

Til Driftsudgifterne kommer Udgifterne ved Amortisation af Vognene; Beløbet herved andrager:

for Elektromobilernes Vedkommende .....	3,5 Ø. pr. km
(Amortisationstid 10 Aar) og	
- Benzinvoгне .....	7,0 — —
(Amortisationstid 5 Aar).	

Endvidere falder der paa samtlige Køretøjer i Amortisation af Garageanlægget i 10 Aar 1,5 Ø. pr. km samt Udgiften til det hele ved Automobilkørselen beskæftigede Personale 15 Ø. pr. km, hvorved bemærkes, at Automobilerne ikke ledsages af anden Posttjenestemand end Chaufføren.

De samlede Udgifter pr. km for hver enkelt Kategori af Automobiler bliver herefter:

Type Lo .....	45,5 Ø.
Type A.I. ....	42,8 —
Benzinvoagne .....	50,2 —

En umiddelbar Sammenligning mellem de anførte Kilometerpriser for Hestekøretøjer beregnede efter Forholdene i 1909 og Kilometerpriser for Automobiler i Finansaaret 1914—15 giver imidlertid ikke et virkeligt Billede af Forholdet mellem Udgifterne ved Hestedrift og Automobildrift.

I saa Henseende skal man først bemærke, at den Kørsel, der fandt Sted før Centralpostbygningens Ibrugtagning, hviler paa et ganske andet Grundlag, idet selve Kørselsplanen ikke blev lagt af Postvæsenet, men helt var overladt Postholderen, hos hvem de Postture, der ønskedes udført, blev bestilt. Denne overleverede Ordning, der hang sammen med den Karakter, Postkørselen maatte faa, saa længe man savnede et postalt Samlingspunkt, maatte nødvendigvis forlades, naar en Centralpostbygning stod til Raadighed, og Kørselen maatte ordnes efter rationelle Principper med Centralpostbygningen som Udgangspunkt, for at denne overhovedet kunde virke efter sin Opgave. Den nye Ordning maatte nødvendigvis blive den ogsaa i andre Storbyer indførte, at der oprettedes faste Router til og fra Centralpostbygning, fra og til Postkontorerne i Byen ved Siden af den Forbindelseskørsel til og fra Banegaarde udenfor Personbanegaarden samt til og fra Dampskibe og Dampfærgers Anlægspladser, hvilken alt delvis udførtes af Automobiler.

Idet man i saa Henseende skal henvise til, hvad der er oplyst under Behandlingen af Forslaget til Finanslov for Finansaaret 1911—12, skal man bemærke, at rent bortset fra, at Hestekøretøjer aldrig kunde byde de Fordele for Postbefordringen, som Motorkøretøjer paa Grund af deres større Hastighed kan, vilde det Kilometerantal, som der skulde ydes af Hestekøretøjer for overhovedet at gennemføre Kørselen paa nogenlunde forsvarlig Maade, i en betydelig Grad overskride det Kilometerantal, hvormed Kørselen kunde udføres med Motorvoagne, da der i mange Tilfælde maatte anvendes flere Hestekøretøjer end Motorvoagne, og det maatte endda være en Forudsætning, at der blev stillet Køretøjer til Raadighed, der kunde køre 7,5 km i  $\frac{3}{4}$  Time, medens de Fordringer, der hidtil var stillede til Hestekøretøjernes Hastighed, kun gik ud paa Kørsel af 7,5 km i en Time.

Til det for Finansaaret 1914—15 beregnede Kilometerantal for Automobiler, nemlig 297,000, vilde endogsaa med den forøgede Kørehastighed for Hestekøretøjer saaledes svare ca. 340,000 Hestekilometer, hvoraf mindst ca. 5,200 km kræver Tospandskørsel.

Efter de foran angivne Takster for Tospandskørsel vilde der herefter til denne medgaa ca. 7,000 Kr., naar Postillontilskuddet beregnes efter det i 1909 ydede Beløb.

Efter en Kilometerpris for Enspænderkøretøjer beregnet efter de i 1909 gældende Takster for de smaa Lokalvoagne og ligeledes det i 1909 ydede Tilskud til Postillonnninger vilde Udgiften ved denne Kørsel andrage 110,000 Kr. Den samlede Udgift til Kørselen vilde herefter blive ca. 117,000 Kr., hvortil kommer Udgiften til Lønninger til de Postbude, der maatte anvendes som Postledsagere, og som kan anslaaes til ca. 10,000 Kr., i alt 127,000 Kr. Med denne Beregning, hvor der altsaa ikke er taget Hensyn til den væsentlige Stigning, der i Virkelig-