

nende, hvor Transportmængden afhænger af, i hvor høj en Grad Kommunerne Landet over finder det økonomisk forsvarligt under de forhaandenværende Konjunkturer at foretage Vejforbedringer og lignende, og det gælder for Befordringen af Raavarer til og færdige Varer fra den almindelige Industri som Helhed.

Men ogsaa af *andre Faktorer indenfor Landet end de hjemlige Konjunkturer og Taksternes Højde* er Befordringsmængden afhængig, og man skal i saa Henseende særlig pege paa den Betydning, som Omfanget og Kvaliteten af den hjemlige Høst af Korn og Foderroer har paa Mængden af de fremmede Fodermidler, der importeres og senere transporteres med Banerne, ligesom Omfanget af den hjemlige Høst af Sukkerroer og af Kartoffler i høj Grad indvirker paa Befordringsmængdens Størrelse af disse Varer. Derhos vil Kreatur- og Svinebestandens Størrelse være i høj Grad bestemmende for det Kvantum af Fodermidler, der skal bruges her i Landet, og saaledes set afgørende for de Mængder af fremmede Fodermidler, der skal importeres her til Landet og senere transporteres fra Importstedet til Forbrugerne.

Endvidere vil mange af de Varer, der befordres her i Landet, fremkomme i et Kvantum, der alene eller i alt væsentligt alene *bestemmes af Forhold udenfor Landet selv*. Dette vil saaledes blandt andet gælde Landbrugets Eksportvarer, idet det Kvantum, som skal befordres, i det hele og store vil afhænge af den Efterspørgsel og de Priser, der er for vore Landbrugsprodukter i de Lande, som importerer saadanne Varer.

Paa en noget lignende Maade forholder det sig med det Kvantum, Banerne vil kunne faa at befordre af Kul og lignende, idet f. Eks. Lockout eller Strejke i Englands Kulminer vil kunne tvinge Danmark til at importere Kul og lignende fra Kontinentet i større Omfang end ellers, hvorved den Kulmængde, Statsbanerne da vil faa at befordre, af sig selv vil stige ret væsentligt.

Hvilken Indflydelse Takstnedsættelsen pr. 1. April 1927 kan have haft paa den samlede Befordringsmængde, kan saaledes først afgøres, efter at der er taget de fornødne Hensyn til samtlige ovennævnte Forhold. De hjemlige Konjunkturers Indflydelse paa Befordringsmængdens Omfang vil imidlertid være vanskelig at fastslaa, i hvert Fald hvad angaar Transportomfanget af Raaprodukter til og færdigvareprodukterne fra den almindelige Industri, og man skal derfor i det følgende indskrænke sig til et Forsøg paa at bestemme, hvilken Indflydelse de øvrige anførte Forhold kan have haft paa Omfanget af Befordringsmængden for de enkelte Befordringskategorier i Aarene 1927—28 og 1928—29 i Sammenligning med Befordringsmængden i Aaret 1926—27.

Vognladningsgodset. Da *Tegl- og Kalkværksprodukter* i 1926—27 i Almindelighed blev befordret til Takster, der svarer til den pr. 1. April 1927 indførte Takst 9, har Takstnedsættelsen pr. nævnte Dato derfor ikke kunnet komme til at influere paa Omfanget af Befordringen af saadanne Varer i 1927—28 og 1928—29, og denne Befordring holdes derfor udenfor nærværende Redegørelse. Man skal dog lige anføre, at Byggevirkomheden her i Landet synes at have været i Nedadgaende fra 1926—27 til 1927—28, jfr. Statistisk Aarvog for 1929, Tabel 31, hvorefter Antallet af opførte Lejligheder i 1926—27 udgjorde ca. 9 750 og i 1927—28 ca. 9 600. Derimod har der i 1928 i Henhold til Grosserer-Societetets Handelsberetning for 1928 været nogen Fremgang i Byggevirkomheden i nævnte Aar i Forhold til 1927. Disse Oplysninger synes i alt væsentligt at stemme med, at Befordringsmængden paa Statsbanerne af almindelig Mursten, Tagsten og lignende har stillet sig saaledes:

i 1926—27	254 810 t
- 1927—28	248 605 -
- 1928—29	255 818 -

Af *Vejforbedringsmaterialer* befordres der paa Statsbanerne særlig Brosten, Chaussésten og lignende, Skærver af Sten samt Tjære og lignende. I 1926—27 tariferedes Brosten, Chaussésten og lignende i Almindelighed efter nedsat Takst 6, Skærver af Sten efter Takst 7 og Tjære og lignende efter Takst 5, medens de paagældende Varer i 1927—28 og 1928—29 tariferedes efter Takst 8, Takst 10, henholdsvis Takst 6.