

# Anhang

til

# Rigsdagstidenden.

N<sup>o</sup>. 20.

Anden Session.

(Forts. af Udt. til Roy ang. Postforsendelser.)

Det er klart, at det maatte have medført idelige Forandringer i Taxten, naar denne paany skulde have været beregnet, saa ofte en Postgang for kortere eller længere Tid forandredes eller en ny Vej anlagdes eller forbedredes, saa at den kunde benyttes af Posterne, ligesom disses Forøgelse har medført, at Brevene paa nogle Postdage paaføres en, paa andre Postdage en anden Route. De efter Datidens Postgange beregnede Portotarifer mellem de ældre Stationer ere derfor af praktisk Nødvendighed bleve staaende, medens deres Grundlag i Tidens Løb næsten aldeles forsvandt, og de have derhos paa den ovenanførte Maade affødt de nyere Stationers Tarifer (t. Ex. mellem Kjøbenhavn og Kolding 13  $\text{sk}$ , mellem Kjøbenhavn og Middelfart  $13 + 3 = 16 \text{ sk}$ ). De gjældende Portoe have forsaavidt tildeels end ikke fuldkommen Hjemmel i den bestaaende Scala, og ere dobbelt byrdefulde under den Forbindelse, hvori Steberne ved de nyere Postgange ere bragte, (t. Ex. mellem Maribo og Rudkjøbing, en Afstand af  $8\frac{1}{4}$  Mill, for et Enkeltbrev Porto 16  $\text{sk}$ , Bærepenge 2  $\text{sk}$ , ialt 18  $\text{sk}$ ). Selv paa Router, hvor Afstandene med Hensyn saavel til Veiene, som til Posterne, i det Væsentlige ere uforandrede, ere Portoeerne særdeles høie (t. Ex. for et Enkeltbrev inclusive Bærepenge fra Kjøbenhavn til Sorø 10  $\text{sk}$ ). Den ovenanførte Portoscala vilde endog under Anvendelse af den meest favorable Afstandsberregning medføre Portoeer, som ikke mindre i sig selv sammenlignede med Udlandets maatte anses for trykkende høie.

Det fremgaaer dernæst af det Anførte, at Portoeerne ligeover for Nutidens Postforbindel-

ser ikke længere kunne staae i rigtigt indbyrdes Forhold, og endmere ere disse Forhold forrykkede ved de ovenanførte nyere Modificationer: kortere Afstande bære endog tildeels højere Portoeer end længere. T. Ex. for et Enkeltbrev inclusive Bærepenge mellem Aarhus og Thisted 21  $\text{sk}$ , men mellem Aarhus og Hjørring 13  $\text{sk}$ ; pr. Dampstib mellem Kjøbenhavn og Aarhus 11  $\text{sk}$ , men med samme Dampstib over Aarhus til Randers 20  $\text{sk}$ , skjøndt Landporto mellem Aarhus og Randers kun er 3  $\text{sk}$ ; mellem Ribe og Varde 5  $\text{sk}$ , men mellem Ribe og Kolding 10  $\text{sk}$ ; mellem Årsens og Odense 5  $\text{sk}$ , mellem Årsens og Kolding eller Nyborg 7  $\text{sk}$ , men mellem Årsens og Faaborg eller Middelfart 10  $\text{sk}$ , mellem Middelfart og Bogense 13  $\text{sk}$ ; mellem Slagelse og Kallundborg 5  $\text{sk}$  (Localnedsettelse paa Grund af en oprettet Post), men mellem Korsør og Kallundborg 13  $\text{sk}$ ; mellem Raskov og Rudkjøbing 7  $\text{sk}$  (Localnedsettelse efter Oprettelsen af en directe Post), men mellem Maribo og Rudkjøbing som ovenanført 18  $\text{sk}$  o. s. fr. Af de anførte Exempler fremgaaer tillige det Urigtige i den gjældende Regel, at Stationer indbyrdes skulle betale en højere Porto, fordi de undvære en directe Post, hvor nemlig en saadan kan bespares, idet den ikke i Virkeligheden vilde bevirke Brevenes hurtigere Aflevering.

Hvad endelig Betalingsformen angaaer, er det en Ubequemmelighed, der ved en Scalatart som den gjældende er mindgaaelig, at Afsenderen ifkun kun frankere sit Brev ved at henbringe og contant betale det paa et Postcontoir, et Forhold, som især, naar Taxterne ere forviklede, og Kundskaben derom for største Delen ene maa beroe hos Postvæsenet, ikke sjældent giver Anledning til Vanskeligheder, som kun