

har Eksporten af Heste, Hornkvæg og Kalve samt Eksporten af Kød og af Flæsk stillet sig saaledes i hvert af de paagældende Driftsaar:

	Eksport af			
	Heste	Hornkvæg og Kalve	Kød af Hornkvæg og Kalve	Flæsk
	Antal	Antal	t i Tus.	t i Tus.
1926—27.....	4 943	197 859	9,8	205,4
1927—28.....	8 578	272 688	2,0	267,2
1928—29.....	4 969	238 258	4,1	255,9

og den Stigning, der har fundet Sted i den samlede Befordring paa Statsbanerne af levende Dyr i 1927—28 og i 1928—29 i Forhold til 1926—27 (henholdsvis 10,5 pCt. og 0,1 pCt.), synes saaledes at være en naturlig Følge af Eksportens Stigning, men har paa langt nær kunnet staa Maal med denne Stigning.

Stykgods. Ogsaa for Befordringen af *Stykgods* vil det gælde — om end ikke i samme Grad som for Befordringen af Vognladningsgods og levende Dyr —, at ogsaa andre Faktorer end Jernbanetaksternes Højde er bestemmende for Befordringsmængden. Hvorvidt saadanne Faktorer af hemmende Art har været saa stærkt fremherskende i Driftsaarene 1927—28 og 1928—29, at den Nedgang, der har fundet Sted i Stykgodsbefordringen i disse Aar i Forhold til Driftsaaret 1926—27, jfr. herom foran Side 2, kan føres tilbage hertil, ser man sig — i alt Fald for Tiden — ikke i Stand til at udtale sig om. Derimod er man paa Forhaand tilbøjelig til at mene, at de Faktorer udenfor Taksternes Højde, der skulde kunne virke fremmende for Befordringen af Stykgods — saaledes forbedrede Konjunkturer, stigende Landbrugsproduktion og lignende —, netop har været til Stede i de forannævnte Aar.

Man skal tilføje, at en Del af Nedgangen for Fragtstykgods i 1928—29 og en tilsvarende Fremgang for Ekspres- og Ilstykgods i samme Aar har samme Aarsag, nemlig Isvinteren i Januar—Marts 1929, hvor der i længere Tid var aflyst Befordring over Store Bælt m. m. af Fragtstykgods.

Af foranstaaende Redegørelse mener man at kunne skønne, at de pr. 1. April 1927 indførte generelle Takstnedsættelser ikke har bragt Statsbanerne nogen *samlet Mertrafik* af væsentlig Betydning, og det næste Spørgsmaal bliver da:

B. Har Takstnedsættelserne bevirket, at Statsbanerne har beholdt Trafik, som — hvis Takstnedsættelserne ikke var indført — ellers vilde være gaaet over til andre Trafikmidler?

At besvare dette Spørgsmaal ad talmæssig Vej lader sig ifølge Sagens Natur ikke gøre, og ud fra den Kendsgerning, at Banernes Befordringsmængde fra 1924—25 til 1926—27 — saaledes som foran omtalt — faldt betydeligt, vil man ej heller kunne udlede, at Nedgangen i den samlede Befordringsmængde vilde være blevet fortsat, hvis Takstnedsættelserne ikke var kommet. Thi som foran paavist betinges Befordringsmængden i Almindelighed ikke af Taksternes Højde alene, men tillige af forskellige andre fremmende eller hemmende Faktorer, for hvilke man ovenfor har søgt at gøre Rede i store Træk, og som efter Driftsaaret 1926—27 synes at have været til Stede i stor Udstrækning, for saa vidt angaar de fremmende Faktorer. Paa lignende Maade vil man heller ikke ud fra den Kendsgerning, at Personbefordringen, for hvilken der ikke blev indført Takstnedsættelser samtidig med Gods- og Kreaturtaksternes Nedsættelse, stadig gik tilbage for Statsbanerne, indtil Nedsættelserne for Dobbeltbilletterne blev indført pr. 1. August 1928, kunne slutte, at Standsningen i Nedgangen for Gods- og Kreaturbefordringen skyldes Takstnedsættelserne pr. 1. April 1927. Thi særlig Konjunkturernes Indflydelse paa Kommunikationsmidlernes Befordringsmængde af