

## Nogle Bemærkninger om Verdens-Brevporto.

Af

Cand. jur. **F. Wilhelmsen.**

---

Ved Verdenspostforeningens Dannelse i 1874 blev den internationale ensartede Brevporto fastsat til 25 Centimer pr. 15 Gram, og denne Porto forblev gældende, indtil Postkongressen i Rom i 1906 fastsatte de nugældende Takster: 25 Centimer for de første 20 Gram og 15 Centimer for hver af de efterfølgende 20 Gram.

Ud fra den Forudsætning, at hvert Brev kræver et Svar, er det fastsat, at hvert Land skal beholde den Brevporto, som det opkræver, udelt, saaledes at der intet skal betales til Bestemmelseslandet; men for Brevpostens Befordring i Transit maa Afsendelseslandet betale, dels en Landtransitafgift til hvert af de Lande, gennem hvis Postomraade Brevene forsendes, dels en Søtransitafgift til de Lande, med hvis Postskibe Brevposten befordres. Disse Transitafgifter, hvis Størrelse fastsættes paa de internationale Postkongresser, udgør for Tiden: <sup>1)</sup> naar Posten forsendes i lukkede Sække: pr. Kilogram Breve og Brevkort Landtransitafgift fra 1½ indtil 6 Frcs. og Søtransitafgift fra 1½

indtil 8 Frcs. efter Befordringsstrækningens Længde og  
 2) naar Forsendelserne udveksles stykkevis: for Breve  
 6 Centimer Stykket uden Hensyn til Vægten eller  
 Bestemmelsesstedet. Beregningen af de Beløb, som  
 de enkelte Lande skal betale i Transit, sker paa  
 Grundlag af en Statistik, der efter de nugældende  
 Regler optages én Gang hvert sjette Aar i et Tidsrum  
 af 28 Dage.

Der har siden Verdenspostforeningens Dannelse  
 været arbejdet ivrigt for en Nedsættelse af Porto  
 for de mellem Landene udvekslede Breve. Dette Re-  
 sultat har man søgt at naa paa to forskellige Maader,  
 dels ved Afslutning af Specialkonventioner mellem  
 enkelte Lande, hvorved en lavere Porto, der i mange  
 Tilfælde er lig den i de vedkommende Lande gældende  
 indenlandske Brevporto, bringes i Anvendelse paa de  
 gensidig udvekslede Breve, dels ved at søge selve den  
 internationale Brevporto nedsat.

Som Resultat af de førstnævnte Bestræbelser fore-  
 ligger nu en hel Række af Specialkonventioner, i  
 Henhold til hvilke c. 40 % af samtlige de imellem  
 Landene udvekslede Brevforsendelser bliver undergivet  
 en Porto, der er lavere end den internationale. De  
 nævnte Konventioner, ved hvis Afslutning der saaledes  
 er skudt en betydelig Breche i Verdenspostforeningens  
 Princip, den ensartede Porto, og som alle er afsluttede  
 i saadanne Postforbindelser, hvor Transitafgifternes  
 Størrelse ikke har spillet nogen synderlig Rolle, kunne  
 inddeles i følgende 3 Kategorier: 1) Konventioner mel-  
 lem Nabolande, 2) Konventioner mellem Moderlande  
 og Kolonier og 3) Konventioner mellem oversøiske og  
 europæiske Stater.

Konventioner mellem Nabolande ere de ældste; de afsluttes i Almindelighed mellem Lande, hvis Befolkning staar i livlig indbyrdes Forbindelse og helt eller delvis har fælles Sprog. For de mellem Nabolande udvekslede Breve betales i Almindelighed ingen Transitafgift, da Udvekslingen som oftest foregaar direkte uden andre Landes Medvirkning. Antallet af saadanne Konventioner er meget stort; som de mest kendte kan nævnes Konventionerne mellem Tyskland, Østerrig og Ungarn, afsluttede allerede Aar 1850 samt mellem Danmark, Sverige og Norge, afsluttet i 1891.

Konventioner mellem Moderlande og Kolonier er i Løbet af de sidste 12 Aar efterhaanden blevet afsluttet af alle Lande, der have Kolonier. Det skyldtes vistnok i væsentlig Grad den ihærdige Agitation, som den berømte engelske Postreformatør Henniker Heaton i en Aarrække havde drevet for Gennemførelsen af denne Sag, at England, som det første af alle Lande, i 1898 indførte den indenlandske Brevporto, Pennyportoen, i den gensidige Postudveksling med de engelske Kolonier for at knytte dem fastere til Moderlandet, hvorefter de andre Lande, deriblandt ogsaa Danmark, dog først saa sent som i 1907, fulgte det givne Eksempel. Da Søbefordringen af de indenfor et Kolonirige udvekslede Breve i Almindelighed sker ved Skibe, der ere hjemmehørende i vedkommende Moderland, og som af kommercielle Grunde oppebære en betydelig Statssubvention, for hvilken de bl. a. vederlagsfrit skal befordre Posten, har Søtransitafgifternes Størrelse ikke dannet nogen Hindring for de nævnte Portonedsættelser.

Konventioner mellem europæiske og oversøiske

Stater er af forholdsvis ny Dato. Allerede i 1898 havde ganske vist en højtstaaende Embedsmand i den amerikanske Postbestyrelse offentlig anbefalet sin Regering at indlede Underhandlinger med England, Tyskland og Frankrig om Indførelsen af Pennyporto i den gensidige Brevudveksling med U. S. A., men først 10 Aar efter blev dette Forslag delvis realiseret, idet Pennyportoen fra d. 1. Oktober 1908 blev indført i Forbindelsen med England og fra d. 1. Januar 1909 i Forbindelsen med Tyskland. For det sidstnævnte Lands Vedkommende kom Portonedsættelsen imidlertid ikke, saaledes som det var ønsket, til at omfatte alle de mellem de to Lande udvekslede Breve, men kun dem, der befordredes direkte med tyske Postdampskibe. Det var Tyskland, der ønskede den anførte Begrænsning af Hensyn til Transitafgifterne, idet de tyske Postdampskibe paa Amerika-Ruten er statssubventionerede og derfor vederlagsfrit skal besørge Posten. England havde ingen Grund til at ønske en tilsvarende Begrænsning, da Posten mellem England og U. S. A. fortrinsvis besørges af engelske statssubventionerede Dampskibe.

Foranlediget ved en Adresse fra de i U. S. A. bosatte Danske har Danmark for kort Tid siden fremsat Forslag overfor U. S. A. om en tilsvarende Nedsættelse af Brevporto for direkte udvekslede Breve, men er bleven mødt med et absolut Afslag.

Samtidig med at Verdenspostforeningens Virkekreds saaledes stadig indskrænkes ved Fremkomsten af nye Specialkonventioner, har der i Pressen, i Faglitteraturen, i Parlamenter, blandt Handelsstanden og endog fra Postbestyrelser navnlig i de senere Aar rejst

sig Stemmer for en Nedsættelse af selve den internationale Brevporto. De videstgaaende Forslag i saa Henseende gaar ud paa en videre Udformning af Rowland Hills Tanke, ensartet lav Brevporto uden Hensyn til Afstanden, idet den i de forskellige Lande gældende indenlandske Brevporto, der forudsættes at være omtrent svarende til 10 Centimer, ønskes bragt i Anvendelse ogsaa paa alle Breve til Udlandet. Det skal her straks bemærkes, at den første Betingelse for en saadan Nedsættelse sikkert er, at man samtidig kan enes om en betydelig Nedsættelse af Transitafgifterne. Naar det forudsættes, at Gennemsnitsvægten for et Brev i den internationale Forbindelse er c.  $13\frac{1}{2}$  Gram, vil man, naar henses til, at der skal erlægges en Betaling til hvert Transitland af  $1\frac{1}{2}$ —6 Frcs. pr. Kilogr. i Landtransit og  $1\frac{1}{2}$ —8 Frcs. pr. Kilogram i Søtransitgodtgørelse, kunne indse, at Transitafgifterne ere for høje i Forhold til en Brevporto af 10 Cts. Eksempelvis maa der for Tiden for et Brev fra Danmark til Italien betales c. 4 Centimer i Transitgodtgørelse og for et Brev fra Danmark til U. S. A. via Kontinentet og England c. 11 Cts. En Nedsættelse af disse Afgifter vil imidlertid støde paa stærk Modstand fra de Lande, der befordrer langt mere Post i Transit end de selv faar befordret af andre Lande, og som derfor for Tiden have et betydeligt Overskud af deres Transitafgifter.

Allerede i 1885 fremsatte Henniker Heaton i det engelske Underhus Tanken om Indførelsen af en »Verdenspennyporto« og opfordrede med Tilslutning fra 150 andre Parlamentsmedlemmer sin Regering til at arbejde for Gennemførelsen af denne Reform. Siden

har saadanne Forslag adskillige Gange været fremme. I 1900 foreslog saaledes Postbestyrelsen for Ny Zeland de øvrige Lande i Verdenspostforeningen at indføre Pennyportoet i den gensidige Forbindelse med Ny-Zeland, men alle Lande undtagen England og de engelske Kolonier nægtede at gaa ind paa dette Forslag.

Aaret før den sidste Postkongres, der afholdtes i Rom 1906, iværksatte Henniker Heaton en ihærdig Agitation for paa denne Kongres at faa Verdenspennyportoet indført, og der stiftedes paa hans Initiativ i England en stor Forening, der skulde virke for Sagens Gennemførelse. I Tyskland opstod der en lignende Bevægelse, og Købmandsstanden i Berlin indgav et Andragende til den tyske Postbestyrelse om, at denne paa den forestaaende Kongres vilde virke for en Nedsættelse af den internationale Brevporto, eventuelt saaledes at den blev lig den indenlandske.

Paa den nævnte Kongres fremkom der da ogsaa forskellige Forslag om en Nedsættelse af den internationale Brevporto. Ny-Zeland foreslog en Nedsættelse til 10 Centimer pr. 15 Gram; men dette Forslag, der kun understøttedes af Japan og U. S. A., forkastedes med 18 Stemmer mod 3, efterat det fra flere Sider var blevet hævdet, at det af finansielle Grunde vilde være umuligt at gennemføre det. Japan, der understøttedes af England, foreslog 20 Centimer pr. 15 Gram (20 Centimer vil formentlig i Danmark blive omsat til 15 Øre); men ogsaa dette Forslag blev forkastet, dog kun med 13 Stemmer mod 10. Tyskland, Østerrig, Ungarn, Danmark, Luxemborg og Schweiz anbefalede en Forhøjelse af Vægtsatserne fra 15 til 20

Gram, og man enedes tilsidst om en Kombination af de to sidstnævnte Forslag.

Naar Spørgsmaalet bliver, hvilke Nedsættelser af den internationale Brevporto Fremtiden vil bringe, og da særlig, om der er Udsigt til, at et Forslag om en Brevporto af 10 Centimer vil kunne gennemføres paa den næste internationale Postkongres, der efter Bestemmelsen skal afholdes i Madrid i 1912, skal det bemærkes, at den Omstændighed, at de fleste Landes Finansstyrelser for Tiden har finansielle Vanskeligheder at kæmpe med, sikkert vil forhindre det nævnte Forslags Gennemførelse i den nærmeste Fremtid. En saadan Portonedsættelse vil nemlig medføre en ret betydelig Indtægtsforringelse for de enkelte Lande. Regner man med de nugældende Transitafgifter, vil denne Indtægtsforringelse for Danmarks Vedkommende udgøre c.  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig, under Forudsætning af, at 10 Centimer omsættes til 10 Øre. I Følge nogle i det tyske Værk »Weltporto-Reform« anstillede Beregninger vil Mindreindtægten i Tyskland udgøre c. 9 Mill. Kr., i Norge  $\frac{1}{2}$  Mill., i Sverige 600000, i Østerrig  $2\frac{3}{4}$  Mill., i Frankrig 9 Mill., i England  $6\frac{1}{2}$  Mill., i Italien  $3\frac{1}{2}$  Mill., i Schweiz  $2\frac{1}{2}$  Mill. o. s. v. Nu maa Transitafgifterne ganske vist, som ovenfor anført, sikkert samtidig nedsættes, hvilket iøvrigt vil medføre yderligere Indtægtstab for de Lande, der have Overskud af Transitafgifterne, men selv under denne Forudsætning vil Portonedsættelsen dog medføre en betydelig Mindreindtægt.

Derimod er det vistnok sandsynligt, at Udviklingen vil fortsættes med Hensyn til Nedsættelser af Brevportoens ved nye Specialkonventioner, idet de Lande,

der have Interesse i at lette den gensidige Postudveksling overfor et enkelt eller nogle enkelte andre Lande, det være sig af økonomiske eller andre Grunde, vil søge saadanne Konventioner afsluttede med de paa-gældende Lande, og navnlig synes der at være en Tilbøjelighed hos større Stater til paa denne Maade at knytte mindre Stater til sig. I svenske Fagblade blev det f. Eks. for kort Tid siden omtalt, at Tyskland havde foreslaaet Sverige at nedsætte Brevporto for de gensidig udvekslede Forsendelser.

Imidlertid synes der ogsaa paa dette Punkt af finansielle Grunde at være indtraadt en midlertidig Standsning i Udviklingen. Endog i et Land som England, der hidtil er gaaet i Spidsen med Portonedsættelser, synes man at have faaet Betæneligheder. Saaledes svarede den engelske Generalpostmester i April Maaned d. A. en Deputation, som forelagde ham Ønsket om Indførelse af Pennyporto for Breve til Frankrig, at Tabet for Postvæsenet ved en saadan Foranstaltning i det første Aar vilde blive 90000 £. Pennyporto for Breve indenfor det britiske Rige foraarsagede nu et aarligt Tab af 155000 £, og dette Tab forøgedes ved Tilvæksten i Korrespondancen, fordi Omkostningerne ved Befordringen af et Brev i Gennemsnit var mere end 1 Penny. Pennyporto for Korrespondancen med U. S. A. foraarsagede ogsaa et betydeligt Tab, som endnu ikke kunde beregnes nøjagtig. Under Hensyn til de for Tiden i det engelske Rige herskende finansielle Vanskeligheder vilde han foreslaa, at man skulde have Taalmodighed og afvente bedre Tider til Gennemførelsen af den ønskede Reform.