

og til beklagte Bilag, hvor den ny Takst 4 er sammenstillet med de to gamle Takstklasser, som den afløste. Det viser sig, at der her intetsteds er Tale om Forhøjelser paa en halv Snes Kroner pr. Vognladning (som angivet Forh. S. 664), men høist om et Tillæg af 4 Kr. 50 Ø., og det paa ganske upraktiske Afstande (selv paa 300 Km. er Tillæget kun 1 Kr. 80 Ø.); derimod er der Nedsættelser paa 10,15 og indtil 23 Kr. pr. Vognladning paa høist praktiske Afstande.

Man skal herefter gaa over til de mindre omfattende Ansejninger.

#### Cykletaksten.

1. Det paaftaas (Forh. Sp. 143), at det har været uberettiget at indføre en Takst for Cykler, der medføres af rejsende. Hertil skal man bemærke, at Ministerens Udtalelser om denne Sag i Folketinget (Forh. 1895—96, Sp. 4745) vare temmelig ubestemte, men i øvrigt forandrede Ministeren under Sagens Behandling sin Anskuelse om Befordring af Rejsegods. I det oprindelige Lovforslag var det foreslaaet, at et vist Kvantum Rejsegods skulde gaa frit, og Motiverne indeholdt en vidtløftig Begrundelse af dette Standpunkt (Motiverne ad § 14). Men da den oprindelig foreslaaede Grundtakst for III. Klasse's Billetter af 2,5 Ø. pr. Km. ønskedes nedsat til 2,35 Ø. eller med 6 pCt. — en Forøgelse af Risttoen paa flere Hundrede Tusinde Kroner aarligt — gjordes det fra Regeringens Side til en udtrykkelig Betingelse for at acceptere dette Forslag, at der indførtes en Takst for alt Rejsegods for Nemheds Skyld i Form af et Indskrivningsgebyr. Men hvad der er indført for Cykler (der for øvrigt som uemballeret Gods ikke falde ind under Lovens Begreb om Rejsegods, om end analoge Synspunkter gøre sig gældende) er netop et Indskrivningsgebyr, o: et af Bøgten uafhængigt Gebyr. Dette er fastsat overmaade lavt, nemlig for almindelige Cykler til 30 Ø. pr. Styk for Afstande indtil 50 Km., for større Afstande fra 50—100 Ø. Grunden til denne Takst er den store Byrde, som Cyklobefordringen paalægger Banerne, og som allerede tidligere havde nødvendiggjort en Takst paa de stærkt befærdede Strækninger. Endnu kan tilføjes, at man i denne Henseende netop følger Ublandets Eksempel. En Cykletakst er først indført i det „praktiske“ England, senere i Belgien og Østerrige; ogsaa i Sydtykland betales for Cykler, og andre Lande ville sikkert snart følge med — i alt Fald naar de nedsætte deres Takster.

#### Bankebogne.

2. Om Befordringen i Bankebogne gælde noget tilsvarende Betragtninger. Det var Hensigten med den ny Takst at begrænse Antallet af de tidligere „Moderationer“ det mest mulige, om muligt helt afstafte dem, og det synes klart, at dette Synspunkt maa gøre sig desmere gældende, jo mere Grundtaksten nedsættes. Det havde muligt været rigtigt i det ny Personreglement helt at ophæve den tidligere Moderation for Selskabsrejser, men i ethvert Fald synes det umuligt at udvide Bankebognsinstitutionen til Sjælland, hvor den før var ukendt, eller at begunstige Syder og Synboer paa Sjællændernes Bekostning. Heller ikke havde man Materiel til en saadan Udvikelse. Man kan heller ikke tænke, at den daværende Ministers Udtalelser under Takstlovens 1ste Behandling (der fremkom under Forudsætning af, at Prisen for Befordring i III. Klasse blev 2,5 Ø. pr. Km.) vare af en saadan Natur, at de indeholdt et bindende Løfte, der maatte kunne paaberaabes til alle Tider og under forandrede Forhold.

#### Billetter til Holland m. m.

3. Sp. 492 siges det, at „man fortæller de mest utrolige Ting, f. Eks., at den samme Tur ikke koster det samme frem og tilbage“. Det er Generaldirektoratet ganske uvitterligt, hvad der her siges til. Sp. 630 omtales, at en Billet fra Kjøbenhavn til Gedsø koster 5 Kr., men naar man vil tilbage igen fra Gedsø er en Statsbanestation, medens de lollandse Stationer ere Privatbanestationer. For øvrigt koster en III. Kl.s Billet Kjøbenhavn—Gedsø 3 Kr. 25 Ø., Billetterne til Holland (paa III. Kl.) fra 3 Kr. 60 Ø. til 4 Kr. 50 Ø.