

af Portosatserne ikke tilstede nogen fyldestgørende Sammenligning, fordi den relative Værdi deraf er forskjellig efter Forholdene. Men i alle Lande har man erkjendt Rigtigheden af den Rowland-Hill'ske Grundsætning i og for sig, og, naar man dog er vegen tilbage for en fuldstændig Gjennemførelse deraf, saa hidrører dette kun fra sikkale Betænkkeligheder ved den stærke Dvergang dertil fra de ældre Systemer, fornemmeligt i Stater af stor Udstrækning, og i hvis Deconomie de directe Postintrader indtage en betydelig Plads. Hvad navnlig Tydskland angaaer, maatte man med Hensyn til et saa overordentligt udstrakt Territorium med nedarvede høie Tarter frygte for Anvendelsen af en Pennyporto ved den i flere Aar omvæntlerede Vereinstaxe, og det er da forklarligt, at de enkelte Stater heller ikke med Hensyn til den indre Brevveksling have fundet det politisk at anvende det engelske Princip fuldstændigt, medens de dog have søgt at realisere Grundsætningen deri gennem et System, som hverken er eensformig Porto eller Porto efter Afstanden, og som er betegnet formelt ved Navnet Rayons-Porto.

Ifølge den gjældende Brevtært for den indre Brevveksling i de danske Provindser, beregnes Portoet efter en Milescala saaledes:

	Under 4 Mile 2 Rbf.		
	For 4	— 3	—
Over 4 indtil 9	— 5	—	—
— 9	— 18	— 8	—
— 18	— 27	— 11	—
— 27	— 36	— 13	—
— 36	— 45	— 16	—
— 45	— 63	— 18	—
— 63	— 72	— 21	—
— 72	— 81	— 24	—
— 81	— 90	— 26	—
— 90	— 99	— 29	—

o. s. fr.

(De anførte Beløb i Rbf. fremkom ved Pengeomskrivningen, idet man for 1 Grf. = 2  $\frac{1}{2}$  D. ikkun beregnede  $2\frac{3}{5}$  Rbf. med Bortfald af overflydende  $\frac{1}{5}$ , men Afrunding af  $\frac{2}{5}$ ,  $\frac{3}{5}$  og  $\frac{4}{5}$  Rbf. til 1 Rbf.)

Hertil er undtagelsesviis føjet den Bestemmelse, at Portoet paa Breve mellem de saakaldte „nærmeste Stationer“, d. e. Stationer, mellem hvilke Posten befordres uden Skifte eller, i Praxis, uden at passere en mellemliggende Station, ikkun skal udgjøre 3  $\frac{1}{2}$ , om end Veilængden overstiger 4 Mile.

I Tidens Løb ere flere Modificationer fremkomne, idet Tarten for nye Stationer, som efterhaanden oprettedes, er bestemt ved Tillæg af 2 eller 3  $\frac{1}{2}$  til Portotarifen for den ældre Station, under hvis Postdistrict Stedet hidtil henhørte, eller som det laa nærmest. En almindelig Undtagelse bestemtes ved Resol. 16de April 1841, hvorefter Portoet for de pr. Dampskib mellem Havn og Havn forsendte Breve opkræves med det Halve af den tarifsmaasige Porto. Endelig ere locale Nedsættelser tilstaaede i enkelte Stationsforhold.

I det Hele variere de gjældende Portoer fra 2 til 38  $\frac{1}{2}$  pr. Enkeltbrev.

Foruden den anførte Betaling (den saakaldte Porto) erlægges endvidere under Navn af Bærepenge 2  $\frac{1}{2}$  for hvert Brev, hvilket Beløb udredes af Modtageren, hvad enten Brevet af ham afhentes paa Ankomststedets Postcontoir eller afleveres i hans Bopæl af Postbudet. I Kjøbenhavn opkræves dog endnu ikkun 1  $\frac{1}{2}$  for de af Adressaten afhentede Breve, forsaavidt Portoet udgjør 8  $\frac{1}{2}$  eller derover, i modsat Fald Intet.

Ved Bedømmelsen af en Posttært komme fornemmeligt tre Momenter i Betragtning: Satsernes Beløb, deres indre Sammenhæng og den Form, hvori de opkræves.

Satsernes Beløb beroe ved en Scala, som den nysanførte, tildeels paa Veilængdeberegningen. Den gjældende Porto er beregnet efter det Miletal, som Posterne ad de ældre Router tilbagelagde mellem Stationerne, t. Ex. mellem Maribo og Rudkjøbing efter Veilængden fra Maribo over Falster, Sjælland, Fyen (Svendborg) og Laastinge; mellem Korsør og Kalundborg efter Veilængden over Roskilde o. s. fr.