

ter. Flere Udvalgsmedlemmer kunne slutte sig til denne Tanke ud fra den Opfattelse, at der kun naas heldige Resultater af Statsdrift ved at give Overledelsen en ikke ganske ringe Bevægelsesfrihed, idet man ad denne Vej sætter Administrationen i Stand til hurtigt og til rette Tid at tage de forretningsmæssige Hensyn, som paa kræves af den Konkurrence, der bydes Statsbanerne under vekslende Forhold som Følge af andre Transportmidlers Udvikling.

Men hele dette Spørgsmaal er, som sagt, af en saa omfattende Karakter, og dets Løsning vil kræve saa megen Tid og saa mange Overvejelser af forskellig Art, at det i første Række vilde forhindre Gennemførelsen af det foreliggende af Folketinget vedtagne Lovforslag og altsaa foranledige, at Forsøget paa i den nærmeste Fremtid ved en Forhøjelse af Statsbanernes Takster at skaffe større Indtægter maatte opgives. Forslagsstilleren har da ikke ønsket at fastholde Forslaget, idet det forventes, at den Kommission, som Ministeren for offentlige Arbejder i Henhold til Udtalelser i Folketinget agter at nedsætte, vil tage Tanken op til nærmere Drøftelse.

Et Flertal indenfor Udvalget har derefter ment at kunne gaa med til Lovforslagets oftnævnte Hensigt, men i Tilslutning til Udtalelser ved Sagens første Behandling i Landstinget har der været megen Stemning for at gaa en noget anden Vej ved i Stedet for den foreslaaede Forhøjelse af Grundtaksterne at give Ministeren Bemyndigelse til efter Administrationens Skøn at kunne forhøje de den 1. Januar 1911 anvendte Takster, saavel Person- som Godstakster, med indtil 15 pCt. Et Forslag gaaende i den Retning har da ogsaa foreligget, og man vilde bl. a. derved have opnaaet netop at give Statsbanernes Styrelse Lejlighed til ved at anvende et saadant Tillæg til de nu gældende Takster paa de Steder, hvor Virkningen kunde overses, at tilvejebringe en noget paalideligere Indtægtsforhøjelse end den, Lovforslaget byder. Det var paatænkt at have givet det

nævnte procentvise Tillæg en midlertidig Karakter, indtil man blev i Stand til at skønne med Sikkerhed om dets Resultater.

Ved Samraad med Ministeren for offentlige Arbejder har det imidlertid vist sig, at Forslag i nævnte Retning ikke ville kunne ventes gennemførte, da Ministeren, der ikke selv vilde kunne gaa med til en saadan Ordning, heller ikke mente, at Folketingets Samtykke kunde tilvejebringes.

Man har derefter kun den Udvej, dersom ikke Sagen skal bringes til at strande, at slutte sig til Folketingets Vedtagelse. Dette sker dog med visse Indskrænkninger, der findes udtrykte dels ved forskellige Ændringsforslag, dels i nedensaaende Bemærkninger, der vinde Tilslutning hos et Flertal indenfor Udvalget.

Det samme Flertal er ingenlunde overbevist om, at den af Regeringsforslaget anviste og af Folketinget godkendte Fremgangsmaade er den rette, naar det gælder om at forøge Indtægterne, og skal bemærke, at ikke enhver Forhøjelse af Taksterne behøver at betyde en Indtægtsforøgelse, medens man paa den anden Side har Erfaring for, at en Nedsættelse kan komme til at bringe Indtægterne op.

Flertallet tager da enhver Reservation med Hensyn til de finansielle Virkninger af Forslagets Ophøjelse til Lov i den af Folketinget vedtagne Skikkelse, selv om denne maatte blive noget ændret.

Hvad *Persontaksterne* angaar, foreslog Regeringen i det oprindelige Lovforslag at bevare de nuværende Grundtakster, 4,3 Øre pr. km for II Kl. og 2,5 Øre pr. km for III Kl., og at forhøje de paa dette Grundlag udregnede Billetpriiser med et konstant Tillæg af 10 Øre for II Kl. og 5 Øre for III Kl., og det var da Hensigten fremtidig at lade den proportionale Takst gælde indtil 196 km og først derefter anvende Zonetariffer.

I Folketinget er imidlertid dette Forslag blevet ganske forandret, idet man i Stedet for det konstante Tillæg har for-