

og præsteret følgende Tonkilometer:

	1926—27	1927—28	1928—29
	tkm i Tus.	tkm i Tus.	tkm i Tus.
I alt befordret som Vognladningsgods . . . . .	321 952,6	334 297,3	368 124,2
Af ovenfor særlig nævnte Varearter . . . . .	190 305,3	200 599,4	217 645,9
<i>Af øvrige Varearter...</i>	131 647,3	133 697,9	150 478,3

Som det vil fremgaa af Skemaerne, har der for disse øvrige Varearter været Tilbagegang i Befordringsmængden i 1927—28 (3 900 t eller 0,3 pCt.) og Fremgang i Befordringsmængden i 1928—29 (89 800 t eller 6,4 pCt.) i Forhold til 1926—27, og for de af disse Varearter præsterede Tonkilometer har der i 1927—28 været en Fremgang paa 2 050 600 tkm (1,6 pCt.) og i 1928—29 en Fremgang paa 18 831 000 tkm (14,3 pCt.) i Forhold til 1926—27. Naar Fremgangen i 1928—29 har været saa meget større end i 1927—28, hænger dette sammen med de som Følge af Isvinteren i 1929 herskende særlige Forhold, der skabte betydelige Transporter paa de lange Afstande, hvor imidlertid Indtægten pr. Tonkilometer, som bekendt, er meget lavere end paa de kortere Afstande som Følge af den meget væsentlige Degression i Taksternes Højde, der finder Sted paa Afstanden.

Af det foran fremførte vil det formentlig klart fremgaa, at det vil være et alt for usikkert og ukontrolabelt Grundlag, hvis man ud fra de samlede Vægttal for Befordringsmængden af Vognladningsgods vil danne sig et Skøn over, hvorvidt de fra 1. April 1927 indførte generelle Takstnedsættelser har skabt Mertrafik for Banerne, og at det vil være nødvendigt for at danne sig et saadant Skøn at betragte hver enkelt Varegruppe for sig og herunder søge at belyse de Aarsager — saavel ydre som indre —, der kan have bevirket Forskydninger i Befordringsmængden af de enkelte Varearter.

*Køretøjer paa egne Hjul og Lig.* En anden Befordringskategori, hvis samlede Vægttal udviser en voksende Stigning fra Driftsaaret 1926—27 til Driftsaarene 1927—28 og 1928—29, er som foran anført *Køretøjer paa egne Hjul og Lig*. Da denne Befordringskategori imidlertid er uden væsentlig Betydning i Sammenligning med de andre, og da man paa Forhaand skønner, at Befordringstaksternes Højde ikke kan spille afgørende Rolle for Omfanget af Befordringen af denne Kategori, skal man ikke nærmere gaa ind paa Belysning af Stigningen.

*Levende Dyr.* Paa samme Maade som Befordringsmængden for Vognladningsgods i høj Grad er afhængig af andre Faktorer end selve Jernbanetaksternes Højde alene, gælder det for Befordringsmængden af *levende Dyr*. Her skal man særlig pege paa den Betydning, som Eksporten af Kød og Flæsk samt af levende Dyr kan have paa Befordringsmængdens Størrelse.

Medens Transportmængden paa Statsbanerne af de enkelte Dyrearter har stillet sig saaledes i hvert af Driftsaarene 1926—27, 1927—28 og 1928—29:

	Heste	Hornkvæg og Kalve	Faar, Lam og Geder	Svin og Grise
	Antal	Antal	Antal	Antal
1926—27 . . . . .	38 828	297 181	48 096	577 534
1927—28 . . . . .	42 242	322 298	24 173	684 466
1928—29 . . . . .	39 160	304 320	29 499	526 340