

ikke Grund til at tro, at den vil blive benyttet i stort Omfang. Alligevel tror jeg, det vil være heldigt at have en saadan Bestemmelse.

Blandt de nye og afgørende Ting i Forslaget er Bestemmelsen om, at Ministeren bemyndiges til at fastsætte visse Undtagelsestariffer, og Bestemmelsen i § 65 om særlige Fragtaftaler, i Forbindelse med hvilken staar Ophævelsen af Bestemmelsen i § 59 om Forbud mod saadanne særlige Fragtaftaler. Hvad de almindelige Undtagelsestariffer angaar, vil der sikkert ikke fra nogen Side blive rejst nogen Kritik, det vil være overordentlig heldigt paa denne Maade at kunne imødegaa en Konkurrence. Noget anderledes stiller Sagen sig maaske for de specielle Fragtaftalers Vedkommende. Det er efter mit Skøn maaske den vigtigste Bestemmelse i hele Takstlovforslaget, det er den Bestemmelse, som betyder den principielle Skiften Signaler. Men paa den anden Side er det klart, at der fra forskellig Side vil fremkomme Kritik af den. Man vil hævde, at saadanne særlige Aftaler med enkelte af Statsbanernes Kunder strider med selve Statens naturlige Princip, dette, at alle Borgere skal stilles lige, og man vil henpege paa de beklagelige Konsekvenser, der i visse Lande har været af saadanne særlige Aftaler.

Personlig tror jeg ikke, at disse Indvendinger spiller nogen Rolle. Jeg tror ikke, at man paa nogen Maade kan jævnløse de amerikanske og de danske Forhold. For øvrigt var det i Amerika ikke Statsbaner, som havde at tage Hensyn til Staten og de almindelige Tarv, men det var store Privatbaneselskaber, og Forholdene, Trusternes Betydning o. s. v., er helt anderledes i Amerika end herhjemme. Jeg personlig tror derfor ikke, der vil være nogen som helst Fare ved en saadan Specialtarifiering, jeg tror, det vil være en overordentlig heldig Bestemmelse. Men jeg er klar over, at dette Punkt maa undersøges meget nøje af Hensyn til de Konsekvenser, det vil kunne faa f. Eks. for mindre industridrivende i deres Forhold til de større industrielle Foretagender.

Paa den anden Side er Meningen med Bestemmelsen den, at Statsbanerne gennem en særlig Fragtaftale skal kunne beholde en Fragt, som ellers vilde gaa fra dem; det vil med andre Ord sige, at den Virksomhed, som med Statsbanerne slutter en særlig Fragtaftale, i modsat Fald vilde være i Stand til at befordre Varerne — det vil jo navnlig her dreje sig om Godsbefordring — paa anden Maade, f. Eks. med egne Last-

automobiler, og det vil igen sige, at den paa-gældende store Virksomhed i og for sig ikke tjener noget ved den særlige Fragtaftale. Den store Virksomhed er den, der ellers vilde være i Stand til at sende Varerne af Sted f. Eks. med Lastautomobiler og altsaa alligevel indkassere den Fordel, som den store Virksomhed har i Forhold til den mindre Virksomhed. Dette gør, at man efter min Mening ikke behøver at være saa forfærdelig bange for denne Bestemmelse. Der findes ogsaa, rent bortset fra Kravet om, at der skal fastsættes Regler for disse Aftaler, og at de skal træffes ud fra en forsvarlig Basis, en Begrænsning af de Nedsættelser, der kan foretages, idet man ikke maa gaa mere end 33 $\frac{1}{2}$ pCt. ned for Godssets Vedkommende.

Her i Danmark har særlige Fragtaftaler været benyttet i meget stort Omfang af en Virksomhed, som i mangt og meget kan sidestilles med Statsbanerne; jeg tænker paa Det Forenede Dampskibsselskab. Man er endvidere indenfor Privatbanerne kommet ind paa i stedse stigende Omfang at benytte særlige Fragtaftaler for at beholde Trafik og for at skaffe sig mere Trafik. Jeg ved f. Eks., at de lollandske Baner og Kallehave-Banen gennem længere Tider har praktiseret saadanne særlige Aftaler, og i den sidste Tid har vi faaet at vide, at de sydfynske Baner med overordentlig heldigt Resultat har gennemført en saadan Fragtpolitik. Jeg hørte forleden ved et Møde Direktøren for disse Baner erklære, at man der gennem særlige Fragtaftaler havde været i Stand til at tilbageerobre praktisk talt al den Trafik, man havde tabt, den Gang Automobilerne begyndte ovre paa Fyn. Der findes utvivlsomt en hel Række Eksempler, som viser, at det vil være overordentlig gavnligt for Statsbanerne at kunne træffe saadanne særlige Fragtaftaler.

Jeg har hørt et enkelt Eksempel, hvor en særlig Fragtaftale vilde have kunnet skaffe Statsbanerne en aarlig Merindtægt paa ca. 200 000 Kr. Det er altsaa et Spørgsmaal af ganske overordentlig stor Værdi for Statsbanernes Økonomi. Jeg kan ikke sige andet end, det synes mig meget tiltalende, at man gennem Lovforslaget angaaende Ændringer i Statsbanernes Takster søger at forbedre Statsbanernes Økonomi ved at skaffe større Indtægt. Man kan selvfølgelig kun med Sympati se paa Bestræbelserne for at forbedre Statsbanernes Økonomi ved Nedsættelse af Udgifterne, men jeg synes, at man med endnu større Sympati maa se paa de Bestræbelser, som gaar ud paa at forhøje Statsbanernes Indtægter.