

Brevtransit.

Af

N. Teisen.

Fuldmægtig i Finansministeriets 2det Revisionsdepartement,

De i Verdenspostforeningen deltagende Lande danner »un seul territoire postal« til gensidig Udveksling af Postforsendelser (Verdenspostkonventionens Art. 1). Foreningens territoriale Grundlag er sikret den ved følgende Bestemmelse i Konventionen: »La liberté du transit est garantie dans le territoire entier de l'Union«. Denne Ret til Transit eller Transitfriheden forklares nærmere ved den næste Paragraf: »Som Følge heraf kan de forskellige Postbestyrelser i Foreningen gennem et eller flere af Foreningslandene gensidig tilstille hinanden Postforsendelserne, saavel i lukkede Postsække som stykkevis, alt efter Samfærdselens Behov og Posttjenestens Tarv«.

Verdenspostkonventionen angaar kun Brevpostforsendelser (Breve og Brevkort, Tryksager, Forretningspapirer og Vareprøver), og de efterfølgende Bemærkninger om Transitafgiften og Transitstatistiken vedrører kun den Art Postforsendelser. Iøvrigt er Transitfriheden ogsaa garanteret for Postpakker i den særlige Postpakkekonvention.

Af Hensyn til den uhindrede Postudveksling over hele Foreningens Territorium er der altsaa paalagt hver enkelt Stat en Art Indskrænkning i dens Territorialhøjhed; men denne gensidige statsretlige Behæftelse er af fundamental Betydning for den frie internationale Postbesørgelse og tjener derfor de vitaleste Interesser ligesaavel for Transitlandet som for Afgangs- og Bestemmelseslandet. Den uindskrænkede Transitfrihed er maaske det betydningsfuldeste Resultat af Verdenspostforeningen. Forinden Bernerkongressen i 1874, paa hvilken Foreningen stiftedes (foreløbig under Navnet »Almindelig Postforening«), maatte et Land, som vilde sende en Postafslutning over andre Lande, slutte en formelig diplomatisk Overenskomst derom med hvert af Transitlandene. Man søgte Mestbegunstigelsesklausuler ligesom i Toldoverenskomster, og Forhandlingerne kunde vare aarevis. Der var alene i Evropa afsluttet mere end 1000 saadanne Overenskomster. Transitfrihedens Betydning karakteriseres maaske bedst ved det Svar, som en lille tysk Stats Minister gav i 1844: »Vort Lands Grænser er ikke skabte for at blive traadt under Fødder af internationale Udvekslinger«. Nu behøver den Postbestyrelse, som vil sende Brevsække igennem et andet Land, kun at underrette dette Lands Postbestyrelse derom; dermed er Sagen ordnet.

I Retten til Transit ligger imidlertid ikke blot en Garanti for den fri Udveksling af Post, men ogsaa en Pligt for enhver Postforvaltning til at befordre den Post, som afgives til den af et andet Lands Postvæsen, bestemt til et tredje Land, over dets eget Territorium med egne Transportmidler og ved eget Postpersonale

ad den hurtigste Rute, som den har til Raadighed for sine egne Forsendelser. Denne Byrde hviler naturligvis ikke lige paa alle Foreningslande. Der er Lande, som paa Grund af deres centrale Beliggenhed i udpræget Grad er Transitlande, og andre, som kun besørger meget lidt Post for fremmede Lande. Før Verdenspostforeningens Stiftelse var Afgifterne til Transitlandene som Regel meget høje og uensartede, ja havde vel endog undertiden Karakter af Udbytning. Transitafgifterne var derfor en Hindring for hvad der ved Foreningens Stiftelse blev anset for et af dens vigtigste Formaal, en ensartet billig Porto. Derved kom Foreningens Talsmænd til ganske særlig at bekæmpe de høje Transitafgifter, ja endog til at fordre fuldstændig Afgiftsfrihed ud fra det Gensidighedsprincip, som var og stadig er ledende for Foreningen, og som bl. a. førte til Ophævelse af Portoens Deling mellem Afsendelseslandet og Bestemmelseslandet.*) Mod Afgiftsfriheden rejstes der imidlertid ved Foreningens Stiftelse en saadan Modstand, navnlig af Frankrig og Belgien, som vilde komme til at lide et betydeligt Tab derved, at den maatte opgives, skønt Flertallet af de Delege-

*) Til Grund herfor laa den Antagelse, som man ansaa for en Erfaringsgrundsætning, at Antallet af de til et Land indgaaede Breve er lige saa stort som Antallet af afsendte Breve. Det gjaldt næsten som et Axiom, at ethvert Brev kræver et Svar. Udviklingen har imidlertid stærkt svækket denne Sætnings almindelige Gyldighed. Der er Lande, for hvilke den end ikke gælder tilnærmelsesvis. Da det nu synes som om det er de Lande, som har en stærk Handels- og Industriudvikling, der fortrinsvis har Overskud af afsendte Breve, er det netop som Regel de rigeste Lande, som har Fordel af Portoens Udelelighed. De beholder ubeskaaret den for frankerede Breve betalte Porto, medens Bestemmelseslandet uden Erstatning bærer Omkostningerne ved Brevenes Distribution.

rede var gunstig stemt for den. Der opnaaedes dog store Resultater ogsaa paa dette Omraade, idet Transittaksterne blev regulerede og betydelig nedsatte, og Afregningen simplificeredes derved, at Afgiften baseredes paa en i 2 Uger hvert Aar optaget Statistik over transiterede Forsendelser. Om Transitbestemmelsens Historie paa de følgende Verdenspostkongresser og Transitafgiftens Berettigelse henvises til Departementschef Jerichows Afhandling »Verdenspostforeningens aabne Spørgsmaal« i Nationaløkonomisk Forenings Festskrift (1897).

Som der hævdedet, og nu fra de fleste Landes Side indrømmet, lader Afgiftsfriheden sig ikke udlede af Gensidighedsprincippet, eftersom Transitydelserne og de dermed forbundne Omkostninger er og maa være meget forskellige for de forskellige Lande. Her kan tilføjes angaaende den siden da afholdte Verdenspostkongres i Rom 1906, at den vel førte til en fortsat lempelig Nedsættelse af Transittaksterne, men paa ingen Maade viste nogen Tendens henimod fuldstændig Afskaffelse af Transitafgiften. Tværtimod. Der var ikke bleven optaget nogen Transitstatistik siden 1896, nu indførte man igen en Statistik hvert 6te Aar, og enhver ny Statistik betyder naturligvis en Stigning af Transitafgifterne. Man søgte herved og ved en yderligere Differentiering af Transitsatserne efter Vejlængden at komme nærmere til de virkelige Transportomkostninger for Transitlandene. Det er erkendt, at Afgiften bør bestemmes — saavidt muligt — efter de Udgifter, som er forbundne med Transporten af den fremmede Post, og at det er deri — ikke i Afgiftsfriheden — at det rette Udslag af Gensidighedsprincippet ligger. Den

engelske Delegerede paa sidste Kongres udtalte herom træffende: »Dans la vie quotidienne, l'expérience nous démontre à tous qu'un service non rémunéré tend toujours à devenir un assez mauvais service«. De paa Kongressen fastsatte Transitsatser for Breve og Brevkort i lukkede Sække gaar fra 1 Fr. 50 Cent. pr. kg (Landbefordring indtil 3000 Kilometer) til 8 Fr. pr. kg (Søbefordring over 1500 Kvartmil).

I Henhold til Romkonventionen blev der optaget en almindelig Statistik over transiterede Forsendelser fra 1. til 28. November 1907. Resultatet foreligger endnu ikke samlet og bearbejdet af det internationale Bureau i Bern. For Danmarks Vedkommende er Resultatet et Indtægtsoverskud af 86000 Kr. aarlig. Den foregaaende ordinære Transitstatistik af 1896 viste et Overskud af 164000 Kr. aarlig, men efter Trelleborg-Sassnitz Rutens Aabning blev der optaget en ekstraordinær Statistik i 1899 over Brevforsendelser fra Sverige og Tyskland over Danmark, og denne Statistik, som skulde være bestemmende for Sveriges og Tysklands Afgift til Danmark fra 1898 at regne, viste en saa betydelig Nedgang i den transiterede Posts Mængde, at Sveriges Afgift for 1898 blev nedsat med 43000 Kr. og Tysklands med 25000 Kr. Det danske Postvæsens Tab i Transitindtægt som Følge af Sassnitz-Trelleborg Ruten har i Aarene 1898-1907 været 610000 Kr., altsaa i Gennemsnit 61000 Kr. aarlig. At det ogsaa i den sidste Statistikperiode i 1907 ganske overvejende var Forsendelser fra Sverige og Tyskland, som dirigeredes over bemeldte Rute, fremgaar af følgende. Medens den hele Mængde af Post over Danmark i lukket Transit i 1896 var 124886 Kilogram af Breve og Brev-

kort og 430995 Kilogram af andre Genstande og i 1907 henholdsvis 168809 Kilogr. og 571983 Kilogr., altsaa endog noget større i 1907 end i 1896, stiller Forholdet sig ganske anderledes for den Del, som er afsendt fra Sverige og Tyskland. Der indgik i lukket Transit:

	Fra Sverige		Fra Tyskland	
	Breve og Brevkort	Andre Genstande	Breve og Brevkort	Andre Genstande
i 1896....	32216 kg	80000 kg	38903 kg	133763 kg
i 1899....	8518 —	16831 —	26771 —	97966 —
i 1907....	12305 —	16706 —	35568 —	114298 —

Da nu Antallet af Breve m. v. fra Sverige sydpaa fra 1896 til 1907 er steget med ca. $\frac{3}{4}$ og fra Tyskland nordpaa endog er mere end fordoblet, vil den ved Sassnitz-Trelleborg Ruten foraarsagede Formindskelse af Danmarks Transitindtægt fra 1908 kunne anslaaes til mindst 100000 Kr. aarlig.

Danmarks Indtægtsoverskud fremkommer saaledes:

I Henhold til Statistiken af 1907	
oppebærer vi for Landtransit	394614 Fr.
— for Søtransit.....	7848 —
Tilsammen...	402462 Fr.
betaler vi for Landtransit og for Søtransit	
i aaben Post	228625 Fr.
— for Søtransit i lukket Post....	54418 —
Tilsammen...	283043 Fr.
I Henhold til Statistiken af 1896	
oppebar vi for Landtransit	373638 Fr.
— for Søtransit.....	3819 —
Tilsammen...	377457 Fr.
betalte vi for Landtransit	
— for Søtransit i aaben Post....	24538 —
— for Søtransit i lukket Post	26585 —
Tilsammen ..	149881 Fr.

Der befordredes aarlig i lukket Transit over Danmark:

Efter Statistiken af 1907

	Breve og Brevkort	Andre Genstande
Over Land	167911 kg	565456 kg
Til oversøiske Steder	898 —	6527 —
Tilsammen . . .	168809 kg	571983 kg

Efter Statistiken af 1896

Over Land	124886 kg	430995 kg
Til oversøiske Steder		Intet
Tilsammen . . .	124886 kg	430995 kg

Den i 1907 over Land transiterede Post fordeler sig omtrent saaledes paa de forskellige Ruter:

	Kilogram Breve og Brevkort	Kilogram Andre Genstande
Frederikshavn—Vamdrup	8159	13403
Sundet—Vamdrup	2200	4465
Sundet—Korsør-Kiel	11700	43300
Sundet—Gjedser	28600	67000
Vamdrup—Frederikshavn	11358	26840
Vamdrup—Sundet	113	100
Korsør-Kiel—Sundet	67434	284431
Gjedser—Sundet	38347	125917

Fra Danmark afsendtes aarlig i lukket Transit over andre Lande:

Efter Statistiken af 1907

	Breve og Brevkort	Andre Genstande
Ialt	61827 kg	101826 kg
Heraf til oversøiske Steder	9790 —	38761 —

Efter Statistiken af 1896

Ialt	26846 kg	66805 kg
Heraf til oversøiske Steder	3636 —	17390 —

Skønt den i aaben Transit befordrede Post er af forholdsvis ringe Mængde, har det dog ogsaa for dennes Vedkommende Interesse at sammenligne Statistiken af 1907 med den foregaaende paa Grund af, at der paa Kongressen i Rom paa den engelske Postbestyrelses Forslag indførtes en ny og i høj Grad simplificeret Afregningsmaade for Post i aaben Transit. Medens Post i lukket Transit afregnes af Afsendelseslandet med hvert enkelt af Transitlandene, lader det samme sig ikke gøre for den i aaben Transit afsendte Post. Den afgives stykkevis til det første Transitland, gaar ind i dets Post og afregnes af dette med de følgende Transitlande, som om den var dets egen Post. Afsendelseslandet har kun første Transitland at afregne med. Paa sidste Kongres blev Takstberegning efter Bestemmelsessted strøget for Post i aaben Transit. Afsendelseslandet betaler det første Transitland efter Stykketal paa Grundlag af en i Konventionen fastsat Takst uden Hensyn til Bestemmelsessted, altsaa uden Hensyn til om yderligere Transitafgifter for Forsendelsen paa dens videre Vej bliver høje eller lave eller slet intet. Derved er der opnaaet en betydelig Lettelse saavel under Postens Ekspedition i Statistikperioden som ved den efterfølgende Afregning.

I aaben Post er der befordret aarlig over Danmark: Efter Statistiken af 1896: 5157 kg Breve og Brevkort og 10306 kg andre Genstande. Derfor betales os 23497 Fr., men vi maatte atter betale en Del deraf til efterfølgende Transitlande, saa at vi kun beholdt 12890 Fr. Efter Statistiken af 1907: 410267 Breve, 141271 Brevkort og 191620 Andre Genstande; det er omtrent samme Mængde som i 1896. Vi oppe-

bærer derfor 32912 Fr., men det er næppe muligt at bestemme, hvormeget deraf vi atter afgiver. Ikke mindre end 65325 Breve og 26286 Brevkort er indgaaede fra Skibskasserne paa Sunddampere og -færger fra Sverige til Befordring udover Danmark.

I aaben Post er der afsendt aarlig fra Danmark over andre Lande:

Efter Statistiken af 1896:

	Breve og Brevkort	Andre Genstande	Afgift
Nordpaa	261 kg	299 kg	596 Fr.
Sydpaa	5316 —	18982 —	48086 —
	Vi betalte altsaa ialt aarlig...		48682 Fr.

Efter Statistiken af 1907:

	Breve	Brevkort	Andre Genst.	Afgift
Nordpaa	120484	11856	16107 kg	7928 Fr.
Sydpaa	773253	259220	297375 —	60310 —
	Vi betale altsaa ialt aarlig...			68238 Fr.

De nordpaa i aaben Post afsendte Forsendelser var mange Gange flere i 1907 end i 1896; Afgiften for Brevene nordpaa er vistnok forholdsvis omtrent den samme som i 1896 og den samme som for lukket Post nordpaa. Den sydpaa gaaende Posts Mængde var i 1907 $1\frac{1}{2}$ Gange saa stor som i 1896, medens Afgiften derfor kun er $1\frac{1}{4}$ Gange saa stor. Den nye Takst for aaben Transit viser sig altsaa for den fra Danmark afsendte Post at være noget lavere end den tidligere.

Paa Grundlag af Postvæsenets officielle Statistik for 19⁰⁷/₀₈ og Transitstatistiken kan man anslaa Gennemsnitsvægten af de fra Danmark i Transit gennem andre Lande afsendte egentlige Breve, som er underkastede den almindelige internationale Portotakst, til 11 Gram. Antallet af saadanne Breve fra Danmark i

lukket Post var 2,390000, for hvilke der betales en aarlig Transitafgift af 102131 Fr., altsaa 4,27 Centimer pr. Brev, og Antallet af saadanne Breve afsendte i aaben Post var 773000, for hvilke Transitafgiften er 6 Centimer pr. Brev. Heraf fremgaar, at Danmarks Transitafgift for alle saadanne Breve gennemsnitlig er 4,7 Centimer = 3,38 Øre pr. Brev. Da Gennemsnitsporto for et Brev til almindelig international Takst vistnok kan ansættes til omtrent 25 Øre, beløber Transitafgiften sig altsaa til $13\frac{1}{2}\%$ af Porto.

Fra det korresponderende Publikums Side og da navnlig fra Handelsstandens — her hjemme som ude — rejses med stadig voksende Styrke Krav om Nedsættelse af den internationale Brevporto til et meget lavt Beløb, den saakaldte Verdenspennyporto. Pennyporto eller en tilsvarende lav Porto er nu ikke ualmindelig i Udvekslinger mellem Moderlande og Kolonier. Endvidere er Pennyporto i 1908 og 1909 indført mellem de Forenede Stater paa den ene Side og England og Tyskland paa den anden Side*). Naar Tyskland dog har indskrænket sin Takstnedsættelse til at gælde for Breve, som forlanges besørgede med de tyske Skibe (af Hensyn til den Transitafgift, som er forbunden med Befordring med fremmede Skibe), viser dette Eksempel vel, at Transitafgiften i det enkelte Tilfælde endnu kan være en Hindring for Portonedsættelse; men det modsiges ikke den ogsaa af tyske Autoriteter udtalte Anskuelse, at Transitgebyrerne nu ikke i Verdenspostforeningens Budget spiller en saa stor Rolle, at deres Bortfald maatte føre til Nedsættelse af Verdensporto.

*) Se foranstaaende Artikel af F. Wilhelmsen: »Nogle Bemærkninger om Verdens-Brevportoene«. Red.

Portoen bestemmes af mangeartede post-politiske og finansielle Hensyn, men Transitgebyrernes Størrelse bør bestemmes ved Transitlandenes Transportomkostninger. Kun hvis Transitomkostningerne skulde falde bort, bør Transitgodtgørelsen ophæves, en Mulighed, som takket være Luftskibenes og Flyvemaskinernes Udvikling, ikke er utænkelig.