

ikke betaler Pakkerne efter den Veilængde, som de tilbagelægge, men efter den kortest eksisterende Postvei, for hvilket Billigheden i høi Grad taler; dette er imidlertid et meget væsentligt Moment til, at Pakkeposten har Underbalance, idet man maa befordre en stor Deel af Pakkerne ad Omveie, som, naar der alle vegne og altid kunde være directe Poster, ikke behøvedes; dersom Postvæsenet uden Videre modtog Forsendelser af alle Slags, saa vilde dette Princip blive fuldstændig ubelæggende for det. Det tredje Princip, som anvendes, det er, at der af Rejsende betales efter den virkelige Veilængde, disse tilbagelægge; man har til forskjelliges Tider overveiet, om man kunde gaae ind paa at give dem, der befordres ad en anden Vei end den, de egentlig skulle, et Afslag, men det har vist sig, at dersom man gjenneførte dette Princip, saa vilde Postkassen komme til at spille Bankerot, idetmindste med Hensyn til det Fond, som man dengang særlig havde henlagt dertil, nemlig Personpostfondet. Jeg tillader mig at gjøre disse Bemærkninger, fordi de ifølge Erfaringer fra Postvæsenet forkastede Principer ere de samme, som man har villet anvende, naar man fik et saakaldt Sidebanesystem eller Redekainssystem, eller hvilket andet Udtryk man nu vil bruge, en Anvendelse, der ligesom vilde umuliggjøre, at der ved Jernbanen kunde indføres billigere Taxter, en Grundbetingelse for, at Jernbanerne skulle gjøre tilbørlig Gavn. For at oplyse dette skal jeg tage et Exempel, som ligger nær ved Haanden, idet jeg skal tillade mig at benytte den Forskjel, der er imellem Ostbanen og Regjeringsudkastets Forslag; der er, saaledes som der ogsaa er gjort opmærksom paa, en Forskjel af 6 Mil, naar man skal fra Snoghøi til Horsens, enten directe eller over Vandrup; den korteste Veilængde er omtrent 7 Mil og den længste omtrent 13 Mil. Nu siger man, at det er urimeligt at forlange, at Folk skulle anvende  $1\frac{1}{2}$  Time mere, end de egentlig behøve, for at tilbagelægge Veien til det Sted, hvor de skulle hen, og at de endvidere skulle betale det fulde Beløb for den Veilængde, de tilbagelægge; man siger, at man derfor vil give dem et Afslag, s. Ex. det Halve af Betalingen, for den forøgede Veilængde; de komme

altsaa, hvis man sætter Taxten til 1 Mk. pr. Mil, til at betale 10 Mk. for de 7 Mil, men hvem kommer saa til at betale de andre 3 Mk.? Det er jo nødvendigt, at enten maa Staten igjennem sit Tilskud lide dette Tab, eller ogsaa maa man sætte en høiere Taxt paa alle dem, som ikke benytte Omveisbefordringen; det er altsaa klart, at Bestemmelserne om at moderere Taxterne for dem, der maae føres ad unaturlige Omveie, ligesom, saafremt Staten ikke skal bære Tabet, føre til et System, som vil forhindre de gode Frugter, som Jernbanen efter min Formening vilde have. Det er netop den hurtige og Billige Befordring, det kommer an paa, og det fast kun lidet hjælpe, at man siger: ja, det er kun saa og saa Meget, vi give dem dog et Afslag; Resultatet er, at hverken den, man fører omkring ad Omveie, eller Staten, som muligviis kommer til at betale det, eller de andre Rejsende, der benytte Jernbanen, kunne være tjente dermed, og hvem er det, som i sidste Tilfælde kommer til at betale? Det er naturligviis Landbeboerne, der komme til at betale Kjøbstadsbeoernes Befordring, det er den fattigere eller mindre befolkede Deel af Egnen, der kommer til at betale de tætte befolkede Egnes Befordring paa Jernbanen. Dersom man vil tænke nærmere over dette i og for sig grundfaste Princip praktiske Anvendelse vil man komme til det bestemte Resultat, at en Indrømmelse af en Moderation paa en anden Måade end efter en faldende Taxt, der forholdsviis kommer alle Rejsende og Værker uden Undtagelse tilgode, er uigjennemførlig, forudsat at man vil have lave Taxter her i Landet. Jeg veed vel, at man har prøvet paa noget Saadant i Udlandet, men man er kommet eller vil i alt Fald komme til det Resultat, at det forhindrer Trafikken, idet det umuliggjør lave Taxter, som ere en væsentlig Grundbetingelse for en Jernbanes Nytte.

Til disse Mængder ved Gubenaa-systemet kommer der endvidere den, at Veien fra Snoghøi til Horsens egentlig er den eneste, som Postvæsenet med nogenlunde Nytte kan bruge. Jeg vil kun tillade mig at gjøre opmærksom paa, at Postforbindelserne mellem Snoghøi og Aarhus idetmindste for Diebliffet koste om-