

givne, at de foreslaaede Takster skulle regnes at ville indbringe 150,000 Kr. mere end nu, og saa bliver Regnestykket tilpasset derefter, saaledes at Facit kommer til at stemme med det ønskede Resultat. Dette giver et efter min Mening meget uhyggeligt Indblik i den Maade, hvorpaa hele den forventede Indtægtsstigning er beregnet. Det viser, hvor løst, hvor skørt og hvor usandsynligt hele det Talmateriale er, hvorpaa denne Indtægtsforøgelse er bygget. Paa den Maade regner man ikke, naar det gælder om at oplyse Folk; dette kan kun give et forkert Billede.

Lige saa dristig er Beregningen, hvor det gælder den forventede Merindtægt ved Godstaksternes Forhøjelse. Der faar man Indtrykket af, at det er opstillet som ønskeligt at naa til, at Takstforhøjelserne skulle give en Merindtægt af 1,700,000 Kr. som Nettogevinst, og da det har vist sig, at hvis der ingen Trafiknedgang blev, vilde Indtægten stige med 401,950 Kr. ud over dette Tal, har man ganske simpelt trukket disse 401,950 Kr. fra og skrevet dem paa den forventede Trafiknedgangs Konto uden nogen som helst Motivering af, at Trafiknedgangen kan regnes at ville repræsentere et Tab af netop den Størrelse. Det er sikkert Forklaringen til den højst ejendommelige Størrelse af dette Fradrag, som i øvrigt sikkert i Praksis vil vise sig at være alt for lavt anslaaet. Det svarer, saa vidt jeg kan se, til en Nedgang i den befordrede Godsmængde med ca.  $2\frac{1}{2}$  pCt. Men naar man ser, at de bebudede Forhøjelser i adskillige Tilfælde, især for Vognladningsgoods for kortere og middellange Afstande, løbe op til over 30 pCt., overhovedet overalt andrage en meget betydelig Størrelse, og man samtidig ser den enorme Forskel, der er mellem Dampskibsselskabernes Godstakster og Statsbanernes, som de efter de foreslaaede Forhøjelser ville blive, saa tror jeg, man ganske sikkert kan gaa ud fra, at Nedgangen i Trafikken vil blive langt større, end Statsbanerne profetere, og at dermed ogsaa den virkelige Indtægtsstigning vil blive langt ringere.

Lige saa mildest talt usandsynlige og i alt Fald efter min Mening højst forunderlige ere de Beregninger, der gælde Persontrafikken. Trafikministeriet oplyser, at Abonnementskortenes Forhøjelse, som jo angives at ville andrage indtil 20 pCt., formodentlig vil medføre en Merindtægt paa ca. 110,000 Kr. Det vil sige, at man formoder, at der vil indtræde en Nedgang i Benyttelsen af disse Kort

med saadant noget som ca. 7—8 pCt. Det er utvivlsomt alt for lavt regnet. Ved Forhøjelsen i 1903, der for Maanedskortene androg ca. 35 pCt., sank Benyttelsen af saadanne Kort med 23 pCt. for 3die Klasse og med 28 pCt. for 1ste og 2den Klasse, og for Fjortendageskort, hvis Pris forøgedes med 50—60 pCt., sank Benyttelsen med 63 pCt. for 3die Klasse og 73 pCt. for 1ste og 2den Klasse. Det var altsaa ganske enormt; man gør derfor sikkert rigtigt i at regne med en ganske anderledes anselig Nedgang end den, som Trafikministeriet har stillet i Udsigt; den behøver ikke at være saa synderlig stor, før den sluger hele Merfortjenesten paa dette Omraade, saaledes at det endelige Resultat for Statskassen bliver et Minus i Stedet for et Plus.

Noget lignende gælder Rejserne paa de almindelige Billetter. Trafikministeriet erklærer ganske vist, at den Nedgang, som Takstforhøjelsen vil medføre, ikke paa Forhaand lader sig nøje beregne; den afhænger af saa mangfoldige forskellige Faktorer, som det er umuligt nøje forud at bestemme, og fra de Erfaringer, man har gjort ved tidligere Takstforhøjelser, kan man ikke direkte aflæse, hvilke Forandringer de foreslaaede Forhøjelser ville afstedkomme. Det er til en vis Grad rigtigt; nogen absolut Vished er det umuligt at opnaa, man maa nøjes med en større eller mindre Sandsynlighed; men det berettiger dog ikke til at lade alle tidligere Erfaringer ude af Betragtning og til at sætte — jeg tror jeg tør sige — al sund Dømmekraft over Styr; naar man foretager sine Kalkulationer, og det er dette, som Generaldirektoratet synes mig at have gjort. Det opstiller et rent abstrakt Skema for den forventede Trafiknedgang, et Skema, der ganske vist tilfredsstiller de æstetiske Følelser, for saa vidt som det danner to overmaade nydelige Kurver; men man synes ganske vist ikke at have anstillet nogen som helst virkelig Prøve paa, om dette Skema staar i Forhold til de Faktorer, som i Praksis kunne ventes at ville gøre sig gældende. Derfor synes hele denne Beregning mig at være hen i Vejret. Jeg skal nævne et Par Eksempler: For 1. og 2. Klassen Rejser indenfor en Distance af indtil 15 km regnes der med en Trafiknedgang paa ca. 18 pCt., men en Kendsgærning er det, at Forhøjelsen, som indførtes i 1903, og som i hvert Fald delvis for de korte Distancer var adskilligt mere moderat, bevirkede en Nedgang paa 24 pCt.; altsaa  $1\frac{1}{2}$  Gang saa meget, som