6 ure.	
	Maandag	's achtermidd. te 5 ure.	Donderdag	's morgens te 9 ure.		Woensdag		Dingsdag		
	Vrijdag		Zondag		een uur.	Zaturdag	's avonds te 9 ure.	Zaturdag	's middernachts te 12 ure.	
BATAVIA	Woensdag	's avonds te 6 ure.	Dingsdag	's morgens te 6 ure.	een half uur	Maandag	's ochtends te 8 en een half u.	Woensdag	's voormiddags te 11 ure.	
	Zaturdag		Zaturdag		idem	Vrijdag	's ochtends te 8 ure.	Zaturdag	's voormid. te 11 en een half u.	
BUITENZORG . .	Donderdag	's nachts te 1 ure.	Maandag	's avonds te 6 en een half u.	idem	Maandag	's nachts te 12 en een half u.	Donderdag	's avonds te 7 ure.	
	Zondag		Vrijdag		idem	Vrijdag	's namiddags te 5 ure.	Zondag	's ochtends te 2 en een half u.	
TJANJOR (Residentie Preang. Regentsch.)	Donderdag	's voormid. te 11 en een half u.	Maandag	's ochtends te 8 ure.	twee uren	Zondag	's ochtends te 4 en een half u.	Maandag	's namiddags te 3 ure.	
	Zondag		Vrijdag		een half uur	Donderdag	's avonds te 6 ure.	Vrijdag	's ochtend te 1 en een half u.	
CHERIBON . . .	Vrijdag	's middags te 12 ure	Zondag	's ochtends te 7 en een half u.	idem	Zondag	's namidd. te 1 en een half u.	Maandag	's ochtends te 6 ure.	
	Maandag		Donderdag		idem	Donderdag	's morgens te 7 ure.	Zondag	's achtermid. te 3 en een half u.	
TEGAL	Vrijdag	's avonds 7 en een half uur.	Zaturdag	's middernachts	idem	Zaturdag	's avonds te 8 ure.	Woensdag	's nachts te 11 en een half u.	
	Maandag		Woensdag		idem	Woensdag	's avonds te 6 ure.	Zondag	's ochtends te 1 en een half u.	
PEKALONGAN . .	Zaturdag	's ochtends te 3 ure.	Zaturdag	's namidd. te 4 en een half u.	twee uren	Zaturdag	's ochtends te 8 ure	Woensdag	's voormid. te 11 en een half u.	
	Dingsdag		Woensdag		een half uur	Woensdag	's ochtends te 4 en een half u.	Zondag	's avonds te 7 ure.	
SEMARANG . . .	Zaturdag	's avonds te 5 ure.	Zaturdag	's ochtends te 2 en een half u.	idem	Vrijdag	's avonds te 6 ure.	Maandag	's ochtends te 2 en een half u.	
	Dingsdag		Woensdag		idem	Zondag		Zaturdag		
PATTIE, (Residentie Japara)	Zondag	's ochtends te 2 ure.	Vrijdag	's avonds te 5 en een half u.	idem	Donderdag		Dingsdag	's namiddags te 3 ure.	
	Woensdag		Dingsdag		idem	Maandag		Zondag		
REMBANG	Zondag	's ochtends te 6 en een half u.	Vrijdag	's namiddags te 1 ure.	idem	Donderdag		Woensdag		
	Woensdag		Dingsdag		twee uren	Maandag		Zondag		
TOEBAN, (Residentie Rembang) . . .	Zondag	's achtermid. te 4 ure.	Vrijdag	's morgens te 6 en een half u.	een half uur	Donderdag		Woensdag		
	Woensdag		Dingsdag		idem	Maandag		Zondag		
GRISSEE, (Residentie Soerabaija) . . .	Zondag	's nacht te 12 ure.	Donderdag	's avonds te 7 en een half u.	.....	Donderdag		Woensdag		
	Woensdag		Maandag		.....	Maandag		Maandag		
SOERABAIJA . . .	Maandag	's ochtends te 3 en een half u.	Donderdag	's namiddags te 4 ure.		Donderdag		Donderdag		
	Donderdag		Maandag			Maandag		Maandag		
PASOEROEAN . .	Maandag	's middags te 12 ure	Donderdag	's ochtends te 7 en een half u.		Donderdag		Donderdag		
	Donderdag		Maandag			Maandag		Maandag		
PROBOLINGGO . . (Residentie Bezoeki).	Maandag	's achtermid. te 3 ure.	Donderdag	's ochtends te 3 en een half u.		Donderdag		Donderdag		
	Donderdag		Maandag			Maandag		Maandag		
BEZOEKIE	Woensdag	's avonds te 7 ure.	Zondag	's middags te 12 ure.		Donderdag		Donderdag		
						Maandag				
BANJOEWANGIE .	.....	.....	.....	.....	.....	Zaturdag	's avonds te 7 u.	Donderdag	's middags 12 u.	

Gearresteerd bij Resolutie van den Gouverneur Generaal ad interim van Nederlandsch Indië in Rade, van 27 Maart 1834 no. 1,

Mij bekend,
De Adjunct Secretaris der Indische Regering.
STIERLING.

HOOFDSTATION POSTWAGENDIENST.

Te Pasoeroean was in 1845 het hoofdstation (centraalstation) van den gouvernements postwagendienst aan den grooten postweg (Hoofdstraat) gevestigd. (Zie afb. 38.)
Van uit dit station werd door middel van gouvernements postwagens en karren een geregelde postgemeenschap en reizigersvervoer onderhouden tusschen Soerabaia—Pasoeroean—Probolinggo en Malang.
Van de vier hoofdstations in deze residenties, was dat te Pasoeroean het belangrijkste en grootste, daar de plaats ten opzichte van het verkeer meer in het centrum der route lag.
In dit station troffen de uit- en thuisreizende passagiers elkaar aan. In dit gebouw, hetwelk tevens als koffiehuis was ingericht, hadden de reizigers op hun doortocht de gelegenheid 1½ uur rust te nemen en zich van ververschingen of levensbehoeften te voorzien. Bovendien was het destijds de gewoonte, om na zoo'n vermoeiende en stoffige reis, gedurende de rusturen in dit station, een bad te nemen, waarvoor men dan twee stuivers extra had te betalen.
Negen wagens (diligences) onderhielden dagelijks de brievenpost en passagiersvervoer tusschen deze hoofd- en tusschenplaatsen.
Bij aankomst van iederen postwagen, onverschillig uit welke richting, moesten onmiddellijk de postvaliezen met brieven aan de respectievelijke postkantoren worden doorgezonden.
De rijtuigen konden, koetsier en loopers inbegrepen, zeven tot acht reizigers vervoeren. De bespanning bestond uit vier of zes paarden.
Tot 1863 heeft dit vervoer plaats gehad, daarna werd de dienst door particulieren overgenomen en verpacht voor *f* 200.— per maand.

DE BUITENBEZITTINGEN.

Ook in die dagen was men in de Buitenbezittingen altijd wat ten achter bij de op Java heerschende toestanden en gewoonten en te verwonderen valt het dan ook niet, dat op Sumatra en Celebes en nog veel

minder op Borneo sprake kon zijn van brievenvervoer onder contrôle der Regeering. In de afgelegen districten had de bestelling nog lang op zeer primitieve wijze plaats.

In Sumatra o.a. geschiedde voorheen het overbrengen der brieven en pakketten door heerendienstplichtigen met de **„post terbang"** (antieke vliegpost).

POST TERBANG.

De **„post terbang"**, letterlijk vertaald „vliegpost", was een buitengewone snelle bezorging van spoedbrieven en pakketten. Deze waren voorzien van een **hanenveer,** daarop met lak bevestigd. Met hardloopers werden de poststukken van den eenen naar den anderen kampong of nederzetting vervoerd.

Moest de brief of het pakket overdag worden doorgezonden, dan was daaraan slechts een witte veer bevestigd; wanneer ook 's nacht moest worden doorgeloopen, dan kwam er nog een zwarte veer bij. Om er eenige contrôle op uit te oefenen, werd door den postambtenaar op den brief het uur en den datum van aankomst en vertrek afgeteekend. Regel was dit niet, het was, blijkens onze informaties, slechts een onderlinge beleefdheid die men elkander bewees, zoowel in het ambtelijke als in het particuliere.

Het gold hier dus een Indische estafette dienst, die tot in het begin dezer eeuw nog in de Buitenbezittingen heeft bestaan.
Wij laten hierbij eenige afdrukken gaan van deze primitieve sneldienst bezorging, waarop een en ander duidelijk tot zijn recht komt. (Zie afb. 39 en 40.)
Bijgaande foto geeft een beeld van de wijze waarop de overhandiging van een **„post terbang brief"** plaats vond. (Zie afb. 41.)

HULP-POSTKANTOOR BATAVIA.

In October 1837 werd te Batavia het eerste hulp-postkantoor opgericht onder de administratie van den postmeester te Batavia, als een onderdeel van het hoofdkantoor te Weltevreden. Ook hier waren dezelfde bepalingen als die van het kantoor te Weltevreden van toepassing. Dit bijkantoor was verplicht, de zeebrieven, welke vóór zonsondergang bezorgd waren, nog dienzelfden dag te bestellen, zullende tevens de aankomst der per mail te verzenden brieven kenbaar worden gemaakt door een annonce buiten het postkantoor. De generale expeditie der aankomende brievenmalen en postpakketten van Java moesten steeds behandeld worden aan het hoofdkantoor te Weltevreden.

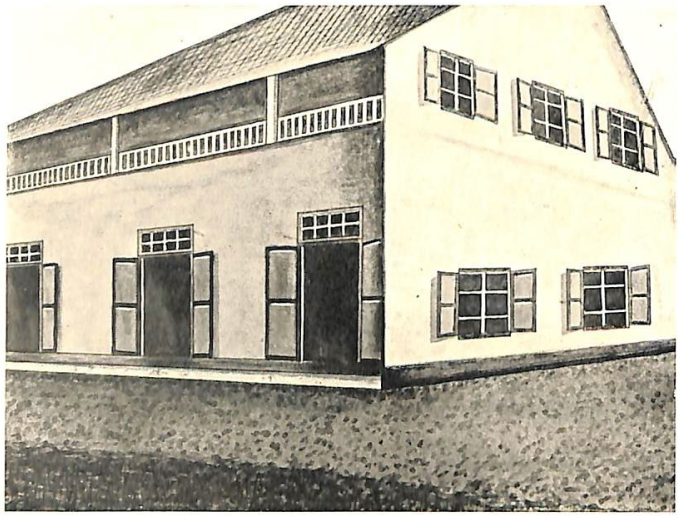
De Resident van Batavia maakte bij deze ten overvloede aan de gezagvoerders van schepen en vaartuigen bekend, dat het medewerkend postkantoor in de stad Batavia, zoowel op Zon- en feest- als op gewone dagen geopend zou blijven, van 's morgens 7 tot 's middags 6 ure, gedurende welken tijd alle poststukken van over zee aangebracht, aldaar konden bezorgd worden.

De particuliere gezagvoerders genoten voor de behoorlijke uitlevering van elk gouvernements pakket op de plaats van bestemming eene premie van *f* 1.— tot *f* 25.— ter beoordeeling van den plaatselijken autoriteit of den postcommies. Verder werden de gezagvoerders als belooning uitgekeerd, 15 cent voor elken officieelen brief en een vierde van het port voor iederen particulieren brief, alles in kopergeld.
Verder werd bepaald, dat de gezagvoerders der schepen, of wie anders belast mochten zijn met de bestelling van onder het ressort van de post vallende brieven, zullen verbeuren eene boete van hoogstens *f* 100.— voor elken medegebrachten brief of pakket, welke niet binnen de 24 uren na hunne aankomst ter reede van Batavia aan het recherche kantoor of het hulppostkantoor aldaar waren afgegeven.



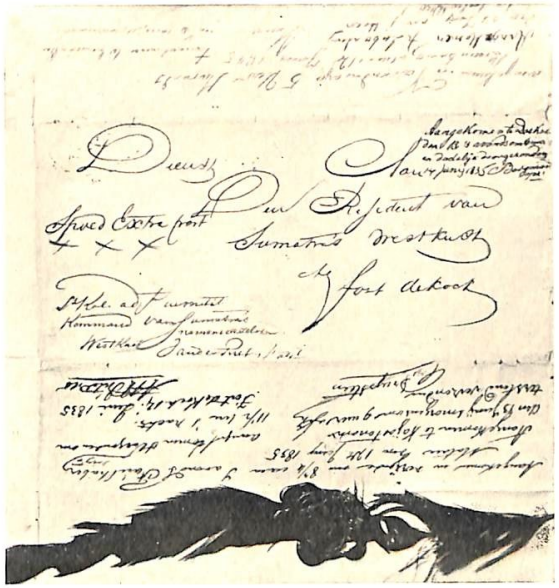
Afb. 37.

Postkantoor Grissee anno 1832.



Afb. 38.

Station van den gouvernements postwagendienst te Pasoeroean. anno 1845.



Afb. 39.



Afb. 40.



Afb. 41.

MINDER BELANGRIJKE KANTOREN.

Ter completeering der reeds vermelde opgave van de bestaande postkantoren aan den Grooten Postweg, volgen hieronder alsnog de destijds mindere belangrijke kantoren waarvan eerst later (1835—1845) de noodzakelijkheid werd ingezien deze op te richten.

Bandoeng een der vertrekken in de bijgebouwen van de woning van den Regent aan de zuidzijde van de aloon-aloon. Deze bijgebouwen waren tevens ingericht voor de ontvangst van Europeesche ambtenaren.

Djokjakarta een der vertrekken van het Gouvernementskantoor in de Europeesche wijk, in de nabijheid van de kerk en schuin tegenover het fort „Rustenburg".

Soerakarta in het residentiekantoor nabij het fort „Vastenburg", later overgebracht naar de Europeesche wijk, naast het logement tevens societeit.

Magelang aan de zuidzijde van de aloon-aloon, in de nabijheid van het fort, later verplaatst in een der vertrekken van het residentiegebouw.

Salatiga in het Gouvernementshuis aan het groote plein, in de nabijheid van het fort „de Hersteller". Het Gouvernementshuis diende toen tevens tot verblijf van den Assistent-Resident.

Madioen in een der lokalen van het residentiebureau, nabij het vendudepartement en de algemeene kas.

Ngawie naast de woning van den Assistent-Resident aan de aloon-aloon.

Kedirie in de nabijheid van het residentiehuis en het fort of blokhuis, aan den linkeroever van de Kali Brantas.

Bangkalan in een der vertrekken van de woning van den Assistent-Resident aan het plein in de nabijheid van het fort.

Soemenep in de Europeesche wijk in de nabijheid van het residentiehuis. Deze wijk welke 3 palen van de hoofdplaats verwijderd lag, droeg den naam, „Maringan".

Voor bovengenoemde plaatsen, welke niet aan den Grooten Postweg waren gelegen (Bandoeng uitgezonderd) en in die dagen maar weinig Europeanen telden, werd, door de toename van het verkeer en de daarmee gepaard gaande ontwikkeling van den handel, de behoefte gevoeld van een geregelde onderlinge gemeenschap met de grootere steden. Vanzelfsprekend hadden te dien tijde die kantoren nog maar weinig te beteekenen.

WAARBORGEN SPOEDIGE BEZORGING.

In 1841 treffen we een nadere regeling aan over het geven van meerdere waarborgen voor de met de mail verzonden stukken. In dat jaar toch werd bepaald, dat bij de verzending van brievenpakketten naar Nederland de gezagvoerders der schepen, waarmee ze werden verzonden, verplicht waren eene verbintenis aan te gaan van den volgenden inhoud:

Ontvangen van den Havenmeester te..... op heden den ..... verzegeld ..... postpakketten aan het adres van het postkantoor te ..... welke ik beloof, bij behouden aankomst te ..... ten spoedigste aan voorschreven adres te bezorgen.

Verbindende ik mij verder, om, ingeval ik de haven mijner bestemming niet rechtstreeks mocht bereiken, voorm. postpakketten alleenlijk af te geven aan het postkantoor in de eerste Nederlandsche haven, waarin ik zal binnenloopen, of wel, wanneer ik met mijn schip van bestemming mocht veranderen, of ik mij te lang onderweg in eene vreemde haven moet ophouden, dezelve af te geven aan den aldaar gevestigden Nederlandschen Consul.

..... den..... 18...

De Kapitein, voerende het schip.

.....

Een jaar later werd nog besloten, dat de brieven voor Engeland, die uit Nederlandsch-Indië met naar Nederland bestemde schepen werden verzonden, in een afzonderlijk verzegeld pakket aan de gezagvoerders der schepen werden ter hand gesteld. Deze brieven moesten echter in Indië worden gefrankeerd en de zending ging vergezeld van een geleide- of adviesbrief. Wanneer de gezagvoerders tengevolge van weersomstandigheden genoodzaakt waren in een Engelsche haven binnen te vallen, waren zij verplicht alle zoowel voor Nederland als voor Engeland bestemde pakketten, met uitzondering alleen van die gouvernementspakketten welke zij in last hadden bepaald in Nederland te moeten afgeven, tegen kwitantie aan den Nederlandschen Consul te overhandigen. Ingeval er geen consul of vice-consul in een havenplaats was gevestigd hadden zij hun pakketten af te geven aan het postkantoor ter plaatse. Werd heelemaal geen Engelsche haven aangedaan, dan werden de voor Engeland bestemde brieven afgegeven in de eerste Nederlandsche haven, waar de gezagvoerder binnenviel.

LANDMAIL-CORRESPONDENTIE.

Tot de meest belangrijke mededeelingen de landmail-correspondentie betreffende, golden gedurende dien tijd, de voorschriften tot de tariefsbepaling, zooals die door den Directeur der Producten en Civiele magazijnen [1]) waren vastgesteld bij circulaire ddo. 6 Februari 1844 en 7 October 1845 luidende als volgt:

Circulaire **Batavia, 6 Februari 1844.**

No. 766.

Met referte aan de bekendmaking welke door mij, onder dagteekening van heden in de Javasche Courant zal worden geplaatst, met betrekking tot de uit Europa via Alexandrië en de Roode-Zee te Singapore aange-

[1]) Onder de Directie der Producten en Civiele magazijnen behoorde o.a. ook het beheer der posterijen.

bragt wordende brieven en pakketten, welke voortaan, door tusschenkomst van de factorij der Nederlandsche Handelmaatschappij, aan de postkantoren te Batavia, Samarang of Soerabaija zullen worden overgemaakt en afgeleverd, heb ik de eer UEd. Gestr. te verzoeken, de ambtenaren welke in uw ressort met het beheer over de brievenposterij belast zijn, op de onderwerpelijke aangelegenheid indachtig te maken. Op de hierbedoelde brieven en pakketten worden te Singapore door het Britsch bestuur, de tot aan die plaats verschuldigde porto's bekend gesteld in Spaansche matten, en nadat die brieven en pakketten op een der drie hoofdplaatsen van Java zullen zijn aangebragt, zal de postmeester aldaar die porto's op het adres van ieder pakket of brief, reduceeren tot Nederlandsch Indische munt, en tot maatstaf daarvan de Spaansche mat berekenen op 400 centen koper.

Deze tweede vermelding van het cijfer der portgelden op elk couvert, is des te eenvoudiger, doordien de Spaansche mat even als de Nederlandsch Indische koperen gulden in decimale onderdeelen is verdeeld, en men dus het cijfer hetwelk reeds door het Britsch bestuur op het couvert van den brief is vermeld, slechts met vier heeft te vermenigvulden. Als voorbeeld wordt hier gesteld, dat door het bestuur van Singapore op den brief is aangeteekend ... ... $ 2 : 12
dan zal gemelde postmeester dat cijfer multipliceren met 4
alzoo verkrijgen ... ... ƒ 8 : 48
welke som hij als koperen guldens beschouwen zal en dus in te vorderen heeft acht gulden acht en veertig cents koper.

Ik heb het vorenstaande eenigszins duidelijk omschreven, ter voorkoming dat door de postbeambten ten uwent geene erreuren worden begaan, met de invordering der porten op de voorschreven brieven; met verzoek aan UEd. Gestr. hen aan te schrijven om op deze aangelegenheid nauwkeurig te letten.

De Directeur der Prod. en Civ. Magazijnen
Chs. F. PAHUD.

Circulaire **Batavia, 7 October 1845.**

No. 6550.

Alle brieven, bestemd voor Nederland, wáár ook op de post gedaan wordende, zijn bij verzending per landmail onderhevig aan een gedwongen frankeergeld van ƒ 2.— koper, indien dezelve niet te boven gaan het gewicht van één Amsterdamsch lood en in evenredigheid meer, naar gelang der meerdere zwaarte.

Omtrent de toepassing van art. 12 van het besluit van den Gouverneur-Generaal, ddo. 12 September 1818 No. 26 (Sts.blad No. 64) is dienende, dat b.v. voor een brief naar Brussel, Parijs, Londen, Nieuw-York of eenige andere buiten Nederland gelegen plaats in Europa of de Vereenigde Staten van Noord Amerika, bijaldien dezelve te Batavia op de post gedaan wordt ter verzending per landmail, slechts verschuldigd is het genoemde frankeergeld van ƒ 2.— koper, of meer naar gelang der zwaarte; doch dat voor dienzelfden brief, buiten Batavia op de post gedaan wordende, bovendien verschuldigd is, het gewone landport van de plaats der afzending naar Batavia, alwaar alle de voor de landmail bestemde brieven moeten te zamen komen; voor denzelfden brief wordt eindelijk, wanneer die op de post gedaan wordt te Amboina, Padang of eenige andere plaats op de Buitenbezittingen van waar dezelve geen traject over land te maken heeft om te Batavia te komen, slechts het bovenbedoeld frankeergeld van ƒ 2.— koper geheven, of meer naar gelang der zwaarte.

De Directeur der Prod. en Civ. Magazijnen
Chs. F. PAHUD.

Verder gaat hierbij afschrift van een in de „Javasche Courant" te Batavia geplaatste advertentie ddo. 7 October 1845 met betrekking tot de wijze waarop de verzending van brieven met de landmail heeft plaats gehad.

ADVERTENTIE.

VOOR HET LAND.

De Directeur der Producten en Civiele Magazijnen brengt bij deze ter kennis van het algemeen, dat aan de verschillende postkantoren op Java en de buitenbezittingen de noodige instructiën gegeven zijn, omtrent de wijze waarop moet worden gehandeld met de bij die kantoren besteld wordende brieven, waarvan de verzending met de zoogenaamde LAND-MAIL verlangd wordt.
Ten aanzien van de gedwongen frankeering, waaraan de hierbedoelde brieven onderworpen zijn, wordt het volgende tot algemeen narigt medegedeeld:

1. Voor de brieven, bestemd voor Suez, Alexandrië, Malta, het vaste land van Europa en Groot Brittannië, moet worden betaald een frankeergeld van **twee gulden koper** voor elken brief, niet te bovengaande het gewigt van één Amsterdamsche lood, en in evenredigheid meer, naar gelang der meerdere zwaarte; met inachtneming tevens van het bepaalde bij art. 12 van het besluit van den Gouverneur Generaal dd. 12 September 1818 No. 26 (staatsblad No. 64) houdende: dat de brieven naar plaatsen, niet onder het Nederlandsch gezag staande, op de plaats der afzending geheel moeten worden gefrankeerd, zoowel voor het land-, als voor het zeeport; wordende door zeeport hier verstaan het bovenbedoelde en voor landport dat, hetwelk verschuldigd is voor de verzending over land van de plaats van afzending naar Batavia.
2. Voor de brieven, bestemd voor de Vereenigde Staten van Noord Amerika, zal dezelfde betaling plaats hebben als hierboven is voorgeschreven; moetende die brieven echter geadresseerd zijn aan in Engeland woonachtige personen, ten einde door tusschenkomst van deze verder te worden doorgezonden.
3. Voor de brieven, bestemd voor Singapore, Ceijlon, China en aangrenzende streken, behoeft slechts te worden betaald het gewone

zeeporto van **zestig cents koper** voor elken brief, niet te boven gaande het gewigt van één Amsterdamsche lood, en in evenredigheid meer, naar gelang der meerdere zwaarte; echter almede met inachtneming van de aangehaalde bepaling, voorkomende bij staatsblad 1818 No. 64; zullende deze brieven te Singapore voor zoo veel mogelijk, naar de bestemmingsplaatsen vervoerd worden door de Britsche stoomschepen.

Wijders wordt een ieder, die van de hierbedoelde gelegenheid ter verzending van brieven wenscht gebruik te maken, verzocht, om op de voor het vasteland van Europa bestemde brieven duidelijk bekend te stellen, dat de verzending per land-mail verlangd wordt, zoomede of via Marseille, dan wel via Southampton moet plaats hebben; hebbende de verzending der brieven, bestemd voor Groot Britannië, en gevolgelijk ook die bestemd voor de Vereenigde Staten van Noord Amerika, in den regel steeds via Southampton plaats.

Mitsdien zouden de brieven kunnen gemerkt worden met de woorden:

PER LANDMAIL, VIA MARSEILLE,
dan wel
PER LANDMAIL, VIA SOUTHAMPTON,

welke woorden, in duidelijke schrift, boven het adres kunnen worden geplaatst.
De brieven zullen van Batavia naar Singapore steeds verzonden worden met de eerste zich voordoende gelegenheden.
Nadere inlichtingen zijn bij de respectieve postkantoren te bekomen.

De Directeur der Producten en Civiele Magazijnen,

Batavia, den 7den Oct. 1845. Chs. F. PAHUD.

Als uitvloeisel van het voorkomende aan het slot dezer advertentie, werd bij Gouvernements Besluit van den 20 October 1845, de Schout bij Nacht, Commandant van Zr. Ms. zeemacht in Ned. Indië en Inspecteur der Marine gemachtigd, om aan het einde van elke maand een

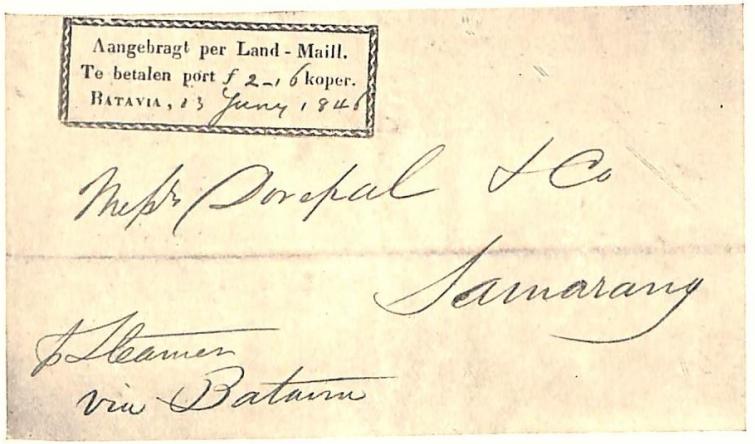
van Zr. Ms. stoomschepen naar Singapore te zenden, tot bezorging der voor de overlandmail bestemde brieven en tot afhaling der met die mail aldaar aangebrachte brieven voor Ned. Indië, om zoowel bij de heen- als terugreis, wanneer de gelegenheid zulks toelaat, de havens van Muntok en Riouw aan te doen.

DE LANDMAIL-PORTZEGELS.

In het jaar 1845 werd meerdere aandacht geschonken aan de vaststelling van het briefport en tot regeling van de aangelegenheden, de landmail-correspondentie betreffende.
Daarbij werd bepaald, dat het port voor brieven, die tusschen het Rijk en Nederlandsch-Indië door middel van de Engelsche Overlandmail tot de plaats van bestemming over en weer verzonden werden, bedroeg *f* 1.80 Hollandsch geld of wel 216 duiten koper (een dubbeltje was gelijk aan 12 koperen duiten) hetwelk werd berekend als volgt:

a. Wegens binnenlandsch port ten behoeve der Nederlandsche schatkist onverschillig, welke de plaats van afzending of bestemming was, 20 cent.
b. Wegens transit ten behoeve der Engelsche administratie over den afstand tusschen Southampton via Alexandrië, Calcutta tot Singapore *f* 1.10.
c. Wegens koloniaal port ten behoeve der Nederlandsch-Indische kas over den afstand tusschen Singapore tot plaats van bestemming, 50 cent.

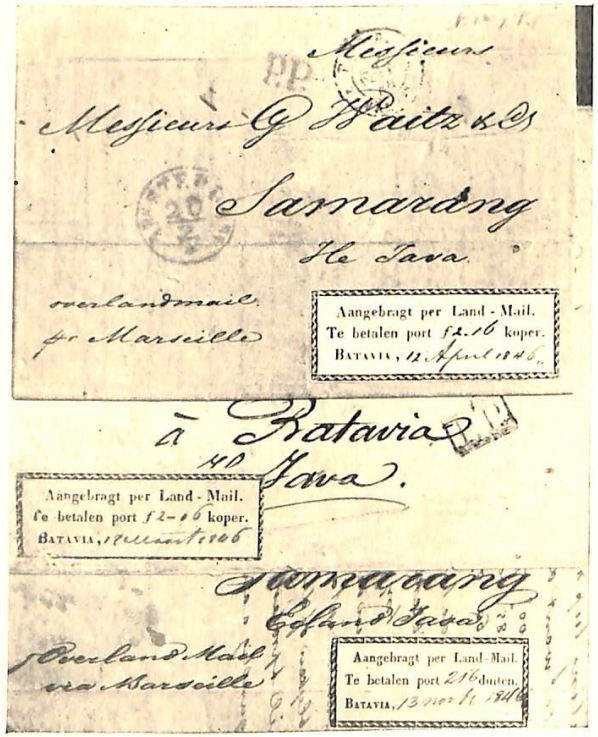
De Indische postdienst had er dus zelf voor te zorgen, dat die correspondentie van en naar Singapore te bestemder plaatse kwam. Zulks geschiedde door particuliere schepen — waarvoor dan de kapitein voor elken brief een bepaald aantal duiten in koper ontving — dan wel met door het Gouvernement voor het een of ander doel gecharterde schepen. Bij de verzending over Southampton stond het aan den afzender vrij de brieven naar verkiezing al of niet te frankeeren. Bij de ongefrankeerde



Afb. 42.



Afb. 43.



Afb. 44.

diende dan het gewicht van den brief te worden aangeteekend, hetgeen op de voorzijde van den omslag geschiedde.

Brieven, afkomstig van plaatsen in China, niet onder Britsch gezag staande, zooals o.a. Macao, Canton enz., voorts van plaatsen op de Philippijnsche eilanden afkomstig, moesten gefrankeerd worden ontvangen. Hetzelfde gold voor de te verzenden brieven naar bovengenoemde plaatsen.

Als voorganger van den portzegel kan worden beschouwd het bekende **„landmail-etiket"**, volgens onderstaande afbeelding, dat volgens de gegevens van wijlen mr. M. J. Meijer op een met den landmail aangebrachten brief werd geplakt, welke ongefrankeerd was. (Zie afb. 42, 43 en 44.)

In het Handboek der Postwaarden van Nederlandsch-Indië deel 1, pagina 14, is vermeld dat bij niet frankeering een dergelijk etiket op den brief geplakt werd. Deze meening vastgelegd, wordt zeer veel in twijfel getrokken.

Wij zijn van meening — en wij staan daarin heusch niet alleen — dat de landmail-porti, zooals die op de bovenbedoelde etiketten en ook op de later voor die etiketten in de plaats gestelde **landmail-portstempels** voorkomt, aangeven de te betalen port, welke **nooit vooruitbetaald kon worden. Alle** met de overlandmail van Europa naar Nederlandsch-Indië verzonden brieven, werden, hetzij ze gefrankeerd waren of niet, te Batavia voorzien van het bekende etiket en later van het daartoe dienende landmail-portstempel. De geadresseerde moest dan bij ontvangst van den brief een extra landmailport betalen **vanaf Batavia tot de plaats van bestemming** in Ned. Indië, zelfs binnen de stad Batavia.

Dit was allerminst een **straf**portzegel, maar het is enkel te beschouwen als een aanduiding, hoeveel wegens ontbrekende frankeering het te betalen port (toeslag) bedroeg, dus een **„te betalen port-etiket"** of **„landmail-portzegel"** ook wel **„landmail-etiket"**. Van de per zeepost verzonden brieven werd geen toeslag berekend.

In de jaren 1845 en 1846 van het etiket voorziene brieven bedroeg het te betalen landmailport, 216 koperen duiten of *f* 1.80 Hollandsch geld, doch in de jaren 1846 en '47 komen ook brieven voor, met 150 koperen

duiten of *f* 1.25 Hollandsch geld gefrankeerd. Voor de zwaardere brieven werd het landmailport progressief, deze verrekenbedragen werden behalve aan de achterzijde der brieven, ook op de etiketten aangeteekend.

Voor zooverre ons bekend, bestaan er slechts een tweetal typen van de landmail-portzegels, de **„koper"** en **„duiten"** type, die in 1845 werden ingevoerd en in 1847 tot 1854 werden vervangen door de bestaande **„landmail-portstempels".**

Daar het bestaan van de landmail-portzegels zeer kort heeft geduurd en in die jaren nog maar weinig werd gecorrespondeerd, behoeft het geen nader betoog, dat deze onder de uiterst zeldzame portzegels gerekend kunnen worden, geen land kan zich er op beroemen, eerder portzegels in omloop te hebben gebracht.

LANDMAIL-PORTSTEMPELS.

Wat betreft de landmail-portstempels, deze waren van een soort, waarop een verrekenbedrag werd ingevuld, varieerende van 144 tot 1380 duiten koper, al naar gelang van de zwaarte der brieven, waarop ze voorkwamen. Deze stempels zijn bekend in blauwzwart en rood. (Zie afb. 45.)

ADMINISTRATIEVE LANDMAILSTEMPELS.

Men zal ook landmailbrieven aantreffen, waarop de stempels **P.P. – P.P. – P.F. – P.D.** zijn aangebracht. Ter verduidelijking hiervan laten wij thans de aanduidingen en de daaraan te hechten beteekenis volgen.

P.P. beteekent **„Port Payé"** voor franco brieven naar Ned. Indië via Marseille en Suez, 1845—1846.

P.P. beteekent ook **„Payé Partiellement"** voor gedeeltelijk gefrankeerde brieven, 1852.

P.F. beteekent **„Port Français"** voor brieven naar verdere landen via Marseille en Suez, waarvan het port betaald was tot aan de uiterste grens van Frankrijk, 1846—1848.

P.D. beteekent **„Port Destination"** voor brieven tot aan de plaats van bestemming geheel gefrankeerd, via Marseille en Alexandrië, 1845—1855.

Bovendien werden gedurende de jaren 1849—1854 de met de landpost aangebrachte ongefrankeerde brieven uit Nederland, naarmate van den weg, waarlangs de verzending in Europa plaats vond, op het postkantoor te Batavia met een der onderstaande stempels in blauwzwart gemerkt. De gefrankeerde brieven werden op de voorzijde het stempel „FRANCO" afgedrukt.





De brieven, komende uit Nederlandsch-Indië, werden op het kantoor te Breda met den stempel **„Indië over Marseille"** of **„Indië over Southampton"**, op het kantoor te Arnhem **„Indië over Triëst"** gestempeld.

BEREKENING IN KOPER OF DUITEN.

Men diene bij het bepalen van het landmailport rekening te houden met de verschillende munteenheden. Op Java was destijds in gebruik de koperen duit van de V.O. Compagnie, welke munt tot voor kort nog gangbaar was in sommige gedeelten der Buitenbezittingen, o.a. Noord-Celebes en de Westkust van Borneo en waarvan 12 duiten de waarde hadden van een dubbeltje. Vandaar ook al weer, dat men tegenwoordig een twee-en-een-halve-centstuk nog dikwijls een drieduitstuk hoort noemen. Deze duiten hadden gedurende het grootste deel der 19e eeuw als normaal pasmunt in Indië dienst gedaan en pas in 1900 kon geconstateerd worden, dat het rampzalige oude kopergeld uit den Compagniestijd grootendeels uit den omloop geweerd waren. Als overgangsmaatregel van een allerverwardsten tot een beteren toe-

stand werden van Regeeringswege in 1846 uitgegeven en tot wederopzegging toe verkrijgbaar gesteld, de z.g. papieren recepissen van *f* 1.— tot *f* 500.—. (Zie afb. 46 en 47.) Het van Gouvernementswege uitgegeven koper vertegenwoordigd papier, werd ingetrokken en verwisseld tegen recepissen, op den voet van *f* 1.20 koper tegen *f* 1.— zilver-recepis. Dit nieuwe betaalmiddel was echter **niet** van kracht op de porten der brieven, waaromtrent een reductie naar de rede van zes tot vijf plaats vond. Vandaar dat de berekening der briefporten nog in duiten koper waren uitgedrukt. Een papieren recepis was gelijk aan 120 duiten koper.
Bij de wet van 1 Mei 1854, werden eerst de Indische cent of het honderdste deel van den zilveren gulden, en de halve cent ingevoerd. De landmail-portstempels die tot dat jaar hebben bestaan, werden nog net in „duiten" uitgeschreven.

Wij laten thans volgen het:

ALGEMEEN TARIEF VAN PORTEN, IN NEDERLANDSCH-INDIE te heffen voor brieven en drukwerken, met de Engelsche OVERLAND-MAIL te verzenden naar Europa of langs dien weg van daar te ontvangen, zoomede voor brieven en drukwerken, bestemd naar of komende van plaatsen in den Indischen Archipel en aangrenzende streken, ingeval de verzending verlangd of heeft plaats gehad met de schepen der BRITSCH PENINSULAR & ORIENTAL NAVIGATION COMPANY.

Ter verduidelijking van onderstaand tarief dienen de volgende nadere toelichtingen t.w.

A. De porten zijn uitgedrukt in **duiten koper.**

B. De hier ingevulde porten voor brieven zullen worden geheven op brieven van 1 Amst. lood en daar beneden. Dit port wordt gerekend: DUBBEL voor brieven van meer dan 1 tot 2 Amst. lood; VIERVOUDIG voor brieven van meer dan 4 tot 6 Amst. lood ACHTVOUDIG voor brieven van meer dan 6 tot 8 Amst. lood; TIENVOUDIG voor brieven van meer dan 8 tot 10 Amst. lood.

Aldus neemt het port voor elke 2 looden meer, met tweemaal 't enkele toe.

C. De drukwerken moeten zijn onder enkel kruisband, zoodat het pakket aan twee zijden open zij en daarbij mag geen schrift zijn behalve het adres. Voor de correspondentie met Europa kunnen zooveel nieuwsbladen, handelslijsten enz. onder een en hetzelfde couvert verzonden worden, als afzenders verkiezen. Voor de correspondentie met plaatsen in den Indischen Archipel of aangrenzende streken is echter uitdrukkelijk bepaald, dat ieder nieuwsblad, prijscourant of handelslijst gepakt moet zijn in een afzonderlijk couvert, namelijk onder eenen enkelen kruisband, aan twee zijden open.

D. De frankeering in Nederlandsch-Indië zal te Batavia op de brieven voor Europa worden bekend gesteld door eenen stempel

INDIA PAID

BIJ BATAVIA

hetwelk beteekent: franco tot Southampton of Marseille en op de andere brieven door den gewonen stempel „FRANCO".

E. Deze brieven kunnen niet gefrankeerd worden.

F. Deze moeten gefrankeerd worden.

G. Deze worden ongefrankeerd ontvangen.

H. Deze moeten gefrankeerd worden ontvangen.

J. Op deze brieven dient gesteld te worden „PER STEAMER".

K. Omweegs is over Bombay, Madras, Calcutta of Singapore.

Overigens behoorde in het oog gehouden te worden, dat de destijds in werking zijnde opklimming van briefporten bleven bestaan voor alle andere correspondenties, hier niet speciaal bedoeld; en dat, vermits in de correspondentie tusschen Nederlandsch-Indië en Singapore geen verandering was aangebracht, het port op de naar die plaats bestemde brieven bleven als voorheen.

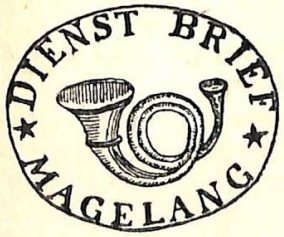
Gearresteerd bij Gouvernements besluit dd. 25 December 1846 No. 4,
opgenomen in de **Javasche Couranten** van 30 December 1846 No. 104 en 2 Januari 1847 No. 1.

	BRIEVEN		DRUKWERK		
	Gefrankeerd	Ongefrankeerd	Nieuwsbladen per stuk	Prijscouranten of handelslijsten p.s.	Diversen per vel druks
Te verzenden naar:					
Groot-Brittannie via Southampton	150	70	10	10	10
Groot-Brittannie via Marseille	E	70	10	10	10
Europa's vastland via Southampton	E	70	10	10	10
Europa's vastland via Marseille	150	F	10	10	10
Plaatsen in Indië, China, enz. onder Britsch gezag, zooals o.a. Aden, Bombay, Ceylon, Madras, Calcutta, Penang en Hongkong	150	60	10	26	10
Plaatsen in China, enz. niet onder Britsch gezag, zooals o.a. Macao, Canton en alle andere plaatsen in China met uitzondering van Hongkong. Voorts Manilla en alle andere plaatsen op de Philippijnsche eilanden	J 150	F	26	33	26
Te ontvangen van:					
Groot-Brittannie via Marseille rechtstreeks of	60	H	10	10	10
Groot-Brittannie via Marseille omweegs	60	160	10	10	10
Groot-Brittannie via Southampton rechtstreeks	60	170	10	10	10
Groot-Brittannie via Southampton K omweegs	60	160	10	10	10
Europa's vastland via Southampton rechtstreeks ...	60	170	10	10	10
Europa's vastland via Southampton K omweegs ...	G	160	10	10	10
Europa's vastland via Marseille rechtstreeks	G	170	10	10	10
Europa's vastland via Marseille K omweegs	60	H	10	10	10
Plaatsen in Indië, China enz. onder Britsch gezag (zie boven)	60	H	10	10	10
Plaatsen in China enz. niet onder Britsch gezag (zie boven)					

Voor eensluidend afschrift
De 1ste Adjunct Secretaris
van het Gouvernement,
(w.g.) F. C. ROSE.

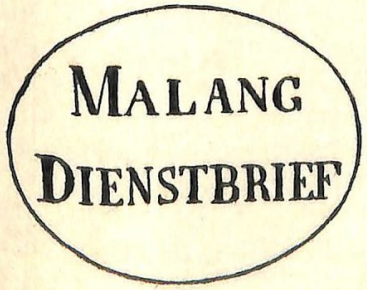
VRIJDOM VAN PORT.

Alle brieven van verschillende departementen, gericht aan publieke, algemeene of plaatselijke autoriteiten, welke ambtshalve waren geschreven en verzonden en waarvan op het adres melding was gemaakt door er het stempel **„Dienstbrief"** op te plaatsen, waren vrijgesteld van port. Deze **„dienststempels"** treft men in verschillende modellen aan en brengen wij hieronder eenige afbeeldingen van die soorten, welke gedurende de jaren 1834—1854 bij de posterijen in gebruik waren.









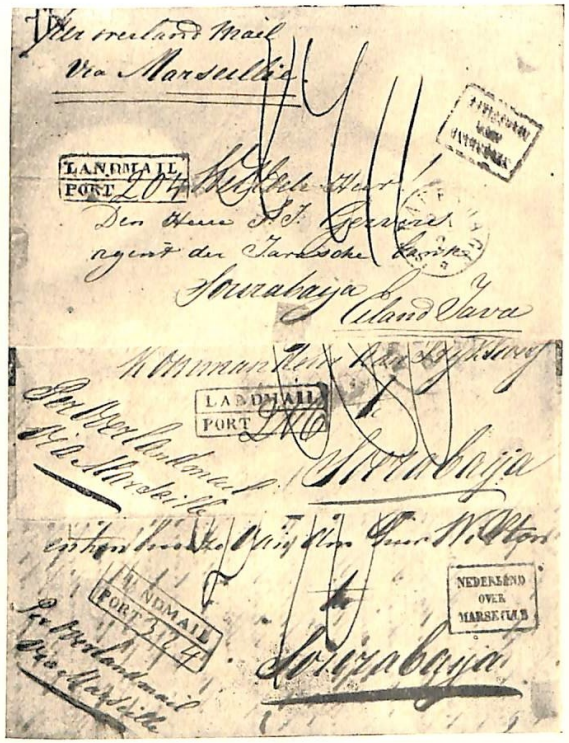


LANDMAIL VIA ALEXANDRIE.

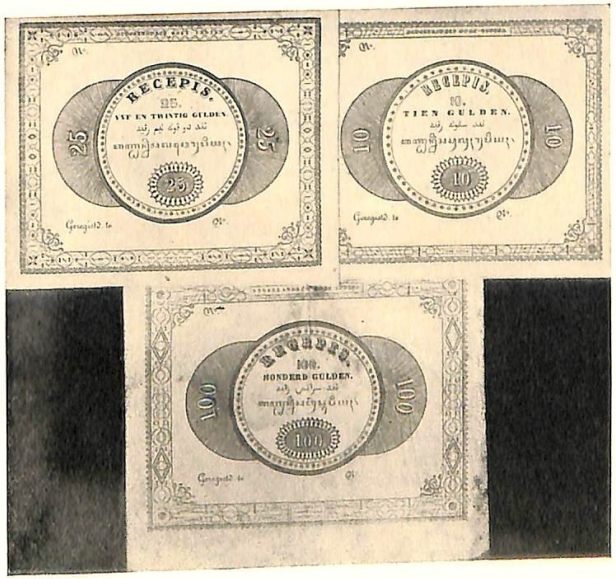
Nadat in 1846 in Ned.-Indië een tarief voor de berekening der briefporten voor brieven en drukwerken met de overlandmail aangebracht, was vastgesteld, ging men er twee jaren later toe over, een nieuw reglement vast te stellen. Dit reglement, betrekking hebbende op de overlandpost over Southampton gevoerd wordende, is tot stand gekomen naar aanleiding van een van de Engelsche post-administratie ontvangen voorstel, om voor 3 shillings 4 pence of twee gulden per once (massaal gewicht) de Nederlandsche correspondentie naar Singapore en omgekeerd te brengen. De Engelsche booten brachten dus de Nederlandsche post, die in Southampton aan boord kwam, naar Alexandrië en, aangezien er toen nog geen Suezkanaal bestond, moest de post verder voor rekening van de Engelsche regeering naar Singapore worden vervoerd en zulks gedeeltelijk over land. Vandaar ook weer, dat er werd gesproken van een overlandpost. De Nederlandsche regeering had nu maar te zorgen, dat de mail tijdig van Rotterdam werd verzonden om te correspondeeren met de van Southampton vertrekkende boot naar Alexandrië, terwijl die van Nederlandsch-Indië hetzelfde had te doen voor de booten, die van Singapore naar Suez vertrokken.

De brieven werden verpakt in kisten van een bepaalde afmeting, maar toch betrekkelijk klein. Deze kisten waren lang 2 voet 2½ duim, breed 1 voet 2½ duim en diep 1 voet 3 duim, alles Engelsche maat. De brievenverzending was te dien tijde nog zeer beperkt, hetgeen wel blijkt uit artikel 4 van het reglement, dat spreekt van een te groote voorraad over 2 of meer kisten te verdeelen.

Reglementair was vastgesteld, dat per brief werd betaald *f* 1.70, te weten 20 cent voor de Nederlandsche schatkist als bijdrage in de verzendkosten van Rotterdam naar Southampton, *f* 1.— voor de Engelsche postadministratie en *f* 0.50 voor vergoeding ten behoeve der Indische kas op het traject Batavia—Singapore. Dit port werd toegepast op alle brieven, onverschillig welke de plaats van afzending in Nederland of Ned.-Indië was. Er werd geen geheele noch gedeeltelijke portvrijdom voor de verzending van officieele correspondentie op dit traject toege-



Afb. 45.



Afb. 46.



Afb. 47.

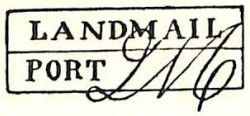
staan, maar alle brieven aan wie ook geadresseerd, of van welke autoriteit afkomstig, zelfs die van het Gouvernement niet uitgezonderd, waren aan de betaling van het vastgestelde port onderworpen.
Opmerkelijk is het voorzeker, waar voorheen bij de vaststelling der tarieven, geldende voor Java, alleen rekening is gehouden met den afstand, maar niet met het gewicht der brieven, dit wel geschiedt bij dit reglement. Er werd gerekend bij **„wigtjes"** terwijl als eenheid van betaling werd aangenomen 1 port voor een brief wegende tot en met 16 wichtjes. De berekening van het port der zwaardere brieven of pakketten geschiedde zoo wel in Nederland als in Ned.-Indië, naar de tabel van progressie. Een wichtje is gelijk aan één gram of het 494ste deel van een oud-Amsterdamsche pond en 10 van die wichtjes vormden één lood volgens het oud-Amsterdamsche gewicht. In bedoeld reglement was bepaald, dat couranten en andere gedrukte stukken alleen verzonden mochten worden, wanneer zij door den afzender waren gefrankeerd. Het verminderd port bedroeg in zoodanig geval 15 cent of 18 duiten koper per vel, waardoor de stukken over den geheelen afstand waren gefrankeerd. Met de invoering van dit reglement kwam dus te vervallen het bij art. 1 van het besluit van 25 December 1846, No. 4.

Ter onderscheiding van andere stukken werd er een stempel op den brief geplaatst met de woorden: **„Nederland over Southampton"** en wederkeerig de brieven komende uit Indië te Rotterdam met de woorden: **„Indië over Southampton"** terwijl te Alexandrië als tusschenstation de onderstaande stempels in gebruik waren.





Uit dit reglement blijkt wel, dat nog geen frankeerzegels werden gebezigd, maar dat eenvoudig het voor port verschuldigde bedrag werd betaald ten kantore van afzending en bij aankomst in Indië van den geadresseerde het z.g. landmail-port (toeslag) voor het traject Batavia tot plaats van bestemming werd geïnd. Middels een landmailportstempel waarop die toeslag werd ingevuld moest zulks op den brief worden aangeteekend, hetgeen op de voorzijde van den omslag geschiedde.



Van het betalen der portokosten werd melding gemaakt op den geleidebrief, terwijl aan het einde van elke drie maanden verrekening tusschen de verschillende kantoren onderling plaats had. Dit laatste zal, naar het ons wil voorkomen een zeer ingewikkelde administratie tengevolge hebben gehad. Vanuit Nederland werd verder met de Engelsche postadministratie afgerekend, voorzeker een ingewikkelde geschiedenis!
Toch is dit reglement van zeer veel belang, daar het brievenvervoer hierbij op zeer duidelijke wijze is geregeld en daarbij tevens een voldoende contrôle is gewaarborgd. Dat de communicatie tusschen Moederland en Koloniën hierbij veel heeft gewonnen, is duidelijk en deze verbeterde nog weer aanmerkelijk, toen in 1849 een in vele opzichten gelijk reglement werd vastgesteld op de briefwisseling tusschen Nederland en Ned.-Indië met den overlandpost over Marseille. Hier vervulde de Fransche postadministratie dezelfde functie als in het vorige reglement de Engelsche. Ook hierbij werd het algemeen tarief van porten in Nederlandsch-Indië, te heffen voor brieven en drukwerken met de Engelsche overlandmail, zooals dat was vastgesteld bij art. 1 van het besluit van 25 December 1846, buiten werking gesteld.
De bepalingen van het reglement op de briefwisseling met de overlandpost over Southampton, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 13 Augustus

1848 No. 79, zijn mede van toepassing op de verzending over Marseille in zooverre zij niet bij dit reglement zijn gewijzigd of zijn komen te vervallen.

VERZENDING VIA MARSEILLE.

De verzending over Marseille geschiedde in beide richtingen eens in de maand en wel tusschen Nederland en Alexandrië met de gewone post van Breda over Parijs op Marseille en vandaar met de pakketbooten op Alexandrië en terug; een en ander door de bezorging van de Fransche postadministratie. Tusschen Alexandrië en Batavia geschiedde de overbrenging op dezelfde wijze en met dezelfde middelen als omtrent de verzending over Southampton was bepaald.
Het postkantoor te Breda verving dus op dezen dienst dat van Rotterdam. De verzending geschiedde op elken 24sten van de maand des morgens vroeg van Breda naar Parijs, terwijl de pakketten gevormd werden als bij den dienst over Southampton. Ook bij de verzending over Marseille stond het aan de belanghebbenden vrij de brieven naar verkiezing al of niet, en, in het eerste geval, niet dan over den geheelen afstand te frankeeren, doch het port benevens de berekening van het gewicht verschilde met die van den dienst via Southampton. De frankeering bedroeg voor elken brief over den geheelen afstand *f* 1.80, hetwelk werd berekend als volgt:

a. Wegens binnenlandsch port ten behoeve der Nederlandsche schatkist, onverschillig, welke de plaats van afzending of bestemming was, 20 cent.
b. Wegens kosten voor transit door België en Frankrijk benevens van het vervoer over de Middellandsche Zee naar Alexandrië of terug, 80 cent.
c. Wegens transit ten behoeve der Engelsche administratie over den afstand tusschen Alexandrië en Singapore, 30 cent.
d. Wegens koloniaal port ten behoeve der Nederlandsch Indische kas, 50 cent.

Dit tarief was dus een weinig duurder dan dat over Southampton. De berekening van het porto der zwaardere brieven of pakketten geschiedde, zoowel in Nederland als in Ned.-Indië naar de in Frankrijk gebruikelijke tabel van progressie, waarbij slechts de brieven, wegende minder dan 7½ wichtje, als „enkel" werden beschouwd, terwijl ook de verdere opklimming verschilde van die voor de verzending over Southampton. Van een brief beneden de 7½ wichtjes werd alzoo over Marseille betaald 1 port,

van	7½	tot	10	wichtjes	1½
„	10	„	15	„	2
„	15	„	20	„	2½
„	20	„	25	„	3
„	25	„	30	„	3½

en zoo vervolgens voor elke 5 wichtjes daarboven een half port meer. Was de frankeering voor de brieven dus uiteenloopend,die voor couranten en ander drukwerk was aan dezelfde frankeering als over Southampton onderhevig, met dien verstande, dat de afzender het porto moest betalen.

De aangekomene brieven en drukwerken werden, ter onderscheiding van andere soorten van verzending op het postkantoor te Breda gestempeld met de woorden: **„Indië over Marseille"** en op dat van Batavia met de woorden: **„Nederland over Marseille".**

Wij zien uit dit reglement, dat het daardoor dus mogelijk werd op twee tijdstippen poststukken naar Indië te verzenden, doch ze kwamen tegelijk aan, daar zij vanaf Alexandrië geheel met dezelfde schepen werden vervoerd.

Uit het voorgaande blijkt overduidelijk, dat er reeds werd gestreefd naar unificatie op het gebied der posterijen. Zulks moge ten overvloede blijken uit het Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch Indië, van 16 December 1847, No. 30, luidende als volgt:

Gelezen, enz.;

Den Raad van Indië gehoord;

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk. Enz.;

Ten tweede. Men intrekking der vroegere bepalingen omtrent het bedrag der briefporten op **Java** en **Madoera,** gerekend van 1° Januari 1848, te arresteren het aan dit Besluit geannexeerd tarief, met bepaling dat voor brieven, bestemd naar plaatsen, niet op het tarief voorkomende, zal worden betaald het port tot aan het naaste postkantoor, gelegen op den weg langs welken de brief wordt overgebragt.

Ten derde. Te verklaren dat alle aan den Gouverneur Generaal gerigte brieven en pakketten, uit eenige plaats in **Nederlandsch Indië** aan hem verzonden, vrij zijn van port.

Ten vierde. Alle chefs van departementen en kollegiën, en alle ambtenaren en officieren aanteschrijven, om van de bevoegdheid tot het portvrij corresponderen onder **dienst-couvert** geen ander gebruik te maken, als tot verzending van dienstbrieven; wordende hun tevens aanbevolen, om te waken en te doen waken, dat ook hunne ondergeschikten zich van dit van lieverlede ingeslopen misbruik onthouden.

Terwijl mits deze aan de ambtenaren, over de postkantoren gesteld, uitdrukkelijk toegekend wordt het regt, om, bij het minste vermoeden van zoodanig voor den lande nadeelig misbruik, de opening der brieven onder dienstadres in hunne tegenwoordigheid te vorderen, ten einde bij bevinding van overtreding, van dezelve optemaken proces-verbaal, om te worden gezonden aan den directeur der producten en civiele magazijnen, die er kennis van zal geven aan het Gouvernement.

Ten vijfde. Enz. Afschrift, enz.;

Accordeert met het register der besluiten van den Minister van Staat, Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië.

De Algemeene Secretaris,

C. VISSCHER.

Uit de vierde alinea blijkt, dat er reeds toen misbruik werd gemaakt van de bepalingen op portvrijdom en ten slotte, dat het brievenvervoer ressorteerde onder den Directeur der Producten en Civiele magazijnen.

Bij het besluit van 16 December 1847 No. 30, behoort een tabellarisch overzicht, waarbij wij opmerken, dat het gewicht en de grootte van een brief er minder toe deden, maar de afstand alleen van invloed was op het bepalen van het verschuldigde porto voor brieven op Java.
Nadat het brievenvervoer op Java dus was geregeld en reglementen en voorschriften waren uitgevaardigd op het vervoer tusschen Nederland en Ned.-Indië, werd meerdere aandacht geschonken aan de verbindingen van Java met de Buitenbezittingen.

ZEEPOST BUITENBEZITTINGEN.

Per publicatie van den 23e Juli 1850, werd ten aanzien van het zoogenaamde zeeport voor brieven en pakketten bekend gesteld, dat dit zou bedragen 48 duiten koper (veertig cent) voor elken brief of pakket, wegende één Amsterdamsch lood of daar beneden. Dit port zal verschuldigd zijn:
voor brieven of pakketten boven

1	t/m	2	Amsterdamsche	looden	twee maal
2	„	4	„	„	drie „
4	„	6	„	„	vier „
6	„	16	„	„	vijf „
16	„	26	„	„	zes „
26	„	36	„	„	zeven „
36	„	46	„	„	acht „

en zoo vervolgens voor elke tien looden of minder, daarenboven, éénmaal het port meer.
Het vervoer naar de Buitenbezittingen geschiedde, waar vaste scheepvaartlijnen nagenoeg ontbraken, natuurlijk niet op vastgestelde tijden, maar alléén wanneer een vrachtvaarder, hetzij voor eigen rekening dan wel gecharterd door het Gouvernement, bepaalde plaatsen of nederzettingen moest bezoeken. Den gezagvoerders van deze schepen, die zoogenaamde zeebrieven ergens aanbrachten, werd bij wijze van renumeratie een bedrag van twaalf duiten koper (een dubbeltje) voor elken brief uitgekeerd.

Men ziet uit het bovenstaande besluit, dat daarin nergens wordt gesproken van de verzending van drukwerken over zee, een leemte voorzeker, die kort na het van kracht worden van genoemd besluit werd opgemerkt. Men haastte zich dan ook de fout te herstellen en vaardigde een publicatie uit bij Staatsblad van 1850 No. 41, waarbij het port voor gedrukte stukken, onder kruisband verzonden wordende, werd geregeld.

TARIEF VOOR DRUKWERKEN.

Daarbij werd bepaald, dat, ingaande 1 Januari 1851 tegen een verminderd port verzonden konden worden: drukwerken in het algemeen, zooals dagbladen, nieuwspapieren, tijdschriften, aankondigingen, berichten, programma's, prospectussen, boekenlijsten, circulaires, prijscouranten, muziekpapier, drukproeven en niet ingebonden boekwerken. Echter dienden de volgende voorschriften te worden in acht genomen:

a. De stukken moesten zijn ingepakt onder reepen papier, welke samen niet meer dan de helft der oppervlakte van het pakket of stuk bedekten en zoodanig waren gesloten, dat onderzoek naar den inhoud mogelijk was.
b. De stukken moesten geheel gedrukt of gesteendrukt zijn zonder eenig handschrift.
c. Hiervan waren uitgezonderd drukproeven, mits het schrift zich bepaalde tot hetgeen betrekking had op de aanwijzing en verbetering der drukfouten en de bijzonderheden, welke daarmee in onmiddellijk verband stonden.
d. Het port moest aan het kantoor van afzending worden betaald.
e. Voldeden stukken niet aan deze bepalingen, dan werden zij met het gewone briefport belast.
f. Het port voor drukwerken bedroeg:
   10 duiten voor elk vel druks van 16 zijden.
   5 duiten voor elk half vel druks van 8 zijden.
   2 duiten voor elk kwart vel druks van 4 zijden of minder.
g. Het port voor dagbladen bedroeg 5 duiten voor elk afzonderlijk blad.

Op werkelijk serieuse wijze werd aangegeven, hoe de verpakking der drukwerken behoorde te geschieden, voorschriften, welke in hoofdzaak ook nog heden ten dage van kracht zijn, alhoewel een afwijking daarvan thans ook toegestaan wordt.
Waar hier uitdrukkelijk staat vermeld, dat het port van alle gedrukte stukken ten kantore van afzending zal moeten worden betaald, mag men aannemen, dat zulks voor brieven niet noodzakelijk was, maar dat terzake de vroegere voorschriften, welke op Java van kracht waren, werden gevolgd. Het porto voor een dagblad bedroeg 5 duiten voor elk blad afzonderlijk, zoodat men dus voor een courant, bestaande uit drie bladen 15 duiten of 12½ cent port verschuldigd was.

POSTHOORNSTEMPELS.

Uit deze jaren dateeren ook stempels, welke toenmaals bij de posterijen in gebruik waren en waarvan er hiernevens enkele zijn weergegeven. Tegelijkertijd met de invoering van die stempels kwam ook het embleem van den postdienst, de tegenwoordig nog zeer bekende posthoorn in zwang en ook dit type stempel treft men aan in tal van afmetingen en variaties.

ZEEBRIEVEN EN STEMPELS.

In overeenstemming met de circulaire van den Directeur der Producten en Civiele magazijnen van den 30e October 1850, kwam de naam „Zeebrief" alléén toe aan brieven, welke met particuliere scheepsgelegenheden à 48 duiten koper werden verzonden of ontvangen. Deze brieven pasten niet op verzendingen met den overlandpost, welke geheel iets anders waren.
Ter onderscheiding van andere brieven werd er een **„Zeebriefstempel"** op den brief afgedrukt. Deze soort stempels zijn bekend in rood en zwart. Wij laten hierbij eenige afdrukken volgen van deze **„franco"** dan wel **„ongefrankeerd"** zeebriefstempels dateerende uit de jaren 1850—1860.

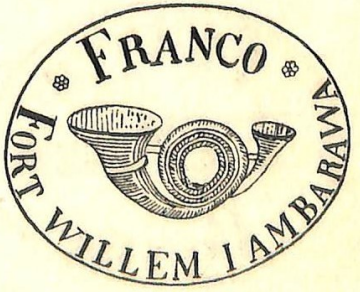




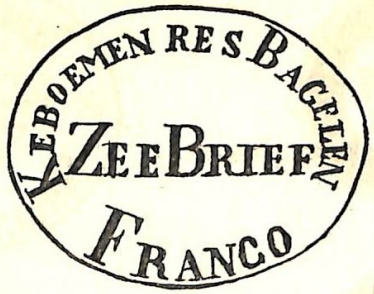




















GEBREKEN IN STEMPELS.

Voorts kwamen er in de toen gebruikte poststempels meerdere fouten voor wat betreft de graveering. Zoo o.a. bestaat een stempel van de plaats Bandoeng in de Preanger Regentschappen, waarin staat „REGNTSCHAPPEN". Zoomede een van Batavia, waarin staat „ONGEFRANKEED" dus waarvan de „R" ontbreekt. Verder bezitten wij nog uit latere jaar een „FRANO" stempel uit Tegal, waarvan dus de „C" ontbreekt en nog meer dergelijke fouten.

Het ontstaan van deze foutieve stempels moet worden toegeschreven aan het feit, dat de graveurs zich vooraf geen rekenschap gaven van de ruimte die voor de inschriften noodig was. Wanneer geen voldoende plaats was voor de juiste inscriptie, dan liet men eenvoudig enkele letters weg. Onderstaand zal men eenige afbeeldingen dezer stempels aantreffen.







Verder willen wij er nog op wijzen, dat er op dit gebied zeer veel uiteenloopende modellen bestonden, soms zelfs verschillende voor een en dezelfde plaats in hetzelfde jaar.

Men beschouwe dus deze verschillende stempel-variëteiten niet direct als zeldzaamheden, maar raadplege in dergelijke gevallen liever het oordeel van kundige stempelverzamelaars.

WIJZIGINGEN 1851.

Thans kon gezegd worden, dat het brievenvervoer in geheel Indië en tusschen Indië en Holland aan vaste voorschriften was gebonden; dat er van regeeringswege terzake regelend was opgetreden, maar dat er echter nog heel wat ontbrak aan die regelingen blijkt wel uit het feit, dat telkenmale weer een noodzakelijk geoordeelde wijziging tot stand werd gebracht in den vorm van een uitgegeven staatsblad of publicatie. Zoo werd in 1851 een nadere regeling getroffen van de heffing van het port op brieven, die tusschen Nederland en Ned.-Indië door middel van den Indischen landpost verzonden werden. Daarbij werd bepaald, dat het port van brieven, die tusschen het Rijk en Ned.-Indië door middel van den Indischen landpost over en weer verzonden werden, bedroeg 10 cent ten behoeve van het Rijk en 25 cent ten behoeve der Koloniale kas, onverminderd de vergoeding van hetgeen aan buitenlandsche regeeringen of administratiën betaald moest worden wegens rechten van doorvoer of kosten van vervoer over den afstand tusschen de grenzen van het Rijk en de haven van Britsch-Indië, waar de brievenmails vanwege de regeering van Nederlandsch-Indië werden afgehaald of aangebracht.

De tarieven werden bij deze regeling nogal aanzienlijk gewijzigd en er is in dit besluit ook sprake van een verzending **over Duitschland** en verder **via Triëst.**

De gezamenlijke porten werden, naarmate van den weg waarlangs de verzending in Europa plaats vond, als volgt vastgesteld:

a. Bij verzending over Frankrijk en Marseille *f* 1.40.
b. Bij verzending over Engeland en Southampton *f* 1.30.
c. Bij verzending over Duitschland en Triëst *f* 1.20.

Was hierin dus al eenig verschil te constateeren in den prijs der frankeering, door de verschillende eenheden welke als maatstaf werden aangelegd tot het bepalen van het gewicht van een brief, werden die prijsverschillen nog aanzienlijker. Bij verzending over Marseille werd als „enkel" beschouwd een brief, waarvan het gewicht minder dan 7½ wichtje bedroeg, terwijl bij de verzending via Southampton een brief

beneden de 15 wichtjes, dus die eens zoo zwaar was als één over Marseille, als „enkel" werd beschouwd.

Via Marseille verzonden, was men verschuldigd:

van 7½ tot 10 wichtjes 1½ maal het port,
van 10 tot 15 wichtjes 2 maal het port,
van 15 tot 20 wichtjes 2½ maal het port,
van 20 tot 25 wichtjes 3 maal het port,

en vervolgens voor elke 5 wichtjes of gedeelte daarvan ½ maal het port meer. Een brief van 40 wichtjes via Marseille verzonden zou dus volgens bovenstaande tabel niet minder dan 4½ maal *f* 1.40 of *f* 6.30 aan port kosten.

Wij hebben gezien, dat bij verzending over Southampton of Triëst een brief van 15 wichtjes als „enkel" werd beschouwd. Verder gold als maatstaf:

van 15 tot 30 wichtjes 2 maal het port,
van 30 tot 45 wichtjes 3 maal het port,
van 45 tot 60 wichtjes 4 maal het port,

en zoo vervolgens voor elke 15 wichtjes of gedeelte daarvan eenmaal het port meer. Via Southampton of Triëst verzonden, zou een brief of pakket van 40 wichtjes 3 maal het port of *f* 3.90 resp. *f* 3.60 kosten, hetgeen een zeer belangrijk verschil maakte met de verzending over Frankrijk!

Ook bij deze gewijzigde regeling bleef het mogelijk, al naar verkiezing van den afzender, den brief ongefrankeerd te verzenden, hetgeen natuurlijk moest leiden tot een zeer ingewikkelde administratie.

AANTEEKENING VAN BRIEVEN.

Ook kon er volgens dit besluit **aanteekening van brieven** plaats hebben en wel tegen betaling van **één gulden** aanteekengeld boven het gewone port. Voor de verzending van drukwerken werd het tarief vastgesteld op 15 cent per vel of blad. Vrijstellingen op dit briefport bestonden niet, zelfs niet voor de regeering. Alle per overlandpost uit Ned.-Indië aan

den Koning of aan eenig departement van algemeen bestuur in Nederland, of uit plaatsen buiten Ned.-Indië aan den Gouverneur-Generaal gerichte rekesten en brieven over particuliere belangen en reclames, waren portschuldig en werden, zoo zij niet gefrankeerd waren, niet aangenomen. Alléén waren van port vrijgesteld, die brieven en stukken welke afkomstig waren van door de regeering erkende godsdienstige of kerkelijke genootschappen.

De bepalingen van dit besluit werden voor de eerste maal toegepast op de brieven, welke met den Indischen landpost van December 1851 uit het Rijk naar Nederlandsch-Indië of uit de kolonie naar het moederland verzonden werden.

VERLAGING TARIEF VIA MARSEILLE.

Wij hadden zoo juist gelegenheid op het aanzienlijke verschil van frankeerkosten te wijzen bij de verzending van brieven over Marseille en over Southampton en Triëst, een leemte voorzeker, die oorzaak geweest zal zijn, dat niet dan bij hooge uitzondering van de verzending via Marseille gebruik gemaakt werd. Het was dan ook te voorzien, dat hierin na gepleegd overleg met de Fransche postadministratie verandering diende te komen. Die verandering kwam reeds in Maart van het volgende jaar, (1852) toen een gewijzigd besluit afkwam, waarbij de verzending via Marseille werd herzien.

Thans werd bepaald, dat bij Staatsblad No. 34, voor de verzending over Frankrijk en Marseille *f* 1.20 zou worden betaald, dus op gelijken voet werd gebracht als de verzending via Duitschland en Triëst. Toch bleef de verzending over de laatste route aanmerkelijk goedkooper omdat het gewicht van 7½ wichtje of daar beneden ook thans nog werd aangelegd als maatstaf voor de bepaling van het „enkel" zijn van een brief. Weliswaar werden deze bepalingen eenigszins milder, naar uit het onderstaande blijkt.

Bij verzending over Marseille werden als enkel beschouwd de brieven, waarvan het gewicht 7½ wichtjes, bedroeg. Wegens zwaardere brieven of pakketten was verschuldigd:
van 7½ tot en met 15 wichtjes 2 maal het port,
van 15 tot en met 22½ wichtjes 3 maal het port,
en zoo vervolgens voor elke 7½ wichtjes eenmaal het port meer.
Bereikte men daarmede voor de lichtere brieven en pakketten al eenige prijsvermindering, voor de zwaardere werd dit instede van een vermindering een vermeerdering. Voor een brief of pakket van 40 wichtjes diende thans 6 maal het port of *f* 7.20 te worden neergeteld.

BRIEFSTEMPELS 1845 – 1855.

Ook uit deze jaren treft men briefstempels aan in tal van afmetingen en variaties, welke toenmaals bij de Indische posterijen in gebruik waren en waarvan wij er hierachter enkele laten volgen. De stempels komen voor in zwart, rood, blauw en groen. Interessant is het voorzeker voor hen die zich bezighouden met het verzamelen van stempels uit den vóór-postzegeltijd, de verschillende vormen van deze zoogenaamde **„voorloopers"** der postzegels eens na te gaan.

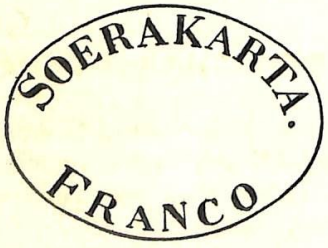
VERLAGING TARIEF VIA SOUTHAMPTON.

Langzaam, zeer langzaam, stap voor stap, al naar de behoefte zich deed gevoelen, maar mede vooral naar het voorbeeld van Europa, ontwikkelde zich de dienst der posterijen van een onderdeel van een tak van dienst tot een zeer omvangrijke regeeringsorganisatie.
Wij hebben gezien op de vorige bladzijden, dat het correspondeeren nogal met vrij aanzienlijke kosten gepaard ging en daardoor het schrijven van brieven nimmer tot een alledaagsche bezigheid zou kunnen worden. Van groot belang moet daarom worden geacht het Koninklijk Besluit en het daarmede correspondeerende Besluit van den Gouverneur-

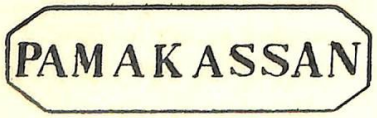

TAGAL
franco

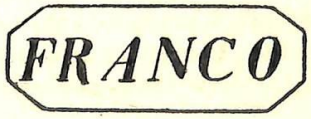

SAMARANG.
FRANCO.


PASSAROEANG
FRANCO


SOERAKARTA.
FRANCO


Gefrankeerd
KRAWANG


PAMAKASSAN


FRANCO


KEBOEMEN
RES.
BAGELEN
ONGEFRANKEERD


TJILATJAP
RESIDENTIE
BANJOEMAAS
FRANCO


TOELONGAGONG
RES: KEDERI
FRANCO


SALATIGA.
GEFRANKEERD.


BANDA
ONGEFRANKEERD


GRISSEE


FRANCO

Generaal van Nederlandsch-Indië, Staatsblad 1854 No. 16, waarbij een vermindering van het brievenport tusschen Nederland en Oost-Indië verzonden met den zoogenaamden landpost, via Southampton werd vastgesteld. Het groote belang van een goedkoopere briefwisseling begon toch al langzamerhand tot uiting te komen!
Bij dit Staatsblad werd bepaald, dat bij verzending over Engeland langs den weg via Southampton het brievenport **één gulden** zou bedragen en dat dit besluit voor het eerst van toepassing zou zijn op de zendingen, die in April 1854 werden verzonden.
Een stap nader voorzeker, maar nog van veel meer belang was het in datzelfde jaar bij Staatsblad No. 24 afgekondigde Reglement op de briefwisseling tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië door middel van den Indischen landpost.

REGLEMENT INDISCHE LANDPOST.

In dit reglement werden de verschillende voorafgegane bepalingen en besluiten samengevoegd, terwijl, behalve tal van noodzakelijke geoordeelde wijzigingen ook vele nieuwe bepalingen werden toegevoegd.

Het reglement bestond uit drie hoofdstukken:

1. **algemeene bepalingen,**
2. **van den inhoud der brievenmalen en**
3. **van de verrekeningen.**

Er werden twee mails in de maand verzonden of zoo dikwijls zich daartoe de gelegenheid voordeed en wel langs een der wegen via Marseille, Southampton of Triëst. Het departement van Financiën was belast met het treffen van de noodige overeenkomsten met andere regeeringen of postadministratiën betreffende de overbrenging der brievenmails over den geheelen afstand tusschen de Nederlandsche grenzen en Singapore of een andere Britsch-Indische haven, waar zij door de Nederlandsch-Indische regeering werden afgehaald of aangebracht. De kosten van vervoer over vreemd grondgebied of door tusschenkomst van andere

regeeringen en administraties werden door het Rijk en de koloniale kas gedragen, ieder voor de helft. De regeering van Nederlandsch-Indië had te voorzien in het vervoer tusschen Singapore (of een andere haven in Britsch-Indië) en de koloniën waarvoor zij tevens de kosten droeg, terwijl Nederland de kosten van het vervoer over het grondgebied in Europa voor zijn rekening nam.
Wanneer op de brieven geen bepaalde route was aangegeven, werden zij verzonden langs den weg, waarlangs zij het spoedigst hun bestemming bereikten. Indien er hoegenaamd geen aanwijzing omtrent een verzending met de landmail of de landpost op de brieven voorkwam, werden zij als **„zeebrieven"** beschouwd en met de eerste de beste scheepsgelegenheid verzonden.

PLAATSEN VAN AFZENDING INDISCHE MAIL.

Het samenstellen en verzenden van de mails geschiedde door de daartoe aangewezen postkantoren. In Nederland waren daarvoor aangewezen:

a. Voor de verzending via Marseille en Southampton, het postkantoor te Breda;
b. Voor de verzending over Triëst, het postkantoor te Arnhem.

In Nederlandsch-Indië geschiedde dit alles door het postkantoor te Batavia. Deze kantoren verrekenden onderling rechtstreeks de diverse porten.

INHOUD EN VERPAKKING.

De brieven moesten worden verpakt in omslagen van sterk papier of van een andere stevige stof met kruistouw omwonden, behoorlijk verzegeld en door een en ander zoodanig verzorgd, dat er voor geen beschadiging onderweg behoefde gevreesd te worden. Bij het inpakken mochten de volgende maten niet worden overschreden:

lengte	44	Nederl. duimen
breedte	22	„ „
hoogte	19	„ „

Ieder pakket droeg behalve een duidelijk opschrift den naam van het kantoor van bestemming alsmede een aanwijzing van den weg, waarlangs de verzending moest geschieden.

De pakketten mochten onderweg niet worden geopend. Buiten deze pakketten, die alleen brieven mochten bevatten, werden de couranten en drukwerken onder kruisband en tegen betaling van een verminderd port, in een of meer afzonderlijke pakketten gesloten, verzonden. Deze pakketten, die, wat de grootte betrof, aan dezelfde afmetingen waren verbonden, droegen het opschrift **„nieuwspapieren"**. Indien voor de contrôle zulks noodig werd geoordeeld, konden vreemde administraties deze pakketten openen.

De verzendingen gingen vergezeld van een geleidebrief, waarin de aard en het aantal der pakketten stond vermeld. De pakketten afkomstig van Batavia en bestemd voor Nederland werden te Singapore met een gespecificeerde lijst en tegen afgifte van kwitantie, ter hand gesteld aan den agent der Engelsche postadministratie, door wien ze daar werden in ontvangst genomen.

Het tijdstip der verzending uit Nederland werd door den Minister van Financiën en dat der afzending van Batavia door de Nederlandsch-Indische regeering naar omstandigheden geregeld.

De directeuren, der postkantoren van expeditie, of bij wettige verhindering de eerstaanwezende ambtenaren dier kantoren, waren in persoon verantwoordelijk, dat in de pakketten, hetzij van brieven dan wel gedrukte stukken, geen voorwerpen werden ingesloten, welke er niet in thuis behoorden en waarvan niet het verschuldigde port betaald of in rekening was gebracht.

ADMINISTRATIEVE (MAIL) STEMPELS.

De brieven en pakjes met gedrukte stukken werden op de kantoren van eerste afzending gestempeld volgens de bestaande voorschriften. Die gefrankeerd waren, werden met het stempel „FRANCO" gemerkt.

FRANCO

Bovendien werden alle met den landpost aangebrachte brieven en pakjes met gedrukte stukken op de kantoren van expeditie bij aankomst aan de achterzijde in **rood** gestempeld, te weten:
De brieven, komende uit Nederlandsch-Indië, op het kantoor te Breda met het stempel **„Indië over Marseille"** of **„Indië over Southampton"** en op het kantoor te Arnhem **„Indië over Triëst"**.

INDIE
OVER MARSEILLE

INDIE
OVER TRIEST

De brieven, komende uit Nederland, werden naarmate van den weg, waarlangs de verzending in Europa plaats vond, op het postkantoor te Batavia met een der stempels **„Nederland over Marseille", „Nederland over Southampton"** of **„Nederland over Triëst"** in **blauwzwart** gemerkt.

TARIEVEN 1854.

Het porto der brieven, die enkel waren, bedroeg *f* 1.20 bij verzending via Marseille of Triëst en *f* 1.— bij verzending via Southampton.

Bij verzending over Marseille werden als enkel beschouwd de brieven van 7½ wichtjes en daar beneden. Voor zwaardere brieven werd berekend:

boven 7½ tot en met 15 wichtjes 2 porten,
boven 15 tot en met 22½ wichtjes 3 porten,
boven 22½ tot en met 30 wichtjes 4 porten,
en zoo voor elke 7½ wichtjes of gedeelte daarvan één maal het port meer.
Bij verzending via Triëst of Southampton werd als enkel beschouwd een brief van 15 wichtjes of daar beneden, terwijl van elke 15 wichtjes of een gedeelte daarvan één maal het port meer werd berekend.
Over het algemeen was de laatste route verreweg het goedkoopst, zooals een eenvoudig sommetje aantoont.
Het porto voor couranten en andere drukwerken werd geheven naar den maatstaf van 15 cent per vel druks, behoudens de volgende uitzondering:
Bij verzending uit Nederland naar Indië via Marseille en niet in omgekeerde richting werd het briefport geheven tegen 17½ instede van 15 cent, uitgezonderd die stukken, welke minstens twee dagen vóór den laatsten dag, waarop de stukken bestemd voor elke mail uit de plaats van vertrek verzonden konden worden.
Het gewicht der brieven, die meer dan enkel waren, alsmede het aantal vellen druks moest op den omslag worden aangeteekend.
Het verschuldigde port werd op het adres der ongefrankeerde brieven, doch het ontvangen frankeergeld op den achterkant aangeduid in duidelijke cijfers.

AANGETEEKENDE STUKKEN.

De aangeteekende brieven voor Indië bestemd of van daar afkomstig werden op de postkantoren in Holland behandeld volgens de daar geldende voorschriften, terwijl daarvan een aanteekengeld van **een gulden** werd geheven, welk aanteekengeld ten kantore van afzending moest worden voldaan. De verdere wijze van behandeling dezer aangeteekende brieven in Indië was volgens de voorschriften der Indische regeering met inachtneming van het volgende:

De aangeteekende brieven werden ten kantore van afzending stuk voor stuk onder vermelding van de namen en woonplaatsen van afzender en geadresseerde, alsmede van het gewicht van den brief in een doorloopend register genoteerd. Iedere aangeteekende brief uit Indië naar Nederland verzonden, werd op de advieslijst van het kantoor van expeditie ingeschreven onder vermelding van het kantoor van afzending en den naam en woonplaats van den geadresseerde, waarna de brief of de brieven in een omslag werden gesloten en met touw en lak aan een der omslagen van de advieslijst werden vastgehecht. Per keerende post diende de goede ontvangst dezer aangeteekende brieven te worden gemeld. De uitreiking aan de geadresseerden geschiedde niet anders dan tegen afgifte van een kwitantie.

ADVIESLIJSTEN.

Het aan de advieslijst gehechte bericht van ontvangst werd, zonder de stukken te scheiden, ingevuld onder vermelding der bevonden verschillen, indien die er waren.
Wanneer bij de verificatie eener mail daarin alle aangeteekende stukken gevonden werden, welke op de advieslijst stonden vermeld, werd zulks in Nederland onmiddellijk gerapporteerd aan den Minister van Financiën en in Indië aan het kantoor te Batavia van de Indische regeering. Bovendien werd daarvan per eerste gelegenheid kennis gegeven aan het kantoor van afzending.
De directeuren der kantoren van expeditie waren verplicht bij de verzending zoowel als bij de aankomst van een mail te onderzoeken of het port van de daarin gesloten stukken naar behooren was verrekend of ontvangen. Ontdekten zij fouten, dan moesten zij die verbeteren en het verschil noteeren voor nadere verrekening. Bij het ontdekken van fraude door het insluiten van brieven of eenig ander pakket dat als drukwerk was gefrankeerd, werd onverbiddelijk het geheele pakket met briefport bezwaard. Van de advieslijsten en de daarop voorkomende berichten van ontvangst werden drie exemplaren opgemaakt. Eén bleef

op het kantoor van afzending om als bijlage bij den driemaandelijkschen verzamelstaat te worden gevoegd, terwijl de beide anderen, waaronder die, waaraan de aangeteekende brieven waren vastgehecht, werden ingesloten in de mail en daarmede verzonden. Het eene exemplaar bleef op het kantoor van aankomst berusten, terwijl het andere door het kantoor bij den driemaandelijkschen verzamelstaat werd overgelegd.

ONBESTELBARE STUKKEN.

Geweigerde brieven en die, waarvan de geadresseerden overleden of onbekend waren, werden eens in het jaar met een bijzondere scheepsgelegenheid aan het kantoor van afkomst teruggezonden. Zij werden tezamen gepakt en het pakket droeg het opschrift: **„Rebuten van den Inlandschen Landpost".**
Een lijst van al de adressen der aldus geretourneerde brieven, benevens een opgave van het port van elken brief afzonderlijk met vermelding van het totaal der porten werd met den eerstvolgenden landmail aan het kantoor van afzending toegezonden. Een tweede exemplaar van die lijst werd bij den driemaandelijkschen verzamelstaat overgelegd.
Pakketten met gedrukte stukken, die niet aan het opgegeven adres konden worden bezorgd, werden niet teruggezonden.

BORDERELLEN.

Nadat alle voorwerpen, die den inhoud der te verzenden mail uitmaakten, voor de expeditie waren in gereedheid gebracht en het bedrag op de advieslijst was ingeschreven, werden de brieven bij elkaar gewogen en evenzeer dat van de drukwerken, om te worden vermeld in de speciaal daarvoor dienende borderellen. De uitkomsten van de weging en de telling werden op deze lijsten genoteerd en waren bestemd om de vreemde regeeringen of postadministraties, door welker tusschenkomst de overbrenging geschiedde, met den inhoud van de pakketten

bekend te maken, voor zoover zulks op de daarvoor te verstrekken betaling van invloed was.
Deze borderellen, werden in het Fransch volgens een bepaald model opgemaakt en wel één voor elke zending.
Op die borderellen kwamen voor:

a. de namen van afzending en van bestemming der mail;
b. den weg, waarlangs de verzending geschiedde;
c. het aantal der pakketten, waaruit de mail bestond, van brieven en van drukwerken afzonderlijk te vermelden;
d. het aantal en het massaal gewicht der brieven;
e. het aantal vellen druks, waarbij, voor zoover de mail via Marseille ging, afzonderlijk vermeld moesten worden welke tegen 15 cent en welke tegen 17½ cent port werden verzonden;
f. het massaal gewicht der gedrukte stukken, evenals de brieven, doch ieder afzonderlijk.

De borderellen werden zoowel op de Nederlandsche kantoren als te Batavia opgemaakt en wel 4 exemplaren bij verzending via Marseille, 3 voor de verzending over Southampton en 5 voor de verzending via Triëst van het kantoor te Arnhem, doch te Batavia ten getale van 4 exemplaren.

Eén exemplaar werd op het kantoor van afzending bewaard om later bij den driemaandelijkschen staat te worden gevoegd. Het tweede werd bij de betreffende mail ingesloten en door het kantoor van aankomst bij den driemaandelijkschen staat gevoegd, terwijl het derde was bestemd voor de Engelsche Postadministratie te Londen en werd rechtstreeks verzonden onder het adres: **„To the General Post-Office London".** Het vierde exemplaar was bestemd voor de Fransche Postadministratie te Parijs en verzonden onder het adres: **„Au bureau des Postes à Paris".** Het vijfde exemplaar, dat alleen te Arnhem werd opgemaakt, was voor de Pruisische Postadministratie bestemd.

VAN DE VERREKENINGEN.

De werkelijke verantwoording der op de postkantoren ontvangen porten werd niet in dit reglement vastgesteld. Daaromtrent werden de in Nederland en in Ned.-Indië bestaande verordeningen en voorschriften gevolgd.

Onmiddellijk gevolg daarvan was, dat de porten, die van de briefwisseling door middel van den Indischen landpost werden geheven, deel bleven uitmaken van de opbrengst der posterijen op de plaats, waar ze werden ontvangen, behoudens nadere verrekening tusschen de beide betrokken departementen.

Elk kwartaal werd door de directeuren der kantoren van expeditie — te Batavia voor elken weg afzonderlijk — opgemaakt een verzamelstaat van het bedrag der gedurende het afgeloopen tijdvak door hun tusschenkomst plaats gehad hebbende zendingen, zoowel in de eene als in de andere richting. De verzamelstaten werden opgemaakt volgens een bepaald voorgeschreven model. Zij werden met de bijbehoorende stukken door de directeuren te Breda en te Arnhem aan het Departement van Financiën gezonden en door den Directeur te Batavia aan de Regeering van Nederlandsch-Indië.

Het Departement van Financiën belastte zich, behoudens nadere verrekening, met de betaling van alles, wat aan de verschillende buitenlandsche Regeeringen of postadministraties ten goede kwam wegens rechten van doorvoer of kosten van vervoer over vreemd grondgebied. Het Departement van Financiën deelde aan dat van Koloniën alle schikkingen of overeenkomsten daaromtrent mede.

Elke drie maanden had er afrekening plaats tusschen deze beide departementen. De rekening werd bij het Departement van Financiën, uit de aldaar ingekomen stukken opgemaakt en vervolgens in triplo, waarvan twee exemplaren vergezeld van de bijlagen, aan dat van Koloniën ter onderzoek medegedeeld.

Het Departement van Koloniën werd dan gecrediteerd:

a. met het bedrag van het koloniaal port tegen 25 cent per brief, hetwelk in Europa op de verzendingen in beide richtingen was ontvangen.
b. met de helft van het bedrag der vergoeding wegens de kosten van het vervoer of de rechten van doorvoer over vreemd grondgebied, als voren op de postkantoren in Nederland ontvangen. Die vergoeding bedroeg voor de verzending via Marseille 85 cent, voor die over Southampton 65 cent en voor die over Triëst 85 cent per enkele brief, de zwaardere in evenredigheid van hun gewicht.
c. met de helft van de frankeerkosten der gedrukte stukken, tegen 15 of 17½ cent per vel of blad, in Europa ontvangen.
d. met de helft van het aanteekengeld van een gulden per brief, op de kantoren in Nederland ontvangen.

Daarentegen werd het Departement van Koloniën gedebiteerd:

a. met het bedrag van het Nederlandsch port à 10 cent per brief op de verzendingen over en weer in Ned.-Indië ontvangen.
b. met de helft van het bedrag der vergoeding wegens het vervoer of den doorvoer over vreemd grondgebied, hetwelk op de postkantoren in Ned.-Indië was geincasseerd en naar den zooeven vermelden maatstaf.
c. met de helft der frankeerkosten van drukwerken tegen 15 cent per vel of blad in Ned.-Indië ontvangen.
d. met de helft van het aanteekengeld van een gulden per brief, op de kantoren in Ned.-Indië ontvangen.
e. met de helft van de som, die wegens rechten van doorvoer of kosten van vervoer door het Departement van Financiën aan vreemde mogendheden of buitenlandsche postadministraties was betaald.

Voorts werd te goed gedaan of afgetrokken datgene, wat op de kantoren van expeditie door misvattingen te verrekenen viel, alsmede de niet inbare porten of non valeurs.

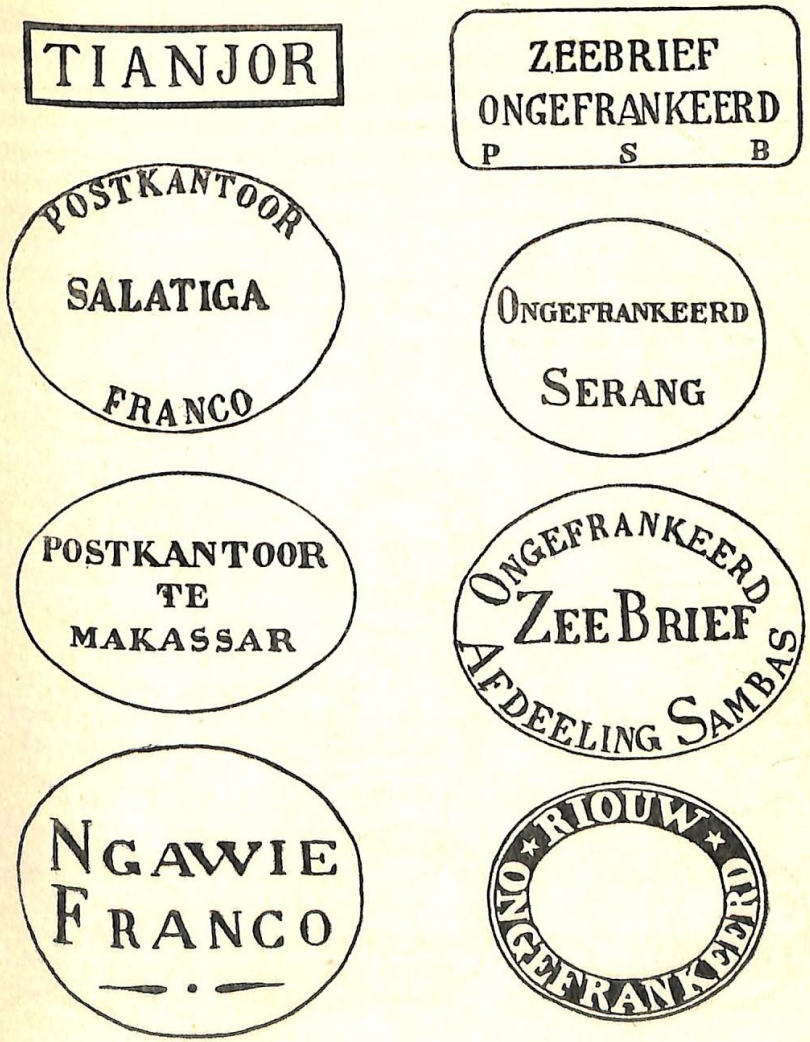
Voor de afzonderlijke berekening van de verschillende bestanddeelen van het briefport werden de totalen der verzendingen via Marseille en Triëst gedeeld door het getal 24 en die van de verzendingen via Southampton door het getal 20. Van de op die wijze verkregen uitkomsten werd toegewezen: 2/24 van het port over Marseille of over Triëst en 2/20 van het port over Southampton, aan het Departement van Financiën, uitmakende het Nederlandsche briefport; 5/24 van het port over Marseille of over Triëst en 5/20 van het port over Southampton aan het Departement van Koloniën, uitmakende het koloniale port; 17/24 van het port over Marseille of over Triëst en 13/20 van het port over Southampton, welke som strekt tot vergoeding van de kosten van het vervoer en den doorvoer over vreemd grondgebied. Ieder departement droeg hiervan voor de helft bij.

Tot zoover dit zeer belangrijke reglement. Toch vertoont het nog tal van leemten en de administratie, aan het bedrijf verbonden, is zeer omslachtig en ingewikkeld, waartoe vooral bijdraagt de mogelijkheid, brieven ongefrankeerd zoowel als franco te kunnen verzenden.
De practijk bracht de verschillende leemten vanzelf aan het licht.

Met de Engelsche postadministratie te Singapore werd een overeenkomst getroffen, ten gevolge waarvan alle per landmail via Singapore aangebrachte losse brieven en met port bezwaarde drukwerken, welke onbestelbaar waren, aan de postadministratie te Singapore werden geretourneerd, tegen restitutie van het door genoemde administratie daarvoor in rekening gebrachte porten.

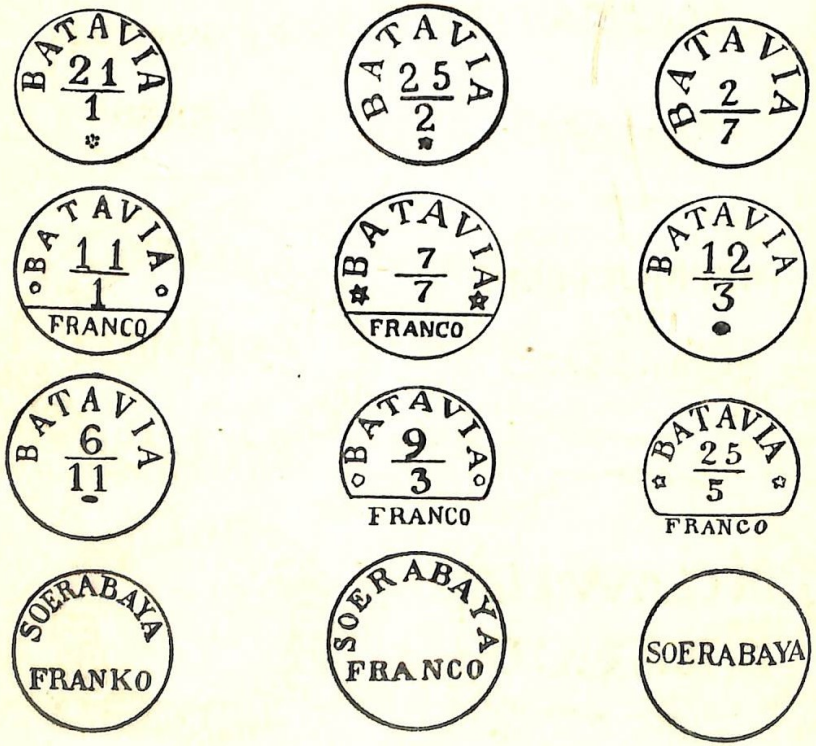
BRIEFSTEMPELS 1855 – 1860.

Hiernevens brengen wij eenige afbeeldingen van poststempels in verschillende typen en variaties, welke gedurende de jaren 1855 tot 1860 in Indië in gebruik waren.



DAGTEEKENINGSTEMPELS.

Verder valt nog op te merken, dat gedurende deze periode voor het eerst de ronde plaatsnaamstempels, aanwijzende den naam van het kantoor, benevens de dagteekening, werden ingevoerd. Al deze z.g. datumstempels hebben geen jaar-aanduiding. Bovendien treffen wij in diezelfde periode ronde francostempels aan, waarin de dagteekening ontbreekt. Deze stempels komen voor in zwart, rood en blauw. Ziehier eenige afdrukken van bedoelde ronde stempels, de typenverschillen zijn zeer duidelijk na te gaan.



UITBREIDING BRIEFVERVOER.

Steeds traden door de practijk de leemten, welke nog kleefden aan de vorige verordeningen, langzaam aan het licht en door het uitvaardigen van een nieuw staatsblad dan wel aanvullings bepalingen, werd dan in die leemten voorzien.

Een duidelijk beeld hiervan treffen wij aan in het jaar 1855, dat een algemeen tarief vaststelt van de briefporten, in Nederlandsch-Indië te heffen op brieven en drukwerken, die met de Engelsche overlandmail buiten de gesloten Nederlandsche pakketten werden verzonden.
Bijna gelijktijdig werd in datzelfde jaar het porto voor gedrukte stukken, welke op Java en Madoera onder kruisband werden verzonden, verminderd.

Met wijziging van de desbetreffende bepalingen per openbare aankondiging van den 10en December 1850, werd thans vastgesteld, dat het port voor drukwerken in het algemeen, bedroeg:

5 duiten of 4 ct. voor elk vel druks van 16 zijden.
2½ duiten of 2 ct. voor elk half vel druks van 8 zijden,
1½ duiten of 1 ct. voor elk kwart vel druks van 4 zijden of minder.

Het port voor dagbladen bedroeg 2½ duiten of 2 centen voor elk afzonderlijk blad. Voorzeker een besluit, dat toejuiching verdient, daar een goedkoope verzending van drukwerken en dagbladen niet anders dan ten voordeele kan strekken tot de algemeene volksontwikkeling.

VERLAGING TARIEVEN.

Bij het rapport van de Ministers van Financiën en van Koloniën, ddo. 31 Maart en 3 April 1856, werd opnieuw een wijziging gebracht in de bepalingen der verzending van brieven en gedrukte stukken tusschen Nederland en Ned.-Indië door middel van de Indische landpost.

Het besluit van October 1851 werd zoodanig gewijzigd, dat de verzending van een brief die als **„enkel"** werd aangemerkt, over Southampton tot **zeventig cent** werd gereduceerd.

Verder werd het port van nieuwspapieren en andere gedrukte stukken, bij verzending over Marseille in beide richtingen, bepaald op **tien cent** voor ieder vel of blad. Echter diende men de stukken uit Nederland afkomstig en bestemd voor Ned.-Indië, uiterlijk twee dagen voor den laatsten termijn, die voor de verzending van brieven met elke landmail was bepaald, op de post te bezorgen. Deed men dit niet, dan werd het porto met twee en een halven cent verhoogd, en alzoo op **twaalf en een halven cent** voor ieder vel of blad gebracht.

Een wijziging der bepalingen omtrent de briefwisseling tusschen Nederland en Ned.-Indië, door middel van den Indische landpost via Marseille, werd alsnog aangebracht bij besluit van den 7e Maart 1857.
Hierbij werd bepaald, dat voor de verzending van een brief, die als **„enkel"** werd aangemerkt, bij verzending over Frankrijk langs den weg via Marseille, **negentig cent** betaald moest worden, terwijl bij verzending over Southampton, Marseille of Triëst als **„enkel"** beschouwd werden, brieven van 15 wichtjes of daar beneden.

Ook hierin werd dus meer eenheid gebracht!
Reeds een jaar later (1858) werd het algemeen tarief van briefporten vastgesteld bij ordonnantie van 31 December 1856, buiten werking gesteld en werd ingevoerd een nieuw tarief van porten in Ned.-Indië, te heffen op brieven en drukwerken, met de Engelsche overlandmail verzonden of ontvangen.

Deze wijziging was rechtstreeks een gevolg van verandering, welke op dat tijdstip in het Britsche porttarief waren of zouden worden aangebracht tengevolge van een door Groot-Brittannië in 1857 met Frankrijk gesloten postconventie en de met September 1858 ingevoerde verplichte frankeering van alle voor Engeland bestemde of van daar verzonden poststukken.

Natuurlijk was een nieuw algemeen posttarief daarvan het noodwendig gevolg.

REORGANISATIE.

In 1858 werden sedert eenigen tijd voorstellen in bewerking genomen, tot reorganisatie van het postwezen in Ned.-Indië.

De daarbij op den voorgrond gestelde beginselen kwamen hoofdzakelijk hierop neer:

a. Een dagelijksch vervoer van brieven, dan wel drie malen 's weeks, voor zoover dit in verband met plaatselijke omstandigheden wenschelijk en mogelijk werd geacht.
b. Vervoer der brieven door middel van wagens of karren instede van met postillons te paard of te voet, waar de gelegenheid zulks veroorloofde en de omvang der correspondentie zulks wenschelijk maakte.
c. Invoering van een uniform-port van 20 cent per enkele brief van 15 wichtjes, dan wel van een schaalport van 10, 20 en 30 cent, naar evenredigheid van de afstanden waarheen de stukken gezonden werden.
d. Betere bezoldiging van de met de postadministratie belaste ambtenaren.

Voor Java en Madoera waren die beginselen reeds genoegzaam uitvoerlijk geacht, doch alvorens die ook voor de Buitenbezittingen aan te nemen en daarnaar de reorganisatie van het postwezen te regelen, was het wenschelijk voorgekomen, daaromtrent de betrokkene hoofden van gewestelijk bestuur te raadplegen.
Het zal misschien niet overbodig zijn hierbij op te merken, dat het vervoer van de post over land met wagens of karren alleen plaats kon vinden langs trajecten, waar behoorlijk gebaande rijwegen bestonden en waar de omvang der correspondentie te groot was om die, met behoorlijken waarborg voor een goed geregeld en spoedig transport, door een postillon te paard of te voet te doen aanbrengen.
Wij hebben vroeger bij het algemeen reglement van 1847 gezien, hoe werd gehandeld betreffende correspondentie, gericht aan militairen, wier standplaats niet bekend was. In het jaar 1859 werd hierin een wij-

ziging gebracht, in zooverre, dat brieven gericht aan manschappen beneden den rang van officier bij zee- of landmacht en die op hun schepen of bij hun corpsen tegenwoordig waren, in elk geval (uitgezonderd bij verzending per landmail) op het kantoor van afzending gefrankeerd konden worden met **5 centen** of **6 duiten.** Een tegemoetkoming, die vermoedelijk in verband stond met het toenmalige geringe inkomen. In datzelfde jaar werd het tarief van briefporten, gearresteerd bij besluit van 16 December 1847, buiten werking gesteld en werd voorloopig, in afwachting van de reorganisatie van het postwezen in Ned.-Indië, voor Java en Madoera een nieuw posttarief vastgesteld.

VELE WIJZIGINGEN.

Niets op aarde is echter bestendig, en zeer zeker in het allerminst de gouvernementsbesluiten.
Zoo zien wij telkenmale tallooze veranderingen aanbrengen, heele besluiten soms intrekken en ter verdere completeering nieuwe besluiten slaan.
In 1860 werd bepaald, dat het voorgeschrevene bij Staatsblad 1859 No. 15, — waarover wij in een van onze vorige bladzijden beschreven, dat brieven gericht aan militairen beneden den rang van officier tegen verminderd tarief konden gefrankeerd worden, — ook van toepassing zou zijn op de militairen, die op de Buitenbezittingen vertoefden. Een besluit, waaruit overduidelijk blijkt, dat men bij het slaan van het eerste staatsblad daarover dusdanig leed aan een haast onvergeeflijk kortzichtigheid, dat men er geen moment aan gedacht schijnt te hebben, dat er behalve Java en Madoera ook nog ergens iets was, dat men samengevat „Buitenbezittingen" noemde, en dat ook daar militairen en zeelui beneden den rang van officier vertoefden! 't Is zeer fraai! Des Gouvernements wegen zijn wonderbaar en dikwijls ondoorgrondelijk!
Pas hadden wij in 1856 een behoorlijke reductie gekregen op het port van brieven, die via Southampton werden verzonden — het werd tot zeventig cent teruggebracht — of in 1861 werd het voor de variatie

maar weer tot **een gulden** verhoogd! Waarom? Dat staat nergens vermeld. Misschien was gebleken, dat men bij het bedrag van zeventig cent voor een brief, moest bijpassen, anders kunnen we ons dezen maatregel moeilijk voorstellen.

INVOERING POSTZEGELS.

Bij Koninklijk Besluit van 22 Juni 1862, Staatsblad No. 103a van dat jaar, kwam het Reglement op de Brievenposterij in Nederlandsch-Indië af, waarin voor het eerst sprake is van de **invoering van postzegels.** Dit definitief reglement bevat 30 artikelen. Het ligt niet in onze bedoeling het geheele reglement hier af te drukken, maar enkele belangrijke bepalingen willen wij onzen lezer curiositeitshalve niet onthouden, omdat deze voorschriften vrijwel zijn te beschouwen als een der fondamenten van het huidige postwezen.
Zoo luidde artikel:

1. Aan het Gouvernement wordt voorbehouden de uitsluitende bevoegdheid om gesloten en ongesloten brieven of pakketten, beschrevene papieren bevattende, van de eene plaats naar de andere, tegen genot van vracht, te doen overbrengen op den voet en behoudens de uitzonderingen, hierna vermeld.

2. Bij de berekening van het port worden alle brieven van 15 wichtjes (gram) of daarbeneden als „enkel" beschouwd.

3. Het port van elken brief, die enkel is, afkomstig van en tevens bestemd voor eenige plaats gelegen in Nederlandsch-Indië, bedraagt **tien cent.** Hetzelfde port is verschuldigd, wanneer de plaats van afzending tevens is die der bestemming.

4. Wegens brieven of pakketten, wegende boven het gewicht van een enkelen brief, is verschuldigd:

boven de 15 t/m 30 wichtjes 2 malen
boven de 30 t/m 45 wichtjes 3 malen
boven de 45 t/m 60 wichtjes 4 malen

en zoo vervolgens voor elke 15 wichtjes of gram, of een breuk van 15 wichtjes daarenboven, eenmaal het port meer.

5. Het briefport kan ten kantore van afzending worden voldaan, (franco) of ook worden gelaten voor rekening van hen aan wien de brief is gericht. (ongefrankeerd)

6. De vooruitbetaling kan ook geschieden door het **aanhechten van postzegels,** tot dat einde door de zorg van het Gouvernement voor een ieder verkrijgbaar te stellen. De wijze van uitgifte dier zegels en den voet, waarop daarvan ter uitvoering van dit reglement gebruik is te maken, worden door den Gouverneur-Generaal bepaald.
Het namaken of vervalschen van die postzegels of het gebruik maken van zoodanige postzegels, wetende, dat zij nagemaakt of vervalscht zijn, wordt gestraft met dezelfde straffen, als welke tegen het namaken, vervalschen, of het desbewust gebruik maken van nagemaakte of vervalschte zegels van den Lande zijn bedreigd.
Met gevangenis en, voor zooveel inlanders of daarmee gelijkgestelde personen betreft, met dwangarbeid in of buiten den ketting van 3 maanden tot 5 jaren en een geldboete van *f* 25.— tot *f* 500.— te zamen of afzonderlijk, wordt gestraft hij, die den afdruk van den stempel, waarmede de reeds gebruikte postzegels op de postkantoren worden gemerkt, vernietigt of verandert, alsmede hij, die van de vernietiging of verandering bewust, zich van het reeds gebruikte postzegel bedient.
De postambtenaren, die zich aan een der misdrijven, bij de laatstvoorgaande zinsnede bedoeld, schuldig maken, worden in het dubbel van de daarbij bepaalde straffen verwezen.

7. Het port van brieven kan, mits „enkel" zijnde en geen ingesloten brieven bevattende, wanneer die gericht zijn aan manschappen beneden den rang van officier bij de zee- of landmacht van den staat, in ieder geval met 5 cent op het kantoor van afzending worden voldaan.

8. Voor brieven met monsters of stalen van koopwaren, alsmede voor dergelijke verzendingen zonder bijgevoegden brief tot een gewicht van 15 wichtjes ingesloten, is het gewone briefport verschuldigd.

9. Het port van dagbladen, couranten of nieuwspapieren, eens of meermalen in de week uitkomende, bedraagt **één cent** voor ieder afzonderlijk blad, onverschillig hoe groot de oppervlakte is. Het port der bijvoegsels, mits verzonden tegelijk met het blad waarbij zij behooren, is onder het port van dat blad begrepen.

12. Het aanteekengeld van alle brieven, waaromtrent het nemen van die voorzorg door de afzenders verlangd wordt bedraagt **10 cent,** ten kantore van vertrek te betalen. De tegemoetkoming aan den afzender, bij vermissing van een aangeteekenden brief van landswege te betalen, bedraagt *f* 25.— zonder meer. De aanteekening is verplichtend bij verzending van brieven of pakketten, waarin gereed geld, edele metalen of kostbaarheden besloten zijn.
Wanneer het inachtnemen van die voorzorg door de belanghebbenden verzuimd is, geschiedt de aanteekening ambtshalve, doch in dat geval worden de brieven of pakketten niet afgegeven dan tegen betaling van het dubbel port en van 5 pCt. der ingesloten waarde.

14. Er zijn op alle postkantoren, voor verzendingen van geld of geldswaardig papier aan toonder in Nederlandsch-Indië gangbaar, doch tot een bedrag niet te boven gaande van eenhonderd gulden, postwissels te bekomen, op een ander postkantoor betaalbaar. Voor provisie wordt ten behoeve van den Lande 1 pCt. van het bedrag, bij de afgifte der wissels ingevorderd. Voor gedeelten van een gulden wordt de provisie als voor een geheele gulden berekend. Het minste recht, dat voor een postwissel ontvangen wordt, bedraagt 5 cent.

17. Er kunnen ook hulp-postkantoren worden gevestigd op de plaatsen, waar dit in het belang van den dienst gevorderd wordt.
De kosten der bestelling aan de ingezetenen, wier woonplaats binnen den afstand van vier palen van het postkantoor van bestemming gelegen is, of die een adres opgeven binnen dien kring van vier palen afstand, aan hetwelk hun brieven kunnen worden bezorgd, zijn onder het port begrepen.

20. De gevallen, waarin vrijstelling van briefport ter zake van het algemeen belang wordt verleend, de voorwaarden en de bepalingen daar-

omtrent in acht te nemen, worden door den Gouverneur-Generaal bepaald.

Wegens alle brieven of pakketten, over een bijzonder belang aan ambtenaren of autoriteiten gericht en met de post verzonden, is aan den Lande port verschuldigd. De afzenders zijn verplicht zoodanig brieven of pakketten te frankeeren.

23. Alle brieven en pakketten, de pakketten met gedrukte stukken daaronder begrepen, met bijzondere scheepsgelegenheid in Nederlandsch-Indië aangebracht, van eenige plaats, gelegen **buiten** Nederlandsch-Indië, wordt door het postkantoor ter plaatse van aankomst aan de gezaghebbers een premie van 10 cent per stuk uitgekeerd.

24. Brieven per extra-post te verzenden, wordt behalve de kosten van het buitengewoon vervoer, het dubbele van het gewone port berekend. Het een en ander wordt vooruitbetaald en de brieven worden als aangeteekende brieven behandeld.

25. Niemand, behalve de ambtenaren in dienst der posterijen en deze alleen ten behoeve van den Lande, vermag zich te belasten of in te laten met de overbrenging tegen genot van vracht van brieven of pakketten, tusschen de eene plaats en de andere, op wegen of inrichtingen, waar een brievenpost bestaat op een boete van *f* 10.— tot *f* 100.— voor de eerste maal en van *f* 100.— tot *f* 500.— voor elke volgende overtreding; bij wanbetaling op straf eener gevangenis van drie tot zeven dagen in de eerste en van zeven tot veertien dagen in het tweede geval.

De postambtenaren, of personen in dienst van openbare middelen van vervoer, die een der in de voorgaande zinsnede bedoelde misdrijven hebben gepleegd of doen plegen, worden in het dubbel van de daarbij bepaalde straffen verwezen.

Bij Staatsblad No. 133 van datzelfde jaar, werd bepaald, dat de in werking treding van bovenbedoeld reglement zou plaats hebben op den eersten Januari 1863, behoudens de invoering van de postzegels en het bekomen van postwissels, waarvan het tijdstip van uitgifte nader door den Gouverneur-Generaal zal worden bekendgemaakt.

DAGTEEKENING- EN VERNIETIGINGS-STEMPELS 1861 – 1871.

De **eerste vernietigingsstempels** na de invoering der postzegels (1 April 1864) waren de **„Franco-** en **„Franco-dagteekeningstempels".** Deze stempels dienden uitsluitend voor vernietiging der op de brieven vastgekleefde zegels. (Zie afb. 48).

De **Franco-stempels** waren bestemd voor alle kantoren zonder onderscheid en werden afgedrukt op de postzegels der te verzenden brieven en op de voor militairen, zoomede op de naar het Buitenland bestemde gefrankeerde brieven. (art. 38 Ambt. voorschriften) Zij komen in verschillende grootten en al dan niet omlijst (in kastje) voor. Hoewel het gebruik uitsluitend met **zwarten inkt** was voorgeschreven, worden zij ook wel in rood, blauw en groen aangetroffen. De Indische Franco-stempels dateeren reeds van omstreeks 1810. (Daendels-post)







Vervolgens kwamen de **Franco-dagteekeningstempels** (z.g. halvemaanstempel) aanwijzende den naam van het kantoor, benevens de dag- en jaarteekening en onderaan het woord **„Franco".** Deze stempel kwam het eerst in 1866 als vernietigingsstempel voor. Sindsdien werden de gewone Franco-stempels uitsluitend voor de kleinere kantoren gebezigd. In 1861, dus vóór de invoering der zegels was het type Franco-dagteekeningstempel in Indië reeds bekend en men vindt ze evenals de ronde dagteekeningstempels in die jaren óók op de brieven afgedrukt.







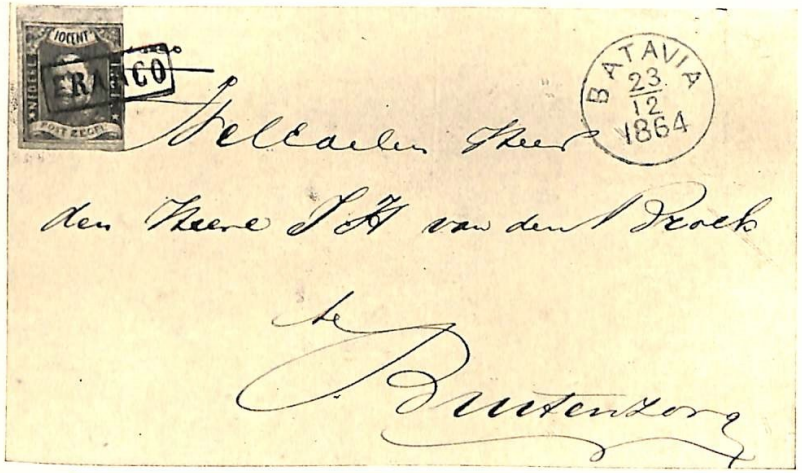
Waar circulaire van den Post- en Telegraafdienst No. 50, in artikel 4 bepaalde, dat de Franco-stempels in gebruik zouden blijven op de hulp-postkantoren, terwijl verder was voorgeschreven, dat de postkantoren de brieven en pakketten hunner hulppostkantoren zouden overstempelen, kan de gevolgtrekking gemaakt worden, dat de **Franco-stempels langer in gebruik waren dan de Franco-dagteekeningstempels.**

Sinds 1866 werd de **„Franco"-dagteekeningstempel** tevens als **gewoon dagteekeningstempel** gebezigd en men vindt ze behalve op- ook naast de postzegels in zwart afgedrukt (Zie afb. 49).

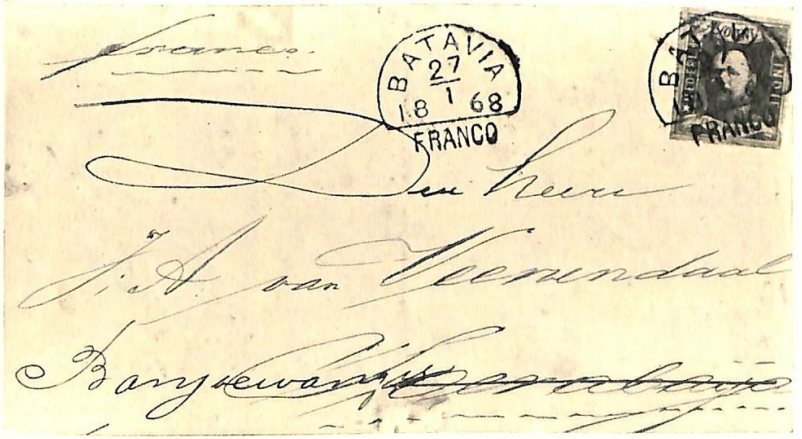
Bij artikel 3 van het extract uit het verbaal van den Dienst der Burgerlijke Openbare werken, No. 142P, ddo. 18 Februari 1874, werd bepaald, dat de **Franco-dagteekeningstempels** met de daarbij behoorende doosjes met karakters, bestaande uit dag- maand- en jaarcijfers, per 1 April 1874 moesten worden opgezonden aan het algemeen beheer der Posterijen. De Franco-dagteekeningstempels werden dus tot 1 April 1874 gebezigd. Zooals wij reeds vooraf hebben medegedeeld, zouden de postkantoren de brieven en pakketten hunner hulp-kantoren overstempelen. Waar, voor de hulp-kantoren het gebruik van den Franco-stempel (in kastje) was voorgeschreven, zien wij hieruit dus, dat de beide typen vernietigingsstempels **gelijktijdig** werden gebezigd en deze op één en denzelfden brief voorkomen.

Bovenvermelde voorschriften kwamen overeen met de bepalingen, welke toenmaals bij de posterijen van kracht waren.
Hieronder een illustratie van **gecombineerde stempels** op brieven uit die jaren. (Zie afb. 50).

De **ronde dagteekeningstempels,** (datumstempel) aanwijzende den naam van het kantoor, dag- en jaarteekening, werden volgens de voorschriften, naast den Franco-stempel bijgestempeld. Met dezen stempel moesten alle ter verzending ontvangen brieven en pakketten en op de keerzijde van zulke stukken met bestemming voor het kantoor of voor de daaronder ressorteerende hulpkantoren, worden afgestempeld. Wij zien hieruit dus, dat deze ronde datumstempels, zoowel als **vertrek-** en **aankomststempel** werden gebruikt.



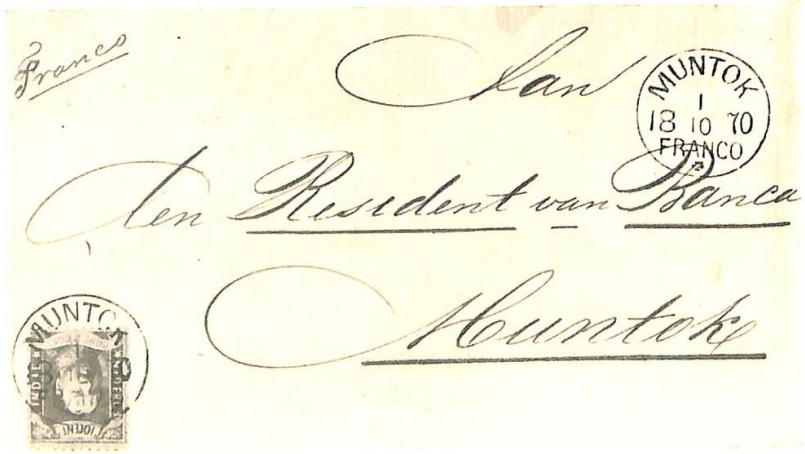
Afb. 48.



Afb. 49.



Afb. 50.

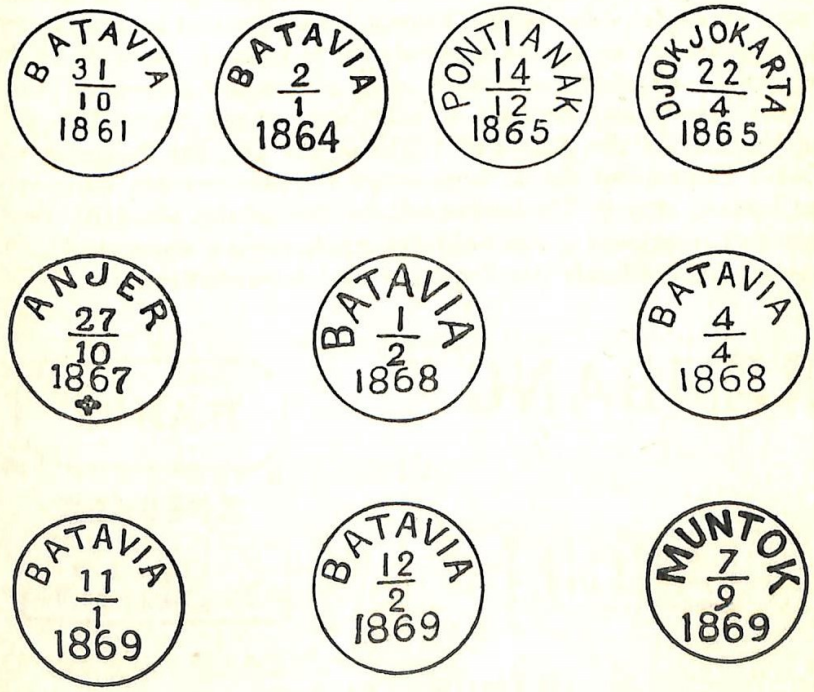


Afb. 51.

Deze dagteekeningstempels, waarvan hieronder eenige typen zijn weergegeven, moesten uitsluitend met **rooden inkt** (menie) worden afgedrukt, terwijl men voor de vernietigingsstempels **zwarte boekdrukkers-inkt** gebruikte, (art. 36 Ambt. voorschriften).

Tenslotte reproduceeren wij nog een brief afgestempeld te Muntok, voorzien van een **ronde Franco-dagteekeningstempel** in zwart, welke stempel hier ter vernietiging van de postzegels had dienst gedaan. Deze stempel van een bijzonder type, was plaatselijk in gebruik. (Zie afb. 51).

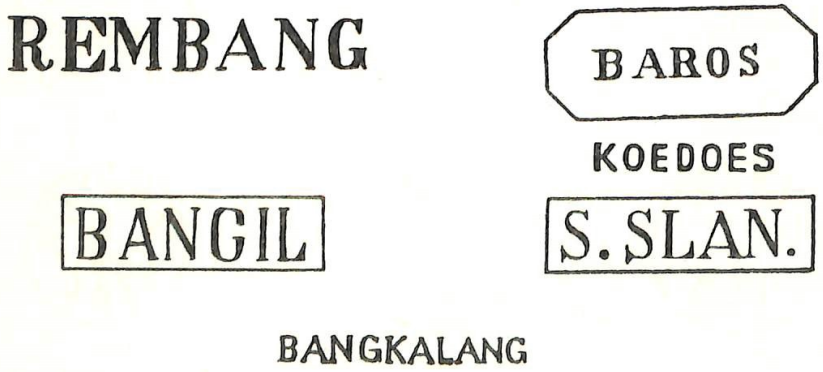
Voor stempelverzamelaars is het zeer interessant en van groot belang, de talrijke verscheidenheden in lettervorm van Indische afstempelingen



nauwkeurig na te gaan. Men zal dan nog wel eens tot de conclusie komen, dat op dit gebied het verzamelen meer studie vereischt, dan die van de postzegels.
Het is daarom zoo jammer, dat het Postmuseum te Bandoeng slecht is gesorteerd op het gebied van Indische stempels uit de periode 1800—1875, anders hadden speciaal-verzamelaars een meerdere studie daarvan kunnen maken aan de hand van aanwezige authentieke documenten.

HULPKANTOOR-STEMPELS.

Deze **langwerpige** stempels, ook wel **langstempels** genoemd, aanwijzende alleen den naam van het kantoor, waren bestemd uitsluitend voor de hulpkantoren en werden afgedrukt op de keerzijde (somtijds op de adreszijde) van alle ter verzending ontvangen, zoowel officieel als particuliere brieven en pakketten. Officieel was voorgeschreven (art. 216 bij Verbaal van den 12en Mei 1864 van den Dir. der Producten en Civiele Magazijnen) dat de langwerpige stempels met den naam van het kantoor, uitsluitend in **rooden inkt** moesten worden afgedrukt, maar men treft ze ook wel in zwart of blauw op de brieven afgestempeld. Zij komen in verschillende grootten en al dan niet omlijst voor.



ADMINISTRATIEVE-STEMPELS.

De stempel **„ontoereikend"** werd afgedrukt ingeval de waarde der gebezigde postzegels niet het volle port vertegenwoordigde, terwijl de aangeteekende stukken van den stempel **„aangeteekend"** werden voorzien.
De stempel **„na posttijd"** was in gebruik voor alle kantoren zonder onderscheid. Zij werden afgedrukt op de keerzijde van alle brieven en pakketten, die na het vertrek der post uit de bussen werden gelicht, met bestemming om in de richting der vertrokken post te worden verzonden.
Volgens art. 11 der algemeene bepalingen, vastgesteld bij Verbaal van den 12e Mei 1864, moesten al deze administratieve stempels **in rood** worden afgedrukt, doch hier werd dikwijls niet de hand aan gehouden en men stempelde in zwart inplaats van rood.



Door den Directeur der Producten en Civiele Magazijnen, werd het noodige verricht, ter invoering op de postkantoren van **gelijke stempels,** teneinde het stempelen der brieven op eene **uniforme wijze** te doen plaats hebben.
Het gebruik van de **ovaalvormige stempels** is sinds de invoering van de rondstempels afgeschaft.

NADERE BEPALINGEN.

Ondanks dat mooie, nieuwe reglement bij Koninklijk Besluit van 22 Juni 1862, was de zaak nog niet in orde. Al heel gauw kregen we „nadere bepalingen" en „aanvullingen".
Zoo eerst iets dergelijks op het reglement op de briefwisseling tusschen Nederland en Ned.-Indië, die met den landpost werd verzonden en laatstelijk was vastgesteld bij beschikking van de Departementen van

Financiën en Koloniën van 21 Februari 1854. De bepalingen, vervat in artikel 3 van het bovenaangehaalde reglement, werden ingetrokken en vervangen door het volgende:
„De verzending der briefwisseling tusschen het Rijk en Nederlandsch-Indië geschiedt van beide zijden uitsluitend door middel van den landpost, tenzij er een andere wijze van verzending op het adres staat vermeld. Indien een der wegen over Southampton, over Triëst of over Marseille is aangewezen, wordt die aanduiding gevolgd. Komt er geen dergelijke aanwijzing op het adres voor, dan geschiedt de verzending bij voorkeur langs den weg van Marseille, als de minst kostbare en in den regel de meest spoedige.
Met bijzondere scheepsgelegenheden worden geen brieven over en weer verzonden dan waaromtrent dit bepaaldelijk door de een of andere aanwijzing op het adres van de zijde der afzenders verzocht wordt".

NED. INDISCHE STOOMVAART MAATSCHAPPIJ.

Ook het verkeer met de Buitenbezittingen had een niet onbelangrijke wijziging ondergaan. De Ned. Indische Stoomvaart Mij. — later (1888) de Koninklijke Paketvaart Mij., — was opgericht en had in overleg met de Regeering van Ned.-Indië een vast vaarplan voor verschillende routes bij contract voor den tijd van 25 jaren aangegaan. In dit contract kwamen ook eenige bepalingen voor betreffende het brievenvervoer.
In de in het jaar 1863 aangegane overeenkomst verbindt de N.I.S.M. zich met haar elf stoomschepen van en naar de verschillende plaatsen die deze aandoen, met de meeste zorg en op haar verantwoordelijkheid te doen vervoeren; al de postbrieven en gouvernementspakketten, welke vanwege de bevoegde autoriteiten aan boord van de stoomschepen werden ontvangen.
Het Nederlandsche Postschip de „Prins van Oranje", toebehoorende aan de Mij. van Cores de Vries, onderhield de mail-gemeenschap van Singapore naar Batavia, vice-versa.

Ten einde voor het overbrengen der brieven en pakketten de noodige zorg te kunnen dragen en tevens toe te zien, dat de voorwaarden stipt werden opgevolgd en nagekomen, had het Gouvernement het recht op elk der stoomschepen een ambtenaar of mail-agent te plaatsen, die kosteloos als passagier der eerste klasse moest worden vervoerd en gevoed, terwijl voor het transport en vervoer van zijn bediende eveneens moest worden gezorgd.

Op iedere plaats, welke de paketbooten aandeden, moest van die vaartuigen een goede sloep met het benoodigde scheepsvolk ter beschikking van den mail-agent worden gesteld. De brieven en andere poststukken met de paketbooten vervoerd, werden ontvangen en afgegeven door de zorg van den mail-agent. Wanneer geen mail-agent aan boord was, werden de brieven en pakketten aan boord gebracht en tegen een behoorlijk bewijs van ontvangst, aan den gezagvoerder afgegeven door de zorg der postkantoren of van den door de plaatselijke besturen daartoe aangewezen ambtenaar.

Op de plaatsen van bestemming werden alle poststukken terstond na aankomst der booten door den mail-agent, of bij ontstentenis van dezen, door den gezagvoerder aan wal gebracht en in het laatste geval tegen behoorlijke bewijzen van ontvangst aan de postkantoren of aan den daartoe aangewezen ambtenaar uitgeleverd.

Indien door een of ander toeval een aangevangen reis niet kon worden voortgezet of beëindigd, beraamde de mail-agent in overleg met den gezagvoerder en met de agenten van Stoomvaart Mij. de middelen, om het transport der brievenpost naar de plaatsen van bestemming bevorderlijk te doen zijn.

In de keuze der middelen werd den mail-agent de volle vrijheid gelaten. De kosten, welke uit deze wijze van transport voortsproten, kwamen ten laste van de Ned.- Indische Stoomvaart Mij. Wanneer geen mail-agent aan boord was, ging bovenbedoelde verplichting over op den gezagvoerder.

POSTENLOOP, REGELING VAN HET BRIEVENVERVOER.

Op het tijdstip, dat in navolging van Nederland, de eerste postzegels in Indië verschenen, begint in de geschiedenis van het postwezen in Ned.-Indië een geheel nieuwe periode. De oudere geschiedenis sluit zich hier af en we komen thans op een terrein, dat voor ons al door anderen is beschreven, waarbij de één uitvoeriger meende te moeten zijn dan de ander.

Wij wenschen eerst nog even stil te staan bij het zeer belangrijke reglement op de brievenposterij, dat de algemeene bepalingen bevat tot verdere uitvoering van het Koninklijk Besluit van 22 Juni 1862 No. 81. Het is ondoenlijk alle hoofdstukken van dit reglement te vermelden wat zulks ten volle zou verdienen, maar een paar daarvan trekken vooral onze aandacht, welke wij hier in extenso zullen behandelen.

De postenloop en regeling van het brievenvervoer is voor ons van meer belang dan de andere hoofdstukken, welke aangelegenheid wij slechts plaatsen uit een oogpunt van volledigheid.

De dagen en uren van vertrek van den brievenpost en het oponthoud op ieder kantoor waren volgens een bepaalde tabel vastgesteld en daarin mocht zonder voorkennis en toestemming van den Gouverneur-Generaal geen verandering worden gebracht.

Wanneer het stoomschip, dat de Europeesche mail aanbracht vóór of om 4 uur in den namiddag van de seinpost te Batavia was gesignaleerd, werd het vertrek van de post naar het Oosten op dien dag uitgesteld tot de met dat stoomschip aangebrachte dépèches ontvangen en voor de expeditie gereed waren gemaakt. Doch er mocht nimmer langer dan 4 uren worden gewacht.

Als grondslagen voor de vertrekuren van de post werden aangenomen de vertrekuren van Batavia, Semarang en Soerabaia. Het vertrek der postrijtuigen geschiedde van die plaatsen onveranderlijk op het daarvoor bepaalde uur, onverschillig of de van elders verwacht wordende posten waren aangekomen of niet. Op tusschenliggende plaatsen mocht het niet tijdig aankomen der posten van elders evenmin een reden

vormen tot uitstel van vertrek. In verband met het voorafgaande werd het vertrek van de post van Semarang, zoowel om de Oost als om de Zuid, met denzelfden tijd verlengd als het oponthoud te Batavia had bedragen.

Bij den in dit reglement bepaalden postenloop kwamen alle buitengewone ritten en extra-posten te vervallen, met uitzondering van:

a. op de route tusschen Batavia en Buitenzorg, vice versa, uitsluitend op requisitie van den Gouverneur-Generaal, den vice President van den Raad van Indië, den Algemeene Secretaris of de Gouvernements Secretarissen.
b. met estafetten. Hierbij had men de voorschriften in acht te nemen van Staatsblad 1862 No. 103a.

Ten einde contrôle uit te oefenen, dat de dienst van afstand tot afstand binnen den bepaalden tijd werd verricht, werd op het kantoor, waar de rit aanving, een rijpas afgegeven volgens bepaald model en deze werd op alle kantoren van de route afgeteekend en afgedragen aan den chef van het kantoor van bestemming, die haar per eerste gelegenheid aan den Inspecteur der posterijen moest opzenden.

Bij het aankomen van de post op een kantoor, verifieerde de postbeambte de voor zijn kantoor bestemde pakketten en, wanneer de tijd zulks toeliet, overtuigde hij zich, dat de overige pakketten in behoorlijken staat verkeerden. Waren zij niet in behoorlijken staat, dan moest hij dit zoo mogelijk herstellen en daarvan kennis geven aan den Inspecteur, terwijl bovendien een en ander op den rijpas werd vermeld.

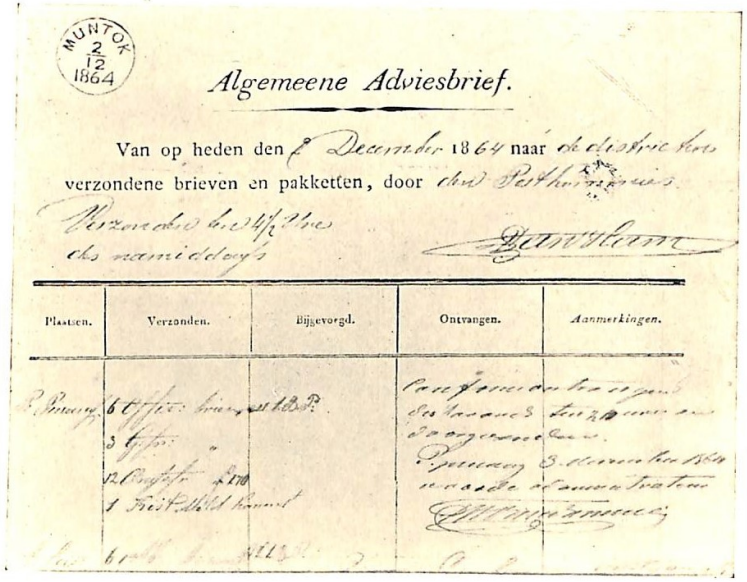
Bij de brieven en pakketten per estafette verzonden, werd een algemeene adviesbrief gevoegd, inhoudende een opgave van het getal der te verzenden stukken en het bedrag der porten van de getaxeerde brieven. Aan het hoofd van den adviesbrief werd de dagteekening- of kantoorstempel van de plaats van afzending afgedrukt. (Zie afb. 52).

De ingekomen adviesbrieven werden kantoorsgewijze gerangschikt, kwartaalsgewijze verpakt, gedurende 5 jaren zorgvuldig bewaard en daarna opgezonden aan het algemeen beheer der posterijen (art. 140 en 150 bij Verbaal van den 12e Mei 1864).

Brieven per estafetten of extraposten mochten niet dan tegen vooruitbetaling van het verschuldigde, aan het publiek uitgereikt worden en wel:

a. de over te brengen brief tweemaal het briefport naar het gewicht van dien brief gerekend,
b. de estafette *f* 0.50 per paal van den af te leggen afstand, met dien verstande, dat nimmer minder dan over een afstand van 15 palen werd betaald.

Onder geen voorwendsel mogen de postrijtuigen en postillons langer worden aangehouden dan den daarvoor toegestanen tijd en zij hadden zorg te dragen, dat op het juiste tijdstip werd afgereden. Elke vertraging moest op de rijpas vermeld worden. De postambtenaren moesten zich overtuigen of de verklaringen van de postillons en koetsiers over een ontstane vertraging van meer dan 15 minuten, juist waren. Was het oponthoud toe te schrijven aan force majeur, dan werd daarvan kennis gegeven aan het hoofd van het gewest of van de plaats. Alle andere oorzaken moesten zij trachten zelf uit den weg te ruimen. Zij waren bevoegd daartoe zoonoodig de hulp van gewestelijke of plaatselijke autoriteiten in te roepen.
Op alle postkantoren werden de voor verzending bestemde brieven één uur voor het voor verzending bepaalde tijdstip gesloten. Te laat aangeboden brieven bleven tot de volgende post liggen. Het uur, waarop de mail-pakketten voor Europa, China, Britsch-Indië en overige plaatsen in den Indischen Archipel werden gesloten, werd telkens in de Javasche Courant bekend gemaakt.
Ten einde de contrôle intensiever te doen zijn, werd het postrijtuig van kantoor tot kantoor door denzelfden koetsier gereden. Was de afstand te groot, dan werd hiervan afgeweken en tevens, wanneer dit werd wenschelijk geacht op de grenzen eener residentie. De overgave van het postrijtuig had dan plaats in tegenwoordigheid van een Inlandschen beambte, die daartoe door het hoofd van gewestelijk bestuur was aangewezen. Geschiedde het vervoer met postillons te paard, dan had de overgave van het postvalies plaats van station tot station in tegenwoordigheid van den postmandoer.


MUNTOK 2 12 1864

Algemeene Adviesbrief.

Van op heden den *f* December 1864 naar de distrikten verzondene brieven en pakketten, door den Postlooper

Plaatsen.	Verzonden.	Bijgevorgd.	Ontvangen.	Aanmerkingen.
Poenang	60 Offic. brieven 18 P.			
	3 Offic. "			
	2 Particulier " 270			
	1 Petit Paketje Kourant			

Afb. 52.



Afb. 53.

Bij beschadiging der rijtuigen of valiezen of onvoldoende sluiting daarvan, werd dit op de rijpas aangeteekend.
De postrijtuigen hadden, bij het verwisselen van bespanning op de stations of wisselplaatsen, den voorrang boven reizigers, onverschillig van welken rang. Hetzelfde gold voor het passeeren van bruggen en overvaarten.

Het was ten strengste verboden op de voor het brievenvervoer gebezigde postrijtuigen voorwerpen bij te laden, die de pakketten aan beschadiging of vernietiging bloot stelden, zooals buskruit, vuurwerk, olie, inkt, sterk water, geesterijke vochten of iets dergelijks. Evenzoo was het verboden de postrijtuigen zwaarder te beladen dan de inwendige ruimte het toeliet en mochten geen kisten, pakken, vaten, zakken, krandjangs op den bok, boven of achter aan het rijtuig geladen worden. Alle post-ambtenaren moesten hiertegen waken.

DE EERSTE VERSCHENEN POSTZEGELS.

Postzegels zijn in hun buitengemeen groote verscheidenheid niet anders dan kleine, speciale kwitanties ten bewijze, dat het voor elk bepaald geval verschuldigde porto is betaald.

In 1864 verschenen de eerste postzegels in Indië. Zij droegen de beeltenis des Konings (Koning Willem III) en het opschrift „POSTZEGEL NEDERL. INDIE", benevens de aanduiding van de geldswaarde. Er was slechts één soort van postzegels, van dezelfde kleur, doch in verschillende tinten, ter waarde van 10 cent.

Deze eerste verschenen zegels, naar het ontwerp van J. W. Kaiser te Amsterdam, werden van stalen platen in vellen van 100 stuks op zacht geelgetint velijn papier door de Rijks Munt te Utrecht gedrukt en **ongetand** uitgezonden. Hetzelfde type zegel verscheen **een paar jaren later met geperforeerde rand.** (Zie afb. 53 en 54).

Volgens het Muntverslag, bedroeg het aantal der naar Nederlandsch-Indië uitgezonden ongetande postzegels:

in 1862	550.000	stuks
„ 1863	1450.000	„

van de getande of geperforeerde:

in 1864	326.500	stuks
„ 1865	673.500	„
„ 1866	4.375	„

UITGIFTE DER POSTZEGELS.

De chefs der postkantoren en, onder hun orders, die van de hulp-kantoren, waren belast met de uitgifte der postzegels. Indien het noodig werd geacht in groote gemeenten ook andere ambtenaren of personen met die taak te belasten, werd daarin door bijzondere voorschriften voorzien.

De postzegels werden uitgegeven voor de geldswaarde, welke er op gedrukt stond. Het was aan alle ambtenaren der posterijen en aan alle landsdienaren, die ambtshalve met het debiet van postzegels waren belast, verboden voor hun bemoeienis daarmee eenige belooning boven den prijs der zegels van de belanghebbenden te vorderen of te ontvangen. De postzegels werden niet anders verstrekt dan tegen contante betaling. Zij waren op alle post- en hulpkantoren voor een ieder verkrijgbaar in elke gewenschte hoeveelheid. Het aanschaffen van postzegels werd voor het publiek zoo gemakkelijk gemaakt als een regelmatige behandeling van zaken slechts eenigermate gedoogde. De verkoop van postzegels werd gedurende den tijd, dat de kantoren voor het publiek geopend waren, opengesteld.

De postzegels dienden van rechtswege tot het frankeeren der binnenlandsche brieven. Zij konden echter door de belanghebbenden worden gebruikt voor correspondentie naar het buitenland bestemd, wanneer dit niet strijdig was met de bestaande overeenkomsten of schikkingen daaromtrent met vreemde regeeringen of administratiën. Wanneer zulks het geval was, werden de postambtenaren er mee in kennis gesteld.

De postzegels moesten volgens voorschrift op de adreszijde worden geplakt. Voor zwaardere brieven mocht meer dan één zegel worden gebruikt.

Het frankeeren der binnenlandsche brieven, zoomede die bestemd naar Nederland, Suriname en Curaçao, over Nederland verzonden, was **niet verplichtend.** De brieven, bestemd naar vreemde landen moesten altijd tot aan de bestemming worden gefrankeerd. Gefrankeerde brieven moesten altijd van postzegels worden voorzien. Omtrent deze brieven had verder hoegenaamd geene verrekening plaats (art. 40 amb. voorschriften).

Brieven van postzegels voorzien, werden op de kantoren één voor één onderzocht, eerstens of de zegels wel echt waren, verder of zij eenig kenteeken droegen reeds vroeger te zijn gebruikt en ten derde of de waarde der zegels overeenstemde met het bedrag van het verschuldigde port.

Indien er eenig vermoeden bestond van vervalsching, hetzij de zegels blijken droegen van nagemaakt te zijn, hetzij dat daarop sporen werden aangetroffen van een misdadige poging om den afdruk van een door vroeger op geplaatsten stempel weg te nemen, werden die brieven aangehouden en door den chef van het kantoor gezonden aan den Officier van Justitie. Een en ander werd gemeld aan den Directeur der Producten en Civiele magazijnen.

Indien de geldswaarde der zegels minder bedroeg dan het port, hetwelk volgens het tarief verschuldigd was, werd naast de zegels geschreven of afgedrukt „ONTOEREIKEND". Deze brieven werden dan belast met het te min berekende port en bij de ongefrankeerde gevoegd. Waren de voor het buitenland bestemde brieven van ontoereikende zegels voorzien, dan werden de zegels beschouwd als van onwaarde en werden die brieven als ongefrankeerd behandeld.

De postzegels, omtrent welker echtheid geen twijfel bestond en die niet vroeger hadden gediend, werden afgestempeld met den **„Franco"** of **„Franco-dagteekeningstempel"** (vernietigingsstempel) midden op de zegels met zwarten boekdrukkers-inkt.

VAN HET PERSONEEL.

De ambtenaren der posterijen in Ned.-Indië vormden een afzonderlijk corps, ressorteerende onder de directie der Producten en Civiele magazijnen. De hulpcommiezen maakten geen deel van dit corps uit. De benoeming, overplaatsing of ontslag van hen, die een inkomen genoten van meer dan 120 gulden per maand, geschiedde door den Gouverneur-Generaal op voordracht van den Directeur der Producten en Civiele magazijnen in overleg met den Inspecteur der posterijen. De bediening van hulp-commiezen werd door de hoofden van gewestelijk bestuur opgedragen aan ambtenaren, klerken, geëmployeerden ter plaatse gevestigd, aan ambtelooze personen of aan gepensionneerden en militairen. Zij waren ook bevoegd hen van die bediening te ontheffen. Van een zoodanige opdracht of ontheffing gaven zij kennis aan den Directeur der Producten en Civiele magazijnen.

Het personeel der posterijen was vrijgesteld van schutterijdiensten, maar verplicht tot het betalen van contributie op plaatsen, waar die werd geheven.

De Inspecteur der posterijen stond onder de orders van den Directeur der Prod. en Civiele magazijnen, terwijl het personeel van die afdeeling onder de onmiddellijke bevelen van den Inspecteur stond. Bij ziekte of andere wettige verhindering werd de Inspecteur in zijn functie vervangen door den Controleur. De ambtenaren der posterijen waren rechtstreeks ondergeschikt aan den Inspecteur. Van hem alleen ontvingen zij bevelen op den dienst betrekking hebbende. De chefs van postkantoren en overige ambtenaren onderhielden briefwisseling over de aangelegenheden van hun dienst uitsluitend met den Inspecteur.

De Controleur was in het bijzonder belast met de verificatie en de contrôle van alle bij de afdeeling posterijen inkomende rekeningen, verantwoordingen, aanvragen en wat dies meer zij. Alle voor de Algemeene Rekenkamer bestemde schrifturen werden door hem en onder zijn toezicht onderzocht en van zijn visum voorzien, aan den Inspecteur voorgelegd. Hij had er voor te zorgen, dat de commies-controleur, tevens magazijnmeester der postzegels, aan zijn verplichtingen voldeed. Tot

den bijzonderen werkkring van den Controleur behoorde het inspecteeren der postkantoren. Bij afwezigheid werd hij door den commies-controleur in zijn functies vervangen.

De chefs der kantoren waren voor het door hen gevoerde beheer, verantwoording verschuldigd aan de Alg. Rekenkamer en moesten een nader vast te stellen bedrag als borgstelling storten. Voor zoover het niet van Landswege werd verstrekt, genoten de chefs voor de aanschaffing van kantoorbehoeften een vaste maandelijksche som.

Het was aan de hoofden van gewestelijk bestuur, behalve op de drie hoofdplaatsen van Java (waarvoor daartoe het verlof van den Gouverneur-Generaal werd vereischt) vrij gelaten, om postcommiezen een of meer openbare betrekkingen op te dragen. Deze mochten echter van geen invloed zijn op den dienst van het postwezen of op de verhouding der beambten wien het betrof, tot de chefs, onder wier bevelen zij als postambtenaren waren gesteld.

De bemoeienis van de ambtenaren der posterijen met den paardenpost werd bij afzonderlijke voorschriften geregeld. Intusschen waren zij, in afwachting daarvan, verplicht zich te belasten met de daaraan verbonden werkzaamheden en verantwoordelijkheid, ingeval dit aan hen werd opgedragen. Die opdracht gaf geen aanspraak op eenige verhooging van inkomsten.

Het aanstellen en ontslaan van het inlandsche personeel ten behoeve der posterijen werd aan den chef van het kantoor overgelaten. Langdurige en trouwe diensten gaven daarbij aanspraak op bevordering.

De chefs der kantoren waren verantwoordelijk voor de stipte uitbetaling der traktementen, in het bijzonder ten opzichte van het inlandsche personeel, dat op de afgelegen stations in dienst was. Een afschrift van den maandelijkschen traktementstaat, zooals die was uitbetaald, werd aan den Inspecteur der posterijen ingezonden.

Tot zoover dit zeer belangrijke reglement, een door het toenmalige tijdsbestek geboden wet, samengesteld naar de toenmalige behoeften en grootendeels voortgekomen uit vroegere staatsbesluiten, aangevuld met practisch opgedane ervaringen. Veel voor dit reglement kon men ontleenen aan de in het Moederland geldende voorschriften, maar

aangezien hier in Indië de communicatie aanzienlijk ten achter stond bij die in Nederland, diende men ten gevolge daarvan belangrijke wijzigingen aan te brengen en met de hier heerschende toestanden overeen te brengen.

UITERLIJKE OF ONDERSCHEIDINGS-TEEKEN.

Al gauw werd als leemte gevoeld, dat de brievenbestellers en oppassers geen bepaalde kenteekenen droegen, die hen onderscheiden van oppassers bij andere takken van gouvernementsdienst en om hieraan tegemoet te komen, werd de Inspecteur der posterijen bevoegd verklaard om de bij keus in dienst zijnde oppassers te kenmerken door uiterlijke teekenen. Dit onderscheidingsteeken bestond in een band van katoen of laken over den schouder, donkerblauw met gele randen en een koperen plaat op de borst, waarop in het midden het Nederlandsche wapen was gegraveerd en er omheen **„Inspecteur der Posterijen in Nederlandsch Indië.**
De brievenbestellers, kantoorknechten, hoofdmandoers, koetsiers en postillons waren gehouden, in dienst zijnde, steeds den armplaat te dragen. Deze armplaat bestond uit een koperen schild met het woord **„Brievenposterij",** vastgehecht op een bruin lederen band, voorzien van eenen gesp. (art. 26 bij Verbaal van den 12den Mei 1864).
Hiernevens (zie afb. 55) plaatsen wij een foto van een brievenbesteller in uniform van omstreeks 1885.

PROEFDRUKKEN EERSTE EMISSIES.

Een proefdruk is de reproductie van een ontwerp voor de postzegel of briefkaart op het formaat daarvan. Daarna worden van de goedgekeurde teekening, afdrukken in allerlei kleuren (kleurproeven) en op verschillende papiersoorten gemaakt, om daaruit de best geslaagde te kunnen kiezen.

In Mei 1862 werd aan het Muntcollege te Utrecht opgedragen, om voor Indië de eenige toen ingevoerde ongetande wijnroode 10 centszegels te doen vervaardigen.
Spoedig daarop werd door den heer J. W. Kaiser te Amsterdam een teekening ingediend, die behoudens enkele wijzigingen werd goedgekeurd.
Nadat de verbeterde gravure werd ingezonden, waarop o.a. de „S" van het woord postzegel gewijzigd was, werd die teekening in September 1862 goedgekeurd.







Vervolgens werden eenige stempelafdrukken van de goedgekeurde proef in geel, blauw en wijnrood gemaakt, de wijnroode kleur werd voor het zegel vastgesteld.
Toen op het nut werd gewezen om zooals in Nederland de postzegels in den vervolge van een geperforeerden rand te voorzien, werden in 1864 de eerste getande zegels voor Indië afgeleverd. Als proef werd vooraf een vel in blauw ingezonden.
In Juni 1865 bracht de noodzakelijkheid mede, een nieuwe type zegel aan te nemen voor de waarden van 5, 10 en 50 cent. Vanzelfsprekend moesten weer nieuwe teekeningen worden ingediend.
In begin 1866 werden van den heer J. Vürtheim te Rotterdam eenige teekeningen ontvangen, waarbij de Koning in borstbeeld naar rechts was afgebeeld.
Nadat van deze ontwerpen eenige afdrukken werden ingezonden, vielen zij niet in den smaak. Deze werden afgekeurd en moest opnieuw een verbeterde teekening worden aangemaakt.

De firma „Gebroeders Virey" te Parijs werd opgedragen, overeenkomstig de gegeven aanwijzingen, eene teekening te vervaardigen.

Deze firma zond in Maart 1868 twee teekeningen in, waarvan één met beeltenis van den Koning naar rechts, werd goedgekeurd.

Vervolgens werden van de goedgekeurde gravure eenige proeven met waardecijfer 10 en 50 cent ingezonden. Nadat deze proefdrukken uitstekend geslaagd waren, kon dus worden overgegaan tot het vervaardigen van diverse kleurproeven. Men stelde zich voor dat doel in verbinding met den heer Oscar Berger Levrault te Straatsburg. Deze zond eenige proeven van gegoten cliché's, doch vergeleken bij den oorspronkelijk goedgekeurden afdruk, voldeden zij niet. Daarna werden door den heer Berger Levrault eenige kleurproeven van galvanische cliché's geleverd. Daar ook deze veel te grof van uitvoering waren uitgevallen, besloot men zich te wenden tot de „Königliche Staatsdruckerei" te Berlijn voor eene nieuwe gravure naar de teekening van de firma Virey te Parijs. Deze Berlijnsche druk was veel fijner en beter uitgevallen dan die van den heer Berger Levrault. Deze gravure werd goedgekeurd en daarna de drukplaten besteld.

De drukplaten werden vervolgens in Februari 1869 aan de firma Joh. Enschedé & Zonen te Haarlem afgeleverd met de opdracht voortaan de postzegels voor Indië te vervaardigen. Om door kiezing de kleuren te kunnen bepalen, werd vooraf besloten bij de firma Joh. Enschedé & Zonen, kleurproeven in diverse waarden te doen vervaardigen. Deze firma zond de proefdrukken in vellen van 200 stuks zoowel getand als ongetand in. (Zie afb. 56).

PORTZEGELS

In September 1872 werd de uitgifte aangekondigd der eerste Indische **portzegels,** ter contrôle op de verantwoording der te betalen portgelden van ongefrankeerde of ontoereikend gefrankeerde brieven.



Afb. 54.


PT

Afb. 55.


NED.INDIE
1 CENT
22½ CENT
2½ CENT
10 CENT
15 CENT
20 CENT
12½ CENT
30 CENT
50 CENT

Afb. 56.



Afb. 57.



Afb. 58.

Bij Gouvernements Besluit van den 10 Februari 1874 No. 3, werden **drie waarden,** n.l. 5, 10 en 20 cent met ingang van 1 April 1874 in gebruik gesteld.
Korten tijd daarna bleek de behoefte aan eene **vierde waarde,** n.l. die van 15 cent, welker uitgifte bij Gouv. Besluit van den 24 Augustus 1875 No. 11, werd aangekondigd.
Bij de uitgifte van de 5 cent werd bij Gouv. Besluit van 10 Febr. 1874 tevens bekend gemaakt, dat na verbruik van de aanwezige voorraad, geen nieuwe aanmaak zoude plaatsvinden.

Het aantal afgeleverde portzegels bedroeg op:

24	December	1873	100.000	stuks	van	5 ct.
24	,,	1873	100.000	,,	,,	10 ,,
24	,,	1873	300.000	,,	,,	20 ,,
27	Juni	1874	100.000	,,	,,	10 ,,
27	,,	1874	200.000	,,	,,	20 ,,
31	Maart	1875	100.000	,,	,,	15 ,,
1	Juli	1879	591.800	,,	,,	20 ,,

De zegels werden door de firma Joh. Enschedé & Zonen te Haarlem in boekdruk uitgevoerd en in vellen van 200 stuks afgeleverd. (Zie afb. 57 en 58).

PROEFDRUKKEN PORTZEGELS EERSTE EMISSIE.

Men kan beter spreken van **„kleurproeven",** omdat dezelfde typen der reeds vroeger verschenen portzegels van Nederland ook voor Indië zouden gebruikt worden.
De proeven werden door de firma Joh. Enschedé & Zonen in vellen van 200 stuks gedrukt en in 1872 geperforeerd ingezonden. De vellen werden in eens van den drukvorm van 200 zegelbeelden afgedrukt.
Van elk der waarden 5, 10 en 20 cent vindt men 42 varieteiten, van de 15 cent werden slechts 12 soorten ingezonden. (Zie afb. 59).

POST- EN HULPKANTOREN.

Hieronder volgt tenslotte een lijst van de standplaatsen der in 1864 gevestigde postkantoren, benevens de daaronder ressorteerende hulp- of bijkantoren.

Postkantoren op Java.

Anjer	Semarang	Banjoemas
Serang	Salatiga	Tjilatjap
Batavia	Ambarawa	Poerworedjo
Weltevreden	Pattie	Magelang
Buitenzorg	Rembang	Djokjakarta
Poerwakarta	Toeban	Soerakarta
Tjiandjoer	Grissee	Ngawie
Bandoeng	Soerabaia	Madioen
Soemedang	Pasoeroean	Patjitan
Cheribon	Probolinggo	Kedirie
Tegal	Besoekie	Pemakassan
Pekalongan	Banjoewangie	

In de Buitenbezittingen.

Benkoelen	Billiton	Amboina
Padang	Pontianak	Banda
Telok-Betong	Singkawang	Menado
Palembang	Sambas	Ternate
Muntok	Bandjermasin	Timor
Riouw	Makasser	

Hulp- of bijkantoren op Java.

Pandeglang	Poerwodadie	Bandjarnegara
Rankas-Betong	Demak	Poerbolingo
Tjiringin	Koedoes	Wonosobo

Tangerang	Japara	Keboemen
Mr.-Cornelis	Bodjonegoro	Ambal
Krawang	Modjokerto	Klatten
Manondjaja	Sidoardjo	Bojolalie
Madjalengka	Bawean	Ponorogo
Indramajoe	Malang	Toeloengagoeng
Tjiamies	Loemadjang	Blitar
Pemalang	Sitoebondo	Bangkallan
Oengaran	Bondowoso	Soemenep
Bawen		

In de Buitenbezittingen waren in 1864 geen hulpkantoren gevestigd.

AFSTEMPELINGEN 1870 – 1885.

Naarmate de dienst der posterijen zich ontwikkelde, nam het gebruik der poststempels meer toe. Door uitbreiding van verschillende takken van dienst ten behoeve van den Post- en Telegraafdienst, werd reeds spoedig de noodzakelijkheid ingezien van de invoering van meerdere soorten stempels. Gedurende dit tijkvak waren **zeven** soorten van stempels ten behoeven der posterijen in gebruik.

Wij zullen eerst eenige aandacht besteden aan de dagteekening- en vernietigingsstempels welke gedurende de periode 1870—1885 in gebruik waren en waarvan wij hierna verschillende typen in beeld brengen. Voor zoover ons bekend, kwamen voor het eerst de **„ronde franco-dagteekening"-** tevens **„vernietigingsstempel"** in 1870 in gebruik. Of zulks ook per circulaire door den Post- en Telegraafdienst werd bekend gemaakt, zal nog moeten worden nagegaan.

Van deze merkwaardige rondstempels, die niet aan alle kantoren waren verstrekt, zijn ons twee typen bekend n.l.

I. **Franco onderaan in rechte lijn.**
II. **Franco onderaan in gebogen vorm.**

Type I zooals hiernevens is afgebeeld voorkomende op een brief uit Muntok, was plaatselijk in gebruik en een dergelijk stempel is ons van andere plaatsen niet bekend.
De hier afgebeelde stempel vertoont echter een kleine afwijking in het jaarcijfer n.l. de „18" is grooter dan de „72", terwijl die in 1870 van hetzelfde kantoor afgedrukt, de cijfers even groot zijn.









Interessant is het type Franco-stempel in kastje, op brief afb. 60, welke stempel hier niet voor vernietiging van de zegels had dienst gedaan en bovendien in rood was afgedrukt.
Type II hebben wij tot nog toe alléén gezien van de kantoren Weltevreden, Buitenzorg en Indramajoe, allen van het jaar 1873.
Het blijft ons een raadsel, waarom een hulpkantoor als Indramajoe tot gebruik van zoo'n bijzonderen stempel de voorrang genoot boven andere veel grootere kantoren zooals Soerabaia, Semarang, Bandoeng, Djokja enz.
Uit de Buitenbezittingen hebben wij dit type rondstempel (franco in gebogen vorm) nog niet aangetroffen.
De gewone franco-dagteekeningstempel (z.g. halvemaan- of halfrondstempel) was gedurende hetzelfde tijdvak in gebruik gebleven.

Bij Gouvernements Besluit van den 29 October 1870 No. 4, werd bepaald, dat te rekenen vanaf 1 Januari 1871, het frankeer- en aanteekengeld van alle brieven, zoo binnen- als buitenlandsche, door aanhechting ambtshalve van postzegels moest worden gekweten.
Bij de tweede Atjeh-expeditie werden alle correspondenties uit Atjeh afgezonden door militairen, afgestempeld met een der onderstaande rondstempels. Deze speciale stempel, met blauwgroenen of zwarten inkt afgedrukt, werd volgens voorschrift, naast de frankeerzegels of de zegels op briefkaarten, geplaatst. Wij zien hieruit, dat dit stempeltype **niet voor vernietiging** bedoeld was.
De stempel 1874 No. 3, was speciaal in gebruik bij het hoofd-veldpostkantoor der derde brigade.







De invoering der Indische **nummerstempels** (puntstempels) werd aangekondigd per circulaire No. 50, bij beschikking van den Directeur der Openbare werken No. 1015 P, ddo. 18 September 1873.













In art. 1 van deze beschikking lezen wij het volgende:
„Voor de **vernietiging** van postzegels op brieven, enz. zal ten behoeve der postkantoren een nieuwe stempel worden ingevoerd. De stempel vertoont een **nummer in zeskantigen vorm door punten omgeven".**
„Het nummer is voor elk postkantoor verschillend, overeenkomstig de aanwijzing die daaromtrent hier achter volgt". (aangevangen werd met de nummers 1 t/m 65).

„De nieuwe stempel biedt de volgende voordeelen aan".

1. „Bij onduidelijke afstempeling van den kantoor-dagteekeningstempel op gefrankeerde brieven, zal de nummerstempel in voorkomende gevallen kunnen te hulp komen, om het kantoor van afzending te bepalen".

2. „Het nummer van den stempel bemoeilijkt bedriegelijke practijken, om een overgestempelden postzegel voor een tweede maal te gebruiken". [1])

3. „De punten van den nieuwen stempel laten indrukken op den postzegel na, die zichtbaar blijven, wanneer het al mocht gelukken den inkt door chemische middelen te doen verdwijnen. De nieuwe vernietigingsstempel zal met zwarten inkt worden afgedrukt, in dier voege, dat de afstempeling minstens ¾ gedeelte van den postzegel treft".
Behalve in zwarten inkt zijn ons afdrukken van dezen stempel bekend in **blauw** en **paars.**

Verder werd bij art. 2 van bovengenoemde circulaire bepaald, dat tot tijd en wijle er mede postzegels van 1 cent (ingevoerd 1 April 1874) zullen zijn ingevoerd, de franco-dagteekeningstempel op de dagbladen, couranten of nieuwspapieren, in zwarten inkt zou blijven afgedrukt worden.

Daar art. 5 bepaalde, dat de bepalingen daarvan in werking zouden treden op 1 Januari 1874, zien wij hieruit dus, dat brieven, monsters en drukwerken drie maanden eerder dan de dagbladen of couranten met den nummerstempel afgestempeld werden.

[1]) Het afwasschen van de stempels dateert reeds van den tijd der invoering der eerste postzegels. (zie St. blad 1864 art. 67 en 68).

Op de hulp-postkantoren bleven de franco-stempels (in kastje) zooals wij reeds in een van onze vorige bladzijden hebben medegedeeld, ter vernietiging der zegels in gebruik. Het postkantoor waaronder het hulp- of bijkantoor van afzending ressorteerde, moest de postzegels met den nummerstempel van hun kantoor overstempelen.
Art. 3 van circulaire No. 50 van 1873, vermeldde echter, dat bij het bezigen van den nummer- of puntstempel tot vernietiging der postzegels, in elk geval de dagteekeningstempel voortaan mede in zwarten inkt op de brieven, monsters en drukwerken moest worden afgedrukt. Hoewel deze dagteekeningstempel niet als vernietigingsstempel gebruikt mocht worden, komt zij toch nog wel eens als zoodanig voor, zoodat men ten slotte het onderscheid daarvan niet meer weet. Het regelmatig afstempelen der brieven werd bij sommige kantoren niet in acht genomen. Waar het stempelen van poststukken aan inlanders werd overgelaten (nu nogl) en dezen niet zoo zeer op de hoogte waren van de geldende bepalingen, gebeurde het vaak, dat zij zich niet aan de voorschriften hielden. De eene keer stempelden zij in rood wanneer het zwart had moeten zijn; een andere keer andersom. Noemt men dit misschien onverschillig- of onbekendheid, of vergissing? In elk geval wijst het op gebrek aan contrôle.
De **nummerstempels** werden gelijk met de **ronde dagteekeningstempels** in **April 1893 buiten gebruik gesteld** en vervangen door een nieuwe model dagteekeningstempel van **vierkanten vorm.** Toch zijn ons deze vierkante stempels van **1892** van Semarang en Weltevreden bekend.
Hiernevens enkele afbeeldingen van bedoelde stempels in verschillende grootten. Wij hebben gemeend uit een oogpunt van volledigheid, ook deze typen op te nemen.











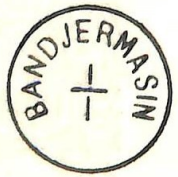


Verder bezitten wij nog een dergelijk type stempel van het jaar 1904 met foutieve inscriptie n.l. „SEORABAJA" inplaats „SOERABAJA".
Een bijzonder stempel waarvan tot op heden nog niets officieels bekend is, is nevensgaand **gebroken kringstempel** zonder datum en plaatsnaam

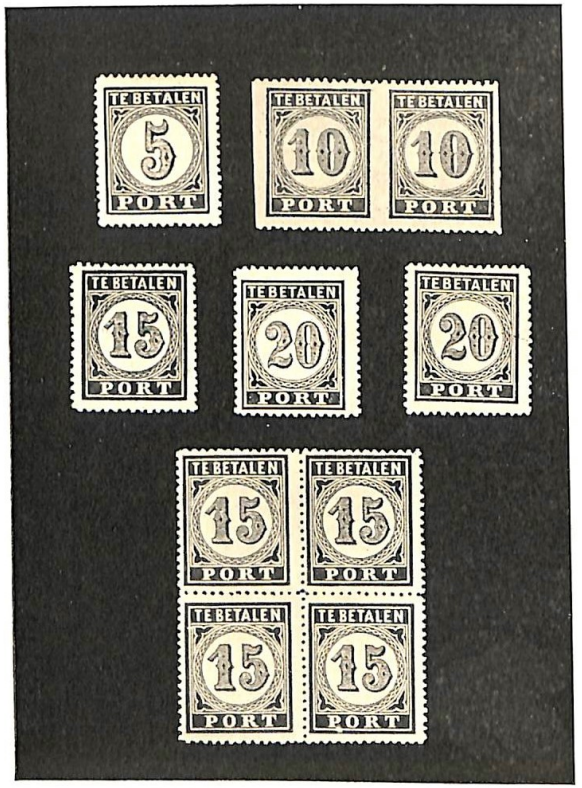


in zwarten inkt afgedrukt. Ons is deze stomme stempel bekend van Weltevreden omstreeks 1885. Zou dit type stempel misschien een aanwijzing zijn, dat de brief per trein moest worden vervoerd, zooals de Hollandsche stempels met afgebroken buitenrand (met plaatsnaam) speciaal voor de per spoor te verzenden brieven dit aanduiden.

Nog van die merkwaardige stempels zijn die uit Bandjermasin en Goedih; de een met dagteekening doch zonder jaarcijfer en de andere alleen met plaatsnaam. Deze modellen zijn ons van andere plaatsen niet bekend.







Afb. 59.



Afb. 60.

Verder volgen hierachter nog eenige afbeeldingen van dagteekening- en vernietigingsstempels in verschillende grootten en typen, allen tot 1885 in gebruik geweest.

Behalve in zwarten inkt zijn ons afdrukken van deze stempels bekend in blauw en paars. Van de bepalingen om de postzegels, briefkaarten en gezegelde enveloppen met zwarten inkt af te stempelen, werd nog al eens afgeweken. Reeds in October 1864 bij circulaire No. 20, werd door den Inspecteur der posterijen er op gewezen, dat door vele chefs van kantoren, de voorschriften aangaande de stempeling der brieven en drukwerken, slecht of in 't geheel niet worden opgevolgd.

Gelijktijdig met de nummerstempels waren ook evenals in Nederland de kleine rondstempels voor dagteekening in gebruik.

Het is wel opvallend dat een bepaalde type stempel gedurende slechts enkele maanden in gebruik is geweest. Batavia heeft o.a. in twintig jaren tijd (1865—1885) twintig verschillende typen van stempels gehad. De onderlinge verschillen zullen naar wij hopen duidelijk genoeg zijn afgebeeld.

Vervolgens brengen wij eenige stempels van hulppostkantoren in beeld, welke typen gedurende het tijdvak 1870—1885 in gebruik waren. Deze **langwerpige** naamstempels, waarvan reeds eenige modellen vooraf door ons zijn weergegeven, werden zoowel als **vertrek-** en **aankomst-stempel** gebruikt. Art. 4 uit het Verbaal van den Directeur der Burgelijke Openbare Werken ddo. 18 Febr. 1874 onder No. 142 P, bepaalt namelijk:

„De afdruk van den dagteekeningstempel, zoowel van het postkantoor van vertrek als die van het kantoor van bestemming, wordt op de voor- of adreszijde der briefkaarten geplaatst zooveel mogelijk in dier voege dat het adres niet wordt geraakt".

„De naamstempel van het hulppostkantoor wordt boven het woord briefkaart afgedrukt".

Alhoewel het was voorgeschreven, dat deze langstempels uitsluitend in rooden inkt (later in zwart) moesten worden afgedrukt, treft men ze ook in paars of blauw op de brieven.


BATAVIA
7
11
1874


BATAVIA
25
9
1876

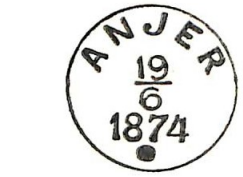

BATAVIA
4
11
1876


BATAVIA
14
8
1877


BATAVIA
7
7
1880


BATAVIA
1
3
1881


BATAVIA
18
7
1884


ANJER
19
6
1874


MUNTOK
14
5
1874


RIOUW
21
2
1875


PADANG
19
12
1878


BODJONEGORO
20
10
1879


WONOSOBO
4
10
1883


SAMARANG
1
4
1875


SAMARANG
10
5
1879


SOERABAIJA
11
12
1874


WELTEVREDEN
17
8
1875


GRISSEE
13
9
1875


SIBOGHA
5
10
1878


TOEBAN
20
10
1879


N.I.EXP.KANT.SINGAPORE
10
10
1881


FRANCO


FRANCO

NAAMSTEMPELS (HULPKANTOREN) 1870 – 1885.



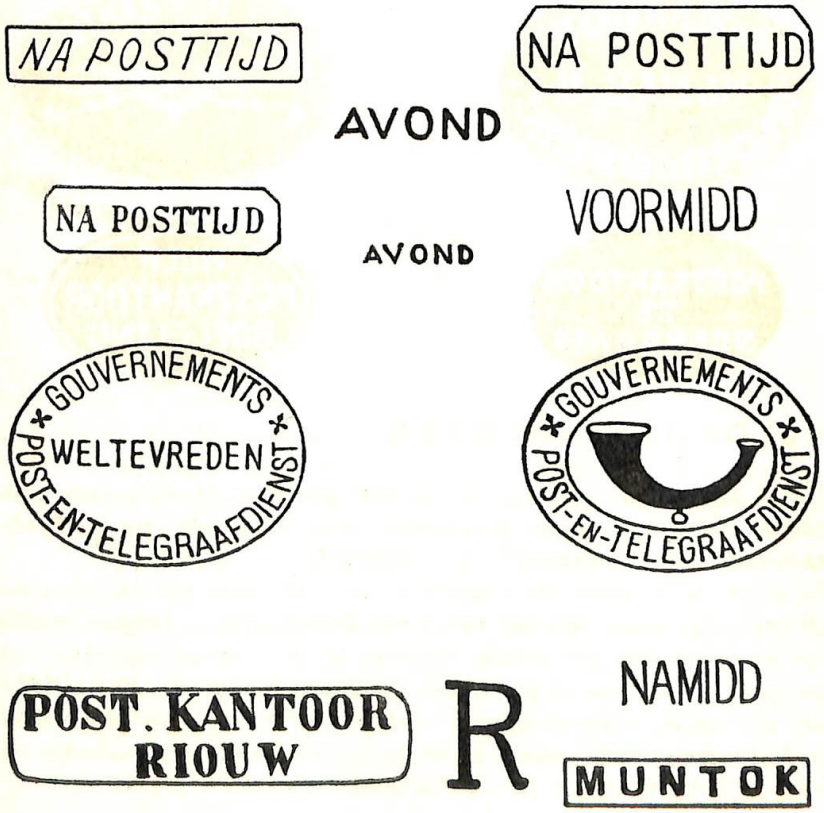
Een vreemdsoortig hulpkantoorstempel is een **rondstempel** zonder datum met omschrift **„Kwala Kapoeas"** in midden **„Dajaklanden"**, met violetten inkt afgestempeld. Waarschijnlijk in vroegere jaren een observatiepost geweest aan de Kapoeas of Dajakrivier in Zuid Borneo. Deze merkwaardige stempel, de eenige die wij tot dusver zijn tegengekomen, schijnt kort in gebruik te zijn geweest.

ADMINISTRATIEVE STEMPELS 1870 – 1885.

Onder de administratieve stempels welke gedurende de jaren 1870—1885 bij de posterijen in gebruik waren, zijn ons bekend: **Na Posttijd, Aangeteekend, Ontoereikend,** verder **dienststempels, tijdaanwijzingstempels, cachetstempels** en **naamstempels.**

Behalve de reeds door ons genoemde stempels voor administratieve doeleinden, brengen wij hieronder nog eenige afbeeldingen van soortgelijke afdrukken. Ook komt als stempel voor een groote letter „R" (sedert 1885 kleinere type) in zwart afgedrukt, speciaal voor aangeteekende stukken.

ADMINISTRATIEVE STEMPELS 1870 – 1885.















VELDPOSTKANTOREN.

Tot de bijzondere instellingen op postaal gebied in Nederlandsch-Indië bestaan hebbende, moeten ongetwijfeld gerekend worden de **„veldpostkantoren"** der Atjeh-expeditie van 1873/1874.
Bij de eerste expeditie van Maart/April 1873 had men aan den staf een officier toegevoegd, speciaal belast met den postdienst, hetgeen echter zijn bezwaren met zich bracht. Men zag bij de volgende expeditie van die regeling dan ook af en werden bij Gouv. Besluit van 16 Juli 1873 aan de troepen toegevoegd een commies 1e kl. en twee commiezen 2e kl. In aansluiting daarop bepaalde de Inspecteur der posterijen in Ned.-Indië bij circulaire No. 56/1873 het volgende:

„Instructie voor den Veldpostdienst bij de tweede expeditie tegen Atjeh".

„Bij iedere brigade wordt een veldpostkantoor opgericht, dat van de 3e brigade is tevens het hoofd-veldpostkantoor".
„De veldpostdienst voorziet in de postkommunicatie tusschen de expeditionaire land- en zeemagt en de verschillende plaatsen binnen en buiten Nederlandsch-Indië en desvereischt mede in die tusschen de brigades onderling en van deze met de vloot en verleent verder zijne tusschenkomst tot de verzending van telegrammen naar de telegraafkantoren te Penang, Singkel en Padang".
„De brieven, postwissels enz. bestemd voor plaatsen in Ned.-Indië, zoo ook voor het buitenland worden door de postkantoren der 1e en 2e brigade en passe gerigt aan het hoofd-veldpostkantoor".
„Omgekeerd worden door het hoofd-veldpostkantoor de brieven, postwissels enz. afkomstig uit Ned.-Indië en het buitenland in ontvangst genomen en verder gesorteerd; aan die bestemd voor de 3e brigade en de vloot wordt door de onmiddellijke zorg van het hoofdkantoor adres verleend. De voor de beide andere brigades bestemde brieven, postwissels enz. worden per adviesbrief aan de bij die brigades geplaatste postambtenaren toegezonden".
„Desvereischt wordt in de postkommunicatie tusschen de brigades onderling en van de wal met de vloot op de reede in gelijke voege voorzien".
„Bij die veldpostkantoren bestaat, wat de binnenlandsche correspondentie aangaat, gelegenheid tot verzending van gewone en aangeteekende brieven, zoomede van drukwerken en monsters van koopwaren alsook tot het verzenden en ontvangen van geldartikelen (postwissels) alles volgens de dienaangaande bestaande voorschriften voor het postwezen in Ned.-Indië".
„De verzending van brieven enz. **tusschen de brigades onderling** en van deze naar de vloot en omgekeerd heeft c.q. **kosteloos plaats**".
„De middelen tot vervoer der pakketten en kisten tusschen de brigades onderling en tusschen deze en de vloot worden door den chef van den staf en c.q. ook de brigadekommandanten aangewezen en verschaft".
„De verzending van brieven bestemd voor de plaatsen in Ned.-Indië,

met inbegrip van die, gerigt aan militairen beneden de rang van officier zijn aan gedwongen frankeering onderhevig, met dien verstande, dat indien de verzending door tusschenkomst van een vreemd postkantoor b.v. Penang of Singapore geschiedt, ook slechts het binnenlandsche port verschuldigd is".

„Voor de verzending van brieven naar Nederland of andere landen in Europa gelden de volgende bepalingen":

a. van brieven enz. bestemd voor Nederland of andere landen buiten Ned.-Indië, wordt bij verzending over Penang bij vooruitbetaling een port van *f* 0.60 voor elke 15 wigtjes (grammen) geheven.
b. van ongefrankeerde brieven over Penang ontvangen, wordt een port van *f* 0.80 geheven voor elke 15 wigtjes.
c. ongefrankeerde zoomede aangeteekende brieven en c.q. drukwerken of monsters moeten echter uitsluitend via Padang in de geslotene brievenmalen van het postkantoor Weltevreden aan het spoorweg-postkantoor Rotterdam — Antwerpen worden verzonden".

„Bij de veldpostkantoren zijn steeds verkrijgbaar postzegels à 5, 10, 20 en 50 centen, terwijl al de porto's der gefrankeerde brieven door aanhechting van postzegels moeten worden gekweten".
„Het nummer van den met 1e January 1874 ingevoerd wordende vernietigingstempel (nummerstempel) is voor de veldpostkantoren bij de 1e, 2e en 3e brigade respectievelijk 66, 67 en 68".

Zooals men uit deze instructie ziet, is nergens eenige sprake van briefkaarten in Ned.-Indië in dat jaar in gebruik. Wel was het gebruik van binnenlandsche briefkaarten reeds in een vergevorderd stadium van overweging gekomen; ja, waarschijnlijk waren reeds tot dit doel briefkaarten in Indië aanwezig. Mede wordt dit aangetoond door mededeeling van den Inspecteur der posterijen, bij circulaire No. 59 ddo. Batavia 5 December 1873, waarin te lezen valt:
„Door de Regeering is bepaald, dat aan de land- en zeemagt, uitmakende de expeditie tegen het Rijk van Atjeh, per hoofd een zeker aantal binnenlandsche briefkaarten (Staatsblad No. 130) **kosteloos** zullen worden verstrekt".

„Ter voorkoming dat het doel, waarvoor zij bestemd zijn, wordt misbruikt, zijn bedoelde briefkaarten, ter onderscheiding van andere later ingevoerd wordende, voorzien van den stempelafdruk SPECIMEN".

SPECIMEN

Verder vermeldt het jaarverslag der Ned. Indische posterijen van 1873, dat aan de expeditionaire troepen 25.000 enkele binnenlandsche briefkaarten kosteloos werden verstrekt. Op deze speciale briefkaarten werd dus te Batavia, vóór de distributie naar Atjeh, de stempel „SPECIMEN" (in kastje) afgedrukt.
Bij den terugkeer der troepen in 1874, waarbij natuurlijk nog een groot contingent militairen in Atjeh achterbleef, werden twee veldpostkantoren opgeheven; slechts bleef bestaan het veldpostkantoor der 1e brigade te Kota Radja onder een commies 2e kl. Dit kantoor bleef tot 1882 officieel heeten **„Veldpostkantoor Atjeh"**, in welk jaar te Kota Radja een post- en telegraafkantoor werd opgericht dat de werkzaamheden van het veldpostkantoor overnam.

Alvorens dit hoofdstuk af te sluiten willen wij nog vermelden, dat de stempel „specimen" slechts gold voor binnenlandsche briefkaarten.
Besluit No. 16, ddo. Batavia 19 Maart 1874 maakt voor de eerste maal gewag van het porto voor briefkaarten, welke zooals bij ordonnantie van den 10e Februari 1874 (Stbl. No. 53) met ingang van 1 April daaraan volgend, tot het binnenlandsch verkeer werden toegelaten.
Bovenaangehaald besluit met betrekking tot een verminderd porto voor brieven en de verzending van briefkaarten, laten wij volledigheidshalve hieronder volgen; het luidt:
„Bijwijze van tijdelijken en buitengewonen maatregel kunnen voor Nederland bestemde brieven niet meer wegende dan 15 wigtjes (grammen) en briefkaarten, afkomstig van militairen beneden den rang van officier, die deel uit maken van de 2e expeditie tegen Atjeh, zoomede voor Nederland bestemde briefkaarten van tot de expeditie behoorende officieren, over Batavia door middel van de Nederlandsche stoomschepen, verzonden worden tegen een port van 5 cent".

De brieven mochten het gewicht van 15 gram niet te boven gaan en geen voor anderen dan den geadresseerde bestemde of van anderen dan den onderteekenaar afkomstige brieven bevatten.

De te verzenden brieven werden, ter onderscheiding van andere soorten van verzending op het veldpostkantoor speciaal gemerkt met de letter **„M".**

M

Met ingang van 1 October 1925 is het militair brieftarief (7½ ct. voor een brief van 20 gram) in Ned.-Indië overal afgeschaft. Hierdoor verviel de tot dusver hiervoor gebruikte afstempeling **„M".**

Hiernevens een illustratie van een paar aan het veldpostkantoor te Atjeh geposte briefkaarten, voorzien van speciale stempelafdrukken, stukken welker bezit meestal tot de vrome wenschen der briefkaarten-verzamelaars blijft behooren. (Zie afb. 61.)

MAIL- OF ROUTESTEMPELS.

Als laatste groep vermelden wij de **mail-** of **routestempels,** welke men **niet** op de postzegels aantreft.

In de bijzondere bepalingen voor de kantoren van uitwisseling, gedateert 's Gravenhage 31 Juli 1876, lezen wij in art. 17 omtrent deze stempels het volgende:

„De brieven en verdere stukken van en voor Nederlandsch-Indië worden door de kantoren van uitwisseling, bij de verzending der brievenmalen, aan de adreszijde voorzien van een der stempels;

Ned.-Indië over Brindisi
„ „ „ Marseille,
„ „ „ Triëst,
„ „ „ Napels,
„ „ stoomschepen regtstreeks,

al naar gelang van de gelegenheid waarmede de verzending plaats heeft".
De verzending geschiedde:
over **Brindisi** met Engelsche en Nederlandsche paketbooten, over **Marseille** met Fransche paketbooten, over **Triëst** met Oostenrijksche, Engelsche en Nederlandsche paketbooten, over **Napels** met de stoomschepen van de Mij. Nederland en verder met deze schepen **rechtstreeks.**
Na 1877 heeft de verzending over Triëst niet meer plaats gehad.
Circulaire No. 29, 's Gravenhage 16 Februari 1877, vermeldt in art. 10 het in gebruik nemen van mailstempels:

„De brieven en verdere stukken van en voor Ned.-Indië worden door de kantoren van uitwisseling, bij de verzending der brievenmalen, aan de adreszijde voorzien van een der stempels;

Ned.-Indië over Napels
„ „ „ Brindisi,
„ „ „ Marseille,
„ „ „ Triëst,
„ „ Zeepost".

Deze laatste stempel treedt dus in de plaats van den stempel „Ned.-Indië stoomschepen rechtstreeks", zij mocht zoolang zij dienen kon worden gebruikt".
Bijgaand eenige afdrukken van deze mail- of routestempels dateerende uit de jaren 1870—1885.
De stempel „Zeebrief" was uitsluitend bestemd voor de kantoren, gelegen in de zeehavens en moest met rooden inkt worden afgedrukt op de adreszijde van alle aldaar per scheepsgelegenheid van buiten Nederlandsch-Indië aangebrachte brieven en pakketten. (art. 8 sub 6 der alg. bepalingen bij Verbaal van den 12en Mei 1864).



MAIL- OF ROUTESTEMPELS.



PENVERNIETIGING.

Art. 68 tweede alinea van het Indisch Stbl. van 1864 No. 5, lezen wij over de penvernietiging het volgende:
„Over de aldus voor de **tweede maal gebruikte postzegels** wordt een kruis in zwarten inkt met de pen getrokken, in dier voege, dat de punten van het kruis op den brief buiten den rand van het zegel uitkomen en daarnevens met duidelijke letters geschreven de woorden „r e e d s g e b r u i k t".
„Vervolgens worden die brieven in allen opzichte als ongefrankeerde brieven gestempeld, getaxeerd en behandeld".

Gouv. Besluit ddo. 10 Februari 1874 No. 3, Indisch Stbl. No. 52, vermeld in art. 5, handelende over de vernietiging van portzegels:
„De **portzegels** worden door de chefs der postkantoren op de brieven vastgekleefd en wel boven en aan de rechterzijde van het adres".
„De vernietiging geschiedt onmiddellijk nadat zij op de brieven zijn vastgehecht, door middel van denzelfden stempel als die, welke tot het vernietigen der frankeerzegels wordt gebezigd".
„De chefs der **hulp-postkantoren** bewerkstelligen de vernietiging door middel van twee strepen in inkt kruiselings op de zegels te plaatsen".

Circulaire No. 71 ddo. 23 September 1878, handelt in art. 71 wederom over de penvernietiging het volgende:
„Over **onduidelijk gestempelde** frankeerzegels, wordt met de pen een kruis getrokken, zoodanig, dat hetgeen van de stempel zichtbaar is niet wordt weggenomen".

Uit het bovenstaande blijkt dus duidelijk, dat de penvernietiging op de zegels toentertijd op **drie manieren** werd toegepast.
Het is zeer verkeerd van vele verzamelaars om b.v. **portzegels** voorzien van een **penvernietiging,** als minderwaardig te beschouwen, immers deze manier van vernietiging werd in dien tijd uitsluitend op de hulp-kantoren uitgevoerd, zij zijn dus als zoodanig officieel gebruikt. Een speciaal-verzamelaar behoort evengoed de portzegels van de eerste emissies van een penvernietiging voorzien in zijn collectie op te nemen.

ALGEMEENE POSTVEREENIGING.

Gezien de verklaring, den 19e Januari 1877 te Bern door onzen Consul-Generaal in Zwitserland en door den Zwitserschen Bondspresident onderteekend, is Nederland met ingang van **1 Mei 1877** voor zijne koloniën toegetreden tot de bepalingen der internationale postconventie van den 9e October 1874. **(Union Generale des Postes)** In 1878 door de internationale postovereenkomst te Parijs gesloten, werd dit verdrag vervangen en sinds dien droeg de vereeniging den naam van **„Union Postale Universelle".**

De Union Postale Universelle hield sedert in 1885 te Lissabon, in 1891 te Weenen, in 1897 te Washington, in 1906 te Rome, in 1920 te Madrid enz. hare congressen, waarin door overeenkomsten, wijzigingen en verbeteringen in het internationaal postverkeer tot stand kwamen.

SPECIMEN-OPDRUK.

Door toetreding van Nederland voor zijne koloniën tot de bepalingen van het verdrag betrekkelijk de oprichting van eene Algemeene Postvereeniging te Bern, werd besloten van elk der nieuw model postzegel **één vel** ter beschikking te stellen van den Inspecteur der posterijen in Nederlandsch-Indië, met bepaling, dat de postzegels vooraf door een Commissie van twee ambtenaren daartoe door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur te benoemen, zullen worden overstempeld, met den stempel **„SPECIMEN"** ten einde ze voor verdere uitgifte tegen de waarde onbruikbaar te maken. De aldus overdrukte zegels met het woord **„specimen"**, zoowel **machinaal** als met **de hand** aangebracht, dienden voor het Bureau der Wereld Postvereeniging te Bern en voor verzamelingen die sommige postbesturen er op na hielden. (Zie afb. 62.)

Bij Gouv. Besluit van 27 Februari 1879 No. 15, was bepaald, dat **100 postwaarden van elke soort**, ter uitgifte op de hierboven omschreven wijze konden worden beschikbaar gesteld.

Bij Gouv. Besluit van 5 Mei 1885 No. 35, was goedgevonden, met wijziging van het besluit van 27 Februari 1879, machtiging te verleenen, om ter beschikking van den Hoofd-Inspecteur, Chef van den Post- en Telegraafdienst, te stellen van elke soort in Ned.-Indië sedert 1 Januari 1885 in gebruik gekomen of later in gebruik te nemen postwaarden, **tweehonderd stuks,** met de bepaling dat zij **ongestempeld** konden worden afgegeven aan het Internationaal Postbureau te Bern en aan de vreemde postbesturen die daartoe strekkende aanvraag deden.

Thans worden de specimen-zegels zeer gezocht en het schijnt dat onder de speciaalverzamelaars voor deze soort zegels veel liefhebberij bestaat.

BRIEFKAARTEN.

In Juli 1873 werd de invoering en het gebruik der eerste Indische briefkaarten wenschelijk geacht. In de ordonnantie van 26 Juli 1873 lezen wij in art. 2 nog het volgende:

„Er zijn **drie soorten** van briefkaarten, als:

a. voor het binnenlandsch verkeer
1. **enkele briefkaarten;**
2. **briefkaarten met betaald antwoord;**
b. voor het buitenlandsch verkeer
3. **enkele briefkaarten".**

Het tijdstip der invoering werd bij verordening van den 10en Februari 1874 bepaald op **1 April 1874.**

Bij Gouv. Besluit van 21 Augustus 1900 werd bepaald, dat de briefkaarten de beeltenis van wijlen Koning Willem III dragende met ingang van **1 Januari 1901,** buiten omloop worden gesteld en waardeloos worden verklaard voor de kwijting van porten of rechten die door de postadministratie geheven worden.

PROEFDRUKKEN BRIEFKAARTEN.

Van de briefkaarten, zoowel de enkele als de dubbele, werden vooraf door de firma Joh. Enschedé & Zonen proefdrukken ingezonden allen met waardecijfer 5 cent.

In onze verzameling bevinden zich de navolgende kleuren, zwart, paars, groen, geelbruin, lilabruin, blauw, olijfgroen, roodbruin en olijfbruin. De paarse kleur werd voor beide soorten gekozen.

Van de enkele en dubbele (antwoord-betaald) kaarten zijn zwarte proefdrukken bekend van verschillend formaat met gewijzigde opschriften en verschillende randen. Ook werden dubbele kaarten in zwart ingezonden waarbij de voorzijden van beide helften met de opschriften naar elkander toe samen hangen.

Wij bezitten nog een zwarte proef (dubbele kaart) in een veel grooter formaat; daarbij hangen de eerste en vierde zijde van de kaart boven te samen.

Uit nevensgaande afbeeldingen is een en ander na te gaan. Het verschil van de randversiering en lettertypen is ook duidelijk te zien. (Zie afb. 63 en 64.)

GEZEGELDE BRIEFOMSLAGEN.

Bij Gouv. Besluit van 1 Januari 1878 No. 15, werd de uitgifte van de eerste gezegelde Indische briefomslagen (couverten) van 10 cent aangekondigd.

Een volgend jaar daarop werd bij Besluit van den Gouverneur-Generaal van 11 Februari No. 2, de noodzakelijkheid ingezien, briefomslagen van 20 cent aan toe te voegen, terwijl in 1881 de serie volledig gemaakt werd door de uitgifte van een derde waarde à 25 cent.

De briefomslagen werden uitgegeven voor de door den zegelstempel aangeduide waarde, met verhooging van een halven cent voor de kosten van aanmaak.

Zij werden zoowel voor het binnen- als voor het buitenlandsch verkeer gebezigd.

Bij ontoereikendheid van het port, dat door den zegelstempel op de briefomslagen of briefkaarten werd vertegenwoordigd, moest het ontbrekende door aanhechting van frankeerzegels worden aangevuld.

Het verzamelen van **geheel gave** poststukken (gezegelde postformulieren) schijnt de laatste tijd erg toe te nemen en men ziet deze belangrijke tak der Philatelie ook geregeld in een afzonderlijke rubriek in tijdschriften behandeld.

Indien men een verzameling wenscht op te zetten, welke eenige aanspraken kan doen gelden op volledigheid, dan moeten daarin ook de poststukken worden opgenomen, wijl deze een integreerend deel daarvan uitmaken.

TELEGRAAF.

Het eerste telegraafkantoor, nog op zeer primitieve wijze ingericht, werd voor het algemeen verkeer opengesteld op:

10 Mei 1857 te Weltevreden.

10 Mei 1857 te Buitenzorg.

1 October 1857 te Batavia (gevestigd in de kamer van de „uitkijk" in de benedenstad). Zie afb. 65.

24 Juni 1857 te Cheribon (gevestigd in een gedeelte van het indigopakhuis).

24 Juni 1857 te Semarang (gevestigd in de bijgebouwen van het residentiekantoor).

1 October 1857 te Ambarawa (in een gehuurd huis, tevens woning van den telegrafist).

29 Juli 1857 te Soerabaja (gevestigd in het koetshuis van het residentiekantoor).

In 1858 werd de telegrafische verbinding in oostelijke richting doorgetrokken tot Banjoewangi.

Het daarop volgend jaar werd met de voltooiïng van het telegraafnet op Java voortgegaan, zoodat op het einde van 1859 de lengte der telegraaflijnen 2696 kilometers bedroeg en het aantal kantoren tot 28 was geklommen.

In 1866 werd op Sumatra een aanvang gemaakt met de voorgenomen telegrafische verbinding van Telok-Betong over Palembang, Benkoelen en Padang met Siak.

In de maand October 1871 werd met goed gevolg een zeekabel uitgelegd tusschen Anjer en Telok-Betong en kwam daardoor de verbinding tusschen Java en Sumatra tot stand.

Op 1 Januari 1882 bedroeg de geheele lengte der telegraaflijnen in Ned.-Indië 5880.37 kilometers met 7492.32 kilometers draad. Tot deze lijnen behoorde de onderzeesche verbinding tusschen Java en Sumatra met eene lengte van 103.60 kilometers lijn en draad, terwijl langs spoorwegen liepen 308 kilometers lijn met 479.65 kilometers draad en langs gewone en bergwegen 5468.75 kilometers lijn met 6909 kilometers draad.

Sedert 1 Januari 1883 zijn tevens de telegraafkantoren van den dienst der Staatsspoorwegen voor het openbaar verkeer opengesteld, een maatregel, die van groot belang mag worden geacht, omdat hij de gelegenheid tot het verzenden van telegrammen bijna verdubbelt.

In 1870 werd door de Indische Regeering aan de „Britisch Australian Telegraph Ltd." zonder eenig uitsluitend of over een bepaald aantal jaren uitgestrekt recht, vergunning verleend tot het in werking brengen van eene telegrafische verbinding tusschen Java met Singapore en Australië. Deze concessie werd in 1873 overgedragen op de „Eastern Extension Australasia and China Telegraph Company", aan welke maatschappij voorts in 1879 de vergunning werd verleend tot het leggen van eene tweede telegrafische verbinding tusschen Banjoewangi en Singapore en tusschen Banjoewangi en Australië.

Bij Gouvernements Besluit van den 8en Mei 1860 No. 9, aangevuld door dat van den 8en October 1860 No. 10, werd het beheer van den gouvernements telegraafdienst geregeld en de formatie van het personeel vastgesteld.

VELDPOST-BRIEFKAARTEN ATJEH



Afb. 61.

PROEFDRUKKEN.

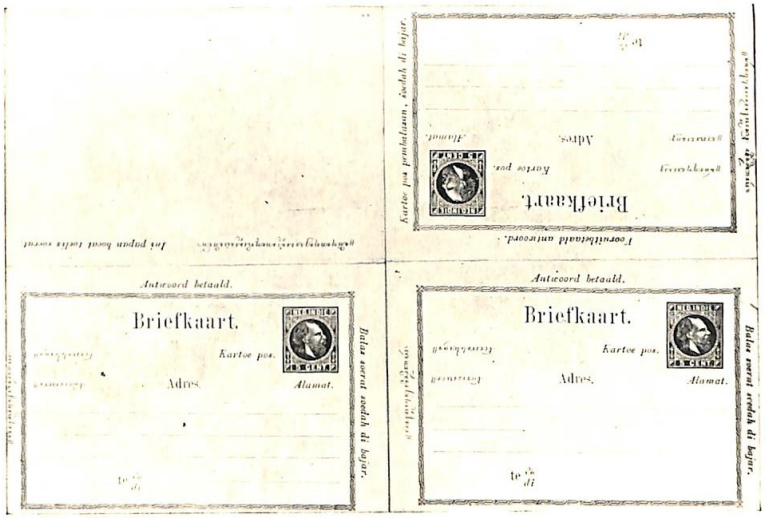


Afb. 63.

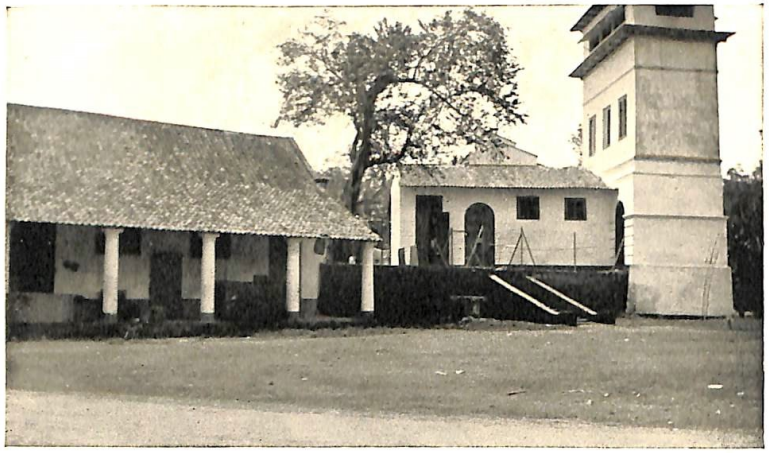
SPECIMENS.



Afb. 62.



Afb. 64.



Afb. 65.

Het eerste telegraafkantoor te Batavia, Anno 1857, gevestigd in de Kamer van de „uitkijk" in de benedenstad.

Het beheer werd overgebracht bij den Directeur der Producten en Civiele magazijnen en de leiding van den dienst opgedragen aan een hoofdambtenaar onder den titel van Hoofd-Ingenieur.

BESLUIT.

Hiermede zullen wij ons werk beëindigen.

Na de invoering der eerste postzegels in Nederlandsch Indië zijn over bijna elk onderdeel daarvan, de Postgeschiedenis, Stempels, Postzegels enz. uitvoerige boeken geschreven of studies verschenen.

Eene uitvoerige beschrijving van „DE ONTWIKKELING VAN HET POSTWEZEN IN NEDERLANDSCH OOST-INDIE" bestond nog niet en daarom stelden wij ons ten doel het betreffend historisch overzicht tot de invoering der frankeerzegels meer uitgebreid te behandelen.

Misschien zijn wij voor velen te uitvoerig en langdradig geweest, maar voor eene dergelijke wetenschappelijke studie mag de nauwkeurigheid niet aan den lust om voortdurend te boeien worden opgeofferd.

Wellicht waren wij hier of daar niet geheel volledig, doch dan is dat ontstaan doordat wij terzake onvoldoende controleerbare inlichtingen of historische bewijzen konden verkrijgen, dan wel dat de mededeelingen te zeer met elkander in tegenspraak waren.

INDEX.

Blz.

Hoofdstuk I.

De Posterijen tijdens de O. I. Compagnie en de Bataafsche Republiek 1

Inleiding 3
De oudste briefwisseling 3
Het patriaboek 4
Afbeeldingen 1 en 2 — 3 en 4 4—5
Aanbrengen der brieven 5
Het briefloon 17e eeuw 5
Vervoermiddelen te water 6
Afbeeldingen 5 en 6 — 7 en 8 6—7
Verkeer bemoeilijkt door rooverij 7
Duplicaat-brieven 8
Afhalen der brieven 9
Tijdsduur van vervoer 10
Afbeeldingen 9 en 10 — 11 10—11
Verdere ontwikkeling 11
Onderteekening der brieven 11
Afbeeldingen 12 en 13 — 14 12—13
Eerste vaste route 14
Het gevaar bij brievenvervoer 14
Ordonnantie 1764 15
Geleidebrieven, passen 16
Ceremonieel bij briefwisseling 16
Afbeeldingen 15 — 16 16—17
Compagnie's post. Het eerste postkantoor in Indië. 18
De postverbinding met Nederland 21
Regeling der brievenpost 21
Afbeeldingen 17 — 18 en 19 22—23
Het brievenport van Holland naar Indië 23
V. O. C. briefstempels 24
Afbeeldingen 20 en 21 — 22 en 23 24—25

Blz.

Bataafsche republiek 25
Afbeeldingen 24 — 25 26—27

Hoofdstuk II.

De posterijen tijdens de Fransche en Engelsche tusschenregeering 27

Daendels post 29
Provisioneel reglement op het postwezen 30
Het brievenport tijdens de Fransche overheersching 32
Afbeeldingen 26 en 27 — 28 en 29 32—33
Stempels Koning Lodewijk Napoleon 33
Vervoermiddelen 33
Beperking in verband m. overbelasting 34
Rapporten, inspecties 35
Verantwoordelijkheid postambtenaren 36
Postvervoer door derden 37
De Engelsche tusschenregeering 38
Onderhoud van den postweg 39
Ongefrankeerde- en franco brieven 39
Stempels Engelsch tusschenbestuur 40
Afbeeldingen 30 en 31 — 32 en 33 40—41
Drukwerken 41
Het postkantoor 41

Hoofdstuk III.

Het Nederl.- Indisch Gouvernement 43

De Koloniën weer onder staatsbestuur 45
Nieuwe bepalingen van 1818 45
Zeebrieven franco en ongefrankeerd 46
Rechten en plichten der Postmeesters 47
Tarief voor de Zeebrieven 49
Tarief op Java 50

	Blz.
Wijzigingen 1822	51
Reglement op Java 1823	52
Uitsluitend franco, nieuwe tarieven	53
Wagenpost; postkarren voor brieven	55
De groote postweg, poststations	58
Poststations, wisselplaatsen	63
Postkantoren aan den grooten postweg	63
Afbeeldingen 34 — 35 en 36	64—65
De postwagens voor reizigers	65
Bezuiniging, tariefverhoogingen	68
Aanvullingen en Wijzigingen	70
Brievenbussen	73
Bezorging en aflevering	74
Op Java	75
Postkantoor te Grissee	75
Hoofdstation postwagendienst	78
De Buitenbezittingen	78
Post terbang	79
Hulppostkantoor Batavia	80
Afbeeldingen 37 — 38 — 39 en 40 — 41	80—81
Minder belangrijke kantoren	81
Waarborgen spoedige bezorging	82
Landmail-Correspondentie	83
De Landmail-portzegels	88
Afbeeldingen 42 en 43 — 44	88—89
Landmail-portstempels	90
Administratieve Landmailstempels	90
Berekening in koper of duiten	91
Vrijdom van port	95
Landmail via Alexandrië	96
Afbeeldingen 45 en 46 — 47	96—97
Verzending via Marseille	99
Zeepost Buitenbezittingen	102
Tarief voor drukwerken	103
Posthoornstempels	104
Zeebrieven en stempels	104
Gebreken in stempels	107
Wijzigingen 1851	108
Aanteekening van brieven	109
Verlaging tarief via Marseille	110
Briefstempels 1845 — 1855	111
Verlaging tarief via Southampton	111
Reglement Indische Landpost	114
Plaatsen van Afzending Indische mail	115
Inhoud en verpakking	115
Administratieve (mail) stempels	117
Tarieven 1854	117
Aangeteekende stukken	118
Advieslijsten	119
Onbestelbare stukken	120
Borderellen	120
Van de verrekeningen	122
Briefstempels 1855 — 1860	124
Dagteekeningstempels	126
Uitbreiding briefvervoer	127
Verlaging tarieven	127
Reorganisatie	129
Vele wijzigingen	130
Invoering postzegels	131
Dagteekening- en vernietigingsstempels 1861 — 1871	135
Afbeeldingen 48 en 49 — 50 en 51	136—137
Hulpkantoor-stempels	138
Administratieve-stempels	139
Nadere bepalingen	139
Ned. Indische Stoomvaart Mij.	140
Postenloop, regeling van het brievenvervoer	142
Afbeeldingen 52 — 53	144—145
De eerste verschenen postzegels	145
Uitgifte der postzegels	146
Van het personeel	148
Uiterlijke of onderscheidingsteeken	150
Proefdrukken eerste emissies	150
Portzegels	152

	Blz.
Afbeeldingen 54 — 55 — 56 — 57 en 58	152—153
Proefdrukken portzegels eerste emissie	153
Post- en Hulpkantoren	154
Afstempelingen 1870 — 1885	155
Afbeeldingen 59 — 60	160—161
Administratieve stempels 1870—1885	164
Veldpostkantoren	166
Mail- of routestempels	170
Penvernietiging	173
Algemeene Postvereeniging	174
Specimen-opdruk	174
Briefkaarten	175
Proefdrukken briefkaarten	176
Gezegelde briefomslagen	176
Telegraaf	177
Afbeeldingen 61 en 63 — 62 — 64 —	178—179
Besluit	179

Bij de Uitgevers verschenen werken:

„Oud Batavia"

door
Dr. F. de Haan
2e Herziene druk



Het stijlvol geschreven Standaardwerk dat zijn waarde zal behouden.

Deel I Tekst met **Register** bevat resp. 760 en 100 pag.

Deel II is het **Platenalbum** met 290 interessante afbeeldingen t.w. huizen, meubelen, grafzerken, munten, drukwerken, oorkonden en teekeningen van Heydt en Rach, welke een blik geven op Batavia omstreeks 1770.

Beide deelen gebonden in luxe stempelband. Prijs *f* 25.50.

Figuren en Feiten uit den Compagniestijd

door V. J. van de Wall

Een werk waarin belangwekkende figuren, merkwaardige gebeurtenissen en historische personen uit de Comp. geschiedenis nader tot ons worden gebracht.

Het boek bevat ruim 300 pag. tekst met 10 afbeeldingen.
Prijs in stempelband *f* 5.40.

Tijdens De O.-I. Compagnie

door Dr. E. C. Godée Molsbergen

Deel I bevat 302 pag.; deel II ruim 350 pag. Tekst en Register.
Beide deelen bevatten tezamen 180 brieven betrekking hebbende op den Compagniestijd.
Voor liefhebbers van geschiedenis zijn deze vlot geschreven brieven interessante lectuur. De schrijver is er zeer in geslaagd een kijk te geven op personen en toestanden in dien tijd.

Prijs voor beide deelen tezamen, gebonden in stempelband. *f* 8.50

A. C. NIX & Co. – BANDOENG.