

for, at en noget højere Takst end den anvendte ikke vilde have forøget Trafikmængden i samme Grad og altsaa været endnu fordelagtigere for Banerne. Med Hensyn hertil er man udelukkende henvist til et Skøn. Man vidste i 1896, at de da gældende Takster for lange Afstande vare for høje til at bringe Banerne nogen Trafik af Betydning; man vidste ogsaa efter de andetsteds indvundne Erfaringer, at kun en følelig Takstnedsættelse kunde bringe en Forandring i dette Forhold, men det var den Gang lige saa vel som nu umuligt at udpege en bestemt Takst, om hvilken det kunde siges, at den var den absolut fordelagtigste, o: den, der gav det største Produkt, naar de to her i Betragtning kommende Faktorer, Taksten og Trafikmængden, multipliceredes. En saadan Takst kan med den nuværende Trafikmængde som Udgangspunkt overhovedet kun findes ved at prøve sig frem, og denne Prøve maa ske varsomt, naar man vil være paa den sikre Side.

Et Forsøg i stor Stil kan og vil sandsynligvis mislykkes, men gaar man forsigtigt frem, lægger lidt paa de nuværende Takster og undersøger Virkningen heraf, og da ad Aare, hvis Forsøget lykkes, prøver endnu en mindre Forhøjelse og saa fremdeles, da holder man sig paa den sikre Side. Generaldirektoratet tror saa meget mere, at dette er rigtigt, som det kan paavises, at der er en meget betydelig Forskel i Trafikforøgelsen efter 1897, *eftersom Prisnedsættelsen har været større eller mindre*, og saa stor er Forskellen, at den ikke for en væsentlig Del kan skyldes Taksterne uvedkommende Forhold.

Tages eksempelvis Afstanden paa 45<sub>1</sub>—50 Mil og 34<sub>1</sub>—39 Mil, som nærmest svare til 10de og 8de Zone, ses det, at Antallet af rejsende i 1892—93, 1896—97 og 1900—1901 var følgende:

1892—93. 1896—97. 1900—01.

45 <sub>1</sub> —50 Mil. ....	10,077	10,979	62,261
34 <sub>1</sub> —39 — .....	29,602	34,950	68,480,

medens Billetpriserne stille sig saaledes:

	Enkeltrejse.			Dobbeltrejse.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
I 1892—93 og 1896—97						
45 <sub>1</sub> —50 Mil. .... ca.	22.30	15.40	8.50	33.50	23.10	12.80
I 1900—1901, 10de Zone.	12.	7.50	4.50	24.	15.00	9.
I 1892—93 og 1896—97						
34 <sub>1</sub> —39 Mil. .... ca.	17.	11.80	6.70	25.50	17.70	10.10
I 1900—1901, 8de Zone..	10.75	6.75	4.	21.50	13.50	8.

Trafikforøgelsen, der som ovenfor bemærket for 14de Zones Vedkommende var 1200 à 1300 pCt., er her for 10de Zone, hvor Trafikken tidligere var stagnerende, op imod 600 pCt., for 8de Zone derimod, hvor de rejsendes Antal fra 1892—96 steg ca. 18 pCt., kun henimod 100 pCt. — Paa den anden Side vil det ogsaa ses, at Nedsættelsen for den førstnævnte Zone er betydelig større baade forholdsvis og absolut end for den sidstnævnte.

Man maa derfor regne med en Trafiknedgang paa lange Afstande, naar man gaar til en Takstforhøjelse, som betyder noget; det vil være en Illusion at tro andet. De Takster, som fremkomme efter Jernbaneanvalgets Forslag, medføre imidlertid en ret kraftig Takstforhøjelse, og de fastsætte for Dobbeltrejser Billetpriser, som endog delvis ere højere end de, som anvendtes før 1897, jfr. nedenstaaende Sammenstilling, der selvfølgelig kun kan være omtrentlig for de ny Prisers Vedkommende: