

IV. Banerne og andre Befordringsmidler

EN Redegørelse for de danske Statsbaners Betydning for Tilfredsstillelsen af Samfundets Transportbehov vil kun have en Mening ved en samtidig Paavisning af, hvor stor en Andel af Landets samlede Transportbehove der besørages af hver enkelt af de andre Trafikmidler, og hvorledes Udviklingen har været i Tidens Løb.

En Redegørelse herfor er vanskelig, dels fordi man savner en fælles Maalestok for det Transportarbejde, som de forskellige Trafikmidler yder, dels fordi de løser hver sine særlige Opgaver, selv om de ogsaa inden for visse Omraader konkurrerer med hinanden.

Banerne og Skibsfarten

Skibsbefordringen var en Selvfølge for Befordringen mellem Søkøbstæderne inden Banernes Fremkomst, og der kan ikke være nogen Tvivl om, at Banerne har paaført Skibsfarten en Konkurrence, og særlig maa dette have været Tilfældet efter Aabningen af Færgeoverfarterne, hvorved det blev muligt at sende Jernbanevogne mellem Landsdelene uden Omladning. Trafikken paa Overfarterne vokser da ogsaa meget hurtigt, og i 1913—14 udgjorde den paa samtlige Overfarter overførte Godsmængde ca. en Trediedel af den samlede Godsmængde paa Statsbanerne.

Gennem Banernes Beretninger faar man et tydeligt Indtryk af, at der tidlig har været en betydelig Konkurrence mellem Banerne og Skibsfarten. Fra 1865 befordredes Stykgods mellem Helsingør og København af samme Grund efter Vognladningstaksterne. I Beretningen for 1871 udtales, at den sjællandske Sydbane har skuffet, og at det skyldes den lette Adgang til Søtransport. Fra 1878 indførtes der f. Eks. Fragtletter for Gods til Esbjerg for herved bedre at kunne konkurrere med Skibsfarten. I »Det Forenede Dampskibsselskab«s 25 Aars Jubilæumsskrift udtales det, at Konkurrencen mellem Banerne og Søfarten uden Tvivl har bidraget til, at vort Land i det hele har faaet moderate og passende Jernbane- og Skibsfragter.

Banernes Konkurrence over for Skibsfarten har dog ikke været større, end at Skibsomsætningen stadig har kunnet vokse som Følge af den økonomiske Udvikling. Hertil kommer, at Banerne i mange Tilfælde ved Etablering af Forbindelse mellem Landdistrikterne og Havnebyerne har virket til en forøget Skibsbefordring, jfr. Omtalen af Søfarten paa Korsør og Helsingør paa Side 108.

Til Belysning af Banernes og den indenlandske Skibsbefordrings Udvikling henvises til omstaaende Tabel:

Befordringsmængder i Mill. Tons.						
	Skib ¹⁾			Statsbaner		
	Ialt	København (Tolddistrikt)		Ialt	København	
		fra	til		fra	til ²⁾
1876—77 (1876)	0,4	0,13	0,12	0,8	0,10	0,19 ³⁾
1889—90 (1889)	0,5	0,21	0,16	1,5	0,31	0,25
1924—25 (1924)	2,2	0,58	0,61	7,5	0,89	0,93
1929—30 (1929)	2,2	0,53	0,68	6,8	0,72	0,96
1932—33 (1932)	2,0	0,43	0,65	4,5	0,48	0,71
1938—39 (1938)	2,6	0,66	0,69	5,0	0,56	0,71

Uden at kunne sige noget bestemt maa man dog formode, at den indenlandske Omsætning pr. Skib 1876—1877 er mindre end Omsætningen pr. Bane. Som Følge af de mange Baneudvidelser i de følgende Aar vokser Banernes Betydning, og Omsætningen paa Statsbanenettet bliver omkring tre Gange saa stor som den indenlandske søværts Omsætning. Efter at Bilkonkurrencen rigtig begynder at gøre sig gældende, aftager Banernes Omsætning i Betydning og udgør i 1938 (1938—39) mindre end det dobbelte af den søværts Omsætning.

Af den indenlandske Skibsfarts 2,6 Mill. Tons i 1938 faldt 1,4 Mill. Tons paa København, og lidt mere indgaaet end udgaaet. Selv om den samlede Banebefordring i 1938 som anført omtrent var dobbelt saa stor som den indenlandske Søtransport, var Befordringen med Skib mellem København og det øvrige Danmark noget større end den tilsvarende Banebefordring.

Om den indenlandske Rutefart, der i særlig Grad konkurrerer med Banerne, kan oplyses, at den i Banernes første Aar var ret ubetydelig, men at den efterhaanden kommer ind i en stærk Udvikling, og særlig gennem det forenede Dampskibsselskabs Virksomhed.

Fra Midten af 90'erne foregaar der dog en Reduktion af den indenlandske Rutefart. I 1894 anløb Selskabets Skibe 59 Havne, medens Anløbene i 1939 er svundet ind til 31, idet bl. a. flere faste Skibsruiter fra København til Byer paa Sjælland er faldet bort. Denne Nedgang i Rutefarten maa særlig tilskrives Bygningen af Privatbaner til Byer, der tidligere trafikeredes ad Søvejen.

Persontrafikken ad Søvejen var oprindeligt ret ubetydelig og er hurtigt gaaet over til Banerne. I de sidste 50 Aar har der derimod for den søværts Persontrafiks Vedkommende fundet en rivende Udvikling Sted paa Hovedruterne fra København til Jylland, medens de forbedrede Rejsemuligheder til Lands har medført, at de korte og de mindre Ruter har maattet opgives eller indskrænkes.⁴⁾

Da Befordringen pr. Bane og Skib i mange Tilfælde er integrerende Dele af samme Befordringsakt, vil et hensigtsmæssigt og økonomisk Samvirke mellem søværts og landværts Omsætning være af den største Betydning. De mange gode Havne medfører, at den mere bekostelige landværts Befordring kan gøres saa kort som muligt

¹⁾ For de to ældste Aar Register-Tons. For alle Aar ekskl. Færgefart. ²⁾ Fra og med 1924—25 har ændrede Bogføringsregler medført, at en Del mindre Sendinger ikke er medtaget. ³⁾ Inkl. sjællandske Baner. ⁴⁾ »Auto« Nr. 9/1944, Side 288.

til Fordel for den søværts Befordring, idet det i Almindelighed vil være uden Betydning, om et Skib anløber en nærmere eller fjernere Havn. F. Eks. er Fragten for en Kulladning fra engelsk Kulhavn til en hvilken som helst dansk Havn den samme. Ved Siden af Fragtomkostningerne spiller Havneomkostningerne og Havneudstyrelsen med Læsse- og Losseredskaber, Pakhuse, Havnespor o. l. en stor Rolle, da Skibenes Liggetid i Havnen er afhængig heraf.

Det er for Landets samlede Transportvæsen af Betydning, at den Havnepolitik, der føres, er afpasset efter Transportforholdene saavel til Lands som til Vands. Da de fleste Byer gerne vil have en stor og god Havn, er der adskillige Steder skabt en større Havnekapacitet end strengt nødvendigt, og dette har rejst Ønsket om at erstatte Landets mange Havne med et færre Antal store Havne eller i det mindste, at fremtidige Havneudvidelser koncentreredes om et mindre Antal Storhavne. Disse Spørgsmaal er henvist til en i 1942 af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat Kommission. Resultatet af disse Overvejelser vil selvsagt kunne faa en ikke ringe Indflydelse paa Banernes Befordringsmængde.

Banerne og Landevejstrafikken

Banerne fulgte de samme Hovedlinier som Landevejene og overtog den mere gennemgaaende Trafik, og Hestekøretøjet blev fortrængt overalt, hvor det kunde erstattes med Banebefordring. Landevejenes Betydning kom herefter til at ligge i Afvikling af Trafikken i banetomme Rum og af den lokale Trafik inden for snævre Omraader.

Helt anderledes stiller Landevejsbefordringen sig efter Bilerne Fremkomst. Da Bilen er en lille Befordringsenhed, lader den sig i en helt anden Grad end Banen tilpasse til de individuelle Behov, samtidig med at den kan køre overalt, hvor der forefindes en nogenlunde Vejbane. Endvidere bestrider Bilen i mange Tilfælde Befordringen »fra Dør til Dør«. Naar hertil kommer, at den har en anden Omkostningsstruktur end Banerne, hvorved den i mange Tilfælde faar en Fordel frem for Baner paa de kortere Afstande, maa der tilfalde Bilerne en Del af de Befordringer, som tidligere er besørget af Baner, samtidig med at Bilen har store Trafikopgaver at løse i de banetomme Rum.

En Opgørelse af de Befordringsmængder, Bilerne har præsteret, støder paa mange Vanskeligheder og kan kun blive ret skønsmæssig. Særlig er det vanskeligt at udskille den Trafik, som tilfredsstiller tilsvarende Transportbehov som Banerne.

Til Supplering af de Oplysninger, der findes i Betænkningen fra Trafikkommisjonen af 1936, skal her omtales en Opgørelse af Befordringsomfanget paa *Landevejene alene* — d. v. s. den Trafik, der nærmest kan sammenlignes med Banebefordringen — der er foretaget paa Grundlag af særlige Færdselstællinger, hvoraf den første Landstælling foretoges i 1929 og herefter i 1934 og 1939. Formaalet med disse Tællinger var at skabe Basis for en Vejpolitik og for Bestemmelse af de enkelte Vejes tekniske Udstyr. I 1934 taltes Færdslen paa 7.728 km Landevej og i 1939 paa 7.921 km samt paa 3.416 km Bivej eller 8 % af disse.

Paa Grundlag af Trafiktællingerne i 1934 og 1939 er den samlede Trafik paa Landevejene (ikke Biveje) for hele Aaret beregnet til det i omstaaende Tabel angivne

Omfang, hvor samtidig er anført Stats- og Privatbanernes Befordringsomfang (ekskl. Overfarterne):

Tællings- og Driftsaar	Personkilometer				Nytte-Tonkilometer			
	Baner		Biler		Baner		Biler	
	Ialt Mill.	pr. Dag og km	Ialt Mill.	pr. Dag og km	Ialt Mill.	pr. Dag og km	Ialt Mill.	pr. Dag og km
1934—35 (1934)	1362	727	1476	523	584	311	400	142
1939—40 (1939)	1769	989	3198	1114	830	463	614	214

Ser man først paa *Personbefordringen*, saa var denne i 1934 (1934—35) nærmest af samme Størrelse for Baner og Biler, men sat i Forhold til Længden og Dageantal op mod $1\frac{1}{2}$ Gang saa stor paa Banerne som paa Landevejen. I 1939 (1939—40) var Trafikken paa Vejene omtrent dobbelt saa stor som paa Banerne, medens Banerne i Forhold til Vejlængde og Dageantal laa noget under Bilerne. Antal Personbiler er da ogsaa i dette Tidsrum steget fra 79.900 til 108.800, ligesom Rutebildriften er udvidet med ca. 15 % i Rutelængde.

For *Godsbefordringen* var det samlede Befordringsomfang i 1934 (1934—35) omtrent $\frac{1}{2}$ Gang større paa Banerne end paa Landevejen, men i Forhold til Vejlængden over dobbelt saa stor. I 1939 (1939—40) var det samlede Befordringsomfang ca. $\frac{1}{3}$ større paa Banerne end paa Landevejene og i Forhold til Vejlængde og Dageantal noget over dobbelt saa stort. Antal Lastbiler er i dette Tidsrum steget fra 35.700 til 43.200.

Da den væsentligste Konkurrence, der øves mod Banerne, hidrører fra den regelmæssige Rutekørsel med Personomnibusser og Lastbiler, skal anføres, at der pr. 15. Maj 1939 fandtes ca. 860 koncessionerede Omnibusruter (bortset fra egentlige Byruter) med en Rutelængde paa ca. 22.400 km, og som oplyst af Trafikkommissionen af 1936 kan man sikkert gaa ud fra, at den samlede befærdede Vejstrækning udgør noget over en Fjerdedel af det samlede danske Vejnet. Af Fragtmandsruter fandtes der samtidig ialt ca. 550 med en Rutelængde paa omkring 17.000 km. Fragtmandsruterne har særlig Endestation i de store Byer, medens svagt befolkene Egne som Vestjylland har meget faa Fragtmandsruter. Til København kørte der i Henhold til Trafikkommissionen af 1936 f. Eks. 140 Ruter, til Odense 41, til Aalborg 88 og til Aarhus 46.

Med det foran paaviste Omfang af den erhvervsmæssige Bilkørsel kan det ikke være andet, end at denne maa have paaført Banerne en følelig Konkurrence. At paavise, hvor stort Tabet har været i Person- og Tonkilometer, lader sig ikke gøre, men det kan i hvert Fald paavises, at Banernes Befordringsmængde i mange Henseender ligger langt lavere, end man maatte vente efter den Stigning, der er foregaaet indenfor Produktion og Omsætning, og der kan ikke herske Tvivl om, at Bilkonkurrencen i hvert Fald for en væsentlig Del har været Aarsagen hertil, selv om andre Forhold ogsaa har været medvirkende.

Ser man paa Udviklingen af Banernes Befordringsmængde fra Højkonjunkturaaret 1924—25, hvor Konkurrencen rigtig begynder at sætte ind, til 1938—39 (der i Konjunkturbhenseende kan ligestilles med 1924—25), saa møder man overalt en Nedgang i

saavel Person- som i Godsbefordringsmængderne paa de kortere Afstande, hvor Konkurrencen ifølge Sagens Natur er særlig følelig.

For Personbefordringen har der saaledes for Rejser paa almindelige Billetter indtil 50 km — bortset fra Københavns Nærtrafik — været en Nedgang i Antal Rejser paa 17,9 %, medens Rejser over 50 km udviste en Stigning paa 20,6 %. Inden for Godsbefordringen udviste Stykgods paa Afstande indtil 150 km (inkl.) en Nedgang paa 47,2 %, hvor der paa Afstande derover har været en Stigning paa 27,8 %. For Vognladningsgods var de tilsvarende Forhold en Nedgang paa 48,2 % og en Stigning paa 36,9 %. For levende Dyr forekom der en Nedgang paa næsten alle Afstande.

For den samlede Stykgodsbefordring har der fra 1924—25 til 1938—39 været en Nedgang paa 0,2 Mill. Tons eller 22,7 %. For Vognladningsgods har Nedgangen været paa 2,3 Mill. Tons eller 36,1 %, og for levende Dyr paa 0,1 Mill. Tons eller 61 %.

Et Udtryk for Bortfaldet af Transporter paa de kortere Afstande finder man gennem den stigende gennemsnitlige Transportafstand, der har ændret sig saaledes for det her omhandlede Tidsrum:

Stykgods fra 137 km til 186 km.

Vognladningsgods fra 76 km til 114 km.

Levende Dyr fra 106 km til 146 km.

Vender vi os mod Tabellen over Skibs- og Banebefordringen paa Side 144, vil man se, at Jernbanetrafikken fra og til København fra 1924—25 udviser en meget betydelig Nedgang, medens den indenlandske søværts Trafik udviser en mindre Stigning, men om denne Stigning har holdt Trit med Udviklingen maa staa hen.

En dyberegaaende Undersøgelse af Banernes Tab af Befordringer til Bilerne er foretaget af en Del Privatbaner (43), idet de paagældende Driftsbestyrere ved Henvendelse til de erhvervsdrivende i Banens Opland har faaet oplyst, hvilket Befordringsmiddel der benyttes, herunder egen Bil, den saakaldte Firmakørsel. Materialet er benyttet af Trafikkommissionen af 1936 og offentliggjort i Beretningens Bilag. For Banerne under eet er det samlede Trafikbehov i de paagældende Omraader opgjort til 3½ Mill. Tons, hvoraf Privatbanerne afviklede de 1,4 Mill. Tons eller 40 %, medens Vogn- og Fragtmænd befordrede et lignende Kvantum, og de resterende 20 % besørgeades af Firmakørsel. Af de 43 Baner havde de 27 ikke Hålvdel af den samlede Befordringsmængde at besørge. En Opgørelse for de enkelte Varearter for de samme Baner viser, at Banerne har en forholdsvis lille Andel bl. a. af Træ og Trævarer, Mursten, Kalk og Cement, Vejmaterialer og Roer, medens Banens Andel er forholdsvis stor for Mergel, Olie og Benzin, Kul og Koks, Tørv og Briketter samt for Kød, Flæsk og Fisk. Tilsvarende Opgørelse er foretaget for visse Statsbanestrækninger med lignende Resultater, der ligeledes er optaget i Trafikkommissionens Betænkning.

Den foregaaende Sammenstilling af Trafikmængderne pr. Bane, Skib og Landevej vilde det være naturligt at lade følge af tilsvarende driftsøkonomiske Betragtninger. Der maa imidlertid ses bort herfra, og man maa indskrænke sig til at henvise til Trafikkommissionens Betænkning og endvidere til »Trafikmidlernes Driftsøkonomi«, af P. P. Sveistrup, hvor der er forsøgt en saadan Vurdering, saa langt som denne har kunnet gennemføres.