

liggende Styrelsesloves Formaal og Virkemidler, haaber jeg, at det høje Landsting vil kunne lade dem blive en lignende Tilslutning til Del.

Det andet Omraade, hvorpaa der ved disse Lovforslag søges tilvejebragt saadanne Arbejdsbetingelser for Styrelsen, at Forrentningskravet kan stilles, er Takstomsraadet. Her ligger Forholdet forskelligt for de 3 Virksomheder, idet Lovgivningen aldrig har blandet sig i Telegraf- og Telefonvæsenets Takster, men har overladt Fastsættelsen af disse og Ændring af dem til Ministeren. Denne Virksomhed har altsaa i den Henseende al ønskelig Frihed. For Postvæsenets Vedkommende er Forholdet dette, at en Del af dets Virksomhed er monopoliseret, idet det har Eneret paa Befordringen af Breve og Brevkort, hvorimod det paa alle de øvrige af sine Befordringsomraader er den samme Konkurrence underkastet som Statsbanerne og andre Befordringsforetagender. For den monopoliserede Del af Virksomheden har man ikke ment det nødvendigt at ændre noget i de bestaaende Bestemmelser, hvorefter Ændringer indenfor Lovens Maksimaltakster skal have Finansudvalgenes Tilslutning, inden de kan træde i Kraft, hvorimod man for de øvrige Forsendelsers Vedkommende samt med Hensyn til Afgrænsningen mellem Lokalporto- og Landsporoomraadet foreslaar, at Ændringer fremtidig skal kunne fastsættes af Ministeren.

For Statsbanernes Vedkommende er Forholdet jo dette, at intet af deres Virksomhed er monopoliseret. Fra alle Sider trænges Banerne i Konkurrencen, mellem Land og By af Person- og Lastbiler, fra Havn til Havn af Dampskibe, Motorskonerter og lignende, og Danmark har særdeles mange Havne og faar flere og flere. Byerne indretter sig Aar efter Aar med store Kapitaludgifter paa at gøre deres Havne bekvemme for Trafikken ad Søvejen. Banerne har derfor meget vanskelige Kaar i et Øland som Danmark, og selv om en ensartet Takst for samme Befordringsafstand hele Landet over stadig bør tilstræbes, er det paa den anden Side umuligt, at Banerne kan hævde sig i den af Udviklingen og Landets geografiske Forhold skabte Konkurrence, hvis man ikke giver dem den fornødne Beføjelse

til at kunne afpasse og ændre deres Takster efter stedlige eller øjeblikkelige Forhold.

Ud fra disse Betragtninger foresloges ved Lovforslagenes Fremsættelse i Folketinget, bortset fra nogle formelle Ændringer og Ændringer af mindre Betydning, følgende 3 Hovedændringer i de nugældende Lovbestemmelser. For det første foresloges Bortfald af det hidtidige Forbud mod private Overenskomster, det vil sige Fragtaftaler med Enkeltmand; og i Forbindelse dermed foresloges det at give Generaldirektøren Bemyndigelse til i særlige Tilfælde, hvor Hensynet til Driftens Økonomi gør det ønskeligt, at nedsætte Taksterne med indtil 50 pCt. for Personer og 33 $\frac{1}{2}$ pCt. for Gods og levende Dyr. En saadan Ret til at træffe Fragtoverenskomster med Enkeltmand kan Statsbanerne ikke undvære, den har og den bruger enhver af deres Konkurrenter, og den er derfor nødvendig for Statsbanerne for at kunne fastholde Transporter eller erhverve nye Transporter, som ellers vilde benytte andre Befordringsmidler. Privatbanerne har i længere Tid haft Regler om Adgang til saadanne Overenskomster og har anvendt dem med Fordel. Det andet Punkt er, at der gives Ministeren Ret til i særlige Tilfælde at fastsætte Undtagelsestariffer. Saadanne Undtagelsestariffer har en almindelig Karakter, for saa vidt som de bekendtgøres offentligt og gælder for alle Forsendelser mellem bestemte Stationer eller dog for Forsendelse af visse Varer mellem bestemte Stationer. De er formaalstjenlige, hvor f. Eks. Transportvejen ad Jernbanen mellem to Byer er uforholdsmæssig længere end Landevejsruten, hvor man altsaa ved en Undtagelsestarif takstmæssig set vil kunne reducere Afstanden mellem de paagældende to Byer og derved skabe Mulighed for at flytte Trafikken fra Landevejen tilbage til Jernbanen, medens Forholdet i Øjeblikket er dette, at man ifølge Loven uvægerlig skal beregne Taksten, ikke efter den lige Linie mellem to Stationer, heller ikke efter Landevejslinien, men efter Transportafstanden ad Jernbanen, som jo mange Gange kan sno sig og derved blive uforholdsmæssig lang i Sammenligning med Linien ad Landevejen. Det tredje Punkt var endelig dette, at Rigsdagen skulde erkende, at der var sikret den en tilstrækkelig