

linger have ikke ført til Noget, idet Dampskibsfællskapet har forlangt en større Sum som Godtgjørelse end den, der fra Ministeriets Side kunde indrømmes. Der er en Difference mellem, hvad Ministeriet har budt, nemlig 5,000 Kr., som er den ifjor af Rigsdagen bevilgede Sum, og det, som Dampskibsfællskapet har forlangt, af 3,000 Kr., og det er nu Udvalgets Mening, at det i denne Sag vilde være rigtigt at gjøre en Indrømmelse lige overfor Selskabet eller at bringe et Offer af de 3,000 Kr. for at faae denne Forbindelse bragt tilveie, naar det ellers kan ske uden Tab for Postvæsenet. Der har nemlig været paahæraabt fra Regjeringens Side, at en saadan Forbindelse vilde dels ikke have nogen væsentlig Interesse i postal Genseende eller nærmest kun have Interesse for den lokale Befordring af Person og Gods, og dernæst vilde den medføre betydelige Vanskeligheder for Postvæsenet, idet der ikke findes Anlægsbro ved Grønshund, og Postvæsenet vilde ikke vinde nogen Besparelse ved Postens Ombringelse, fordi det dog er nødt til som hidtil at sørge for, at Posten bringes iland og til vedkommende Postexpedition. Derfor har Udvalget, som erkjender Berettigelsen af disse Indvendinger, men ikke tillægger dem saa stor Betydning, at det har troet derfor at burde opgive, at Routen kom istand, knyttet som Betingelse til denne Bevilling af de 3,000 Kr., at Posten bringes til de paagjældende Steder uden Udgift for Postvæsenet. Som ikke blot postal, men som særlig Grund, der kan ansøres for denne Forbindelse, er vistnok ogsaa det, at Havnen ved Stubbejøbing, efter hvad der er os bekjendt, er mere isfri eller næsten aldrig lægger til, hvilket ikke gjælder for Havnen ved Dreghoved. Jeg tror hermed at have omtalt de Vædringsforslag, der vedrøre § 6 for Postvæsenets Vedkommende, og jeg skal derfor gaa over til at omtale de Punkter i Betænkningen vedrørende § 6, til hvilke der ikke er stillet Vædringsforslag, men som jeg dog ønsker at gjøre nogle Bemærkninger til. Jeg skal først henvise ærede Medlemmer til Betænkningens Nr. 18, hvor man vil se, at Udvalget har reist Spørgsmaalet om ensartede Regler for Personbefordringen med Diligencer. Grunden dertil har været, at der fra forskjellige Sider, ogsaa fra Medlemmer her i Thinget, er for Udvalget fremkommet Klager over, at der gjaldt forskellige Regler for de forskellige Diligencerouter, idet man nogle Steder var nødt til at løse Billet paa Postkontoret, medens man andre Steder ligesom paa Sporvognene tager Billet og sætter sig op paa Beien og kun betaler for en mindre Strækning, i Almindelighed kun for den, man vil kjøre. Sagen har derefter været gjort til Gjenstand for Forhandling med Ministeren, og Ministeren har oplyst, at Grunden til den Forskjellighed, der finder Sted, ikke var at søge i nogen Mangel paa System eller

i halv Gjennemførelse af Foranstaltninger, men at den var begrundet i Tjenestens Krav, idet en saadan Foranstaltning som Sporvognsbilletsystemets Indførelse paa Diligencer ikke efter Bestyrelsens Mening — og Udvalget har ikke turdet modgive denne Anskuelse, som der vistnok er en hel Del, der taler for — kan ske paa andre Router end paa dem, hvor man har Postkonduktører. Det forudsætter nemlig en temmelig betydelig Kontrol med vedkommende Billetsælger. Postkonduktører haves imidlertid ikke paa samtlige Router, men kun paa nogle af dem. Der findes en Fortegnelse desangaaende, som Ministeren har meddelt Udvalget, men som jeg ikke skal trætte Thinget med at oplæse. Paa samtlige Router, hvor Konduktører findes — undtagen i Aalborg Amt, hvor der findes et utilstrækkeligt Antal Konduktører til at udføre Tjenesten — er Foranstaltningen indført; dernæst findes den ligeledes indført paa en enkelt Route, hvor ingen Postkonduktør findes, nemlig Routen Nørre-Mølle — Guldborg — Sørgjøbing. Den har beholdt dette System, ifjendt der ingen Postkonduktør findes, og det er begrundet i, at Routen tidligere har haft Postkonduktør, og da ogsaa har haft Sporvognsbilletsystemet indført paa Routen, men senere mistede den Postkonduktørerne, fordi Trafikken tog af, da Jernbanen kom igang; man har da ikke villet forandre Systemet, som engang var indført. — Jeg gaar dernæst over til de Vædringsforslag, der vedrøre Telegrafvæsenet, nemlig Vædringsforslagene Nr. 20, 21 og 22. Det sidste behøver jeg ikke at gjøre nogen Bemærkning til; det fremgaar af Ministerens Skrivelse i Betænkningen, at det er en Rettelse, der er tiltraadt. Derimod skal jeg nærmere forklare Betydningen af Forslagene under Nr. 20 og 21. Som ærede Herrer ville have lagt Mærke til i Anmærkningerne, har Regjeringen ønsket at forhøje og forandre Takterne for Telegrafvæsenet, da man har anset det for uheldigt, at Telegrafvæsenet havde en Underbalance, og har ment paa den Maade at kunne opnaa to Ting, nemlig for det Første at bringe Telegramtakterne i Overensstemmelse med Udlandets Taktsystem og dernæst at skaffe forhøjet Indtægt tilveie. Den nugjældende Telegrafagt herhjemme er jo 50 Ore pr. 20 Ord og 25 Ore for hver 10 Ord, der kommer til. Denne Takt medfører efter Anmærkningerne en Gjennemsnitstakt af 55 Ore pr. Telegram, men har den Ulempe, at den er ordnet efter et andet System end Udlandets Takter, som ere byggede paa, hvad man kalder Ordtagtsystemet, idet der nemlig er en bestemt lavere Takt for hvert Telegram, hvortil der tillægges en Takt for hvert Ord, der findes i Telegrammet. Nu er det naturligvis ønskeligt af praktiske Hensyn at have den samme Takt for udenrigske og indenrigske Telegrammer eller at have samme Takt for vore Telegrammer her som Udlandet, med hvilket vi staa i Forbindelse. Men dernæst