

| | Relativ Forøgelse i 1927—28 i Forhold til 1926—27 | | Relativ Forøgelse i 1928—29 i Forhold til 1926—27 | |
|---|---|----------------|---|----------------|
| | i pCt. for t | i pCt. for tkm | i pCt. for t | i pCt. for tkm |
| Rene Frankoforsendelser indtil 6 Kr. | 10,6 | 10,6 | 11,0 | 11,0 |
| Ekspres- og Ilstygods | 6,8 | 4,2 | 3,5 | 10,3 |
| Fragtstygods... .. | 3,6 | 1,1 | 5,4 | 1,6 |
| Vognladningsgods | 6,6 | 3,8 | 10,7 | 14,3 |
| Brugt Emballage..... | 12,4 | 11,4 | 20,2 | 22,2 |
| Levende Dyr | 10,5 | 12,6 | 0,1 | 10,1 |
| Køretøjer paa egne Hjul og Lig | 12,1 | 33,7 | 44,1 | 54,4 |
| I alt... | 5,2 | 2,9 | 8,0 | 10,3 |

hvoraf det vil fremgaa, at der baade for Tons og Tonkilometer har været en voksende Nedgang for Fragtstygods og for brugt Emballage fra Driftsaaret 1926—27 til Driftsaarene 1927—28 og 1928—29, ligesom der har været Nedgang for Ekspres- og Ilstygods fra Driftsaaret 1926—27 til Driftsaaret 1927—28. Derimod har der været voksende Stigning baade for Tons og for Tonkilometer fra Driftsaaret 1926—27 til begge Driftsaarene 1927—28 og 1928—29 for Vognladningsgods, rene Frankoforsendelser og Køretøjer paa egne Hjul og Lig. For levende Dyr har der været Stigning baade for Tons og for Tonkilometer i Driftsaaret 1927—28 i Sammenligning med Driftsaaret 1926—27, medens der i Driftsaaret 1928—29 i Sammenligning med Driftsaaret 1926—27 kun har været væsentlig Stigning for Tonkilometer.

Den for nogle af Befordringskategorierne saaledes paaviste Fremgang skyldes dog ikke Takstnedsættelserne alene, ja, maaske ikke en Gang for den væsentligste Del, lige saa lidt som man med Rette vil kunne hævde, at den — i øvrigt særdeles store — Nedgang, der har fundet Sted i Gods- og Kreaturbefordringen fra 1924—25 til 1926—27, skulde have haft sin eneste eller væsentligste Aarsag i de daværende Taksters Højde. Inden man gaar over til nærmere at paavise, hvilke Faktorer der foruden Takstnedsættelserne ogsaa har været medvirkende til Stigningen i Befordringsmængden for visse Kategorier fra 1926—27 til 1928—29, skal man til Belysning af Aarsagerne til Nedgangen i Befordringsmængden fra 1924—25 til 1926—27 blot oplyse, at ogsaa andre Befordringsmidler end Statsbanerne var ude for betydelig Tilbagegang i deres Befordringsmængder fra 1924—25 til 1926—27. Saaledes gik Vægtmængden af de i danske Havne ind- og udlossede Varer ned fra 16 489 000 t i 1924—25 til 14 482 000 t i 1926—27, altsaa med 2 007 000 t eller 12,2 pCt., en Nedgang, der — hvis Højden af Skibsfartens Befordringstakster alene skulde have været Aarsag til Nedgangen — eventuelt kunde have været at søge i, at Statsbanerne da havde haft særlig lave Takster til Skade for Skibsfarten, men som — idet Statsbanernes Takster netop var høje i nævnte Aar — derfor tillige maa søges i andre Forhold, som da samtidig kan forklare Nedgangen i Statsbanernes Befordringsmængde i de samme Aar.

Der findes nemlig foruden Taksterne mange andre Faktorer, som i et udviklet Samfund bestemmer Omfanget af dettes Befordringskvanta.

Saaledes kan der ikke være Tvivl om, at *Konjunkturerne indenfor Landet* over en meget betydelig selvstændig Indflydelse paa Befordringsmængden, og da der netop i Aarene efter 1924 her i Landet herskede en stærk Depression indenfor det økonomiske Liv (Kronestigningen), medens der i Midten af Aaret 1927 begyndte en Opgang, vil den Nedgang i Banernes Befordringsmængder, der fandt Sted fra 1924—25 til 1926—27 inkl., og de Stigninger, der i Henhold til foranstaaende Oversigter er foregaaet i Befordringsmængden fra 1926—27 til 1928—29, ogsaa kunne henføres til Konjunkturbevægelsen og ikke alene til Taksternes Højde. Dette gælder saaledes for Befordringen af Kalk- og Teglværksprodukter, hvor Transportmængden i første Række er afhængig af, hvilke rent konjunkturmæssige Muligheder der er for Byggevirksomhed som saadan, det gælder for Befordringen af Vejmaterialer og lig-