

noget Forlangende i saa Henseende, men ønsker han det, udstedes der et Duplikat, og der tillægges det da samme Betydning som efter den internationale Overenskomst (jvfr. § 30, 2det Stk.; § 33, sidste Stk.; § 36, 2det Stk.).

2. Den anden Afvigelse findes i Lovforslagets § 46. Efter den internationale Overenskomst kan Godtgørelsen for Overstridelsen af Leveringsfristen efter Omstændighederne synke ned til $\frac{1}{10}$ af Fragten. I § 46 har man paa Grund af Forholdenes Forskellighed ikke ment i noget Tilfælde at burde gaa lavere end til Halvdelen af Fragten.

3. Efter den internationale Overenskomsts Art. 42 gives 6 pCt. Morarenter af Erstatninger. Da Erstatningsager i den lokale Færdsel ville blive afgjorte betydelig hurtigere end, hvor mange Baner ere implicerede i Sagen, har man ment at kunne udelade denne Regel.

Gennemførelsen af Lovforslagets Afsnit IV og V vil være et ikke ringe Fremstrid. Den internationale Overenskomst, som er fulgt i alt væsentligt, er efter sin hele Tilblivelseshistorie et i enhver Henseende fortrinligt Arbejde; den er udarbejdet med et frit og klart Blik for, hvad Omstændingens Tarv kræver, og med en alsidig Stræben efter at ramme den retfærdigste Afgørelse. Dette viser sig særligt i de Bestemmelser, der omhandle Banens Erstatningspligt. I Tilfælde af Godssets Tab udbetales saaledes den fulde Værdi, som Godset havde paa Afgangstationen, dengang det blev indleveret til Befordring; Afsenderen kan endog mod en Præmie sikre sig et større Beløb — altsaa navnlig sin tilfugtede Binding (Lovforslagets §§ 41, 43 og 44). Fuld Erstatning ogsaa for Interessesetab gives derhos i alle Tilfælde hvor Staden styldes Forsæt eller grov Uagtsomhed fra Jernbanens Side (§ 47). Disse Regler danne en heldig Modsatning til de nugældende, hvorefter Jernbanens Erstatningspligt i alle praktiske Tilfælde begrænses til højst 1 Kr. pr. Kg. af Godssets Vægt — et i mange Tilfælde højst utilstrækkeligt Beløb.

Bestemmelserne i Afsnit V indeholde væsentlig samme Regler som Kreaturtariffen af 1ste Juni 1889, dog med de Wendringer, som følge af den internationale Overenskomst, der vel omfatter, men ikke giver Regler om levende Dyrs Befordring.

En almindelig Bemærkning skal her tilføjes. Man kunde spørge, om det ikke vilde være hensigtsmæssigere at indskrænke Lov-

forslagets Afsnit IV og V til de Regler, der afvige fra den internationale Overenskomst og give en almindelig Bestemmelse om, at denne Overenskomst for øvrigt vil være at følge ogsaa i vor lokale Færdsel. Det skønnes dog ikke, at denne noget ekstraordinære Fremgangsmaade vilde anbefale sig. For at vide, hvad der i dette Forhold er gældende Ret, maatte man nemlig i saa Fald undersøge og sammenligne Bestemmelserne i Loven og i den internationale Overenskomst, der i saa Tilfælde formentlig maatte trykkes som Bilag til samme. Dette vilde baade være bekvæmligt — saameget mere som den internationale Overenskomst indeholder en Række Bestemmelser, der kun angaa det indbyrdes Forhold mellem Banerne (jfr. ovfr.) — og efter Omstændighederne kunne give Anledning til tvivlsomme Fortolkninger. Yderligere vilde enhver ny Regel, der maatte vedtages i den internationale Forbindelse, straks blive Ret i Danmark, ogsaa for den rent lokale Færdsel over Statsbanerne, uden at der var givet den danske Lovgivningsmagt Vejledning til at skønne over, om den egner sig for vore særlige Forhold.

Til Afsnit VI.

„Betalingen for Befordringen“.

Til § 59.

I Henhold til, hvad der er udviklet i Indledningen til disse Motiver, gaar § 59 ud fra, at kun Taksternes Grundlag skal fastsættes ved Lov, Enkeltighederne derimod af Administrationen.

Ved de i denne § indeholdte Bestemmelser fastslaas den Grundsætning, at Taksterne ikke maa benyttes til Begunstigelse af Enkeltmand. Herhen hører navnlig Bestemmelsen om, at Taksterne skulle behørigt offentliggøres, saa at alle kunne kende dem og indrette sig efter dem. Dernæst Bestemmelsen om, at de offentliggjorte Takster skulle overholdes, og at det ikke skal tillades Jernbanen at slutte Privatoverenskomster eller Afkorder, hvorved enkelte Forsendere begunstiges. Hvor Banerne drives som rene Handelsforetagender, saaledes som i England og Amerika, er den hemmelige Afkord Hovedreglen for alle nogenlunde betydelige Transporter, medens den almindelige, offentliggjorte Tarif kun anvendes for de imaa Forsendelser. Men hvor Banerne drives med det Formaal for Dje at komme hele Landets Omstætning til gode, maa — som udtrykt i §'s 4de Stk. efter den