

6. En Del Varer, hvoriblandt Raasukker til Raffinering, er blevet henført fra Takst 4 til Takst 5.

7. Den lokale Havnebanefragt er blevet nedsat med 20 pCt.¹

8. Mindstefragterne for Styksendinger af levende Dyr er blevet nedsat med ca. 16 $\frac{2}{3}$ pCt., og der er sket nogen Lempelse i Beregningen for et mindre Antal Dyr, som sendes i Vognladning.

9. Fragten for Slagterisvin er nedsat meget betydeligt, forskelligt efter det Antal, der kommer til Forsendelse, og gennemsnitlig udgør Nedsættelsen 25 pCt.

Der er derhos sluttet ca. 210 Aarsaftaler med forskellige Forsendere om Befordring af deres Gods over Statsbanerne mod Ydelse af en Rabat, der har været forskellig under Hensyn til Varens Art, dens Tarifiering, Modtagerens Bopæl m. m., og som har varieret fra 1 $\frac{2}{5}$ til 33 $\frac{1}{3}$ pCt. Aftalerne er truffet i Flæng baade med store og smaa Forsendere, og i Antal tæller de sidste, hvoriblandt der findes mange Brugsforeninger, mest.

Man har endvidere truffet en Del Aftaler med Fragtmænd (i alt 45) om at samle Stykgods for Banerne og sende det over disse i hele Vognladninger, og det er lykkedes ved disse Aftaler at faa oparbejdet en ny Trafik over Banerne mellem forskellige Byer.

Fremdeles har man truffet Aftale om Befordring af enkelte større Partier (i Regelen mellem 50 og 500 Tons) med Firmaer, der ikke har ønsket Aarsaftale, men har villet forhandle om Transporten af de enkelte Sendinger. Disse Aftalers Antal har været 221.

Endelig har man i enkelte Tilfælde indført Undtagelsestariffer, bl. a. har man ved saadanne søgt at fremme Eksporten af levende Dyr, Smør og Hvidkaal til det sydlige Udland.

Man vil antage, at det Udbytte, Statsbanerne vil faa af de ovennævnte Takstsendringer og Fragtaftaler m. v., i Aaret 1926—27 kan beløbe sig til ca. 3 Mill. Kr. dels ved Bevarelse af Trafik, som under andre Forhold vilde være gaaget tabt for Banerne, dels ved ny erhvervede Transporter.

Af det anførte vil fremgaa, at de nuværende Takster med de Beføjelser, som Administrationen har, er brugelige. Det er kun i de allerfærreste Tilfælde, at man har været nødt til at gaa til en Fragtnedsættelse af 33 $\frac{1}{3}$ pCt., og saa længe Administrationen er saaledes stillet, maa man formene, at der er al Grund til at blive ved den bestaaende Ordning og ikke gaa til en almindelig Fragtnedsættelse. Paa Rigtigheden heraf tyder ogsaa den Omstændighed, at der i den senere Tid gentagne Gange fra Skibsfartens Side har lydt stærke Klager over den voksende Konkurrence fra Statsbanerne.

Afgørende for hele Spørgsmaalet turde det imidlertid være, at de Fragtaftaler, der for Tiden bestaar, for en meget stor Dels Vedkommende løber for største Delen af Finansaaret 1926—27 og er sluttet paa Grundlag af de til enhver Tid gældende Takster. Det vilde derfor være i højeste Grad til Skade for Banernes Økonomi, hvis man paa nærværende Tidspunkt foretog en almindelig Takstnedsættelse. Alt hvad der er foretaget for at arbejde hen mod det Maal, der er sat for Banernes Drift, vilde være spildt, og deres Underskud vilde stige meget betydeligt.

Man skal sluttelig endnu erindre om, at det opstillede Budget for Statsbanerne for 1926—27 er meget stramt, at Finansministeriet ikke vil have de fornødne Midler til Raadighed til Dækning af et Underskud, der er større end det budgetterede, og at det i forrige Rigsdagssamling var et almindeligt Ønske at søge at faa Statsvirksomhederne til at hvile i sig selv, hvad der vil være et Gode for Landets Skatteydere.

Under disse Forhold bør det være Statsbanernes Opgave at søge at erhverve den Trafik, der kan skaffes, og i den Anledning holde Føling med Landbrug, Handel og Industri og anvende de ved Takstloven anviste nye Midler til at skaffe forøgede Indtægter.

J. FRIIS-SKOTTE.