

endnu højere. Man har derfor foreslaaet Mindstebeløbene forhøjede til henholdsvis 5 Kr. og 50 D., i sidste Tilfælde dog saaledes, at den rejsende ikkun skal betale Billettens Pris i Tillæg, saafremt denne er mindre end 50 D.

#### Til § 14.

I Slutningsbestemmelsen i denne § ligger en Forudsætning om, at der skal gives enhver rejsende, der har Løst almindelig Billet, Fribefordring for et vist Kvantum indskrevet Rejsegods.

Som bekendt bestaar en saadan Ret i de fleste Lande, s. Ets. i Skandinavien, Nordtyskland, Holland, Frankrig, England og Amerika. Andre Steder, navnlig i Sydtykland, Østerrig-Ungarn og Belgien, maa der betales for alt indskrevet Rejsegods. I Teorien anses denne sidste Ordning i Almindelighed for den retfærdigste og bedste, da Bederlaget for Rejsegodsets Befordring ellers maa ligge i Billetprisen og rejsende uden Bagage saaledes betale for dem, der føre Bagage med sig. Betales der derimod særskilt for Rejsegods, maa Udgiften falde der, hvor Fordelen er, og den almindelige Billetpris kunne nedsættes i tilsvarende Grad.

Uagtet det vel maa erkendes, at der er meget, der taler for Rigtigheden af dette Ræsonnement, er det dog tvivlsomt, om det er fuldtud holdbart, og om man i alt Fald ikke af praktiske Grunde bør bibeholde den nuværende Ret til fri Befordring af et passende Kvantum Rejsegods. Hvor denne Ret bestaar, tilkommer den jo enhver rejsende, og den, som ikke benytter den, kan for saa vidt ikke beklage sig over, at der sker ham Uret; faktisk er Forholdet vel ogsaa det, at samme Person snart benytter sig af Retten, snart ikke. Men bortset herfra maa det erindres, at der er en stor Mængde rejsende i alle Klasser og paa alle Afstande, som med Nødvendighed maa medføre Rejsegods. Det er ingenlunde Tilfældet, som det ofte gøres gældende, at det væsentlig kun er Langvejsrejsende og ganske særligt de velhavende og Udlændinge, som føre Rejsegods med sig; tværtimod kommer det vel her mere an paa, hvorlænge en rejsende bliver borte fra sit Hjem, end hvorlangt han fjerner sig fra det, og Retten benyttes i en fremtrædende Grad paa en stor Mængde ganske korte Rejser og af ubemidlede, saaledes af Haandværkeren, som tager sit Værktøj og sine Redskaber med til Arbejdsstedet, Landboen, som bringer Torvegods til Købstaden, Tjenestehendet, som flytter, den handlende, som fører Prøvekasser med sig o. s. v. Og da Rupeen nu

ikke er eller kan være tilstrækkelig rummelig for alle disse Ting, er det næppe nogen ubillig Fordring, at Sernbanen uden særligt Bederlag skal afgive rimelig Plads til dem i Togets Skovogn.

Hertil kommer en anden Betragtning. Skulde Rejsegodstaksten fastsættes rationelt, maatte den blive meget dyr; der forlanges Befordring med et bestemt Tog og saa hurtig som Køreplanen tillader det, og naar den Omstændighed, at den rejsende har en Billet til Toget, slet ingen Betydning skal have med Hensyn til Rejsegodset, maa Fragten derfor blive den høje Ekspresgodsfragt (Vovforlaget's § 19, 2det Stk. og § 61 Punkt 2). I Reglen fastsættes Rejsegodstaksten imidlertid meget lavere — hvorved man da faktisk bryder med det Retfærdighedsprincip, man vil hævde — men selv da bliver Rejsegodstaksten i mange Tilfælde en forholdsvis stor Byrde. Saaledes betaler en III Kl. rejsende i Ungarn, naar han kører 30 Km. (4 Mil) frem og 30 tilbage med Persontog, 1 Kr. 50 Ore for sin Befordring, men for hvert Stykke Rejsegods han fører med sig, maa han yderligere betale 75 D., det er 50 pCt. mere. Forholdsvis mest føleligt er dette paa de korte Afstande, hvor Billetprisen er lav; men da Rejsegodstaksten maa være ens for alle Vognklasser, rammer den tillige særligt 3dje Klasse. Den falder altsaa haardest netop paa de uheldigste Steder.

Hertil kommer, at en saadan moderat Rejsegodstakst ikkun vil kunne bringe Banerne en forholdsvis mindre Indtægt, medens Billetprisen paa den anden Side ikke vil kunne nedsættes paa en for de rejsende følelig Maade. I Østerrig og Ungarn indbringer Rejsegodstaksten 5 à 6 pCt. af, hvad Billetstaksten indbringer. Det vilde hos os svare til c. 450,000 Kr. om Aaret, men da der allerede nu oppebæres noget over 100,000 Kr. for overvægtigt Rejsegods, vilde det Beløb, der aarlig kunde fordeles mellem dem, som ikke medføre Rejsegods, blive c. 350,000 Kr. eller lidt over  $\frac{1}{10}$  Ore (0,1158 Ore) pr. Personkilometer, mellem  $\frac{3}{4}$  og 1 Ore (0,888 Ore) pr. Personmil. Dette Beløb er saa ringe, at Nedsættelsen i Reglen bliver ganske illusorisk. En Billet til 8 Mils Rejse paa 3dje Klasse koster nu  $8 \times 25$  Ore = 2 Kr.; beregnet efter  $8 \times 24$  Ore vilde den blive 192 eller afrundet 195 Ore. En saadan Nedsættelse kan man vel kalde saa godt som umærkelig; men paa en anden Maade vilde Foranstaltningen medføre meget kendelige Ulemper, efterhvert det har vist sig i de Lande, som ikke anerkende nogen Ret til fri Indskrivning af Rejsegods, at Rupeerne overskyldes med Rejsegods til stor Gene for de