Icke officiella afdelningen.

Anordningarna om postforslingen på järnvägarna i de förnämsta af västra Europas stater.

(Fortsättning och slut från Bihanget N:o 9).

I Frankrike grunda sig de särskilda privilegier, som postförvaltningen åtnjuter med hänsyn till postforslingen på järnvägarna, på den omständigheten, att regeringen i detta land vid järnvägarnas byggnad tilldelade anläggarene ett materielt understöd ej blott genom att bevilja dem pekuniära subsidier, utan äfven genom att säkerställa deras i marknaden utsända järnvägsvärdepapper, i det den iklädde sig garanti för procenter och dividender.

Den rättsliga ställning, som järnvägsbolagen i Frankrike intaga, kan uttryckas på följande sätt: järnvägarna bilda en del af den „allmänna samhällsegendomen“ i den betydelse paragraf 538 af Frankrikes civillag angifver. Till denna slutsats skall man komma på grund af bestämmelsen i paragraf 1 i lagen af den 15 juli 1845, däri det heter: „järnvägar, som blifvit bygda af staten eller för hvilkas byggnad staten beviljat koncessioner, utgöra en del af vägtrafikförvaltningen“. Järnvägarna i Frankrike ega ej besittningsrätt till det jordområde, som deras banor upptaga och hvarest de öfva sin värksamhet: de hafva allenast rätt att begagna denna mark för koncessionstiden. Hvad järnvägarnas inventarier (vagnar, skenor o. s. v.) vidkommer, så utgöra de bolagens oinskränkta egendom.

I Frankrike har man utarbetat en särskild så att säga officiell typ för de skyldigheter, som af staten åhvälfvas järnvägsbolagen. Dessa förpliktelser utläggas i den s. k. „cahier modèle des charges“, som omfattar 6 afdelningar. De bestämmelser, som hänföra sig till den af oss afhandlade frågan, innehållas i artikel 56 af femte afdelningen:

„Artikel 56. Posttjänsten skall vara anordnad på följande sätt:

1) I hvarje regelbundet gående passagerare- och godståg är bolaget skyldigt att kostnadsfritt upplåta två afdelningar

af en andra klassens vagn eller annat motsvarande rum för befordran af bref, postpaket och posttjänstemän; den återstående (af posten icke upptagna) delen af vagnen förblir till bolagets förfogande.

2) Om i anseende till den befordrade korrespondensens mängd eller andra omständigheter vid posttjänsten två afdelningar med två bänkar ej visa sig vara tillräckliga, så att de vanliga vagnarna skulle måsta utbytas emot särskilda postkupéer, så sker dessas befordran äfvenledes kostnadsfritt.

Om ett bolag önskar förändra afgångstiden för de vanliga bantågen, så bör det 15 dagar dessförinnan till postförvaltningen anmäla härom.

3) För befordran af korrespondens längs hela sträckningen af hufvudbanorna äro järnvägsbolagen skyldiga att till postförvaltningens kostnadsfria förfogande ställa ett dagligen åt hvardera hållen gående särskildt „posttåg“.

4) Afståndet, som ett sådant tåg skall tillryggalägga, afgångs- och ankomsttiderna dag och natt, farhastigheten äfvensom uppehållen under vägen bestämmas af ministrarne för allmänna arbeten och finanserna (handeln) i samråd med järnvägsbolagen.

5) Dessutom kan postförvaltningen sända korrespondens med ett eller flere dagligen åt hvardera hållen gående särskilda tåg, hvilkas expediering skall ega rum på grund af ofvan angifna bestämmelser. För begagnandet af sådana särskilda tåg eger postförvaltningen till järnvägsbolagen betala en ersättning icke öfverstigande 0,75 francs för den första och 0,25 francs för enhvar därpå följande vagn, beräknadt för hvarje tillryggalagd kilometer.

6) Med de särskilda tåg, hvarest posten befordras, äro bolagen berättigade att sända vagnar af alla klasser för passagerare- och varutransport, hvarför intäkten tillfaller järnvägen.

7) Bolagen äro skyldiga att expediera sådana särskilda tåg eller att förändra afgångstiderna, farhastigheten samt uppehållstiderna under vägen för dessa tåg, blott i fall att de 15 dagar dessförinnan från postförvaltningen erhålla skriftligt meddelande härom.

8) Likväl, om postförvaltningen fordrar expedierandet af ett extra tåg utom tjänstetiden, natt eller dag, så bör ett sådant tåg omedelbart afsändas under iakttagande af allenast de vilkor, som fastställas i järnvägspolisreglementet. Ersättningen för tåget bestämmes sedermera enligt öfverenskommelse emellan postförvaltningen och beträffande järnvägsbolag eller på grund af undersökning.

9) Postförvaltningen skall på egen bekostnad bygga kupéer, som specielt afse befordran af korrespondens eller posttjänst öfver hufvud Den skall äfven bestämma dessa kupéers storlek och inredning, likväl med vilkor, att dess anordningar i detta afseende, som ju kunna influera på tågrörelsens säkerhet och regelbundenhet, godkännas af ministern för allmänna arbeten. Postkupéerna få jämte last ej väga öfver 8,000 kilogram. Deras underhåll bör af postförvaltningen bekostas, hvaremot det tillhör järnvägsbolagen att draga försorg om hjulens, axlarnas och öfriga rörelsen betingande delars säkerhet och bestånd.

10) Bolagen äro ej berättigade att fordra ökande af den i föreliggande regler bestämda ersättningen, där det blifver af nöden att expediera öppna vagnar föt transport af postfordon eller skadade postkupéer.

11) Medelhastigheten för de till postförvaltningens förfogande ställda särskilda posttågen får ej understiga 40 kilometer i timmen, uppehållstiderna under vägen häri inberäknade. Postförvaltningen kan likväl samtycka till fastställande af en mindre farhastighet, om banan löper längs en sluttning eller beskrifver täta krökar, eller fordra en större hastighet, om ett bolag sedermera ökar farten på sina tåg.

12) Bolagen äro skyldiga att med alla passageraretåg kostnadsfritt befordra posttjänstemän, som utsändas i tjänsteärenden eller särskilda uppdrag och äro försedda med intyg, utfärdade af generalpostdirektören i Paris. Sådana personer få intaga plats i kupéer af andra klass eller första, om kupéer af andra klass ej finnas i tåget.

13) Bolagen äro skyldiga att å enhvar af banornas ändstationer äfvensom å de större stationer under vägen, som postförvaltningen bestämmer, upplåta en särskild plats för uppförande af postanstalt och förvaringsrum äfvensom skjul för postens af- och pålastning. Den för sådant ändamål upplåtna platsens areal får ej öfverstiga 64 kvadratmeter på stationer i departementen samt 128 kvadratmeter på stationer i Paris.

14) Hyresafgiften för den af järnvägsbolagen till uppförande af postbyggnader upplåtna platsen bestämmes enligt öfverenskommelse eller på grund af undersökning.

15) Denna plats bör väljas så, att de däråt för postförvaltningens räkning uppförda byggnaderna i intet afseende hindra järnvägstjänstens behöriga skötande.

16) Postförvaltningen är berättigad att på egen bekostnad och utan ersättning till järnvägsbolagen, men äfven utan all ansvarsskyldighet från dessa senares sida uppställa stolpar och andra apparater för utväxling af postpaket under tågens gång med vilkor, att dessa apparater hvarken i anseende till konstruktion eller läge hindra järnvägstjänsten vare sig på linjen eller på stationerna.

17) De tjänstemän, som hafva uppsikten öfver posttjänsten, och öfver hufvud alla posttjänstemän, som ega skyldigheter med hänsyn till korrespondensens befordran, utväxling och förvaring, böra hafva fritt tillträde till stationerna för uppfyllandet af sina tjänsteåligganden. Ämbetsmän vid postförvaltningen skola likväl rätta sig efter bolagens järnvägspolisreglemente".

Sålunda sker postforslingen på järnvägarna i Frankrike dels ersättningsfritt, dels emot ersättning.

Ersättningsfritt:

1) upplåtes till postförvaltningens förfogande i hvarje passagerare- och godståg två afdelningar af en järnvägsvagn för emottagande af brefkorrespondens samt befordran af posten åtföljande tjänstemän;

2) upplåtes till postförvaltningens förfogande ett särskildt *posttåg;*

3) befordras posttjänstemän, som utsändas i tjänsteärenden eller särskilda uppdrag.

För uppfyllandet af alla öfriga skyldigheter med hänsyn till postens befordran utbetalas till järnvägsbolagen ersättning:

1) till ett bestämdt belopp, om förutom med posttåget post befordras med särskilda tåg; och

2) enligt öfverenskommelse eller på grund af undersökning, om postförvaltningen finner nödigt att expediera extra tåg.

Å sin sida är postförvaltningen skyldig att på egen bekostnad bygga postkupéer och — med i mom. 9 anförda undantag — draga försorg om deras underhåll.

På helt och hållet andra grunder är postforslingen på järnvägarna stäld i *England*.

Postförvaltningen i detta land har under långa tider ej lyckats tillkämpa sig andra rättigheter med hänsyn till järnvägstransporten än dem, som egas af privatpersoner, alldenstund järnvägarna i England innehafvas af enskilde och desse oftast vägrat öfvertaga postens forsling enligt de för befordran af fraktgods öfver hufvud fastställda taxorna samt fordrat, att postförvaltningen skulle med dem afsluta särskilda fördrag på för dem mera indräktiga vilkor. Postförvaltningen i England har sålunda städse faktiskt befunnit sig i händerna på järnvägsbolagen. Tvister och oenigheter, som under sådana förhållanden uppkommit emellan postförvaltningen och järnvägsbolagen angående ersättningen för postforslingen, hafva vanligen afgjorts till postförvaltningens fördel.

„Den engelska postförvaltningens ställning i förhållande till järnvägsbolagen“, säger Cohn, „är den mest ohållbara och principvidriga man kan tänka sig. Representanterna för denna förvaltning se med afund de privilegier posten åtnjuter i andra stater och fordra ej ens något liknande, utan önska blott några förbättringar“.

De engelska järnvägsbolagens skyldigheter med hänsyn till postforslingen bestämdes för första gången genom lagen af den 14 augusti 1838. På grund af denna lag äro bolagen pliktiga att befordra postsaker med brefkorrespondens med eller utan åtföljande posttjänsteman på vissa tider med såväl vanliga som särskilda tåg alt efter generalpostmästarens förgodtfinnande, och bör denne 28 dagar på förhand till bolagen skriftligen anmälä om, med hurudant tåg postforslingen skall ega rum. Bolagen äro skyldiga att vidtaga alla på dem ankommande åtgärder för underlättande af postsakernas emottagande och utlämning samt härvid lämna postförvaltningen nödig handräckning till möjligast billig ersättning äfvensom samvetsgrant rätta sig efter alla postmyndigheternas anordningar, som afse korrespondensens befordran. Generalpostmästaren är äfven berättigad att fordra expediering af särskilda tåg för befordran af korrespondens, hvarvid transport af passagerare och privat fraktgods får ega rum på af honom bestämda vilkor. Postforslingen på järnvägarna bör alt efter generalpostmästarens förgodtfinnande ske med största möjliga snabb-

het, hvarvid en farhastighet af 43,5 kilometer i timmen, uppehållstiderna under vägen häri inberäknade, ej får öfverskridas.

Järnvägsbolagen äro skyldiga att expediera särskilda för posttjänst lämpade kupéer. Dessa kupéers inredning bestämmes af postförvaltningen. Hvarje postkupé, som är försedd med postlåda, skall bära riksvapnet.

För uraktlåtande af de dem i lagen åhvälfvda skyldigheterna gentemot postförvaltningen beläggas järnvägsbolagen med penningeböter af ända till 500 francs.

På grund af lagen af den 28 augusti 1882 få varupaketförsändelser befordras med alla passagerare- och godståg. Härför uppbära järnvägsbolagen särskild ersättning.

De tåg, med hvilka post befordras, delas i tre klasser: 1) *postal trains* — bestämda uteslutande för postforsling, 2) *mail trains* — afseende befordran af såväl post som passagerare samt 3) *limited trains* — uti hvilka passagerareantalet bestämmes af generalpostmästaren. Tåg af den första klassen expedieras blott på de förnämsta banorna och äfven där till begränsadt antal. De enskilda postkupéerna äro sinsemellan förenade genom öfvergångar, beklädda med läder.

Posttågens farhastighet öfverskrider i praktiken betydligt det i lagen af den 14 augusti 1838 bestämda maximum. För ovanlig snabbhet tilldelas bolagen särskild ersättning.

Ifrån London expedieras dagligen ett s. k. tidningsexpresståg. Detta tåg afgår kl. 5,15 på morgonen från *Euston*-bangården och utgöres af 10 kupéer: tre för tidningar, tre för varupaket och brefkorrespondens samt tre bromsvagnar.

Emottagning och utlämning af postsaker innehållande brefkorrespondens sker under tågets gång förmedels särskilda apparater.

Ersättningen för expediering af kupéer och särskilda tåg äfvensom för befordran af korrespondens med vanliga tåg bestämmes enligt öfverenskommelse emellan postförvaltningen och järnvägsbolagen eller på grund af undersökning. Brefkorrespondens, som sändes med vanliga tåg, betraktas som passagerarebagage, om den åtföljande posttjänstemannen innehar allmän passagerarebiljett: den del af korrespondensen, som till vikten motsvarar en passagerares bagage, hvarför rabatt beviljas, befordras afgiftsfritt, hvaremot för återstoden ersättning beräknas enligt gällande taxa.

Strödda betraktelser om posttjenstemännen och allmänheten.

(Ur „Almanak for det danske Postvæsen.“)

För någon tid sedan hade jag tillfredsställelsen att höra, att en posttjensteman, som tidigare varit en af mina underlydande, erkände riktigheten af min uppfattning om förhållandet mellan posttjenstemännen och allmänheten. Han medgaf numera, att han haft nytta af min vägledning i detta hänseende, och då nämnda förhållande är af öfvervägande betydelse i posttjensten, tager jag mig friheten att anställa några betraktelser om denna sak.

Hvarje posttjensteman bör genomträngas af öfvertygelsen, att han är en del af ett maskineri, *som arbetar för att göra gagn.* Denna öfvertygelse skall icke blott göra hans arbete dugligare, utan ock i betydlig grad underlätta det. Och han bör minnas, att reglementen och bestämningar om kontorstid, inlemningstid, försändelsers beskaffenhet o. s. v. endast angifva den yttersta gränsen för posttjenstemannens rättigheter såsom postverkets representant; men de förutsätta, att den tjenstvillige, omtänksamme tjenstemannen endast när det är nödvändigt går till den yttersta gränsen.

Att tillfredsställa allmänheten må man aldrig hoppas — det är omöjligt att göra alla till pass; huru mycket man än bjuder till, så skall det alltid finnas några, som fordra ännu mera. Men man må icke af allmänhetens bristande erkänsla låta förleda sig att svika sin plikt. En posstjensteman är ofta i samma läge som mannen, hvilken fick stryk, antingen han tog upp hatten eller lät den ligga. Påträffar man ett ofrankeradt bref med en välkänd handstil och sätter ett frimärke på brefvet i den tron att brefvet af förbiseende lemnats ofrankeradt, får man kanske ovett, emedan brefvet med afsigt sändes utan frimärke. Låter man i ett liknande fall ett annat bref passera såsom ofrankeradt, får posttjenstemannen uppbära förebråelser, för att han icke varit så tillmötesgående och frankerat det. Det gäller vid dylika tillfällen att göra, hvad man anser öfverensstämmande med sin plikt och alla nödvändiga hänsyn — dock må man komma ihåg följande regel: att under inga omständigheter uppehålla en försändelse i och för ett beriktigande, som icke är absolut nödvändigt för försändelsens befodring. Man har berättat mig, att vid ett postkontor påträffats ett otillräckligt frankeradt bref till utlandet, hvilket lemnades tillbaka till afsändaren med förfrågan, om icke brefvet borde till fullo frankeras. Därigenom försenades brefvet ett halft dygn, och afsändaren hade full rätt att förarga sig, ehuru posttjänstemannen handlat i bästa afsigt; brefvet hade antingen bort afsändas utan vidare eller ock frankeras på posttjenstemannens risk.

En dylik uppmärksamhet kan ju hufvudsakligast visas vid postkontoren i landsorten, där man känner sin allmänhet. Vid alla fasta och farande postanstalter gifves det emellertid många tillfällen att visa sig tjenstvillig i öfverens-

stämmelse med postverkets anda, såväl vid in- och utlemning som vid försändelsernas expedition.

Jag har hört någon yttra: „det är ingen brådska med den där efterbeställningen; allmänheten kan ju beställa sina tidningar i rätt tid.“

Detta yttrande är rätt karaktäristiskt, men fullkomligt oriktigt. En efterbeställning är lika brådskande som allting annat. Det är allmänhetens ensak, när den behagar reqvirera sina tidningar, och det tillhör postverket att effektuera beställningen och icke befatta sig med resonnemang. Det händer också vid postanstalterna, att man utgående från samma resonnemang underlåter att med tillbörlig snabbhet ombesörja utdelningen af senare reqvirerade tidningar.

Öfverhufvudtaget bör ju vid sidan af tillmötesgående alltid stå snabbhet — icke just för att det i allmänhet är så förskräckligt brådt för försändelsernas egen skull, utan emedan man åsidosätter postverkets grundidé och bryter mot dess organisation genom att icke vara så tillmötesgående och snabb som möjligt. Det gäller som sagdt icke att resonnera, huruvida snabbhet och noggrannhet äro nödvändiga i detta speciella fall eller ej — det gäller endast att under alla omständigheter vara snabb och noggrann, emedan man är posttjensteman, emedan man eljes sviker sin plikt.

Det kan inträffa, att en försändelse inlemnas efter den för inlemning till den närmast afgående posten fastställda tiden; på kontoret finnes emellertid icke mera arbete än att försändelsen mycket väl kunde expedieras med första post. Men posttjänstemannen håller på inlemningstiden — allmänheten har ingen rättighet att förlänga det — och hvarför skulle han åsamka sig så mycket besvär! Ett sådant förfaringssätt anser jag icke blott stridande mot postverkets idé, utan rentaf komiskt. Hvad skulle man väl mena, om postmästarne hade mindre än halfannan timme på sig för att expediera den afgående posten!?

Under en ansträngande tjenstgöring kan det ofta vara svårt nog att tillmötesgå allmänhetens fordringar och bibehålla samma välvilliga artighet. Det kan finnas tider, då en tjensteman, som kommer i direkt beröring med allmänheten, blir trött — det kan finnas tider, då han iföljd af privata eller tjensteangelägenheter är nedslagen och på dåligt humör; då gäller det att icke svika sin plikt, att icke låta allmänheten märka missnöjet och det dåliga humöret. Ty posttjenstemannens lekamliga eller andliga tillstånd angår ej alls allmänheten; den kan fordra samma tjenstenit, samma korrekta uppträdande, och den är berättigad att undanbedja sig att komma i beröring med en surmulen tjensteman.

„Som allmänheten uppför sig, så behandlas den; är den oförskämd, får den svar därefter“, har man sagt. Hvilken missuppfattning! Posttjenstemannen bör genom sin oryggliga artighet afväpna den mindre höfliga och den för mycket fordrande allmänheten. En bildad man man handlar under *alla* förhållanden som en bildad man, d. v. s. han står fast vid all bildnings grundval: självbeherskning. Det är en stor villfarelse att tro, det posttjenstemannens värdighet fordrar, att

han gifver ett sturskt svar på ett sturskt tilltal; tvärtom, man häfdar sin värdigket genom att alltid vara artig och förekommande, och endast därpå igenkänner man den intelligente tjenstemannen.

För någon tid sedan framhöll en högre embetsman mycket starkt den representativa sidan hos posttjänstemännen. Hans ståndpunkt var ensidig, men ingalunda oberättigad, ty blott alltför många posttjenstemän äro för litet representativa. Ett tilltalande yttre, en god hållning, ett med sällskaplig bildning öfvensstämmande uppträdande äro af stor betydelse. Allmänheten tycker alltid om att ha att göra med en sådan person, och han bidrager sålunda direkt till att höja verkets anseende. Häraf följer icke, att personer utgångna från fattigare hem böra uteslutas från anställning vid postverket; lika litet som bildning är möjlig utan kunskaper, lika litet är hvilken examen som helst någon garanti för bildning. En elev, som ledes på det rätta sättet och som erhåller tillfälle till utveckling, kan under en tjenstetid af 3 à 4 år inhemta det försummade. Efter lärotidens utgång vore en postexamen på sin plats, en examen, vid hvilken toges hänsyn ej blott till postaliska kunskaper, utan ock till allmän bildning och ett representativt sätt, en examen, som skarpt borde skilja agnarna från hvetet.

Likväl måste fordringarna på posttjenstemännens bildningsgrad vara något olika. På större kontor, hvarest en egentlig kontorsverksamhet förefinnes och hvilka besökas af en större allmänhet, är det nödvändigt, att tjenstemannen står *öfver* den stora allmänheten, för att han skall vara i stånd att häfda sin öfverlägsenhet och beherska situationen; iföljd häraf har man också rätt att ställa stora fordringar på honom. Vid mindre postanstalter däremot, hvarest förhållandet till allmänheten iföljd af sakens natur är mera kamratlikt och vänskapligt, bör tjenstemannen kanske helst stå på samma nivå som pluraliteten af hans kunder; i sådana fall lämpar sig en af ortens egna män, en köpman eller en skollärare, bäst till att sköta posten därstädes.

Jag tillåter mig att ännu framhålla några enskildheter beträffande posttjenstemännens förhållande till allmänheten.

Det brukades förr i tiden och brukas väl ännu i våra dagar, att mera betydande köpmän, godsegare och andra visade tjenstemännen en liten uppmärksamhet genom att skicka dem en låda cigarrer, en liten dusör eller dylikt. Detta är en tradition från postväsendets äldsta tid, som icke mera är på sin plats; tjenstemannen kommer därigenom i ett skuldförhållande, som måste kännas tryckande för hvar och en, som är mån om sin värdighet. Ty för att kunna på ett fullt tillfredsställande sätt fylla sin plats måste man först och främst vara fri och oafhängig på alla håll; postverket är den mest demokratiska institution: det måste se till, att rättvisa och billighet vederfares alla utan åtskillnad.

Det plär inträffa, isynnerhet vid större postanstalter, att utlänningar visa sig vid luckan. Icke så sällan visa posttjenstemännen, antingen på grund af en missriktad nationalkänsla eller brist på bildning, motvilja för att begagna utlänningens språk, hvarigenom förhandlingarna

onödigtvis förvecklas och blifva ofullständiga. Man bör dock veta, att vi lära oss främmande språk icke för vårt privata nöje, utan för att använda dem i det praktiska lifvet; Danmark är ett litet land, och man kan ej fordra af främlingar kännedom af dess språk. Alltså bör tjänstemannen sätta sig öfver sådana betänkligheter, som att han talar det beträffande språket inkorrekt och ofullständigt. Utlänningen kommer att vara honom tacksam för hans ansträngningar, och skulle någon enstaka utlänning skratta — nåväl, då skrattar tjenstemannen med.

Det är ett oskick, att obehöriga personer uppehålla sig i expeditionslokalen. Det är orätt att gifva några enskilda utvalda tillfälle att blifva betjenade innanför skranket eller luckan, medan andra få stå utanför — det är orätt att inbjuda vänner och bekanta att taga plats i expeditionslokalen för att vänta eller för att prata om ditt och datt. Allmänheten erfar en känsla af otrygghet, då den ser andra än posttjenstemän i expeditionsrummen; den ser däri en fara för brott mot principen om hemlighållande af postförsändelsernas, eventuelt telegrammens, expedition. Jag behöfver väl knappt påpeka de häraf härrörande uppehållen i tjensteutöfningen.

Såsom afslutning på dessa strödda betraktelser vill jag anföra en omständighet, som angår både förhållandet till allmänheten och den inre tjensten.

Postanstaltsföreståndarne och andra högre tjenstemän böra endast med stor försiktighet blanda sig i åtgärder, som vidtagits af lägre tjenstemän. Om således en tjensteman vid luckan tillbakavisat en försändelse såsom oemottaglig eller förklarat, att den icke kan expedieras med den närmast afgående posten, bör den öfverordnade tjenstemannen endast i yttersta nödfall, då afsändaren vänder sig till honom, tillrättavisa sin underlydande, emedan en slik tillrättavisning alltid ställer den sistnämnde i ett ofördelaktigt ljus och försvagar hans auktoritet.

Men å andra sidan böra tjenstemännen alltid ihågkomma, att det finnes en högre myndighet, till hvilken allmänheten kan vädja, och de böra göra allt för att vara tillmötesgående, hellre än att utsätta sig för att blifva tillrättavisade.

I samband härmed står den regeln, att en öfverordnad aldrig bör gifva en underlydande en tillrättavisning inför allmänheten, och att en tillrättavisning heller aldrig bör gifvas i deras närvaro som äro den beträffande tjenstemannens underlydande, med undantag dock af det fall, att disciplinen skulle lida, om en begången större förseelse lemnades obeifrad.

Söndagsrasten vid posten.

Vid andra läsningen af tyska rikspost- och telegrafförvaltningens stat för år 1894—95 väktes bland annat förslag om att emottagandet och hembärningen af enkla *paket*försändelser sön- och hälgdagar — med undantag af jul- och nyårstiden — skulle inskränkas till expressförsändelser. Detta förslag togs i varmåste försvar af d:r Lingens, som påpekade, hurusom han redan i 16 år arbetat för hvilodagens hälgd. Erkännas måste, att rikspostförvaltningens geniale ledare med vanlig kraft befrämjat äfven denna sak och att man fortsättningsvis ifrigt arbetade därhän. Ändamålsenligt vore måhända att fördubbla portot för bref och telegram, som skola tillställas sön- och hälgdagar. Andra länder stodo i detta afseende framom Tyskland.

Detta förslag bemöttes af statssekreteraren vid rikspostamtet värklige geheimerådet d:r von Stephan med följande ord:

Mina Herrar! Den ärade talaren har inledt sitt andragande i en upphöjd ton; i sanning är det välgörande i dessa tider, då man får upplefva så många prof på den vildaste realism och den krassaste naturalism. Långt ifrån att nedstämma denna sublima ton vill jag dock bifoga en kommentar till de bibliska citat, som talaren i början af sitt andragande åberopat. Talaren anförde det bekanta budet i Gamla testamentet, hvilket låter absolut imperativt, motsvarande den stränga Talmud'ska uppfattningen. I anslutning härtill vill jag påpeka, hurusom Nya testamentets lära i denna punkt är långt blidare, ty om talaren, som ju eger djupare kännedom i den heliga skrift än jag, slår upp Marcus' evangelium, så skall han i kapitel 2, vers 27 finna de orden: „sabbaten är gjord för människans skull och icke människan för sabbatens"; altså en från Talmud och Gamla testamentet himmelsvidt divergerande uppfattning.

Innan jag nu öfvergår till själfva saken, så vill jag ännu påpeka den omständigheten, att såsom I veten, undersökningar pågå för fastställande af bestämmelser om tillämpandet af de i näringslagen och öfriga allmänna författningar ingående paragraferna om söndagshälgden. Vid ett annat tillfälle har det ju redan för icke länge sedan framhållits, huru omfattande dessa undersökningar äro och huru grundligt de ingripa i enskildheter, vid hvilka de mest kontrasterande åsikter och intressen måste respekteras. Man måste först afvakta, huru förhållandena gestalta sig på detta allmänna område, innan en enskild förvaltning så att säga springer för fronten med en separatbestämmelse, som alls ej skulle harmoniera med de i det allmänna näringslifvet bestämmande normerna och därför kunde framkalla betydande rubbningar inom detsamma. Jag vill ingalunda påstå, att man ej beaktar denna resolution; men I kunna omöjligt vänta, att vi, om denna fråga från lagstiftarens allmänna synpunkt tages till behandling med hänsyn till samtliga förvaltnings-

brancher — härvid måste bland annat järnvägen beaktas — ensidigt skola kunna gå framåt, så gärna vi än ville det — jag är den ärade talaren tacksam för det erkänuande han skänkte våra bemödanden i detta hänseende.

Jag nämnde järnvägen. Den ärade talaren anförde ett exempel — exempel hafva alltid någonting slående: *exempla trahunt* —, han hade på en resa genom Hannover å bangården sett perronvagnen lastad med paket, som skulle med tåget. Hade den ärade talaren ock ej märkt de resande, som strömmade till bangården och äfven skulle med tåget? Passageraregods fans jämväl i mängd. Likväl är flertalet af dessa järnvägsförsändelser på långt när ej så brådskande och viktiga som de försändelser, hvilka befordras med posten.

Den ärade talaren har vidare ifrågasatt, om man ej såsom i Belgien skulle kunna fördubbla portot eller helt enkelt anskaffa frimärken med påskriften: *„ne pas livrer le dimanche“*. I Belgien har detta detta ej visat sig lämpligt. Äfven vi hafva pröfvat medlet, men funnit att betydande svårigheter uppresa sig däremot dels med hänsyn till tjänsten, i det man nämligen bland ett otal försändelser måste särskilja vissa, som ej få tillställas på söndagen, dels i betraktande af de olägenheter detta vållar den korresponderande allmänheten. Af hvarje bref äro två personer intresserade, nämligen afsändaren och emottagaren. Antingen klagar den ena eller klagar den andra eller klaga hvardera, om brefvet ej kommit dem punktligen tillhanda. Däremot kommer ingen att tänka på, att just hans bref skulle vara en undantagsförsändelse, som ej fick tillställas på söndagen.

Talaren har vidare tagit Schweiz till exempel. Så vidt jag vet, och jag är ganska väl underrättad, hembäras där paketförsändelser om söndagen, en gång på förmiddagen. Detta exempel är följaktligen icke lämpligt.

Så har talaren yttrat: i de katolska länderna skulle det väcka stark indignation, om man på söndagarna såge paketvagnar fara omkring. Jag måste emellertid fästa uppmärksamheten vid, att just i de katolska länderna så godt som ingen inskränkning eger rum i post- och telegraftjänsten om söndagen.

Ändtligen har talaren adresserat sig till mig på ett område, där jag städse är mycket emottaglig, nämligen den internationella trafikens område. Han har velat, att vi inom Världspostföreningen skulle värka för söndagstjänstens inskränkning. Till Världspostföreningen höra emellertid en mängd länder med andra trosbekännelser och andra söndagar än hos oss. Taga vi nu denna frihet i anspråk för vår söndag, så göra israeliterne det med sin sabbat, turkar och mohammedaner med fredagen och åter andra folk med torsdagen — som de hafva till hvilodag —, tills det slutligen ej återstår en enda dag i veckan för tjänstens räkning. Det duger altså ej.

Talaren har — och äfven därför är jag honom tacksam — frågat efter det nuvarande sakläget. I denna punkt kan jag likaledes stå till tjänst med de uppgifter, som vi, tror jag, redan gifvit i Budget-kommissionen; men jag vill taga

blott summan, alldenstund den är afgörande.

Den 31 mars 1892 var den föreskrifna söndagsrasten utsträkt till 99,83 procent af hela trafikpersonalen. Sedan den tiden har man gått ännu längre i denna riktning fullkomligt i öfverensstämmelse med de önskningar, hvilka den ärade talaren med en beundransvärd konsekvens i åratal här bragt till uttryck. Det har sålunda lyckats oss att intill den 31 mars 1893 vidga antalet af de från söndagstjänst befriade tjänstemänneu till 99,99 procent; följaktligen fattas blott $^1/_{100}$ procent. Detta var i mars 1893; åter hafva 11 månader förflutit, och vi ha ej upphört att förfäkta saken. Medan intill denna tidpunkt på 10,000 man ännu belöpte sig en, som ej åtnjöt föreskrifven söndagsrast, ha vi nu utsträkt principen till äfven detta undantagsfall och kunna altså till vår egen stora tillfredsställelse och i våra tjänstemäns intresse anse oss tämligen på det klara med saken. Det nuvarande sakläget bör enligt min åsikt betecknas såsom tillfredsställande.

Nu står det i propositionen: julhälgdagarna skola undantagas. Det ha nu herrar propositörer redan funnit, att under utomordentliga förhållanden vissa koncessioner måste göras i trafiken. Men det, som gäller julhälgarna, gäller ju äfven påsk- och pingsthögtiderna, då en utomordentlig mängd korrespondens kringsändes för att bereda andra glädje och öfverraskning. Särskildt komma till landsbygden massor af paket, och omvändt sändas från landet talrika sådana isynnerhet till soldater: bröder och söner, som stå under vapen. Just dessa soldatpaket äro af väsentlig betydelse: vid sådana tider omfattar pakettrafiken mer än 300,000 försändelser. Skall nu hela denna massa bli liggande till måndagen? Då kan ju tjänsten ej häller om måndagen ha sin gilla gång. Genom ställföreträdare är ingenting vunnet, ty det måste vara vant och dugande folk. Om utgifterna vill jag alls ej tala; de komma ju enligt den ärade talarens åsikt alls ej i fråga. Men jag betonar den omåttliga stegringen och den däraf följande stagnationen i tjänsten. Frågar man handelskamrarna, som vi ju anse som trafikens rätta representanter, till råds beträffande den föreslagna åtgärden, så skola de genmäla, att det ej låter göra sig att helt och hållet inställa expeditionen på söndagarna och uppskjuta alt till måndagen.

Det låter nu ganska harmlöst, då man säger: expressförsändelserna kunna ju fortbestå på söndagarna; och detta vill ju den ärade talaren själf. Men sker detta, så måste vi ju äfven hafva motsvarande krafter till hands; vi måste ha fordon, — naturligtvis icke så många som för hela pakettrafiken, men likväl icke ett så litet antal; paketexpeditionerna måste hållas öppna; kort sagdt, då tjänstemännen en gång äro uppe, så kunna de ju med detsamma sköta äfven den öfriga tjänsten.

Yttermera måste jag fästa uppmärksamheten vid en mycket viktig punkt. Det är alltid förenadt med fara att skapa priviligierade försändelser; spekulanterna skola genast begagna sig af detta medel för att till bondens, småborgarens och

trafikens nackdel öfverhufvud sända paket, som äro dem angelägna såsom expressförsändelser, ty de behöfva ju ej räkna på ett par groschen. Man skulle sålunda, upprepar jag, skapa ett privilegium för de förmögnare klasserna. Detta bören I väl betänka, innan I bestämmen Eder för denna resolution. Saken är i betraktande af nuvarande förhållanden väl betänklig.

Slutligen vill jag ännu påpeka den omständigheten, att I genom denna åtgärd ingalunda förkväfven pakettrafiken på söndagen; nej, I skolen blott kasta den i händerna på privatpostanstalter och speditörer, märk väl, till stor finansiell nackdel för posten. Detta är en sak af så stor betydelse, att I granneligen bören begrunda densamma, innan I gån in på en resolution, som under religionens täckmantel motarbetar postförvaltningens egna intressen.

Den sista punkten, som jag vill framhålla — och därmed torde väl i det närmaste alt vara sagdt, som kan sägas i detta ämne — är utlandets konkurrens. Om i andra länder söndagspakettrafiken utvecklar sig och hos oss går tillbaka, om försändelserna fördröjas 24 timmar — påsk och pingst är det 48 —, så har ju utlandet det mycket bättre, och I stöden dess konkurrens gentemot vår industri, på hvilken äfven härförutan stora bördor äro hopade genom den socialpolitiska lagstiftningen. I hvarje händelse måste slika viktiga skäl läggas i den andra vågskålen, innan man skrider till afgörande.

Jag upprepar altså till slut: vi äro med nöje beredda att taga saken till öfvervägande; men I sen att oberäkneliga svårigheter uppresa sig däremot — vi skola ej intaga någon principielt oppositionell ställning, men några löften eller försäkringar kunna vi med hänsyn till det närvarande sakläget ej gifva. Vi måste afvakta förbundsrådets och riksdagens allmänna beslut i denna fråga.“

— — — — — — — — — — —

Efter det ännu åtskillga talare uppträdt hufvudsakligen till förmån för resolutionen, blef densamma antagen.

Huru man reser i Kina.

Att resandet i det inre af Kina ej är någon lätt sak utan fullt af allehanda omak och besvärligheter, finna vi ur en serie skizzer, som under rubriken „Ueber Land von Peking nach Shanghai“ publicerats af „Ostasiatische Lloyd“-bolaget och som på ett pikant och humoristiskt sätt skildra episoder och situationer från tvänne tyskars resa i Kina. Utan att inlåta oss på en detaljerad beskrifning af denna färd, skola vi genom några för detsamma karaktäristiska drag söka gifva läsaren ett begrepp om reselifvet i Kina.

Det bombastiska kontraktet med de kinesiske forkarlarna förpliktade desse att inom en tidrymd af 8 dagar och emot

en ersättning af 1 „Tael“ (då för tiden = 4 Rm. 50 Pf.) per dag befordra de resande från Peking till Cing-chiang-pu. För sitt och dragdjurens uppehälle under vägen skulle de ej erhålla någon särskild betalning. Huru detta kontrakt uppfyldes, se vi i det följande.

På den första stationen tog man in på ett första klassens hotell, den „oändliga sällheten“ kalladt. Hvilket skäl detta illusoriska namn hade för sig, utvisade ett anslag, som specielt påpekade, att de komfortablaste af rummen hade „åtminstone två stolar och ett bord, som ej behöfde stöd af väggen“. De kinesiska värdshusen äro sig annars öfveralt lika. I fronten till höger om inkörsporten befinner sig restaurationen, hvars inredning vanligen inskränker sig till några groftimrade bord och bänkar. I bakgrunden, belyst af en flämtande lampas melankoliska skimmer, bedrifver köket mörka tillrustningar. Kärlen skina af stelnad smuts, och i teskålarna utvisa mörka ringar antalet serverade portioner likasom årsringarna ett träds ålder. Genom inkörsporten kommer man på en vidsträkt gårdsplan, på hvars båda sidor de anspråkslösare gästrummen ligga i långa rader. I fonden befinna sig större lägenheter för förmögnare resenärer. Rummen äro för öfrigt lagomt luxuriösa: 1—2 bord, lika många stolar eller bänkar och en sofbrits bilda hela möblemanget. De nakna väggarna äro af ler och fönstren af papper fulla med hål af olika dimensioner. Sofplatserna harmoniera med utstyrseln i öfrigt. De utgöras af $1^3/_4$—2 fots upphöjningar af ler, tegelsten eller gråstensplattor och äro öfvertäkta med bastmattor, på hvilka ända till 5 personer finna plats. Under britsarna äro värmledningsapparater, hvilka tyvärr ej mäkta sprida sin välsignelse längre än till själfva britsen. Dessutom finnes i hvart och ett af rummen ett bäcken med kol, som dock i anseende till springorna i väggar och fönster ej kan värka annat än genom direkt utstrålning. Härmed ha vi ingalunda skildrat alla bekvämlighetsinrättningar på ett sådant hotell. — Den som efter resans vedermödor hoppas kunna hängifva sig åt hvilans vederkvickelse, skall finna sig grymt bedragen. Vid mörkrets inbrott begynner nattvakten sin nervretande tjänsteutöfning. Med korta pauser gör han runder kring gården, hvarvid han i en viss afmätt takt slår mot ett ihåligt ljudande träd, hvars monotona, skarpa ljud kan bringa en härvid ovan människa till värklig förtviflan. På de större värdshusen finnas dessutom 2—3 funktionärer, hvilkas mission det är att bevaka de på gården kringirrande dragdjuren och som genom att vexelvis utstöta gälla utdragna tjut gifva sin värksamhet tillkänna. Lägg härtill ett tjog kreaturs gnäggande och råmande, ackompanjeradt af hundskall och förstärkt med tam-tams och bössknallar, och man skall få ett begrepp om situationen. Dock, kinesen behöfver ett sådant oväsen för att känna sig säker för tjufvar.

Änskönt de resande hade egen vägkost — förplägningen å de utmed vägen belägna värdshusen är naturligtvis af eländigaste slag — så presenterade värden likväl följande morgon en ståtlig „maträkning“ på mer än 3 dollar. Så

placerade man sig åter i de primitiva kärrorna. Detta mästerstycke af fortkaffningsmedel, som bibehållit sig oförändradt i mer är 2 årtusen, kunde man vid jämförelse med den civiliserade världens bekväma vehikel kalla ett öfverblifvet tortyrredskap från inkvisitionens dagar. Den 152 cm. långa, 115 cm. höga och 71 cm. breda vagnkorgen hvilar på en fast axel, så att den resande ej undgår att känna en enda af den skrofliga vägens ojämnheter. Den som ej på kinesiskt maner kan sätta sig på korgens botten med benen under sig, får lof att antingen ligga bakåtlutad med utsträkta ben eller placera sig bredvid körsvennen utanför vagnkorgen på det 46 cm. breda kusksätet. De ytterst solida, höga hjulen äro smala och längs periferin beslagna med skarpa, utstående spikar. Kärran drages af åsnor eller ponnys. Vid kortare sträckor har man blott ett dragdjur, hvaremot på längre vägar en andra dragare förespännes kärran medels en lång vid sidan af fordonet knuten draglina. Landsvägarna befinna sig, såsom vi redan antydt, i ett obeskrifligt skick, då aldrig det ringaste göres för deras förbättring. Den främling, som första gången gör sitt inträde i Peking, skall väl aldrig glömma det intryck, som anblicken af gatorna gör på honom. Granitblocken, med hvilka man stenlagt dem, äro nämligen så anbragta, att det i sanning påminner om en akrobatuppvisning, då man ser fordonen än falla in i djupa håligheter än kastas öfver tvära upphöjningar, utan att förlora balansen eller taga skada af de oafbrutna stötarna. Och ve den, som ej håller sig säkert fast på denna äfventyrliga färd! För längre vägar äro stoppade sitser och sidokuddar oundgängligen nödvändiga för den ovane, och likväl vållar färden honom ganska kännbara smärtor. Våra resenärer voro därför nog förutseende att medtaga hästar för att i nödfall kunna betjäna sig af dem.

Färden gick genom flacka färglösa trakter, och de få händelser, som afbröto enformigheten, voro ej egnade att lifva stämningen. Såsom exempel på arten af dessa afbrott må nämnas det, då under de resandes vistande på ett „den eviga våren“ benämdt värdshus en tropp unga flickor under „tonerna“ af de i landet öfliga instrumenten utförde diverse uppbyggliga konststycken. En gammal kvinna utropade härunder oupphörligt „artisternas“ namn och placerade dem slutligen i rad på en brits, där hon med en tranlampa i handen i tur och ordning belyste respektiva skönheters „liljefötter.“ Tvänne af sångerskorna grepo nu i „Hsientze's“ strängar för att uppstämma en sång, hvilken satte ett europeiskt öra på ett i sanning hårdt prof. Hsientze är ett instrument af en gitarrs storlek med en lång, smal hals och ett mycket litet, ovalt, med ormskinn öfverdraget resonansbotten. Den har tre af tarmar förfärdigade strängar och frambringar ett skarpt knarrande ljud, snarlikt den amerikanska infödingens „Banjo“. De öfriga artisterna trakterade „Pi-pa“, ett instrument med fem strängar till *utseendet* påminnande om mandolinen. Sångerna inledas med ett preludium på Hsientze och slutas med en final på samma instrument. Efter att hafva blifvit expedie-

rade af våra resande, begåfvo sig „sirenerna“ till de kinesiska gästernas rum, hvarifrån deras hjärtslitande kväden sedan hördes långt in på natten. Det oaktadt lyckades de resande, som till skydd mot kylan insvept sig i sina pelsar, att finna sömnen. Termometern visade —5° R., och detta kallade hotellvärden „en evig vår.“

Återstoden af resan tillryggalades sjöledes, sedan forkarlarna efter vidlyftiga utläggningar vägrat att fortsättningsvis stå de resande till tjänst — i det de skylde på de dåliga vägarna, men i själfva värket handlade för egen vinning. Betecknande är det kinesiska ordspråket: „Forkarlar och roddare, värdar och tjänare äro visserligen icke missdådare, men borde i alla fall hängas“. Man hyrde en båt på de bedrägliga forkarlarnas bekostnad, men fick snart erfara, att man ingalunda vunnit på bytet. Den legda farkosten var nämligen alt annat än inbjudande: stor, tung och klumpig och minst af alt egnad för personbefordran. I sidorna grinade öfveralt långa springor, genom hvilka vinden ven och pep, så att vistelsen ombord ingalunda kunde anses behaglig. En häftig storm blåste upp och lade fartyget på sned, hvarigenom framfärden i yttersta grad försvårades. Till råga på eländet började det regna, och nu togo alla man af besättningen till flykten och gömde sig i kajutan, hvarest de genom att affyra sina gevär sökte förjaga regnets andar. Under sådana förhållanden hade de resande ej annat råd än att kasta ankar och vänta till påföljande morgon. Sedermera hyrdes en annan bättre båt, som emot en ersättning af 10 Tael befordrade de resande till den ännu 560 Li (omkring 180 engelska mil) aflägsna stationen Cheng-chiang vid Yangtzekiang floden. Kejsarkanalen, längs hvilken färden skedde, är på hela denna sträcka i förträffligt skick.

3 veckor hade förflutit sedan uppbrottet, då man anlände till staden Yang-Chou-chêng strax invid kanalen, hvilken på detta ställe vimlar af alla möjliga slags farkoster. Det dröjde nära en timme, innan vi lyckades genomtränga denna skog af master. Särskildt i ögonen fallande voro de prydliga soldatbåtarna, hvilka man stationerat här för att tjäna såsom ett slags flodpolis, men hvilkas manskap tyvärr ofta själf gör sig saker till brott och oordningar. Dagen därpå nådde man kanalens utlopp i den väldiga Yangtszekiang-floden, och våra resenärer stego ombord på en af dessa ståtliga, elegant inredda flodångare, som underhålla trafiken emellan Shangai och Hankow, sålunda ändande sin mödosamma färd.

(Archiv für Post und Telegraphie.)

Helsingfors, Kejserliga Senatens tryckeri, 1894.