

Nogle Meddelelser om den ungarske Zonetarif.

Af

C. O. Rimestad,

Chef for de danske Statsbaners Tarifikontor.

Den 1. August 1889 indførte de ungarske Statsbaner en ny Tarif for Personers Befordring. Denne Tarif havde næppe virket nogle Maaneder, før den vakte den største Opsigt over hele Evropa. Det var en bekendt Sag, at den var et Forsøg paa at hæve Færdsdens Omfang og Banernes Indtægter ved billige, paa en ejendommelig simpel Maade beregnede Billetpriser, og Forsøget viste sig at lykkes over al Forventning. I August og September 1888 havde de ungarske Statsbaner befordret 1 Million Rejsende — i de tilsvarende to Maaneder efter den nye Tarifs Ikrafttræden befordrede de $2\frac{1}{2}$ Million, fra 1. August til 31. December befordredes i 1889 6,3 Million Rejsende mod 2,8 Million i samme Tidsrum af 1888; samtidig steg Indtægterne med over 1 Million Kroner.

Stigningen fortsattes i 1890, saa at det første Aar viste en Tilvæxt i Rejsernes Tal paa 160 % og i Indtægterne paa 20 %. Overalt kastede man sig derfor med Iver over Studiet af den nye Tarif — Zonetariffen som den kaldtes — for af den at lære, hvorledes en Persontarif burde indrettes. Det skulde jo synes, at hvad der var sket i Ungarn, maatte kunne

gentage sig andre Steder, og i ethvert Fald var det umiddelbart iøjnefaldende, at Zonetariffen havde store Fortrin for de ældre Tariffer. Den forkastede saaledes det meningsløse Tur- og Returbillets-System, og naar de ældre Tariffer havde Tusinder af Billetkombinationer uden dog at kunne opfylde den naturlige Fordring, at der paa enhver Station af nogen Betydning skal sælges Billetter til alle andre større Stationer, havde den ungarske Tarif faa Billetkombinationer men almindeligt Billetsalg. Endelig kendte den Taxter saa billige som ingen anden Tarif, ialtfald for visse Afstande; dens højeste Billetpris er Taxten for 14de Zone, som omfatter alle Afstande over 225 Kilometer (30 Mil); Billetprisen i denne Zone er saa lav, at man i Ungarn kan rejse 225—900 Kilometer for 10 Kr. 50 Øre i II Klasse og med Iltog, medens en tilsvarende Rejse i Preussen koster fra 13 Kr. 35 Øre til over 53 Kr.

Ved et nærmere Kendskab maatte der dog opstaa adskillige Betæneligheder ved uden videre at overføre den ungarske Zonetarif til andre Lande. En nøjere-gaaende Undersøgelse viser nemlig, at Tariffens i Sandhed forbavsende Resultater for en Del ere begrundede i særlige Forudsætninger, som man ikke ubetinget kan gøre Regning paa at genfinde andre Steder, ligesom det umuligt lader sig nægte, at den er behæftet med flere Ejendommeligheder — man kunde næsten sige Særheder — som ingenlunde egne sig til Efterligning. Men trods alt dette er den et aandfuldt og dristigt Arbejde, der har ført fuldgyldigt Bevis for mere end een Sætning, som ethvert Land kan staa sig ved at optage i sine Tariffer. I sin fra

den 1. December f. A. i Kraft traadte nye Tarif er Rusland da ogsaa delvis fulgt i Zonetariffens Spor; derimod er den »Zonetarif«, som de østerrigske Statsbaner indførte den 16. Juni 1890, saa forskellig fra den ungarske som vel mulig.

Det skulde være Hensigten med de efterfølgende Meddelelser at give en nøjere, men kortfattet Beskrivelse af den ungarske Zonetarif, dens Omraade og Indhold, dens Forudsætninger og Resultater, hvorved der da tillige vil blive Lejlighed til at dvæle lidt baade ved dens Mangler og ved dens store Fortrin.

I.

Omraade og Indhold.

Ungarn, den østlige noget større Halvdel af det østerrig-ungarske Monarki, omfatter Alt, hvad man tidligere benævnedes Kongeriget Ungarn, Siebenbürgen, Slavonien, Kroatien og Militærgrænsen. Det er 325,000 □ Km. stort med 17½ Million Indbyggere — altsaa godt og vel 8 Gange saa stort som Danmark med omtrent 8 Gange saa mange Mennesker. Landets Yderkanter ere bjergrige, men Midten er den store Slette, som gennemstrømmes af Donau og dens mægtige Biflod Theis. Befolkningen er som bekendt stærkt blandet, henimod Halvdelen er Magyarer, der bo spredt over hele Landet og næsten udelukkende befolke Egnene omkring Theis; Resten er navnlig Slaver, Tyskere og Romanier. Hovedstaden Budapest ligger ved Donau, omtrent lige langt fra Landets Nord-, Vest- og Sydgrænse, men dobbelt saa langt fjernet fra Østgrænsen, og altsaa navnlig noget afsides for Magyarerne. Den har nu ½ Million Indbyggere, men er ogsaa den

eneste store By i Landet; derimod er der omtrent 80 Byer paa mellem 10 og 70000 Indbyggere og talrige Smaabyer.

Ungarns Jernbanenet er noget mindre tæt end det danske, men breder sig dog over alle Landets Dele. Det udgør ialt c. 12500 Km., hvoraf 7746 tilhøre Staten*). Midtpunktet for det ungarske Statsbanenet er Budapest; herfra udstraale 7 Hovedlinier, der forgrene sig i nogen Afstand fra Hovedstaden. Fem af disse Hovedlinier, der vende mod Galizien, mod Romanien, mod Serbien og Bosnien, ere atter forbundne ved Tværlinier, og danne saaledes en stor Fællesgruppe paa 5 à 6000 Km., som jeg her vil benævne den østlige Fællesgruppe. De to andre Linier, som vende mod Tyskland (Østerrige), ere derimod hverken indbyrdes forbundne eller forbundne med den østlige Fællesgruppe, undtagen netop i Budapest. Enhver Rejse mellem en Station i den østlige Fællesgruppe og en Station paa en af de to vestlige Linier, ligesom enhver Rejse mellem Stationer paa de to vestlige Grupper indbyrdes kommer som Følge heraf til at bevæge sig over Budapest; der er kun denne ene Vej**). Men gennemgaaende Billetter udover Budapest sælges ikke; den Rejsende maa altsaa løse ny Billet og begynde en ny Zoneberegning der. Denne Foranstaltning er naturligvis truffet med Forsæt, — for at hæve Hovedstadens Betydning siges

*) Til Sammenligning anføres, at de danske Jernbaner ere mellem 2200 og 2300 Km., hvoraf c. 1800 ere Statsbaner.

***) Paa nogle faa Steder danne Privatbaner en Forbindelse, men i tariffarisk Henseende er det det samme, som om der ingen Forbindelse var, da Zoneberegningen brydes ved Privatbanen.

det — men den medfører en væsentlig Fordyrelse af mange Rejser. Fra Debreczen Øst for Theis til Bruck ved Grænsen af Østerrige, tæt ved Wien, en Rejse paa 456 Km., betales saaledes ikke, som man skulde vente, for 14 Zoner, men for $13 + 13 = 26$ Zoner, fordi Vejen gaar over Budapest. Derimod betales der fra Brassó (Kronstadt) i det sydlige Siebenbürgen til Ruttka ved Galiziens Grænse, en Rejse paa 927 Km., kun for 14 Zoner, fordi begge Stationer høre til den østlige Fællesgruppe.

Vi staa her overfor en af den ungarske Zonetarifs største Ejendommeligheder. Den er ikke en Fællestarif for hele det ungarske Statsbanenet, men de ungarske Statsbaner ere delte i flere Grupper, og for hver af dem gælder Zonetariffen; vil man derimod rejse fra en Gruppe til en anden, begynder der hver Gang en ny Billetberegning. Jeg har allerede nævnt de 3 store Grupper (den østlige Fællesgruppe og de to vestlige), men foruden dem er der adskillige Smaagrupper; som Følge heraf kan en Rejsende fra Grænsen af Galizien til Grænsen af Steyermark endog komme til at gennemløbe 4 Grupper og betale for 43 Zoner, uagtet han ikke tilbagelægger en længere Vej end den før nævnte Rejsende fra Brassó til Ruttka, der slipper med at betale for 14 Zoner.

Indenfor den enkelte Gruppe, hvor Tariffen altsaa viser sig i sin Renhed, udstedes der Billetter mellem alle Stationer, men kun Enkeltbilletter, ikke Tur- og Returbilletter. Al Moderation for Selskabsrejser, for Rejser til Møder og deslige er bortfalden paa nogle ubetydelige Undtagelser nær. Forøvrigt skelnes der mellem Nærtrafikken og den fjernere Trafik. For

Nærtrafikken er der to Taxter, til nærmeste og til næstnærmeste Station. Taxterne ere i dansk Mønt:

	I Klasse.	II Klasse.	III Klasse.
til næste Station	45 Øre	23 Øre	15 Øre
til næstnæste Station	60 —	33 —	23 —

Disse Billetter gælde ikke til Iltog. I den fjernere Trafik er der 14 Zoner, udgaaende fra hver enkelt Station. De første 13 Zoner ere af noget forskellig Længde, fra 15 til 25 Kilometer, og naa tilsammen til den 225de Kilometer; 14de Zone indbefatter derimod alle Distancer derudover, lige til den længste Afstand, der forekommer, eller godt og vel 900 Kilometer. Biletpriserne ere i dansk Mønt følgende, hvorved bemærkes, at Iltogene nu ikke mere, som i den første Tid, føre 3die Klasse.

Zone	Kilometer	Person- og blandede Togs Billetter			Iltogsbilletter	
		I Øre	II Øre	III Øre	I Øre	II Øre
I	til 25	75	60	38	90	75
II	26—40	150	120	75	180	150
III	41—55	225	180	113	270	225
IV	56—70	300	240	150	360	300
V	71—85	375	300	188	450	375
VI	86—100	450	360	225	540	450
VII	101—115	525	420	263	630	525
VIII	116—130	600	480	300	720	600
IX	131—145	675	540	338	810	675
X	146—160	750	600	375	900	750
XI	161—175	825	660	413	990	825
XII	176—200	900	720	450	1080	900
XIII	201—225	1050	795	525	1260	975
XIV	over 225	1200	870	600	1440	1050

De anførte Taxter ere meget billige, paa ganske korte og meget lange Afstande billigere end de danske Statsbaners, paa Mellemafstande noget højere. Faktisk forhøjes de imidlertid en Del ved, at Rejsegods ikke befordres frit, men kun mod en forøvrigt lempelig Til lægsbetaling. Hvor simpelt Billetsystemet er, vil frem gaa af Følgende. Hvis vi tænkte os den ungarske Zonetarif overført paa de danske Statsbaner, saaledes at disse dannede én Gruppe, vilde København kun faa følgende 16 Billetsorter til hver Klasse og Togart:

- 1 til Frederiksberg eller Nørrebro,
- 1 til Glostrup, Herløv eller Hellerup,
- 13 til de andre Stationer paa Øerne og
- 1 til Jylland.

I Maaden, hvorpaa Taxterne ere dannede, er der adskillige Uregelmæssigheder og Besynderligheder. Jeg skal kun dvæle ved en enkelt. Af de ovenanførte Tal fremgaar det, at Billetpriserne til næste og næstnæste Station ere lavere end Forskellen mellem Prisen for to paa hinanden følgende Zoner. Det bliver derfor i en Mangfoldighed af Tilfælde billigere at løse to Billetter for en vis Strækning end én. Herimod vilde der forsaavidt Intet være at indvende, naar denne Konsekvens af Billetsystemet anerkendtes som lovlig — men det gør den ikke; den Rejsende skal løse én Billet og maa ikke rejse paa to Billetter. For at tage et Exempel, som selve Forklaringen til Tariffen nævner: naar en Mand vil rejse fra Gyöngyös til Budapest, skal han løse en Billet til 7 Zone, altsaa paa III Klasse og i Persontog betale 2 Kr. 63 Øre, uagtet han kunde gøre Rejsen for 2 Kr. 40 Øre, naar han først løste en Billet til sin Nabostation Vamós—Györk (15 Øre) og

derfra 6 Zones Billet (225 Øre) til Budapest. Her er Forskellen kun 23 Øre, men den kan løbe op til over 1 Krone. Gør den Rejsende Forsøg paa at omgaa Bestemmelsen, ifalder han en Bøde paa 5 Kr. 40 Øre.

Dette er selvfølgelig en urimelig Bestemmelse, som heller ikke lader sig gennemføre i Praxis. I ethvert Fald kan den lovligt omgaaes, naar man paa Omkarteringsstationen lader et Tog passere og tager med det næste. Efter hvad der foreligger, ere den ene og den anden Slags Omgaaelser overmaade hyppige, og Bestemmelsen har da bl. A. den uheldige Virkning, at den fordunkler Tariffens Resultater. I det ovenfor nævnte Exempel foreligger der i Virkeligheden kun 1 Rejse i 7 Zone, men i Statistikken vil den Rejsende, naar han omkarterer sig, optræde som 2 Rejsende, 1 i 6 Zone og 1 i Nærtrafikken. I ethvert enkelt af de mange Tilfælde, hvor denne Fremgangsmaade følges, kommer der saaledes i Statistikken 1 Rejsende for meget i Nærtrafikken, som derfor kommer til at opvise et større Antal Rejser, end den skulde.

II.

Tariffens Forudsætninger og Resultater.

Efterat der saaledes er givet en kort Skildring af den ungarske Zonetarif, turde det være rettest at paa-vise, hvilke Forhold og Omstændigheder det var, der bevægede den ungarske Stat til at indføre den nye Tarif, hvilke Resultater den førte til og om disse Resultater svarede til Forventningerne.

En af Statsbanestyrelsen i 1892 udgiven Redegørelse indeholder meget fyldige Oplysninger om de ved Tariffens Indførelse ledende Motiver. »I lang Tid«,

hedder det her, »havde man været overbevist om, at Tarifferne for Personbefordringen, hvis Oprindelse gaar tilbage til den tjerne Tid, da Banerne bleve byggede, ikke længere fyldestgjorde Publikums og Jernbanens sande Interesser. Jernbanerne klagede uophørligt over, at Persontrafikken indbragte saa lidt og ingensomhelst Fremgang viste; paa den anden Side klagede Publikum uophørligt over de høje Billetpriser«. Alt dette var ikke, fordi Jernbanebestyrelserne havde ligget paa den lade Side; tværtimod havde man efterhaanden indført et Utal af Prisnedsættelser, sigtende til at hæve Trafikken, saasom Dobbeltbilletter og Rundrejsebilletter, Abonnementskort og Kilometerbilletter, Badebilletter og Feriebilletter, Billetter for Turister og Studerende, for sluttede Selskaber og Foreninger. »Men alle disse Forholdsregler vare utilstrækkelige til at give Persontrafikken noget Opsving eller gøre den rentabel for Banerne; ej heller ophørte de stereotype Klager«.

Disse i en vis Almindelighed holdte Bemærkninger havde, som det yderligere paavises, en ganske særlig Anvendelighed for Ungarns Vedkommende. Thi paa den ene Side viste Statistiken, at der i Ungarn i Midten af 80erne kun faldt 1 Rejse om Aaret paa hver Indbygger i Landet, medens Østerrige havde 2, Tyskland 6, England endog 15*), og paa den anden Side vare de ungarske Persontaxter højere end de fleste andre Landes — af en Række Exempler, der anføres i Redegørelsen, kan det ses, at de gennemgaaende vare en 50 pCt. højere end de danske Statsbaners — medens Indtægterne vare smaa og omtrent uforandrede fra Aar til Aar.

*) Danmark har i 1894 sex Rejser pr. Indbygger.

Den ungarske Handelsminister, Gabriel de Baross, besluttede derfor at foretage et radikalt Skridt. De tidligere spredte Smaaforsøg paa ved kunstige Billetsorter at hæve Trafikken skulde ophøre, og et simpelt ensartet System indføres. Paa de ganske korte Afstande (indtil 25 Km.) skulde Taxterne gøres til »Sporvognstaxter«, dernæst maatte ingen Billetpriis, selv for de længste Afstande, overskride et Maximum, som laa »indenfor, hvad enhver Pengepung formaaede at udrede«. Priserne for Mellemafstandene (25—200 Km.) skulde derimod ikke væsentligt nedsættes; her laa den store og særligt indbringende Trafik, hvorfor Risikoen ved en større Nedsættelse vilde blive altfor betydelig.

Resultatet af den nye Tarif var en afgjort Sejr, ja overtraf vel i enhver Henseende de Forventninger, som dens Ophavsmænd havde næret. I 1888 — Aaret før Zonetariffen indførtes — befordrede de ungarske Statsbaner c. 6 Millioner Rejsende, eller naar man medregner de Strækninger, som senere ere erhvervede for den ungarske Stat, 9,140,000 Rejsende. Dette Tal er voxet fra Aar til Aar. Der befordredes nemlig:

i 1888	9,140,000	Rejsende
i 1889	13,150,000	—
i 1890	21,790,000	—
i 1891	26,000,000	—
i 1892	28,870,000	—
i 1893	31,500,000	—
i 1894	32,580,000	—

Tilvæksten var saaledes i 6 Aar c. 23 $\frac{1}{2}$ Million Rejsende eller 256 pCt. Til Sammenligning kan det anføres, at Personfærdslen pr. Banemil i samme Tidsrum (1888—89 til 1894—95) er steget 35 pCt. paa de danske Statsbaner.

Hvad Indtægten angaar, voxede den naturligvis langt fra i samme Forhold, men dog meget anseligt; den udgjorde

i 1888	21,3	Millioner Kroner	
i 1889	22,7	—	—
i 1890	25,6	—	—
i 1891	28,1	—	—
i 1892	29,8	—	—
i 1893	32,0	—	—
i 1894	35,0	—	—

Indtægtsforøgelsen var saaledes op imod 14 Mill. Kroner eller 65 pCt. I samme Tidsrum steg de danske Statsbaners Personindtægt pr. Banemil 21 pCt.

Som ovenfor anført, havde Tariffen stillet sig en væsentlig forskellig Opgave overfor Rejser:

1. paa de ganske korte Afstande — indtil 25 Km.,
2. paa Mellemafstandene, 25—200 Km.,
3. paa de længste Afstande, over 200 Km.

Ogsaa indenfor hver af disse Grupper havde man naaet, hvad man tilsigtede. Paa Afstande indtil 25 Km., den første Zone, viser Statistikken endog en ganske forbavsende Tilvæxt, men dens Resultater maa rigtig nok her modtages med adskillige Reservationer. For det Første maa det erindres, hvad der er bemærket i Slutningen af Punkt I, at Langvejsrejsende fra alle Zoner for at opnaa en Besparelse omkartere sig i 1ste Zone. Hvor mange »statistiske Rejsende«, der paa denne Maade tilføres 1ste Zone, lader sig nu imidlertid ikke opgøre; sandsynligvis drejer det sig om et meget stort Tal. Men der er et andet Moment, som nøjagtigt kan belyses, og som ikke kan lades ude af Betragtning, nemlig at 1ste Zone, der kun skulde strække sig til en Afstand af 25 Km., ved Budapest og de større

Byer i Provinserne er udvidet udover denne Grænse, enkeltvis lige til den 55de Kilometer, saa at — som den officielle Beretning siger — den normale Taxtberegning først begynder med den 4de Zone. Vil man have et nogenlunde paalideligt Billede af Nærtrafikkens Tilvæxt, maa man derfor medregne Tallene for 2den og 3die Zone eller alle Afstande til 55 Km. (c. 7 Mil). Og her viser det sig da — hvad man efter det Ovenstaaende maatte vente — at de Rejsendes Tal i 2den og 3die Zone kun er voxet med henholdsvis 38 og 23 pCt., medens 1ste Zone, taget for sig alene, er voxet med 680 pCt. og at Indtægten, som i 1ste Zone er voxet med henimod 4 Millioner Kroner, i 2den og 3die Zone er formindsket med 300,000 Kroner. Sammenfatter man herefter 1ste, 2den og 3die Zone (Afstandene til 55 Km.) under de korte Afstande, 4de—12te Zone under Mellemafstandene og 13de—14de Zone under de lange Afstande, faar man for hver Gruppe følgende Tilvæxt:

Zone	Afstand Km.	Antal Rejser				Indtægt i Kroner			
		i 1888	i 1894	Tilvæxt i pCt.	Tilvæxt i pCt.	i 1888	i 1894	Tilvæxt	Tilvæxt i pCt.
1-3	1-55	6,085,000	26,974,000	+ 343	+ 343	6,265,000	9,930,000	3,665,000	+ 58,5
4-12	56-200	2,612,000	3,968,000	+ 50	+ 50	10,588,000	12,383,000	1,795,000	+ 17
13-14	over 200	412,700	1,640,300	+ 297	+ 297	4,446,000	12,740,000	8,294,000	+ 186,5

Disse Tal behøve næppe nogen vidtløftig Forklaring. Mellemafstandene, for hvilke Tariffen ikke har gjort noget synderligt, vise kun en svagere Tilvæxt, særligt hvad Indtægten angaar; forbavsende er derimod Stigningen i den første Gruppe, men endnu mere Tallene for de lange Afstande. Procentvis er Rejsernes Antal her voxet næsten i samme Forhold som paa de korteste Afstande, men Indtægten 186 pCt. mod 58 pCt., $8\frac{1}{3}$ Million Kroner mod $3\frac{2}{3}$. Af hele den Indtægtsforøgelse, som den nye Tarif har skabt, $13\frac{3}{4}$ Million Kroner, falder mere end 60 pCt. paa Afstandene over 200 Kilometer.

III.

Den ungarske Zonetarif har brudt Staven over de gamle Tarifsystemer med de høje »ordinære« Billetpriser og de utallige ekstraordinære »Moderationer«. Den har ført et praktisk Bevis for, at baade Jernbanen og de Rejsende kunne undvære Returbilletterne med deres ubegribelige Præmier for dem, der vende tilbage til deres Hjem inden en vis i Tariffen nævnt Frist — snart nogle faa Dage, snart et Par Uger eller Maaneder; den har i alt Væsentligt hævet de tidligere Taxtnedsættelser for dem, der rejse i »sluttede Selskaber« eller i visse særlige af Jernbanebestyrelserne sanktionerede Øjemed; den har endelig med sine faa Billetsorter kunnet indføre almindeligt Billetsalg mellem alle Stationer, hvad ingen tidligere Tarif har mægtet, og derigennem befriet de Rejsende for mangfoldige Gener og forøgede Udgifter. Selv om den ikke havde andre Fortrin, vilde den derfor fortjene al Anerkendelse som den Tarif, der først har vist Vejen til et simplere

og retfærdigere Billetsystem. Men den har tillige aabnet et nyt og frugtbart Felt ved at vise, at de langvejs Rejser kunne gøres let tilgængelige, selv for de Ubemidlede. Paa de korte Afstande er Zonetariffens Taxter vel moderate — deres Gennemsnitshøjde svarer temmelig nøje til halv Dobbeltbilletspris hos os, de vilkaarlige Afvigelser omkring Byerne gøre dem endnu lavere — men paa den anden Side er Beregningen efter Zoner næppe heldig paa de korte Afstande, fordi Springet i Biletpriserne bliver uforholdsmæssigt stort. Der kan ikke være nogen fornuftig Grund til, at en Rejse paa 26 Kilometer (2 Zone) skal koste dobbelt saa meget som en Rejse paa 25 Kilometer (1 Zone) eller en Rejse paa 56 Kilometer (4 Zone) $\frac{1}{3}$ mere end en Rejse paa 55 Kilometer (3 Zone). Heller ikke maa man af den Omstændighed, at den procentvise Tilvæxt har været saa stor, lade sig forlede til at tro, at der i Ungarn, absolut taget, er skabt en særlig stærk Trafik paa de korte Afstande, tværtimod. Lad os drage en Sammenligning med vore hjemlige Forhold, Ungarn og Danmark er jo omtrent lige tæt befolkede, og en Sammenligning mellem Rejsernes Antal pr. Banekilometer maa derfor rettelig kunne anstilles. Forholdet for Nærtrafikkens Vedkommende er nu følgende:

	Antal Rejser Aar paa 1—55 Km.	Banenettets Længde	Antal Rejser pr. Banek.
Ungarske Statsbaner 1894	26,974,700	7746 Km.	3482
Danske Statsbaner 18 ⁹³ / ₉₄	9,929,149	1732 —	5730

Den danske Nærtrafik er altsaa 64 pCt. stærkere end den ungarske, hvad der vel væsentligt skyldes den Omstændighed, at vi alt i en lang Aarrække have haft lave Taxter for disse Afstande.

Men paa de lange Afstande stiller Forholdet sig omvendt. Her er vor Trafik baade ringe og stagnerende, muligt endog svagt tilbagegaaende. Paa Afstande over 200 Km. befordrede vi i 1888—89 c. 80 Rejsende pr. Banekilometer, i 1893—94 c. 78, i Ungarn befordredes der henholdsvis 59 og 211. I det Hele turde følgende Sammenstilling være oplysende: Der befordredes i Aaret 1894 pr. Banekilometer:

	i Danmark		i Ungarn	
	Antal samtl.Rejser	pCt. af	Antal samtl.Rejser	pCt. af
paa Afstande til 55 Km.....	5730	87,23	3482	82,79
— — fra 55—200 Km.	764	11,58	513	12,19
— — over 200 Km..	78	1,19	211	5,02
	<u>6572</u>		<u>4206</u>	

Pr. Banekilometer er Antallet af langvejs Rejsende i Ungarn altsaa absolut taget 2,7 Gange saa stort som i Danmark, procentvis over 4 Gange saa stort. Kunde vi naa samme Procent for de lange Afstande som Ungarn, vilde vore 135,000 Rejser paa over 200 Kilometer voxe til 570,000, og vore Indtægter, selv med en betydelig Nedsættelse i Prisen, 1 Million Kr. eller mere.

En Rejse fra Brassó til Budapest kostede, for 2den Klasse og i Iltog, i Aaret 1888 c. 49 Kroner, fra Brassó til Ruttka over 61 Kroner. Ingen af disse Taxter kunde kaldes overdreven høj efter de gamle Tarifprinciper. Nu koster samme Rejse 10 Kr. 50 Ø. Det er Nedsættelser af denne Art, der have Betydning for Folk, men det er ogsaa den Slags Nedsættelser, som kunne betale sig for Jernbanerne. Forøvrigt er der næppe Tvivl om, at ogsaa Taxterne for Mellemafstandene kunde nedsættes med Fordel, men herom oplyser den ungarske Zonetarif Intet.