

Efter de i sin Tid her paa Banerne gennem en Aarrække indvundne Erfaringer kan man gaa ud fra, at ca. 85 pCt. af de rejsende ville benytte Dobbeltbilletter paa Afstande indtil 30 Km. og ca. 75 pCt. paa Afstande fra 31—100 Km. Opgør man paa dette Grundlag for Finansaaret 1900—1901 Indtægten af Billetter til II. og III. Klasse for hver enkelt Afstand indtil 100 Km., faas med den i dette Aar stedfundne Benyttelse af Banen følgende Summer for de forskellige Takster:

1. Efter de nuværende Takster 7,467,000 Kr.
2. Efter de af Regeringen foreslaaede Takster ... 7,837,000 —
3. Efter Taksterne i Jernbaneudvalgets Forslag A. 7,573,000 —
4. Efter Taksterne i Jernbaneudvalgets Forslag B. 7,921,000 —

Udvalgets Takst A. forøger saaledes den nuværende Indtægt med kun 106,000 Kr. mod Regeringsforslagets 370,000 Kr. og bringer altsaa et væsentligt ringere Resultat, derimod giver Udvalgets Takst B. (Dobbeltbilletter til 30 Km.) et nok saa godt Udbøtte som Regeringsforslagets, nemlig + 454,000 Kr. Man har yderligere undersøgt, hvor højt det vilde være nødvendigt at sætte Grundtaksterne, naar man med Udstedelse af Dobbeltbilletter paa Afstande indtil 100 Km. vilde opnaa omtrent samme finansielle Resultat som efter Udvalgets Takst B. og fundet, at følgende Grundtakst

	Enkeltbilletter		Dobbeltbilletter	
	II.	III.	II.	III.
pr. Km.....	4,7 Øre	2,75 Øre	8,5 Øre	5,0 Øre

vilde give en Indtægt af 7,904,000 Kr., altsaa + 437,000 Kr. mod nu, men 17,000 Kr. mindre end Udvalgets Takst B. At denne Takst ikke giver mere, finder sin Forklaring deri, at en Grundtakst af 5 Øre pr. Dobbeltkilometer for en Del Afstande paa Grund af Afrundingen giver 5 Øre lavere Takster for Dobbeltrejser end en Grundtakst af 2,5 Øre pr. Enkeltkilometer (der jo medfører dobbelt Afrunding).

II. Taksterne for længere Afstande.

I Almindelighed er det kun muligt med nogenlunde Sikkerhed at angive de økonomiske Følger af en Takstforandring, naar denne er lidet gennemgribende. Kun i saa Tilfælde kan man nemlig gaa ud fra, at den Trafikmængde, som en Jernbane har, bliver uforandret og altsaa anstille sine Beregninger paa Grundlag af den forhaandenværende Trafik. Ved større Tarifførhøjelser maa man regne med en Trafiknedgang, og dette gælder i Særdeleshed, naar Konkurrencehensyn gøre sig gældende. Men netop ved Befordring over lange Afstande paaføres der Jernbanerne her i Landet en betydelig Dampskibskonkurrence, og dette gør, at der sikkert for disse Afstandes Vedkommende er et ret nøje Forhold til Stede mellem Takstens Størrelse og Trafikmængden. Herom skal man bemærke følgende:

Betragter man foreløbigt et af de Bælter, hvor Trafikken er tiltaget stærkest siden de nugældende Taksters Indførelse, f. Eks. Afstandene fra 65,1—70 Mil, hvilket ret nøje svarer til nuværende 14de Zone (485—529 Km.), ses det, at der over de nævnte Afstande i 1892—93 i alt foretoges 1353 Rejser, i 1896—97 1355 Rejser, i 1900—1901 derimod ca. 17,000 Rejser.

I de første 4 Aar var Trafikmængden altsaa ganske den samme, medens den de sidste 4 Aar steg 12 à 1300 pCt. De Priser, der anvendtes før 1896—97, vare:

	ca. Kr.	Enkeltrejse			Dobbeltrejse		
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
medens de nuværende Takster ere	—	30,00	21,30	11,40	45,00	32,00	17,10
		14,75	9,25	5,50	29,50	18,50	11,00

Det lader sig sikkert ikke bestride, at det er de ny Takster og disse alene, der her have frembragt den store Trafikforøgelse, og at Takstnedsættelsen har været fordelagtig for Banerne. Derimod mangler der selvfølgelig et Bevis