

rejsende, uden at Togpersonalet er i Stand til at hindre det. Selv om man vilde nedsette Rejsegodsstatsten til det lavest tænkelige Beløb, et Ekspeditionsgebyr paa 5 Ore pr. Stk., i hvilket Fald den kun vil indbringe c. 50,000 Kr. om Aaret ($\frac{1}{8}$ Ore pr. Personmil) turde det vise sig, at denne Ulempe vilde blive ret følelig.

Det synes derfor lidet hensigtsmæssigt at indføre en ny Takst, som er ilde set af de rejsende, blot for at hævede en Teori for Billedeberegningen, der mulig ikke er holdbar og i ethvert Tilfælde uden sand praktisk Betydning.

Til § 16.

Den højeste Erstatning for bortkommet Rejsegods er nu 5 Kr. pr. Pund (i Forbindelsen mellem Landsdelene 4 Kr. pr. Pund). Kan Vægten ikke oplyses, er Maksimum 250 (200) Kr. En større Erstatning kan den rejsende betinge sig ved forud at angive Godset til en højere Værdi og betale den derfor fastsatte Garantipræmie. Disse uheldige Begrænsninger i Erstatningens Størrelse bortfalde efter Forslaget, idet der indføres tilsvarende Regler som for Gods, jfr. nedenfor Bemærkning ad Afsnit IV, § 35 ff.

Til § 18.

Naar Rejsegods ikke kan udleveres straks efter Togets Ankomst, har den rejsende i Sylland-Sjyn Krav paa Godtgørelse for Afsavn med højst 10 Ore pr. Pund og Døgn, dog ikke for mere end 7 Døgn. Maksimum for 50 Pbd. er saaledes 35 Kr. Efter de sjællandske Regler gives slet ingen Godtgørelse for Afsavn. I Lovforslaget sættes Godtgørelsen til 25 Ore pr. Kg. og Døgn, højst for 8 Døgn, altsaa for 25 Kg. = 50 Pbd. til 50 Kr.

Til Afsnit IV og V.

„Befordring af Gods og levende Dyr“.

Som ovenfor omtalt, blev der den 14de Oktober 1890 affluttet en international Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbanerne mellem befuldmægtigede for Staterne Belgien, Frankrig, Italien, Nederlandene, Luxemburg, Rusland, Svejts, det tyste Rige og Østerrig-Ungarn. Denne Overenskomst, som Danmark ved Lov af 30te Marts 1894 er bemyndiget til at til-

træde, og som kun angaar Godstransporter, der berøre flere af de kontraherende Lande, er lagt til Grund for Bestemmelserne i Lovforslagets IV og V Afsnit om lokale Godsforsendelser i Danmark. En Overtættelse af Overenskomsten findes trykt i Rigsdagstidenden for 1893-94 Tillæg A., Sp. 3169 ff.

Bestemmelserne i Lovforslaget ere i Reglen ordlydende ens med den internationale Overenskomsts, dog ere de Artikler udeladte, som ikke vedrøre Banernes Stilling til Publikum, men kun angaar det indbyrdes Forhold mellem flere Baner. Dette gælder saaledes den internationale Overenskomsts Art. 1, 4, 5 første Del, 20, 23, 27 28 og 47-60. Paa den anden Side henviser den internationale Overenskomst flere Steder til, at dens Bestemmelser maa suppleres ved de enkelte Staters Love eller Reglementer. For saa vidt nu disse supplerende Bestemmelser egne sig til at have Lovkraft, ere de medtagne i Lovforslaget. Saaledes indledes Afsnittene IV og V med en Angivelse af de forskellige Forsendelsesmaader, som Afsenderen kan vælge.

Afvigelser fra den internationale Overenskomst af nogen Betydning findes kun paa 3 Punkter, nemlig:

1. I Lovforslagets § 30. Efter den internationale Overenskomst, som her følger den franske Ret, skal ethvert Fragtbrev ledsages af et enslydende Duplikat, som med Jernbanens Rbittering tilbageleveres Afsenderen. Der tillægges dette Duplikat en stor Betydning. Vel gælder det ikke som Originalfragtbrev, men den Afsender, som stiller sig ved det, opgiver dermed sin Raadighedsret over Godset. Han kan ikke standse Godset under Vejs, og han kan ikke uden Adressatens Samtykke anlægge Retssag mod Jernbanen, f. Eks. til Erstatning. Meningen hermed er at beskytte Adressaten mod Afsenderens Upaalidelighed; efter en i Frankrig meget udbredt Handelsædvane sender Afsenderen nemlig Duplikatet til Adressaten, saasnart Godset er indleveret til Befordring. Paa Duplikatet kan Godset vel ikke fordres udleveret, men Adressaten er sikret mod svigagtige efterfølgende Dispositioner fra Afsenderens Side.

Der synes ikke at være Anledning til i vor lokale Færdsel at bibeholde denne noget kunstige og fra det her Tilvante afvigende Regel. Man har derfor i Lovforslagets § 30 overladt det til Afsenderens eget Valg, om der samtidig med Fragtbrevet skal udstedes et Duplikat. Forlanger han det ikke, stilles der heller ikke fra Jernbanens Side