

4. Efter det oprindelige Lovforslag kunde Prisen for en I. Kl. Billet sættes = Summen af en II. og en III. Kl. Billet, og det var ogsaa Hensigten at gøre det. Da man fremtidig skulde udstede Billetter mellem alle Stationer, maatte man jo spare paa Billetsforterne. Uden at tilsigte en Forandring netop i denne Foranstaltning ændrede man imidlertid i Rigsdagen Ordlyden af de paagældende Bestemmelser, idet man tilføjede, at Prisen for alle Billetsforter skulde afrundes opad til 5 Ø., hvoraf Følgen var, at man i henimod Halvdelen af de forekommende Tilfælde ikke uden videre kunde sammenlægge Prisen for en II. og III. Kl. Billet til en I. Klasse.

Billetsprisen
for I. Kl.

Paa 43 Km. f. Gts. skal en Billet efter Loven koste:

paa III. Kl. $43 \times 2,35 \text{ Ø.} = 101,05 \text{ Ø.}$, afrundet 105 Ø.

paa II. Kl. $43 \times 4 = 172$ —, afrundet 175 Ø.

Summen af disse Tal er 280 Ø., men den I. Kl. Billetspris maa efter Loven ikke sættes højere end til:

$43 \times 6,35 \text{ Ø.} = 273,05 \text{ Ø.}$, afrundet 275 Ø.

For ikke at bryde Lovens Ord, men paa den anden Side begrænse Antallet af særlige I. Kl. Billetter satte man her Taksterne til:

for III. Kl. 105 Ø.

for II. Kl. 170 —

for I. Kl. $105 + 170$ 275 Ø.

Paa de korte Afstande kunde denne Fremgangsmaade imidlertid ikke anvendes, da man derved vilde faa et Forhold mellem Vognklasserne, der afveg altfor stærkt fra det almindelige, f. Gts.:

for 7 Kilometer vilde man,

i Stedet for $45 - 30 - 20 \text{ Ø.}$,

faa $45 - 25 - 20$ —,

for 11 Kilometer:

$70 - 40 - 30$ — o. f. f.

For de korteste Afstande maatte man altsaa give Slip paa den Fordel, at en I. Klasse Billet nøjagtig svarer i Pris til Summen af en II. og en III. Klasse. Man udstedte derfor overalt særlige I. Klasse Billetter paa de korteste Afstande (indtil 30 Kilometer, jfr. i øvrigt Indstilling til Ministeriet af 2den Maj 1896.)

5. Endnu staar tilbage Kritikken af Bestemmelserne om „lette Varer“ og „lange Genstande“. I alle her bekendte Tariffer udskiller man visse Vareforter, hvis Vægt er ringe i Forhold til deres Rumfang, som altsaa fylde i Vognen uden at veje til, og man regner da en højere Fragt for dem, i Reglen saaledes, at man ved Fragtberegningen forøger Vægten med 50 pCt. Som karakteristiske Eksempler kan nævnes Blaar, Hør, Vat, Kort, Damepynnt m. m. I Tyskland kaldes disse Varer „sperrige“, i Sverige „strykmande“, hos os — hvor Beregningsmaaden med 50 pCt. Tillæg altid har bestaaet — kaldtes de tidligere „voluminøse“, men siden 1890 har man søgt at gengive dette Ord med „lette Varer“. Ved Siden deraf havde man før et Begreb „omfangsrige Genstande“, der forklaredes som saadanne, der ikke kunde indlæses i lukkede Vogne gennem Sidedørene, som altsaa krævede en særlig Vogn, enten paa Grund af deres Længde (f. Gts. Tømmer) eller paa Grund af deres Omfang (f. Gts. Agerbrugsmaskiner). Nu har man (ligesom i de tykke Reglementer) indskrænket sig til de to Begreber „lette Varer“ og „lange Genstande“. I øvrigt ere de ny Regler som Helhed betydeligt gunstigere for Publikum end Reglerne af 1890, og der er ikke hørt en eneste Klage over dem, uden for saa vidt visse Agerdyrkningsmaskiner, navnlig Meje-, Kense- og Tærskemaskiner, ere blevne henførte til lette Varer. Klagen skyldes dog vistnok en Misforstaaelse fra en Stations Side, der havde regnet dem som lette, ogsaa naar de vare nedpakke i Kasser, men denne Fejl blev straks rettet. I Reglen kræve disse Maskiner særlig Vogn, og Stykgodsfragten (efter Takst 2 eller 3), selv med et Tillæg af 50 pCt., er en overmaade lav Betaling. Fra Kjøbenhavn til Herning er Fragten for en Mejemaskine af Vægt 250 Kg., paa særlig Vogn,

Lette Varer.
Lange
Genstande.