

DRIFTSKUNDSKAB

2. HÆFTE

TAKSTPOLITIKKEN

VED

FULDMÆGTIG V. THINGGAARD



TRYKT SOM MANUSKRIFT

VED FORANSTALTNING AF

GENERALDIREKTORATET FOR POST- OG TELEGRAFVÆSENET

KØBENHAVN

CENTRALTRYKKERIET

1942

LITTERATUR

- P. Knutzen:* Post- og Telegrafvæsenet i ældre og nyere Tid.
- K. J. Jensen:* Takstpolitiske Problemer fra de senere Aar i det danske Post- og Telegrafvæsen (Nordisk Post-tidskrift Nr. 10/1938).
- L. V. Birck:* Trafikøkonomi.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
<i>Indledning</i>	5
<i>Takstpolitikens Opgave og Hjælpemidler</i>	9
<i>Hvem fastsætter Taksterne</i>	12
<i>Nogle almindelige takstpolitiske Synspunkter</i>	15
Takstniveauet	15
Dækningssynspunkt eller Værdisynspunkt	15
Optimumsportoen	17
Enhedsporto eller Afstandsporto	19
Lokalporto	21
<i>Taksterne for de enkelte Forsendelsesarter</i>	23
Brevforsendelser	23
Breve	24
Brevkort	29
Forretningspapirer	30
Tryksager	32
Vareprøver	38
Blandede Forsendelser og Brevpakker	38
Adresseløse Forsendelser	40
Postpakker	45
Aviser	48
Telegrammer og Telefonsamtaler	54
Postgiroforretningerne	63
<i>De udenlandske Takster</i>	67

Indledning.

I Christian IV's Forordning om Postbude af 24. December 1624 §§ 21—23 findes detaillerede Bestemmelser om Brevporten for de enkelte Ruter. Taksten var forskellig efter Afstanden samt efter, om Brevet var et Enkeltbrev ($\frac{1}{4}$ Ark) eller et Dobbeltbrev. Portoen betales for første Befordringsstrækning af Afsenderen og for sidste Strækning af Adressaten. Hvis nogen f. Eks. vilde sende et Brev fra Malmø til Aalborg, skulde han dels betale Budet 4 Skilling til København, dels medgive ham 6 Skilling, som skulde leveres Københavns Postmester til at betale Budet fra København til Kolding med, og endelig maatte Adressaten i Aalborg betale 12 Skilling i Budløn fra Kolding til Aalborg.

Taksterne ændredes noget i 1653—1694 og 1734. Der indførtes bl. a. særlig Betaling for Sideruter og Bærepenge for Breve, der udbragtes til Adressaten. Taksterne forblev derefter i Hovedsagen uforandrede til 1801.

I 1801 udkom en ny Brevtakst, der fastsatte en almindelig Takst af 2 Skilling pr. 9 Mil indtil en vis Grænse uden Hensyn til, om Befordringen skete paa Hoved- eller Biruter. Sondringen mellem Enkelt- og Dobbeltbrev efter Indholdet bibeholdtes.

I Aarene efter 1800, særlig fra Krügens Udbrud 1807, faldt de danske Pengesedler til en Kurs, der i Slutningen af 1812 officielt angaves til $\frac{1}{14}$ af Værdien, og i 1813 kom Statsbankerotten. Under disse Forhold blev naturligvis Portoen gentagne Gange forhøjet, blandt andet indførtes udover det i Forvejen eksisterende Ombæringsgebyr (Bærepenge) et Ekspeditions(Indleverings-)gebyr for Brevene og et Udliveringsgebyr for Breve, der ikke afhentedes. Man ser ogsaa Regler, der i Lighed med de nu gældende Bestemmelser skulde

hindre Publikum i at spekulere i Portoens Betaling i laveste Valuta, idet det blev foreskrevet, at Forsendelser Syd fra skulde forudbetales til Haderslev og Nord fra kun maatte forudbetales til dette Sted. Hertugdømmerne havde nemlig et andet Seddelsystem end Kongeriget, og Pengeforholdene dér var ret stabile. Nogle Aar efter Krigen vendte man i Hovedsagen tilbage til de tidligere Takster.

I 1838 gik man over til alene at taksere Brevene efter Vej-længde og Vægt og opgav altsaa Sondringen efter Antal af Ark i Brevet. Samtidigt indførtes Befordring af Tryksager for halv Brevporto.

Efter mange Forhandlinger om Nedsættelse og Simplificering af Portoen fik Danmark i 1851 sin første *Postlov*, ved hvilken man opgav Afstandstaksten for Breve i Lighed med Princippet for den i 1840 i England paa Forslag af Rowland Hill indførte Pennyporto. Taksten sættes for Betaling pr. Kontant af Afsender eller Modtager til 6 Sk. pr. Lod (c. 15 g).

Der indførtes samtidig Frimærker, saaledes at et Brev kunde frigøres med et Frimærke til 4 Sk. for hvert Lod, Brevet vejede. Frimærker kunde dog ikke købes paa Posthuset de 2 sidste Timer før Postens Afgang, og det var som Følge af Takstforskellen paa Kontantbetaling og Frankering med Frimærker forbudt Postpersonalet at frankere Forsendelserne. Kontantfrankeringen blev endelig afskaffet i 1868.

Postloven af 1865 indførte i Stedet for den hidtidige Beregning pr. Lod følgende 3 Vægtsatser:

Breve af Vægt indtil 15 g		4	Skilling
» - » over 15—125 g		8	»
» - » » 125—250 g		12	»

Postloven af 1868 slog de 2 sidste Satser sammen til en, saaledes at Breve af Vægt over 15—250 g kostede 8 Skilling. Endnu videre gik man ved Postloven af 1871, der indførte een Portosats, nemlig 4 Skilling for Breve af Vægt indtil $\frac{1}{2}$ Pund (250 g) og for Brevkort, samt 2 Skilling for lokale Breve.

Postloven af 1888 nedsatte Portoen for Brevkort til 5 Øre (Landsporto) og 3 Øre (Lokalporto), men indførte iøvrigt ingen Forandring af Brevporto (8 Øre indtil 250 g og 4 Øre for lokale Breve).

I 1902 forhøjedes ved en Takstlov, der fremtraadte som Tillæg til Postloven af 1888, Brevportoen til 10 Øre indtil 250 g (Lokalporto 5 Øre).

Portoen for lokale Tryksager nedsattes i 1905 fra 4 til 2 Øre.

Til Trods for den betydelige Nedgang i Pengenes Købe-
evne under Verdenskrigen 1914—18 var Regering og Rigsdag
meget tilbageholdende med Hensyn til Takstforhøjelser, idet
man hævdede det Princip, at Taksterne for Jernbane, Post og
Telegraf skulde benyttes som Led i de prisregulerende For-
anstaltninger. Følgelig belastede man ikke Trafiketaternes
Budgetter med Dyrtidstillæggene til Personalet, men lod disse
afholde af Finansministeriets Konto, altsaa af Statens almin-
delige Skatteindtægter. Den første Takstforhøjelse kom for
Postvæsenet i 1917 og omfattede alene lokale Tryksager, Pak-
ker, Pengebreve og Postoprævninger. I 1919 indførtes der-
imod 2 Gange Takstforhøjelser foruden visse Reguleringer ved
den nye Postlov, og Forhøjelserne omfattede næsten alle Tak-
ster. Yderligere Takstforhøjelser fulgte i 1920 og 1921.

Det skal særlig nævnes, at der i 1919 foretoges en Deling af
Portoen for Brevforsendelser i to Satser: indtil 250 g og 250—
500 g, og i 1921 forøgedes Satserne til tre: indtil 50 g, 50—250 g
og 250—1000 g.

Fra 1. Januar 1927 foretoges en Række meget betydende
Takstnedsættelser. Saaledes blev Landsportoen for Breve ned-
sat fra 20 Øre til 15 Øre. Disse Takster var gældende indtil
1. Juli 1940, fra hvilket Tidspunkt Taksterne atter forhøjedes,
idet de umiddelbart før Takstnedsættelsen i 1927 gældende
Takster i det store og hele genindførtes.

Ved »Øresundsliniens« Aabning i 1854 blev Taksten for in-
denrigske Telegrammer fastsat som følger uden Hensyn til Af-
standen:

	indtil 25 Ord.....	2 Kr.
over 25	— 50 —	4 —
— 50	— 100 —	6 —

For Telegrammer mellem Helsingør og København og mel-
lem Altona og Hamburg gjaldt dog en nedsat Takst.

I 1857 fastsattes Taksten for et Telegram paa indtil 25 Ord (med 5 Ord fri Adresse) til 133 Øre (4 Mark) paa en Strækning af 10 Mil og 2 Kr. for længere Strækninger.

Fra 1860 opgav man Afstandstaksten, idet Taksten ændredes til 125 Øre indtil 20 Ord (incl. Adressen) plus 6 Øre mere pr. overskydende Ord uden Hensyn til Afstanden.

I 1866 fastsattes Grundtaksten til 67 Øre (2 Mark) indtil 20 Ord plus 33 Øre (1 Mark) pr. overskydende 10 Ord. Disse Takster nedsattes fra 1875 til henholdsvis 50 Øre og 25 Øre. For københavnske Telegrammer betaltes kun halv Takst.

I 1895 gik man over til det Takstsystem, som i det væsentlige er bibeholdt siden, idet Taksten fastsattes for Landstelegrammer til 5 Øre pr. Ord, mindst 50 Øre, og for Bytelegrammer til 3 Øre pr. Ord, mindst 30 Øre.

Paa den første Statstelefonstrækning fra København til Odense, der toges i Brug i 1894, udgjorde Taksten mellem København og Odense 1 Kr. og mellem disse Byer og Korsør og Nyborg 75 Øre.

I 1899 var Antallet af Samtaler paa Statens Linier steget til 130.000 aarlig med en Gennemsnitsindtægt af ca. 1 Kr. pr. Samtale.

Takstpolitikens Opgave og Hjælpemidler.

Ved Postvæsenets Oprettelse i 1624 var man forberedt paa, at Ordningen vilde give Underskud, idet Portoene ikke kunde dække Udgiften til Postlønninger m. v. Til Dækning af Underskudet lovede Kongen et Tilskud til Lønningerne, men iøvrigt skulde Købstæderne og nogle Handelskompagnier i Hovedstaden yde Bidrag hertil. Denne Ordning varede, indtil Postvæsenet i 1653 blev overdraget Poul Klingenberg for 30 Aar. I Løbet af dette Tidsrum lykkedes det Klingenberg at gøre Postvæsenet til et godt Aktiv, og det blev nu overdraget til Christian V's 11-aarige Søn Christian Gyldenløve, og efter dennes Død 1703 fik hans Enke Dorothea Krag Postregaleet for 8 Aar.

Den 3. December 1711 gik Postvæsenet imidlertid tilbage til Staten mod en Afstaaelsessum. Formaålet med Statens Overtagelse af Postvæsenet var, at dettes Overskud skulde bruges dels til civile og militære *Pensioner*, dels til *Missionsvirksomhed* i Ostindien, og dette blev fastholdt i den følgende Tid. Saa sent som i 1814 blev et Forslag til Forbedring af Pakkepostbefordringen afslaaet med Henviisning til »Postkassens langt vigtigere Øjemed og Bestemmelse«, hvorved sigtedes til Udredelsen af Statens almindelige Pensioner.

Under disse Omstændigheder kunde der ikke være Spørgsmaal om Takstpolitik i moderne Forstand, men Portoene maatte siges at være dels Gebyr, dels Skat.

Forskellen mellem Skat og Gebyr bestaar bl. a. deri, at medens Skatter paalægges alle Borgere til Dækning af Udgifterne ved *almindelige* Statsopgaver, opkræves Gebyrer for Benyttelse af særlige Statsinstitutioner o. l., der tilfredsstiller *specielle* Behov. Først naar en monopoliseret Statsvirksomhed benytter Eneretten til at opkræve ekstraordinært høje Gebyrer, bliver der Tale om delvis Beskatning.

I Løbet af det 19. Aarhundrede traadte Beskatningssynspunktet mere og mere i Baggrunden. Taksterne fastsattes af de lovgivende Myndigheder og har formentlig væsentlig været bestemt efter Behovet. Det er først i den nyere Tid, at Takstproblemerne tages op til systematisk Behandling.

Takstpolitiske Spørgsmaal findes kun svagt behandlet i ældre postal Litteratur. Man kan dog finde enkelte Problemer belyst. Eksempelvis er i 1895 behandlet Spørgsmaalet om Rentabiliteten af Postbesørgelsen til By- og Landbefolkningen af daværende Postmester i Aalborg, senere Generaldirektør Kiørboe og Departementschef Jerichau Christensen. De samme Forfattere har behandlet Spørgsmaalet om de økonomiske Forholds Indflydelse paa Brevforsendelsernes Antal. Forholdene har imidlertid ganske skiftet Karakter siden da, og det er ikke helt sikkert, at de samme Forfattere paa Grundlag af Forholdene i Dag vilde komme til samme Resultater.

Naturligvis har Spørgsmaalet Berøring med almindelige økonomiske Betragtninger, og afdøde Professor L. V. Birck har da ogsaa i 1931 i sin Bog om Trafikøkonomi lejlighedsvis berørt Postvæsenets Takstpolitik. Professoren udtaler bl. a.:

- 1) Enhedsporto'en maa altid være lav nok til at dække, hvad man vil give for den kortere Afstand.
- 2) Avisporto'en er flere Gange nedsat og er for lav.
- 3) Porto'en for Udbetalinger fra Girokonto er for lav.

De Opgaver, som Post- og Telegrafvæsenet skal løse, kan deles i tre Hovedgrupper:

Hensynet til Kunderne,	
»	» Personalet,
»	» Økonomien.

Takstpolitikken maa vel nærmest rubriceres under sidste Gruppe og gaar ud paa at finde, fastsætte og fastholde de rigtige Takster væsentlig ud fra økonomiske eller forretningsmæssige Betragtninger; men det gælder her som andre Steder, at Etaten stadig maa have sine andre Hovedhensyn for Øje, og det Krav om forretningsmæssig Drift, der siden Midten af Tyverne har været stillet til Post- og Telegrafvæsenet, betyder saaledes ikke, at Overskudet ensidigt skal bringes op til det højest mulige, eller endnu mindre, at Etaten skulde drive Beskatningspolitik.

Medens Formaalet med en privat Forretning først og fremmest er at indvinde det størst mulige Udbytte til Ejeren eller Aktionærerne, er Post- og Telegrafvæsenets Opgave at tilfredsstille Befolkningens og Samfundets Trang til en moderne, hurtig og sikker Post- og Telegrafbefordring. Men Betalingen for Befordringen bør udredes af dem, der benytter den, og Udgifterne bør ikke delvis væltes over paa den øvrige Befolkning gennem Skatterne, hvilket jo netop sker, naar Statskassen maa dække et Underskud paa Post- og Telegrafvæsenets Regnskab.

Takstpolitikken maa derfor føres saaledes, at Økonomien holdes i Orden, hvilket er Forudsætningen for, at Post- og Telegrafvæsenet kan løse sine Opgaver.

Foruden Styrelsens Erfaringer er *Statistikken* Takstpolitikens vigtigste Hjælpemiddel. Den Hjælp, der kan hentes herfra, er dog ikke fuldkommen, hvilket navnlig skyldes den Omstændighed, at Post- og Telegrafvæsenets Forretninger er saa mange og forskelligartede, og at det hidtil har været umuligt at udskille og fordele Omkostningerne paa de enkelte Forretninger. Statistikken oplyser med stor Nøjagtighed Antallet af de enkelte Forsendelser, og man har for nogle Aar siden forsøgt paa at komme videre ad statistisk Vej ved at udarbejde en saakaldt *Rentabilitetsstatistik*, visende bl. a. de enkelte Posthuses Rentabilitet og ligeledes, hvad de enkelte Postforretninger koster i Forhold til hinanden. Det er let at se, at navnlig det sidste vilde betyde uhyre meget for Takstpolitikken. Hvis man nøje kendte Udgiften pr. besørget Brevforsendelse i Forhold til en Pakke, en Postanvisning o. s. v., var meget vundet. Vanskelighederne viste sig af de nævnte Grunde meget store, og det lykkedes ikke at overvinde dem. Hvorvidt det vil være muligt at frembringe en brugbar Rentabilitetsberegning, er maaske tvivlsomt, men det tør ikke benægtes, at Statistikken kan tilrettelægges saaledes, at den bliver mere anvendelig for Takstpolitikken, end Tilfældet er nu; selv om Resultatet ikke naar Fuldkommenheden, vil Arbejdet ikke være spildt, idet de Erfaringer, der indvindes under Arbejdet, kan være af ikke ringe Værdi.

Hvem fastsætter Taksterne.

Det vil være systematisk rigtigt først at gøre Rede for, hvem der fastsætter Taksterne; thi kun den, der har Herredømmet over Taksterne, kan føre og have Ansvar for en Takspolitik.

De indenrigske Posttakster er, ligesom det tidligere var Tilfældet, fastsat i Postloven af 1919 med senere Ændringer, medens samme Lov overlader til Ministeren at fastsætte Takster bl. a. for Postgiroforretningerne, paa samme Maade som Telegraf- og Telefonloven af 1897 har overladt det til Ministeren at fastsætte Telegram- og Telefontaksterne. Man kunde heraf fristes til at slutte, at Administrationen eller Ministeren havde en friere Stilling med Hensyn til Telegraf- og Telefontaksterne end med Hensyn til Posttaksterne. Dette er imidlertid kun delvis Tilfældet, idet Postlovens § 30 udtaler:

»Ministeren for offentlige Arbejder er bemyndiget til med Tilslutning af begge Tings Finansudvalg at bestemme, at Taksterne for Breve og Brevkort skal opkræves med lavere Beløb end i § 15 fastsat. For andre Forsendelser er Ministeren bemyndiget til at fastsætte lavere Takster end de i nærværende Lov omhandlede.«

Da de Takster, der i 1919 blev fastsat i Postloven, ligger saa højt, at det kun i Krisetider kan blive ønskeligt at overskride dem, vil det ses, at Ministeren under normale Forhold ogsaa kan fastsætte Posttaksterne, for Breve og Brevkort dog med Finansudvalgenes Samtykke.

Fra forskellige Udgangspunkter har Udviklingen ført til samme Resultat for saavel Post- som Telegraftaksterne, og dette Resultat er næppe nogen Tilfældighed, men snarere et Resultat af Udviklingen.

Den forretningsmæssige Drift af Etaterne kræver en *lettere og hurtigere Adgang* til Takstændringer, end der kan opnaas ad Lovgivningsvejen især paa Tider, hvor Rigsdagen ikke er samlet. Dette viser navnlig Erfaringerne fra Krigsperioden 1914—18. Der er ingen Tvivl om, at en hurtigere Forhøjelse af Posttaksterne i de Dage, hvor alle andre Ting steg og steg, vilde have haft en heldig Indflydelse paa Etatens Økonomi og have virket mere tilfredsstillende ogsaa for Personalet; det maa dog i denne Forbindelse erindres, at de altfor langsomme og for sent kommende Takstforhøjelser under forrige Krig havde afgørende Aarsager, som maa søges udenfor Staten.

Efter at Posttaksterne fra 1. Juli 1940 i det væsentlige er fort tilbage til Takstniveauet fra 1920, vil yderligere Takstforhøjelser kræve Lovændring, eventuelt saaledes, at Postlovens § 30 ændredes derhen, at Ministeren bemyndigedes til at bestemme, at Taksterne i § 15 opkræves med Beløb, der ligger f. Eks. indtil 25 % højere end de i Postloven fastsatte.

Naar Postloven med senere Ændringer og de forskellige Telegraflove til sin Tid kodificeres i en samlet Post- og Telegraflov, hvad der maa blive en naturlig Følge af Sammenslutningen, kan det sikkert ogsaa forventes, at der med Hensyn til Takstpolitikken gives Ministeren saa frie Hænder, som en forretningsmæssig Drift nødvendigvis kræver, ligesom det maa ventes, at Fastsættelse af Post-, Telegraf- og Telefontakster vil komme til at ligge paa samme Maade.

Af det foran nævnte vil fremgaa, at Post- og Telegraftaksterne fastsættes dels af Lovgivningsmagten og dels af Ministeren for offentlige Arbejder.

I. *Lovgivningsmagten* har i Postlovens § 15 fastsat Taksterne for de i Lovens § 1 omhandlede Forsendelser, som Postvæsenet *skal* modtage til Besørgelse: Brevforsendelser, Pakker, anbefalede Forsendelser, Værdiforsendelser, Postanvisninger, Postopkrævninger, Postindkasseringer og Aviser. Dog kan Ministeren som nævnt fastsætte *lavere* Takster for disse Forsendelser. Det bemærkes, at det helt er overladt Ministeren at fastsætte Taksten for Værdiangivelse udover 1000 Kr. jfr. Postlovens § 15 IV., ligesom Ministeren fastsætter Betalingen for Afleveringsattester, Modtagelsesbeviser, Ekspresbesørgelse o. l. jfr. § 15 XI.

II. *Ministeren* har i Post- og Telegrafanordningen fastsat de Takster, som han ifølge Postlovens §§ 15 og 30 er bemyndiget til at fastsætte, samt Taksterne for de i Lovens § 2 omhandlede Forretninger, som Postvæsenet er bemyndiget, men ikke forpligtet til at overtage: Postgiro, Postkreditiver, adresseløse Forsendelser m. m.

I Post- og Telegrafanordningen findes endvidere *Taksterne for Telegraf- og Telefonforretningerne*, som Ministeren ifølge Telegraf- og Telefonloven af 1897 er bemyndiget til at fastsætte.

I Henhold til Postlovens § 27 er Regeringen bemyndiget til at fastsætte de fornødne Bestemmelser med Hensyn til Postforsendelser, der befordres mellem Danmark, Grønland eller Udlandet. De udenlandske Posttakster er herefter fastsat under Hensyntagen til de af Danmark indgaaede Konventioner og Overenskomster.

III. *Generaldirektoratet* er efter Post- og Telegrafanordningen bemyndiget til at fastsætte forskellige mindre væsentlige Takster og Betalinger, saaledes Betalingen for betalbare Blanketter o. l.

Nogle almindelige takstpolitiske Synspunkter.

Takstniveauet.

Naar man ser paa Taksterne gennem et længere Tidsrum, vil det ses, at de har været Genstand for flere generelle Ændringer. Takstniveauet har med andre Ord været svingende. Dette hænger sammen med, at Takstniveauet er bestemt af en Række Faktorer, hvoraf bør nævnes: Befolkningens almindelige Kulturniveau (oprindelig Skrive- og Læsefærdigheden, senere det almene Dannelsesstrin), Befolkningstætheden, Handelens og Industriens Udvikling o. s. v. Men først og fremmest afhænger Takstniveauet af det almindelige *Prisniveau*. Det er da ogsaa Svingningerne i dette, der har medført de generelle Takstforhøjelser og Takstnedsættelser, som har fundet Sted siden Aarhundredskiftet. En umiddelbar Sammenligning af de nominelle Takster paa forskellige Tidspunkter er for Takstpolitikken ikke af større Interesse. Der maa tages Hensyn til Prisniveauet, d. v. s. man maa udfinde *Realporto*en paa de paagældende Tidspunkter, og først derefter kan man med Udbytte sammenligne. Det kan da vise sig, at en Brevporto paa 20 Øre i 1941 *reelt* vil være lavere end den Porto paa 4 Skilling, som var gældende i 1860erne. Takstniveauet kan nemlig godt være lavt, selv om den nominelle Porto er høj, og omvendt.

Dækningssynspunkt eller Værdisynspunkt.

Ved Fastsættelsen af Prisen for en Vare eller Ydelse kan man enten gaa ud fra Omkostningerne ved Varens Fremstilling med Tillæg af en passende Fortjeneste (Dækningssynspunktet), eller man kan tage den Pris, som Køberen er villig til at betale (Værdisynspunktet).

En privat Forretning vil som Regel anlægge det sidste Synspunkt og tage den højeste Pris, der kan opnaas, og i øvrigt bestræbe sig for at nedbringe Omkostningerne mest muligt for derved at bringe Overskudet i Vejret.

En Statsvirksomhed som Post- og Telegrafvæsenet vil derimod i første Række søge at sætte sine Takster saaledes, at alle Omkostninger (incl. Forrentning og Afskrivning) dækkes. Disse Omkostninger kan deles i

1. De faste Omkostninger (Generalomkostninger) f. Eks. Udgifterne til Central-, Distrikts- og Lokalstyrelsen, Lønning til det absolut nødvendige Personale, de fleste Bygningsudgifter, Anlægsudgifter m. v.
2. De bevægelige Omkostninger (Merudgifter) f. Eks. Udgifterne til Avisbude, Ekstramedhjælp, Betaling for Ekspresudbringning o. l., Benzinforbrug, Strømforbrug m. v.

Taksterne for Breve og Brevkort maa ligge og ligger saaledes, at Generalomkostningerne dækkes, men naar Postbude eller Landpostbude skal gaa med Breve, kan de, uden at Turen væsentlig vanskeliggøres, tage nogle Tryksager o. l. med, og det kan betale sig at tage Tryksager med, saalænge Omkostningerne ikke forøges, eller ikke forøges saa meget, som Portoen for disse Tryksager indbringer.

Denne Regel: *Naar Generalomkostningerne er dækkede, kan det gaa an at tage andre Forsendelser med, blot Portoen for disse giver Dækning for Merudgifterne*, svarer til Forholdene paa andre Omraader, særlig i Fabriksvirksomheder o. l., hvor der arbejdes efter »det tiltagende Udbyttes Lov« d. v. s. at den sidst fremstillede Enhed er den billigste at fremstille. Ogsaa Jernbanerne tariferer Godset i flere forskellige Klasser efter dets Evne til at bære Taksten.

Netop i Post- og Telegrafvæsenet gælder Princippet om aftagende Omkostninger ved tiltagende Trafikmængde, fordi de faste Omkostninger i Forhold til den af den enkelte Forsendelse foraarsagede Merudgift udgør langt den største Del af de samlede Omkostninger.

Som en Forsendelsesart, der ikke dækker sin Andel i Generalomkostningerne, kan nævnes Avisbesørgelsen. Men det er givet, at Postvæsenet ikke kunde undvære denne Gren af

Tjenesten uden en tilsvarende Indskrænkning af Personalet, der vanskelig kan foretages; og derfor er der flere Gange sat ind paa at bevare ogsaa denne Tjenestegren, som man altsaa maa mene giver Dækning for Merudgiften, hvilket taget som Helhed sikkert ogsaa er Tilfældet.

Optimumsportoen.

Det vil allerede af foranstaaende ses, at man ikke altid vil faa en større Indtægt ved at forhoje Taksterne, nemlig naar Forsendelsesarten ikke kan bære Forhojelsen. Man har saaledes et Eksempel paa, at en Forhojelse af Avisportoen, Ugebladsportoen, der var kalkuleret til en Million Kr., kun gav 100 000 Kroners Merindtægt, hvorimod en senere foretaget Nedsættelse i Stedet for Tab gav en Forøgelse af Indtægten jfr. Side 49. Heraf maa man naturligvis ikke lade sig forlede til den fuldstændig forkerte Slutning, at en Takstnedsættelse altid skulde kunne give forøget Indtægt. Dette vil kun være Tilfældet under ganske særlige Omstændigheder, hvor den paagældende Takst ligger i et forkert Leje.

Den eneste Slutning, der heraf kan drages, er, at det gælder at gaa den gyldne Middelvej og finde den Porto, som for hver enkelt Forretning under de givne Forhold giver den højeste Portoindtægt. Denne Porto plejer man at kalde *Optimumsportoen*. Dens Særpræg er, at saavel en Portonedsættelse som en Portoforhojelse vil give en lavere Portoindtægt.

Disse Betragtninger gælder for Forsendelser, hvor man er sikker paa, at en Indtægtsstigning ved en Forøgelse af Antallet altid vil være større end den tilsvarende Udgiftsstigning, saaledes som Forholdet i hvert Fald i Øjeblikket vil være for Brevforsendelsernes Vedkommende.

Saa snart der bliver Tale om Forretninger, f. Eks. Pakkeposten, hvor Udgifterne ved en Forøgelse af Antallet stiger omtrent i samme Forhold som Indtægterne eller endog kan stige stærkere, hvis Rammerne er fyldte, og en Forøgelse vil betyde Anskaffelse af mere Materiel, Ansættelse af flere Tjenestemænd o. l., kommer der flere Problemer til — og endnu

flere, naar f. Eks. en Forøgelse af Forsendelsesantallet kan være rentabel i Bydistrikter, men ikke i Landdistrikter eller omvendt.

En Takstforhøjelse, som kan medføre en Nedgang af Indtægterne paa et bestemt Felt, kan under visse Omstændigheder være rigtig; det er jo muligt, at den Arbejdsbesparelse, som bliver Følgen, kan opveje eller mere end opveje Nedgangen; men Betingelsen vil være, at Besparelsen kan gores effektiv, og dette er ofte meget vanskeligt særligt i en Etat, der ikke hurtigt og let kan reducere sit Personale. Der maa saaledes stadig med Henblik paa Nettoresultatet tages et passende Hensyn til Udgifterne. Der maa søges opnaaet det bedste *Totalresultat*.

De her eksempelvis nævnte Vanskeligheder er ikke de eneste; der findes mange flere, og de veksler med Tiden. Man kan ikke regne sig til Optimumsportoen, og endnu mindre findes den Regningsart, hvormed man kan udregne det bedste Totalresultat. Takstpolitikken befinder sig endnu paa et hypotetisk Standpunkt og maa for at opnaa brugbare Resultater behandle hver enkelt Forsendelsesart for sig under Anvendelse af Statistikken, Styrelsens egne og eventuelt andres Erfaringer i Forbindelse med en passende og rigtig brugt Oplysningstjeneste (Reklame).

Ved Fastsættelse af Takster vil man være nødt til at betragte hver enkelt Forsendelsesart for sig og søge de Holdpunkter, som findes, til at komme Optimumsportoen saa nær som muligt, og derefter tage Hensyn til alle de særlige Forhold, som kan komme i Betragtning; de almindeligste vil være:

- a. Forholdet mellem Merindtægt og Merudgift ved en Stigning i Forsendelsernes Antal
- b. eller eventuelt Forholdet mellem en Mindreindtægt og Besparelsen ved en Nedgang.
- c. Forholdet til andre Forsendelsesarter, idet Staten ikke maa konkurrere med sig selv, f. Eks. ikke trække Breve over til Brevkort.
- d. En frembragt Stigning i Forsendelsesantal maa ikke være midlertidig. Post- og Telegrafvæsenet kan ikke sigte efter en Konjunkturgevinst gennem en kortere

Periode, hvis det betyder Nyantagelse og senere Afskedigelse af Personale.

- e. Hensynet til Konkurrencen, i hvilken Henseende bemærkes, at en Beskyttelse (Monopol), som Staten iøvrigt kun har med Hensyn til Brevforsendelser, Telegraf og Telefon, ingenlunde betyder, at Konkurrence er udelukket. Der er andre Maader at meddele sine Medmennesker noget paa end ved at skrive Brev. Det kan ske gennem Telefon, ved mundtlig Besked o. s. v., og endelig kan man indskrænke sig til et Minimum etc. Optimumsporto for Breve, der er defineret som den Porto, der giver den højeste Indtægt, vil saaledes ogsaa blive den Porto, som Kunderne (Publikum) under de værende Konjunkturer er villige til at give for et Brev uden smaalig Spejden efter en billigere Mulighed. Med andre Ord, en Beskatningspolitik, der, som allerede sagt, ligger uden for Postvæsenets Opgave, vil paa dette Felt slet ikke være mulig.

Det bemærkes, at de internationale Overenskomster ikke alene er bestemmende for Taksterne i international Trafik, men de kan ogsaa paavirke Taksterne for indenlandske Forsendelser. Saaledes har Taksterne for indenlandske Tryksager jævnlgt været stærkt paavirket af de internationale Takster.

Selve Taksternes Fastsættelse bliver efter Sagens Natur Styrelsens Kunst, men der paahviler Driften en parallelt løbende lige saa vigtig Opgave nemlig at paase, at Tarifieringen bliver rigtig, f. Eks. at Brevene takseres til Brevporto og ikke slipper igennem til den lavere Tryksagstakst. Den sidste Opgaves sikre og rigtige Løsning er Forudsætningen for den forstnævntes Resultater.

Enhedsporto eller Afstandsporto.

Postvæsenet kender fra gammel Tid en udstrakt Tarifiering efter Afstand (jfr. Indledningen), en Tarifiering som med vore Dages Postmængder vilde være fuldstændig umulig; man er da ogsaa for mange Aar siden gaaet over til Enhedsporto for de allerfleste Forsendelser, og Tendensen er i det hele gaaet i Retning af Enhedsporto i alle Henseender. Her var man sik-

kert gaaet for vidt, idet man ikke helt gjorde sig klart, at der maa skelnes mellem 1. Forsendelser undergivet Eneret og 2. Forretninger, der udføres i Konkurrence med andre Befordringsinstitutioner.

1. *For de Forsendelser, paa hvilke Postvæsenet har Eneret*, er Enhedstaksten mulig og har en Mængde Fordele saavel for Postvæsenet som for Publikum. Det er saaledes Enhedstaksten for Breve, som gør det muligt for en Afsender selv at frankere et Brev og lægge det i en Postbrevkasse.

Selv for de her omhandlede Forsendelsesarter (Brevforsendelserne) har man dog fundet det rigtigt at fastsætte en lavere Porto for Besørgelse indenfor et Posthus' eget Omledingsdistrikt og nærmeste Omegn (Lokalporto).

2. Anderledes stiller det sig med Hensyn til de *Forretninger, der udføres i Konkurrence med det private Initiativ*. Paa dette Felt vil Enhedsportoens uvægerlig medføre, at Postvæsenet konkurreres ud paa de Felter, hvor Forretningen betaler sig bedst, og alene beholder de daarligst betalte Dele af Forretningen. Dette gælder saa meget mere, som en privat Befordrer vil være i Stand til ikke alene at indskrænke sin Besørgelse til enkelte Omraader (en enkelt Rute), men ogsaa inden for dette Omraade kan nøjes med at besørge Forsendelser mellem enkelte Afsendere og Modtagere med Udelukkelse af alle andre, medens Post- og Telegrafvæsenet maa udstrække sin Service til alle. Eksempelvis vil en Enhedsporto for Pakker betyde, at Postvæsenet konkurreres ud paa de korte Strækninger, men beholder Transporten over lange Afstande. Vilde man imødegaa dette og gaa saa langt ned med Portoens, at Konkurrencen kunde tages ogsaa i Nærtrafikken, vilde hele Forretningen blive daarlig betalt.

Dette Synspunkt er ikke nyt. Et Forsøg paa at imødegaa Konkurrencen ved Modifikationer i Enhedsportoens kan ses i Portoens for adresseløse Forsendelser (Rabatsystemet) og i Avisportoens (Delingen i en almindelig Takst A og en lavere Takst B, der kommer til Anvendelse, naar Bladets Udgiver overlader hele sit Oplag til Besørgelse ved Posten); men en egentlig Anerkendelse har Synspunktet først faaet i Pakkeportoens — ved Fastsættelse af en lavere Takst indenfor en Afstand af ca. 120 km, *Zoneportoens*.

Lokalporto.

Den lavere Lokalporto for Breve, Brevkort og Forretningspapirer er naturlig og forretningsmæssig rigtig, særlig omkring de store Byer. Saaframt vi ikke havde denne lavere Porto, vilde Lokalkorrespondancen uden Tvivl vige til Fordel for en stærkere Benyttelse af Telefonen og den mundtlige Besked m. v.

Lokalportoen for Tryksager og Vareprøver er under Hensyn til den i Forvejen meget billige Porto ikke saa velbegrunderet. Forskellen mellem Landsporto og Lokalporto for disse Forsendelsers første Sats er kun en Øre og spiller ingen Rolle for en Afsender af en enkelt eller nogle enkelte Forsendelser. Den frembyder Vanskeligheder i Praksis, navnlig naar der ved Omekspedition af en Tryksagsforsendelse udover Lokalportoomraadet bliver at opkræve en Tillægsporto af een Øre. Dette Spørgsmaal har været behandlet paa Postmestermøderne, og man har fra Driftens Side foreslaaet i det nævnte Tilfælde at give Afkald paa Portoforskellen. Dette har Generaldirektoratet hidtil modsat sig udfra den Kendsgerning, at Postvæsenets Indtægter kommer ind i en Mængde meget smaa Beløb, og at det — navnlig derfor — principielt ikke gaar an at se bort fra Brevforsendelsernes mange men ofte meget smaa Portobeløb.

En Afskaffelse af Lokalportoen for Tryksager og Vareprøver vilde borttrydde disse Vanskeligheder, og for Masseforsendelsers Vedkommende vilde en forretningsmæssig Bestemmelse om Rabat i Lighed med den Rabat, der gives for Masse-tryksager, kunne give Afsenderen, hvad han har Krav paa, nemlig som nu en billigere Porto for lokale Reklamer.

I nogle Lande bl. a. Sverige har man ikke Lokalporto for Tryksager.

Det vanskeligste Problem for Takstpolitikken indenfor Lokalportoen er vistnok at fastlægge det rigtige Lokalportoomraade.

Indtil 1920 fandt i Danmark Lokalporto Anvendelse indenfor Omraader bestaaende af et Postkontor med dets tilhørende Omdelingsdistrikt samt de Postkontoret underlagte Posthuse (Postekspeditioner og Brevsamlingssteder) med de til disse

hørende Omdelingsdistrikter. Storkøbenhavn var allerede da og har senere stadig været et særligt Lokalportoomraade.

Denne Ordning var bortset fra København hverken rationel eller forretningsmæssig rigtig. Det kunde være ret tilfældigt eller rigtigere sagt, helt andre Grunde kunde være afgørende for, hvilket Postkontor et Brevsamlingssted blev underlagt. Et lille Postkontor kunde paa den Maade faa et meget stort Lokalportoomraade, og et stort Postkontor kunde faa et meget lille Lokalportoomraade.

I 1920 indførtes en Nyordning, hvorefter Lokalporto, undertagen i København, alene kom til Anvendelse indenfor hvert enkelt Posthus' eget Omdelingsdistrikt.

Denne Ordning var utvivlsom rationel, men den tilfredsstillende ikke Publikum, og det er et Spørgsmaal, om den for de store Byers Vedkommende var forretningsmæssig rigtig.

I 1926 indførtes den nugældende Ordning, hvorefter Lokalporto kommer til Anvendelse indenfor Omdelingsdistriktet ved det enkelte Posthus og i Forbindelse mellem nærliggende Posthuse, i hvilken Henseende en Afstand i Luftlinie af 7,5 km mellem Posthusene som Hovedregel er afgørende.

Generaldirektoratet har herefter fastsat Lokalportoforbindelserne for hvert enkelt Posthus, og Ordningen, der grundet paa sin tilsyneladende Indviklethed blev modtaget med nogen Skepsis, synes at virke tilfredsstillende. Forretningsmæssigt kan der næppe indvendes andet imod Ordningen, end at den knapt giver Spillerum for Fastsættelsen af et tilstrækkeligt stort Lokalportoomraade omkring de meget store Byer.

Man har altid — ogsaa udfra forretningsmæssige Betragtninger — anset det for rigtigt, at København og dens Forstæder, hvorfra mange Mennesker hver Dag tager ind til deres Arbejde i Byen, betragtes som et særligt Lokalportoomraade.

Trafikmidlernes stærke Forbedring og Udvikling og de store Provinsbyers stærke Vækst i de senere Aar vil medføre, at lignende Problemer bliver aktuelle for nogle af de største af disse Byer.

Taksterne for de enkelte Forsendelsesarter.

Brevforsendelser.

Da det er ganske givet, at *et Fald eller en Stigning paa nogle faa Procent i Antallet af Breve og Brevkort betyder meget med Hensyn til Indtægterne, medens Udgifterne næsten ikke eller i hvert Fald ikke tilnærmelsesvis i samme Grad vil være paavirket heraf* (Det tiltagende Udbyttes Lov), vil den takstpolitiske Opgave for saa vidt være reduceret til at skaffe den størst mulige Portointægt af disse Forsendelser, *finde Optimumsportoen*. Dette gælder ubetinget for Breve, og for Brevkort med et enkelt men meget væsentligt Forbehold. Tilsvarende Betragtninger vil med nogle Modifikationer gælde de andre Arter af Brevforsendelser, i hvert Fald saalænge de fordeler sig jævnt under Omdelingen.

Til Brevforsendelsernes Takstpolitik knytter sig ret nøje et andet Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om en rigtig Fordeleling af Forsendelserne i de forskellige Grupper: Breve, Brevkort, Forretningspapirer, Tryksager, Vareprøver og Brevpakker.

Det er givet, at vi ikke kan faa samtlige de mere end 300 Millioner Forsendelser aarlig, som det drejer sig om, til Taksten for Breve, og rent forretningsmæssigt vil Opgaven blive, at faa saa stort et Antal som muligt til Brevporto, derefter det størst mulige Antal Brevkort, Tryksager o. s. v. og til sidst tage som adresseløse Forsendelser, hvad vi ikke kan vente at faa som adresserede egentlige Brevforsendelser.

Her griber altsaa Takstpolitikken ind i de Bestemmelser, der afgrænser de forskellige Arter af Brevforsendelser, og stiller som tidligere nævnt det *Krav til Driften, at den hindrer, at Korrespondancen viger Korrespondanceporto* og *slipper igennem til modereret Porto som Tryksager o. l.*

Medens man ved Fastsættelsen af Brevportoen under Anvendelse af Dækningssynspunktet sigter efter at faa samtlige Omkostninger (herunder Generalomkostningerne) dækket, vil en Anvendelse af samme Synspunkt paa de øvrige Brevforsendelser ikke være mulig. Dersom man udelukkende gaar ud fra Dækningssynspunktet, vil man nemlig komme til det Resultat, at af de aabne Brevforsendelser medfører alene Brevkortet paa Grund af den ringe Vægt mindre Omkostninger end et Brev, medens de øvrige Forsendelser snarere medfører højere Omkostninger, idet der tillige maa føres Kontrol med, at Indholdet opfylder Betingelserne for vedkommenne Forsendelsesart. Desuden medfører de aabne Forsendelser visse Ulemper under Besørgelsen bl. a. Fare for Brevslugning.

Naar der til Trods herfor maa gælde lavere Takster for Tryksager, Vareprover o. s. v., skyldes det, at man her efter Værdissynspunktet maa sætte Taksten efter, hvad Kunden kan og vil give, d. v. s. i Forhold til, hvad paagældende Forsendelsesart kan bære, dog naturligvis ikke lavere end, at Merudgifterne dækkes. Inden for disse Rammer maa man søge at finde Optimumsportoen for hver enkelt Forsendelsesart.

Optimumstaksten kan som allerede omtalt ikke beregnes, men et vist Skøn over, hvorvidt man er paa den rigtige Vej eller ikke, og hvor man omtrentlig befinder sig i Forhold til Optimum, kan faas ved at følge Statistikken gennem flere Aar, sammenligne og udnytte de Erfaringer, som Styrelsen sidder inde med. Man kan opstille Tabeller, Oversigter o. l., men man maa for at kunne bruge en saadan Oversigt tage Hensyn til en Række Faktorer — først og fremmest Pengenes skiftende Kubeevne. I Tabel 1 og 2 er opstillet Oversigter over Brevportoen (Landsportobreve og Lokalportobreve) gennem ca. 25 Aar.

Breve.

Portoen for Breve maa som tidligere nævnt ligge saaledes, at den dækker Omkostningerne.

Erfaringerne synes at vise, at Brevene ret let kan bære en Takstforhøjelse. Saaledes synes den sidst stedfundne Forhøjelse af Portoen for Landsportobreve fra 15 til 20 Øre ikke hidtil at have medført nogen Nedgang i Forsendelsernes

Antal, hvilket dog sikkert tillige skyldes, at Porto'en for Takstforhøjelsen laa under Optimum. Omvendt synes en Nedsættelse af Brevporto'en ifølge de i Danmark og andetsteds gjorte Erfaringer ikke at medføre, at der skrives væsentlig flere Breve.

Oversigten over Landsportobreve (Tabel 1) viser, at Porto'en i Aarene under og efter Verdenskrigen 1914—18 har været meget for lav, hvilket som bekendt skyldtes et Krav om, at Staten ikke maatte gaa i Spidsen med Prisforhøjelser, en Portopolitik, som blev den væsentligste Aarsag til Postvæsenets store Underskud i Aarene umiddelbart efter Krigen. Desuden fremgaar det, at Porto'en 15 Øre for 1. Vægtsats i Aarene fra 1927 ligger meget nær Optimum, bl. a. fordi den, naar Pristallet tages i Betragtning, giver den højeste Realindtægt i hele Tidsrummet. Den begyndende Nedgang i Realindtægten fra 1933 viser, at Porto'en var i Færd med at gaa ned under Optimum, og at en Portoforhøjelse var ved at blive aktuel. Forhøjelsen kom i 1940 og blev paa 5 Øre, idet man ved Brevportoens Ansættelse foretrækker runde Tal.

Oversigten over Lokalportobreve (Tabel 2) giver i Virkeligheden et lignende om end noget svagere Billede, men man skal være mere forsigtig med at drage Slutninger fra dette Skema, idet der foruden Spørgsmaalet om rigtig Porto kommer et nyt Moment til, nemlig Spørgsmaalet om Lokalporto-omraadets rigtige Afgrænsning.

Skemaer over Porto'en for andre Forsendelsesarter vil naturligvis ogsaa kunne have Interesse og give nogen Vejledning, men der kommer flere og flere Forbehold og Vanskeligheder til, og bl. a. for Brevkort har en saadan Oversigt ingen større Interesse.

Til Brug ved Sammenligning mellem de enkelte Forsendelsesarter og for de Brevforsendelsers Vedkommende, for hvilke der ikke i denne Fremstilling findes et særligt Skema, er Oversigten i Tabel 3 medtaget.

Tabel 1.

Oversigt over Landsportoen for indenlandske Breve.

	Pristal Juli	Porto (Gennem- snit) Øre	Realporto i Forhold til Pristal Øre	Antal Breve i Mill.	Porto- indtægt i 1000 Kr.	Realind- tægt i For- hold til Pristallet 1 000 Kr.	Be- folk- nings- tal i Mill.	Anm.
	1	2	3	4	5	6	7	
1914	100	10	10,0	68,8	6 880	6 880	2,9	
1915	116	10	8,6	73,9	7 390	6 370	2,9	
1916	136	10	7,4	78,5	7 850	5 770	2,9	
1917	155	10	6,5	79,7	7 970	5 140	2,9	
1918	182	10	5,5	89,9	8 990	4 940	3,0	
1919	211	15	7,1	94,3	14 145	6 700	3,0	{ Lokalporto- omraadet indskrænkes. Sønderjyl- land.
1920	262	20	7,6	94,5	18 900	7 210	3,0	
1921	237	21	8,9	92,4	19 400	8 190	3,3	
1922	199	21	10,6	94,9	19 930	10 020	3,3	
1923	204	21	10,3	96,5	20 265	9 930	3,3	
1924	214	21	9,8	95,8	20 120	9 400	3,4	
1925	219	21	9,6	97,1	20 400	9 320	3,4	{ Lokalporto- omraadet udvides.
1926	184	21	11,4	93,0	19 530	10 610	3,4	
1927	176	16	9,1	106,1	16 975	9 640	3,5	
1928	176	16	9,1	105,6	16 900	9 600	3,5	
1929	173	16	9,2	105,6	16 900	9 770	3,5	
1930	165	16	9,7	102,5	16 400	9 940	3,5	
1931	154	16	10,4	107,9	17 260	11 210	3,5	
1932	154	16	10,4	110,1	17 616	11 439	3,5	
1933	160	16	10,0	110,7	17 712	11 070	3,6	
1934	166	16	9,6	111,9	17 904	10 742	3,7	
1935	173	16	9,2	116,1	18 576	10 681	3,7	
1936	174	16	9,2	116,9	18 704	10 755	3,7	
1937	180	16	8,9	120,5	19 280	10 725	3,8	
1938	182	16	8,8	126,4	20 224	11 112	3,8	
1939	183	16	8,7	122,6	19 616	10 719	3,8	
1940	223	18,5	8,3	116,2	21 497	9 640	3,8	

Den nominelle Porto i Kolonne 2 er omsat i Forhold til Pristallet, hvorved Portoen's Købeevne — eller med andre Ord Realportoen — fremkommer som angivet i Kolonne 3. Paa samme Maade er den nominelle Portointægt i Kolonne 5 omsat til Realindtægt i Kolonne 6.

Tabel 2.

Oversigt over Lokalportoer for Breve.

	Pristal Juli	Porto (Gen- nem- snit) Øre	Realporto i Forhold til Pristal Øre	Antal Breve i Mill.	Porto- indtægt i 1000 Kr.	Realind- tægt i For- hold til Pristallet 1000 Kr.	Be- folk- nings- tal i Mill.	Anm.
	1	2	3	4	5	6	7	
1914	100	5	5	38,9	1 945	1 945	2,9	
1915	116	5	4,3	41,7	2 085	1 798	2,9	
1916	136	5	3,7	45,8	2 290	1 684	2,9	
1917	155	5	3,2	49,6	2 480	1 600	2,9	
1918	182	5	2,8	57,0	2 850	1 566	3,0	
1919	211	7	3,3	63,7	4 459	2 113	3,0	{ Lokalporto- omraadet indskrænkes. Sønderjyl- land.
1920	262	10	3,8	44,7	4 470	1 706	3,0	
1921	237	10,2	4,3	42,9	4 415	1 821	3,3	
1922	199	10,2	5,1	42,3	4 376	2 199	3,3	
1923	204	10,2	5,0	43,2	4 406	2 160	3,3	
1924	214	10,2	4,8	45,5	4 641	2 169	3,4	
1925	219	10,2	4,7	45,8	4 672	2 133	3,4	{ Lokalporto- omraadet udvides.
1926	184	10,2	5,5	47,5	4 845	2 633	3,4	
1927	176	10,2	5,8	51,2	5 222	2 967	3,5	
1928	176	10,2	5,8	52,7	5 375	3 054	3,5	
1929	173	10,2	5,9	51,7	5 273	3 048	3,5	
1930	165	10,2	6,2	50,5	5 151	3 122	3,5	
1931	154	10,2	6,6	56,7	5 783	3 755	3,5	
1932	154	10,2	6,6	56,0	5 712	3 709	3,5	
1933	160	10,2	6,4	56,1	5 722	3 576	3,6	
1934	166	10,2	6,1	55,3	5 641	3 398	3,7	
1935	173	10,2	5,9	56,8	5 794	3 349	3,7	
1936	174	10,2	5,9	60,4	6 161	3 541	3,7	
1937	180	10,2	5,7	65,4	6 671	3 706	3,8	
1938	182	10,2	5,6	68,6	6 997	3 845	3,8	
1939	183	10,2	5,6	64,5	6 579	3 595	3,8	
1940	223	10,2	4,6	62,7	6 395	2 868	3,8	

Se Noten til Tabel 1.

Tabel 3.
Indenlandske almindelige Brevforsendelser.
(Lokalporto + Landsporto).

Finans- aar	Breve	Brev- kort	Forret- nings- papirer	Tryk- sager	Vareprø- ver og bl. Forsend.	Brev- pak- ker	Ialt	Adresseløse Forsendelser ⁴⁾
	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.
1914—15	107,7	33,7	—	20,6	0,7	—	162,7	—
1915—16	115,6	34,9	—	19,7	0,7	—	170,9	—
1916—17	124,2	34,7	—	19,3	0,7	—	178,9	—
1917—18	129,3	35,9	—	19,6	0,7	—	185,5	—
1918—19	147,0	37,3	—	17,3	0,7	—	202,3	—
1919—20	158,0	39,5	—	16,2	0,8	—	214,5	—
1920—21	139,2	30,2	—	11,4	0,7	—	181,5 ¹⁾	—
1921—22	134,7	25,7	—	15,6	0,8	—	176,8	2,6
1922—23	137,8	26,9	4,2	19,8	0,9	—	189,6	—
1923—24	139,8	27,3	4,9	20,8	1,1	—	193,9	—
1924—25	141,2	27,0	5,2	22,0	1,4	—	196,8	8,9
1925—26	142,9	24,9	6,5	21,1	1,3	—	196,7	8,2
1926—27	140,6	22,6	7,0	25,0	1,5	—	196,7	7,8
1927—28	157,3	24,2	3,2	27,6	1,5	—	213,8	8,9
1928—29	158,2	19,9	2,7	30,6	1,4	—	212,8	8,9
1929—30	157,3	19,3	3,1	33,8	1,4	—	214,9	13,3
1930—31	153,0	18,7	2,4	34,9	1,2	—	210,2	10,7
1931—32	164,6	18,3	2,1	39,8	1,3	0,3	226,4	14,5
1932—33	166,1	17,0	2,2	36,7	1,1	0,4	223,5	19,0 ²⁾
1933—34	166,8	18,8	2,7	38,7	1,1	0,5	228,6	14,4
1934—35	167,1	18,7	2,7	45,3	1,2	0,6	235,6	12,8
1935—36	173,0	18,8	2,9	45,1	1,1	0,9	241,8	18,5
1936—37	179,0	18,9	2,9	46,5	1,1	1,1	249,5	31,8 ³⁾
1937—38	185,9	18,7	3,2	50,3	1,1	1,2	260,4	29,5 ³⁾
1938—39	195,0	19,0	3,2	49,6	1,3	1,5	269,6	27,4
1939—40	187,1	18,8	2,8	57,7	1,3	1,6	269,3	40,0 ²⁾
1940—41	178,9	18,4	2,7	48,0	1,1	1,2	250,3	21,6

¹⁾ I 1920 kommer Sønderjylland til, hvilket skulde give en Forøgelse i Brevforsendelsernes Antal paa ca. 5 %. Naar dette ikke straks giver sig Udtryk, skyldes det den omtrent samtidige Portoforhøjelse.

²⁾ Ekstraordinært højt paa Grund af afholdte Valg til Rigsdag, Kommuner o. l.

³⁾ Ekstraordinært højt paa Grund af de af nogle Ugeblade udsendte »Lodsedler« (Beviser for Deltagelse i Ugebladenes Pengeuddeling).

⁴⁾ Adresseløse Forsendelser er medtaget, skønt de ikke kan henregnes til Brevforsendelserne.

Brevkort.

Den noget lavere Porto for Brevkort kan begrundes i et forretningsmæssigt Hensyn; der findes hos Publikum en vis Trang til at udveksle Hilsener og korte Meddelelser, naar man er paa Rejse, til Fødselsdage, Jul og Nytaar, korte Forretningsmeddelelser o. s. v., Meddelelser, som vi ikke i alle Tilfælde kunde vente at faa til den noget højere Brevporto.

Til Gengæld kræves, at disse Kort skal være af en særlig let behandlelig Type, ensartet Størrelse, Form og Beskaffenhed og danne en let besørgelig Art af Brevforsendelser. Gennemsnitsvægten af Breve af første Portosats er ca. 12 g, medens Gennemsnitsvægten af Brevkort kun er ca. 3 g. Dette er ikke helt uden Betydning, især ved Benyttelsen af dyre Befordringsmidler, f. Eks. Flyvemaskinen.

Betragter man Oversigten (Tabel 3), vil man gennem flere Aar bemærke et jævnt og stærkt Fald i Antallet. Dette kunde efter det udviklede tyde paa, at Portoene ligger over Optimum, og de faktiske Forhold, at Portoene for Brevkort har været Halvdelen af Brevportoene, men nu ligger højere, kunde pege i samme Retning. Der kan heller ikke være nogen Tvivl om, at en Nedsættelse af Portoene for Brevkort vilde medføre en Stigning i Antallet.

Men — der er heller ingen Tvivl om, at en lavere Porto for Brevkort vil medføre, at en Del af Korrespondancen, der nu besørges som Breve, viger over til Brevkort og forøger Antallet af disse paa Bekostning af Brevantallet og til Skade for Økonomien, og man kan derfor ikke uden videre drage den ovennævnte Slutning med Hensyn til Optimumsportoen for Brevkort.

Der besørges for Tiden en hel Del Forsendelser for Tryksagsporto, skønt de efter deres Karakter hører til Brevkort eller snarere Forretningspapirer (korte forretningsmæssige Enkeltmeddelelser, f. Eks. Kvitteringer). Disse Forsendelser vil en eventuel Portonedsættelse for Brevkort ikke kunne trække tilbage til Korrespondancen.

Maaske kunde en Portonedsættelse ventes at forøge Antallet af Prospektkort*), men der er jo iøvrigt Adgang

*)Prospektkort spillede tidligere en noget større Rolle end i Øjeblikket, de er vistnok til Dels fortrængt af Amatorfotografien.

til at sende Prospektkort med Høflighedsbevisninger udtrykt med højst 5 Ord til den lave Porto for Tryksager — en Adgang, der benyttes ikke saa ganske lidt. Det ligger i denne Forbindelse nær at pege paa, at Post- og Telegrafvæsenet har en Interesse i, at Prospektkort sælges til saa lave Priser som muligt. En lav Detailpris paa disse Kort virker i samme Retning som en lav Porto.

Forretningspapirer.

Denne Forsendelsesart er af yngre Dato; den kendes i Forbindelse med Udlandet fra Bernerkonventionen af 1874 og giver Forretningsmanden en vis Portomoderation paa tungere Dokumenter o. l., saaledes at de forholdsvis billigt forsendes i særlig Forsendelse som Bilag til Korrespondance. Portoen for første Vægtsats var tidligere den samme som Portoen for Breve af 1. Vægtsats, og kun paa de mere vægtige Forsendelser gaves Portomoderation. Heri ligger et stærkt Værn mod Misbrug, idet egentlig Korrespondance i sig selv sjældent vil være særlig vægtig maalt i Gram og Kilo.

Som indenlandsk Forsendelsesart indførtes Forretningspapirer ved Lov af 13. Marts 1922, og Portoen fastsattes til:

	Lands- porto Øre	Lokal- porto Øre
Forretningspapirer indtil 250 g	15	8
medens Brevportoen var	20	10

Det ses saaledes, at den ovennævnte Regel om samme Porto for Breve og Forretningspapirer af første Vægtsats blev brudt. Forretningspapirer blev billigst. Grunden hertil var, at det var ønskeligt endnu i nogen Tid at fastholde den højere Brevporto, medens man gerne ønskede at yde Forretningsverdenen en vis Moderation straks. Denne lavere Takst for Forretningspapirer havde saaledes Karakteren af en anteciperet og rent midlertidig Portonedsættelse.

En Følge heraf var, at man til Værn mod Misbrug og for at udelukke Korrespondancen maatte give særlig stærkt udpenslede og specificerede Bestemmelser for indenlandske Forretningspapirer.

Da Landsbrevportoens 1. Sats fra 1. Januar 1927 blev

nedsat fra 20 til 15 Øre, tabte disse Bestemmelser i nogen Grad deres Betydning, men efter Forhøjelsen pr. 1. Juli 1940 er der atter sket en betydelig Forøgelse af Antallet af Forretningspapirer.

Systematisk rigtig burde ogsaa Lokalporto for Forretningspapirers første Sats være 10 Øre som for Breve; men Porto 8 Øre er fastsat i Loven og kan derfor ikke administrativt forhøjes.

Det er stadig et ikke helt afklaret Problem, om der er tilstrækkelig Trang til Forsendelsesarten »Forretningspapirer« i den indenrigske Trafik, om Afgrænsningen er rigtig, og om Porto ligger i det rigtige Leje. Det forhaandenværende statistiske Materiale er ikke tilstrækkelig fyldigt til at give sikker Vejledning.

Rent takstpolitisk vilde en ændret Afgrænsning i Forhold til Tryksager have visse Fordele. En Række af Forretningsverdenens Standardmeddelelser som Afregninger, Fakturaer, Kvitteringer o. l. hører efter Bestemmelserne under Forretningspapirer, men i Praksis er det muligt ved Benyttelse af en trykt Grundtekst og de altfor mange tilladte skriftlige Tilføjelser at presse en stor Del af disse Meddelelser ind under Begrebet Tryksager, hvor de rationelt ikke hører hjemme. Det turde være et Spørgsmaal, om ikke alle disse Standardmeddelelser o. l. burde fastholdes som Forretningspapirer og udelukkes fra Tryksager, selv om man samtidig skulde give en større Moderation paa Porto for Forretningspapirers første Sats.

Forsendelsesarten Tryksager skulde herefter indskrænkes til at omfatte egentlige trykte Sager uden skriftlige Tilføjelser. Dette vil med faa Undtagelser sige, at den overordentlig lave Tryksagsporto kun vilde faa Anvendelse paa de Forsendelser, der udsendes samtidig og enslydende i meget stort Antal, navnlig Reklameforsendelser, der ikke kan bære højere Porto.

Brevforsendelserne kunde herefter faa den takstpolitisk set mere rationelle Inddeling:

I. *Breve og Brevkort*, den egentlige Korrespondance til fuld Porto med Ret til hurtigste Befordring bl. a. Luftbefordring og Befordring med Lyntog og Aflevering ved først stedfindende Omdeling.

II. *Forretningspapirer*, Bilag til forudsendt Korrespondance, Standardmeddelelser m. v. med en vis Moderation i Porto og til almindelig Befordring o. s. v.

III. *Tryksager og Vareprøver*, Reklameforsendelserne til laveste Porto, almindelig Befordring og Omdeling med det Forbehold, at Aflevering kan udskydes en enkelt Omdeling.

En saadan Ordning, hvis største Vanskelighed er den nødvendige Ændring af de internationale Bestemmelser, vilde ogsaa i den praktiske Tjeneste kunne komme til at betyde nogen Simplifikation, selv om det maa indrømmes, at de Vanskeligheder, der i Øjeblikket findes ved Afgrænsning af Tryksager, for største Parten blot vilde blive flyttet over til Forretningspapirer.

Tryksager.

I kgl. Resolution af 25. Maj 1838, Generalpostdirektionens Plakat af 8. Juni, siges, at der for trykte Priiscouranter, trykte Cirkulairer og trykte Anbefalingsbreve, som forsendes frankerede og under Krydsomslag, skal ... gives en Moderation ... dog under Betingelse af, at der hverken i Brevet eller paa Krydsomslaget er skrevet andet end Adressen ...

I Postloven af 1851 nævnes frankerede Forsendelser under *Korsbaand* eller *Enkeltbaand*, som ikke indeholder andet skrevet end Adressen, Afsenderens Navn, Afsendelsesstedet og Datum. Postloven af 1871 nævner *trykte Sager* under Kors- eller Enkeltbaand eller simpelthen sammenlagte eller bestaaende af aabne Kort som Genstand for en lavere Porto, og de samme Udtryk benyttes i Postloven af 1888; først i Anordningen om Posternes Benyttelse af 1888, der slutter sig til nævnte Lov, gives nærmere Bestemmelser for, hvilke Genstande der regnes til *trykte Sager*, og Bestemmelser vedrørende Beskaffenhed og Emballering, og her anvendes for første Gang Ordet *Tryksager*, der senere bliver Betegnelsen for denne For-

sendelsesart og omtrent fortrænger de tidligere Benævnelser Krydsbaand eller Korsbaandsforsendelser.

Det vil ses, at der fra Begyndelsen kun regnes med trykte Sager, men senere er Bestemmelserne for, hvad der kan passere som Tryksager, stadig udviklet og udvidet under stærk international Paavirkning, saaledes at der nu passerer en stor Del Forsendelser, som egentlig hører hjemme andetsteds, til den billige Tryksagsporto, bl. a. de under Forretningspapirer nævnte Standardmeddelelser.

Takstpolitisk maa en Gruppe Forsendelser i første Række behandles efter dens Hovedindhold. Det er derfor af Interesse at vide, hvorledes Tryksagerne fordeler sig i de to Grupper:

1. rene Tryksager.
2. Tryksager med skriftlige Tilføjelser.

En i 1939 foretaget statistisk Undersøgelse viste, at 69 % af Tryksagerne hørte til Gruppe 1 og 31 % til Gruppe 2.

De rene Tryksager kan man i Modsætning til Breve, Brevkort og Forretningspapirer, der kan karakteriseres som Enkeltforsendelser, betegne som Masseforsendelser (Reklameforsendelser), som afsendes i stort, undertiden i meget stort Antal fra den enkelte Afsender.

Den store Kunde vil i næsten alle Livets Forhold kræve Hensyntagen i Form af en vis Rabat, og for Postvæsenets Vedkommende bør Rabat eller Portomoderation først og fremmest henlægges til disse Masseforsendelser og gives saaledes, at den virker fremmende paa Forsendelsernes Antal, og saaledes at Moderationen (Rabatten) for Postvæsenet ikke betyder en Indtægtsforringelse.

Det er paa disse Felter og ikke i den Omstændighed, at en Forsendelses Indhold er trykt eller ikke, at en virkelig forretningsmæssig Begrundelse for den store Portomoderation og Rabat paa Tryksagsportoer er at søge. De ældre Bestemmelser om Tryksager viser, at denne Betragtning er temmelig ny; men den har faaet et stærkt Udtryk i Bestemmelserne om Rabat paa Portoer i Tilfælde af Masseindleveringer, og den vil formentlig mere og mere trænge igennem.

Den indenrigske Tryksagsporto særlig paa første Vægtsats er afhængig af den internationale Tryksagsporto, idet den

ikke godt kan være højere end denne, og da man i 1930 nedsatte Porto'en for Tryksager til Udlandet, maatte man ogsaa nedsætte den indenrigske Tryksagsporto, skønt man ikke ansaa en saadan Nedsættelse for takstpolitisk ønskelig.

Det økonomiske Tab ved denne Nedsættelse blev, som Oversigterne (Tabel 4 og 5) viser, i hvert Fald ikke i de nærmest følgende Aar indvundet ved en Stigning i Forsendelsesantallet. Samme Portointdtægt som i 1929 opnaaedes for Lokalportotryksagerne, for hvilke Nedsættelsen var mindst, i 1931 og for Landsportotryksagerne først i 1937.

I denne Forbindelse bør nævnes, at man i 1931 begyndte og senere har fortsat med Udsendelse af reklamerende Hæfter for at formaa Forretningsverdenen til at gøre stærkere Brug af Post- og Telegrafvæsenet som Formidler af den direkte Reklame, bl. a. ved Brugen af den reklamerende Tryksag i Relation til dens Kunder. Man kan ikke med Sikkerhed sige, hvormeget af Stigningen i Tryksagsantallet, der skyldes Portonedsættelsen i 1930, og hvormeget der skyldes disse Reklamehæfter, men der kan ikke være Tvivl om, at det uden denne Propaganda vilde have taget længere Tid at komme op paa samme Portointdtægt som i 1929, hvorfor det fremdragne kan betragtes som Eksempel paa, at Reklamen med god Virkning kan benyttes som et Led i Takstpolitikken.

Den Omstændighed, at der kun findes tre Vægtsatser for Brevforsendelser, nemlig 0—50 g, 50—250 g og 250—1 000 g, betyder en Fordel for den praktiske Tjeneste, idet de Tjenestemænd, der takserer eller sorterer, bliver opøvet til sikkert at skønne, om Vægten ligger over eller under 50 g hhv. 250 g, saaledes at Eftervejning kun er nødvendig i Grænsetilfældene.

Medens Portoforskellen ingen større Rolle spiller for Af-senderen af en enkelt Forsendelse, er det klart, at det for Af-senderen af Masseforsendelser betyder meget, om hans Reklame vejer 49 g eller 51 g. Denne Kendsgerning har ført til, at Postvæsenet har udjævnet Portoforskellene mellem Sats-erne, naar det drejer sig om store Partier, jfr. Reglement II § 30, Pkt. 4.

Dette vil i Virkeligheden sige, at man for *Massetryksager* har indført et Portosystem med stærkere Graduering og af følgende Udseende:

Lokalporto				Landsporto			
Vægt		Øre		Vægt		Øre	
indtil	50 g		5	indtil	50 g		6
50	»	60 »	6	50	»	58 »	7
60	»	70 »	7	58	»	66 »	8
70	»	250 »	8	66	»	75 »	9
250	»	300 »	13	75	»	250 »	10
300	»	350 »	18	250	»	300 »	16
350	»	400 »	23	300	»	350 »	22
400	»	450 »	28	350	»	400 »	28
450	»	1000 »	30	400	»	1000 »	30

De to Oversigter over Tryksager (Tabel 4 og 5) har naturligvis Interesse, men de giver ikke saa sikkert et Billede som Oversigten over Landsportobreve. Vanskelighederne er større. Forskydninger til og fra andre Forsendelsesarter er mulige. Og Tryksager har som allerede sagt et blandet Indhold. Man maa af flere Grunde være forsigtig med Slutninger.

Oversigterne viser dog, at Tryksager har kunnet bære Portoforhøjelserne i Tyverne, og at Nedsættelsen i 1930 ikke var takstpolitisk ønskelig i hvert Fald ikke for Landsportotryksagernes Vedkommende. De viser, at Porto en som Helhed ikke er for høj; den maa antages at ligge omkring Optimum for Reklameforsendelser og under Optimum for Enkeltforsendelsernes Vedkommende.

Tabel 4.
Landsporto — Tryksager.

	Pristal Juli	Porto	Real- porto	Antal Fors.	Porto- indtægt	Omr. Porto- indtægt	Anm.
	1	Øre 2	Øre 3	Mill. 4	1000 Kr. 5	1000 Kr. 6	
1914	100	4	4	11,6	464	464	
1915	116	4	3,4	11,4	456	393	
1916	136	4	2,9	10,7	428	315	
1917	155	4	2,6	11,8	472	305	
1918	182	4	2,2	10,2	408	224	
1919	211	7	3,3	8,2	574	272	
1920	262	10	3,8	5,0	500	191	{ Lokalporto- omr. ind- skrænkes.
1921	237	12,4	5,2	11,0	1 364	576	
1922	199	12,4	6,2	12,8	1 587	797	
1923	204	12,4	6,1	15,0	1 860	912	
1924	214	12,4	5,8	15,1	1 872	875	
1925	219	12,4	5,7	13,9	1 724	787	
1926	184	8,2	4,5	13,5	1 107	602	{ Lokalporto- omr. udvides.
1927	176	8,2	4,7	14,6	1 197	680	
1928	176	8,2	4,7	17,1	1 402	797	
1929	173	8,2	4,7	19,5	1 599	924	
1930	165	6,2	3,8	21,9	1 358	823	
1931	154	6,2	4,0	22,3	1 383	898	{ Propaganda paabegyndes.
1932	154	6,2	4,0	18,3	1 135	732	
1933	160	6,2	3,9	19,6	1 215	764	
1934	166	6,2	3,7	21,4	1 327	792	
1935	173	6,2	3,6	21,7	1 345	781	
1936	174	6,2	3,6	23,1	1 432	832	
1937	180	6,2	3,4	26,7	1 655	908	
1938	182	6,2	3,4	25,3	1 569	862	
1939	183	6,2	3,4	28,0	1 736	949	
1940	223	6,7	3,0	24,8	1 662	745	

Tabel 5.
Lokalporto — Tryksager.

	Pristal Juli	Porto	Real- Porto	Antal Fors.	Porto- indtægt	Omr. Porto- indtægt	Fors. uden Adresse	A n m.
	1	Ore 2	Ore 3	Mill. 4	1 000 Kr. 5	1 000 Kr. 6	Mill. 7	
1914	100	2	2	8,9	198	198	—	
1915	116	2	1,7	8,2	164	141	—	
1916	136	2	1,5	8,6	172	126	—	
1917	155	3	1,3	7,9	237	153	—	
1918	182	3	1,1	7,1	213	117	—	
1919	211	5	2,4	8,0	400	190	—	
1920	262	7	2,7	6,4	448	171	—	{ Lokalporto- omr. ind- skrænkes.
1921	237	8,4	3,5	4,6	386	163	—	
1922	199	5,3	2,8	7,0	371	190	—	
1923	204	5,3	2,5	5,8	307	150	—	
1924	214	5,3	2,4	6,9	366	171	8,9	
1925	219	5,3	2,3	7,2	382	174	8,2	
1926	184	5,2	2,8	11,6	603	328	7,8	{ Lokalporto- omr. udvides.
1927	176	5,2	3,0	13,0	676	384	8,9	
1928	176	5,2	3,0	13,4	697	396	8,9	
1929	173	5,2	3,0	14,3	744	430	13,3	
1930	165	4,3	2,6	13,0	559	339	10,7	
1931	154	4,3	2,8	17,5	753	489	14,5	{ Propaganda paabegyndes.
1932	154	4,3	2,8	13,4	791	515	19,0	
1933	160	4,3	2,7	19,1	821	516	14,4	
1934	166	4,3	2,6	23,9	1 028	621	12,8	
1935	173	4,3	2,5	23,3	1 002	583	18,5	
1936	174	4,3	2,5	23,4	1 006	585	31,8	
1937	180	4,3	2,4	23,7	1 019	569	29,5	
1938	182	4,3	2,4	24,4	1 049	576	27,4	
1939	183	4,3	2,4	29,7	1 277	698	40,0	
1940	223	4,9	2,2	23,2	1 136	509	21,6	

Vareprøver.

Vareproverne udgør kun ca. 6 pro mille af Brevposten. Forsendelsesarten spiller derfor en forholdsvis beskeden Rolle for Økonomien, men den kan ikke siges at være helt uden takstpolitisk Interesse.

Portoen er ganske den samme som for Tryksager, medens Sverige har en højere Minimumsporto for Vareprøver. I Tyskland er Portoen for indenrigske Vareprøver 15 Pf. indtil 250 g og 30 Pf. indtil 500 g, og Indholdet maa have Handelsværdi, d. v. s. bestaa af egentlige Varepartier.

I Forbindelse med den lave Porto i Danmark har man fastholdt den internationale Regel, at en Vareprøve ikke maa have Handelsværdi, hvilket er at forstaa saaledes, at Forsendelsens Indhold ikke maa have Værdi for vedkommende Afsender eller Adressat som selvstændigt Handelsobjekt, men alene være bestemt til at tjene som Prøve ved Indledningen af et Handelsmellemværende om Varer af samme Art.

Skulde man som i Tyskland tillade egentlige Varers Forsendelse som Vareprøver, maatte Portoen forhojes.

Vareprøver giver Anledning til lignende Betragtninger som Tryksager, baade hvad angaar Porto og Afgrænsning.

Efter Bestemmelserne passerer en Række Enkeltforsendelser som Vareprøver.

Det er tilladt som Vareprøve at sende Souvenirs o. l. der i særlig Anledning af Firmaer udsendes til deres Kunder i større Antal, og man ser ret jævnlig en Masseudsendelse af smaa Vareprøver bilagt en reklamerende trykt Tekst, d. v. s. at Vareproven (den saakaldte blandede Forsendelse) benyttes som Reklameforsendelse, hvortil den synes fortrinlig egnet. Reklameforsendelserne har dog næppe det Omfang, som man paa Baggrund af den lave Porto skulde tro.

For Enkeltforsendelserne ligger Portoen under Optimum, og for Reklameforsendelsernes Vedkommende maa Portoen antages at være nær Optimum.

Blandede Forsendelser og Brevpakker.

Disse Arter har ingen større takstpolitisk Interesse. Hvad Brevpakker angaar, maa det ved Betragtning af Statistikken

over Pakker erindres, at en Del af disse kan være gaaet over til Besørgelse som Brevpakker efter Brevpakkens Indførelse i 1931.

Adresseløse Forsendelser.

Det er tidligere omtalt, at Brevforsendelser, navnlig Tryksager, er et velegnet Middel, naar en Forretningsmand ønsker direkte til Modtageren at sende en Meddelelse af reklamerende Art; men Brevforsendelserne kan ikke løse denne Opgave, hvor det drejer sig om en Henvendelse til en større ubekendt Kreds af Modtagere, hvis Adresser ikke haves til Raadighed og vanskeligt kan skaffes. Paa dette Felt har den adresseløse Forsendelse sin Mission. En Forretningsmand kan ved Hjælp af disse Forsendelser uden at kende de enkelte Adresser udsende sine Reklamer til almenkendte Grupper af Modtagere.

Omdelingen af adresseløse Forsendelser blev indført ved Postloven af 1919. Denne ret nye Forsendelsesart har slaaet an, men det gælder her for Postvæsenet om at trække Forsendelser til sig, som vi ikke paa anden Maade kan faa. Derimod maa vi ikke etablere Konkurrence med os selv og ikke tage Forsendelser med, som naturligst bør befordres som Brevforsendelser.

Antallet af adresseløse Forsendelser har, som det ses af Oversigten (Tabel 3), skønt Omdelingen udføres i Konkurrence med private, været i stadig Stigning.

Forsendelsesarten kan ikke bære sin Andel af Generalomkostningerne ved Omdeling i Landdistrikterne og næppe heller i Byernes spredt bebyggede Villakvarterer o. l., derimod er der noget, der taler for, at Generalomkostningerne dækkes ved Omdeling i tæt Bybebyggelse særlig i Etagehuse med ca. 10 Lejligheder i hver Opgang. Det er ogsaa navnlig paa dette Felt, at den private Konkurrence har sat ind og har omdelt til meget lave Priser.

Det gældende Portosystem søger at yde hele Landet en billig Omdeling og saa vidt muligt at holde samme Takster i By

og paa Land og dog ved Rabatsystemet — navnlig Byrabatten — at imødegaa Konkurrencen paa de Steder, hvor Omdelingen er billigst. Rabatten gives saaledes, at den opfordrer til at benytte Postvæsenet. Naar Postvæsenet omdeler i Byerne, ydes Rabat tillige for samtidig Omdeling i Omegns- og Land-distrikter. Hele Rabatten kan saaledes af Afsenderen kalkuleres paa Byomdelingen og derved faktisk bringe Taksten for denne yderligere ned.

Adresseløse Forsendelser maa betragtes som en rentabel Forretning, der giver Dækning for Merudgiften, saalænge Omdelingen af dem i det væsentlige kan foregaa sammen med den øvrige Postomdeling. En Svaghed er det dog, at Forsendelserne falder meget ujævnt og derfor kan volde Besvær.

Adresseløse Forsendelser er saa at sige udelukkende Reklameforsendelser, og Reklamens Værdi staar i omvendt Forhold til Forsendelsesartens Benyttelse, d. v. s. det Antal, der i et vist Tidsrum afleveres til den enkelte Modtager. Den Mand, der modtager en enkelt adresseløs Forsendelse, vil studere den grundigt; efterhaanden som han faar flere — eventuelt flere ad Gangen — vil Interessen formindskes. Hvis Forsendelsesantallet stiger for stærkt, vil Forsendelsernes Reklameværdi reduceres meget, og et Fald i Forsendelsesartens Benyttelse kan blive Følgen. Naar dertil kommer, at et altfor stort Antal kan medføre Ekstraudgifter og Gene for Omdelingen, vil det ses, at Postvæsenet maa tilstræbe en jævn Fordeling af disse Forsendelser over hele Omdelingen og kun *til en vis Grænse* er interesseret i en Stigning af Antallet. Reklame for adresseløse Forsendelser er derfor ønskelig, indtil denne Grænse naas, men derefter maa Reklamens Formaal indskrænkes til at holde Antallet konstant og kun søge Antallet forøget paa Steder, hvor Forsendelserne er for svagt udbredt.

Loven har overladt det til Ministeren at fastsætte Portoen. Der blev fra Begyndelsen fastsat Porto for adresseløse Forsendelser i det lukkede Brevs Form, for Brevkortformen, Tryksagsformen o. s. v., men alene den sidste Form har haft nogen Betydning; man kan derfor i denne Fremstilling indskrænke sig til Taksten for adresseløse Tryksager, der i 1919 blev fastsat saaledes:

	Ore
indtil 250 g	4
250 g til 500 g	8

Da man senere indførte en Vægtsats indtil 50 g for Brevforsendelser, graduerede man Taksten for adresseløse Forsendelser paa samme Maade, hvorhos man efterhaanden kom ind paa at yde Rabat.

I 1930 var Taksterne herefter følgende:

	Ore
Tryksager indtil 50 g	4
» fra 50 g indtil 250 g	6
» » 250 g » 1000 g	25

og der gaves Rabat efter følgende Regler:

Antalrabat ved Omdeling af	
over 200 000 Stk.	20 %
» 400 000 »	30 %
» 600 000 »	40 %

Byrabat ved Omdeling i Byer af	
over 2000 Stk.	20 %
» 10000 »	30 %

Da den indenrigske Tryksagsporto i 1930 blev nedsat, og Lokalporto for første Vægtsats blev 4 Øre, ønskedes ogsaa Grundporto for adresseløse Forsendelser nedsat.

Antallet af disse Forsendelser var trods Konkurrence i det sidst forløbne Aar steget med ca. 50 %, saaledes at der i Aaret ^{1/10} 1928—^{30/9} 1929 var besørget 13 Mill. Forsendelser til en samlet Porto af 398 000 Kr., d. v. s. at Gennemsnitsporto havde været ca. 3 Øre pr. Forsendelse (Rabatten taget i Betragtning). Det fremgik heraf, at Porto for ikke var for høj, og der var derfor ingen forretningsmæssig Grund til at foretage en egentlig Nedsættelse, saa meget mere som Gennemsnitsporto vilde komme til at staa i et meget passende Forhold til den fremtidige Tryksagsporto.

Imidlertid ansaa man det for rigtigst, at Grundporto for Omdeling til samtlige Husstande var lavere end Tryksags-

porto, medens man ved Omdelingen til de særlige Grupper i København og de store Byer, til samtlige Butikshandlende, samtlige Gaardejere og samtlige Husmænd, hvor Arbejdet er størst, mente at kunne se bort fra dette Krav.

Resultatet blev derfor en Portoregulering, en Nedsættelse af Grundtaksterne for Omdeling til samtlige Husstande fra 4—6—25 Øre til henholdsvis 3—5—20 Øre og en samtidig væsentlig Formindskelse af Rabatsatsen med Henblik paa nogenlunde at bevare den ovennævnte Gennemsnitsporto.

For samtidig Omdeling til alle Husstande i København blev der dog Adgang til en Rabat af 20 %.

For Omdeling til Grupperne blev de gældende Takster fastholdt, og Ændringen af Rabatsatserne kan paa dette Omraade lades ude af Betragtning. Antallet af Modtagere selv i de største Grupper naar langt fra 200 000 Modtagere, der tidligere var Minimum for Ydelse af Antalrabat. Alene ved en samtidig Omdeling til de to største Grupper (Gaardejere og Husmænd) var der tidligere en Mulighed for Rabat.

I 1935 indførte man en lavere Takst for Omdeling af Forsendelser af Vægt indtil 20 g, og Aaret efter gik man med til at give en Rabat af 30 % paa Porto, ved samtidig Omdeling til samtlige Husstande i hele Landet, d. v. s. ca. 1 100 000 Forsendelser. Navnlig den første af disse Ændringer repræsenterer en folelig Takstnedsættelse.

Naar man nu vil se tilbage paa Udviklingen og tage Forudsætningerne i Betragtning — saavidt mulig samme billige Omdeling i hele Landet —, maa det vist siges, at Taksterne i det store og hele ligger rigtigt.

Der er dog meget, der taler for, at Taksterne for Omdeling til Grupperne ligger under Optimum, og at det navnlig paa dette Felt ikke var nødvendigt at gaa ned til en Takst af 3 Øre. Taksterne for Omdeling til Husstandene antages at ligge nær Optimum.

Det skal tilføjes, at Vægtsatserne for adresseløse Forsendelser ikke er rationelle. Medens det for Brevforsendelser, der maa eftertakseres enkeltvis, er af overordentlig stor Betydning at have saa faa Satser som muligt for at spare Eftervejning, er dette Moment uden Betydning for adresseløse Forsendelser, og de vægtige Forsendelser volder netop her uforholdsmæssig

Besvær. Der vilde intet være til Hinder for paa dette Felt at graduere med 20 eller 25 g og indarbejde Antalrabatten i Takst-skemaet. Selv om man ad den Vej gjorde Omdeling af tunge Forsendelser noget dyrere, kunde der ikke forretningsmæssigt være noget at indvende.

I denne Forbindelse kan nævnes, at man i Sverige i 1939 gik over til at beregne Taksten for adresseløse Forsendelser efter følgende Skema:

Antal	Vægt indtil									
	100 g	200 g	300 g	400 g	500 g	600 g	700 g	800 g	900 g	1000 g
500-874....	4 Øre pr.Stk.	8 Øre pr.Stk.	12 Øre pr. Stk.	16 Øre pr.Stk.	20 Øre pr. Stk.	24 Øre pr.Stk.	28 Øre pr. Stk.	32 Øre pr.Stk.	36 Øre pr. Stk.	40 Øre pr.Stk.
875-1 000 ..	35 Kr.	70 Kr.	105 Kr.	140 Kr.	175 Kr.	210 Kr.	245 Kr.	280 Kr.	315 Kr.	350 Kr.
1 001-4 285.	3,5 Øre pr.Stk.	7 Øre pr.Stk.	10,5 Øre pr. Stk.	14 Øre pr.Stk.	17,5 Øre pr. Stk.	21 Øre pr.Stk.	24,5 Øre pr. Stk.	28 Øre pr.Stk.	31,5 Øre pr. Stk.	35 Øre pr.Stk.
4 286-5 000.	150 Kr.	300 Kr.	450 Kr.	600 Kr.	750 Kr.	900 Kr.	1 050 Kr.	1 200 Kr.	1 350 Kr.	1 500 Kr.
5 001-41 666	3 Øre pr.Stk.	6 Øre pr. Stk.	9 Øre pr. Stk.	12 Øre pr.Stk.	15 Øre pr. Stk.	18 Øre pr.Stk.	21 Øre pr. Stk.	24 Øre pr.Stk.	27 Øre pr. Stk.	30 Øre pr.Stk.
41 667-50 000	1 250 Kr.	2 500 Kr.	3 750 Kr.	5 000 Kr.	6 250 Kr.	7 500 Kr.	8 750 Kr.	10 000 Kr.	11 250 Kr.	12 500 Kr.
over 50 000.	2,5 Øre pr.Stk.	5 Øre pr. Stk.	7,5 Øre pr. Stk.	10 Øre pr.Stk.	12,5 Øre pr. Stk.	15 Øre pr.Stk.	17,5 Øre pr. Stk.	20 Øre pr.Stk.	22,5 Øre pr. Stk.	25 Øre pr.Stk.

Det vil ses, at Taksterne for de tunge Forsendelser ligger betydeligt højere end de tilsvarende danske Takster.

Postpakker.

Pakkeposten takseredes efter en i Slutningen af det 18. Aarhundrede fastsat Takst efter *Afstand og Vægt*, dog med Moderation for visse Varer, saaledes Tryksager, Raavarer til indenlandske Fabrikker, Randers Handsker, naar de sendtes fra Randers, m. v. (et Led i Toldbeskyttelsessystemet). I 1851 gik man dog bort fra at have forskellig Porto efter Indholdet, og ved Postloven af 1871 bortfaldt Afstandstakseringen, saaledes at alene Vægten var afgørende.

Pakker er en Forsendelsesart, som stiller store Krav til Plads og Materiel, og som ikke altid kan besørges sammen med andre Postforsendelser. Omkostningerne alene til Omdelingen af Pakker, der som Regel sker isoleret, maa anslaaes til omkring en Snes Øre pr. Stk. Det ligger derfor nær saa nogenlunde at kræve Dækning af samtlige Omkostninger (Dækningsprincippet).

I 1920 ophævedes den lavere Lokalporto for Pakker, saaledes at man havde Enhedsporto gældende for hele Landet. I Aarene derefter viste Statistikken, at Antallet af Postpakker stagnerede, medens andre Befordringsinstitutioners Pakker viste jævnt stigende Tendens.

Aarene først i Trediverne viste Fald i Postpakkernes Antal.

Selv om det ingenlunde er givet, at Pakkebesørgelsen i sig selv er nogen særlig god Forretning, maatte man gøre sig klart, at Postvæsenet stod med Materiel, Lokaler, Personale, den mekaniske Postbanegaard o. s. v., og at et fortsat Fald i Pakkeantallet ikke kunde tages.

Man var klar over, at Konkurrencen især satte ind paa de kortere Afstande, og en særlig optaget Statistik bekræftede, at Faldet paa de korte Strækninger var størst. Alt syntes saaledes at tale for, at man maatte bort fra Enhedsporto, og at det var en Takstnedsættelse paa de korte Afstande, der til-

trængtes. En Lokalporto vilde ikke have været tilstrækkelig, og Resultatet af Overvejelserne blev Indførelsen fra 1. Juni 1933 af en lavere Zoneporto (40 Øre indtil 5 kg) for Pakker indenfor Omraader svarende til Automobilernes Aktionsradius (ca. 120 km).

Enhedsporten, som man altfor længe havde fastholdt, blev altsaa brudt, hvilket sikkert nu maa erkendes at være rigtigt, idet Risikoen for en fortsat Nedgang af Pakkeantallet laa lige for, hvis de gamle Takster var blevet opretholdt.

Oversigten i Tabel 6 viser for de følgende Aar en jævn Stigning i Pakkernes Antal. Denne Stigning skyldes foruden Zoneportoens Indførelse sikkert tillige den i disse Aar stedfundne Propaganda for Postvæsenets Pakkebesørgelse.

Samtidig med Zoneportoens Indførelse i 1933 forhøjedes Taksten for Pakker mellem 5—6 kg til 1 Kr.

Hele denne Portoregulering fandt Sted i Forstaaelse med Statsbanerne, og man kan godt sige, at der mellem Statsbanerne og Postvæsenet faktisk eksisterer en Aftale om ved Hjælp af Takspolitikken at søge de større Pakker befordret med Banerne og de smaa Pakker med Postvæsenet, selv om en saadan Aftale ikke er fæstnet til Papiret.

Fra 1. Juli 1940 skete der en almindelig Forhøjelse af Pakketaksterne. Nærzonetaksten blev dog kun forhøjet for Pakker over 3 kg. Ogsaa ved denne Lejlighed fandt der Forhandlinger med Statsbanerne Sted, inden Forhøjelsen traadte i Kraft.

Tabel 6.
Postpakker.

	Pristal Juli	Porto	Real- porto	Antal Fors.	Porto- indtægt	Omr. Porto- indtægt	Antal Brev- pakker	A n m .
	1	Øre 2	Øre 3	1000 Stk. 4	1000 Kr. 5	1000 Kr. 6	1000 Stk. 7	
1914	100			7 998				
1915	116			8 481				
1916	136			8 940				
1917	155			9 650				
1918	182			10 986				
1919	211	43,8	20,8	10 745	4 706	2 235		
1920	262	66,7	25,5	9 860	6 576	2 514		Sønderjylland
1921	237	79,2	33,4	9 021	7 141	3 013		
1922	199	66,5	33,4	8 922	5 933	2 980		
1923	204	66,5	32,6	9 065	6 021	2 955		
1924	214	66,5	31,1	9 541	6 345	2 967		
1925	219	66,5	30,4	9 651	6 417	2 934		
1926	184	52,1	28,3	9 810	5 111	2 776		
1927	176	52,1	29,6	9 783	5 097	2 896		
1928	176	52,1	29,6	9 749	5 079	2 886		
1929	173	52,1	30,1	9 774	5 092	2 942		
1930	165	52,1	31,6	10 025	5 223	3 168		
1931	154	52,1	33,8	9 674	5 040	3 270	297	
1932	154	52,1	33,8	8 959	4 668	3028	404	
1933	160	51,7	32,3	9 237	4 780	2 984	477	{ Zonetakst indføres
1934	166	51,5	31,0	9 577	4 932	2 969	653	
1935	173	51,5	29,8	9 849	5 072	2 935	934	
1936	174	51,5	29,6	10 084	5 193	2 985	1 120	
1937	180	50,3	27,9	10 195	5 128	2 844	1 196	{ Nærzone udvides
1938	182	50,3	27,6	10 780	5 422	2 979	1 504	
1939	183	50,3	27,5	11 169	5 618	3 070	1 554	
1940	223	51,8	23,2	9 555	4 949	2 219	1 168	

Det maa erindres, at en mindre Del af Brevpakkerne (Kol. 7) rimeligvis vilde have været at finde blandt Pakkerne, saafremt man ikke havde denne Forsendelsesart.

Aviser.

Ved Postvæsenets Oprettelse i 1624 eksisterede der praktisk talt ikke Aviser her i Landet. Først efter Aarhundredets Midte begyndte de at udkomme. Indtil 1723 maatte der for Avisernes Postbesørgelse betales almindelig Brev- eller Pakkeporto, men i sidstnævnte Aar indførtes det Privilegerings-system, der for Avisbesørgelsen bestod indtil 1848. Efter dette System fik enkelte Aviser Tilladelse til Befordring med Brevposten mod en fast aarlig Afgift pr. Eksemplar, og nogle Aar senere indførtes den Ændring, at Postmestrene skulde opkræve Abonnementsbetalingen.

I 1848 afskaffedes Bevillingssystemet, og Aviserne blev ligestillet i Henseende til Postbesørgelse. For Befordring, Omdeling og Opkrævning af Abonnementsbeløbet var Portoen 25 % af Prisen paa Udgivelsesstedet, hvortil kom en Afgift til Polyteknisk Lærestanstalt. Sidstnævnte Afgift bortfaldt dog ved Postloven af 1851, og samtidig blev Portoen nedsat til 20 %.

I 1871 ændredes Portoen til $\frac{1}{2}$ Øre pr. Nummer indtil 125 g samt 8 % af Bladets Pris for Opkrævning af Abonnement (Lokalaviser dog 4 %). For anmeldte Aviser skulde kun betales Nummerporto ($\frac{1}{2}$ Øre). Taksten var ens for Dagblade og Ugeblade.

I 1902 indførtes som Følge af Bladenes tiltagende Omfang et Portotillæg for Blade af Vægt over 35 g, og Procentsatserne for Opkrævning af Abonnementsbeløbet forhøjedes til henholdsvis 10 og 5.

I 1914 foretoges en Portoregulering, der hvilede i sig selv. Herved forhøjedes Maksimumsvægten til 250 g, og Procentsatserne for Abonnement ændres til 10 hhv. 5 Øre pr. Abonnent.

I 1919 forhojedes Porto, og man kom nu ind paa at lade Ugebladene betale en noget højere Porto end Dagbladene. Dette begrundes særlig med, at Dagbladene er betydelig lettere at omdele, idet Budet, der hver Dag afleverer Bladet, ikke behøver at forsyne det med Adresse og indordne det sammen med andre Blade, men husker, hvem Modtageren er. Endvidere giver Dagblade en daglig Belastning baade af Befordringsmidler og Omdelingspersonale, hvorfor Materiel og Personel kan udnyttes bedre; særlig for Landpostruterne gælder, at Dagbladene til en vis Grad danner et fast Skelet i hele Postordningen, hvilket har en ikke ringe Betydning.

I Aarene efter 1921 blev Avisporto, gentagne Gange forhøjet. Den sidste af disse Forhøjelser gik utvivlsomt for vidt. Det viste sig nemlig, da man allerede efter 3/4 Aars Forløb foretog en Nedsættelse, som af Administrationen var beregnet at give en Indtægtsnedgang af 300.000 Kr., at der i Stedet fremkom en Merindtægt af 200.000 Kr. Dette viser, at Avisporto, ved den foretagne Forhøjelse var kommet over Optimum.

I 1923 truedes Postvæsenet med en Konkurrence paa Ugebladsbesørgelsens Omraade, idet Bladkompagniet i København tilbød Ugebladene gunstigere Forsendelsesvilkaar end de for Postbesørgelsen gældende.

Der rejste sig da det Spørgsmaal, om Postvæsenet skulde imødegaa denne Konkurrence. Besvarelsen heraf maatte afhænge af, om det gamle Dogme, at Avisbesørgelsen gav Underskud, kunde staa for en nærmere Prøvelse. Saafermt Avisbesørgelsen var en Underskudsforretning, maatte man jo være glad for at blive fri for den. Hertil kom dog endnu et Moment, nemlig at Opgivelsen af Avisbesørgelsen i hvert Fald i Byerne sikkert maa fore til Afskedigelse af Personale.

Spørgsmaalet om Avisbesørgelsens Rentabilitet kan utvivlsomt ikke udtømmende besvares alene ved en Undersøgelse af, hvorledes Postvæsenets samlede Udgift fordeler sig paa det samlede Antal Forsendelser; i saa Fald vilde Problemet være ligetil, idet der ikke er Tvivl om, at Avisporto ikke dækker en saadan Andel.

Det maa imidlertid tillige undersøges, om Indtægten ved Avisbesørgelsen er større eller mindre end Etatens *Merudgift*

ved Besørgelsen. Det vil med andre Ord kunne være berettiget i fornødent Omfang at bortse fra Generalomkostningerne og ligne disse paa de Forsendelser, som bedst er i Stand til at bære dem, ganske som det sker ved Jernbanernes Tarifpolitik.

Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang der saaledes kan blive Tale om at holde Generalomkostningerne ude, maa i første Række afgøres efter Hensynet til Konkurrencen og Faren for, at Avisernes Antal af andre Grunde skal svinge, altsaa — paa samme Maade som for andre Forsendelser — saaledes, at Produktet af Taksten og Antallet af Forsendelser (Totalindtægten) bliver størst mulig.

Selv om Postvæsenet for Befordring og Omdeling af hvert Ugebladsnummer faar en Porto af 2 Øre og betaler de kvindelige Avisbude for Omdelingen ca. 3 Øre, er det virkelige Forhold dog, at der gennemsnitlig pr. Ugebladsnummer oppebæres en samlet Porto for Befordring, Omdeling og Kontorarbejde af ca. 4 Øre.

Det var da utvivlsomt rigtigt, naar man kom til det Resultat, at Postvæsenet ikke burde lade Ugebladsbesørgelsen i Byerne glide fra sig og indskrænke sig til Besørgelsen paa Landet, hvor naturligvis Faren for Konkurrence var betydelig mindre.

Man indførte da den Forbedring, at der i Stedet for de hidtil af Udgifveren for hver Termin afgivne Anmeldelser nu kun en Gang skulde afgives Anmeldelse, der fremtidig berigtiges ved Til- og Afgang. Endvidere ændredes Portoberegningen for inddragne Eksemplarer, der paany anmeldtes, og man indførte Adgang til Postadressering af Ugeblade.

Efter disse Forandringer opgav Bladkompagniet sit Konkurrenceforetagende, og der var nu atter et Par Aar Ro om Avisbesørgelsen.

I Foraaret 1927 begyndte imidlertid et Par af de københavnske Morgenblade at organisere Avisbesørgelse udenom Postvæsenet til Sjælland og Fyn. Bladene besørgedes med Automobil og omdeltes af private Bude, i visse Egne af Sjælland af Bladkompagniet. Det var Bladenes Plan at gaa videre, saaledes at der i største Delen af Landets Byer skulde indrettes private Omdelingscentraler.

Postvæsenet saa herigennem sine Interesser truet, ikke alene derved, at det mistede Befordringen af paagældende Dagblade, men ogsaa derved, at et saadant Net af Befordring og Omdeling udover Landet efterhaanden kunde benyttes til at paaføre Postvæsenet Konkurrence paa andre Omraader, hvor der ikke haves Monopol.

Der blev da i Sommerens Lob optaget Forhandlinger med Bladene.

Disse Forhandlinger resulterede bl. a. i, at der indfortes en Række Særtog med Afgang fra Kobenhavn ved 3—4 Tiden om Morgen.

Endvidere blev fra 1. Oktober 1927 Porto for Udgiverkorsbaand nedsat fra 10 til 6 Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg for Aviser, der forpligter sig til at lade hele Oplaget til Steder udenfor Udgivelsesstedet med nærmeste Omegn befordre med Posten samt til ikke paa Hverdage at organisere Avisomdelinger udenfor nævnte Omraade.

Under de paagældende Forhandlinger blev der af Udgi-verne rejst Ønske om en almindelig Nedsættelse af Avispor-toen, og det samme Ønske blev ved forskellige Lejligheder fremsat af andre Avisudgivere, der henviste til, at Stignin-gen i Kronens Værdi siden 1922 maatte berettigge til Porto-nedsættelse.

En saadan Portonedsættelse gennemførtes fra 1. Januar 1928 efter Forhandlinger med forskellige Organisationer af Bladudgivere. Det blev af Postvæsenet under disse Forhand-linger hævdet, at Nedsættelse kun kunde gennemføres for Aviser, der i Hovedsagen lod Postvæsenet besørge hele Befor-dringen og Omdelingen udenfor Udgivelsesstedet med nærme-ste Omegn.

Da Postvæsenet har fælles Takst for hele Landet, og for Udgiverkorsbaand beregner Taksten efter den samlede Vægt pr. Indlevering, kunde det ikke staa sig ved, at de store Pak-ker sendtes pr. Jernbane eller Dampskib, medens Postvæsenet kun fik Smaapakkerne, der krævede stort Sorteringsarbejde. Disse Smaapakker havde da i Virkeligheden ikke Krav paa Befordring for en væsentlig lavere Porto end Tryksager. Post-væsenet maatte derfor hævde, at Aviser, som gik udenom Po-sten for de kortere Strækningers eller for de store Avispak-

kers Vedkommende, og som indrettede privat Omdeling paa Steder, hvor Abonnenterne bor tæt, ikke kunde vente, at Postvæsenet skulde besørge deres Fjernbefordring og Befordring af smaa Avispakker samt den spredte Omdeling for lavere Porto end den hidtidige.

Disse Synspunkter blev i alt væsentlig tiltraadt af Udgi-verne, idet dog forudsattes, at Befordring eller Omdeling udenfor Posten kunde finde Sted til Steder, til hvilke Postvæsenet ikke kunde besørge Aviserne til nogenlunde samme Tid, som det kunde ske ad privat Vej, og at privat Omdeling paa Udgivelsesstedet med nærmeste Omegn som ovenfor nævnt kunde bevares.

Med Hensyn til dette sidste bemærkes, at Omdelingen af Dagblade paa selve Udgivelsesstedet faktisk overalt besorges af Udgi-veren selv. Disse Omdelinger omfatter i Forbindelse med Løskøb hos Gadehandlere en meget betydelig Del af By-ernes Forsyning med Dagblade; de vilde næppe egne sig godt for Postvæsenet, da Bladene sjældnere udkommer til de Tider, da Postomdelingen skal foregaa, og de udføres nu i stort Omfang af Kvinder og Born. Da Dagbladene repræsenterer over 60 % af samtlige gennem Postvæsenet besorgede Avisnumre, vil det forstaas, at en Fordeling af samtlige postbesorgede Numre paa By og Land kan give det Resultat, at Byerne kun modtager mellem $1/5$ og $1/4$. Hvis Fordelingen foretoges for Ugeblade alene, vilde den vise et ganske andet Billede.

Man benævnte da den hidtidige Takstklasse A og indførte en ny lavere Takstklasse B for de Udgi-vere, der vilde give Postvæsenet hele Besorgelsen.

Portotaksterne er herefter følgende:

<i>I. Abonnerede og anmeldte</i>	<i>Dagblade.</i>		<i>Ugeblade.</i>	
	<i>A.</i>	<i>B.</i>	<i>A.</i>	<i>B.</i>
<i>Eksemplarer:</i>				
<i>Nummerporto</i>	Øre	Øre	Øre	Øre
Pr. Nummer af Gennemsnitsvægt indtil 35 g	1,1	0,9	2	2
<i>Overrægtspporto</i>				
Pr. 100 gr. udover Gennemsnitsvægten 35 g	2	1,5	4	2
<i>Abonnementsporto</i>	35	30	35	30
<i>Anmeldelsesporto</i>	5	5	5	5

	<i>Dagblade.</i>		<i>Ugeblade.</i>	
	<i>A.</i>	<i>B.</i>	<i>A.</i>	<i>B.</i>
<i>II. Almindelige Udgiverkorsbaand</i>	Øre	Øre	Øre	Øre
pr. 500 g	10	6	10	6
<i>III. Særlige Udgiverkorsbaand</i>				
med adresserede Eksemplarer fra Bladkompagniet				
pr. 500 g	—	10*)	—	—

De siden 1927 foretagne Ændringer var kalkuleret til en Mindreindtægt af ca. 900,000 Kr. Imidlertid viste Regnskabene for de følgende Finansaar, at Portoen af de generhvervede eller ny erhvervede Avisseksemplarer omtrent dækkede Portonedsættelsen.

Ved Takstforhøjelserne i 1940 var der ogsaa Spørgsmaal om Forhøjelse af Avisportoen, idet denne, der særlig for Dagbladene sikkert ligger under Optimum, maatte kunne bære en Forhøjelse. En Forhøjelse af Nummerportoen for Blade efter Takst A vilde imidlertid kræve Lovændring, og en Forhøjelse alene for Blade efter Takst B vilde være uheldig, idet den vilde medføre Opgivelse af det gældende Takstsystem med Sondringen mellem Blade til Takst A og Takst B.

*) Denne Takst, der naturligvis maa være højere end Portoen for almindelige Udgiverkorsbaand, er beregnet efter en erfaringsmæssig Gennemsnitsvægt af de paagældende Blade og den Porto, som et Blad med denne Vægt skal betale som anmeldt.

Telegrammer og Telefonsamtaler.

De grundlæggende Principper for Fastsættelse af Telegram- og Telefontakster er i flere Henseender forskellige fra de Principper, man lægger til Grund for Fastsættelsen af de almindelige Posttakster.

Postvæsenet tilfredsstiller det almindelige Behov hos Publikum til Besørgelse af Meddelelser fra Afsender til Adressat, medens Telegrafvæsenet tilfredsstiller Trangen til *hurtigst muligt* at faa en Meddelelse bragt fra Afsender til Modtager. Afgørelsen af, om en Meddelelse skal sendes som Telegram eller Brev, vil af Kunden blive truffet ud fra en Overvejelse af, om han ved at betale den højere Afgift for at faa Meddelelsen sendt som Telegram opnaar en Fordel, der svarer til Merudgiften (Herved ses helt bort fra det særlige Behov, Telegrafvæsenet tilfredsstiller ved Lyk-Telegrammerne).

En anden betydende Faktor, der maa tages i Betragtning i Telegramtakspolitikken, er den, at Telegrafvæsenet i langt højere Grad end Postvæsenet er en kapitalforbrugende Virksomhed.

Det vil saaledes af Driftsberetningen for 1939—40 ses, at der i Telegraf- og Telefonanlæg er anbragt 32,9 Mill. Kr. og hertil kommer den Andel af Post- og Telegrafbygningernes Anlægsværdi, som rettelig bør tilskrives Telegraf- og Telefonvæsenet. Sammenligner man Anlægsværdien af Telegraf- og Telefonanlæg og Postanlæg sammenholdt med Bruttoindtægten, vil det ses, at Telegrafvæsenet er en langt mere kapitalforbrugende Virksomhed end Postvæsenet, hvis alt-overvejende Udgiftspost er Lønningskontoen. Et andet Udtryk for Forskellen i den investerede Kapitalmængde mellem Postvæsen paa den ene Side og Telegraf og Telefon paa den

anden Side ses deri, at af den aarlige Afskrivning, ialt ca. 3,1 Mill. Kr., paa Post- og Telegrafvæsenets totale Anlægs-værdi (ca. 58 Mill. Kr.), vedrører de 2,6 Mill. Telegraf og Telefonanlæggene og kun 0,5 de postale Anlæg.

Det er umiddelbart indlysende, at den Kendsgerning, at man i Telegrafvæsenet arbejder med en stor bunden Kapital, der uanset Trafikkens Størrelse kræver Forrentning, Amortisation m. v. — hvortil kommer Ændringer og Forbedringer som Følge af den tekniske Udvikling — indfører et nyt Moment i Takstpolitikken. Ganske vist er den overvejende Udgiftspost i Postvæsenet, Personalet, en temmelig fast Faktor, idet den ikke let kan udvides eller indskrænkes i gode henholdsvis daarlige Tider, men man kan dog ved Standsning af Rekrutering og Afskedigelse af løst Personale have en vis Mulighed for at sætte Udgifterne ned; Telegrafvæsenets store tekniske Apparat, Kabler, Fjernskrivecentraler etc. vil derimod uforandret i gode og daarlige Tider kræve sin Andel af Driftsudbyttet.

Fjerntelefonsamtaletaksterne maa i det store og hele fastlægges efter de samme Principper som Telegramtaksterne dog med den Forskel, at man differentierer førstnævnte ud efter Afstand. For begge Kategorier gælder, at man maa tilstræbe, at der opnaas den bedst mulige Udnyttelse af Anlæggets Kapacitet. Dette Maal naas ikke blot ved, at man ved Nedsættelse af Taksterne for Telegrammer og Telefonsamtaler i den erfaringsmæssig trafiksvage Tid lokker nye Kunder til, men ogsaa derved, at man ved særlige Takstnedsættelser søger at flytte en Del af Trafikken fra de faa Timer paa Dagen, hvor denne kulminerer, og over til de mere trafiksvage Tider, altsaa søger at udjævne Trafikken.

I Diagram I er vist, hvor stor den procentvise Belastning af Hovedtelefonledninger er i Tiden 8—21, idet man har set bort fra den minimale Trafik, der afvikles i de egentlige Natte-timer.

Af Diagrammet ser man, at Trafikken har to Kulminationspunkter, nemlig i Tiden 10—11 og 18—19, hvor henholdsvis 11,6 og 10 % af hele Døgnets Trafik afvikles. Det relativt store Procenttal for Tiden 8—9 (6,1 %) skyldes den nedsatte Takst, der gælder i Tiden 7—9, og de 10 % for Trafik-

kens anden Kulminationspunkt i Tiden 18—19 skyldes, at en Del af den Trafik, der ellers vilde blive afviklet i Tiden 15—18, bliver flyttet hen til den billige Tid 18—21. Diagrammet er saaledes en nyttig Illustration af de Problemer, der maa løses ved Taksternes Fastsættelse. Saafremt man ikke ved Tarifiering havde overflyttet en stor Del af de 6,1 % af Trafikken, der kommer til Udførelse i Tiden 8—9, fra Trafikkens Kulminationstid 10—12, vilde man næppe i Tiden 8—9, hvor kun faa Forretningsvirksomheder er aabne, kunne regne med mere end 1 à 2 %. Den øvrige Trafik vilde sikkert komme til Udførelse i Tiden 10—12, saaledes at maaske Tiden 10—11 vilde blive belastet med 15 %, hvilket med det bestaaende Anlæg, Kabler og tekniske Installationers Kapacitet maaske vilde betyde, at Trafikken i Kulminationstiden 10—12 delvis vilde bryde sammen under den Form, at Opholdstiderne vilde blive af en saadan Længde, at en stor Procentdel af Samtalerne vilde blive afbestilt.

Ved Betragtning af Diagrammet kan man danne sig et Billede af, hvorledes Telefontrafikken over længere Afstande gennem Dagens Timer fordeler sig, og det kan ses, at Kabler, Ledninger og øvrige tekniske Apparat maa have en saadan Dimension, at det tilfredsstillende, d. v. s. uden lange Opholdstider, kan afvikle Døgnets Maksimumstrafik. Det samme Princip gælder for Postvæsenet, men her er Kapitalintensiteten ikke saa stærk. Postvæsenet har med Juletrafikken for Øje Reserve-Sorteringsmateriel o. s. v., men den Reservestyrke, som ved Juletid sættes ind, og som udgiftsmæssig betyder langt mere, er los Arbejdskraft, som ikke skal lønnes Resten af Aaret.

I Diagram II er Behovet for Fjerntelefonsamtaler i Form af Belastningskurven fra Diagram I opstillet, og for at anskueliggøre Forholdet mellem Udbud og Efterspørgsel er Post- og Telegrafvæsenets tekniske Kapacitet indtegnet som en ret Linie, der viser, at med det nuværende Behov kan den tekniske Kapacitet netop dække Maksimumsbehovet i Tiden 10—11.

Arealet udenfor Kurven under den lige Linie er altsaa den uudnyttede Kapacitet, og det er den, det gælder om at gøre mindst mulig. Da det ikke lader sig gøre at forringe

Diagram I.

**Belastningsdiagram for indenrigsk
Fjerntelefonsamtaletrafik.**

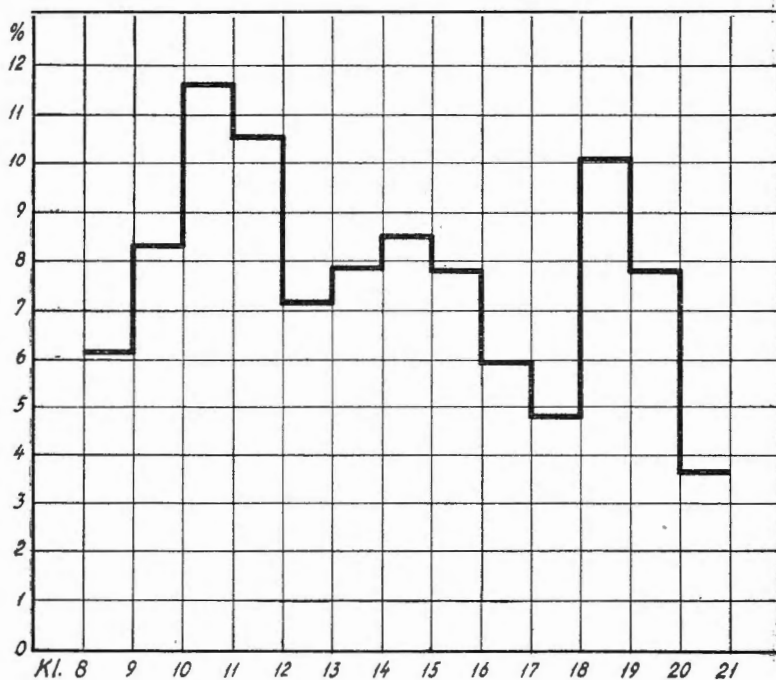
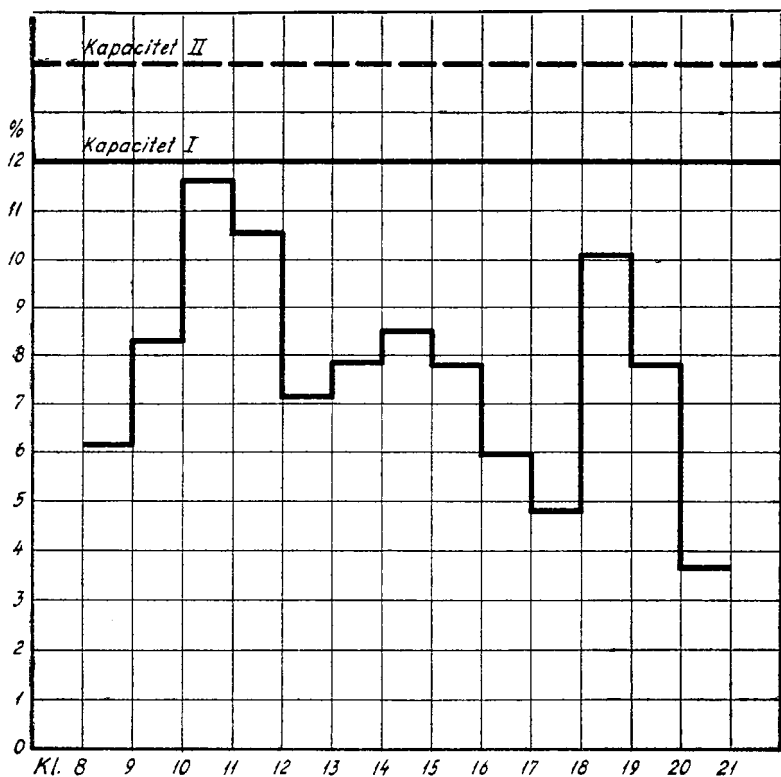


Diagram II.

Belastningsdiagram for indenrigsk
Fjerntelefonsamtaletrafik.



Kapaciteten, d. v. s. rykke den lige Kurve ned, maa man se at lokke nye Kunder til og navnlig Kunder, hvis Behov kan tilfredsstilles i den store uudnyttede Kapacitetsmængde i den trafiksvage Tid.

Sker der nu det, at f. Eks. en pludselig Opblomstring af Handel og Industri medfører, at Behovet for Fjernsamtaler i Tiden 10—12, altsaa i den Tid, der bestemmer Kapacitetens Størrelse, stiger op over den lige Kurve, saa vil det ikke være muligt at forøge Kapaciteten med den samme Procentsats. Man udlægger ikke nye Kabler med enkelte Koror, da dette vilde være uøkonomisk, og Udvidelsen af den tekniske Installation vil ogsaa ske i en Grad, som maa overstige, hvad der faktisk er nødvendigt. Vi vilde altsaa faa en ny Kapacitetslinie, som vilde ligge betydeligt over den tidligere, saaledes som vist i Diagrammet (Kapacitet II), og et stærkt forøget uudnyttet Areal.

Af det anførte fremgaar, at Telegraf- og Telefondriften har en uelastisk Udbudskurve, og i Konsekvens heraf maa man længst mulig værgе sig mod en Kapacitetsudvidelse, saalænge den uudnyttede Kapacitet er saa stor, som den er. I denne Forbindelse understreges, at tilstrækkelig Kapacitet er til Stede, naar Trafikken kan afvikles uden større Opholdstider. Det var nærliggende at tro, at Post- og Telegrafvæsenet burde tilstræbe, at der overhovedet ingen Opholdstid var. Hertil maa bemærkes, at det er Post- og Telegrafvæsenets Opgave paa en forsvarlig økonomisk og teknisk Maade at imodekomme Publikums Behov for Hurtigmeddelelser. Men det er ikke Opgaven for enhver Pris at fremme Hurtigheden, naar det kan skønnes, at denne, om Rentabilitet skal opnaas, vil medføre saa høje Takster, at Publikum ikke kan betale dem.

Det vil saaledes ses, at man ved Tarifieringen paa forskellig Maade maa søge at opnaa den bedste Udnyttelse af den samlede Kapacitet. Det er allerede omtalt, hvorledes man ved at indføre lavere Takster for trafiksvage Tider søger at udjævne Trafik over Døgnet's Timer. Den nedsatte Taksts Opgave er dog ikke alene at udjævne Trafikken; man kan ogsaa regne med, at den skaffer en Del nye Kunder. Paa den anden Side maa man saa vidt muligt undgaa, at Taksten virker

uheldigt ved at overflytte Samtaler fra relativt trafiksvage Tider — Samtaler som ellers vilde blive udført til højeste Takst — til den billige Taksttid.

Det grundlæggende Princip ved Fastsættelse af Fjern-telegram- og Telefontakster, nemlig at tilstræbe den bedst mulige Udnyttelse af Kapaciteten, gælder i særlig Grad for de internationale Telegraf- og Telefonlinier og navnlig, naar der i disse indgaar Søkabelstrækninger. Anlægsomkostningerne er her saa store, specielt for Sø-Telefonkabler, at selve Betjeningsudgiften og andre Udgifter ved Trafikkens Afvikling ingen større Rolle spiller.

Man ser da ogsaa i den internationale Fjerntrafik, at saavel Telegram- som Telefontaksterne i høj Grad er differentieret ud dels med det Formaal at lokke nye Kunder til i de trafiksvage Tider, dels at flytte en Del af Trafikken, som i trafikstærke Tider truer med at overbelaste Kapaciteten.

For *Telegrammernes* Vedkommende kan nævnes den Rækkefølge, i hvilken Telegrammerne har Krav paa Befordring indenfor trafikstærk Tid:

- SVH Telegrammer
- Statstelegrammer
- Meteorologiske Telegrammer
- Tjenestetelegrammer om Linieforstyrrelser
- Il-Tjenestetelegrammer
- Private Il-Telegrammer og Il-Pressetelegrammer
- Almindelige Tjenestetelegrammer
- Statstelegrammer uden Fortrinsret
- Almindelige Telegrammer.

Udover disse Kategorier, hvor man efter Rækkefølge indenfor den trafikstærke Tid kan overflytte Telegrammer fra de særlig haardt belastede Timer, har man Telegrammer til langsommere Befordring: LC, DLT, NLT og ELT Telegrammer, der saaledes udgør en særlig Trafikkategori til nedsat Takst indført for at udnytte Kapaciteten i de trafiksvage Timer.

Indenfor den internationale *Telefontrafik* har man en lignende Rækkefølge med Inddeling i Lyn-Samtaler, Il-Statsamtaler, Il-Samtaler o. s. v., og som Supplement til disse Grupper en nedsat Takst paa $\frac{3}{5}$ af den almindelige Takst for

Samtaler i trafiksvag Tid, der i Forbindelse med Norge og Sverige regnes fra Kl. 18—9 og i Forbindelse med de fleste andre Lande i Europa fra Kl. 19—8.

Ved Beregning af *Telegramgebyrerne* benyttes som Maal det enkelte Ord (ved længere Ord Bogstavantallet) i Forbindelse med et Mindstegebyr. Denne Beregningsmaade er nødvendig for at sikre Post- og Telegrafvæsenet en Mindsteindtægt pr. Telegram, saaledes at hvert Telegram kommer til at bære sin Andel af Generalomkostningerne. Forholdet er jo det, at hvert Telegram uafhængigt af Ordantallet til en vis Grad foraarsager de samme Omkostninger saavel ved Indleveringen (Ordtælling og Indkassering af Gebyret), ved Aftelegraferingen (selve Telegrammets Hoved« er det samme for lange og korte Telegrammer) som ved Udbringningen, hvor Omkostningen er den samme for lange og korte Telegrammer. Det er derfor rimeligt, at ethvert Telegram kommer til at bære sin Andel af Generalomkostningerne, og man vilde ogsaa ved en ren Ordtakst uden Mindstegebyr ensidigt begunstige navnlig Storhåndelen, som ved Benyttelse af aftalte Forkortelser (Coder) kunde unddrage sig sin Andel af Generalomkostningerne pr. Telegram.

Overalt i Verden er Telegramtrafikken i Aftagende, og dette har medført, at man i mange Lande søger Midler til kunstigt at opretholde Trafikken baade af Hensyn til de betydelige Kapitaler, der endnu er investeret i Anlæggene, og af Hensyn til den store Stab af uddannede Telegrafister, som man stadig søger at beskæftige. Her i Danmark har vi ved en intensiv Propaganda skaffet Telegrafvæsenet en meget betydelig Indtægt ved de saakaldte Lyk-Telegrammer, hvis Antal er 402.000 eller 43 % af hele Indlandstrafikken.

Den i de seneste Aar gennemførte Opbygning af et landsomfattende Fjernskrivernet har yderligere forøget Telegrafvæsenets Kapitalintensitet, baade i Henseende til ogede Anlægsomkostninger og i Henseende til ringere Betjeningsudgifter. Det vil i den kommende Tid blive en Opgave at faa dette Anlægs store Kapacitet udnyttet.

Ved *Fjerntelefonsamtaletaksterne* har man ligeledes et Mi-

nimumsgebyr fastsat for en Mindstesamtaleperiode paa 3 Minutter. Arbejdet med Bestillingen, Etableringen, Nedbrydningen og Gebyropkrævningen er det samme for korte og lange Samtaler, og det er derfor rimeligt, at alle Samtaler skal bære deres Andel af Generalomkostningerne. Endvidere har man for Telefontaksterne foretaget en Differentiering efter Afstande, medens man som bekendt ved Telegramtaksterne kun skelner mellem Landstelegrammer og Bytelegrammer.

Postgiroforretningerne.

Hovedformaalet med Postgirosystemet er at muliggøre en Overførsel af Penge fra Konto til Konto. Skønt dette Led af Pengeomsætningen næppe kan siges at være det mest rentable, er det rigtigt, at Postvæsenet, under Hensyn til dets store samfundsmæssige Betydning, har taget Problemet op, saa meget mere som en anden Institution meget vanskeligere kunde løse en saadan Opgave. Men det er klart, at en saa stor Forretning, som Postgiroen er og nødvendigvis maa være, hvis den skal faa den tilsigtede Betydning for Pengeomsætningen, vil komme til at spille en stor Rolle for Postvæsenets hele Økonomi og Takstpolitik.

Man har gentagne Gange undersøgt Postgirovirksheds Rentabilitet, og man har ved en skønsommæssig Fordeling mellem Postgiroen og Postvæsenet af Gebyrerne m. v. for de forskellige Forretninger kunnet begrunde saavel et mindre Overskud som et mindre Underskud. En rationel Deling af disse Gebyrer er ikke mulig, og det Resultat man kommer til, er derfor afhængig af det udøvede Skøn. Spørgsmaalet lader sig ikke løse paa denne Maade; vil man undersøge Postgiroforretningernes Rentabilitet paa mere objektivt Grundlag, maa man gaa andre Veje.

Man maa betragte Postgirokontoret som en Pengeomsætningsforretning, der ligesom Banker og særlig Sparekasser har sin Hovedindtægt i Differencen mellem Indlaansrenten og den Rente, der kan faas ved at anbringe den *konstante* Kapital i sikre Obligationer og lignende Værdipapirer.

Denne Indtægt skal i Hovedtræk dække Postgirokontorets Udgifter til Lokaler, Personale o. s. v.

Overførsel af Penge fra Konto til Konto, der er Postgirokontorets *egentlige Opgave*, maa efter Sagens Natur være gratis.

Alle Gebyrer for Indbetalinger og Udbetalinger, Forsendelse af Blanketter i de kendte røde Kuverter o. s. v. maa godskrives Postvæsenet; det er nemlig Arbejdet udenfor Postgirokontoret, der skal betales. Det Arbejde, der indenfor Postgirokontoret udføres med Indbetaling og Udbetaling, maa ligesom ved Banker og Sparekasser dækkes af Difference-
renten.

En Rentabilitetsberegning udfra disse Grundsætninger for Finansaarene 1933—1938 gav et gennemsnitligt Overskud for selve Postgirokontoret af ca. 400.000 Kr. pr. Aar. Dette Resultat giver vist et ganske godt Billede af Virksomhedens Rentabilitet; men man maa være klar over, at forskellige Aarsager, navnlig Rentefoden, let vil kunne bevirke store Svingninger i det aarlige Overskud. Renten til Kontohaverne har i de nævnte Aar været 2 % p. a. og den effektive Obligationsrente har været ca. 5 % p. a. Differencerenten kan saaledes *regnes* til ca. 3 %.

Portoen for Postgiroforretningerne maa iøvrigt som Hovedregel fastsættes efter samme Hensyn som andre Posttakster.

Omtrent lige siden Postgirosystemets Indførelse og indtil 1933 har Portoen for Indbetalingskort og Udbetalingskort været følgende:

Indbetalingskort:

Beløb indtil 25 Kr.	5 Øre
» over 25 » indtil 100 Kr.	10 »
» » 100 »	20 »

Udbetalingskort:

Kasse-U. K.	10 Øre
Navne-U. K.	15 »

I begge Tilfælde endvidere $\frac{1}{10}$ ‰ af det udbetalte Beløb (1 Øre pr. 100 Kr.).

Portoen er siden forhøjet 3 Gange — nemlig i 1933, i 1934 og i 1940 — og de nugældende Portosatser er herefter følgende:

Indbetalingskort:

Beløb indtil 100 Kr.	10 Øre
» over 100 »	20 »

Udbetalingskort:

Kasse-U. K.	10 Øre
Navne-U. K.	25 »

I begge Tilfælde endvidere $\frac{3}{10}$ ‰ af det udbetalte Beløb (3 Øre pr. 100 Kr.).

Portoen for Indbetaling til Postkonto bør ligge saaledes, at den dækker de med Arbejdet paa Posthusene forbundne Omkostninger (Dækningsprincippet). Disse kan vanskeligt beregnes, men en Minimumsporto paa 5 Øre, som vi havde indtil 1934, var sikkert ikke tilstrækkelig, og det var derfor rigtigt, at Portoen i 1934 blev sat op til mindst 10 Øre.

Paa Baggrund af forannævnte Betragtninger er Portoen for større Indbetalinger af noget mindre Betydning. Det er jo de store Indbetalinger, der giver betydende Rente. Men det er nu engang saaledes, at man hellere betaler lidt mere, naar det drejer sig om store Penge end om smaa, og Risikoen kan siges at være noget større ved store Indbetalinger.

Udbetalingskort til andre end Kontohaveren selv er en Postforretning og ligger noget udenfor Postgiroens principale Formaal; langt det største Arbejde ved disse Forretninger falder i selve Postvæsenet.

Udbetalingskort belaster Omdelingen meget stærkt særlig omkring den 1. i Maaneden, og en Forøgelse af Antallet er navnlig paa denne Tid uhyre mærkbar. Arbejdet forøges ligefremt i Forhold til Antallet, og der kan i det væsentlige kun i Landdistrikterne blive Tale om, at en Forøgelse visse Steder kan tages uden Merudgift.

Portoen skulde helst dække Omkostningerne, der for en enkelt Dels Vedkommende nogenlunde kan skønnes. Dette gælder Omdelingen, der mange Steder navnlig først paa Maaneden sker ved et Overpostbud, der tages fra Brevomdelingen og alene beskæftiges med Udbringning og Udbetaling af Post-

giroudbetalingskort. Ved en saadan isoleret Omdeling af Udbetalingskort kan paa en almindelig Arbejdsdag anbringes gennemsnitlig 90 Udbetalingskort. Man kan herefter ved Sammenligning med Overpostbudets Løn + Udgiften til Sygdom, Ferier o. s. v. regne sig til, hvad Omdelingen koster pr. Kort.

1) Udgiften til den rene Omdeling bliver herefter pr. Stk. over 15 Øre, hvortil kommer 2) Arbejdet paa Posthusene og 3) en Risikopræmie.

Det vil saaledes ses, at den gamle Porto af 15 Øre pr. Udbetalingskort + Promillegebyr var for lav.

Portoen blev i 1933—34 sat op til 20 Øre. Det kan af Statistikken ses, at Antallet af Udbetalingskort ikke er dalet, d. v. s. Forretningerne har, som det maatte ventes, ikke svigtet. I 1940 blev Portoen yderligere forhojet til 25 Øre.

De udenlandske Takster.

De internationale Takster ansættes i Konventionerne i Guldfrancs. Denne defineres ens i Verdenspostkonventionen og i den internationale Telekommunikationsoverenskomst som en Mønt, der indeholder $\frac{10}{31}$ g Guld af Lødighed 0,9. Mønten eksisterer ikke i Virkeligheden, men den latinske Montunions Guldmonter havde i sin Tid et Guldindhold, der ganske svarer til Guldindholdet i denne fiktive Guldfranc. Naar man har vedtaget Guldfrancen som international Standardmønt, er Grunden den, at det er nødvendigt i det internationale Samkvem at have en konstant Takserings- og Betalingsbasis, saaledes at Debitorlandets eller Kreditorlandets svingende Valutaforhold ikke medfører nogen Ændring i Betalingens reelle Omfang. Hidtil har man ikke kunnet finde nogen bedre Værdimaaler end Guldet.

Om Guldtaksterne siger Konventionerne, at de skal omsættes til hvert Lands nationale Mønt til Ækvivalenter, der ligger saa nær Guldtaksternes effektive Værdi som muligt. For at bestemme denne Værdi maa man gaa en Omvej og tænke sig, at man skal effektuere en Betaling af et Guldfrancbeløb. Herom siger Konventionerne, at Betaling skal ske enten i Guld eller ved Checks eller Veksler udstedt i et saadant Lands Mønt, hvor Centralseddelbanken eller et andet officielt Institut køber og sælger Guld mod indenlandsk Mønt efter faste Kurser, der er fastsat ved Lov eller ved Overenskomst med Regeringen. Før 1931 opfyldte mange Landes Mønt disse Betingelser, ogsaa Danmarks, og der var altsaa den Gang et fast og bestemt Forhold mellem dansk Mønt og Guld, nemlig Forholdet 1 Guldfranc = 72 Øre. Imidlertid har jo Danmark og de øvrige europæiske Lande efterhaanden forladt Guldet, hvilket vil sige, at nu sælger Seddelbanken ikke længere Guld til en fast Kurs, idet Indløseligheden af Sedlerne simpelthen er ophævet, og

jævnstides hermed gaar i Reglen et Eksportforbud for Guld. Dansk Mønt opfylder efter 1931 altsaa ikke længere Konventionernes Betingelser, og der maa derfor benyttes et andet Lands Mønt ved Guldbetalinger.

Det eneste Land, hvor Forholdene er saaledes, at der er et ret stabilt Forhold mellem Guldet og den nationale Mønt, er vist U. S. A., og Følgen er blevet, at Omregningen af Guldfrancen til de forskellige Landes Mønt sker med Dollaren som Mellemlid, idet en Dollar sættes lig 3,061 Guldfranc. Naar Dollarkursen f. Eks. er 518, svarer Guldfrancen saaledes til ca. 170 Øre.

Da »Parikursen« er 72, vil dette sige, at den danske Krone i Forhold til Guldfrancen har mistet langt over Halvdelen af sin Værdi.

Naar Guldfrancækvivalenten i dansk Mønt udgør 170 Øre, skulde Taksterne strengt taget være fastsat i dette Forhold. Dette er dog langt fra Tilfældet. For Telegrammer og Telefonsamtaler anvendes f. Eks. for Tiden (1941) Ækvivalent 150 og for Pakker 120. Man hører ikke sjældent den Opfattelse fremsat, at Post- og Telegrafvæsenet maa sætte Penge til, naar der kun opkræves efter 120 men betales efter 170. Det følgende vil vise, at dette ikke er Tilfældet.

Hvad Brevposttaksterne angaar, bemærkes følgende:

I Verdenspostkonventionens Taksttabel er fastsat Verdenspostforeningens Grundtakster eller Normaltakster. Portoen for et Brev af 1. Vægtsats er saaledes fastsat til 20 Centimer. Imidlertid er der i Konventionens Slutningsprotokol Hjemmel til at forhøje Grundtaksterne med højst 40 pCt. og til at nedsætte dem med højst 20 pCt. Brevporten kan altsaa lovligt ligge mellem 28 Guldcentimer og 16 Guldcentimer, altsaa for Tiden mellem 47 og 27 Øre. Forhøjelsesventilen skyldes Hensynet til de økonomiske Forhold i Verden. Grundtaksterne, som er Udtryk for Foreningens Ønske, kunde ikke anvendes overalt, Landene maatte kunne tage mere. Forhøjelsesprocenten er forøvrigt stadig nedsat. I Stockholmkonventionen 1924 var den 60 pCt., i Londonkonventionen 1929 nedsattes den til 50 pCt. og i Cairo 1934 til 40 pCt.

Den nedre Grænse, der stadig har været ved $\div$ 20 pCt., er fastsat af Konkurrencehensyn. Der vilde ligge en Fristelse for

Beboerne i et Land med en høj Takst til at afsende Posten fra f. Eks. et Naboland med en meget lavere Porto.

For Telegrammer, Telefonsamtaler og Pakker ligger Ækvivalentberegningen væsentlig anderledes end for Brevpost. Portoen og Gebyrerne er her opbygget paa den Maade, at der beregnes Terminalandele til Afgangs- og Bestemmelsesland samt Transitandele til hvert af de mellemliggende Lande. Som mellemliggende Andele regnes for Telegrammer og Telefonsamtaler Andele for eventuelle Kabelstrækninger eller Radio-parcourer. Den samlede Porto eller det samlede Gebyr fremkommer ved en simpel Sammenlægning af alle de enkelte Andele i Guld. Da hver eneste Andel skal afregnes med Udlandet, og da det her drejer sig om forholdsvis større Beløb pr. Pakke, Telegram o. s. v. end naar Talen er om Brevpost, vil det ses, at Guldfrancværdien her spiller en langt større direkte Rolle. Naar Kroneværdien falder, maa der blive Spørgsmaal om Takstforhøjelser.

Det simpleste og letteste vilde da være, om man omregnede Taksterne i deres Helhed efter gældende Guldfrancværdi med en passende Margin af Hensyn til Muligheden for yderligere Kronefald. Men hvis man gjorde dette, vilde Danmarks egne Andele ogsaa blive forhøjet, og dette ønskede man ikke. Regeringen bestemte nemlig, at Taksterne skal forhøjes i det Omfang, det er nødvendigt for ikke at lide Tab, men at der ikke maa tjenes paa det, idet Kronens indenrigske Købekraft ikke tilnærmelsesvis blev svækket i samme Grad som den udenrigske.

Regeringen bestemte endvidere, at den Gevinst, som vi paa Grund af Kronefaldet opnaar paa Guldfrancbetalinger *fra Udlandet til Danmark* (idet vi f. Eks. i Dag faar 170 Øre for en Guldfranc, hvor vi før kun fik 72) ogsaa skulde benyttes til at holde Taksterne nede.

Ækvivalenterne for *Telegrammer og Telefonsamtaler* fastsættes herefter i Overensstemmelse med foranstaaende, hver Gang der sker større Ændring i Kronens Værdi, idet man dog holder en vis Margin for at undgaa alt for hyppige Takstændringer. Ækvivalenten for Telegrammer og Telefonsamtaler er for Tiden (1941) fastsat til 150.

For *Pakkers* Vedkommende kan der ikke foretages en saa sikker Beregning som for Telegrammer og Telefonsamtaler, fordi man mangler Indtægten for afgaaende Pakker. Portoen tilsvares jo i Frimærker, og et Indtægtstal kan derfor kun faas ved en statistisk Beregning. Imidlertid er Forholdet normalt det, at Danmark modtager flere Pakker end det afsender, og Kronefaldet medførte derfor automatisk en betydelig Gevinst paa Pakkeudvekslingen. Ækvivalenten er i 1941 sat til 120 svarende til en Guldfrancværdi paa ca. 170. Med denne Ækvivalent giver Pakkeafregningen med Udlandet et lille Kursoverskud.

Om Taksterne for Luftpostforsendelser gælder, at Principet om ensartet Porto for Brevforsendelser uden Hensyn til Bestemmelsessted ikke er gennemført paa Luftpostomraadet, idet der gælder højst forskellige Tillægstakster. Tillesh til ensartede Takster er dog allerede gjort derved, at der kun gælder een Tillægstakst for Luftpostforsendelser inden for Europa, og dernæst fastsætter Verdenskonventionen en ensartet ekstra-europæisk Takst pr. 1000 km, men den gælder kun for »ordinære« Luftbefordringer, d. v. s. saadanne, hvis Drift ikke medfører ekstraordinære Udgifter. Tillægstaksterne for ekstra-europæiske Forsendelser er temmelig høje, men Omkostningerne ved Flyvningen er jo ogsaa store. Danmark opkræver ikke i noget Tilfælde mere, end der skal betales til Udlandet, men paa den anden Side omsættes Tillægstaksternes Guldbeløb efter den effektive Ækvivalent.

Indenfor de Rammer, som Konventionerne og de særlige Forhold sætter, bliver der ved Fastsættelsen af de udenlandske Takster iøvrigt Anvendelse for de i det foregaaende omtalte almindelige takstpolitiske Synspunkter.