

Taksterne de samme som i Juli 1920. Maanednen viste imidlertid en Indtægtsnedgang sammenlignet med Juli 1920 paa 2,58 Mill. Kr., og en Nedgang i Indtægterne i Forhold til Aaret forud viser sig stadigt. I August Maaned var Nedgangen 1,59 Mill. Kr., i September 3,37 Mill. Kr. Indtægtsnedgangen vil antageligt fortsættes i større eller mindre Omfang, indtil der kommer Opgang i Erhvervslivet. Paa den anden Side ser det nu lysere ud med Hensyn til Udgifterne, end det har gjort i lange Tider. Medens Udgiften endnu i Juli Maaned d. A. var 2,92 Mill. Kr. større end i den tilsvarende Maaned Aaret forud, var Udgiftsforøgelsen i August kun 0,2 Mill. Kr., og i September 1921 var Udgiften 1,27 Mill. Kr. mindre end i September 1920. Det tør med ret stor Sikkerhed forventes, at denne Nedgang i Udgiften vil fortsættes. Nedsættelsen af Dyrtidstillægget fra 1. Oktober 1921 og Virkningerne af det Arbejde, der er foretaget af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 og af Statsbanedvalget af 9. September 1920, vil formentlig medføre, at Underskudet for indeværende Finansaar vil blive en Del lavere end ifjor, og det er sandsynligt, at Underskudet med blot nogen Opgang i Erhvervsforholdene helt vilde forsvinde i 1922—23, hvis de nuværende Takster blev bibeholdt.

En Regulering af disse Takster, som er fremkomne ved procentvis Forhøjelse af de i Henhold til Loven af 21. December 1918 dannede Sats, bør imidlertid i hvert Fald foretages, og man mener, at denne Regulering bør ledsages af nogen Takstnedsættelse for at imødekomme Tidens Trang til lavere Priser. Det kan heller ikke nægtes, at Statsbanernes Takster ved de gentagne Forhøjelser (ialt ca. 100 pCt. for Personbefordringen i III Klasse og ca. 200 pCt. for Godsbefordringen) er blevet ret høje, om end det i Sammenligning med Stigningerne af Taksterne i vore Nabolande, jfr. Bilag 1, maa siges, at vore Baners Takstforhøjelser under og efter Verdenskrigen har været moderate.

I en Tid, hvor der er Stilstand næsten paa alle Omraader, og hvor Udsigten til at erhverve en forøget Trafik — særlig hvad Godsbefordringen angaar — kun er ringe, maa man imidlertid med Hensyn til Takstnedsættelse gaa frem med Varsomhed, idet Risikoen ved en Takstnedsættelse under saadanne Forhold er meget betydelig. Man skal saaledes gøre opmærksom paa, at til at opveje en Takstnedsættelse paa 25 pCt. (Risikó ca. 45 Mill. Kr.) kræves en Trafik-

forøgelse paa $33\frac{1}{3}$ pCt., og da en forøget Trafik, der blot er af nogen Betydning, ikke kan besørges uden en Stigning af Udgifterne, maa man i Virkeligheden regne med, at den nævnte Takstnedsættelse kræver en Trafikforøgelse paa ca. 40 pCt. for at bringe Balance. Dette vil sige, at man ved Nedsættelsen skulde opnaa en Stigning af de rejsendes Tal med ca. 10 Mill. og en Forøgelse af Godsmængden med ca. $2\frac{1}{2}$ Mill. Tons, eller med andre Ord, at man skulde faa en Trafik større end man nogensinde tidligere har kendt den.

Et saa vidtgaaende Forslag kan man derfor ikke stille, og man mener heller ikke, at der er Grund til at gøre Nedsættelsen ensartet, lige saa lidt som man tidligere har gennemført Forhøjelserne paa ensartet Maade.

Hvad særlig Godstaksterne angaar, henvises til, at Taksterne for Ilgods fra den 5. Juli d. A. blev nedsat med fra 19 til 31 pCt. Herved bør man indtil videre blive staaende, men det vil være rimeligt nu at foretage en noget tilsvarende Nedsættelse af Taksterne for Fragtstykgods, altsaa en gennemsnitlig Nedsættelse af disse med 25 pCt. For Vognladningsgods tør man derimod paa Grund af Risikoen ikke gaa saa vidt, men foreslaar en Nedsættelse paa gennemsnitlig $12\frac{1}{2}$ pCt., medens Taksterne for levende Dyr, der siden 1914 er blevet forhøjede mere end Godstaksterne i Almindelighed, foreslaas nedsatte med $33\frac{1}{3}$ pCt.

Man skal her nævne, at det er Hensigten i Forbindelse med Ændringerne i Vognladningstaksterne for Gods at foretage en Ændring i Reglerne for Vognbestillingen og Udregningen af Fragten for Vognladningsgods. Efter de nuværende Regler kan der ikke bestilles Vogne med større Bæreevne end 10,5 Tons, og der gives en Fragtrabat paa 10 pCt., naar der betales Fragt for mindst 10 Tons i een Vogn. Denne Ordning, som stammer fra en Tid, da 10,5 Tons Vognen var den almindelige Type for en stor Godsvogn, medfører en mindre god Udnyttelse af Godsvognene med større Bæreevne, og da disse udgør den største Bestanddel af Godsvognsparken (ca. 77 pCt.), medens Godsvognene med 10,5 Tons Bæreevne nu kun udgør en Mindrepart (ca. 15 pCt.), vil man give Forsenderne Adgang til Bestilling af Vogne med 13,125 Tons Bæreevne og først lade Fragtrabatten paa 10 pCt. indtræde, naar der betales Fragt for mindst 12,5 Tons i een Vogn. Medens man agter at bevare de nuværende Mindstevægte for Fragtberegningen 5000 kg og 7500