

paarden langs de voornaamste wegen van het rijk met een uniform tarief, en speciaal het vervaardigen van een *Itineraire* of reiswijzer, met nauwkeurige aanwijzing van de onderlinge afstanden tussen de verschillende plaatsen⁸⁾. Pijman, op 27 februari 1807 tot directeur-generaal benoemd, trad nu in de plaats van Queysen als voorzitter van de commissie.

In april 1807 ging een nieuw rapport naar Lodewijk, ditmaal een uitvoerig stuk, waaraan wederom een concept-decreet was toegevoegd. In een afzonderlijk hoofdstuk zette de commissie haar gedachten uiteen over de vestiging van een Paardenposterij in het koninkrijk. Het was zeer moeilijk geweest daarvoor algemene grondbeginselen te vinden die overeenkwamen met de intenties van de koning. Men zou in het nieuwe koninkrijk eerst gewoonten en gebruiken moeten vernietigen, waarin velen een middel van bestaan vonden. In Holland hadden de reizigers de keus tussen vele verschillende middelen van vervoer. Zowel arm als rijk kon er goedkoop of duur het hele land doorreizen, vele families vonden er hun bestaan in het voermansbedrijf en het aantal rijtuigverhuurders en paarden was er verhoudingsgewijs misschien zelfs veel te groot voor het aantal reizigers. Dit alles had de commissie er toe gebracht haar beschouwingen te baseren op de vraag: kon in Holland een Paardenposterij worden opgericht overeenkomstig de wetten en reglementen, die daarvoor in andere landen waren vastgesteld?

De conclusie was, dat deze vraag ontkennend moest worden beantwoord. Slechts met moeite hielden de Paardenposterijen zich daar staande, alleen doordat aan de postmeesters voorrechten werden verleend en schadeloosstellingen vanwege het gouvernement toegekend. In Frankrijk droegen bovendien de stagnatie in de handel en het zeer grote aantal publieke rijtuigen er toe bij om de Paardenposterij te verarmen en zelfs de afschaffing van het tolrecht had er het gebruik van die dienst niet doen toenemen. Ook in Duitsland liet de organisatie veel te wensen over: verscheidenheid in de tarieven, onvoldoende bezetting van de stations, slechte kwaliteit van de paarden en trage dienstuitvoering bezorgden er de inrichting geen goede naam. Deze dankte haar voortbestaan waarschijnlijk alleen aan het feit, dat alle openbare voertuigen er gereden werden door paarden van de postmeesters, wier belangen niet, zoals in Frankrijk, geschaad werden door particuliere onder-