

BANER OG BILER

AF

P. P. SVEISTRUP

Cand. polit.

Lektor ved Universitetet

OG

J. A. TORK

Cand. polit.

*SÆRTRYK AF NORDISK TIDSSKRIFT
FOR TEKNISK ØKONOMI*

KØBENHAVN 1936

H. ASCHEHOUG & CO.
(W. Nygaard)
OSLO

G. E. C. GAD
KØBENHAVN

NORDISKA BOKHANDELN
STOCKHOLM

PETER ROLAND HANSEN
Birkevang 32 — Telf. 85 33 52
VIRUM

BANER OG BILER

BANER OG BILER

AF

P. P. SVEISTRUP

Cand. polit.

Lektor ved Universitetet

OG

J. A. TORK

Cand. polit.

*SÆRTRYK AF NORDISK TIDSSKRIFT
FOR TEKNISK ØKONOMI*

KØBENHAVN 1936

H. ASCHEHOUG & CO.
(W. Nygaard)
OSLO

G. E. C. GAD
KØBENHAVN

NORDISKA BOKHANDELN
STOCKHOLM

1936

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Forord	VII
<u>Kapitel I. Trafikmidlernes økonomiske og tekniske Ejendommeligheder</u>	
heder	1
I. Efterspørgselen	2
a. Efterspørgselens Omfang	2
b. Efterspørgselens Afhængighed af Tid og Sted	4
c. Efterspørgselskurven	6
II. De tekniske Muligheder	8
III. Trafikmidlernes Ejendommeligheder	10
<u>Kapitel II. De nuværende Land-Trafikmidler</u>	13
I. Trafikmidlernes Omfang: Banerne	13
II. » » : Automobilerne	15
III. » Ydelser	18
IV. » Omkostninger	19
<u>Kapitel III. Bilkonkurrencens Fremtrængen</u>	21
<u>Kapitel IV. Bilkonkurrencens Virkning paa Banernes Økonomi og den gældende Trafikordning</u>	28
I. Banernes Økonomi	28
II. Den gældende Trafikordning	34
<u>Kapitel V. Forholdsregler mod Automobilkonkurrencen</u>	36
I. Banernes Forholdsregler	36
II. Regulering af Automobildriften	41
III. Forholdene i Danmark	45
A. Automobillovgivningen	45
B. Banernes Forholdsregler	47
a. Rutebildriften	47
b. Nedlæggelse af Sidebaner	48
c. Andre væsentlige Forholdsregler	48
C. Hjælp til Privatbaner	50
D. Automobilbeskatningen	51
<u>Kapitel VI. Omkostningerne</u>	52
I. Indledende Bemærkninger	52
II. Banernes Omkostninger	56
III. Bilernes Omkostninger	58
IV. Terminal- og Førselsudgifter	63
V. Sammenlignende Omkostningsstatistik	65
VI. Afstandens Betydning	69
VII. Omkostninger og Udenrigshandelen	76

<u>Kapitel VII. Prispolitik</u>	77
I. Baner	77
II. Automobile	87
A. Fri-Konkurrence	87
B. Monopolet	91
a. Det særlige Bilmonopol	91
b. Et samlet Trafikmonopol	95
<u>Kapitel VIII. Rationel Trafikdeling</u>	97
I. Indledende Bemærkninger	97
II. Personbefordringen	101
III. Godsbefordringen	103
IV. Nedlæggelse af Sidebaner	109
V. Eksisterende Anlægs Betydning for Trafikdelingen	111
VI. Det samlede Trafikvæsens Organisation	113

FORORD.

I det sidste Aarti har der i Danmark, som i de fleste andre Lande, som Følge af de nye Trafikmidler, der er taget i Brug, og herunder særlig Automobilerne, rejst sig et stort Trafikproblem. Disse har i Løbet af en kort Aarrække skabt en Konkurrence med de fra tidligere Tid eksisterende Trafikmidler og særlig Banerne, en Konkurrence som synes uheldig i sine Konsekvenser, fordi den synes at føre til, at der er flere Trafikmidler, end der behøves for at afvikle den forhaandenværende Person- og Godstrafik. Herved er der fremkommet en Usikkerhed i Trafikvæsenet til Skade for Trafikanterne, de enkelte Trafikmidler og den samlede Samfundsøkonomi.

Det er meget betydelige Kapitaler, der er ramt af denne Usikkerhedstilstand, idet der baade i Baner og i Biler for Øjeblikket her i Landet er anbragt Hundreder af Millioner Kroner, ligesom der stadig sker betydelige Kapitalanbringelser baade i Baner, Biler og Veje, og for Øjeblikket er meget store Nyinvesteringer som bekendt foreslaaet. Det er derfor af Betydning ikke alene for Baner og Bilejere, men for hele det danske Samfund, at denne Udvikling ledes i en Retning, hvor Samfundets Interesse og Erhvervslivets almindelige Trivsel sættes over den ene eller den anden Gruppes Særinteresser.

Vi har i denne lille Afhandling sat os til Opgave at gøre Rede for den faktiske Udvikling og for de Problemer, der herved er rejst, forsaavidt de angaar Baner og Biler, og vi har søgt at redegøre for de Muligheder, der har vist sig for os som en rationel Løsning gennem Hensyntagen til de forskellige berettigede Interesser.

Ved et saadant Forsøg paa en objektiv Fremstilling maa man frigøre sig for en i vor Tid ikke sjældent forekommende følelsesbetonet Kritik af Statsmonopolets Trafikvirksomhed, og man maa bestræbe sig for at danne sig en Opfattelse paa Basis af saa mange objektive Kendsgerninger som muligt.

En saadan alsidig Redegørelse er hidtil ikke fremkommet paa dansk, og vi haaber derfor, at den følgende Fremstilling vil afhjælpe et Savn hos alle interesserede, som ikke selv har haft Tid til at fordybe sig i

Emnet paa anden Maade. Vi henvender os ikke særlig til de teoretisk indstillede; de teoretiske Betragtninger som fremsættes, har vi søgt at fremstille paa en saadan Maade, at alle vil kunne forstaa Hovedlinierne og Aarsagssammenhængen og derved blive i Stand til at tage Stilling til de Konsekvenser, vi drager, ligesom forskellige Gentagelser maa ses under samme Synsvinkel.

Vi ønsker at benytte denne Lejlighed til at takke Laurits Andersens Fond og Otto Mønstedes Fond for Støtte til Studierejser, der har været en Forudsætning for dette Arbejde. Endvidere takker vi Nationaløkonomisk Fond for Støtte ved Udgivelsen, ligesom vi er Professor *F. Zeuthen* taknemlige for at have gennemset Manuskriptet og givet os værdifulde Oplysninger vedrørende forskellige Punkter.

KAPITEL I.

TRAFIKMIDLERNES ØKONOMISKE OG TEKNISKE EJENDOMMELIGHEDER.

Igennem mere end et halvt Aarhundrede har Banerne i alle Lande haft helt eller delvist Monopol paa Person- og Godstrafik, og de har indrettet hele deres Økonomi med Hensyn til Pris- og Anlægspolitik herpaa. Konkurrencen fra Skibs- og Kanalfarten er i høj Grad betinget af geografiske Forhold og Tilstedeværelsen af Havne. Med Bilerne Fremkomst ophørte denne Monopolstilling, og selv om Banerne har søgt at bekæmpe Bilerne Konkurrence, har det ikke kunnet undgaas, at Banerne har maattet afgive en betydelig Trafikmængde. Dette har medført store Tab for Banerne, fordi disse ikke kan nedsætte Udgifterne i samme Grad, som Trafiken forsvinder. En meget stor Del af Banernes Udgifter er nemlig faste, d. v. s. uafhængige af Trafikens Omfang (Udgiften til Forrentning, Amortisation, Administration, mange Vedligeholdelsesudgifter og endvidere visse Driftsudgifter), og derfor vil Banerne ved en svigtende Trafik enten faa en Indtægtsnedgang eller være nødt til at forhøje Priserne væsentlig. Det sidste kan i Reglen kun finde Sted i begrænset Omfang. Indtægtsnedgangen bliver stor, fordi Bilerne navnlig har taget de Transporter, som var de mest indbringende for dem, og det var i en Række Tilfælde de samme, som under Monopolet havde været de mest indbringende for Banerne. Disse differentierer nemlig deres Takster saaledes, at visse Varegrupper ved samme Transportmængde og -afstand bærer en højere Pris end de øvrige, selvom de paagældende Befordringer paafører Banerne de samme Omkostninger.

Da Banerne nu engang er anlagt, og da de afholdte Kapitaludgifter er bundne og kun kan frigøres i ringe Omfang og med store Tab, bliver det et Spørgsmaal, om man ikke af den Grund bør tilsikre Banerne hele den forhaandenværende Trafik for derigennem at skaffe dem en større Udnyttelsesgrad og dermed en bedre Rentabilitet (oftest et mindre Underskud og Tab for Staten).

Heroverfor kan imidlertid med Rette indvendes, at en saadan Sikring af Banernes Monopol vilde være fremskridtsfjendtlig og ødelæggende for en ny teknisk Udvikling, hvorved Trafikbehovet kan tilfredsstilles bedre og billigere end tidligere, og at man derfor bør støtte Bilerne og give dem fri Adgang til at konkurrere med Banerne, uanset det Tab Banerne derved kommer til at paaføre Samfundet.

Foruden disse to ensidige og diametralt modsatte Betragtningssmaa-der findes der en tredje, nemlig at Baner og Biler har hver deres Trafikopgaver at løse, saaledes at den mere intense Trafik udføres af Baner og den mere spredte af Biler.

For at kunne tage Standpunkt til en saadan Trafikdeling i Enkelt-heder maa man vurdere de to Befordringsmidlers tekniske og økono-miske Ejendommeligheder, og vi vil i vor Undersøgelse som principiel Grundbetragtning stille det Krav, at Trafikbehovet bør tilfredsstilles paa den Maade, der er billigst for Trafikanterne (vel at mærke naar disse betaler de Udgifter, de forvolder). Iøvrigt maa den enkeltes Interesser, saafremt Konflikt opstaar, være underordnet Hensynet til hele Samfundet.

I den følgende Fremstilling er man gaaet ud fra dette Grundsyns-punkt, og man har forsøgt at vurdere den nuværende Trafiksituation ud herfra, ligesom man har givet en Fremstilling af, hvorledes det vil kunne gøre sig gældende i en fremtidig Trafikordning.

Det maa beklages, at dette vigtige Spørgsmaal opstaar paa en Tid, hvor de økonomiske Forhold er saa urolige og undergaar saa væsent-lige Forskydninger og Strukturforandringer, at objektive Beregninger hurtigt forældes. Det lader sig derfor ikke gøre at drage almengyldige Slutninger, som man med Sikkerhed kan fastslaa har Gyldighed for en længere Aarrække.

Forinden vi gaar over til en Undersøgelse vedrørende Trafikkens Ordning i Nutiden og den nærmeste Fremtid, maa vi først gøre Rede for:

- I. Hvorledes Efterspørgselen efter Trafik — Trafikbehovet — maa antages at ville stille sig i Fremtiden.
- II. Hvorledes den tekniske Udvikling paa Trafikomraadet maa antages at ville forme sig.
- III. Hvilke Ejendommeligheder der gælder for Trafikmidlerne under den hittidige Udvikling, og om disse ogsaa gælder Bilerne.

I. Efterspørgselen.

a. Efterspørgselens Omfang.

Den Faktor, af hvis Størrelse Efterspørgselen i første Række er af-hængig, er *Befolkningen*. Den er i Danmark vokset fra ca. 1 Mill. til ca. 4 Mill. i de sidste ca. 150 Aar, og denne voldsomme Stigning har

naturligt fremkaldt et voldsomt Trafikbehov i sig selv. Samtidig har den forøget Trafikbehovet relativt, fordi den voksende Befolkning har været en væsentlig Faktor i den forøgede Arbejdsdeling, der i Forbindelse med Befolkningens Koncentration i Byerne kræver en langt stærkere Transport, end hvor Bebyggelsen er mere spredt og den enkelte Bedrift for en væsentlig Del er selvforsynende.

Da Befolkningstilvæksten for Tiden synes at stagnere gennem Tilbagegangen i Fødselshyppigheden, er der meget, der taler for, at den danske Befolkning næppe vil vokse væsentligt i den kommende Menneskealder.

Det er derefter et Spørgsmaal, om Befolkningens stigende Velstand som Følge af den økonomiske Udvikling vil føre til et stigende Trafikbehov pr. Individ. Dette vil nok blive Tilfældet; man maa saaledes regne med, at den fremtidige Aldersfordeling med færre Børn og flere gamle vil kunne faa en vis Betydning. Det er ikke usandsynligt, at der kan blive en betydelig Stigning i Trafikbehovet, hvad Personbefordringen angaar, særlig naar der samtidig sker Lettelse i Befordringen gennem bedre Trafikmidler, større Hurtighed, lavere Priser o. s. v. Derimod er der ikke megen Grund til at vente større Stigning af Godsbefordringen. Det er dog muligt, at der ogsaa her kan blive Tale om en større Trafik som Følge af en øget Byggevirkosomhed gennem Udflytningen til Byernes Omegn, og dette har en ikke ringe trafikale Betydning, da Byggevirkosomheden baade direkte og indirekte er en meget væsentlig Faktor, naar der tales om Trafikbehov. Derimod nærer vi Betænkelighed ved at kalkulere med en stigende Trafik som Følge af øget international Arbejdsdeling.

Muligheden af en større Trafik kan ogsaa komme til at foreligge som Følge af, at Omkostningerne ved Transporten og den til Transporten nødvendige Tid reduceres; dette kan ske baade som Følge af tekniske Fremskridt og ved en almindelig Nedgang i Omkostningerne. Det første vil formentlig altid forekomme, og det er ikke udelukket, at de mange Eksperimenter, der foretages paa Brændselsomraadet, vil kunne faa nogen Betydning i denne Henseende. Det andet vil bedst kunne ske ved en mere effektiv Udnyttelse af de givne Anlæg. En saadan kommer næppe af sig selv, men snarere gennem den rationelle Trafikpolitik, som det er denne Undersøgelses Formaal at redegøre for.

En Forandring i Trafikbehovet i saavel opad- som nedadgaende Retning kan forekomme som Følge af Strukturforandringer indenfor det økonomiske Liv, og vi har ogsaa i de senere Aar set, hvorledes Indskrænkningen i den *internationale Handelsomsætning* har medført Nedgang i Trafikbehovet.

Tekniske Fremskridt i Produktionen har hidtil i overvejende Grad medført en Stigning, men vil i mange Tilfælde betyde en Nedgang i Trafikbehovet. Dette gælder saaledes Oliens Fremtrængen som Brændselsmiddel, Fjernforsyningen af Gas og Elektricitet, Bygningen af »Pipe Lines« (Rørledninger til Transport af f. Eks. Olie), Anlæg af mindre Slagterier (ligesaa økonomiske som de store) og mobile Saftstationer til Fremstilling af Roesaft vil virke i samme Retning. Saafremt Landbruget gaar over til selv at fremstille en større Del af det Kraftfoder, der benyttes, vil det ligeledes betyde en væsentlig Nedgang i Efterspørgselen efter Trafikmidler.

For de danske Baners Vedkommende maa det iøvrigt stærkt betones, at Trafikbehovet i høj Grad er afhængigt af vort Landbrug og særlig af dets Eksport og Import, idet Landbrugets Varer paa de danske Statsbaner udgør ca. $\frac{1}{3}$ af den samlede Tonkilometermængde for vognladningsvise Forsendelser. Det skulde vel ikke være usandsynligt, at det i en overskuelig Fremtid kan paaregnes, at vore Kvalitetsvarer — selv om Forholdene ikke er særlig lyse i den Henseende for den nærmeste Fremtid — vil kunne finde stigende Afsætning paa det ene eller andet Marked, saaledes at man antagelig her kan regne med et noget større Trafikbehov.

Endelig over Konjunkturerne en afgørende Indflydelse paa Banernes Befordringsmængde. Ved en Bedømmelse af den fremtidige Befordringsmængde maa man derfor gøre sig klart, om man tager sit Udgangspunkt i en Høj- eller en Lavkonjunktur.

Konsekvensen af disse Betragtninger er, at man her i Landet ikke skal vente en saadan Udvikling af Trafikbehovet, som den, der er foregaaet i de sidste 100 Aar. Snarere vil det være rigtigt at forestille sig et begrænset Behov, der nok vokser og nok kan paavirkes ved særlige Dispositioner, men kun indenfor ret snævre Grænser. Hvor der er flere Trafikmidler om at bestride en given Trafik, vil der derfor opstaa en meget skarp Konkurrence, idet der paa en bestemt Strækning kan være Trafik nok til eet Trafikmiddel, men ikke til flere.

b. Efterspørgselens Afhængighed af Tid og Sted.

De foregaaende Betragtninger angaar det samlede Trafikbehov. Ved en Vurdering af Trafikbehovet i Forhold til de forhaandenværende Trafikmidler vil det imidlertid ogsaa være nødvendigt at gøre sig klart, at Trafikbehovet dels er et Behov for at komme fra Sted til Sted og dels er et Behov for at komme fra Dør til Dør, og at der til Trafikbehovene knytter sig særlige Omstændigheder, som ikke forekommer ved den almindelige Behovsdækning, og som er en Følge af Trafikbehovets Afhængighed af Tid og Sted.

Vi tager først Tiden og begynder med Døgnet; dette har et meget varierende Trafikbehov, som f. Eks. ved Forstadsbanerne i en stor By, hvor Trafikken er koncentreret som indadgaaende Trafik om Morgenens og udadgaaende om Eftermiddagen, medens Trafikken paa de øvrige Tider er væsentlig mindre, uden at Driftsapparatet derfor kan formindskes væsentligt.

Indenfor Ugen er der ogsaa betydelige Variationer. Man kan nævne Variationerne mellem Hverdag og Søndag, der ifølge Forholdenes Karakter kan blive meget betydelige. En Bane, der væsentlig fører til Udflugtssteder, vil have sin Efterspørgsel koncentreret om forholdsvis faa Sommersøndage, medens den de 90 eller 95 pCt. af Aarets Dage maa arbejde med væsentlig Tomgang. Noget tilsvarende gælder i Provinsen paa Torvedage, hvor Trafikbehovet er langt større end de øvrige Hverdage.

Aarstiderne har nødvendigvis et stærkt svingende Behov. Særlig Ferietiden og de store Højtider stiller meget store Krav til Trafikmidlerne, og dette Trafikbehov er ikke fordelt jævnt over hele Perioden, men er koncentreret paa forholdsvis faa Dage i Periodens Begyndelse og Slutning.

Foruden disse Stigninger i Behovet ved Ferie- og Højtider kan der komme ganske uregelmæssige og pludselige Behovsstigninger, som f. Eks. ved Markeder, Dyrskuer, Fester og Møder.

Som Følge af de forannævnte Variationer i Trafikbehovet er det nødvendigt, at Transportinstitutionerne er meget elastiske og kan reagere overfor væsentlige Svingninger i Behovet. Da de faste Anlæg og de faste Udgifter ikke bestemmes af Aarets gennemsnitlige Behov, men af det maksimale Behov, er det forbundet med særlig store Omkostninger at tilfredsstille dette.

Med saadanne Vanskeligheder for Øje vil man forstaa, at en Tilpasning af Trafikapparatet efter Trafikbehovet bliver endnu vanskeligere, hvor der er to konkurrerende Trafikmidler til at besørge den forhaandenværende Trafik.

Hvad dernæst Trafikbehovets Afhængighed af Stedet angaar, hidrører det største Trafikbehov naturligvis fra de større Byer, hvor en væsentlig Del af Befolkningen er koncentreret. Det gælder hele den Trafikmængde, der er en Følge af Arbejdsdelingen og ganske særlig den erhvervsmæssige Del heraf.

Det Trafikbehov, som findes paa hver enkelt Bebyggelse, er rent faktisk størst til nærliggende Pladser; en stor Del af Trafikbehovet hidrører fra Købstæderne og deres Opland. I væsentlig mindre Grad efterspørges der Trafik over de større Afstande, og det er væsentlig de store Byer, der fremkalder denne Efterspørgsel.

Ved de stedbestede Trafikbehov foreligger der en Mulighed for en Kombination af Trafikbehovet mellem forskellige Steder. Et Trafikbehov mellem Næstved og Silkeborg kan for en stor Strækning Vedkommende kombineres med en Efterspørgsel fra Roskilde til Esbjerg.

Selv om man søger at kombinere de forskellige stedbestede Trafikbehov med hinanden og forene dem i fælles driftsmæssige Ydelser, vil denne Tilpasning dog aldrig blive helt fuldkommen, og den vil altid, selv under gunstigste Forhold, betyde en daarlig Udnyttelse af Anlæg og Materiel. Ganske særlig kommer dette for Dagen, hvor Befordringsmængden paa en Strækning er forskellig i de to Retninger paa samme Tid. Samtidig med at Forstadsbaner har deres største Udnyttelse i den ene Retning, har de paa samme Tid af Dagen den daarligste i den modsatte Retning.

Man ser saaledes, at det ikke alene er det tidsbestemte men ogsaa det stedbestede Trafikbehov, som medfører, at Trafikmidlernes Anlæg og Materiel maa være bestemt efter det maksimale Behov.

Ligesom Konkurrencen mellem flere Trafikmidler virkede forstyrrende ved Tilpasningen af Trafikapparatet til det tidsbestemte Trafikbehov, er det samme Tilfældet ved Tilpasningen til det stedbestede Trafikbehov. Trafikkens Bestridelse finder under saadanne Forhold væsentlig Sted paa Grundlag af begrænsede Interesser og under en begrænset Hensyntagen til Helheden. Dette resulterer da i, at der er for store eller for mange Anlæg til Dækning af samme Behov, hvorfor disse Anlæg ikke bliver udnyttet i det Omfang, der var Forudsætningen for deres Tilvejebringelse. Hvor der derimod er Monopol, er det Helhedssynspunktet, der er det afgørende. Der bør da kun tilvejebringes de Trafikmidler, der faktisk er Brug for, da Udnyttelsesgraden ellers bliver for lille og Befordringsudgifterne pr. Enhed derfor for store.

c. Efterspørgselskurven.

En Faktor af væsentlig Betydning for Trafikbehovet og den aktuelle Efterspørgsel er Prisen. Et bestemt Trafikbehov paa et givet Tidspunkt vil give en forskellig aktuel Efterspørgsel ved forskellige Priser. En Ændring i Priserne vil dog have en forskellig Virkning paa de forskellige Arter af Efterspørgsel. En Nedsættelse af Billetpriisen fra København til Svendborg med 25 pCt. vil ikke fremkalde forøgede Rejser for den, der rejser i Forretningsøjemed, eller i hvert Fald kun en meget begrænset Stigning. Anderledes for den mindre bemidlede, der gerne vil rejse til Svendborg for at overvære et Idrætsstævne paa Olle-
rup; for ham betyder Nedsættelsen maaske, at det latente Trafikbehov bliver til effektiv Efterspørgsel.

Endnu klarere viser dette Forhold sig for Godstrafikkens Vedkom-

mende. En Forandring i Fragten for Smør betyder ikke noget væsentligt for den effektive Efterspørgsel. Helt anderledes ligger Forholdet, naar det drejer sig om Mursten; et Teglværks Aktionsradius er i det væsentlige bestemt af Fragtens Højde, og en Nedsættelse af Taksten vil muliggøre, at det bliver konkurrencedygtigt paa helt nye Omraader.

Vi udtrykker dette ved de fra den økonomiske Teori kendte Efterspørgselskurver, som viser, at enhver Prisforandring øver Indflydelse paa Mængden d. v. s., der bestaar en Relation mellem efterspurgt Mængde og Pris. Vi kan tegne dette ind i et Koordinatsystem for at

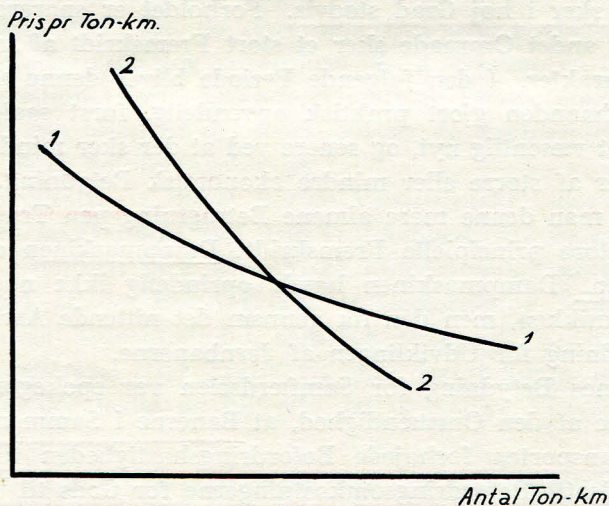


Fig. 1.

vise, at Efterspørgselen efter Trafik for Smør er væsentlig uforandret, naar Prisen ændres. Sættes Prisen op, kommer der omtrent samme Mængde til Transport, og vi siger da, at Efterspørgselskurven er stejl. Omvendt er Forholdet for Mursten; hvis Prisen nedsættes, vil der fremkomme en langt større Efterspørgsel, og vi siger da, at Efterspørgselskurven er flad.

Dette udtrykkes meget let grafisk, jfr. Fig. 1, men man ser straks, at Kurvebilledet er afhængigt af Maaleenheden. Ved Skæringspunktet for de to Kurver (hvor Prisen er den samme for de to Varers Mængdeenheder) vil Forholdet mellem deres Stejlhed imidlertid give et paa-lideligt Udtryk for deres forskellige Natur. Vi behøver derfor ikke her at komme ind paa det for Prispolitikken afgørende Begreb »Efterspørgselsens Elasticitet«, der angiver Forholdet mellem procentvis Ændring i Omsætning og procentvis Ændring i Pris eller mellem den monopolistiske Sælgers Indtægtsforandring som Følge af ændret Om-sætning og Indtægtsforandring som Følge af ændret Pris. I begge Til-

fælde forudsætter en nøjagtig Beregning uendelig smaa Forandringer i Pris og Omsætning.¹⁾

II. De tekniske Muligheder.

Dækningen af Trafikbehovet paa et givet Tidspunkt og et givet Sted maa nødvendigvis være afhængig af den tekniske Udvikling paa Transportvæsenets Omraade.

Den hyppigt forekommende Opfattelse, at den tekniske Udvikling i de sidste 100—150 Aar er foregaaet jævnt, er fejlagtig. De tekniske Fremskridt sker i høj Grad stødvis. Forholdet er snarere det, at der paa et eller andet Omraade sker et stort Fremskridt af mere abstrakt teoretisk Karakter. I den følgende Periode bliver denne abstrakte nye Viden efterhaanden gjort praktisk anvendelig, først saaledes, at der skabes noget væsentlig nyt, og senere ved at der sker mindre, praktiske Forbedringer af større eller mindre økonomisk Betydning.

Anlægger man denne mere almene Betragtning paa Trafikteknikken, er der to store principielle Fremskridt: Dampmaskinen og Forbrændingsmotoren. Dampmaskinen havde oprindeligt ikke nogen Relation til Trafikteknikken, men den fik gennem det nittende Aarhundrede en uhyre Betydning for Udviklingen af Jernbanerne.

At Banernes Betydning for Samfærdselen var epokeyørende, fremgaar allerede af den Omstændighed, at Banerne i Sammenligning med Landevejstransporten forhøjede Befordringshastigheden til det 5-dobbelte og nedsatte Befordringsomkostningerne for Gods til $\frac{1}{8}$.²⁾

Der var ogsaa en Tid, hvor man ventede, at der vilde kunne konstrueres et Dampautomobil til Landevejsbefordring, som kunde gaa ind i Trafiksystemet ved Siden af Banerne, men denne Forventning blev dog skuffet. Der skete i de første Aar store Fremskridt med Damplokomotivet, og Banetrafikken kom ind i en betydelig Udvikling baade med Hensyn til Hurtighed og Sikkerhed. Den efterfølgende Udvikling byder ogsaa paa mange Forbedringer, men som Helhed var Udviklingen gennem en Menneskealder omkring Aarhundredskiftet dog ikke stor og principiel.

Da Forbrændingsmotoren i Slutningen af Halvfjerdserne og i Begyndelsen af Firserne blev konstrueret af Benz og Daimler, skete der atter noget principielt nyt, idet Motoren efterhaanden aabenbarede store og betydningsfulde Muligheder gennem dens Anvendelse i Automobilet. Automobilets Betydning for Krigsførelsen i Verdenskrigen gav den en

¹⁾ Se f. Eks. Docent Carl Iversen om Efterspørgselens Elasticitet i Nationaløkonomisk Tidsskrift 1930, Professor F. Zeuthen om offentlig Prispolitik i Ingeniør og Samfund 1933 og i »Nordisk Tidsskrift for teknisk Økonomi« 1936.

²⁾ Prof. Dr. Ing. Carl Pirath »Verkehrseinheit und Verkehrspolitik«, Side 24.

Forbrændings-
motorer
ca 1850

Betydning og Udvikling, der sammen med de følgende Aars tekniske Fremskridt gjorde det til et alment Befordringsmiddel, medens det tidligere nærmest var en Luksusgenstand.

Selv om Automobilet betyder et Fremskridt af meget væsentlig Betydning, saa kan Springet fra Lokomotiv til Automobil dog langt fra ligestilles med Springet fra Hestekøretøj til Lokomotiv. Det sidstnævnte var epokegørende, hvad der ikke kan siges om det første, fordi Automobilet indenfor en stor Del af sit Virkefelt kun tilfredsstiller de samme Behov som Lokomotivet, til nærmest de samme og ofte større Omkostninger. Ogsaa Automobilets Teknik har gennemgaaet samme Udvikling som Lokomotivet, fra de store og principielle Forbedringer til de teknisk set mindre men dog væsentlige. Bl. a. gennem en fremragende Fabriksorganisation (Fords løbende Baand) er Fremstillingen af Automobilet blevet saa billig, at det repræsenterer en Trafikenhed, som kan anskaffes af store Befolkningsklasser.

Mellem Lokomotiv og Bil er der en Væsensforskel, idet Trafikenheden, Toget, er langt større end den Trafikenhed, der repræsenteres af Automobilet, eventuelt med Bivogn; et Ruteautomobil er en forholdsvis lille Enhed, og der behøver ikke at være samme Trafikbehov for Anvendelse af et Ruteautomobil, som for Anlæg af en Jernbane. Ved den lille Efterspørgsel efter Trafik vil man derfor kunne tænke sig, at Rutebilen arbejder bedst og billigst, ved den store Efterspørgsel derimod Banen.

Automobilets hurtige Fremtrængen kan for en Del henføres til den Omstændighed, at man ikke straks indsaa, at man ved Bedømmelsen af Automobilets Økonomi burde regne med de samfundsmæssige Udgifter til Anlæg og Vedligeholdelse af Landevejene og til Færdselsregulering. Men selv om dette Misforhold fjernes, ved at Automobilerne bærer deres Andel af de nævnte Udgifter, er Automobilet dog Banerne overlegen i mange Tilfælde, fordi det repræsenterer en Trafikenhed af forholdsvis smaa Dimensioner.

Automobilet som Trafikenhed har vel med de sidste Aars uhyre tekniske Indsats naaet et vist Afslutningsstadium (selv om man stadig maa regne med betydningsfulde Fremskridt), saaledes at det skulde være muligt at drage en forsigtig Slutning med Hensyn til Fremtiden, og det maa da særlig bemærkes, at hvis Automobilets Anvendelse skulde stige stærkt, vil det i hvert Fald ikke alene kræve uhyre Summer til Bygning af Broer og Autostradaer, men ogsaa kræve Ombygning af de danske Byers Gadesystem, og dertil er der næppe i Øjeblikket Kapital disponibel i det danske Samfund.

Der maa ogsaa tages Hensyn til, at Motoren har trafikmæssige Anvendelser udenfor Automobilet. For Banetrafikkens Vedkommende har

Motor drift faaet en stigende Betydning i Forhold til Damptrafikken, bl. a. gennem mindre og hurtigere gaaende Enheder. Endvidere staaer det nyeste Trafikmiddel, Flyvemaskinen, utvivlsomt kun ved Begyndelsen af sin Udvikling, og det er muligt, at de Betragtninger, der nu kan fremsættes vedrørende Problemet Bil-Bane, om 10—20 Aar maa ændres væsentligt paa Grund af Flyvemaskinens Udvikling.

Usikkerheden med Hensyn til Trafikmidlernes fremtidige Udvikling gør alle Overvejelser vedrørende en Trafikordning saare vanskelige. Dette er saa meget mere uheldigt, som der er bundet og stadig bindes store Kapitaler i Anlæg af Jernbaner, Stationsbygninger, Driftsmateriel, Landeveje, Automobiles, alt under Forudsætning af, at der er Behov for Trafik til Udnyttelse af Anlæggene gennem en meget lang Aarrække.

Gaar man ikke frem med Forsigtighed, vil Resultatet let blive, at Samfundet binder for store Kapitaler i Trafikanlæg, Kapitaler, som Samfundet maa tage fra en anden Anvendelse, hvor Kapitalanbringelsen maaske var mere økonomisk.

III. Trafikmidlernes Ejendommeligheder.

Trafikmidlerne har ifølge deres Natur visse Ejendommeligheder, som adskiller dem fra de fleste andre Erhvervsformer, og dette gælder i Særdeleshed under det nuværende privatkapitalistiske System. Der skal derfor gives nogle Oplysninger om visse af disse særlige Forhold, for saa vidt de har Betydning for Trafikmidlernes Økonomi og deres særlige Stilling i Samfundslivet.

Det er ovenfor fremhævet, at Efterspørgselen efter Trafik er stærkt bundet af Tid og Sted, og derfor maa Udbudet ogsaa være det. Det er Trafikmidlernes samfundsmæssige Opgave at formindske den lokale Bundethed baade for Personer og Gods; naar Transporten bliver mulig eller hurtigere og billigere, mister det lokale Marked sin Betydning, først i Forhold til det nationale Marked og senere til hele Verdensmarkedet. Mange Industrier kan takke de billige Transportmidler for, at de kan gaa over til Produktion for hele Landet og eventuelt for Eksport. Ja ogsaa det danske Landbrug har meget at takke de moderne Trafikmidler for med Hensyn til Lokaliseringens Ophævelse.

Trafikmidlerne faar derfor i det moderne Samfund en særlig Betydning, idet de griber ind i alle andre Erhvervsgrene og i de fleste enkelte Virksomheders Økonomi. De har Virkning paa Grundværdier, Beboelsesformer, d. v. s. Landets politiske, kulturelle og økonomiske Udvikling, og der har derfor gennem det nittende Aarhundrede, trods denne Tids overvejende liberale Indstilling, rejst sig stærke Krav om, at Trafikmidlerne skulde være hele Erhvervslivets Tjener og først og fremmest skulde stille alle i et Samfund lige, saaledes at der ikke ydedes individuelle Begunstigelser.

Som Udtryk for Betydningen af, at der til enhver Tid kan paaregnes at foreligge Befordringsmulighed under en ligelig Behandling af alle Trafikanter, er Banerne af Samfundsmagten paalagt Befordringspligt. Alle skulde have samme Adgang til Transport, og Banerne maatte ikke nægte at modtage nogen Transport, selvom Transportbehovet var særlig stort. Banerne maatte derfor raade over Befordringsmateriel, der var tilstrækkelig stort til at kunne tilfredsstille Trafikbehovet ved Spidsbelastninger, hvad der medførte, at Materiellet nødvendigvis kom til at staa ledigt en stor Del af Aaret; hvis der ikke havde været Befordringspligt, kunde adskillige Udgifter til Anlæg og Materiel have været sparet; Banerne adskiller sig paa dette Punkt fra de fleste Erhvervsforetagender, hvor en saadan Leveringspligt ikke forefindes.

Et andet Særkende for den liberale Tids Banepolitik var, at alle skulde have Adgang til Trafik paa de samme Betingelser. En Ulighed i Transportmidlernes Prispolitik vilde være et Skridt i Retning af Ophevelse af den Lighed i Konkurrencen, som man lagde saa megen Vægt paa. Banerne var derfor i Almindelighed begrænset i deres Handlefrihed i Retning af at tilbyde billig Transport for enkelte, for herigennem at faa Anlægget udnyttet mest muligt.

Det er af stor Betydning at have et *samlet* Trafiksystem, der omfatter hele Landet, og som nogenlunde stiller alle Borgere, alle Erhvervsforetagender og alle Egne lige med Hensyn til Trafik. Det vilde være forbundet med Vanskeligheder at realisere dette, hvis Landets Banevæsen ikke paa en eller anden Maade blev samlet til en Enhed. Hvor der har været flere Baneselskaber, der har besørget et Lands Trafik, har det været nødvendigt ved Aftaler at skaffe en eller anden Form for trafikmæssig Enhed. Et samlet Trafiksystem har altid haft den allerstørste Betydning for den økonomiske Udvikling, og det har overalt været Statsmagten magtpaaliggende at faa et eksisterende Trafiksystem udbygget saaledes, at ogsaa de fjernere beliggende og fattigere Statsdele omfattedes heraf, for derigennem at fremme de paagældende Egenes Erhvervsliv. Endvidere har Statsmagten overalt søgt at fremme en Koncentration af Trafikvæsenet, fordi et koncentreret System vil kunne udbygge Fødelinier, som i sig selv er urentable, men som dog er økonomisk berettigede gennem de Indtægter, som de tilfører det øvrige Trafiksystem.

Et saadant samlet Landstrafiksystem vil ogsaa være relativt billigere end flere Systemer, og hvor der er Konkurrence, vil der vanskelig kunne opnaas en samlet Plan i Tilfredsstillelse af hele Landets Trafikbehov. Kravet om, at Trafikmidlerne skal staa til ligelig Disposition for alle Borgere, nødvendiggør en planmæssig Enhed i Trafikorganisationen.

Det er et Særkende for Trafikmidlerne — og særlig for dem, der er

afhængige af Tilstedeværelsen af en særlig Vejbane — at de faste Omkostninger udgør en forholdsmæssig stor Del af de samlede Omkostninger.

I Driften vil Udgifterne til det faste Anlæg baade i Form af Amortisation, Forrentning af Kapitalen og Vedligeholdelse af Anlægget, betyde meget store faste Omkostninger, som det har været meget vanskeligt at faa dækket. Dette har meget hurtigt ført til den saakaldte Prisdifferentiering, hvor man fordelte de faste Omkostninger paa de Varegrupper, der var i Stand til at bære dem, medens andre Varegrupper bidrog forholdsvis mindre til Dækning af disse Udgifter.

Dette strider ikke mod Kravet om ensartet Behandling af Kunderne, og der har ogsaa kun sjældent hævet sig Røster herimod. Gennem en saadan Prisdifferentiering har Trafikmidlerne — særlig i den Periode, hvor disse helt domineredes af Jernbanerne — ydet et stort Bidrag til Udviklingen af Erhvervene og til Ophævelse af Lokaliseringen.

Det her berørte Forhold bevirker, at Trafikmidlerne kræver en særlig Organisationsform, nemlig Monopolet, da Prisdifferentieringen kun er mulig under denne Forudsætning, og dette vil have Gyldighed uden Hensyn til den herskende Produktionsform. Det er i denne Henseende bemærkelsesværdigt, at denne Form for Banedrift netop havde sit Gennembrud samtidig med Privatkapitalismens økonomiske Gennembrud.

Indenfor den private Ruteskibsfart synes man at have gjort den samme Erfaring: at Rutens store faste Omkostninger krævede en forholdsvis stærk Belastning af de mere værdifulde og bæredygtige Varearter, men at dette kun kan gennemføres, naar Konkurrencen udelukkes (jfr. *Marius Christoffersen*: »Rutefart«, Side 111, København, 1931).

De forskellige her nævnte karakteristiske Træk for Trafikmidlerne vil blive nærmere omtalt i det følgende, og det vil blive paavist, at det samlede Trafiksystem, som er dannet i Løbet af et Aarhundrede, nu er ved at blive opløst gennem Konkurrencen. Endvidere vil der blive redegjort for, hvilke Konsekvenser dette vil have for den videre Udvikling af Trafikmidlerne som det samlede Erhvervslivs Tjener, og hvorledes man i de fleste Lande har grebet til særlige Forholdsregler for at bevare Trafikmidlerne som et samlet erhvervsmæssigt System.

KAPITEL II.

DE NUVÆRENDE LAND-TRAFIKMIDLER.

I. Trafikmidlernes Omfang: Banerne.

Udviklingen af Landtrafikmidler er i de fleste Lande i Europa og Amerika foregaaet efter nogenlunde parallelle Linier, og det vil derfor være naturligt ved en Gennemgang af de eksisterende Trafikmidler væsentlig at begrænse sig til Forholdene her i Landet. Vi vil derved kunne redegøre for, hvad der har mest Interesse for danske Læsere, samtidig med at vi giver et almindeligt Billede af Trafikmidlernes Udvikling.

Ved Udgangen af Driftsaaret 1934—35 fandtes der i Danmark ialt 5183 km Jernbane, hvoraf 2510 km Statsbaner og 2673 km Privatbaner. Hertil kommer 81 km Færge- og 89 km Skibsstrækning, som tilhører Statsbanerne, saaledes at den samlede Længde udgør ialt 5353 km.

En Opgørelse af de *Kapitaler*, der er anbragt i Banerne, er i Reglen vanskelig, fordi en Del af Anlæggene er betalt af de løbende Aars Drift, hvorfor Regnskabernes Formuetal ofte er meget mindre, end de faktisk burde være for at svare til de faktiske Forhold. Dette viste sig f. Eks. ved Opgørelsen af Værdien af de tyske Rigsbaner i Henhold til Dawesplanen, da disse skulde tjene som Garanti for Erstatningsbetalingerne. Man naaede til en Opgørelse, der viste langt større Værdier end bogført, og samtidig en god Forrentningsevne.

Ogsaa ved de *danske Statsbaner* har Afskrivnings- og Forrentningsforholdenes regnskabsmæssige Ordning været saadan, at en Oversigt over Anlægskapitalens virkelige Størrelse er vanskelig. Efter Beregning af Administrationskommissionen af 1923 udgjorde Anlægskapitalen ved Udgangen af Driftsaarene:

1903/04	182 Mill. Kr.
1913/14	231 » »
og efter Banernes Beretninger udgjorde den:	
1929/30	450 » »
1934/35	499 » »

Da forannævnte Administrationskommission fastslog, at Statsbanernes Regnskab skulde debiteres Forrentning af den i Statsbanerne indestaaende Kapital, blev det samtidig bestemt, at de Sidebaner, hvor Driften pr. Banekilometer udgjorde mindre end 100.000 Togkilometer aarlig, skulde betragtes som »Kulturbaner«, hvoraf der ikke kunde forlanges Forrentning, hvorfor den i dem anbragte Kapital maatte anses for tabt. Af denne Grund regnedes der i de følgende Aar ikke Rente af den Ka-

pital paa ca. 45 Mill. Kr., som disse Strækninger repræsenterede. Fra og med Driftsaaret 1933—34 er der foretaget en yderligere Nedskrivning af det forrentningspligtige Beløb, idet man er gaaet ud fra, at Statsbanerne kun kan forrente 100 Mill. Kr. af de før 1. April 1925 investerede Kapitaler, medens der derefter skulde betales almindelig Rente. Begrundelsen for sidstnævnte Krav var den, at der først fra dette Tidspunkt var paalagt Banerne Forrentningspligt. Samtidig blev Afskrivningsprocenterne nedsat. For Driftsaaret 1933/34 betød disse Ændringer en Nedsættelse for Forrentningen med ca. 10 Mill. Kr. og for Afskrivningen med ca. 5 Mill. Kr. Hertil kommer, at Forrentningsprocenten fra og med Driftsaaret 1932/33 blev nedsat fra 5 pCt. til $4\frac{1}{2}$ pCt. Ved en Vurdering af de danske Statsbaners Aktiver maa det tages i Betragtning, at Afskrivningen er fastsat under Hensyntagen til, at Driftsbudgettet afholder visse Fornyelser og Anskaffelser, og at Forældelsesmomentet næppe kan tillægges saa stor Betydning som tidligere, bl. a. fordi Befordringsmængden næppe vil stige i samme Omfang som hidtil. For Tiden udgør Afskrivningerne ca. 2 pCt. af de Anlæg, som har været Genstand for Afskrivning. Iøvrigt er en rigtig Bestemmelse af Kapitalværdi og Afskrivning af megen Betydning ved Trafikmidlerne, fordi de repræsenterer relativt store Kapitalanlæg.

Gennem en stærk Nedskrivning af Kapitalen og Fastsættelse af utilstrækkelige Afskrivningsprocenter vil det være muligt for en Jernbaneledelse at foretage meget store Kapitalanlæg, som man ved rent privatøkonomisk Beregning maatte fraraade, samtidig med, at den møder med et regnskabsmæssigt Overskud af selve den paagældende Disposition.

Som Eksempel kan nævnes, at et Anlæg paa 10 Mill. Kr. med en Afskrivning af 1 pCt. skal belastes Driften med 100,000 Kr. om Aaret + Rente ($4\frac{1}{2}$ pCt.) 450,000 ialt 550,000 Kr. Opnaas der herved en Besparelse paa 600,000 Kr. synes Foranstaltningen forsvarlig. Kunde Kapitalen ved anden Anvendelse i Erhvervslivet give 5 pCt., og en rigtig beregnet Afskrivning vise sig at være $1\frac{1}{2}$ pCt., vilde de virkelige Udgifter paa denne Maade være 650,000 Kr., og den tilsyneladende rigtige Kapitalanbringelse viser sig da at være urigtig og burde ikke finde Sted.

Ved Begyndelsen af Driftsaaret 1934—35 stod de danske Statsbaner med en regnskabsmæssig Anlægskapital paa 476 Mill. Kr., og for samme Driftsaar beregnedes Renten af et Beløb paa 213 Mill. Kr. og udgjorde 9,6 Mill. Kr. og Afskrivningen 6,2 Mill. Kr.

For *Privatbanernes* Vedkommende er en Opgørelse af Anlægskapitalerne endnu vanskeligere. I Henhold til en af Privatbanetilsynet foretaget Opgørelse for Driftsaaret 1929 udgjorde den samlede Kapital ialt 158 Mill. Kr.

Til nærmere Belysning af Omfanget af det *Transportapparat*, som

Landet raader over gennem dets Jernbaner, har man i nedenstaaende Tabel angivet visse karakteristiske Data for vore Stats- og Privatbaner for Driftsaaret 1934—35:

	Statsbaner	Privatbaner
Antal Damplokomotiver	632	275
Antal Motorlokomotiver og Motorvogne	125	175
Antal Pladser i Personvognsmateriellet	107285	36633
Godsvognenes samlede Bæreevne t.	179300	53378
Materiellets Værdi, Mill. Kr.	ca. 81	—
Fast ansat Personale	15661	2737
Løst antaget Personale	3706	—

Som Tabellen viser, er der en meget betydelig Forskel i Stats- og Privatbanernes Udrustning med Materiel.

Det er ogsaa bemærkelsesværdigt, at den stærke Motorisering, der i de senere Aar er foregaaet ved Banerne, særlig har gjort sig gældende ved Privatbanerne. Forholdet vil dog være noget lignende ved Statens Sidebaner.

II. Trafikmidlernes Omfang: Automobilerne.

Uden at ville drage en Parallel mellem Banelængde og *Vejlængde* skal det oplyses, at der omkring 1850 fandtes ca. 6000 km Landeveje og ca. 25000 km Biveje, og at Vejnettet siden da er forøget med henholdsvis 1500 km og 19000 km. Det synes at fremgaa af denne Udvikling, at Hovedvejene maa have tabt det meste af deres Betydning for gennemgaaende Trafik ved Banernes Fremkomst, da det kun er Bivejene, som her har været Genstand for en større Tilvækst. Med Bilernes Fremkomst maa det formodes, at Hovedvejene atter vil vinde noget af deres tidligere Betydning tilbage.

Det vilde have været interessant, om det havde været muligt at bestemme, hvormeget Vejnettet repræsenterer i investeret *Kapital*, og ganske særlig hvor stor en Del af denne, der er investeret siden Bilernes Fremkomst som Følge af disses forøgede Krav til Vejnettet og Gaderne. Noget saadant har været forsøgt af Automobiludvalget af 1925, hvortil der kan henvises. Spørgsmaalet hører imidlertid til de mest omtvistede indenfor Diskussionen om, hvorvidt Bilerne dækker de Vejudgifter, de paafører Samfundet, men vi lader Spørgsmaalet om en saadan Vurdering ligge, da den ikke er afgørende for nærværende Afhandling, der nærmest tilsigter en principiel Redegørelse.

Den Kapital, der er anbragt i Biler, er af Sekretær *Stjernquist* i »Dansk Vejtidskrift 1933« opgjort paa følgende Maade:

	Antal Køretøjer ^{30/9} 1932	Anskaffelsessum heri Omsætningsafg. Mill. Kr.	Værdi efter foretagne Afskrivn. Mill. Kr.
Personautomobiler . . .	84.626	427	178
Lastautomobiler . . .	32.695	129	60
Motorcykler	24.083	37	19
Ialt	141.404	593	257

Til nærmere Illustration af de foran anførte Beløb har man i nedestaaende Tabel angivet Udviklingen for de enkelte Arter af Automobiler.

	Alm. Personautomobiler	Ruteautomobiler og Omnib.	Drosker	Vare- og Lastautomobiler	Automobiler i alt	Paa hængsvogne	Motorcykler	Sidevogne
^{1/9} 1909					682		3467	
^{1/9} 1910					997		3478	
» 1912					1587		4507	
» 1914	3079			351	3430		5248	
» 1915	3773			558	4331		6347	
» 1916	4995			723	5718		7766	
^{20/5} 1917	6360			930	7290		8633	
^{1/9} 1920	11594	2276		3787	17657		12182	
^{1/10} 1921	15635	1946		4679	22260		14241	
^{1/7} 1924	37142	805		9836	47783		17340	
^{1/7} 1925	43320	3044		13073	59437		18577	
» 1927	59126	920		15548	75594			21191
^{30/9} 1928	54875	1025	7748	25250	88898	171	19073	2481
» 1929	61078	1059	8205	27958	98300	227	20598	2509
» 1930	69827	1163	8714	30620	110324	302	23349	2716
» 1931	76155	1247	9085	33851	120338	455	24909	2941
» 1932	74744	1146	8294	32695	116879	598	24083	3089
» 1933	75847	1200	8228	33807	119082	998	24351	3447
» 1934	79921	1277	8130	35726	125054	1470	25272	3777
» 1935	83744	1359	8001	36968	130072	1758	26347	4246

Tabellen viser en særlig betydelig Stigning fra 1921 til 1924. For Personvogne er der endvidere en betydelig Vækst fra 1925 til 1927 og for Vare- og Lastautomobiler fra 1927 til 1928. Antallet i 1933 ligger noget under Antallet i 1931. Nogen stærkere Udvikling forekommer saaledes ikke i Trediverne, og en meget væsentlig Aarsag hertil er den i disse Aar herskende økonomiske Krise i Forbindelse med Vanskelighederne ved Import af Automobiler som Følge af den herskende Importregulering.

Omnibustrafikkens Omfang vil fremgaa af følgende Tabel.

	Antal Ruter	Antal Vogne	Vognens Nyttelast i Tons	Ruternes Længde		Pladsantal		Ugentlig Turantal i hver Retning		Antal Ruter m. Længde			
				Ialt km.	Gennemsnit pr. Rute km.	Ialt	Gennemsnit pr. Vogn	Ialt	Gennemsnit pr. Rute	20 km	20-30 km	30-50 km	o. 50 km
1929	631	803	996	15738	24,9	11603	14	16111	26	268	185	134	44
1933	779	1099	1696	19181	24,6	17919	16	22180	28	333	223	167	56
1934	775	1001	1741	19291	24,9	18660	17	21995	28	329	218	171	57
1935	797	1124	1837	20004	25,1	19570	17	23440	29	336	229	167	65

Det maa antages, at Rutebilbefordringen ret hurtigt har naaet et betydeligt Omfang, og at Udviklingen derefter mere er gaaet i intensiv Retning.

Et Indtryk af Automobiltrafikkens Omfang i forskellige Lande faar man af nedenstaaende Tabel, hvor det er angivet, hvormange Automobileer der fandtes i 1926 og 1933, og hvormange Indbyggere der var for hvert Automobil.

1926			1933	
Antal Automobileer	Antal Indbyggere for hvert Automobil		Antal Automobileer	Antal Indbyggere for hvert Automobil
66 567	51	Danmark	119 548	30
30 352	92	Norge	54 492	52
94 848	64	Sverige	136 340	45
92 713	84	Belgien	174 654	46
735 000	53	Frankrig	1 881 885	22
56 300	130	Holland	138 450	59
114 700	346	Italien	331 967	126
18 500	7 500	Rusland	105 000	1 579
815 957	55	Storbritannien	1 701 076	27
37 500	104	Svejts	98 100	42
296 516	211	Tyskland	682 376	95
17 596	371	Østrig	37 294	181
19 954 709	5	U. S. A.	23 771 854	5

Danmark har saaledes et meget betydeligt Antal Biler i Forhold til Folkemængden. Af europæiske Lande har kun Frankrig og Storbritannien relativt flere Biler end Danmark.

Med Hensyn til Udviklingen fra 1926 til 1933 staar Danmark dog tilbage for de fleste andre af de i Tabellen nævnte Lande, og Grunden kan, som tidligere antydet, for en Del føres tilbage til Importreguleringen.

III. Trafikmidlernes Ydelser.

Efter forsøgsvis at have vurderet vort samlede Transportapparat her i Landet, vil vi prøve at finde et Udtryk for det af Transportapparatet præsterede Arbejde. Her støder man imidlertid ogsaa paa meget store Vanskeligheder, fordi Bilernes Transportmængde ikke lader sig bestemme, og særlig ikke her i Landet, hvor der endnu ikke foreligger en detaljeret Tælling over Bilernes Befordringsmængde.

En skønsommæssig Opgørelse, foretaget af Ingeniør *H. Lützhøfh* i »Ingeniøren« Nr. 51 for 1932, udviser følgende Resultat:

Bilernes Ydelse.

Personkilometer.

Alm. Personbiler	900,000,000
Drosker o. l.	270,000,000
Omnibusser og Rutebiler	240,000,000
	1,410,000,000

Tonkilometer.

Varevogne	110,000,000
Lastbiler	575,000,000
	685,000,000

Banernes Ydelse.

Personkilometer.

Statsbaner	1,159,000,000
Privatbaner	207,000,000
	1,366,000,000

Tonkilometer.

Statsbaner	625,000,000
Privatbaner	72,000,000
	697,000,000

Vi ser af disse Tal, at de to Trafikmidler er omtrent ligestillede med hver ca. 1400 Personkilometer og ca. 700 Mill. Tonkilometer. En Del af Bilernes Befordringsmængde er utvivlsomt nyskabt Trafik, men, som vi senere skal se, er en betydelig Del ogsaa taget fra Banerne. For Banerne har særlig Tabet af de vognladningsvise Godsforsendelser været følelig, fordi denne Befordringsart er af særlig Betydning for Banernes Økonomi.

IV. Trafikmidlernes Omkostninger.

Toldinspektør *Helge Smith* har i »Ingeniør og Samfund« 1933 Nr. 7/8 anslaaet de samlede Omkostninger ved Automobilbefordringen til nedenstaaende Beløb for Aaret 1931:

Forrentning, Afskrivning og Vedligeholdelsesudgifter:

af Automobiler og Motorecykler	75 Mill. Kroner
af Bygninger m. m.	9 » »
af Færdselsbaner	50 » »
Tils.	134 Mill. Kroner

Driftsmidler:

Benzin (uden Afgift)	49 Mill. Kroner
Olie	12 » »
Gummi	16 » »
Tils.	77 Mill. Kroner

Løn f. Kørsel, lejet og egen, Tils. 34 Mill. Kroner

Dækning af Skade (Forsikring), Tils. 17 » »

I alt 262 Mill. Kroner

Til Sammenligning skal anføres nogle væsentlige Tal for Stats- og Privatbanerne for Driftsaarene 1934—35, angivet i Tusind Kr.

	Statsbanerne	Privatbanerne
Indtægter	106 262	19 030
Heraf: Personbefordringen . .	47 940 ¹⁾	7 607
Godsbefordringen	42 614 ¹⁾	7 939
Driftsudgifter	109 296	
Overledelsen	2 861	
Driftens Ledelse	1 691	
Stationstjenesten	28 832	
Lokomotivtjenesten	22 048	
Togtjenesten	8 325	
Værkstedstjenesten	12 624	
Søfartsvæsenet	6 631	
Banernes Bevogtning	1 309	
Vedligeholdelse af Anlæg . . .	13 639	
Pensioner og Understøttelser	9 298	
Fællesudgifter	1 943	
Bidrag til Hovedrevisionen .	95	
Afskrivning	6 208	
Forrentning	10 157	
I alt Udgifter	125 661	20 334
Underskud	19 399	1 304

¹⁾ Ekskl. Indtægt af Automobilbefordring.

Det er vanskeligt at kritisere de foran fremførte Angivelser af Bilerne Ydelser og Omkostninger, men vi vil dog tro, at Lastbilernes Ydelse er ansat ikke saa lidt for højt. Endvidere vilde det ved en Sammenligning med Banerne have været naturligare kun at regne med den Del af Bilerne, der bestrider en offentlig Befordring, der kan ligestilles med Banernes. Gaar man imidlertid ud fra de foran anførte Tal, vil man komme til det Resultat, at Banerne med færre Anlægs- og Driftsudgifter end Bilerne besørger den samme og maaske ogsaa en større Befordringsmængde. Det vil med andre Ord sige, at Befordringen pr. Bane er billigere end Befordringen pr. Bil, naar disse Befordringsmidler ses under eet.

Den foregaaende Udvikling vil have vist, at der i de sidste 25 Aar er blevet anbragt meget betydelige Kapitaler, og dette gælder ikke alene Bilerne, men ogsaa Banerne.

Gør man sig endvidere for *Banernes Vedkommende* klart, at Befordringen af Gods har været nedadgaaende, medens der for Personbefordringen kun har været en mindre Stigning, naar der ses bort fra den elektrificerede Nærtrafik, jfr. nedenstaaende Tabel:

Pr. Banekilometer	1913—14	1932—33	1934—35
Personkilometer	384 200	400 000	495 700
Tonkilometer	258 700	190 100	210 200

maa det formodes, at vore Baner raader over en betydelig uudnyttet Kapacitet, saaledes at det forhaandenværende Trafikapparat vil være i Stand til at optage en meget betydelig Tilvækst i Befordringsmængden, uden at Anlægget behøver at forøges. At der er Brug for Kapitaler til Modernisering, kan der paa den anden Side heller ikke ses bort fra. Med en rationel Ordning af Konkurrenceforholdet mellem Bane og Bil, skulde den vigtigste Maalestok for saadanne Investeringer være Statens Velstandsniveau, idet man saa maa kunne se bort fra de Udvidelser og Forbedringer, der er foretaget alene af Hensyn til Konkurrencen.

For *Bilerne* Vedkommende maa det formodes, at den stærke Udvikling af dette Befordringsmiddel ikke er ophørt, at vi med andre Ord ikke har naaet Mætningpunktet. Paa den anden Side maa man gøre sig klart, at Vejnettet, Byernes Gader og Parkeringspladser trækker Grænser for, hvorlænge det kan betale sig at benytte Bilen som Befordringsmiddel paa de mest trafikerede Steder. Den fremtidige Ordning af Lastbilspørgsmaalet vil ogsaa faa en afgørende Betydning for den fremtidige Tilvækst af Lastbiler.

Sammenfatter man det foregaaende, kan det i Korthed siges, at det

danske Samfund i Øjeblikket raader over Trafikmidler, hvis Kapacitet langt fra er tilstrækkelig udnyttet. Naar hertil kommer, at Trafikmidlerne efter manges Ønske vil komme til at vokse i Omfang i de kommende Aar, og at det samme kun kan blive Tilfældet i et mindre betydeligt Omfang for Trafikmængden, saa maa man have Lov til at stille sig det Spørgsmaal, om Landet har Raad til at ofre mange Hundrede Millioner paa Trafikmidler, som man ikke er i Stand til at udnytte i rimelig Udstrækning.

Den mest nærliggende Udvej vil formentlig være at finde i en Art Rationalisering efter samfundsmæssige Synspunkter, og dette i saa meget stærkere Grad, jo mindre man gaar ud fra en stadig voksende national Velstand.

Vanskelighederne for vor Landbrugseksport i de nærmest følgende Aar vil kunne komme til at betyde et synkende Trafikbehov. Skulde Lederen for det tyske Institut for Konjunkturforskning, den meget ansete Nationaløkonom Professor *Wagemann*, have Ret i sin Paastand om, at den almindelig kendte periodiske Vekslen mellem gode og daarlige Tider paa ca. 10 Aar atter gør sig gældende, og at man maa befrygte nye Krisevanskeligheder indenfor en overskuelig Aarrække, vil det sikkert ogsaa af denne Grund være paakrævet at være noget tilbageholdende med Investeringer i Trafikmidler i de nærmest kommende Aar.

KAPITEL III.

BILKONKURRENCENS FREMTRÆNGEN.

Forinden vi bedømmer Automobilernes Stilling i Nutidens samlede Trafik, skal vi foreløbig gøre Rede for den faktiske Udvikling af Automobiltrafikken, og maa da skelne mellem 4 Hovedgrupper: Persontrafikken i eget Automobil, Rutepersontrafikken, Godstrafik i Varebiler og Godstrafik i Lastbiler. Ved Varebiler forstaar man i Reglen Biler af ringe Lastevne, der fortrinsvis benyttes indenfor lokale Omraader — f. Eks. til Distribution af Varer i en By, og som saaledes i mange Tilfælde erstatter Hestekøretøjet. De egentlige Lastbiler har i Almindelighed en større Lastevne og anvendes til Befordring over større Afstande.

De nævnte 4 Grupper har hver paa sin Maade dels udfyldt et Trafikbehov, der ikke tidligere har kunnet udfyldes og dels paaført Hestekøretøjer og Baner en ikke ~~en~~ ubetydelig Konkurrence. Medens Konkurrencen med Hestekøretøjer ikke i denne Forbindelse skal gøres til Genstand for nærmere Undersøgelse, skal vi i det følgende behandle Bilernes Konkurrence med Banerne og den Mulighed Banerne har haft for at dæmme op for denne Konkurrence, der har været meget forskellig

for hver enkelt af de nævnte 4 Trafikmidler, ligesom de forskellige Biltrafikarter har en forskellig Virkning i Retning af at skabe Tomgang i det samfundsmæssige Trafiksystem.

Af de Automobiler, der benyttes til *Personbefordring*, er de private Personautomobiler gennem deres store Antal blevet en farlig Konkurrent for Banerne, og denne Konkurrence har været af særlig Betydning for de dyrere Vognklasser og for Godsbefordringen til Normaltarifferne. Den er ogsaa farlig i den Forstand, at der ikke kan træffes Forholdsregler til i større Omfang at skaffe Banerne de Befordringer tilbage, som er tabt ad denne Vej. Befordringen med private Personautomobiler har nemlig en hel anden Karakter end Jernbanebefordringen, idet den i langt højere Grad end Banerne tilfredsstiller de individuelle Trafikbehov (den med den spredte Bebyggelse i Danmark saa betydningsfulde Dør til Dør Trafik), og fordi Automobilet besidder en Uafhængighed, som ofte muliggør en langt større Rejsehastighed end Befordringen med Banerne. Endelig er økonomiske Overvejelser over Omkostningerne ved Befordringen i mange Tilfælde ikke af afgørende Betydning ved Valget af Personautomobilet som Befordringsmiddel, idet der lægges mere Vægt paa, at Bilen yder visse Bekvemmeligheder, end at den er billig. Begge Befordringsmidler vil derfor tage hver sin Del af Trafikken efter de Fordele eller Muligheder, som de kan tilbyde Trafikanterne, og det er ikke smaa Tab, der paa denne Maade er paaført Banerne. Det tyske Rigsbaneselskab oplyser saaledes at $\frac{3}{4}$ af Tabet af rejsende indtil 1930 maa tilskrives de private Personvogne. Med forannævnte er dog ikke sagt, at Banerne ikke gennem en Forbedring af Persontrafikken kan være i Stand til at modvirke denne Skabelse af Tomgang indenfor visse Grænser.

Ogsaa den erhvervsmæssige Drift af Omnibusruter over en virksom Konkurrence mod Banerne, selvom disse Ruter ogsaa virker som Fødelinier til Baner. Det samfundsmæssigt naturlige Arbejdsfelt for Omnibustrafikken maa i første Linie være at skaffe Trafiklejlighed i Egne, hvor en saadan ikke hidtil har været til Stede, fordi de ringe Trafikmuligheder ikke har givet Mulighed for Etablering af Jernbanedrift. Endvidere kan Omnibilerne supplere Jernbanetrafikken, hvor der virkelig foreligger et Behov i denne Retning. Derfor maa denne Trafik betragtes som en naturlig Bestanddel af den offentlige og erhvervsmæssige Trafik, som har til Formaal at skaffe Offentligheden de bedste Rejsemuligheder.

Omnibustrafikken har imidlertid ikke holdt sig til disse Omraader, men den har paa Grund af sin privatøkonomiske Indstilling søgt økonomisk Gevinst, hvor en saadan kan faas. Dette har ofte ført til, at den har søgt sig Beskæftigelse, hvor der allerede forefandtes en betydelig

Trafikmængde, som delvis besørgedes af Jernbanerne, saaledes at der hermed paaførtes disse en direkte Konkurrence.

Omnibuskørselen har den Fordel, set fra Baneledelsens Synspunkt, at den — i Modsætning til den øvrige Personbilbefordring — let lader sig bringe ind under en planmæssig Regulering, hvorved den kan indgaa som et naturligt Led i det almindelige offentlige Trafiksystem. Saaledes kan Banerne tage Ruteautomobilerne i deres Tjeneste til Erstatning for urentabel Jernbanedrift, hvor saadant er økonomisk.

Den særlige lejlighedsvis Omnibuskørsel — Udflugtskørsel — hvortil der ofte benyttes Lastbiler, der indrettes til Personkørsel, er i de senere Aar blevet stærkt benyttet, særlig i Udlandet. Den kan ikke altid betragtes som Konkurrencekørsel, og den har utvivlsomt sin store samfundsmæssige Betydning ved at bringe mindre velstillede Befolkningsklasser ud i Naturen.

For Bilernes Godsbefordring maa der skelnes mellem Varebiler og Lastbiler, og for sidstnævntes Vedkommende maa der skelnes mellem erhvervsmæssig Lastvognskørsel og Kørsel med egne Biler, »Firmakørsel«, som det vil blive benævnt i det følgende. Indenfor den erhvervsmæssige Kørsel maa der igen skelnes mellem Kørsel i Nærtrafik og i Fjerntrafik, fordi den samfundsmæssige Betydning af disse to Trafikformer er vidt forskellig.

Varebilerne benyttes som anført fortrinsvis til Fordeling af Varer indenfor meget snævre Grænser, og de kan derfor næppe anses for at øve nogen Konkurrence af Betydning overfor den egentlige Jernbanebefordring. Den stærke Udbredelse af Varevogne har dog i de sidste Aar medført, at Forsendere og Modtagere i langt højere Grad end tidligere bringer deres Gods til og henter deres Gods fra Banerne med egne Varevogne. Herved er den af Banerne foranstaltede Vognmandskørsel de fleste Steder blevet urentabel. Dette maa betragtes som beklageligt, fordi den relativt dyre Befordring til og fra Banen er en væsentlig Aarsag til, at Bilerne kan konkurrere med Banerne paa de korte Afstande.

De egentlige Lastbiler har paaført Banerne den haardeste Konkurrence, fordi Godsbefordringen er den Befordringsart, der har været den mest lønnende for Banerne, og fordi Bilerne fortrinsvis tager de Varer, der betaler de højeste Fragter, og som indbringer de Beløb, som Banerne skal benytte til Dækning af de faste Omkostninger (Forrentning o. l.).

Lastvognenes stærke Udbredelse i Nærtrafikken skyldes deres store Tilpasningsevne til det individuelle Trafikbehov med Hensyn til Sted og Befordringsmængde. De er langt smidigere end Banen, idet de kan paatage sig Befordring overalt, hvor der findes Veje, og i mange Tilfælde bliver hele Transportstrækningen en Enhed, saaledes at man

undgaar den særlige Til- og Frakørsel, som gør Jernbanebefordringen saa omstændelig og bekostelig, samtidig med at al Omladning bortfalder. Endvidere vil Prisen særlig for korte Strækninger ofte ligge under Banernes Befordringspriser.

Konkurrencen fra Lastvognene er ofte stærk, hvor Jernbanetrafikken er intensiv, og særlig fra de store Byer til disses Opland. Derimod er det mindre almindeligt, at Lastbilerne søger deres Virkefelt i tyndt befolkede Egne med en ringe Trafik. Man kan saaledes fastslaa, at Lastbilerne fortrinsvis virker, hvor de kan konkurrere med Banerne, og at en Deling af Trafikken mellem de to Trafikmidler, saaledes at Bilen bestred Trafikken i de tyndt befolkede Egne, Banen i de tæt befolkede, ikke kommer af sig selv.

Konkurrencen paa de kortere Afstande er dog ikke altid uvelkommen for Banerne, da Indtægterne ved Jernbanetransporterne, som vi senere skal se, i mange Tilfælde ikke dækker de Udgifter, som de direkte forårsager (de variable Udgifter). Dette gælder særlig i Stationsforbindelser, hvor Trafikmængden er ringe, og det vil i det væsentlige sige i Mellestationstrafikken. Hvis Bilerne berøvede Banerne disse Transporter i et saadant Omfang, at Banerne helt kunde indstille Trafikken mellem disse Stationer, vilde det for Banerne betyde en større Udgiftsbesparelse end Indtægtnedgang. Der er saaledes her et Omraade, der kan betragtes som et naturligt Arbejdsfelt for Bilerne, hvor de kan supplere Banerne, og hvor deres Virksomhed rationelt gennemført kan betyde en stor samfundsmæssig Gevinst.

I *Fjerntrafikken* udøves Biltrafikken i Reglen af mindre Transportvirksomheder (Vognmænd), der opsøger mere eller mindre tilfældige Transporter, fordi de er indstillet paa at skaffe sig Beskæftigelse til den i Øjeblikket opnaaelige bedste Pris. (Fra Modstanderside fremhæves det, at Bilerne skummer Fløden af Trafiksystemet.) Grunden teil, at Trafikanterne forlader Banerne, er i Reglen mindre den, at Bilerne kan besøge Befordringerne hurtigere eller bedre, men maa snarere søges i, at Bilerne tilbyder Priser, der ligger under Banernes. Dette skyldes fortrinsvis, at Banernes Takster omfatter de fulde direkte Omkostninger med Tillæg, som skal tjene til Dækning af de faste Udgifter, medens Bilernes Priser er mere vilkaarlige og særlig lave, hvor de konkurrerer med Banerne. I dette Tilfælde søger Bilerne Dækning for deres faste Omkostninger paa de Strækninger, hvor der ikke er Konkurrence. Hertil kommer, at Udgifter til Vejene til Dels betaales af Samfundet, og disse er særlig betydelige, da de Lastvogne, der benyttes i Langvejstrafikken, i Almindelighed er Vogne med stor Bæreevne, og disse Vogne stiller særlig store Krav til Vejbanen.

Afhentningen og Tilbringningen er uden væsentlig Indflydelse paa

Fjerntrafikken, da Udgifterne hertil er smaa i Forhold til de egentlige Befordringsudgifter.

Da Befordringer over middellange og de lange Afstande er særlig fordelagtige for Banerne, jfr. Kapitel VI, og Trafiktabet sjældent er saa stort, at der kan blive Tale om at indskrænke Banernes Trafikapparat væsentligt, er det klart, at Konkurrencen paa de længere Afstande bliver særlig følelig for Banerne, og at det særlig er Tabet af denne Trafik, der sætter sit Spor i Banernes økonomiske Resultat. Ved Bedømmelsen af Automobilernes Langvejstrafik maa det ogsaa tages i Betragtning, at de Trafikmuligheder, der tilbydes, er saa usikre og tilfældige, at der ikke kan regnes med, at de er forhaanden, naar der er Brug for dem, saaledes at man maa regne med Banerne som en Reserve. Endvidere er Taksterne meget variable, saaledes at en for Trafikanten opnaaet Fordel ikke kan antages at være noget varigt. Følgen heraf er, at Lastbilernes Fjerntrafik sjældent bliver noget egentligt Trafiksystem.

Hvor der er Tale om Befordring af Varemængder af en saadan Størrelse, at de byder en god Udnyttelse af Lastbilerne, vil disse dog kunne være Banerne overlegne ogsaa paa meget store Afstande.

Det er heller ikke sjældent at se Bilerne befordre Varer, der tarifføres efter Banernes laveste Tarifklasser, hvor der er særlig gunstige Udnyttelsesmuligheder, som f. Eks. Mulighed for Returfragt. Bilen er ubetinget gunstigst stillet, naar den kan udvælge sig de bedste Transporter af en given Trafikmængde.

Befordringer af Massegoods i meget store Mængder ligger dog udenfor Bilernes Virkefelt, fordi saadanne Befordringer vilde kræve et uforholdsmæssigt stort Antal Biler. Ligeledes kan Bilerne i Almindelighed ikke paatage sig Befordringer af Varer, der kræver særlig tekniske Anordninger til Beskyttelse for Varme og Kulde.

Hvad der foran er sagt om Lastautomobilerne gælder saavel den erhvervsmæssige Befordring som Firmakørsel.

Det er dog ikke alene Prisen, der er det afgørende Moment for Valget af Befordring. Godsets Art og Mængde, Befordringstiden, Fragtens Forudberegning, Godsets Emballering og Beskadelighedssandsynligheden vil ogsaa kunne være afgørende for Valget af Befordringsmiddel.

Befordringstiden er af væsentlig Betydning paa middelstore og store Afstande, og særlig i vore Dage, hvor man gennem Rationaliseringsbestræbelser søger at nedbringe Fabrikationstiden og at indskrænke Lagerbeholdninger til det mindst mulige. Ved Automobilbefordring vil Befordringstiden være kendt, naar den enkelte Transportaftale træffes, medens dette ikke altid er Tilfældet ved Jernbanebefordringen over flere Baneselskaber. Paa kortere Afstande hvor der er regelmæssig

Banetrafik, og hele Befordringen med Jernbane kan foregaa i Løbet af en Nat, vil Bilen næppe kunne byde paa større Besparelser i Tid.

Forudberegning af Fragten ønskes i Reglen af Trafikanten, bl. a. for at denne kan bedømme de samlede Udgifters Størrelse. Dette kan altid finde Sted ved Aftale om Biltransport, men det er ikke altid muligt ved Jernbanebefordring, hvor denne finder Sted over flere Baner uden direkte Indskrivning, og hvor Omkostningerne ved Tilbringning af Godset fra Jernbanestation derfor ikke er kendt ved Afsendelsen.

Ved Befordring i Bil vil det ofte kunne undgaaes at foretage en omfattende Emballering af Godset, og Udgifterne herved er ofte meget betydelige i Sammenligning med Fragtbeløbene. Kan Emballeringen derfor spares ved Bilbefordringen, vælger man naturligvis den.

I Henhold til en svensk Undersøgelse, »Järnvägs- och Automobiltrafik 1934« Side 165, udgør Emballageomkostningerne ved Jernbanebefordringen ca. 60 pCt. af Fragtomkostningerne. Ved Befordring med Automobil synker Emballageomkostningerne til ca. 10 pCt. af Jernbanefragten, samtidig med at Beskadigelsessandsynligheden bliver mindre.

Beskadigelse af Godset forekommer snarere ved Jernbanebefordring end ved Bilbefordring, fordi den første medfører Ranging og Omlæsning, og fordi Ansvar for Godsets Behandling er fordelt paa mange Hænder.

Der kan ikke være Tvivl om, at Bilerne og Banerne tenderer mod at have hvert sit Virkefelt, hvor de er i Stand til hver for sig at bestride Trafikken bedre end det andet Befordringsmiddel. I Længden maa hvert af de to Befordringsmidler — ad de Veje, vi senere skal se — faa deres respektive Virkefelter fastslaaet, saaledes at de gennem Biltrafikken nyskabte Trafikmuligheder i sig selv kan medvirke til en relativ Stigning i den samlede Trafikmængde, et Forhold, der er af ubestridelig samfundsmæssig Betydning, og som gennem en rationel Organisation ogsaa vil kunne hjælpe til at udnytte de nu engang eksisterende Trafikmidler med mindre Tomgang.

Delingen af Trafikydelsen mellem Bil og Bane har hidtil i det væsentlige været bestemt af Konkurrencen, som denne nu udviklede sig mere eller mindre tilfældigt. Det er allerede berørt, at Konkurrencen ved Biltrafik og Banetrafik har uheldige Konsekvenser, fordi de store bundne Kapitaler medfører store faste Udgifter, der er uundgaaelige, selvom Trafikken for et givet Trafikmiddel gaar tilbage, eller om man vil, at Udnyttelses- og Indtægtsmuligheder ikke realiseres. Konkurrencen betyder derfor, at en Del af den anbragte Kapital kan tabes ved privatøkonomisk fordelagtig, men samfundsmæssig uheldig Kapitalanbringelse, og det gør hele Spørgsmaalets rette Bedømmelse særdeles vanskelig.

En karakteristisk Forskel mellem de to Befordringsmidler er Enhedernes Størrelse: Banen, som den store Enhed, der er bundet til bestemte Linier, og Bilen, som den lille Enhed, der kan transportere fra og til et hvilket som helst Sted, naar der kun forefindes en nogenlunde brugbar Vejbane. Endvidere er Bilen rede til Kørsel paa ethvert Tidspunkt, idet den har sin egen Drivkraft og kan faa fuld Udnyttelse med en ubetydelig Trafikmængde. Banen har først fuld Udnyttelse ved en langt større Trafikmængde, og derfor kan den ikke altid køre paa det Tidspunkt, der passer den enkelte Trafikant.

Denne Betragtning om Bilens Smidighed i den økonomiske Tilpasningsproces er imidlertid i sin Opstilling rent privatøkonomisk orienteret, idet der til Bilen hører et stort og omfattende Trafiknet, nemlig Vejbaneerne, hvor der maa anbringes en fast Kapital, der svarer til Banernes Skinneveje. Naar Omkostningerne ved de af Bilerne benyttede Veje til Dels bæres af Samfundet, er det kun muligt at foretage en privatøkonomisk, men ikke nogen samfundsmæssig Sammenligning, og hele Konkurrencen opstaar paa et usundt Grundlag.

Der er ogsaa andre vigtige Forhold, der bevirker, at den frie Konkurrence ikke medfører en økonomisk og naturlig Deling af Trafikken mellem Baner og Biler.

De væsentligste Grunde hertil er:

- at* de Priser, som Banerne og Bilerne forlanger for Befordringerne, ikke er noget Udtryk for Omkostningerne ved de paagældende Befordringer, idet Banernes Priser er Tarifpriser, der er fastsat efter almene Principper, medens Bilerne Priser i mange Tilfælde er aftalt for den enkelte Kørsel,
- at* Banerne har Befordringspligt, saaledes at de ikke kan undgaa de Befordringer, som det ikke kan betale sig for dem at udføre (bl. a. Spidsbelastningen),
- at* Banerne har Pligt til at gennemføre en planmæssig Drift som Led i et samlet System, selvom den enkelte Transport ikke kan betale sig,
- at* der paa mange Banestrækninger maa køre Tog, der ikke er økonomisk paakrævet, men som skal modsvare Efterspørgselsens stærke Spredning (tidlige Morgentog, Tog egnet for Skolebørn, Tog egnet for Statsbaneforbindelse, sene Aftentog etc.), samt
- at* Banernes Tariffer, Lønninger og Arbejdstid o. l. er bestemt af de lovgivende Myndigheder, at Bilerne i mange Tilfælde ikke overholder de Belastnings- og Hastighedsbestemmelser, som er en Forudsætning for deres Beskatning.

Konkurrencen bliver under saadanne Omstændigheder kun i højst ufuldkommen Grad afgørende for de to Trafikmidlers Tildeling af Tra-

fik. Dette gør det ønskeligt, at man ikke blot gør Rede for, hvorledes Forholdene har udviklet sig, men ogsaa giver en teoretisk Betragtning af det foreliggende Modsætningsforhold og søger at skitsere et Forslag til en Ordning, hvorved man kan naa det samfundsmæssige rigtige Maal: Trafikbehovets Tilfredsstillelse til de laveste Omkostninger.

Skulde Konkurrencen være den afgørende Faktor, maatte der være fuld Lighed til Stede mellem de konkurrerende Parter, saaledes at deres tekniske og økonomiske Ejendommeligheder blev de eneste Momenter, der fik Betydning i Konkurrencen. En saadan Lighed er ganske naturlig udelukket, hvor det ene Transportmiddel er bundet i enhver Henseende, medens det andet kan udfolde sig ganske frit.

Om Biltrafikken kan det iøvrigt anføres, at den har bevirket en Oplosning i den sammentrængte Bebyggelse. Forstadsbebyggelsen er ved de store Byer taget til paa Bekostning af Beboelsen i Byernes Centrum, og paa Landet har de gamle Landevejslandsbyer faaet en Mulighed for at konkurrere med de hidtil stærkt voksende Stationsbyer. Vi har herigennem faaet en iøvrigt i forskellige Retninger uheldig Bebyggelse langs Landevejene, hvor vi tidligere har haft en Bebyggelse omkring Stationen.

Automobilet har endvidere forøget den af Banerne i sin Tid skabte Mulighed for at koncentrere baade Produktion og Bebyggelse paa de økonomisk gunstigst beliggende Steder, ligesom det har haft en ikke ringe Betydning i Retning af at gøre Bebyggelsen mere sundhedsmæssig.

KAPITEL IV.

BILKONKURRENCENS VIRKNING PAA BANERNES ØKONOMI OG DEN GÆLDENDE TRAFIKORDNING.

I. Banernes Økonomi.

For at skønne over Bilkonkurrencens Indflydelse paa Banernes Økonomi har man for de danske *Statsbaners* Vedkommende nedenfor angivet Indtægterne af Person- og Godsbefordringen samt de samlede Udgifter — inkl. Afskrivning og Forrentning efter de af Lovgivningen fastlagte Principper — for en Aarrække siden Højkonjunkturaaret 1924—25.

Det fremgaar af Tabellen — bortset fra det sidste Aar —, at Personbefordringen maalt i Antal Rejser og Antal Personkilometer har været nogenlunde uforandret, medens Indtægterne derimod er gaaet betydeligt tilbage. Den uforandrede Befordringsmængde er saaledes kun naaet ved Takstnedsættelser, der paa forskellig Maade er foretaget for at til-

	Personbefordringen				Rejsegods- og Godsbefordringen				Samlet Udgift i Mill. Kr.	Under-skud i Mill. Kr.
	Antal Rejser i Tus.	Personkm. pr. Bane- og Overfartskm. i Tus.	Indtægt i Mill. Kr.	Indtægt pr. Personkm. i Øre	Antal Tons i Tus.	Tonkm. pr. Bane- og Overfartskm. i Tus.	Indtægt i Mill. Kr.	Indtægt pr. Tonkm. i Øre		
1924—25	31371	441,6	57,2	5,0	7491	252,8	78,7	12,5	144,6	0,1 ¹⁾
1925—26	31601	445,6	58,0	5,0	6491	227,0	70,1	12,3	166,8 ¹⁾	29,2 ¹⁾
1926—27	29562	414,9	53,6	4,9	6165	223,3	65,8	11,6	150,7	22,4
1927—28	28147	395,2	51,0	4,9	6303	226,8	51,5	9,0	143,2	31,7
1928—29	29660	399,3	49,9	4,7	6311	231,8	53,3	8,9	140,1	27,4
1929—30	30966	413,5	49,4	4,5	6821	249,6	56,0	8,7	146,2	31,0
1930—31	31843	432,5	49,9	4,3	6374	241,1	54,2	8,7	145,8	31,7
1931—32	31280	432,1	47,9	4,1	5846	225,3	49,2	8,4	142,3	35,2
1932—33	29209	400,0	41,9	3,9	4486	190,1	40,1	8,2	134,0 ¹⁾	42,1 ¹⁾
1933—34	31010	446,9	47,0	3,8	4820	202,0	42,8	8,2	120,3 ¹⁾	19,9 ¹⁾
1934—35	39017 ²⁾	495,7	51,6 ²⁾	3,7	4903	210,2	42,9	7,9	125,7	19,4

¹⁾ ændrede Forrentnings- og Afskrivningsregler.

²⁾ Elektrificering af Københavns Nærtrafik.

kalde ny Trafik og fastholde den gamle. Godsbefordringen er derimod gaaet stærkt tilbage, og en Del af denne Tilbagegang skyldes utvivlsomt Krisen og Nedgangen i vor Landbrugs Eksport og Import. Der har været foretaget betydelige Fragtnedsættelser, men disse har ikke kunnet forhindre, at betydelige Befordringsmængder er gaaet over til Bilbefordring. Man maa betvivle, om opadgaaende Konjunkturer vil skabe en ligesaa stor Befordringsmængde som i Højkonjunkturaaret 1924—25.

Det samlede økonomiske Resultat viser, at Indtægterne i hele den betragtede Aarrække ikke engang har kunnet dække de rene Driftsudgifter, saaledes at der er fremkommet et Underskud, der overskrider Afskrivnings- og Forrentningsbeløbene.

Det er vanskeligt at sige, hvor stor Banernes Befordringsmængde vilde have været, hvis man ikke havde haft Bilkonkurrencen. Nogen Vejledning kan man dog faa ved at foretage en Sammenligning mellem Befordringsmængden paa Overfarterne og Befordringsmængden paa det øvrige Banenet. Da der ikke kan forekomme nogen egentlig Bilkonkurrence paa Overfarterne, vil man kunne tage Forskellen mellem de to Omraader som et Udtryk for Bilkonkurrencens Omfang.

Til Sammenligning har man valgt de to Aar 1924—25 og 1929—30, idet de begge maa anses for Højkonjunkturaar, og fordi en væsentlig Del af Stigningen i Automobilkonkurrencen maa formodes at ligge indenfor dette Tidsrum, jfr. Tabellen paa Side 16. Der forekommer vel ogsaa en ikke ringe Udvidelse af Automobilparken i de nærmest følgende Aar, men disse vil ikke egne sig til en Sammenligning, fordi Befordringsmængden er paavirket af Krisen og Restriktionerne.

Da Befordringsmængden er ret varierende fra Aar til Aar, har man for hvert enkelt af de to Højkonjunkturaar medtaget de to forudgaaende Driftsaar.

Af nedenstaaende Tabel, hvor man har angivet Antal Rejser paa de indenlandske Overfarter, vil man se, at der fra Aarene 1922/25 til Aarene 1927/30 har været en gennemsnitlig aarlig Stigning for Personbe-

Overfarterne	Antal Rejsende paa Billetter					
	1929—30	1928—29	1927—28	1924—25	1923—24	1922—23
Masnedø-Orehoved	403 945	382 719	391 704	360 460	348 421	376 288
Kalundborg-Aarhus	119 135	105 586	106 170	116 941	107 442	103 507
Korsør-Nyborg	977 301	924 038	910 795	927 731	839 527	806 687
Fredericia-Strib	863 955	795 491	781 601	798 869	757 607	762 137
Nykøbing M.-Glyngøre	87 060	81 873	83 244	91 649	96 375	95 813
Oddeund S.-OddeundN.	103 836	96 574	92 708	88 681	79 602	78 554
Ialt	2 555 232	2 386 281	2 366 222	2 384 331	2 228 974	2 222 986

fordringen paa ca. 7 pCt. Da der ikke kan være Tvivl om, at den private Overførsel af Biler paa enkelte af Overfarterne har frataget Banerne meget betydelige Rejsemængder paa disse Overfarter, vil det næppe være for meget at regne, at der i alt vilde have været en Stigning paa Overfarterne paa ca. 15 pCt. uden denne Konkurrence.

Gaar man ud fra dette, skulde der i 1929—30 pr. Banekilometer have været ca. 500,000 Personkilometer, hvis ikke Bilerne havde konkurreret med Banerne, og det vil sige, at den gennemsnitlige aarlige Stigning havde været paa ca. 3 pCt.

For Godsbefordringen — hvor man ogsaa medregner de udenlandske Overfarter — har de tilsvarende Tal været:

	Antal Tons Gods					
	1929—30	1928—29	1927—28	1924—25	1923—24	1922—23
Gedser-Warnemünde	271 938	220 822	244 146	159 532	154 132	147 065
Masnedø-Orehoved	411 738	328 954	336 979	280 961	291 016	242 286
København-Malmö	188 774	159 890	133 092	116 018	127 431	124 216
Helsingør-Hälsingborg	155 809	137 792	116 564	121 031	109 183	112 857
Kalundborg-Aarhus	7 077	5 830	5 214	5 628	5 616	4 254
Korsør-Nyborg	708 876	566 668	567 430	577 534	540 321	510 436
Fredericia-Strib	635 496	571 759	568 351	617 071	595 216	576 602
Nykøbing M.-Glyngøre	46 545	44 162	43 532	50 206	54 374	49 670
Oddeund S.-OddeundN.	84 865	73 762	73 910	80 179	80 855	72 881
Ialt	2 511 118	2 109 639	2 089 218	2 008 160	1 958 144	1 840 267

saaledes at der har været en Stigning i det her omhandlede Tidsrum paa ca. 16 pCt.

Tager man dette som et Udtryk for den almindelige Udvikling, vilde der i 1929—30 have været befordret ca. 300,000 Tonkilometer pr. Banekilometer, og den gennemsnitlige aarlige Stigning vilde have udgjort ca. 3 pCt.

Et andet Kriterium for Bilkonkurrencens Betydning for Banerne har man gennem Befordringsmængdens Fordeling paa de enkelte Befordringsafstande, idet man gaar ud fra, at Konkurrencen, som tidligere berørt, særlig gør sig gældende paa de kortere Afstande.

Det fremgaar da ogsaa af nedenstaaende Tabel:

Personkilometer i Tus.			Forøgelse	
Km.-Afst.	1929—30	1924—25	absolut	i pCt.
1—25	177 668,2	187 382,0	÷ 9 713,8	÷ 5,2
26—50	165 117,1	162 358,9	2 758,2	1,7
51—75	87 741,4	90 770,5	÷ 3 029,1	÷ 3,3
76—100	56 173,6	68 383,7	÷ 12 210,1	÷ 17,9
101—150	69 817,7	81 705,7	÷ 11 888,0	÷ 14,5
151—225	127 516,6	128 207,2	÷ 690,6	÷ 0,5
226—256	26 724,5	29 215,9	÷ 2 491,4	÷ 8,5
257—289	28 480,4	29 378,3	÷ 897,9	÷ 3,1
290—324	27 623,3	29 590,5	÷ 1 967,2	÷ 6,6
325—361	49 247,6	47 124,8	2 122,8	4,5
362—400	20 510,0	19 380,7	1 129,3	5,8
401—441	20 443,3	19 294,0	1 149,3	6,0
442—484	14 831,8	14 183,1	648,7	4,6
485—529	11 420,2	13 056,2	÷ 1 636,0	÷ 12,5
530—576	5 054,4	4 638,0	416,4	9,0
577—625	2 806,7	2 610,7	196,0	7,5
626—676	31,9	67,7	÷ 35,8	÷ 52,9
677—694	3,4	0,7	2,7	385,7
Tilsammen ..	891 212,1	927 348,6	÷ 36 136,5	÷ 3,9

at der er foregaaet en Tilbagegang for de korte Rejser og en betydelig Fremgang for de lange Rejser. Naar Nedgangen for Afstandene indtil 75 km er ubetydelig i Sammenligning med Afstandene fra 75 km til 150 km, skyldes det antagelig en Stigning i Københavns Nærtrafik.

Fordelingen af Godsmængden paa de enkelte Afstande vil fremgaa af nedenstaaende Tabel:

Kilometer- Afstand	Tonkilometer i Tus.		Forøgelse	
	1929—30	1924—25	absolut	i pCt.
	Tilsammen, ekskl. Rejsegods	Tilsammen, ekskl. Rejsegods		
1— 25	22 672,7	28 488,9	÷ 5 816,2	÷ 20,4
26— 50	54 119,4	61 823,0	÷ 7 703,6	÷ 12,5
51— 75	59 122,4	72 279,5	÷ 13 157,1	÷ 18,2
76—100	46 373,3	50 495,7	÷ 4 122,4	÷ 8,2
101—150	92 144,6	101 249,0	÷ 9 104,4	÷ 9,0
151—200	91 098,8	96 979,0	÷ 5 880,2	÷ 6,1
201—300	120 933,6	73 660,1	47 273,5	64,2
301—400	94 353,9	90 622,4	3 731,5	4,1
over 400	62 857,7	54 595,2	8 262,5	15,1
Tilsammen	643 676,4	630 192,8	13 483,6	2,1

Ogsaa efter denne Tabel er det særligt gaet ud over Trafikken paa de korte Afstande, idet der har været Nedgang for Afstande paa indtil 200 km, men derimod en Stigning paa ikke mindre end ca. 27 pCt. for Afstandene derover. Den sidste Stigning maa formentlig tages med megen Forbehold, fordi den antagelig for en væsentlig Del skyldes den stigende Eksport af Landbrugsprodukter, hvis gennemsnitlige Transportafstand ligger paa 150—160 km.

Gaar man ud fra, at Overfartsstatistikken giver det bedste Grundlag for Bedømmelsen af den tabte Befordringsmængde, vilde den samlede Befordringsmængde i 1929/30 som anført have udgjort ca. 500,000 Personkilometer og ca. 300,000 Tonkilometer pr. Banekilometer, saafremt der ikke havde været nogen Automobilkonkurrence. Da der i 1929/30 præsteredes ca. 428,000 Personkilometer og ca. 250,000 Tonkilometer pr. Banekilometer, vil man saaledes se, at Bilerne skønmæssigt har frataget de danske Statsbaner ca. 70,000 Personkilometer og ca. 50,000 Tonkilometer pr. Banekilometer. Disse Tal repræsenterer en samlet Befordringsmængde paa ca. 180 Mill. Personkilometer og ca. 130 Mill. Tonkilometer.

Hvormeget dette betyder i Indtægtstab er naturligvis vanskeligt at sige, men forudsætter man, at den Trafik, Banerne har tabt, vilde have bragt en Indtægt, der svarer til Gennemsnitsindtægten pr. Person- henholdsvis Tonkilometer, bliver det samlede Indtægtstab:

Personbefordringen	8,1 Mill. Kr.
Godsbefordringen	11,3 » »
	Ialt 19,4 Mill. Kr.

Det maa antages, at Indtægten for den Trafik, som Bilerne har fra-

taget Banerne, snarere ligger over end under Gennemsnitsindtægten, dels fordi det er Trafik paa kortere Afstande, hvor Taksterne er relativt høje, dels fordi Bilerne fortrinsvis har frataget Banerne Gods, der er blevet befordret efter de højere Tarifklasser og for Vognladninggodsets Vedkommende de højest tariferede Varearter. Som Eksempel paa Automobilkonkurrencens Virkninger overfor visse Varearter skal anføres følgende:

Den Nedgang, der har været i Befordringsmængden af Tegl- og Kalkværksprodukter paa 21 pCt., kan ikke ligge i ændrede økonomiske Forhold, idet Boligbyggeriet maa antages at have været noget større i 1929 end i 1924. Saaledes har der for Københavns Vedkommende været en Stigning i det opførte Antal Boliger paa ca. 19 pCt., og Salget af Mursten udviser for hele Landet en Stigning paa ca. 13 pCt. For Tegl- og Kalkværksprodukters Vedkommende maa Nedgangen derfor for en væsentlig Del søges i Automobilkonkurrencen, idet Nedgangen for alm. Mursten, Tagsten o. l. paa ca. 89,000 t hidrører med ca. 82,000 t fra Befordringen paa Afstande 1—25 km.

Importen af Kul var i 1929 i alt ca. 900,000 Tons eller 20 pCt. større end i 1924, saaledes at det ogsaa her i det væsentligste maa skyldes Automobilerne, at der har været en Nedgang i Befordringsmængden af Kul paa 9 pCt. Dette bekræftes ogsaa derved, at Nedgangen i særlig høj Grad hidrører fra Afstande indtil 10 km.

For de danske *Privatbaner* har de økonomiske Virkninger af Konkurrencen været endnu føleligere end for Statsbanerne, fordi førstnævnte kun har Trafik over korte Distancer, og det særlig er denne, der angribes af Bilerne.

Nedenstaaende Oversigt, der er taget fra »Dansk Vejtidskrift« Nr. 2—1930 (*L. Estrup*), viser, hvorledes Banernes Økonomi i sig selv er daarlig og yderligere er blevet forværret i Tidsrummet 1925/26—1928/29, som Tabellen omfatter.

	Underskud						Overskud					
	Antal Baner			Underskud Størrelse i 1000 Kr.			Antal Baner			Overskud Størrelse i 1000 Kr.		
	Øerne	Jyl- land	Ialt	Øerne	Jyl- land	Ialt	Øerne	Jyl- land	Ialt	Øerne	Jyl- land	Ialt
1925—26	8	20	28	386	919	1305	21	11	32	2418	452	2870
1926—27	16	21	37	545	1376	1921	14	11	25	1540	301	1841
1927—28	13	15	28	394	784	1178	17	18	35	1485	556	2041
1928—29	12	24	36	469	990	1459	18	9	27	1540	246	1786

II. Den gældende Trafikordning.

Den fremtrængende Bilkonkurrencens Indflydelse paa den indtil da gældende Trafikordning har bevirket, at nogle af de Principper, som man hidtil har anset for fundamentale for et ordnet Trafiksystem, ikke har kunnet opretholdes.

Naar Bilerne har kunnet udsøge sig de Transporter af den samlede Trafikmængde, som privatøkonomisk var de mest fordelagtige for dem, har man ikke uden store Tab kunnet opretholde et samlet nationalt Trafiksystem efter en samlet Plan. Den naturlige Udvikling, der skulde føre til en Udvidelse og Forbedring af det samlede Trafiksystem, har mødt store Vanskeligheder og har ikke kunnet gennemføres uden store Udgifter for Statskassen. De Forbedringer, som en Konkurrence i Almindelighed bør føre med sig, har man ikke opnaaet, men Trafiksystemet er derimod blevet præget af Usikkerhed og Tilfældighed. Dette gælder ikke alene i Forholdet mellem Bane og Bil, men ogsaa i Forholdet mellem Bilerne indbyrdes, der konkurrerer meget skarpt til alt for lave Priser for at opnaa Beskæftigelse, saaledes at de ødelægger Markedet for hinanden.

Til denne Usikkerhed i Trafiksystemets samlede Plan kommer yderligere det Forhold, at det Lighedsprincip, som man tidligere har lagt saa stærkt Vægt paa, er opgivet. Den Trafikant, der i Nutiden presser stærkest paa overfor Vognmændene, faar sit Trafikbehov tilfredsstillet til lavere Priser og bliver gunstigere stillet end sine Konkurrenter. Og det samme gælder ved Banerne; disse er, for at holde det mest mulige paa Trafikken, kommet ind paa at træffe Prisaftaler med den enkelte Forsender, saaledes at Trafikken blev bevaret for Banerne til de Priser, der nu engang kunde opnaas; en saadan Adgang for Banerne til at holde paa en Kunde gennem særlige Fragtnedsættelser er dog ikke gennemført i alle Lande. Saaledes holder man i den amerikanske og tyske Lovgivning endnu stærkt paa Lighedsprincippet. Men mange Steder er Ligheden opgivet, og Banerne er maaske endda lige saa ivrige som Vognmændene for at kapre Kunder til de Priser, der kan opnaas. Det har ikke kunnet undgaas, at denne Opgivelse af Ligheden har været til Skade for Smaa virksomheder i deres Konkurrence med de store Producenter, og det er tvivlsomt, om Statsmagten igennem sin Trafikpolitik skal begunstige en saadan økonomisk Magtkoncentration.

Den væsentligste Indvending, der kan rejses mod Konkurrencen, er imidlertid, at denne — og da særlig Lastvognskonkurrencen — nødvendiggor Ophævelsen af Banernes nuværende Tarifsysteem. Dette er — som tidligere berørt — bygget op paa det saakaldte Differentieringsysteem, hvor de billigere Varer kun betaler en Fragt, der netop dækker

de direkte Omkostninger, de foraarsager Banerne — de variable Omkostninger —, medens de dyrere Varer, der kan betale en højere Fragt, ogsaa maa dække de faste Udgifter. Paa tilsvarende Maade har Banerne tidligere kunnet bidrage til at skabe en national Enhed ved at lette Befordringen over større Afstande, idet disse bidrog forholdsmæssigt lidt til de faste Udgifter. (Om Differentieringssystem se iøvrigt Kapitel VII).

Naar Bilerne nu i mange Tilfælde fratager Banerne de højest tarifierede Varer, taber disse den mest værdifulde Bestanddel af Befordringerne, og netop den Del, som er en nødvendig Forudsætning for Befordringen af Massevarer til de nugældende lave Takster. Automobilkonkurrencen maa saaledes ganske nødvendigt medføre Tarifførhøjelser for disse Varer og for det Gods, der befordres over større Afstande. Naar man gør sig klart, at mange af Landets Erhvervsvirksomheder i Tidernes Løb er bygget op med de lave Takster som Forudsætning for Etablering af mange Virksomheder og for disses geografiske Placering, vil man let forstaa, at en Opgivelse af dette Princip vil føre til mange uheldige Forhold, og at det maa være en meget betænkelig Ting at lade Sagen udvikle sig paa denne Maade.

Endelig maa Forholdene betragtes som særlig utilfredsstillende, hvor Bilernes Takster ikke giver et nøjagtigt Udtryk for de samlede objektive Omkostninger (bl. a. de af Automobilerne foranledigede Vejudgifter), saaledes at der etableres Automobilbefordring, hvor Jernbanebefordringen ud fra en almindelig Samfundsbetragtning er ligesaa billig og formaalstjenlig. I saadanne Tilfælde yder Offentligheden Tilskud til Biltrafikanter, samtidig med at den maa opretholde en urentabel Jernbanebefordring for de jernbanetro Kunder.

Det har saaledes vist sig, at Afviklingen af et Lands samlede Trafik ikke forløber heldigt under fuldstændig fri Konkurrence, og dette er ikke blot et jernbanemæssigt eller socialistisk Synspunkt.

I mangfoldige Tilfælde har Forholdene endog været saa uheldige, at Trangen til en Nyordning af hele Trafikproblemet er rejst eller har faaet varm Støtte fra de stærkt konkurrerende Automobil-Vognmænd. Ogsaa fra Automobilfabrikkerne og Forhandlerne har saadanne Tanker nydt Støtte paa Grund af Købernes manglende Evne til at betale de Biler, som de har købt i Reglen paa meget lempelige Afbetalingsvilkkaar.

Hele Transportvæsenets Usikkerhed har medført, at man fra mange Sider har betvivlet, at den nuværende Ordning med den frie Adgang til at konkurrere burde bevares. Ganske vist erkender man Konkurrencens Betydning for det økonomiske Liv, og man maa derfor naturlig først rejse Spørgsmaalet, om ikke Banerne selv gennem en friere Stilling kan tilkæmpe sig den Andel i Erhvervslivet, som de bør have,

og hvor de kan skaffe den Trafikydelse, der passer Befolkningen bedst til den billigste Pris. En saadan Synsmaade har man staaet overfor i saa godt som alle Lande, og vi skal derfor i det følgende Kapitel se Trafikspørgsmaalet under Synsvinklen: Banernes Modforanstaltninger i Konkurrencen og Statsmagtens regulerende Indgreb for at formindske Underskud og Usikkerhed ved store Dele af vort Trafikvæsen. Først naar det har vist sig, at saadanne Foranstaltninger ikke har ført til Maalet, bliver det naturligt at søge dybere ned i Problemet, saaledes som dette kan belyses gennem Trafikmidlernes Omkostningsforhold og Prispolitik.

KAPITEL V.

FORHOLDSREGLER MOD AUTOMOBILKONKURRENCEN.

I. Banernes Forholdsregler.

Det er naturligt, at Jernbaneledelserne fra Begyndelsen var noget i Tvivl om, hvilke Modforanstaltninger de maatte gribe til overfor Bilkonkurrencen, saalænge man ikke kendte noget til det Omfang, Konkurrencen vilde faa.

De Skridt, der maatte ligge nærmest for Haanden, maa være Forbedringer af ren trafikal Art, som havde til Formaal at imødekomme netop de Krav, som Kunderne særlig havde faaet tilfredsstillet af det nyopdukkende Transportmiddel. Banerne havde frie Hænder paa dette Omraade, og det maatte antages, at Konkurrencen ikke var større, end at man kunde indskrænke sig alene til saadanne Foranstaltninger.

For *Personbefordringens* Vedkommende er det mest bemærkelsesværdige Indførelsen af en hyppigere Toggang med mindre Tøgheder. Hertil benytttes Motormateriel, som efterhaanden har fundet en udbredt Anvendelse i Banedriften. Endvidere har der overalt — og særlig her i Landet — fundet meget væsentlige Forbedringer Sted af Materiellet, og der er skabt gennemgaaende Tog- og Vognforbindelser, hvor der har været Brug derfor.

Ogsaa for *Godsets Vedkommende* har man forsøgt at fremskynde Befordringen, bl. a. ved Etablering af Natgodstog og Nattjeneste paa Pakhuse og Godsekspeditioner, saaledes at Godset kunde befordres om Natten og være klar til Udlevering straks om Morgen. Togenes Køretider blev forkortet og Tilslutningstiderne ligeledes, og der blev sørget for, at Omlæsninger blev undgaaet i det størst mulige Omfang. Særlig Opmærksomhed skænkede man Befordringen af letfordærlige Varer. Over Befordringstiderne udarbejdedes der ved mange Baner Planer,

som blev opslaaet paa Stationer og Godsekspeditioner, samtidig med at de fordeltes til de betydeligste Kunder.

Ved de her nævnte Foranstaltninger holdt Banerne sig indenfor det bestaaende Apparat. Der forsøgte dog ogsaa, og særlig i de senere Aar, nye Veje til Forbedring af Befordringen ved Etablering af de saakaldte lette Stykgodstog og — i mange Lande — Beholderbefordring.

De lette Stykgodstog bestaar af nogle faa særlig indrettede Vogne, der fremføres med betydelig Hastighed, og Opholdet paa Mellemstationerne forkortes det mest mulige derved, at Indlæsningen og Udlæsningen foregaar ved Hjælp af Beholdere, Læsseplader o. l., medens selve Manipulationen af de enkelte Stykker og deres Sortering foregaar i Vognene under Kørselen. Der opnaas ikke alene herved, at Befordringstiderne bliver meget forkortede, men der spares ogsaa et betydeligt Vognløb og Personale.

Mange af disse Forbedringer førte bl. a. ogsaa til, at Ilgodsbefordringen mistede sin særlige Betydning, fordi Fragtgodsbefordringen fremskyndedes saa meget, at den i mange Stationsforbindelser blev tilnærmelsesvis lige saa hurtig som Ilgodsbefordringen. Endvidere betød Forbedringerne en Rationalisering af Stykgodsbefordringen, der bevirkede, at Omkostningerne ved denne Befordringsart blev nedsatte saaledes, at dens Økonomi forbedredes. Dette sidste var af megen Værdi, fordi Stykgodsbefordringen paa de korte Afstande ikke dækker de variable Udgifter.

Saalænge Jernbanerne havde Monopol, kunde de indskrænke sig til at besørges Befordringen fra Station til Station, men dette Forhold er blevet meget forandret siden Fremkomsten af Bilerne, der nu har gjort hele Befordringen fra Dør til Dør til en Enhed i saavel befordringsmæssig som i fragtmæssig Henseende.

Bilernes Overlegenhed overfor Banerne hidrørte netop for en væsentlig Del fra dette Forhold, fordi Omkostningerne ved Til- og Frakørsel af Gods, der befordres med Jernbaner, er relativt store i Sammenligning med Befordringsudgifterne paa selve Banen. For en Sending Stykgods paa 100 kg fra Slagelse til København udgør Jernbanefragten saaledes kun Kr. 1,90, medens Betalingen for Til- og Frakørselen udgør Kr. 1,00. Naar hertil kommer, at Stykgodsbefordringen paa korte Afstande i mange Tilfælde ikke dækker Omkostningerne ved Jernbanebefordringen, vil man se, at Bilerne i disse Tilfælde besidder baade en teknisk og økonomisk Overlegenhed overfor Banerne. Det er derfor forstaaeligt, at Banerne har rettet deres Bestræbelser mod at forbedre og billiggøre Jernbanebefordringen paa disse Omraader.

Forsøget paa at gøre hele Befordringen til Enhed er nogle Steder kronet med Held ved Hjælp af Tilslutningsspor, saaledes at Jernbane-

vognene anbringes indenfor den paagældende Virksomhed, hvor denne ligger i umiddelbar Nærhed af Banen. Hvor dette sidste ikke er Tilfældet, har man ved tyske Baner begyndt at transportere Jernbanevognene ad Gaderne paa særlige dertil indrettede Biler, og man venter sig meget af denne Foranstaltning. En anden Form for Befordring fra Dør til Dør, og vel nok den i Udlandet vigtigste, er Beholderbefordringen, hvor Godset læsses i særlige Beholdere, som overflyttes mellem Færdselvogn og Banevogn ved Hjælp af Kraner eller ved de paa Beholdere anbragte Hjul. En saadan Befordring byder for Forsenderne paa en betydelig Lettelse, og den er særlig værdifuld over for Gods, der daarlig kan taale Omlæsning. I mange Tilfælde vil det kunne undgaas at emballere Godset, hvilket i sig selv er en betydelig Besparelse, og samtidig bortfalder Tilbagesendelsen af den benyttede Emballage. Beholderbefordringen har imidlertid den Ulempe, at Banerne skal være forsynet med særlige Læsseredskaber, og i mange Tilfælde bliver det vanskeligt at faa Beholderne benyttet i begge Retninger, ligesom Beholdernes Vægt og Returforsendelse ogsaa vejer til ved Vurderingen.

Beholderbefordringen tillægges i de fleste Lande stor Betydning, og der kan næppe være Tvivl om, at den er fordelagtig i mange Forbindelser. I de fleste Tilfælde ejer Banerne Beholderne, fordi der herved opnaas en bedre Udnyttelse af dem.

Spørgsmaalet om Beholderbefordring har været behandlet paa Jernbanekongresser og af det internationale Handelskammer, som har medvirket til, at der er dannet et internationalt Beholderkontor, som skal medvirke til Udvidelsen af en international Beholderbefordring.

Hvor det ikke har været muligt at gennemføre en direkte Befordring fra Dør til Dør, har Banerne rettet deres Bestræbelser mod en Forbedring og Billiggørelse af Til- og Frakørselen. De Veje, man har gaaet, har været noget forskellige, særlig med Hensyn til Organisationen af de Virksomheder, det var overdraget at udføre denne Til- og Frakørsel. Kun undtagelsesvis har det været Banerne selv (engelske Baner). Det fælles for alle disse Bestræbelser er, at man har udstrakt Muligheden for Til- og Frakørsel til saa mange Stationer som muligt, og at man har forsøgt at reducere Omkostningerne og gennemføre en direkte Fragtberegning, der omfatter hele Befordringen, som ved Bilerne.

De foran omhandlede Forholdsregler er alle af mindre gennemgribende Karakter og maa nærmest karakteriseres som en videre Udvikling af det bestaaende System. Et mere væsentligt Brud med Fortiden forekommer, hvor Banerne selv har taget Bilerne i deres Tjeneste og er gaaet over til at besørge Trafikken med egne Biler, ligesom de har overtaget private Ruter, der har øvet en særlig stærk Konkurrence mod Banerne — Parallelruter —. Undertiden har Banernes Etablering af Bildrift bevirket en rationel Trafikdeling mellem Bane og Bil.

Et andet radikalt Skridt er Nedlæggelsen af Sidebaner — der i Reglen kun kan finde Sted med Billigelse fra Lovgivningsmagten — og i saadanne Tilfælde er Banedriften i Reglen blevet erstattet af Bildrift.

Med Hensyn til Overtagelse af Bilruter og Nedlæggelse af Sidebaner vil Forholdene her i Landet være meget illustrerende, og man skal i saa Henseende henvise til Side 47 ff., hvor disse Forhold er gjort til Genstand for en særlig Omtale.

De foran omtalte Foranstaltninger, der blev truffet af Banerne, bestod som foranstaaende har vist, i en Fuldkommengørelse af Befordringen gennem en Forøgelse og Forbedring af Banernes Ydelse, og alt dette har sikkert gjort sin Nytte ved at fastholde, eventuelt tilbageerobre, Trafikken. Efterhaanden som Automobilernes Antal voksede, og Konkurrencen tiltog, blev det dog Banerne klart, at de trufne Forholdsregler var utilstrækkelige, og at der maatte andre Midler til for at begrænse Konkurrencen, og man kom efterhaanden til den Erkendelse, at Befordringspriserne i de fleste Tilfælde, og særlig paa de længere Afstande, øvede en afgørende Indflydelse paa Valget af Befordringsmidlet. Der var her to Veje at gaa. Dels kunde Banerne nedsætte deres Takster, hvor der forekom Konkurrence, dels kunde man stille Krav til Lovgivningsmagten om, at Bilerne kom til at bære samtlige Omkostninger ved deres Befordringer. Dette var ikke Tilfældet i Bilernes første Aar, og endnu er det almindeligt, at Bilerne ikke dækker samtlige Udgifter, de forvolder Samfundet, særlig Udgifterne til Vejvæsen og Færdselspoliti.

Med Hensyn til *Banernes egne Takster* maatte Bestræbelserne særlig gaa ud paa at fastholde Befordringerne ved Hjælp af Takstnedsættelser dér, hvor Konkurrencen var haardest, d. v. s. overfor de højest tariferede Varer, paa de kortere Afstande og ved den mest intensive Trafik.

De Takstnedsættelser, der kom til Anvendelse, var i Almindelighed — og maatte nødvendigvis være — af en meget individuel Karakter, idet Banerne ikke vilde give Takstnedsættelser, hvor dette ikke var nødvendigt. Generelle Takstnedsættelser indførtes kun sjældent, og saadanne har sikkert som oftest forøget Banernes Tab.

De foretagne Takstlættelser gik i Begyndelsen ud paa at yde Nedsættelser indenfor det bestaaende Takstsystem og særlig gennem Undtagelsestariffer. I de fleste Lande, hvor det ikke stred mod de bestaaende Takstlove, blev Banerne senere tvungen til at forlade det almindelige Takstsystem og gaa over til en individuel Behandling af de enkelte Kunder.

Da de gældende Takstlove i Reglen ikke tillod Banerne megen Bevægelsesfrihed med Hensyn til Takstændringer, blev det efterhaanden almindeligt at give Banerne friere Hænder til Fastsættelse af deres Takster. Som sidste Konsekvens heraf indførte mange Baner som anty-

det Aftaler med den enkelte Trafikant, saaledes at man i dette Tilfælde opgav den Offentliggørelse af Taksterne og Ligebehandling af Kunderne, som oprindelig blev anset for en af Grundpillerne i al Takspolitik. Til Forsvar heraf anføres det, at disse Bestemmelser i sin Tid er indført for at forhindre, at Banerne udnyttede deres Monopol ved at begunstige visse Kunder til Skade for andre, medens Forholdet nu er det, at Aarsagen til den forskellige Behandling af Kunderne er at søge i Banernes Selvopholdelsesdrift. Der er efter Baneledelsens Opfattelse heller ikke Tale om nogen særlig Begunstigelse af den enkelte Kunde, fordi denne faar sine Varer befordret paa Banerne til samme Pris, som de ellers vilde være blevet befordret til pr. Bil. Fra Banernes Side hævder man endog, at Banerne ikke alene er berettiget, men ogsaa økonomisk forpligtet til at tage den Fragt af den individuelle Kunde, som denne kan betale, for saa vidt det er nødvendigt for at faa de faste Udgifter dækket, idet det vil være naturligare at lade disse Udgifter dække af Trafikanten fremfor af Skatteborgeren. Desuden hævdes det, at det kun kan være en Fordel for de Kunder, der betaler de normale Fragter, at Banerne gennem Undtagelsestakster søger at fastholde den størst mulige Trafik. Paa denne Maade vil det være muligt for Banerne at undgaa Takstforhøjelser det længst mulige og at bevare Trafikkapa- ratet ubeskaaret.

De foran omtalte takstmæssige Foranstaltninger gik alle ud paa at tilbyde Fragtsatser, som var mindst ligesaa gunstige for Forsenderen, som de Fragtsatser, Bilerne kunde tilbyde. Denne Fremgangsmaade maatte imidlertid have sin Begrænsning, da den Mindreindtægt, der ved Fragtnedsættelserne paaførtes Banerne, maatte skaffes til Veje ad anden Vej, naar Banernes Nettoindtægt ikke skulde formindskes.

Noget helt andet var det, om Banerne havde Middel til at fastholde Transporterne uden at give nogen almindelig Fragtnedsættelse. En saadan Mulighed forelaa, naar Banerne benyttede det bestaaende Prisdifferentieringssystem, paa den Maade, at de lavere Tariffer og Undtagelsestarifferne kun kom til Anvendelse for de Kunder, som ogsaa benyttede Banerne som Befordringsmiddel af de Varer, som tariferedes efter de højere Tarifklasser. Der skulde maaske ikke kunne indvendes noget herimod, idet det synes at stride mod almindelige købmandsmæssige Grundsætninger, at der ydes Fragtbegunstigelse til Kunder, som undlader at benytte Banerne til alle deres Forsendelser. Tillader Banerne saadant, vil Resultatet heraf blive, at de Kunder, som tro benytter Banerne, maatte finde sig i Fragtforhøjelser.

At man forsøgte at gøre Takstnedsættelser afhængige af et bestemt Mindstekvantum er forstaaeligt, naar det driftsmæssigt kan besørge for mindre end den almindelige (variable) Gennemsnitsudgift. Det maa

ogsaa anses for forsvarligt i de her foreliggende Tilfælde, naar Fragten kun dækker de variable Udgifter, eventuelt Merudgifterne, med Besørgelsen af netop disse Transporter. Banerne nærmer sig her til en blandt Truster almindelig kendt Fremgangsmaade, nemlig at lade visse Rabatter være afhængig af, at der aftages en Mindstemængde nogenlunde svarende til Normalforbruget, idet Konkurrencen derved saa at sige udelukkes ved Magt.

En anden individuel Form for Takstnedsættelser er Etablering af de saakaldte Samlervogne og Fragtmandsvogne, hvor det er tilladt særlige Speditører eller Fragtmænd at samle mindre Styksendinger til enkelte større Forsendelser, som tariferes efter Vognladningstaksterne.

Den herved opnaede Fragtbesparelse deles da mellem Trafikanten og Speditøren.

Der er ved norske Baner indført en Reduktion paa 10 pCt. for hver Ekspedition, hvor Fragten er betalt af Afsenderen. Der opnaas herved en Lettelse i Ekspeditionsarbejdet, og den tilsvarende Besparelse kan tilbydes de Forsendere, der frankerer deres Forsendelse, som en Fragtbesparelse. I mange Tilfælde foregaar Afregningen mellem Trafikanten og Jernbanen ved Hjælp af de saakaldte Frankeringsmaskiner.

Da Bilkonkurrencen særlig fratager Banerne de højest tariferede Varearter, har man ved flere Baner opgivet Differentieringen af Stykgodstaksterne efter Varens Værdi og er gaaet over til en ren Vægttarif, dog med flere Klasser efter Sendingens Vægt. Dette er bl. a. sket ved svenske og norske Statsbaner.

Ved norske Baner er der indført Moderationer for Varer, der forsendes i Standardpakninger.

Af det forudgaaende vil det fremgaa, at man af praktiske Grunde i nogle Lande har opgivet det tidligere saa stærkt fremhævede Lighedsprincip for forskellige Kunder, der ønsker Trafik af ensartede Varer. I andre Lande har man ikke villet gaa til saadanne Foranstaltninger, fordi man ikke har villet stille sine Kunder med formelt ens Trafikbehov ulige, og i enkelte Lande er man endog gennem Lovgivningen forhindret i en saadan ulige Behandling af Kunderne. Man har saaledes i disse Lande fastholdt de almindelige Trafikprincipper, der er fremstillet tidligere, jfr. den Side 11 omtalte Adgang for alle Borgere til Trafik paa de samme Betingelser.

II. Regulering af Automobildriften.

I det foregaaende er omtalt de Forholdsregler, som Banerne har taget hovedsagelig ved egen Hjælp og paa eget Initiativ for at dæmme op mod Konkurrencen. Vi skal herefter gaa over til de af Lovgivningsmagten og ad anden Vej foretagne Forholdsregler.

Naar der her skal tales om Intervention af Lovgivningsmagten i Konkurrencen mellem Baner og Biler, tænkes der ikke paa de særlige Forskrifter, som gælder for Automobilkørsel i Almindelighed, og som særlig har til Formaal at skabe den nødvendige Færdselssikkerhed.

Her skal vi kun beskæftige os med den Del af Lovgivningen, som har til Formaal gennem Koncessionsordning o. l. at regulere Konkurrencen mellem Baner og Biler, samt saa vidt muligt at stille Bilerne og Banerne ens gennem en Beskatning af de første, for at Bilerne kan komme til at bære de fulde Udgifter, som de paafører Offentligheden.

For at opnaa en større Beskatning af Bilerne har Banerne i de fleste Lande henvendt sig til deres Regeringer med en Paavisning af Nødvendigheden i denne Henseende, og der er ogsaa overalt foretaget en stadig forøget Beskatning af Biltrafikken. Det Omfang, i hvilket Bilerne bidrager til Dækning af Omkostningerne, er meget forskelligt, men de fleste Steder er Forholdet det, at Bilerne endnu ikke bærer de fulde Byrder, og Fordelingen af Omkostningerne paa de enkelte Arter af Biler kan sjældent betragtes som virkeligt rationelt.

Banernes Krav om Ligebehandling er ikke noget Forsøg paa at trænge en ubehagelig Konkurrent tilbage. Der tilsigtes kun en Ligebehandling, idet dette er den første Betingelse for at det billigste Transportmiddel kan sejre i Konkurrencen. En almindelig Overbeskatning af Bilerne vilde være samfundsmæssigt irrationel og vilde ogsaa være til Skade for Banerne, da disse selv har taget Bilerne i deres Tjeneste. Selv hvor Banerne er ene om at drive Bane- og Biltrafik, er en rationel Beskatning nødvendig for at kunne bedømme Omkostningerne ved de to Befordringsmidler, og for at kunne træffe sit Valg mellem disse.

Hvor der er Tale om Ligestilling, maa Opmærksomheden atter henledes paa de erhvervspolitiske Opgaver, som Banerne har paataget sig, og paa det meget betydelige Omfang, hvor Banerne yder Trafikmuligheder af Hensyn til Publikums gode Betjening, men til Skade for det økonomiske Resultat af Banedriften. Tilsvarende Ydelser fra Bilerne er ganske utænkelige, saalænge Automobilbefordringen foregaar som privat Drift og i mindre Virksomheder.

Efterhaanden som det viste sig umuligt at dæmme op for Automobilkonkurrencen ved de tidligere omtalte Midler, blev det klart, at der maatte trækkes Grænser for fri Udøvelse af erhvervsmæssig Automobil-drift. Dette finder i Reglen Sted ved, at der kun maa drives Automobiltrafik, naar der foreligger særlig Tilladelse hertil, den saakaldte Koncession.

Hvor der ikke fandtes Lovgivning i denne Retning, blev der skabt en saadan, og ellers blev den bestaaende udvidet, saa den kunde tjene dette Formaal.

Ved Automobilkoncession forstås de gennem Lovgivningen eller gennem administrative Bestemmelser givne Tilladelser til at drive Automobilbefordring, hvad enten denne Koncession gives med eller uden Udelukkelse af Trediemand. I Almindelighed gøres Koncessionerne afhængig af Opfyldelsen af visse Krav.

I de første Aar omfattede denne Koncessionslovgivning i de fleste Lande kun den regelmæssige og offentlige Omnibiltrafik for Personbefordring, og hvor Lovgivningen ikke netop var begrænset til Personbefordring, kunde den, som Forholdene laa, alligevel ikke faa Betydning for Godsbefordringen. Denne Begrænsning til Omnibiltrafikken viste sig dog snart utilstrækkelig, og mange Steder udvidede man Koncessionslovgivningen til ogsaa at omfatte anden erhvervsmæssig Personbefordring af mere tilfældig Karakter, og flere Steder er man endog gaaet saa vidt, at man har begrænset eller endog helt forbudt Benyttelsen af Lastvognene til Personbefordring.

Efterhaanden som Lastbiltrafik over større Afstande blev en Trusel for Banerne og i adskillige Tilfælde et betinget Gode for det offentlige Trafikvæsen, kom man til den Erkendelse, at ogsaa denne Befordring burde bringes ind under en virksom Koncessionslovgivning, som ikke alene burde omfatte den regelmæssige Linietrafik, men ogsaa den mere tilfældige erhvervsmæssige Befordring, og herunder Befordring for fremmede af Biler, der ejes af Virksomheder, der ellers ikke drev Automobilbefordring. Man forstod ogsaa efterhaanden, at Koncessionslovgivningen særlig maatte tage Sigte paa Langvejstrafikken, hvor en unfair Pris meget ofte havde afgørende Betydning for Valget af Befordringsmiddel.

Trods Vanskelighederne er det i mange Lande lykkedes at gennemføre en Lovgivning, hvor Befordringen med Lastbil gøres afhængig af en særlig Bevilling, og i mange Tilfælde gives denne kun, hvor der foreligger et virkeligt Behov for de paagældende Befordringer. Adskillige Steder omfattes den lejlighedsvis erhvervsmæssige Lastbilkørsel ogsaa af Bevillingspligten.

Spørgsmaalet, om der foreligger et Trafikbehov, har ikke budt paa større Vanskeligheder, hvor det angaar regelmæssig Linietrafik. Hvor det derimod angaar mere eller mindre tilfældig Trafik, vil det ofte være vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at skønne over Trafikbehovets Omfang og at afpasse det koncessionerede Antal Virksomheder og Vogne herefter. Da Trafikkens Omfang er paavirket af Transportprisen, er det forklarligt, at man er kommet ind paa at *øve Indflydelse eller forlange Kontrol med Transportpriserne* for herigennem at forhindre Bilerne i unfair Konkurrence med Banerne eller indbyrdes.

I flere Lande har man forsøgt at paavirke Taksterne ad mere indirekte

Vej ved at paalægge Bilerne en *særlig Skat* eller *særlige Byrder*, der kan bestaa i bestemte Forskrifter for Trafikkens Afvikling, for Materiellets Vedligeholdelse, Personalets Duelighed og Forsikringspligter. En saadan Beskatning er dog meget omtvistelig, fordi den ikke tager Hensyn til den Brug, der gøres af Vognen og til Udnyttelsen af denne, og fordi den ikke altid rammer der, hvor Konkurrencen forefindes. Den er tværtimod egnet til at fremme usund Konkurrence, fordi den animerer til en større Udnyttelse af Vognene, hvorved Skatten og Byrderne bliver forholdsvis mindre. Hvor man beskatter Benzin- eller Gummiforbruget, gælder det ogsaa, at man ikke altid rammer netop den Trafik, som man ønsker at ramme, og endvidere kan Nedsættelse i Priserne for de nævnte Forbrugsvarer ophæve Skattens Virkninger. For at de foran omtalte Skatter og Byrder kan blive virkningsfulde, maa der skabes de nødvendige Kontrolorganer, der ofte vil være vanskelige at tilvejebringe, og som oftest vil det føles besværligt af dem, der er Genstand for Kontrollen.

I mange Lande har man forsøgt at øve Indflydelse paa Lastbilernes Takster ved at foreskrive *Minimumtakster*, som fastsættes af Staten. Hvorvidt saadanne Takster overholdes, vil til Dels være afhængig af de paagældendes Loyalitet og af Kundernes Kontrol. Den sidste kan dog ikke forudsættes at have særlig Værdi, da den strider direkte mod Kundernes Fordel.

En virksom Kontrol fra offentlig Side med direkte Undersøgelse paa Vejene og i Rutebilstationerne er meget vanskelig at gennemføre.

Naar de af den tyske Nødforordning af 6. Oktober 1931 fastsatte Bil-takster ikke blev overholdt, skyldtes det netop de store Vanskeligheder ved Kontrollen. Det var en Forudsætning for Nødforordningen, at der skulde være skabt en fast Organisation af Automobilvognmændene, som kunde have paataget sig det direkte Ansvar for Taksternes Overholdelse. Da det ikke lykkedes at faa en tilstrækkelig effektiv Organisation tilvejebragt, glippede det derfor ogsaa med Kontrollen af Taksterne.

Endelig kan Taksterne paavirkes ved *Afslutning af Aftaler* mellem de respektive Automobilvognmænd og Banerne. Gennem saadanne Aftaler kan der endvidere foretages en Deling af den forhaandenværende Trafik mellem Banerne og koncessionerede Vognmænd. Det har i Praxis vist sig, at saadanne Aftaler kun er en praktisk og varig Løsning, hvor Staten drager Omsorg for, at Aftalen ikke kan gøres problematisk ved Indblanding fra Trediemand, og hvor der kun gives Koncession, hvor man er sikker paa, at der vil være tilstrækkelig Trafik til, at Virksomheden bliver lønnende i passende Grad til de aftalte Priser.

De mange mislykkede Forsøg, der efterhaanden og næsten overalt er gjort for at tilvejebringe ordnede Trafikforhold ved mange forskellige

Midler, har gjort det øjensynligt, at den eneste virkelig farbare Vej er den sidst omtalte, idet der her finder et ordnet Samvirke Sted mellem de interesserede Parter og disse kan indenfor de givne Rammer naa et rimeligt Udbytte af deres Indsats. Denne Løsning er mange Steder blevet stærkt begunstiget derved, at en meget betydelig Del af Indehaverne af Biltransportvirksomhederne er kommet til den Erkendelse, at de selv er bedst tjent med en saadan Ordning. De har indset, at de tilsidst vil tabe i Kampen med Banerne om Transportprisen, fordi Banerne vil kunne sætte Taksterne saa lavt, at der ikke bliver de fornødne Muligheder for Rentabilitet for Bilejere. Dette sidste er alene en Følge af, at Banerne kan sætte deres Priser ned til de variable Udgifter, om saadant skal blive nødvendigt, og at de gennem en hensynsløs Takstkrig kan ramme de relativt mindre Vognmænd endogsaa meget haardt.

Der kan ikke være nogen Tvivl om, at Samarbejdet mellem de interesserede Parter er Løsningen paa Spørgsmaalet, og det er da ogsaa denne Vej, man overalt er i Færd med at gaa. Det er kun et Spørgsmaal, hvorledes dette Samarbejde bringes i Stand, og paa hvilken Maade det skal organiseres i Enkelthederne. Det frivillige Samarbejde er at foretrække, men selv hvor dette forekommer, maa der dog gives lovmæssige Forskrifter, for at det kan faa den fornødne Stabilitet. Hvor Samarbejdet ikke kan komme i Stand ad Frivillighedens Vej, maa det blive Lovgivningsmagtens Sag at bringe det til Veje ved Hjælp af en Koncessionslovgivning, der giver Regler for, hvilke Trafikomraader der tildeles hvert Befordringsmiddel, og hvorledes Samarbejdet iøvrigt skal tilvejebringes og organiseres. Den nøjagtige Afgrænsning af de respektive Befordringsomraader byder paa mange Vanskeligheder, hvad enten det sker ved frivillig Overenskomst eller ad lovmæssig Vej. Afgørelsen maa alene hvile paa et nøje Kendskab til de samlede Udgifter for Samfundet ved hver enkelt af de to Trafikarter.

Dette Problem skal behandles i de senere Kapitler, hvor der ogsaa vises, paa hvilke Omraader de forskellige Trafikarter er billigst, ligesom der vil blive redegjort for de Muligheder, der foreligger for en rationel Nyordning.

III. Forholdene i Danmark.

A. Automobillovgivningen.

Indtil Ikrafttrædelsen af Færdselsloven af 1. Maj 1923 var al Rutebilkørsel paa Landet i Danmark fri. Herefter kræves der Tilladelse til Rutekørsel med Automobil til Befordring af Personer ad en bestemt Rute og efter forud lagt Køreplan, og denne Tilladelse gives af vedkommende Amtsraad efter Forhandling med de interesserede Kommunalbestyrelser.

Kan der ikke opnaas Enighed, træffer Justitsministeren den endelige Afgørelse.

Da Berettigelsen af de ved Jernbanelovene af 1908 og 1918 vedtagne Privatbaner blev tvivlsom, efterhaanden som Automobiltrafikken tiltog, nedsattes der i 1923 en Kommission til at undersøge, om de paagældende Baner ikke eventuelt kunde erstattes med Biltrafik, og hvorledes Staten skulde stille sig hertil. Som Følge af den stadig skærpede Konkurrence — i Forbindelse med en Henvendelse fra en Organisation af Rutebilejere — nedsattes der yderligere under 17. Marts 1925 et nyt Udvalg »Automobiludvalget«, der særlig skulde undersøge Spørgsmaalet om Automobilernes Samarbejde med Banerne og Bilernes Bidrag til Vevjæsenet gennem særlige Afgifter.

Forinden Nedsættelsen var der forsøgt et Samarbejde mellem Baner og Biler, men det blev uden Resultat, fordi de paagældende Automobilorganisationer, hvormed der forhandlede, ikke var nogen fuldgyldig og effektiv Repræsentation for Bilerne.

Kommissionen af 1923 giver mange interessante Oplysninger om de herskende Konkurrenceforhold og udtaler bl. a., at det er almindeligt, at der er givet Koncession til Rutebiler, som løber parallelt med Banerne og paafører disse en meget følelig Konkurrence. Paa Grundlag af en Undersøgelse af Omkostningerne ved Bane- og Bilbefordring (herunder Vejdgifter) foreslaar Kommissionen, at de projekterede Baner opgives, men den finder det ikke raadeligt, at man nedlægger Baner, der er i Drift, selv om de kun kan drives med Underskud. Den foretagne Undersøgelse viser, at Bildriften under de gjorte Forudsætninger er langt dyrere end Banedriften, idet den forudsatte Trafik for Banernes Vedkommende kan besørges for 6 Øre pr. Person- og 25 Øre pr. Tonkilometer, medens Bilerne skal have henholdsvis 9 Øre og 66 Øre. Kommissionen udtaler sig skarpt mod den frie Konkurrence paa Trafikomraadet, og foreslaar derfor den paatænkte Biltrafik besørget af koncessionerede Selskaber i Lighed med Privatbanedriften.

Automobiludvalget af 1925 er paa alle afgørende Punkter af samme Mening som Kommissionen af 1923, og den gaar stærkt ind for, at Landets Trafikvæsen skal ordnes under et for hele Landet gældende Synspunkt. Midlet hertil skal være en Koncessionslovgivning, hvor dette Synspunkt skal være det afgørende, og dette gælder ikke alene Person-, men ogsaa Godstrafik. Med Hensyn til Samarbejdet mellem Bil og Bane stilles der ikke noget bestemt Forslag, men Udvalget peger paa, at de to Trafikmidler godt kan bestaa uafhængigt af hinanden og alligevel komme til at supplere hinanden, saafremt de koncessionsgivende Myndigheder og det Udvalg, som foreslaas nedsat for et Tidsrum af to Aar til Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal, virker i denne Retning.

Et i 1927 i denne Retning forelagt Lovforslag blev paa et vigtigt Punkt, nemlig med Hensyn til Ministerens Beføjelser, væsentlig ændret i Rigsdagen, fordi man ikke vilde gribe mere ind i den kommunale Selvbestemmelsesret end højst nødvendigt. Resultatet af Udvalgets Arbejde blev derfor Loven af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer, der i sin Affattelse fik en Form, som gjorde, at man ikke kom en virkelig Løsning meget nærmere end hidtil.

Koncessionen kan herefter tildeles af Amtsraadene med Samtykke af de interesserede kommunale Raad, og selv om Koncessionen skal forelægges Ministeren for offentlige Arbejder, vil Amtsraadet dog kunne give Bevilling til Ruten uden Hensyntagen til Ministerens Ændringsforslag, naar mindst $\frac{3}{4}$ af Amtsraadets Medlemmer stemmer derfor. I de Tilfælde, hvor der ikke kan opnaas Enighed mellem de kommunale Raad om en Koncession, tilfalder Afgørelsen Ministeren, og det er navnlig i Kraft af denne Bestemmelse, at Banerne i de senere Aar har overtaget deres Bilruter. Ministerens Afgørelse til Fordel for Banerne motiveres med, at han paa Grund af den nugældende utilstrækkelige Lovgivning er ude af Stand til at beskytte Banerne mod en unfair Konkurrence, og at han derfor i det mindste bør hjælpe Banerne til at overtage og drive saadanne Ruter.

Paa Grund af Lovens Mangler har Folketinget enstemmigt opfordret Ministeren for offentlige Arbejder til at optage Loven til Revision. Denne Vedtagelse var den umiddelbare Aarsag til Nedsættelsen af Automobil- og Vejudvalget i Maj 1933. Dette Udvalg skulde forberede en Revision af Loven af 1927 og tillige undersøge Spørgsmaalet om en Revision af de gældende Vejlove og eventuelt af Motorafgiftsloven af 1932.

Ved Udgivelsen af nærværende forelaa der endnu ikke nogen Betænkning fra denne Kommission.

B. Banernes væsentligste Forholdsregler mod Automobilkonkurrencen.

a. Rutebildriften.

Banernes Overtagelse af Omnibusruterne var, som foran anført, en Nødvendighed, fordi Lovgivningen savnede beskyttende Bestemmelser mod Konkurrencen. De første Statsbane-Ruter aabnedes fra 1. Juli 1932, nemlig Ruterne Sønderborg—Graasten og Sønderborg—Skelde. Sidstnævnte Rute erstattede den fra 1. Juli 1932 nedlagte Banestrækning Vester-Sottrup—Skelde.

I de følgende Aar overtager Statsbanerne stadig flere Ruter, idet de har til Hensigt ialt at overtage de Ruter, som direkte konkurrerer med Banerne, ca. $\frac{1}{10}$ af samtlige ca. 775 Ruter. For at forberede dette havde

Ministeriet allerede ved et Cirkulære af 29. Juli 1930 bekendtgjort dette for Rutebilejerne.

Ved Udgangen af Driftsaaret 1934—35 har Banerne overtaget Størstedelen af de Ruter, som de har Interesse i, og de driver ialt 2466 Kilometer Rutelængde med 194 Automobiler, som i det nævnte Driftsaar har præsteret ca. 8 Mill. Vognkilometer og 163 Mill. Pladskilometer med et Personale paa 236 Mand.

I en Skrivelse til Finansudvalget er det oplyst, at Ruterne 1934—35 har givet et Overskud paa ca. 121,000 Kr. (udover Afskrivning og Forrentning), samtidig med at Banerne har kunnet foretage Indskrænkninger i Driften, saaledes at de direkte og indirekte Fordele beløb sig til ca. 400,000 Kr. pr. Aar.

b. Nedlæggelse af Sidebaner.

I Foraaret 1932 blev der nedlagt to Sidebaner i Sønderjylland i Henhold til Lov af 7. April 1932, nemlig Strækningen Vester-Sottrup-Skelde og Padborg-Tørshøl. I Løbet af 1932 har Statsbanerne gennem det saakaldte Stykgodsudvalg af 1930 foretaget Beregninger over Rentabiliteten af 14 Sidebaner. Ved Lov af 20. Maj 1933 blev Strækningerne Frederikssund-Hvalsø-Ringsted, Skern-Videbæk, Røde-Kro-Bredebro, Tønder-Højer og Sorø-Vedde's Fremtidsskæbne foreløbig lagt i Ministerens og Finansudvalgenes Hænder. Efter et Lovforslag af 25. Januar 1935 blev der nedsat et Rigsdagsudvalg om Himmerlandsbanerne. Dette har afgivet en Betænkning den 5. April 1935.

Foreløbig er Personbefordringen opgivet paa Strækningerne Sorø-Vedde og Tønder-Højer, og i Foraaret 1936 har man besluttet sig til at nedlægge den midtsjællandske Bane og Banen Røde-Kro-Bredebro, fra Sommerkøreplanens Ikrafttræden. Spørgsmaalet om Himmerlandsbanernes Skæbne er derimod udskudt til næste Aar.

I Skrivelse af 4. Marts 1935 til Udvalget om Himmerlandsbanerne har Ministeren for offentlige Arbejder givet en Oversigt over Regeringens Syn paa Sidebanespørgsmaalet. Det udtales her, at selvom en Sidebane udviser betydelige Underskud, vil der ikke blive tænkt paa Nedlæggelse, saafremt den overvejende Del af Egnens Transportbehov besørger af Banen.

Det siger sig selv, at Nedlæggelsen af en Sidebane møder megen Modstand fra Egnens Befolkning.

c. Andre væsentlige Forholdsregler.

Af andre Forholdsregler skal fremhæves den udvidede Kørsel med personførende Tog, som vil fremgaa af følgende Tabel over det kørte Antal Mill. Togkilometer paa Statsbanerne.

	Personførende Tog	Rene Godstog
1925—26.....	14,4	3,4
1934—35	21,0	4,2

Der har saaledes været en Stigning paa 6,6 Mill. Togkilometer, og Motortogene er i samme Tidsrum steget fra 36.000 til 5.343.200. De udgjorde i 1925—26 ca. 0,2 pCt. af samtlige Togkilometer og i 1934—35 ca. 21 pCt.

For at lette Godsbefordringen er der ogsaa gennemført mange Forbedringer, af hvilke man skal nævne, at der paa saa godt som samtlige Stationer er draget Omsorg for, at der forefindes Vognmænd, som for en nærmere fastsat rimelig Betaling paatager sig Kørsel til og fra Stationerne.

Paa det takstmæssige Omraade kan særlig fremhæves Loven af 25/2 1925, der gav Banerne betydelig friere Hænder med Hensyn til Takstfastsættelse, idet den tillod Indførelse af Aftaler med de enkelte Trafikanter, hvor der maatte gives Nedsættelse i Taksterne paa indtil $33\frac{1}{3}$ pCt. for Gods og levende Dyr og 50 pCt. for Personer.

For Personbefordringens Vedkommende er der at anføre, at Prisen for 1. og 2. Klasse samt Hurtigtogsbilletter blev nedsat fra 1. August 1928, og samtidig indførtes der Dobbeltbilletter med 25 pCt. Nedsættelse over Afstande indtil 60 km. Fra 1. September 1929 blev Gyldighedsomraadet for Dobbeltbilletter udvidet fra 60 km til alle Afstande. Fra 1. December 1932 blev Gyldighedsfristen for Dobbeltbilletter udvidet fra 2 Dage til 8 Dage, og fra samme Dag blev der indført Fællesbilletter med $33\frac{1}{3}$ pCt. Nedsættelse i Enkeltbilletprisen for Selskaber paa mindst 4 Personer. Endvidere er der i stadig stigende Omfang ydet Rabat til Foreninger, Selskaber o. l., ligesom der er etableret særlige Udflugter med Tog og Færger.

Hvad Godsbefordringen angaar, anvendtes der indtil den generelle Takstnedsættelse fra 1. April 1927 de saakaldte Fragtaftaler, hvor der blev truffet Aftale med de enkelte Forsendere om Fragternes Størrelse. Det viste sig dog snart, at Forsenderne — trods Nedsættelserne — i stadigt større Omfang gik over til Automobilbefordring, og derfor nedsattes der fra 1. Oktober 1927 et Udvalg til Undersøgelse af Banernes Godsbefordring i Forhold til Automobilkonkurrencen. Dette Udvalg afgav en Betænkning i Februar 1928, som resulterede i Dannelsen af et særligt Organ — Transportagenturet — fra 1. April 1928. Dette foretager direkte Henvendelse til de enkelte Forsendere og afslutter særlige Aftaler med dem om Fragtnedsættelser, saaledes at de fra 1. April 1927 afskaffede Aftaler atter begynder at komme i Brug og endnu anvendes i stadig stigende Omfang.

Det er iøvrigt en almindelig Foreteelse indenfor ethvert Takstsystem, at Undtagelserne fra de givne Takster stiger i Antal for til sidst at blive saa mange, at man ser sig nødsaget til atter at opbygge et almindeligt Takstsystem, som lovfæster de allerede foretagne Nedsættelser og i Reglen flere.

Fra 1. Juni 1928 indførtes der en særlig Undtagelsestarif for Gods, der ikke forsendes over 125 km, og som ikke forsendes over Storebælt. Den yder Nedsættelse for Stykgodssendinger af Vægt paa mindst 1500 kg og nedsætter Mindstevægten for Vognladningsgods fra 5000 til 3000 kg.

C. Hjælp til Privatbaner.

For at hjælpe de nødstedte Privatbaner i Konkurrencen med Bilerne blev der ved Lov af 14. Marts 1931 vedtaget, at der, dels som Laan, dels som Tilskud kan anvendes et Beløb paa indtil 11½ Mill. Kr. til Hjælp til Privatbanerne. Hjælpen skal benyttes til Gennemførelsen af saadanne Foranstaltninger ved Sporet og det rullende Materiel m. m., som maa anses for nødvendige for de paagældende Baners fortsatte Eksistens, eller som vil kunne sikre Banerne en mere økonomisk Drift.

Beløbene skulde fordeles af et i Henhold til Loven nedsat Udvalg efter Forhandling med Privatbanerne. Til Gennemførelsen af de af Udvalget anbefalede Moderniseringsforanstaltninger er medgaaet 12.574.100 Kr., som i alt væsentligt er anvendt til Sporets Istandsættelse og til Anskaffelse af Motormateriel. Ved disse Foranstaltningers Gennemførelse skulde der ved de i Betragtning kommende 40 Baner opnaas en Balanceforbedring paa 1.246.600 Kr. aarlig.

Af de nødvendige ca. 12.574.000 Kr. kunde 12 af Banerne af deres disponible Beholdninger tage ialt ca. 1.243.000 Kr., saaledes at der fra Staten eller ad anden Vej maatte tilvejebringes ca. 11.331.000 Kr. Man har holdt sig indenfor dette Beløb, idet der er disponeret over 10.734.000 Kr. af Statens Penge, medens 597.000 Kr. er tilvejebragt fra anden Side.

Statens Støtte er ydet under følgende Form:

1. 25-aarige Laan	2.961.050 Kr.
2. Aktietegning	597.250 -
3. Rente- og afdragsfri Laan	4.296.900 -
4. Kommunegaranterede afdrags- og rentepligtige Laan	2.878.900 -
Ialt.....	10.734.100 Kr.

Foruden den forannævnte Hjælp i Henhold til Moderniseringsloven yder Kommunerne hvert Aar meget betydelige Tilskud til Dækning af Privatbanernes Driftsunderskud.

Ogsaa Statens Rentegaranti ved Lolland-Falsterske Jernbaner og Østsjællandske Jernbane maa nævnes i denne Forbindelse.

D. *Automobilbeskatningen og dens Anvendelse i korte Træk.*

Om Motorbeskatningen skal lige anføres nogle af de mest karakteristiske Træk fra de nugældende Love.

Den nugældende Beskatning bestaar af en Omsætningsafgift, en aarlig Vægtafgift samt en Benzinafgift.

Omsætningsafgiften opkræves i Henhold til Lov af 20/12 1924, ændret ved Lov af 14/7 1927. Afgiften betales een Gang for alle, og der svares f. Eks. et Beløb paa 900 Kroner for et Automobil til 5000 Kroners Værdi. Omsætningsafgiften paahviler ikke Lastbiler, ligesom der i Loven er Hjemmel til Fritagelse af Ruteautomobiler, naar disse udelukkende benyttes til Kørsel i fast Rute.

I Henhold til Lov af 23. Marts 1932 betales der en aarlig *Vægtafgift*, der f. Eks. udgør 15 Kr. pr. 100 kg Egenvægt for en Personautomobil, der vejer fra 1501 kg til 1750 kg.

Efter samme Lov betales der endvidere en *Benzinafgift* paa 7 Øre pr. kg.

Ved en Lov af 19. Oktober 1931 om ekstraordinære Foranstaltninger i Anledning af Landbrugskrisen vedtoges det at paalægge Benzin en yderligere Afgift paa 2 Øre pr. Liter, samtidig med at Afgifterne paa mange andre Varer forhøjedes. Ved Lov af 21. Juni 1932 forhøjedes denne Afgift til 5 Øre. Denne Lov er i Rigsdagssamlingen 1935/36 foreslaaet forlænget til Udgangen af Juni Maaned 1938.

Fra Motorfolkene har der været rejst mange Protester mod denne Afgift, og de mest samfundsmæssigt indstillede har foreslaaet Provenuet overført til Trafikministerens Budget, for at det kunde komme Vejtrafikken til Gode ved Anlæg af Veje af Interesse for den gennemgaaende Vejtrafik.

Af de ved den ordinære Motorbeskatning indkomne Beløb anvendes en bestemt Andel ($\frac{2}{9}$ af det Beløb, hvormed Provenuet overstiger 33 Mill. Kr.) som Tilskud til forskellige Vejarbejder, dels til saadanne, der er af Betydning for Vejnettet som Helhed («Vejfonden»), dels til andre særlige Vejarbejder («Den særlige Fond til Vejarbejder»). Dernæst udredes en Række Beløb til bestemte Formaal: Vejlaboratoriet faar aarlig 100.000 Kr. til Forsøg med Vejbaner; $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. gaar til Lillebæltsbroen, saalænge det er paakrævet, og 2 Mill. Kr. til Sikring af Færdselen ved Vejkrydsninger samt Krydsninger mellem Jernbaner og Veje. Naar alle de forud stipulerede Beløb er afholdte, fordeles Restbeløbet af Finansministeren paa følgende Maade:

Vejfonden	1	pCt.
Københavns Kommune	5	-
Frederiksberg Kommune	1,5	-
Købstæderne	8	-
Samtlige Sognekommuner	34,5	-
Samtlige Amtskommuner	50	-

For Beløbenes videre Fordeling paa de enkelte Kommuner er der givet nøjagtige Regler, der i det væsentlige er baseret paa de Udgifter, de har haft til deres Vejvæsen i de nærmest foregaaende Aar.

For Finansaaret 1934/35 har den ordinære Motorbeskatning indbragt:

Omsætningsafgift	6,6	Mill. Kr.
Vægtafgift	21,3	— -
Benzinafgift ordinær	23,1	— -
I alt.....	51,0	Mill. Kr.

Dette Beløb er fordelt saaledes:

Vejfonden og de særlige Formaal samt Afgifternes Opkrævning..	11,9	Mill. Kr.
Kommunerne	39,1	— -

Tillægsafgiften paa Benzin, som indgaar i den almindelige Finanshus- holdning, har i samme Finansaar udgjort 16,5 Mill. Kroner.

Ved Lov af 8. April 1932 er der paalagt Benzin en Afgift paa 1 Øre, og Provenuet heraf (i 1934/35 = 3,3 Mill. Kr.) skal anvendes til Bygning af Storstrøms- og Oddesundbroen i Forbindelse med Tilskud fra Banerne. Naar disse Anlæg er betalt, skal Indtægterne gaa ind i et Fond til Afholdelse af Vedligeholdelse af de nævnte Broarbejder. Naar dette Fond er tilstrækkeligt stort, anvendes 1 Øres Benzinafgiften til Dækning af Udgifterne ved den i Henhold til Lov af 30. Marts 1935 gennemførte Af- løsning af Broafgiften ved Limfjordsbroen mellem Aalborg og Nørre- Sundby, og først naar Dækning herfor er naaet, bortfalder Afgiften.

KAPITEL VI.

OMKOSTNINGERNE.

I. Indledende Bemærkninger.

Som Indledning til Afsnittet om Trafikmidlernes Omkostninger skal vi gøre nogle Bemærkninger om Omkostningerne i en almindelig Erhvervsvirksomhed og maa da straks bemærke, at disse bestaar i Anlægs-

omkostninger, afholdt een Gang for alle, og Driftsomkostninger, afholdt aarligt. Anlægsomkostningerne fordeles i Reglen over en Aarrække og opføres paa de enkelte Aars Driftsregnskab med et fast Beløb, der skal bæres, hvad enten Virksomheden er beskæftiget eller ikke. Ved Siden heraf omfatter Driftsregnskabet dels andre faste Omkostninger, f. Eks. Administration og visse Skatter, dels de egentlige Driftsomkostninger, der ændres med den produktive Ydelse. Er den Kapital, der bindes i

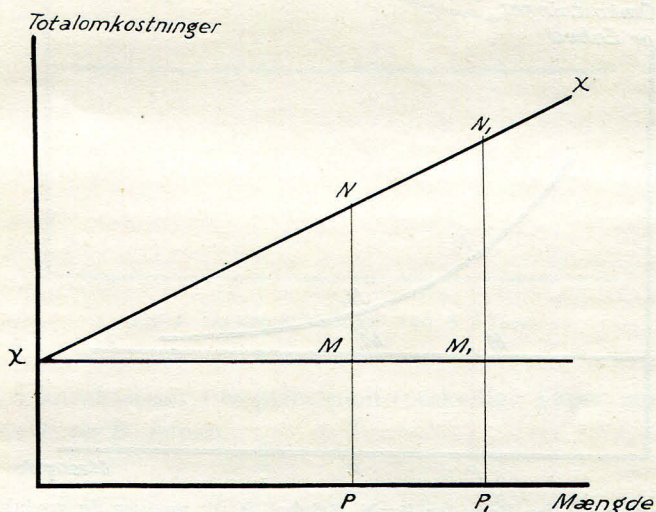


Fig. 2. De totale Omkostninger for Produktionen $P=N$. Beløbet P . M . angiver de faste og Beløbet M . N . de variable Omkostninger.

Anlæggene, stor i Forhold til den øvrige Kapital, der maa disponeres over, siger man, at Virksomheden har en Fix-Kapitalstruktur.

Anlægsomkostningerne gaar over paa Driftsregnskabet i Form af Forrentning og Afskrivning. Saafremt disse Omkostninger ikke bliver dækket, er det et Udtryk for, at Samfundet kunde have anvendt den paa-gældende Kapital paa en mere udbyttegivende Maade. Afskrivningerne maa foretages saavel under Hensyntagen til det tekniske Slid som til tekniske Fremskridt, som kan gøre det ønskeligt, at et Anlæg afskrives, før det er udslidt. I vor Tid vil dette f. Eks. betyde, at Banerne maa afskrive hurtigere end tidligere for at kunne holde sig konkurrencedygtige, og er dette ikke Tilfældet, er Regnskabet ikke korrekt, og det indeholder i Virkeligheden skjulte Underskud.

Driftsomkostningerne kan saaledes deles i to Hovedgrupper, de faste, der er uafhængige af Beskæftigelsesgraden, og de variable, der i de fleste Tilfælde paa det nærmeste kan betragtes som proportionale med denne. Er de faste Driftsomkostninger store i Sammenligning med de

øvrige Omkostninger, siger man, at Virksomheden har en udpræget Fix-Omkostningsstruktur.

Vi kan fremstille dette grafisk paa to Maader, idet vi kan vise, hvorledes de totale Omkostninger varierer med Beskæftigelsesgraden, og hvorledes Omkostningerne pr. produceret Enhed varierer med Anlæggets Udnyttelse.

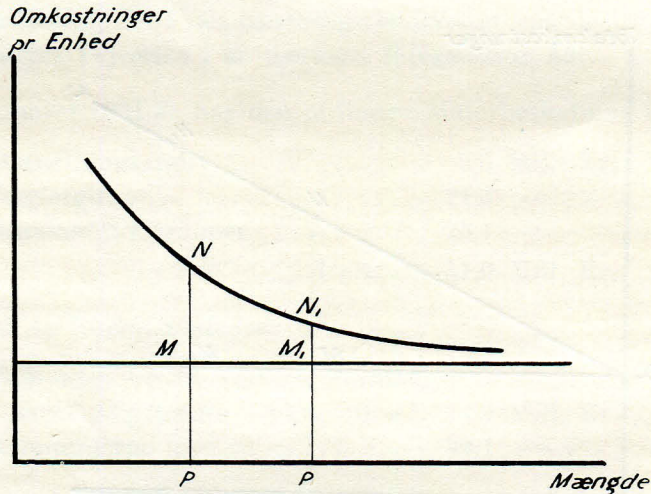


Fig. 3. Omkostninger for Enheder $P=N$. Beløbet P . M . angiver de variable og Beløbet M . N . de faste Omkostninger.

Vi ser paa Figur 2, at der allerede ved en Produktion — Trafik — paa 0 er en bestemt Omkostning, nemlig de faste Omkostninger. Derefter kommer de variable Omkostninger, der stiger efterhaanden som Produktionsmængden — Trafikmængden — bliver større. Linien XX, der repræsenterer de samlede Omkostninger, bliver en ret Linie, hvis de variable Omkostninger er ligefrem proportionale med Mængden, hvad de i de fleste Tilfælde kan anses for at være. Figur 3, der viser Stykomkostningerne — Omkostningerne pr. Transportenhed —, angiver, at der for hvert produceret Stykke er en bestemt varierende Omkostning, der er uforandret, enten Mængden er stor eller lille — den rette Linie parallel med Mængdeaksen. Hertil kommer den Del af de faste Omkostninger, der falder paa hver Enhed, d. v. s. de faste Omkostninger, divideret med Mængden. Dette Tillæg bliver saaledes mindre, efterhaanden som Mængden bliver større. Kurven benævnes en Omkostningskurve (og er en Hyperbel). Den maa ikke forveksles med den i Fig. 1 fremstillede Kurve, der er en Efterspørgselskurve, der viser Afhængigheden mellem Befordringsmængde og Befordringspris.

Vi kan fortsætte denne Betragtning med at paavise, at forskellige Virksomheder, hvor Forholdet mellem faste og variable Omkostninger er forskelligt, vil faa forskellige Omkostningsfigurer, og vi har i Figu-

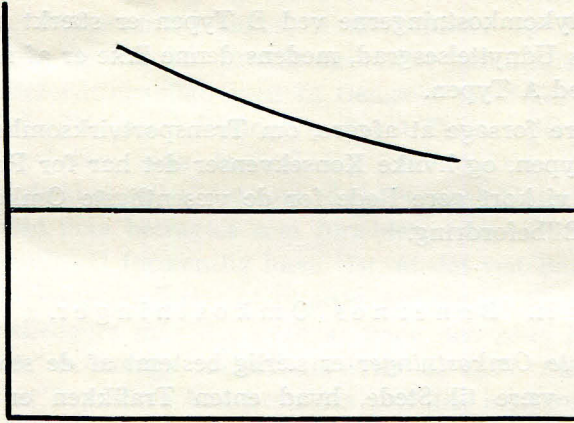


Fig 4. Stykomkostninger ved A Typen.

rerne 4 og 5 karakteriseret to principielt forskellige Typer, som vi kalder henholdsvis A og B Typen.

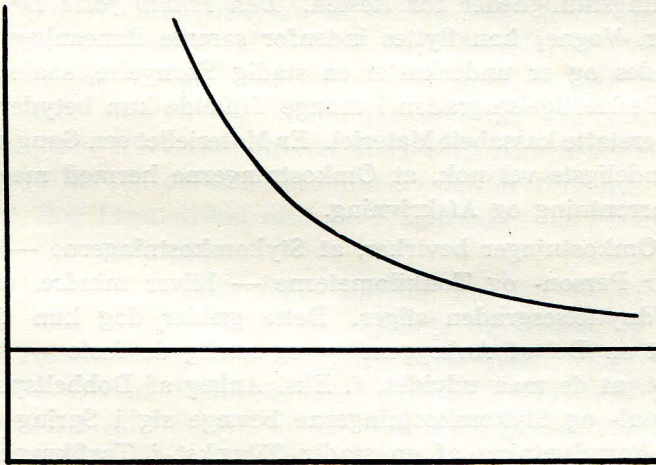


Fig. 5. Stykomkostninger ved B Typen.

A Typen er den mere gammeldags Virksomhed med faa faste Omkostninger (lille Anlæg med faa kostbare Maskiner) og store variable Omkostninger og særlig store Lønningsomkostninger. B Typen er der-

imod en Virksomhed med store faste Omkostninger (et stort Anlæg med mange dyre Maskiner og andre tekniske Anlæg), medens de variable Omkostninger derimod er relativt smaa. En saadan Virksomhed falder saaledes ind under Begrebet Fix-Anlægs- og Omkostningsstruktur.

Vi ser, at Stykomkostningerne ved B Typen er stærkt afhængige af Virksomhedens Udnyttelsesgrad, medens denne ikke er af nær saa afgørende Natur ved A Typen.

Vi skal senere forsøge at afgøre, om Transportvirksomhederne hører til A eller B Typen, og hvilke Konsekvenser det har for Prispolitikken. Forinden skal vi kort gøre Rede for de væsentligste Omkostningsarter ved Bane- og Bilbefordring.

II. Banernes Omkostninger.

Banernes *faste Omkostninger* er særlig bestemt af de store faste Anlæg, som skal være til Stede, hvad enten Trafikken er større eller mindre. Det faste Anlæg kan deles i en absolut fast og en relativ fast Del. *Den absolut faste Del* (f. Eks. Banelegeme, Stations- og Rangeringsanlæg) kan ikke flyttes eller afhændes, og benyttes de ikke, er der foregaaet et absolut Tab i Kapitalanbringelsen, som maa medføre en tilsvarende Nedskrivning af denne. En Kapitalnedskrivning betyder saaledes, at man konstaterer et Tab for at redde eventuelle Forrentnings- og Afskrivningsmuligheder for Resten. *Den relativ faste Del* (f. Eks. Lokomotiver, Vogne) kan flyttes indenfor samme Baneanlæg og eventuelt afhændes og er underkastet en stadig Fornyelse, saaledes at en Nedgang i Beskæftigelsesgraden i mange Tilfælde kun betyder, at man undlader at erstatte kassabelt Materiel. Er Materiellet een Gang anskaffet, er det almindeligste vel nok, at Omkostningerne hermed maa bæres i Form af Forrentning og Afskrivning.

De faste Omkostninger bevirker, at Stykomkostningerne — Omkostningerne for Person- og Tonkilometerne — bliver mindre, efterhaanden som Udnyttelsesgraden stiger. Dette gælder dog kun til en vis Grænse, idet en Del af Anlæggene — og særlig de faste — kan blive saa udnyttet, at de maa udvides, f. Eks. Anlæg af Dobbeltspor. I saa Fald vil Total- og Stykomkostningerne bevæge sig i Spring opad, og kun under Forudsætning af en stadig Tilvækst i Trafikmængden vil Stykomkostningerne atter bevæge sig nedad. For en rationel Bestemmelse af Omkostningerne er det af afgørende Betydning, at det bliver konstateret, hvilken Trafik der gør Udvidelse af Anlægget nødvendigt eller ønskeligt, for at man kan se, om Fordelen ved den paagældende Forbedring ogsaa kan retfærdiggøre de ved Nyanlægget direkte fremkaldte Omkostninger.

Den stærkt varierende Efterspørgsel i Tid og Sted forlanger, at Banernes Anlæg og Materiel maa være tilpasset det maksimale Behov. Saavel Baner som almindelige Virksomheder vil i Reglen have Fordel ved at nægte at tilfredsstille Efterspørgselen ud over et oftere gentaget Maksimum (f. Eks. Automobilselskaber, Restaurationer og Badeanstalter). For Banerne er en saadan Fremgangsmaade imidlertid ikke mulig, fordi de har Befordringspligt, men til Gengæld medfører det ogsaa en relativt stor Befordringsomkostning. Saafremt Trafikanterne vil have lavere Befordringspriser, maa de finde sig i, at Maksimalbelastningerne vanskelig kan dækkes, eller det maa dækkes med Materiel, der under normale Forhold maa betragtes som forældet.

Det foregaaende vil formentlig have vist, at det ved Banedriften maa hyde paa store Vanskeligheder at tilpasse Anlæggene til Trafikbehovet, og endnu vanskeligere maa det være at finde den rette indbyrdes Tilpasning mellem de mange forskellige Arter af faste Anlæg, der skal samvirke, for at Trafikken kan bestrides paa den hensigtsmæssigste og billigste Maade. Jo bedre denne Tilpasning er, jo lavere bliver Befordringsomkostningerne.

De faste Anlægsudgifter vil i en meget betydelig Grad kunne lokaliseres paa Strækning og Station, men de vil kun i mindre Grad kunne fordeles efter Befordringsart og i endnu mindre Grad paa de enkelte Befordringskategorier indenfor Befordringsarten. Kun Anlæg som Bane-gaarde og Spor, der kun benyttes til Person- eller Godsbefordring, vil kunne tilregnes en bestemt af disse to Befordringsarter. Ved et Spor, der befares af alle mulige Togarter, vil der saaledes ikke kunne foretages en Deling. Her vil dog kunne foreligge det Tilfælde, at Sporet er forstærket eller Kurverne udrettet af Hensyn til een bestemt Togart, og i saa Fald bør de dermed forbundne Udgifter tilregnes denne Befordringsart, dog formindsket med de Besparelser, der herved kan opnaas for den øvrige Trafik.

Banernes *variable Omkostninger* knytter sig dels til Arbejdet paa Stationerne med Ekspedition af de rejsende og Godset og med Formering af Togene, og dels til Togenes Fremførelse. Endvidere maa en meget stor Del af Vedligeholdelsesomkostningerne ved Materiellet og ogsaa en Del af Omkostningerne ved Anlæggenes Vedligeholdelse regnes for variable Omkostninger. Den Del af Vedligeholdelsesudgifterne for Banelegemet, som er en direkte Følge af Vejrets Indflydelse, falder derimod ind under Begrebet faste Omkostninger.

Grænsen mellem faste og variable Omkostninger er ofte meget flydende og f. Eks. afhængig af det Tidsinterval, der lægges til Grund, og dette gælder særlig Trafikmidlerne. I nærværende Afhandling kan vi dog se bort herfra.

III. Bilernes Omkostninger.

Gaar vi derefter over til at betragte Omkostningerne ved Automobilbefordringen, støder man straks paa et afgørende Modsætningsforhold til Banerne. Medens Banelinien og Driften er samlet i en fælles økonomisk Enhed, som falder ind under Begrebet Banedrift, saa er Vejbanen og Driften ved Automobilbefordringen to adskilte Dele.

Naar man ønsker at gøre sig Omkostningerne ved Bilerne klar, maa det være Formaalet at konstatere samtlige Omkostninger, som de respektive Befordringer paafører Samfundet, d. v. s. de saakaldte objektive Omkostninger, og det maa da betones, at bl. a. Udgifterne ved Vejanlæg og Færdselsregulering indgaar som en Bestanddel i Driftsudgifterne ved Automobilbefordringen, og at de sammen med de øvrige Driftsudgifter danner den samlede samfundsmæssige Udgift ved disse Befordringer. Disse samlede Udgifter maa være det virkelige Grundlag for enhver samfundsmæssig Bedømmelse af Automobilbefordringens Økonomi.

For en økonomisk Betragtning skulde der ikke kunne herske nogen Tvivl om, at Bilerne bør afholde de Vejudgifter, som de foraarsager, idet Spørgsmaalet om Vederlag for Afbenyttelsen af offentlige Veje forlængst er behandlet i den almindelige økonomiske Litteratur og har fundet en slaaende Motivering ved Adolf Wagner, der udtaler:¹⁾

»Es erscheint uns gerade als Gebühr ein Wegegeld prinzipiell berechtigt und praktisch nicht unpassend — — —, denn es knüpfen sich an die Wege und Kunststrassen doch auch nachweisbare und selbst einigermaßen messbare ökonomische Sonderinteressen einzelner Gruppen oder Individuen der Bevölkerung, eben der Wegbenutzer an. Für sie liegt hier eine besondere Leistung des Wegewesens vor, welche anderen Personen gar nicht oder nicht in demselben Masse und nur vielfach indirekt zugute kommt«.

Det vil ikke med nogen Ret kunne hævdes, at Vejene er et Gode, som kommer Almenheden til Gode i ligeligt Maal. Tværtimod er det ganske bestemte Kredse, der drager Nytte af de nye Vejanlæg og de Forbedringer, der er foretaget med det eksisterende Vejnet.

Ved Bedømmelse af dette Spørgsmaal maa det ikke glemmes, at man i de nærmeste Aar staar over for endog meget betydelige Kapitalinvesteringer i vort Vejvæsen, hvis Bil- og Vejsagkyndige har Ret i deres Udtalelser om, at Forbedringerne af vort Vejvæsen i de senere Aar kun er en Tilpasning til Bilernes tekniske Præstationsevne ved Begyndelsen af denne Periode. Det er ogsaa udtrykt paa den Maade, at den hidtil gennembløbende Periode kan betegnes som Reparationsperioden, medens

¹⁾ Finanzwirtschaft, 2. Del, 2. Oplag, Leipzig 1890, Side 129 ff.

vi nu staar over for Konstruktionsperioden, og dette vil i det væsentlige gælde alle danske Veje.

Ved Automobilbefordringen bestaar der et særligt Afhængighedsforhold mellem Anlægs- og Driftsomkostninger og som Følge deraf ogsaa mellem faste og variable Omkostninger, fordi Vejbanens Art og Tilstand øver en meget betydelig Indflydelse paa Automobilernes Driftsudgifter.

Ved en Grusvej kan Forbruget af Benzin saaledes ligge ca. 50 pCt. over Forbruget paa den gode Vej, og Slidet paa Gummi, Motor og Karosseri er betydeligt større ved den første, ligesom denne Vejtype bliver dyrere, fordi den ikke tillader en større Hastighed. Vil man derfor bedømme Omkostningerne ved Automobilbefordring, maa man tage i Betragtning, at høje Vejudgifter — der er faste Udgifter — giver lave Driftsudgifter — der er variable Udgifter.

Som Følge af Vejbanens forskellige Indflydelse paa Bilernes Driftsudgifter forekommer det undertiden, at Priserne for Befordringen retter sig efter den Vejbane, der køres paa. Saaledes opgiver et amerikansk Transportforetagende, at det har beregnet, at Driftsudgifterne pr. mile ved en Ford Touring Vogn udgør 9,3 Cents paa en Jordvej og kun 6,9 Cents paa en Betonvej.¹⁾

I nedenstaaende Tabel er angivet, hvorledes man efter amerikanske Oplysninger beregner Besparelsen ved Benyttelse af en glat og haard Vej i Stedet for ved Benyttelse af en mindre god Vej ved forskellige Trafikmængder:

Trafiktæthed. Dagligt Vogn- antal	Antal Driftsdage	Ved en Mindre- udgift i Cents pr. Vognmile	Aarlig Mindreudgift i Dollars
1000	360	1	3600
2000	360	1	7200
1000	360	2	7200
2000	360	2	14400

Da Anlægs- og Vedligeholdelsesudgifterne, i Henhold til samme Kilde, for en Betonvej med en daglig Trafik paa 2000 Vogne udgør 2250 Dollars pr. eng. Mil, vil man af ovenstaaende Tabel se, at dette Beløb er betydelig mindre end Driftsbesparelserne.

En svensk Undersøgelse, der bygger paa den amerikanske Undersø-

¹⁾ Dr. rer. pol. Emil Merkert. »Personenkraftwagen, Kraftomnibus und Lastkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika, Berlin 1930, Side 274.

aarligt

gelse, er kommet til en Besparelse paa 1,5 Øre pr. Vognkilometer ved Benyttelse af en god Vej i Sammenligning med en Grusvej.¹⁾

Beløbet fremkommer saaledes	Udgift pr. Vognkilometer i Øre	
	Bedste Belægning	Grusvej
Afskrivning	4,3	4,7
Ringe	0,6	1,3
Reparationer	2,0	2,4
Olie	0,5	0,5
Ialt ...	7,4	8,9

En anden Beregning over Besparelserne i Bilernes Driftsomkostninger ved Benyttelsen af gode Veje i Stedet for daarlige stammer fra Dr. Eichner »Wirtschaftlichkeit und Produktivität des Ausbaues der Strassen für den Kraftwagenverkehr in der Provinz Hannover«, Halle 1927, Side 21—34, hvor Besparelserne er beregnet til at udgøre 22 pCt. af Driftsudgifterne, hvoraf 5,2 pCt. af de samlede Besparelser hidrører fra Gummiforbruget, 7,9 pCt. fra Brændsel og Smøreolie og 9 pCt. fra de øvrige Udgifter.

Besparelserne udgør for de enkelte Omkostninger:

Gummi	40 pCt.
Olie	30 -
Reparation	30 -
Afskrivning	20 -
I alt ...	25 pCt.

Til ovennævnte Besparelser kommer Tidsbesparelserne.

Det kan heraf sluttes, at Bilejerne ikke alene formaar at bære Bidrag til Vejanlæg og Vedligeholdelse, men at disse tilsyneladende Byrder endog er til Fordel for dem. Bilejerne faar paa denne Maade mere tilbage, end de yder, og Forholdet er i Virkeligheden det, at Dækning af Vejudgifterne ikke alene er mulig for Bilejerne, men de er endog ønskelige, for at Driftsudgifterne kan blive de mindst mulige og Konkurrencedygtigheden overfor andre Trafikmidler den størst mulige.

Det foregaaende vil have vist, at det gælder om at finde den Vejbane, der passer til den paagældende Trafikmængde, og at det er uøko-

¹⁾ Teknisk-Ekonomiska Utredningar rörande Vägväsendet. Vägar. Stockholm 1934, Side 140.

nomisk at have en Vejbane, der er enten stærkere eller svagere end nødvendigt.

Det skal endelig tilføjes, at en Vejbane kun bør benyttes af de Vogne, hvortil den er beregnet. Det er saaledes de tunge Lastvogne, der stiller særlige Krav til Vejbanens Kvalitet. Da en Forstærkning af Vejdækket imidlertid betyder en stærk Forøgelse af Anlægsudgifterne, og da det Antal Lastvogne, der fordrer det stærkere Dækslag, ofte er faa, vil det undertiden være hensigtsmæssigt at forbyde Trafik med saadanne Vogne. Som Eksempel skal efter en amerikansk Undersøgelse anføres¹⁾, at de sværeste Lastvogne nødvendiggør, at Vejudgifterne bliver $\frac{1}{4}$ større end ellers, medens deres Trafikmængde kun udgør 2,5 pCt. af den samlede Trafik. Skulde det udlignes gennem Beskatning, skulde den tunge Lastvogn være beskattet 6 à 7 Gange saa meget som den almindelige Lastvogn, medens dens Nyttelast kun udgør det dobbelte. Man vil heraf forstaa, at Kørsel med meget tunge Vogne betyder en meget stærk Forøgelse af Vejenes Vedligeholdelsesudgifter. Vejen ødelægges, naar der er tung Trafik, og det er i Reglen for kostbart at udbygge en Vej saaledes, at den egner sig til denne Trafik.

Foruden de svære Lastvogne slider Hestekøretøjer og Landbrugsmaskiner særlig haardt paa den nu benyttede Vejbelægning, hvørfør man maaske burde henføre visse Dele af Vejudgifterne til disse Transportmidler. Der kan ogsaa blive Tale om at forbyde Hestekøretøjer og Landbrugsmaskiner paa de egentlige Automobilveje i videst muligt Omfang.

Saafernt Vejbanen er tilpasset efter den Trafikmængde, der i Almindelighed afbenytter den, vil man paa Forhaand kende de særlige Vedligeholdelsesudgifter, som skal til for at holde Vejen i den mest brugbare og mest økonomiske Orden. Selv om disse muligvis er voksende med Aarene, vil man dog være i Stand til at bestemme en aarlig Gennemsnitsudgift, saaledes at man ogsaa i Praksis vil kunne betragte Vedligeholdelsesudgifterne som en fast Udgift. Paa denne Maade kan samtlige Vejudgifter, herunder Afskrivninger, herefter opfattes som faste Udgifter. Dette gælder særlig ved de gode Vejbaner, hvor Vedligeholdelsen kun i ringe Grad er afhængig af Benyttelsens Omfang.

Af faste Omkostninger, som indgaar i Automobilejerens privatøkonomiske Virksomhed, maa særlig nævnes Forrentnings- og Afskrivningsomkostninger ved Bilernes og Garageanlæggenes Anskaffelsesudgifter. Dispositionerne ved Kapitalanbringelsen er betydelig mere overskuelige end ved Banerne, saalænge Virksomhederne er forholdsvis smaa, fordi Vognene afskrives over en kort Periode, saaledes at det er muligt at skønne

¹⁾ jfr. Emil Merkert, Side 262.

over Udnyttelsesmulighederne for hele Perioden. Kapitalen, der bindes i Bilen, er ogsaa relativ lille, fordi Befordringsenheden er lille.

Hvor den erhvervsmæssige Automobildrift drives i mindre Omfang, maa Udgiften til Chaufføren betragtes som en fast Omkostning, medens der vanskeligt kan tales om Omkostninger af denne Art ved den private Biltrafik, hvor Ejeren selv kører sin Vogn.

Til de variable Omkostninger henregnes Udgifterne til Brændsels- og Smøreolie samt en væsentlig Del af Vedligeholdelsesudgifterne.

Forholdet mellem de faste og variable Omkostninger vil iøvrigt variere ikke lidt efter Automobilets Størrelse. I nedenstaaende Tabel har man anført nogle Oplysninger om dette Forhold ved Lastbiler af forskellig Lastevne.¹⁾

	2,5 t Vogn	5 t Vogn	med Paahængsvogn	
			10 t Vogn	15 t Vogn
faste.....	61,5 %	49,2 %	51,5 %	53,0 %
variable.....	38,5 %	50,8 %	48,5 %	47,0 %

At Forholdet mellem faste og variable Omkostninger er afhængigt af Vognenes Udnyttelse er ganske naturligt, og af nedenstaaende Tabel vil det fremgaa, i hvilket Omfang.²⁾

Aarlig Ydelse i km	Andel for faste Omkostninger
25 000	39,0 %
30 000	34,7 »
35 000	31,4 »
40 000	28,5 »
50 000	24,4 »
60 000	21,2 »

Hvad der er sagt foran om de faste og variable Omkostningers indbyrdes Forhold, gælder dog kun under Forudsætning af, at de paagældende Automobilvirksomheder er relativt smaa.

Ved større Virksomheder vil Forholdet være det, at de faste Omkostninger vil kunne deles i de absolut faste og de relativt faste, idet de første ikke kan undergaa nogen Forandring, medens den anden Gruppe derimod forandrer sig, eftersom Driftspræstationernes Antal ændrer sig. For et bestemt Antal Driftspræstationer er de sidste absolut faste.

¹⁾ Um die Zukunft des deutschen Landverkehrs, Side 19.

²⁾ Um die Zukunft des deutschen Landverkehrs, Side 11.

Til de absolut faste Udgifter hører Forvaltningsudgifter, Garageudgifter og Vedligeholdelse og Rengøring af Driftsanlæggene, saaledes at man kan sige, at disse Udgifters Størrelse er bestemt af de paa langt Sigt bundne Kapitaler.

De relativt faste Udgifter bestaar hovedsagelig i Forrentning, Forsikring og særlige Udgifter for den enkelte Vogn. Disse er saaledes kun faste, hvor det drejer sig om et bestemt Antal Vogne, men varierer med disses Antal.

De absolut faste Udgifter kan saaledes ikke eller sjældent aftage og vokser som Regel kun i store Spring, medens de relativt faste Udgifter vokser eller aftager i Forhold til Forøgelserne eller Indskrænkningerne af Vognparken. De samlede faste Udgifter pr. Vogn aftager saaledes i Forhold til Antallet af Vogne. For enhver Virksomhed maa det være Maalet at naa den højeste Udnyttelse indenfor den valgte Størrelsesorden, saaledes at Forholdet mellem absolut faste og relativt faste Udgifter bliver det gunstigst mulige.

IV. Terminal- og Førseksudgifter.

Man har af det foregaaende set, hvorledes Omkostningerne pr. Enhed varierer med Befordringsomfanget, fordi en væsentlig Del af Omkostningerne er faste. Der er imidlertid en anden Ejendommelighed ved *Banernes* Omkostninger, og denne er den væsentligste Forklaring paa, at *Bilernes* Befordringspriser i mange Tilfælde ligger under *Banernes*. *Banernes* variable og til dels ogsaa de faste Omkostninger falder i to Dele, nemlig Omkostninger ved de stationære Anlæg, Terminaludgifterne — der er uafhængige af Transportlængden — og Omkostninger ved Befordringen — Førseksudgifterne —, som varierer med Transportlængden.

Ved Personbefordringen er Terminaludgifterne forholdsvis smaa som Følge af de ringe Udgifter paa Afgangs- og Ankomststationer ved Ekspedition af Personer. Ved Personbefordringen er det derfor Førseksudgifterne, som særlig øver Indflydelse paa Omkostningerne.

Ved Godsbefordringen er Terminaludgifterne derimod af stor relativ Betydning, fordi der er forbundet et omfattende Arbejde med Godsets Afsendelse og Modtagelse og med Togformering. Endvidere beslaglægger Godsbefordringen en stor Del af Materiellets Tid paa Stationerne, saaledes at der ogsaa for Materiellets Vedkommende maa skelnes mellem Terminal- og Førseksstid. Terminaludgifterne er af særlig stor Betydning ved Stykgodsbefordringen, hvor *Banernes* Arbejde ved Godsets Behandling paa Afsendelses- og Modtagelsesstationen er særlig omfattende. Ved Vognladningsgodset er Terminaludgifterne mindre, fordi Læsning og Losning foretages af Forsenderne. Det siger sig selv, at

Terminaludgifterne maa være særlig tyngende for Transporter over de kortere Afstande.

Førselsudgifterne¹⁾ er dog aftagende med Længden, fordi Trafikken over de længere Afstande besørges med gennemgaaende Tog, der har kort Ophold og stor Hastighed, saaledes at de beslægtede mindre Lokomotiv-, Vogn- og Personaletid, hvorved Omkostningerne bliver forholdsvis mindre end paa de kortere Afstande. Endvidere falder der forholdsvis færre Omlæsninger og Omrangeringer paa Befordringer over længere Afstande.

I nedenstaaende Figur¹⁾ er vist, hvorledes Omkostningerne pr. Ton-kilometer er faldende med Befordringsafstanden.

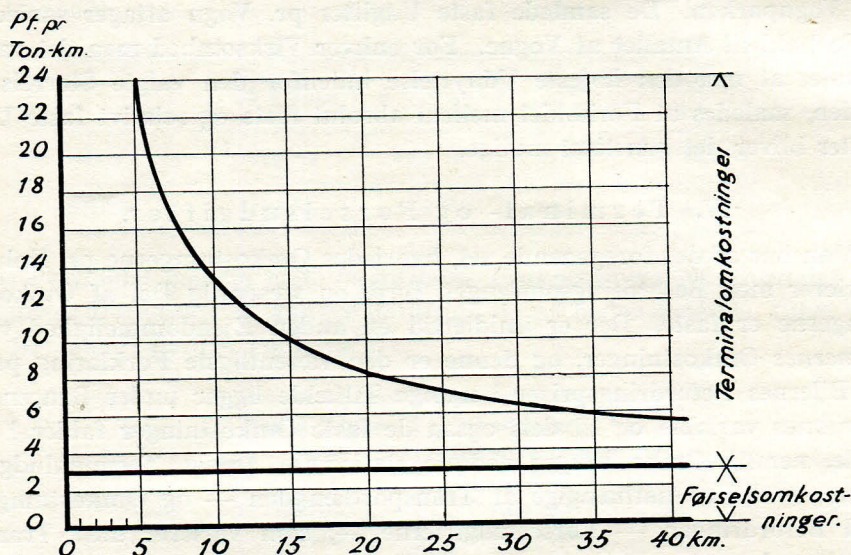


Fig. 6.

Det fremgaar af Figuren, at Terminalomkostningerne er større end Førselsomkostningerne indtil en Afstand paa ca. 40 km.

Forholdet mellem de enkelte Omkostningsgrupper ved Person- og Godsbefordringen vil fremgaa af nedenstaaende Tabel over Omkostningernes Fordeling.²⁾

Ved *Automobilbefordring* kan der ogsaa skelnes mellem Terminal- og Førselsudgifter, omend Førselsudgifterne spiller en relativt større Rolle end ved Banerne. Ved Personbefordring og hvor der foregaa direkte Læsning og Losning — hvor der altsaa ikke er Tale om Opsamling eller Fordeling af Gods fra og henholdsvis til flere Forsendere —

¹⁾ Prof., Dr. Ing. Carl Pirath »Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft«, Berlin 1934, Side 30.

²⁾ Um die Zukunft des deutschen Landverkehrs, Side 30.

er Bilerne Terminaludgifter lave, hvad der som nævnt faar Betydning ved en Sammenligning af Omkostningerne for henholdsvis korte og lange Afstande. Ved Stykgodsbefordringen er Forskellen mellem Bane og Bil dog ikke altid saa stor, som man paa Forhaand kunde vente. Hvor Bilvirksomheden bliver større, maa Godset hentes og bringes i

	Persontog	Godstog
Terminalomkostninger...		
Ekspedition	9,8 %	31,8 %
Togformering	14,0 »	23,9 »
Førselomkostninger	76,2 »	44,3 »
	100,0 %	100,0 %

mindre, dertil egnede Biler, ligesom ved Banerne, og der bliver derved et tilsvarende Pakhusarbejde, saaledes at Forholdet mellem Terminal- og Førselsudgifter ved saadanne meget store Automobil-Vognmandsforretninger noget mere nærmer sig til Forholdet ved Banerne.

Der er ved Banernes og Bilerne Terminaludgifter dog den Forskel, at der for de førstes Vedkommende forekommer de saakaldte Togformeringsudgifter, medens dette ikke er Tilfældet for Bilerne.

V. Sammenlignende Omkostningsstatistik.

For at give et Indtryk af Forholdet mellem faste og variable Omkostninger ved Bane- og Bildrift har man nedenfor i to Tabeller angivet, hvorledes Omkostningerne forholdsmæssigt set fordeler sig paa faste og variable Omkostninger. De paagældende Tabeller er udarbejdet paa Grundlag af de almindeligst forekommende faktiske Forhold med Hensyn til Omkostningernes Fordeling mellem faste og variable. Den første Tabel omfatter Omkostningerne ved Bane og Biler efter tyske Forhold, og der er regnet med saavel de nuværende privatøkonomiske Omkostninger, som med de øvrige objektive Omkostninger, d. v. s. Samfundets Vejudgifter, for saa vidt disse har kunnet henregnes til Biltrafikken¹⁾. Den anden Tabel omfatter kun Bilbefordring i de forenede Stater, og den er baseret paa en Virksomhed, der omfatter henholdsvis 20 Omnibusser og 10 Lastvogne. Omnibusserne regnes at tilbagelægge 60.000 miles og Lastvognene 20.000 miles aarlig. Omkostninger inkluderer kun den Del af de samfundsmæssige Omkostninger, som er repræsenteret gennem Benzinskatten (ca. $\frac{1}{3}$).²⁾

¹⁾ Prof., Dr. Ing. Carl Pirath »Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft«, Berlin 1934, Side 203 og 205.

²⁾ E. Merkert, Side 70 og 74.

Det havde været mest formaalstjenligt at gennemføre en saadan Sammenligning paa Grundlag af danske Forhold. Dette har dog ikke været muligt, dels fordi der ikke findes Omkostningsberegninger for vore Baner, dels fordi det er vanskeligt at fremskaffe Omkostningsberegninger for Lastbiltrafikken, og endelig fordi disse sidste ikke vilde have nogen større Værdi, fordi det kun vilde være muligt at faa de privatøkonomiske, men ikke de samfundsøkonomiske Omkostninger klarlagt. Endvidere vilde Oplysninger om de privatøkonomiske Omkostninger være ret betinget, da de er meget varierende fra Sted til Sted som Følge af den skarpe Konkurrence.

*Konkurrence
influerer ikke
paa Sam-
menligning*

Tyske Forhold.

Omkostninger	Baner		Omnibusser		Last-automobiler	
	Per-soner	Gods	ekskl.	inkl.	ekskl.	inkl.
			Forrentning af Vejanlæg		Forrentning af Vejanlæg	
	%	%	%	%	%	%
I. Faste:						
Forrentning af faste Anlæg	12	11	1	} 17	1	} 25
— - ikke faste Anlæg	5	5	6		5	
Afskrivning	12	7	14	16	11	14
Forsikring	—	—	3	} 13	4	} 11
Vedligeholdelse af Materiel (¹ / ₃)	4	4	6		4	
Vedligeh. af Vejanlæg, Bygninger (¹ / ₃)	3	4	2		1	
Faste Personaleudgifter	19	24	3		6	
Administration o. l.	6	6	5		6	
Tils. ...	61	61	40	46	32	50
II. Variable:						
Brændsel, Olie o. l.	6	6	25		24	
Personale	18	18	11		23	
Vedligeholdelse af Materiel (² / ₃)	8	8	21		18	
Vedligehold. af Veje og Bygninger (² / ₃)	7	7	3		3	
Tils. ...	39	39	60	54	68	50
III.						
Ialt ...	100	100	100	100	100	100

Betragter vi først den tyske Statistik, vil vi se, at denne anvender relative Tal, hvoraf det fremgaar, at de faste Omkostninger ved Banerne baade ved Person- og Godsbefordring udgør 61 pCt. og de variable 39 pCt. af de samlede Omkostninger, medens de tilsvarende Tal er 40 pCt. og 60 pCt. for Omnibusser og 32 pCt. og 68 pCt. for Lastvogne, naar

Amerikanske Forhold (U. S. A.).

	Lastvogn % af samtlige Udgifter	Omnibus % af samtlige Udgifter
<i>A. Konstante Driftsomkostninger:</i>		
1. Forrentning af Vognene, 5-aarig økonomisk Levealder og en Rentefod af 6 %	1,7	1,9
2. Garage (Forrentning og Afskrivning)	3,8	1,5
3. Almindelige Forvaltnings- og Forretningsomkostninger	25,0	22,2
4. Forsikring af Vognene	5,5	6,4
5. Offentlige Afgifter (Benzinskat ikke indbefattet).....	4,7	1,9
6. Vedligeholdelse af Driftsanlæggene	4,2	2,3
Tils. ...	44,9	36,2
<i>B. Variable Driftsomkostninger:</i>		
1. Benzin til en Pris af 21 Cent for 1 Gallon og et Forbrug af 1 Gallon paa 7 miles	9,4	11,4
2. Olie og Fedt	1,2	1,7
3. Dæk og Slanger — 300 Dollars, hhv. 500 Dollars ved Brugbarhed af 10,000 miles, hhv. 18,000 miles	9,4	10,6
4. Chaufførløn	14,0	17,1
5. Vedligeholdelse af Vognene	12,5	12,4
6. Afskrivning af Vognene ved en samlet Kørsel paa 100,000 miles, hhv. 280.000 miles og en Restværdi paa 250 Dollars	8,6	10,6
Tils. ...	55,1	63,8
<i>Samtlige Driftsomkostninger ...</i>	100,0	100,0

Vejomkostningerne ikke medregnes. Medregnes disse bliver Tallene 46 pCt. og 54 pCt. for Omnibusser og 50 pCt. og 50 pCt. for Lastautomobiler. Deler man Omkostningerne mellem personlige og saglige, har Banerne ca. 60 pCt. for de personlige, medens Bilerne ligger væsentlig lavere, et Moment, der har en ikke ringe Betydning, naar man anlægger et Beskæftigelsessynspunkt.

De faste Udgifter i den amerikanske Tabel er som nævnt mindre, end de egentlig skulde være, fordi der ikke er regnet med de fulde Anlægsudgifter for Veje, og den Del af disse Udgifter, der er medregnet, er opført som variabel Udgift under Udgifter til Benzin. Til Gengæld er de faste Udgifter relativt store i U.S.A., fordi Administrations- og Reklameudgifter er særlig høje her. Det er iøvrigt en almindelig Anskuelse i U. S. A. blandt sagkyndige, at Bilerne kun dækker ca. $\frac{1}{3}$ af de samlede Vejudgifter.

Endvidere skal anføres, at man i en svensk Undersøgelse, »Jernvæg

og Automobiltrafik 1934«, er kommet til det Resultat, at de faste Omkostninger ved en 4 Tons Lastbil, der aarlig kører 70,000 km udgør 6.160 Kr. af en samlet Udgift paa 21.000 Kr. eller ca. 30 pCt. Ved denne Beregning er der heller ikke regnet med Anlægsudgifterne ved Vej-anlæggene som faste Omkostninger, saaledes at de faste Omkostninger i Virkeligheden er betydelig større.

Af de i det foregaaende givne Oplysninger om Omkostningernes For-
deling mellem faste og variable vil det tydeligt fremgaa, at saavel Baner
som Biler hører til den paa Side 56 nævnte B Type, og sammenligner

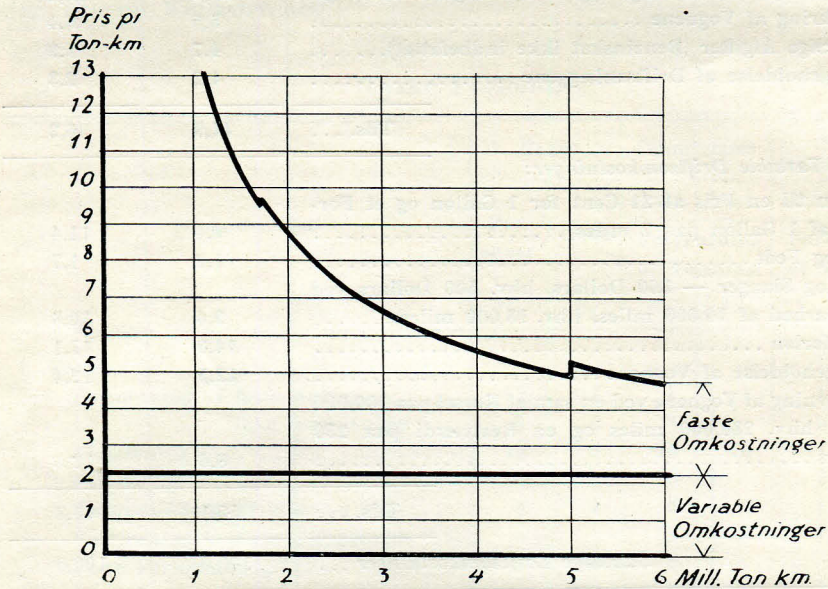


Fig. 7.

man med Industrien, hvor de faste Omkostninger i de fleste Tilfælde udgør en væsentlig mindre Del af Totalomkostningerne, kan man konstatere, at Trafikmidlerne i udpræget Grad hører til B Typen og saaledes har en udpræget Fix-Kapital- og Omkostningsstruktur.

For at anskueliggøre, hvorledes de faste Omkostninger ved Banerne maa indvirke paa Befordringsprisen, eftersom Trafikmængden er større eller mindre, har man nedenfor i Kurven indtegnet Omkostningerne pr. Tonkilometer ved varierende Trafikmængde, idet Prof. Pirath, der har foretaget Beregningerne, har ladet Godsbefordringen bære en forholds-
mæssig Del af de faste Udgifter.¹⁾

Det fremgaa af Kurven, at der er en stærk Degression af Omkostningerne pr. Tonkilometer, eftersom Trafikmængden stiger. De er meget

¹⁾ Prof., Dr. Ing. Carl Pirath »Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft«, Side 193.

høje ved en lille Trafik, derefter falder de stærkt, til Trafikmængden naar en Middelstørrelse, hvorefter Nedgangen bliver mindre og mindre, indtil Trafikmængden naar sit Maksimum. Da denne Degression skyldes Forandringen i de variable Udgifters forholdsmæssige Andel i de samlede Udgifter, vil man forstaa, at de faste Udgifter ved Bane- og Automobilbefordring — som iøvrigt ved andre Transportforetagender — er af meget stor Betydning for den samlede Økonomi, og at det er ganske naturligt, at man søger at finde Muligheder for at faa det faste Anlæg udnyttet det mest mulige, for at Taksterne kan blive de mindst mulige.

De smaa Spring i Kurven skyldes, at de faste Anlæg maa udvides efterhaanden som Befordringsmængden vokser, og at denne Udvidelse som tidligere antydet foregaar diskontinuerlig.

Ved Automobilbefordringen vil en tilsvarende Kurve faa omtrent samme Udseende, og særlig hvor Bilernes faste Omkostninger omfatter de samlede objektive Omkostninger.

VI. Afstandens Betydning ved en Sammenligning af Bane- og Bilomkostningerne.

Som tidligere anført paa Side 27 er en Deling af Trafikken mellem Baner og Biler ikke mulig gennem den frie Konkurrence. For at opnaa en saadan rationel Deling er det nødvendigt at foretage en Sammenligning mellem Omkostningerne ved de to Befordringsmidler.

Da det ikke er muligt at gennemføre en Sammenligning af Bane- og Bilomkostningerne paa Grundlag af danske Forhold, har man valgt at gengive Beregninger paa Grundlag af tyske Forhold, foretaget af Dr. *Ladislaus von Héder* og Professor *Pirath*. Beregningerne er foretaget saaledes, at Omkostningerne for de enkelte Trafikarter inkluderer en procentvis Del af de faste Omkostninger, en Fremgangsmaade, der forekommer os meget betænkelig, fordi de faste Omkostninger strengt taget ikke kan fordeles paa Trafikarter. Da Formaalet med nærværende Af-snit kun er og kun kan være at fremstille Sagens Princip, kan der dog ikke rejses nogen Indvending herimod.

Vi skal først beskæftige os med de af Prof. *Pirath* foretagne Beregninger. I Figur 8¹⁾ er angivet, hvorledes Omkostningerne pr. Personkilometer varierer med Rejselængden for almindelig Personbil, Omnibus og 2. og 3. Klasses Jernbanebefordring med Eksprestog.

Det havde her været ønskeligt, om Prisen for Jernbanebefordring havde omfattet Person- i Stedet for Eksprestogsbefordring, fordi Automobilkonkurrencen er særlig følelig overfor den første.

Der er ved Beregningerne forudsat en Udnyttelse, der svarer til den i

¹⁾ Prof., Dr. Ing. Carl Pirath »Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft«, Side 197.

*Sluttes!
Principet
er jo forkert*

Tyskland forekommende, nemlig 50 pCt. for Automobil, 34 pCt. for 2. Klasse og 32 pCt. for 3. Klasse Jernbane.

Figuren viser, at det private Personautomobil har højere Omkostninger end Banerne (naar man beregner den kørende Indehaver almindelig Chaufførløn^{x)}), og at Omkostningerne ved Omnibuskørsel paa de større

x) Dette er jo kun en teoretisk Omkostning!

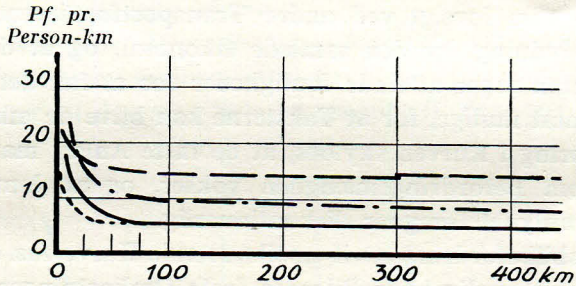


Fig. 8.

- Personautomobil, 50 % Udnyttelse.
- - - Omnibus, 50 % Udnyttelse.
- · — Jernbane, D-Tog, 2. Klasse, 34 % Udnyttelse.
- — — Jernbane, D-Tog, 3. Klasse, 32 % Udnyttelse.

Afstande ligger mellem 2. og 3. Klasses Jernbanebefordring, medens de paa Afstande indtil ca. 75 km ogsaa ligger under 3. Klasse Jernbane.

I Figur 9¹⁾ er angivet Omkostningerne pr. Tonkilometer ved Stykgodsbefordring paa Jernbane med 18 pCt. Udnyttelse og ved en Lastbilbefordring med 50 pCt. Udnyttelse.

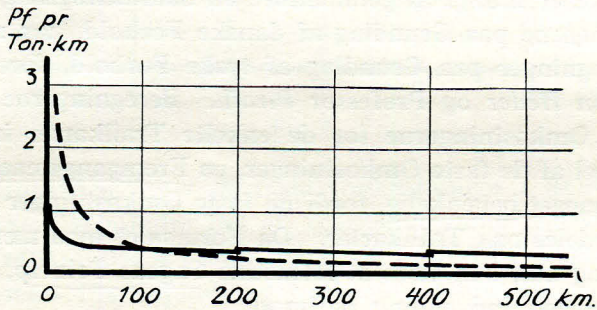


Fig. 9.

- - - Jernbane, Fragtstykgods, 18 % Udnyttelse.
- Lastbil 5 t, 50 % Udnyttelse.

Befordringen pr. Lastautomobil er her den billigste til ca. 130 km. hvorefter Banebefordring bliver den billigste, skønt Udnyttelsen af Vognene her er meget ringe.

For at give et Indtryk af, hvad den daarlige Udnyttelse af Jernbanemateriellet betyder for Prisen pr. Tonkilometer, er der i Figur 10¹⁾

¹⁾ Prof., Dr. Ing. Carl Pirath »Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft«, Side 198.

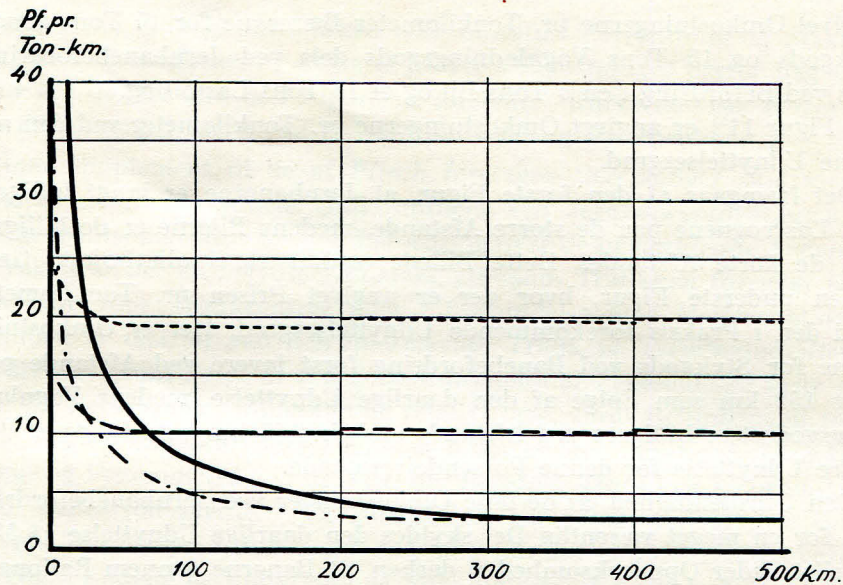


Fig. 10.

- Jernbane 15 t Vogn, Fragtstykgods.
- · - Jernbane 15 t Vogn, Vognladningsgods.
- - - 5 t Lastbil.
- - - 15 t Lastbiltog.

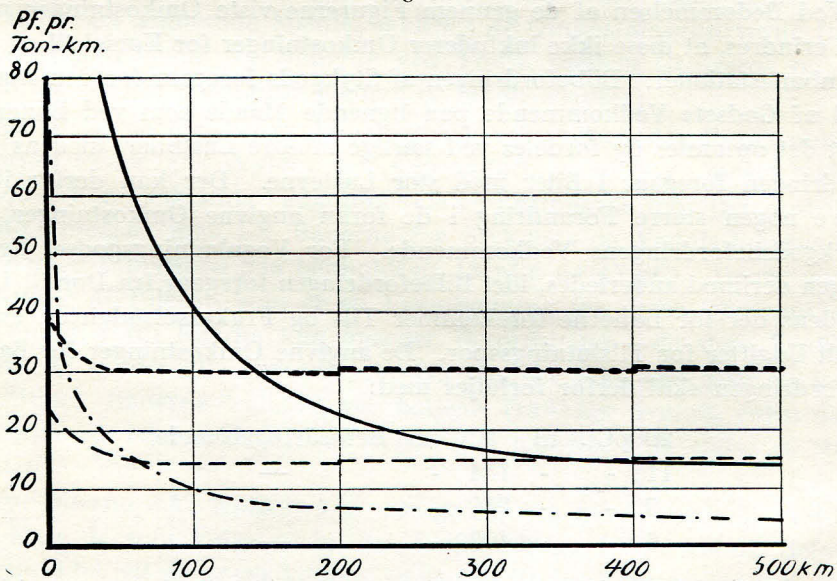


Fig. 11.

- Jernbane 15 t Vogn, Fragtstykgods, 18 % Udnyttelse.
- · - Jernbane 15 t Vogn, Vognladningsgods, 50 % Udnyttelse.
- - - 5 t Lastbil, 65 % Udnyttelse.
- - - 15 t Lastbiltog, 65 % Udnyttelse.

angivet Omkostningerne pr. Tonkilometer Bæreevne for 15 Tons Fragtstykgods og 15 Tons Vognladningsgods dels ved Jernbanebefordring, dels ved Befordring i en 5 Tons Bil og et 15 Tons Lastbiltog.

I Figur 11¹⁾ er angivet Omkostningerne pr. Tonkilometer ved den angivne Udnyttelsesgrad.

Det fremgaar af den første Figur, at Jernbanerne er langt billigere end Lastvognene paa de større Afstande, medens Bilerne er de billigste paa de korte Afstande. Dette Billede ændrer sig i allerhøjeste Grad i den underste Figur, hvor der er angivet Prisen pr. Tonkilometer med den i Praxis forekommende Udnyttelsesgrad. Her er Omkostningerne for Stykgods ved Banebefordring først lavere ved Afstande paa over 150 km som Følge af den daarlige Udnyttelse, medens Vognladningsgodset er billigere ved Afstande omkring 55 km som Følge af den bedre Udnyttelse for denne Forsendelsesmaade.

Den Omstændighed, at de høje Omkostninger ved Jernbanebefordringen for en meget væsentlig Del skyldes den daarlige Udnyttelse af Materiellet, leder Opmærksomheden derhen, at Banerne gennem Rationaliseringsbestræbelser maa søge at bringe denne Udnyttelse op til dens Maksimum. En Vej hertil er uden Tvivl den tidligere omtalte Beholderbefordring, som enhver Bane derfor maa tage et velovervejte Standpunkt til.

Ved Bedømmelsen af de gennem Figurerne viste Omkostninger maa det erindres, at disse ikke inkluderer Omkostninger for Kørsel til og fra Jernbanestationer. Bilbefordringen af Stykgods foregaar for den største Del af Godsets Vedkommende paa lignende Maade som ved Banerne, idet det opsamles og fordeles ved særlige mindre Lastbiler, medens Befordringen foregaar i Biler med stor Lastevne. Der kan derfor ikke blive nogen større Forandring i de foran angivne Omkostninger for Stykgodsbefordringens Vedkommende. For Vognladningsgodset ligger Sagen derimod anderledes, idet Bilbefordringen foregaar fra Dør til Dør, medens der for Banerne forekommer Til- og Frakørselsudgifter, eventuelt Udgifter for Tilslutningsspor. De angivne Omkostninger for Banebefordringen skal derfor forhøjes med:

	20 pCt. til	50 km	Befordringslængde	
11	-	-	154	-
9	-	-	250	-
6	-	-	400	-

Som Følge af disse Forhøjelser forhøjes Grænsen for Lastautomobilernes Konkurrence fra 55 km til 65 km.

Det maa ved Bedømmelsen af foranstaaende Tal erindres, at Omkost-

¹⁾ Prof., Dr. Ing. Carl Pirath »Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft«, Side 198

ningerne for Automobiltrafikken ikke omfatter Forrentning og Afskrivning af Vejanlæggene, og at de objektive Omkostninger derfor ligger 10 à 15 pCt. højere end de i Figurerne angivne. Kurverne viser derfor en privatøkonomisk mere end en samfundsmæssig Sammenligning.

Som Supplement til de af *Pirath* foretagne Beregninger skal vi anføre, at de foran anførte Omkostninger ved Jernbanebefordringen er Gennemsnitsomkostninger ved Befordring over de paagældende Afstande. I Praksis er der en betydelig Forskel, eftersom Trafikken foregaar mellem indbyrdes Trafikcentre eller i Forbindelse med Mellemstationer. Grunden er den, at ved den førstnævnte Trafik er Terminaludgifterne relativt lave som Følge af den gode Udnyttelse af Personale og faste Anlæg, og Førselsomkostningerne er relativt lave, fordi Befordringen foregaar med gennemkørende Tog, der beslaglægger mindre Lokomotiv-, Vogn- og Personaletid end de Tog, der besørger Trafikken i Forbindelse med Mellemstationerne. Til Illustration heraf kan anføres, at sidstnævnte Tog bruger 3 til 5 Gange saa lang Køretid som det gennemkørende Tog. Endelig er Udnyttelse af Vognmateriellet langt bedre ved Trafikken mellem Trafikcentre end ved Trafik i Forbindelse med Mellemstationer.

Alle de nævnte Forhold medfører, at ikke alene Afstandene er af Betydning, men at Trafikkens Ind- og Udleveringssteder ogsaa spiller ind paa en meget afgørende Maade, saaledes at Omkostningskurverne forskyder sig til Gunst for Banerne ved Trafik mellem Centrene og til Gunst for Bilerne ved Trafik mellem de lokale Pladser.

Naar Priserne for Automobilbefordring i Virkeligheden ligger under Banernes Priser, saa skyldes det, som anført, at Biler er meget bedre udnyttet. For Tysklands Vedkommende er Lastbilerne udnyttet med ca. 65 pCt., medens man for Banerne for Stykgods og Vognladningsgods kun har en Udnyttelse paa henholdsvis 18 pCt. og 45 pCt. Denne gode Udnyttelse af Bilerne, som er en Forudsætning for deres Økonomi, er kun mulig, fordi Bilerne kun opsøger Befordringer i de store Trafikcentre og skyder alle Befordringer fra sig, der ikke kan give en stor Udnyttelse. Banerne derimod maa betjene Trafikken overalt, enten den er økonomisk eller ikke, og har derfor den daarligere Udnyttelse af Materiellet.

Hvor Bilerne ikke længere kan udsøge sig den mest lønnende Trafik, men hvor de som Følge af en ny Trafikordning bliver eneste Befordringsmiddel, vil de ogsaa komme til at lide under Følgerne af den tid- og mængdemæssige Ulighed i Afsendelse og Modtagelse fra og til samme Sted. Naar Bilen ogsaa skal køre, selv om der kun er en meget lille Transportmængde at transportere vil Udnyttelsen af Materiellet synke og nærme sig Banernes, og samtidig maa Befordringsprisen stige. Endnu

Omkostninger ved Stykgodsbefordringer pr. Tons i RM.

	Afstand i km	A. Jernbane						B. Lastbil		
		I. Totalomkostning			II. Totalomkostning ekskl. Omkostninger til Administration og Anlæg			$\frac{2}{3}$ udnyttet 20,000 km aarlig + 20 % Tillæg for Tomkørsel		
		ved Indlevering af								
		1½ t	5 t	15 t	1½ t	5 t	15 t	1½ t	5 t	15 t
a	10	21.27	21.27	21.27	13.90	13.90	13.90	4.80	3.01	1.50
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		45.47	40.27	29.47	38.10	32.90	22.10			
a	20	22.30	22.30	22.30	15.30	15.30	15.30	9.60	6.02	3.—
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		46.50	41.30	30.50	39.50	34.30	23.50			
a	30	24.55	24.55	24.55	16.—	16.—	16.—	14.40	9.03	4.50
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		48.75	43.55	32.75	40.20	35.—	24.20			
a	40	25.85	25.85	25.85	16.60	16.60	16.60	19.20	12.04	6.—
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		50.05	44.85	34.05	40.80	35.60	24.80			
a	50	26.74	26.74	26.74	17.10	17.10	17.10	24.—	15.05	7.50
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		50.94	45.74	34.94	41.30	36.10	25.30			
a	70	28.44	28.44	28.44	18.40	18.40	18.40	33.60	21.07	10.50
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		52.64	47.44	36.64	42.60	37.40	26.60			
a	100	34.29	34.29	34.29	21.80	21.80	21.80	48.—	30.10	15.—
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		58.49	53.29	42.49	46.—	40.80	30.00			
a	150	40.53	40.53	40.53	25.50	25.50	25.50	72.—	45.15	22.50
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		64.73	59.53	48.73	49.70	44.50	33.70			
a	200	46.58	46.58	46.58	30.20	30.20	30.20	96.—	60.20	30.—
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		70.78	65.58	54.78	54.40	49.20	38.40			
a	300	58.23	58.23	58.23	36.—	36.—	36.—	144.—	90.30	45.—
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		82.43	77.23	66.43	60.20	55.—	44.20			
a	500	78.55	78.55	78.55	48.60	48.60	48.60	240.—	150.50	75.—
b + c		24.20	19.—	8.20	24.20	19.—	8.20			
		102.75	97.55	86.75	72.80	67.60	56.80			

a: Omkostninger for Jernbanebefordringer.

b + c: Bilbefordring til og fra Jernbane.

mere vil dette blive Tilfældet, hvor Biler ligesom Banerne maa paatage sig den hele Trafik i tyndt befolkede Egne. For Banebefordringen gælder derimod det omvendte, idet Banernes Omkostninger vil blive lavere, naar Bilerne overtager de Befordringer, som de besørger billigere end Banerne, fordi disse Befordringer samtidig er de mest tabgivende for Banerne.

Dr. *Ladislaus von Héder* har behandlet Bane- og Bilomkostningerne i »Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegen Eisenbahn und Kleinbahn«, Berlin 1931.

Vi har paa foregaaende Side gengivet Værkets Tabel II over Banernes og Bilernes Omkostninger ved Befordringen af Stykgods. Banernes Omkostninger gælder dels Totalomkostningerne, dels Omkostningerne ekskl. Administration og Anlæg, og endvidere er Omkostningerne ved Til- og Frakørsel til Banestationerne angivet særskilt.

Gaar man ud fra Totalomkostningerne, og medregner man Omkostningerne ved Omlæsning og Til- og Frakørsel, ser man, at en Lastbil paa 1,5 Tons er billigere til en Afstand paa ca. 140 km og en 5 Tons Lastvogn til ca. 230 km. Ser man bort fra Til- og Frakørslerne, er 1,5 t Bilerne kun konkurrencedygtige til en Afstand af ca. 60 km, og dette vil i mange Tilfældet være det mest afgørende, fordi Bilerne for Stykgodsbefordringen vil have tilnærmelsesvis de samme Omkostninger som Banerne med Afhentning og Tilbringning af Stykgodset.

I samme Værk findes der tilsvarende Oplysninger om Befordringen af Vognladningsgods paa Banerne i Sammenligning med Bilerne. Vi skal dog ikke komme nærmere ind herpaa, men tillade os at henvise til det paagældende Værk. Kun skal vi anføre, at Forfatteren kommer til det Resultat (Side 87), at en Lastbil paa 1½ t kan konkurrere med Banerne til en Afstand paa 28—30 km, og for en Lastbil paa 5t og 15 t er de tilsvarende Afstande 40—42 km og 90—95 km. Der er her for Jernbanebefordringens Vedkommende regnet med Omkostninger for Til- og Frakørsel i Forbindelse med Jernbanestationen. Der er ved Beregningerne for Vognladningsgods forudsat den samme Aarspræstation og Udnyttelse som for Stykgodset.

Sammenligning mellem Bane- og Bilbefordringsomkostningerne er ogsaa foretaget af andre Forfattere, f. Eks. Merkert, »Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen«, Berlin 1926. Endvidere *E. Giese* »Die Wirtschaftlichkeit des Personenüberlandverkehrs«, Berlin 1930.

VII. Omkostninger og Udenrigshandel.

Set fra et samfundsmæssigt Synspunkt er det ikke uden Interesse, om Trafikmidlernes Omkostninger er af indenlandsk eller udenlandsk Oprindelse, idet dette Forhold paa den ene Side har Relation til den nationale Beskæftigelse og paa den anden Side til Disposition over den nationale Valuta. I begge Henseender er det i Nutiden af Betydning, at Trafikmidlernes Omkostninger helt eller for Størstedelen falder i Indlandet, og i denne Relation falder en Sammenligning mellem Baner og Biler ud til Gunst for Banerne.

Da den væsentligste »Automobilproduktion« her i Landet kun bestaar i en Samling af de importerede Dele, tilfalder Udgifterne ved Anskaffelsen af færdige Automobiler og de fleste Reservedele Udlandet. Det samme gælder de variable Udgifter til Gummi, Olie og Benzin. Alle disse Ting koster Valuta og giver kun en forholdsvis lille national Beskæftigelse og faa nye Eksportmuligheder. Man kan regne med, at over 40 pCt., maaske 50 pCt. af Automobilets Omkostninger giver Beskæftigelse og Indtægter for Udlandet og kræver betydelige Mængder af den nationale Valuta.

Anderledes ligger Forholdene for Jernbanernes Vedkommende. Der maa ganske vist indføres Brændsel i Form af Kul og Olie, og der maa ogsaa indføres en Del Maskiner, som ikke fremstilles her i Landet. I Hovedsagen fremstilles Jernbanernes Virkemidler ved indenlandsk Produktion, f. Eks. Lokomotiver hos Frichs, Vogne hos Scandia, og kun Raastoffer og Halvfabrikata maa indføres. En Fordeling af Omkostningerne ved Banerne ud fra dette Synspunkt vil vise, at kun højst 10 à 20 pCt. vil kræve Valuta, der vil tilfalde Udlandet og give Beskæftigelse dér.

Vi maa gøre opmærksom paa, at det vil være en Misforstaaelse at tro, at en Udvidelse af et Vej-Bro System kun vil kræve en stærkt begrænset Mængde Valuta. Forudsætningen for at en saadan Nybygning af Veje og Broer kan anses for rigtig maa være, at Landet iøvrigt har Raad til en meget stor Stigning i Indførselen af Automobiler, Gummi og Olie etc., d. v. s. at man har en stærk stigende Mængde Valuta til Disposition til Trafikbehovene.

Hvor megen Betydning man vil tillægge en saadan national Sammenligning er naturligvis skønsmæssig. Venter man, at Erhvervslivet forholdsvis hurtigt vil udvikle sig i Retning af en forøget international Arbejdsdeling, kan dette Forhold næppe tillægges større Betydning. Venter man derimod en Skærpelse af de nuværende Vanskeligheder, kan det blive nødvendigt at begunstige Banerne paa Bilernes Bekostning. Vi skal her kun pege paa Forholdet og overlade til Læserne, hvilken Vægt de vil tillægge de her fremsatte Betragtninger.

KAPITEL VII.

PRISPOLITIK.

Af den foregaaende Omtale af Banernes og Bilerne's Omkostninger vil det fremgaa, at begge disse Virksomheder er økonomisk præget af visse særlige Forhold, bl. a. de faste Omkostningers store Betydning i Forhold til de varierende og Terminaludgifternes store Betydning i Forhold til Førselsudgifter. Derimod adskiller de sig karakteristisk ved, at Banerne er en stor økonomisk Enhed, medens Bilerne er smaa privatøkonomiske Enheder, der anvender det offentlige nationale Enhedssystem af Veje. Disse Forhold har vist sig at have afgørende Betydning for den Prispolitik, som hver af de to Trafikmidler anvender.

I. B a n e r.

Da de første Baner blev anlagt, mente man, at de paa samme Maade som Vejene og Kanalerne skulde staa aaben for enhver privat Trafikering med egne Tog. Banelegeme og Driftsapparat blev paa denne Maade to særskilte økonomiske Enheder, og Tanken var da, at de enkelte Tog skulde betale for deres Anvendelse af Banelegemet. En saadan Deling var et Udtryk for den Tids stærke Interesse for den frie Konkurrencens Princip, men den maatte hurtigt opgives, fordi det stred mod Jernbandedriftens Karakter, og det førte da ogsaa til, at Banelegeme og Drift blev forenet i samme økonomiske Enhed, enten det nu skete i Form af et privat koncessioneret Selskab eller som direkte Statsdrift.

Den oprindelige Tanke var ogsaa uigennemførlig, fordi det vilde være overordentlig vanskeligt at føre en Prispolitik, der sikrede Anlæggenes Rentabilitet gennem den størst mulige Udnyttelse af de eksisterende Anlæg og derigennem de billigst mulige Omkostninger. Hvorledes skulde man kunne gennemføre særskilte Priser for Stykgods og Vognladningsgods og for mange enkelte Varesorter, hvis det ikke var det samme Selskab, som ejede saavel Banelegeme som Driftsapparat? Kun et saadant Selskab kunde regulere Banelegemets Udnyttelse efter rationelle Synspunkter til Samfundets Vel.

For Jernbanerne har der ikke været anden Mulighed end at samle hele Driften i en Enhed, der ejede baade Banelegeme og Driftsmidler, og denne Enhed har erfaringsmæssigt hurtigt stilet mod en Prispolitik, hvis Hovedprincip var, at enhver Transportart skulde betale de direkte Omkostninger, som denne Trafikart fremkaldte, og derudover en passende Andel af de faste Omkostninger.

Ud fra Formaålet var der en Modsætning mellem den offentlige Jernbandedrift og de private Jernbaneselskaber. Ved den første tilsigter man

kun at faa sine Omkostninger dækket, herunder Rente af den investerede Kapital, medens de private Selskaber tilsigtede at opnaa den størst mulige Monopolgevinst. Denne Modsætning har dog ikke haft større praktisk Betydning i de fleste Lande, idet Staten gennem Koncessioner og paa anden Maade øvede Indflydelse paa de private Selskabers Prispolitik, saaledes at disse i Almindelighed kun fik et normalt Udbytte af den investerede Kapital.

Man kunde her rejse det ofte diskuterede Spørgsmaal, om Staten skal tilstræbe Rente af den i Banerne anbragte Kapital, eller om den gennem lavere Priser skal søge en større Udnyttelse af Anlægget og lade den investerede Kapital være tabt. Ved den principielle Besvarelse maa man tænke paa Anlægget af en Bane som Helhed. Stat og Private har da en vis Kapital til Disposition, som kan anvendes enten til Baneanlæg eller til Bygning af f. Eks. en Fabrik, og Kapitalen bør da anvendes, hvor den kan give normal Rente. Kapitalen bør derfor ikke fratages Erhvervslivet, hvis den ikke kan give et samfundsmæssigt bedre Resultat ved at anbringes i en offentlig Transportvirksomhed. Forholdet er derimod et andet, naar en Bane er anlagt, og det viser sig, at Kapitalen ikke kan forrentes og afskrives paa normal Maade. Man maa da eventuelt nedskrive sin Kapital og søge den mindre Kapital forrentet og afskrevet, og Nedskrivning kan om fornødent fortsættes lige til det faste Anlæg har saa lav en Værdi, at man kan faa mere ud af at realisere det paa anden Maade.

Da Udbyttet af Banerne bl. a. varierer med de økonomiske Konjunkturer, maa Rentabiliteten bedømmes under Hensyn hertil.

Selv om man forlanger af en offentlig eller koncessioneret Bane, at den i kapitalmæssig Henseende skal behandles som enhver anden Erhvervsvirksomhed (f. Eks. Dampskibsruter, Trykkerier o. l.), maa der alligevel blive en Forskel i den Prispolitik, der maa føres. Der vilde ikke være blevet anlagt mange Baner, hvis der i alle Tilfælde skulde betales det samme for det samme Trafikarbejde, idet der ikke vilde være mange Varegrupper, der kunde betale en Pris, der svarede til Gennemsnitsomkostninger ved Transporten. Enhver Bane er af Hensyn til Rentabiliteten tvunget til at prisdifferentiere, d. v. s. at lade enhver Transportart bære sine variable Omkostninger og at lade de faste Omkostninger bære af de Trafik- og Varearter, der er i Stand dertil. Vi skal redegøre nærmere for denne Form for Prispolitik gennem et Eksempel, der er væsentlig simplere og lettere forstaaeligt end Virkelighedens komplicerede Forhold.

Naar der anlægges en Bane, maa der opstilles en Kalkule over, paa hvilket Grundlag den kan antages at ville forrente sig (idet vi ser bort fra Kulturbaner, der bygges for Tilskud fra det øvrige Samfund). Vi

antager, at en Kalkule over de aarlige Driftsudgifter vil vise, at de faste Omkostninger vil blive 100.000 Kr., og at de varierende Omkostninger med den forventede Trafik vil blive 100.000 Kr. Vi antager, at der kun er 2 Produkter at transportere, som vi kan kalde a og b, og at der regnes med en samlet Transport af 20.000 Tons. Hvis Banen derfor skal betale sig, maa Prisen sættes til 10 Kr. pr. Ton.

Hvis det nu viser sig, at den faktiske Transport kun bliver 16.000 Tons, nemlig 8000 Tons af saavel a som b, bliver der et Underskud paa 20.000 Kr., nemlig

Indtægter:

16.000 Tons à 10 Kr.....	= 160.000 Kr.
Udgifter, fast	100.000 Kr.
— varierende (16.000 Tons à 5 Kr.)..	80.000 -
	altsaa Underskud 20.000 Kr.

Man kan saa se lidt nærmere paa de to Produkters Efterspørgselskurver, jfr. Fig. 12, og man kan da konstatere, at det ene Produkt har

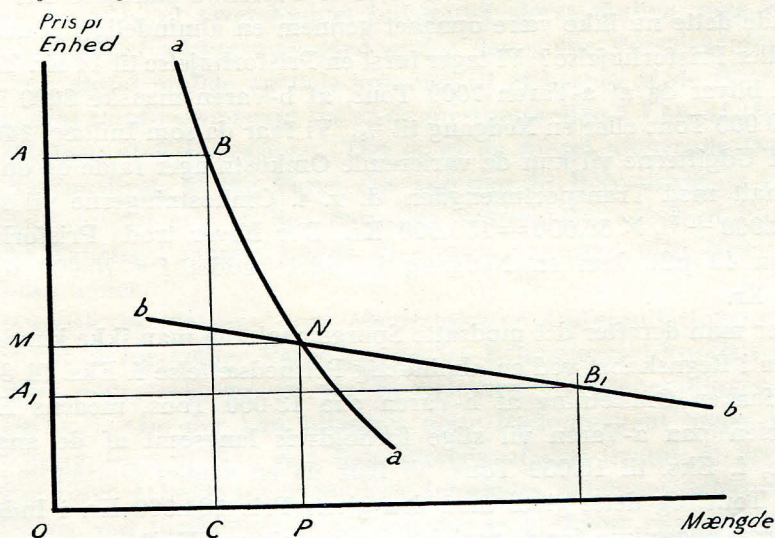


Fig. 12.

en meget stejl Efterspørgselskurve (koncisere udtrykt Efterspørgselskurven er uelastisk), medens den tilsvarende Kurve for det andet Produkt er meget flad (koncisere udtrykt Efterspørgselskurven er elastisk). Det vil sige, at i første Tilfælde vil en betydelig Prisforhøjelse ikke indskrænke Efterspørgselen stærkt (vi kan her tænke paa Landbrugsprodukter eller lignende Varer, som man ikke indskrænker Produktionen væsentligt af), og i det andet Tilfælde vil en mindre Prisnedsættelse betyde, at der bliver væsentlig mere at transportere (vi kan her tænke paa

et Teglværk, der gennem Nedsættelse af Transportomkostningerne bliver konkurrencedygtig paa Markedet i en stor By).

Vil man udtrykke dette med Tal, kan man sige, at a-Varen ved en Prisforhøjelse til 14 Kr. kun indskrænkes i sin Transport til 7.000 Tons, medens b-Varen ved en Prisnedsættelse til 8 Kr. faar en Transportmængde paa 13.000 Tons — og vi faar da følgende

Indtægter:

Transport af a Varen	98.000 Kr.
— - b —	104.000 -
	<hr/>
	202.000 Kr.

Udgifter:

faste	100.000 Kr.
variable (20.000 Tons à 5 Kr.)	100.000 - 200.000 Kr.
	<hr/>
Overskud	2.000 Kr.

Gennem denne Prisdifferentiering har vi altsaa opnaaet, at Banen fra at give Underskud paa 20.000 Kr. giver et Overskud paa 2000 Kr.

Kunde dette nu ikke være opnaaet gennem en almindelig Prisnedsættelse eller Prisforhøjelse? Vi tager først en Prisforhøjelse til 14 Kr. Transporten bliver da af a-Varen 7000 Tons, af b-Varen maaske 3000 Tons, i alt 10.000 Tons eller en Nedgang til $\frac{5}{8}$. Vi faar da som Indtægt 140.000 Kr. Af Udgifterne vil kun de varierende Omkostninger falde og da proportionalt med Transportmængden, d. v. s. Omkostningerne vil synke til $100.000 + \frac{5}{8} \times 80.000 = 150.000$ Kr. Der bliver trods Prisforhøjelsen paa 40 pCt. kun en Nedgang i Underskuddet fra 20.000 Kr. til 10.000 Kr.

Stiller man derefter det modsatte Spørgsmaal, om man ikke kunde faa Balance i Regnskabet ved en almindelig Prisnedsættelse f. Eks. til 8 Kr., vil vi faa en Omsætning af b-Varen paa 13.000 Tons, medens Efterspørgselen paa a-Varen vil stige forholdsvis langsomt af de angivne Grunde, f. Eks. til 10.000 Tons. Vi faar da en samlet Omsætning paa 23.000 Tons, og dette giver med den givne Pris 184.000 Kr. i Indtægt. Udgifterne stiger kun for de variable Omkostningers Vedkommende, men da proportionalt med Omsætningsstigningen i Forhold 16 til 23 eller med ca. 44 pCt. Vi faar en samlet Udgift paa 215.000 Kr. eller et Underskud paa 31.000 Kr. At lade et saadant Underskud bære af det øvrige Samfunds Medlemmer kan næppe siges at være forsvarligt, saa længe der er rimelige Muligheder for at faa Omkostningerne dækkede.

Den eneste resterende Fremgangsmaade er derfor, i det Tilfælde vi har opstillet, at gennemføre en Prisdifferentiering, saaledes at Balance opnaas ved at den ene Pris sættes op, den anden Pris sættes ned. Efter at have vundet denne Erkendelse, er det naturligt at gaa videre ad samme Vej, saaledes at man altid faar Dækning for de variable Omkostninger

og samtidig et saa stort Bidrag herover, at der for alle Befordringer under eet bliver Dækning for de faste Omkostninger.

Bidraget til de faste Omkostninger fastsættes saaledes paa Grundlag af det i Praksis meget mangelfulde Kendskab til Efterspørgselskurvernes Forløb, d. v. s. Befordringsmængdens Afhængighed af Befordringsprisen.¹⁾ Ved Overvejelser for hver enkelt Befordringsart, henholdsvis Vareart, paa hver enkelt Befordringsafstand kommer man til Klarhed over den Befordringsmængde, der vil komme til Befordring til en bestemt Pris, og hvor stort et Bidrag til de faste Omkostninger der kan regnes med. For den rent privatøkonomisk drevne Jernbane er Formaålet med saadanne Overvejelser at skaffe sig den størst mulige Indtægt, og det er for den ligegyldigt, hvilke Transporter, henholdsvis Varearter, der dækker de faste Omkostninger og eventuelt fremskaffer et Overskud. For en statsdrevne Jernbane er Maalet som anført derimod ikke det størst mulige Udbytte, men kun samme Forrentning som den paagældende Kapital havde givet, hvis den var anbragt i anden Virksomhed. Prisen maa derfor ikke — som ved den privatøkonomisk drevne Bane — fastsættes saaledes, at Overskuddet bliver det størst mulige, men derimod saaledes at Befordringsmængden under den givne Forudsætning bliver dels den størst mulige og dels kommer til at bestaa af de Befordringsarter, som samfundsmæssig set er de mest ønskelige f. Eks. af Hensyn til Udviklingen af Erhvervslivet. Det er af en meget afgørende Betydning for Næringslivet, hvilke Varer der kommer til Befordring og i hvilket Omfang, og det er som den naturlige Konsekvens heraf, at Fastsættelsen af Takster i mange Lande sker efter Samraad med Næringslivets Organisationer.

Teoretisk kunde man som Maalestok for Differentieringens Anvendelse ved de forskellige Varer gaa ud fra Efterspørgselskurvens Elasticitet, idet man forlangte en vis Ensartethed ved Behandlingen af alle Varearter.²⁾ Om der kan tillægges dette Ræsonnement nogen praktisk Betydning, maa vi lade staa hen allerede af den Grund, at der kun er ydet et ringe Arbejde for at studere, hvorledes Efterspørgselen vilde forandre sig ved forskellige Priser, og der er sjældent paa erfaringsmæssigt Grundlag tegnet Efterspørgselskurver for de forskellige Varer. Fremgangsmaaden har været det individuelle Skøn hos ledende Jernbanemænd, og da disse igennem deres Erfaring saa at sige har haft Antydning af Kurven i Hjernen, er man formentlig ikke kommet til daarlige Resultater. Efter vor Mening vilde det dog have været bedre, om de

¹⁾ Det koncise Udtryk er her Efterspørgselsens Elasticitet, men Læserne vil kunne forstaa Meningen ved at sammenligne Efterspørgselskurvernes Heldning i et givet Punkt, jfr. Fig. 1.

²⁾ Jfr. de S. 8 gjorte Henvisninger til Arbejder af Prof. Zeuthen og Docent Iversen.

individuelle Erfaringer var blevet støttet af foreliggende statistisk Materiale.

Gennemført i Praksis gaar Differentieringen saaledes ud paa, at der for samme Ydelser forlanges forskellige Priser, alt efter Trafikantens Evne og Vilje til at betale. Summarisk set kan det udtrykkes saaledes, at de billigere Varer kommer til Befordring mod Betaling af de direkte Udgifter, som de paafører Banerne, de saakaldte variable Udgifter eller Minimumsudgifter, medens man af de dyrere Varer forlanger, at de ikke alene skal dække Minimumsudgifterne, men ogsaa skal være alene om at dække de faste Udgifter. Noget lignende gælder Transporterne over de lange Afstande, der kun paalignes et mindre eller intet Bidrag til Dækning af de faste Udgifter, hvorved der skabes Mulighed for Befordring over Afstande, hvor den ellers var udelukket, og derved øge Muligheden af at gøre Landet til en national økonomisk Enhed.

Endelig er Differentieringen anvendt paa den Maade, at Banerne har ydet særlige lave Takster til betrængte Erhverv og til Begunstigelse af Landets Eksport og ofte til Import af Raaprodukter.

En særlig omtvistet Form for Differentiering er den personlige Differentiering, der fremkommer, hvor Banerne gaar saa vidt, at Trafikprisen aftales med den enkelte Kunde. Saalænge Banen paa denne Maade kan faa Trafik, der betales med et Beløb, der er større end de variable Omkostninger, er det i og for sig fordelagtigt for Banen, fordi der i hvert Fald ydes et Bidrag til Dækning af de faste Omkostninger. Fremgangsmaaden er imidlertid omtvistelig, fordi den fører til, at Normaltaksterne paa denne Maade sættes ud af Brug i et stadig stigende Omfang. Yderligere har den personlige Differentiering den Ulempe, at den i Reglen begunstiger den store Kunde paa Bekostning af den lille. Dette er ikke i Overensstemmelse med et demokratisk Samfunds Ønske om at stille alle lige og med den herskende Modvilje mod at se den økonomiske Magt i for høj Grad samlet hos de økonomisk stærke. Den personlige Differentiering vil derfor kun kunne betragtes som en Nødforanstaltning, og den vil næppe vinde almindelig Anerkendelse og Anvendelse gennem en længere Periode. I mange Landes Lovgivninger er den personlige Differentiering forbudt, saaledes i den amerikanske, og i den tyske Lovgivning har man overført saadanne Bestemmelser fra Jernbanelovgivningen til den nye Lovgivning vedrørende den regulerende Fjern-Godstrafik.

Foruden Differentieringen af Godstaksterne kender vi ogsaa Differentieringen af Persontaksterne. Denne Differentiering har sin ældste Form i de forskellige Vognklasser, hvor der foruden Differentiering dog ogsaa findes en Forskel i Ydelsen fra Banernes Side; i Forbindelse med Klasse- delingen vil det være naturligt at nævne Dobbeltbilletter og Børnebilletter.

Efterhaanden er man dog gaaet betydeligt længere. Det begrundes med, at Banerne, uden at angribe Efterspørgselen til Normaltaksterne, har kunnet drage ny Efterspørgsel til sig, som har været økonomisk fordelagtig eller i hvert Fald samfundsmæssig nyttig, idet Banerne uden direkte Udgifter har kunnet tilfredsstille et Behov efter Trafik hos store Dele af Befolkningen. Vi ser det f. Eks. for de billige Søndagsrejsers Vedkommende.

For Banerne er den Omstændighed, at de har faaet Monopol paa Befordringerne og herigennem er blevet i Stand til at differentiere deres Priser, saaledes blevet den virkelige Aarsag til, at det er blevet muligt at drive dem med et tilfredsstillende økonomisk Resultat. For Samfundet har Differentieringen ogsaa været af megen Betydning, fordi den har muliggjort Transporten af de mindre værdifulde Raastoffer i et Omfang, som har været af stor Betydning for Produktionen. For store sammenhængende Landomraader (f. Eks. Tyskland), hvor der kun i begrænset Omfang findes andre Befordringsmuligheder (Søværts- og Kanal-Transport), er det næppe for meget sagt, at hele den nuværende Arbejdsdeling støtter sig til Muligheden af Transporten til Lands, af Raastoffer o. l., og at Samfundets økonomiske Udseende vilde have været et helt andet, om Jernbanen ikke gennem sin Differentiering havde skaffet Mulighed for en saa geografisk heldig Fordeling af Produktionen og Afsætningen, som Tilfældet har været.

Om Differentieringen skal det dog bemærkes, at den sjældent er Resultatet af en samfundsmæssig Politik, hvad der ofte fremhæves, men at den er en i høj Grad nødvendig økonomisk Forudsætning for Driften af en monopoliseret Virksomhed med stor fast Kapital. Den vil ved saadanne Virksomheder blive gennemført i den Udstrækning, hvor det er muligt, og uden Hensyn til om det er en privat eller en offentlig Virksomhed, idet dens Opgave er at sikre det bedste Udbytte af den i et omfattende Anlæg bundne Kapital.

For at give et Billede af Jernbanernes Tarifsystem har man i omstaaende grafiske Fig. 13 angivet de tyske Fragsatser og Omkostningerne i Rpf. pr. Tariftonkilometer paa de forskellige Afstande¹⁾ Figuren viser tydeligt, at Taksterne for de højere Takstklasser — de dyrere Varer — staar langt over Omkostningerne, for at Banerne paa denne Maade kan faa Dækning for de faste Omkostninger.

Naar Bilerne fratager Banerne disse Befordringer, bliver der intet til Dækning af de faste Omkostninger eller til Dækning af Omkostningerne ved de Tariffklasser og Afstande, hvor Taksterne ikke dækker de variable Omkostninger.

¹⁾ »Landstrasse und Eisenbahnen« af Staatssekretär A. D. Vogt, udgivet af tyske Rigsbaner.

For at gennemføre en teoretisk rigtig Prispolitik, der hviler paa en rationel Omkostningsberegning, kan det i Henhold til det foran udviklede kun være Formaalet at bestemme Størrelsen af de variable Omkostninger for de enkelte Transportarter, fordi de faste Omkostninger ikke kan fordeles mellem de forskellige Befordringsarter. En Del af Banernes faste Omkostninger kan vel nok direkte tilskrives enten Person- eller Godsbefordringen, — særlig hvor Person- og Godstrafikken besørages adskilt paa særlige Spor og særlige Stationer, — og i saa Fald bør saa-

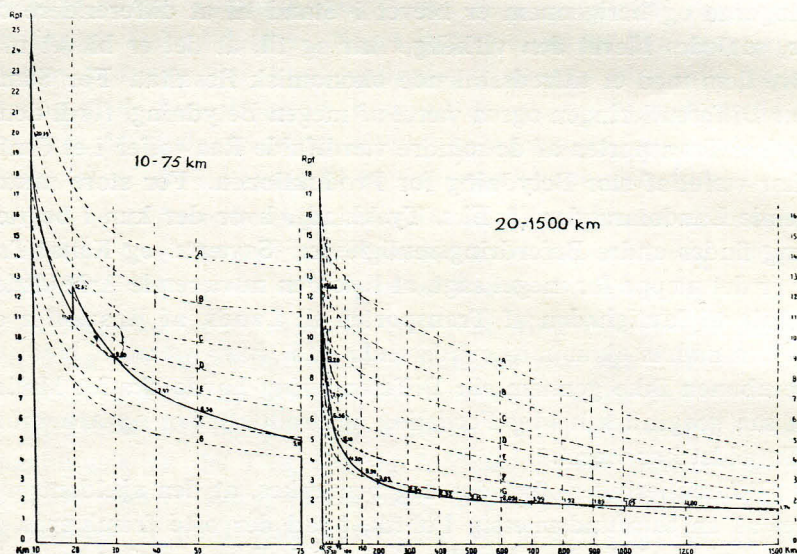


Fig. 13.

Omkostninger og Tariffer for Vognladningsgods pr. Tonkilometer i Rpf.

————— Omkostninger.
 Tarifklasserne A.—G.

danne faste Omkostninger naturligvis gennem Prisfastsættelser paa-lignes de respektive Befordringsarter. Den største Del af de faste Omkostninger kan imidlertid ikke henføres til nogen bestemt Trafikart. Dette gælder saaledes en stor Del af Udgifterne til Overledelsen og den Del af Udgifterne til Vedligeholdelsen af Baneanlæggene, som er en Følge af Vejrligets Indflydelse. Der kan derfor ikke anvises nogen Vej til en Fordeling af de faste Udgifter, og naar det i Almindelighed ved Om-talen af Opstilling af Omkostningsberegningerne anføres, at de faste Omkostninger er fordelt paa en bestemt Trafikart i Reglen i Henhold til et eller andet forholdsmæssigt Grundlag, saa har dette ikke nogen stærk Tilknytning til Virkeligheden og kan ialtfald ikke være normgivende for Prispolitikken. En Jernbane bliver anlagt, naar den samlede Befordrings-mængde kan dække de faste Udgifter (herunder Rente og Risikodæk-

ning), og hvilken Befordringsart der dækker dem, er uden Betydning for Kapitalanbringelsen.

Da de faste Omkostninger indenfor visse Grænser ikke paavirkes af Trafikkens Omfang, bør Banerne ikke tilbagevise nogen Befordring, der kan dække de variable Omkostninger, som den forårsager, dog forudsat at der er ledig Kapacitet, d. v. s. at Trafikken kan besørges med det forhaandenværende Apparat, og at man ikke derved skader sin Takspolitik paa andre Omraader og i Forhold til andre Kunder. Ogsaa af denne Grund maa Banerne søge at bestemme Omkostningerne for saa vidt angaar de variable Omkostninger eller de saakaldte Minimumsomkostninger.

Det kan her være paa sin Plads at understrege, at man ved de variable Omkostninger eller Minimumsomkostninger hidtil har forstaaet den Del af Omkostningerne, som vil stige, hvis Trafikmængden mere end rent forbigaaende stiger i en ikke ubetydelig Grad f. Eks. 10 til 20 pCt. Det er de saaledes opfattede variable Omkostninger, der maa være Basis for den almindelige Fastsættelse af Taksterne.

Et andet Omkostningsbegreb er Merudgiften eller Grænseomkostningen, hvorved man forstaar den direkte Merudgift, som følger af en bestemt Transport. Denne vil kunne variere stærkt fra Tilfælde til Tilfælde. Det kan f. Eks. tænkes, at en Befordring af 5 Vogne i et Tilfælde fordrer Indlæggelse af et Særtog, medens den en anden Gang kan besørges med den forhaandenværende Toggang, og derfor kun medfører meget ringe Udgiftsforøgelse.

At fastsætte Takster paa Grundlag af Merudgiften er teoretisk rigtigt, for saa vidt det betyder de fulde Konsekvenser af Prisdifferentieringen, men det strider mod det foran omtalte Lighedsprincip, og bør derfor kun anvendes med megen Forsigtighed. Fremgangsmaaden vil ogsaa støde paa praktiske Vanskeligheder, fordi dens Grundlag ofte vil briste, idet der ikke altid er den ledige Kapacitet, der er forudsat at være.

Banerne har kun sjældent ført en ren Omkostnings- og teoretisk orienteret Prispolitik. For det første er en teoretisk rigtig og rationel gennemført Omkostningsberegning noget forholdsvis nyt ved Banerne, og for det andet er Banernes Befordringspriser Gennemsnitspriser for hele Banenettet under eet, selvom dette bestaar af Banestrækninger, der bl. a. som Følge af den forskellige Udnyttelse vil have forskellige Omkostninger.

Saafremt Banerne altid havde ført en rationel Omkostningsberegning og en tilsvarende Prispolitik, vilde det næppe være forekommet, at Befordringspriserne vilde have ligget under de variable Omkostninger, idet en saadan Befordring betyder et ubetinget Tab. Man kan i saa Henseende henvise til Fig. 13 Side 84 og til de af de danske Stats-

baner for Driftsaaret 1930/31 foretagne Beregninger, der har givet følgende Resultat:

	Indtægter Mill. Kr.	Udgifter Mill. Kr.	Overskud Mill. Kr.
Personbefordringen	60,4	62,3	÷ 1,8
Godsbefordringen	53,7	55,0	÷ 1,4
Heraf Stykgods	17,5	29,7	÷ 12,2
Vognladningsgods og levende Dyr	36,2	25,3	10,8

Det anførte Eksempel omfatter saavel variable som faste Omkostninger (dog ikke Forrentning og Afskrivning), men det kan næppe være Tvivl om, at man kan drage den Slutning, at de variable Omkostninger i mange Tilfælde ikke er dækkede.

Ganske tilsvarende Forhold gør sig gældende ved tyske Rigsbaner, hvad de to nedenstaaende Tabeller tydeligt viser:¹⁾

Personbefordringen.

	Eksprestog	Iltoget	Persontog	Samtlige person- førende Tog
Driftstal.....	73,74	84,65	127,89	109,17
Økonomital	87,82	97,69	142,59	123,58

Ved Driftstal forstaaes den Procent de rene Driftsudgifter udgør af Indtægterne. Ved Økonomital forstaaes den Procent samtlige Udgifter — inkl. Forentning — udgør af Indtægterne. Tabellen viser, at de hurtigste Togarter er de mest økonomiske.

Godsbefordringen.

(Tabellen angiver Omkostninger og Indtægt pr. Tariftonkilometer i Rpf.)

	Stykgods			Vognlad- ningsgods	Ialt Gods
	Ilgods	Fragtgods	Tilsammen Il- og Fragtgods		
Omkostninger ...	38,5	20,6	22,5	3,4	4,4
Indtægter	27,7	17,0	18,2	4,6	5,3
Gevinst, hhv. Tab	÷ 10,8	÷ 3,6	÷ 4,3	+ 1,2	+ 0,9

Den viser, at Stykgodsbefordringen giver Tab og Vognladningsgodset Gevinst ganske som ved de danske Statsbaner.

¹⁾ »Um die Zukunft des deutschen Landverkehrs« udgivet 1933 af Reichsverband der Automobilindustrie, Side 34.

II. A u t o m o b i l e r n e .

Ved Omtale af Bilernes Prispolitik maa der efter Forholdenes Natur skelnes mellem den Prispolitik, der maa føres ved fri Konkurrence, hvad enten Bilerne bidrager til Vejudgifterne eller ikke, og den Prispolitik, der maa føres, hvis et Bilselskab eller det offentlige har Monopol paa Biltrafikken.

A. *Fri Konkurrence.*

Vi har i Kapitel VI set, hvorledes en relativ stor Del af Bilernes Omkostninger er faste, og fra den almindelige Industri ved vi, at en Virksomhed kan staa sig ved at arbejde for en Pris, der blot ligger lidt over de variable Omkostninger fremfor at være uden Beskæftigelse. Det er denne Tankegang, der fører en toldbeskyttet Industri til at tilbyde sine Varer paa det frie Verdensmarked til Priser, der ligger under de gennemsnitlige Produktionsomkostninger, men over de variable Omkostninger, den saakalte Dumping. Der opnaas herved, at Virksomheden faar en større Beskæftigelse og igennem denne ogsaa Bidrag fra Eksporten til Dækning af de faste Omkostninger. Noget tilsvarende gælder paa Hjemmemarkedet, naar Virksomheden kan se sin Fordel ved det, d. v. s. naar den ikke behøver at nære Ængstelse for, at Konkurrenterne skal gøre Gengæld. Dumping paa Hjemmemarkedet for Industrien forekommer oftest, hvor der er Overkapacitet, og hvor Virksomhederne er saaledes stillet, at de maa bruge ethvert Middel for blot at holde sig oven Vand.

Det er det sidste, der er Tilfældet for mange Bilvognmænd. De mener at se deres Fordel ved at underbyde Konkurrenterne for derved at erobre Transport fra dem. De overser, at Konkurrenterne gør Gengæld, og naar der er væsentlig større Antal Biler, end Transporten kræver, bliver Underbudene saa hyppige, at den enkelte Virksomheds Midler til at faa de faste Omkostninger dækkede stedse bliver ringere. Man vil erfare, at Pristilbudene for Transport for Virksomheder, der ellers er ens, bliver meget forskellige, og ingen Virksomhed kan være sikker paa sin gennem et betydeligt Arbejde skabte Omsætning. Hertil kommer yderligere, at Kunderne, der staar over for et saa usikkert Marked, vil sætte Kræfter ind for at faa de billigste Tilbud frem. Konkurrencen skulde teoretisk føre til, at Befordringspriserne kom til at tendere henimod Omkostningerne for de mest økonomiske Virksomheder, medens de ringeste efterhaanden maatte opgive. Virkeligheden viser for Biltrafikken noget helt andet, nemlig Usikkerhed, idet Priserne for samme Ydelse kommer til at ligge fra de variable Omkostninger til en Art Monopolpris over Gennemsnitsomkostningen. Der kommer stadig nye Automobilvognmænd til i Stedet for de, der maa opgive, fordi de ikke kan faa deres Omkostninger dækket.

Indenfor Industrier med store faste Omkostninger er Resultatet blevet, at den fri Konkurrence er afløst af Karteller eller Trustdannelser, der har gennemført en Prisregulering til Opnaaelse af stabile Priser. En saadan Regulering har ganske vist i mange Tilfælde vist sig vanskelig at gennemføre i Praksis, fordi Deltagerne i Kartellerne gennem forskellige Former for Rabatter har set deres Fordel ved at søge at tiltrække sig Beskæftigelse til Priser, der laa under de vedtagne. Det har da ofte vist sig, at Kartellerne indenfor Industrien med aftalte Priser blot var Indledningen til fastere Former for Sammenslutning.

Man skulde synes, at Bilvognmændene maatte have den samme Interesse i denne Udvikling som Industrivirksomheder, og der er da ogsaa hist og her foretaget Forsøg i denne Retning, men med meget ringe Resultater. Dette skyldes, at Bilerne er forholdsvis smaa Enheder, og at Biltrafikken er splittet paa mange smaa Befordringsvirksomheder. Derfor finder man det paa en vis Maade mere naturligt at sammenligne Bilmanden med Haandværkeren, men ogsaa disse vil virke under saadanne Forhold, at deres Omkostninger vil være meget forskellige fra Virksomhed til Virksomhed, saaledes at det ogsaa her vil være vanskeligt at føre en ensartet Prispolitik. De faste Omkostningers relativt store Betydning gør det ogsaa mere naturligt at sammenligne Bilvognmanden med store Industrivirksomheder, selv om disse paa Grund af deres relativt ringe Antal har meget lettere ved, gennem Organisation og Aftaler, at naa til en ensartet Prispolitik.

Bilvognmændene er derfor under fri Konkurrence endogsaa særdeles vanskeligt stillet i deres Prispolitik, og dette medfører, at man, saalænge Udviklingen overlades til sig selv, vil komme til at arbejde med meget ustabile Transportpriser til Skade for Erhvervslivet, som er stærkt interesseret i at komme bort fra denne Usikkerhed i Pristilbudet.

I heldigste Tilfælde vil der kunne blive Tale om en stiltiende Overenskomst mellem de konkurrerende Vognmænd, saaledes at der paa denne Maade opnaas en vis Ligevægt paa Grundlag af et omtrent ensartet Omkostningsniveau. Da dette i de fleste Tilfælde vil være tilvejebragt, uden at samtlige Virksomheder er udnyttet til den højeste Kapacitet, vil Priserne blive højere, end de behøvede at være, saaledes at der fremkommer en Indskrænkning af Befordringsomfanget. Paa denne Maade faar man en samfundsmæssig Tomgang og en ringere Anvendelse af Trafikmidlerne end ved en rationelt gennemført Prisdifferentiering.

En saadan stiltiende Overenskomst viser sig ofte at blive af kort Varighed, og det har ført til, at Vognmændene mange Steder har indset, at de ikke ved egen Kraft og gennem regulerende Aftaler kan holde Outsidere ude og opnaa en Pris, der kan give en rimelig Betaling for det præsterede Arbejde. Der skal her mindes om, at en Henvendelse fra

en Organisation af Rutebilejere til den danske Regering var medvirkende til Nedsættelsen af Automobiludvalget af 17. Marts 1925.

Mellem Automobilfolkene og Banerne har der mange Steder, bl. a. ogsaa her i Landet, været forsøgt etableret et Samarbejde. I Tyskland har Forholdene endogsaa været saa vanskelige, at Automobilfolkernes Kreditorer, Automobilfabrikker og Automobilforhandlere har foreslaaet en Tvangsorganisation.

I Afsnittet om Banerne er der udførligt gjort Rede for, hvorledes man gennem Prisdifferentiering kunde opnaa en større Udnyttelse af et givet Anlæg, samtidig med at man sikrede Virksomhedens Rentabilitet. En saadan Prisdifferentiering kan ikke tænkes gennemført for Biler ved fri Konkurrence, idet Prisen da altid vil tendere mod en særlig Prisdannelse i Forhold til Ydelsen. Hvis en Virksomhed søger at belaste visse Varegrupper eller visse Kunder med en relativ stor Del af de faste Omkostninger, vil den paagældende Kunde have en Tendens til at gaa over til en Konkurrent, der arbejder billigere for ham, fordi han ikke prisdifferentierer. Den differentierende Vognmand vil paa den anden Side have Tilstrømning af Varer til de særlig billige Takstklasser, saaledes at han faar en Forskydning i sin Efterspørgsel, der vil give lavere Indtægter paa Transport og kun give Mulighed for Rentabilitet ved en væsentlig overnormal Kapacitetsudnyttelse, hvad der formentlig sjældent vil indtræffe. Man vil saaledes under fri Konkurrence som Regel ikke kunne opnaa den forøgede Beskæftigelse til delvis lave Priser, som Prisdifferentieringer medfører, og man vil dermed faa en vis samfundsmæssig Tomgang og mindre Ydelse.

Naar den konkurrerende Vognmand tilbyder Pris for en eller anden Transport, er Basis herfor de Omkostninger, han selv har og ikke de samfundsmæssige Omkostninger, og man kan derfor kun sammenligne de privatøkonomiske Pristilbud med en samfundsmæssig Prisdannelse ved at lægge de samfundsmæssige Omkostninger paa Vognmanden i Form af Skatter og Afgifter. De samfundsmæssige Omkostninger er hovedsagelig Vejjudgifter og Udgifter til Færdselspoliti, og disse vil, som tidligere berørt, i det væsentlige, naar Vejene er udbygget til de paagældende Biltyper, være faste Omkostninger. En Fordeling af disse Omkostninger paa Bilerne kunde foregaa som en fast Afgift i Form af en Skat paa Bilen. I Praksis er man dog oftere gaaet den modsatte Vej, nemlig at lægge Vejafgiften paa Bilen i Form af en Forbrugsafgift og særlig en Benzinafgift. En Skat som sidstnævnte bevirker, at den enkelte Vogns Kørsel indskrænkes til det virkelige nødvendige. Hvor der er Import af Biler og Bildele og samtidig Valutamangel, vil det maaske være mere rationelt at lægge Vejafgiften paa Bilerne som en fast Afgift, idet man derved vilde indskrænke Importen af Biler, og

*Prisdiff
Kan kun
gennem
ved full
digt alle
omkost
standig
monopol*

den indførte Benzin vilde give en relativ større Udnyttelse af et mindre Antal Vogne. Ved denne Beskatningsmaade foreligger der en Mulighed for at lægge Vejudgifterne paa Bilerne efter Prisdifferentieringsprincipperne, saaledes at den mere nødvendige Lastbil- og Omnibuskørsel bliver gunstigere stillet, og saaledes at den private Kørsel kom til at bære en større Del af de faste Omkostninger. I denne Forbindelse maa man dog erindre om det tidligere fremførte, at de svære Vogne (Lastbiler og Omnibusser) foranlediger en væsentlig Del af Vejens Udgifter, saaledes at de, hvis dette Synspunkt skulde lægges til Grund, burde belastes ekstra haardt. Man kunde maaske kombinere de to Synspunkter ved at forbyde Kørsel med de allersværeste Vogntyper, og paa den anden Side begunstige de mindre Lastvogne ved at lade dem bære en forholdsvis lille Del af Vejens faste Omkostninger.

Det mest beklagelige ved den fri Konkurrence ligger dog ikke indenfor Automobilbefordringen selv, idet de uheldige Forhold, der her er Tale om, ikke kan siges at være samfundsmæssigt særlig skadelige, selv om der nok kunde være Grund til at hidføre en Organisation af den private Automobilbefordring, saaledes at hele Transportapparatet blev udnyttet, for at man kunde faa den billigst mulige Pris. Det Forhold, der særlig har gjort Spørgsmaalet til et Samfundsspørgsmaal, er derimod Bilernes Konkurrence mod Banerne, som raader over et stort Transportapparat, der kun er delvis udnyttet og som i mange Tilfælde er billigere end Bilbefordringen, selv om det i Øjeblikket ser ud, som om Bilerne er de baade teknisk og økonomisk overlegne. Dette ligger i, at hverken Banernes eller Bilernes Takster er Udtryk for Omkostningerne. Bilernes bl. a. fordi de ikke bærer de fulde samfundsmæssige Omkostninger, og Banernes af de paa Side 27 angivne Grunde, hvortil kommer, at Banernes Takster er Gennemsnitstakster, der gælder for alle Strækninger, selv om disse er vidt forskellige i omkostningsmæssig Henseende. Hertil kommer yderligere, at Bilerne i Konkurrencen med Banerne ogsaa vil kunne gaa saa langt ned i Prisen, at disse kun dækker de variable Udgifter, saafremt de kan faa de faste Udgifter dækkede paa de Ruter og ad de Veje, hvor der ingen Konkurrence forefindes. Banerne faar saaledes i en Række Tilfælde ikke engang de virkelige privatøkonomiske Bilomkostninger at konkurrere med, men de langt lavere varierende Omkostninger. Alle disse Forhold bevirker, at Bilerne kan fratage Banerne deres Transporter, og dette betyder naturligvis et Tab for Banerne ved den formindskede Udnyttelse af det faste Anlæg, og det er vanskeligt for Banerne at værgе sig derimod, saalænge de arbejder med en fast Tarifpris. Forlader Banerne derimod deres faste Tarifpriser og i større Grad gaar over til en personlig Differentiering, kan de komme meget langt ned med deres Priser, og i mange Tilfælde kan de ogsaa komme

betydeligt under Bilens variable Omkostninger. Det koster nu engang mindre i et specielt Tilfælde at befordre en Godsvogn mere i et Tog, der kører til Slagelse, end det koster at køre en selvstændig Vogn derned, og derigennem kan Banerne, naar de helt opgiver den tidligere omtalte Befordringslighed, med Held bekæmpe Bilerne som Transportmiddel paa de lange Afstande.

Det foran anførte har formentlig vist, at den frie Konkurrence ikke er en forsvarlig Løsning af det nuværende Trafikproblem. Overalt hvor Spørgsmaal har været drøftet, er man da ogsaa kommet til dette Resultat. Her skal saaledes erindres om, at det internationale Handelskammer har taget skarp Afstand herfra i en Redegørelse, der er omtalt i Kapitel VIII, og det kan ikke formodes, at denne Institution er særlig gunstig stemt overfor Indskrænkninger i den frie Næring, hvor dette ikke er virkelig paakrævet.

Endnu et Moment spiller en betydelig Rolle ved Konkurrencen mellem Baner og Biler særlig paa længere Afstande, nemlig Muligheden af Returfragt. En Vognmand vil være villig til at gaa længere ned med Prisen, naar han kan faa Returfragt, og det vil oftere være Tilfældet mellem to større Pladser end mellem tilsvarende mindre, f. Eks. vil Biltransport blive tilbudt til en lavere Pris mellem København og Slagelse end mellem Frederikslund og Ballerup. Banerne vil derfor have større Sandsynlighed for at miste Trafik mellem Hovedstationerne end mellem de mindre Stationer, og dette er samfundsmæssigt set meget uheldigt, fordi Terminaludgifterne, som nævnt under Omkostningerne, er forholdsvis større ved de smaa Stationer end ved de større.

B. *Monopolet.*

Vil man undersøge Bilernes Stilling i Prispolitikken ved Monopolet, maa man baade betragte Bilernes Stilling i et Monopol for sig og deres Stilling i samlet Trafikmonopol.

a. Det særlige Bilmonopol.

I det foregaaende har man set, at der ikke var større Forskel mellem Banernes og Bilernes Omkostninger, for saa vidt angaar Forholdet mellem de faste og variable, og hvad de absolute Størrelses-Forhold angaar, er Biltrafikken som Regel ikke billigere end Banetrafikken. Ligeledes forekommer Delingen mellem Terminal- og Førselsomkostninger ved saavel Baner som Biler, for de sidstes Vedkommende dog i formindsket Maalestok.

Vil man uddrage Konsekvenserne af dette, maa man komme til det Resultat, at de særlige Love, der er gældende for Banedrift, ogsaa gælder for Automobiltrafik.

Paa samme Maade som Monopolet og Differentieringen af Befordringspriserne er en nødvendig Forudsætning for, at Banedriften kan blive rentabel i størst mulig Udstrækning, skulde en rentabel Vejtrafik være afhængig af de samme Forudsætninger.

Den mest samfundsmæssige Form for Organisation af Trafik paa Landevejen ved Automobil skulde saaledes blive Monopolet og under Statens Kontrol, saaledes at Prisen kan fastsættes under Hensyntagen til, at Befordringsmængden bliver den størst mulige.

Mellem Banerne og Bilerne er der dog en Forskel til Stede, som kan være afgørende i prispolitisk Henseende. Ved Bilerne er der en Efter-spørgsel, som Banerne ikke kender, nemlig den private Personbil, hvor Trafikbehovet ikke hviler paa økonomiske Overvejelser i samme snævre Forstand som ved Banernes Personbefordring. Det er derfor muligt, at denne Befordringsart vil kunne bære en forholdsmæssig stor Del af de faste Omkostninger og maaske alle, saaledes at en vidtgaende Differentiering ikke bliver samme bydende Nødvendighed som ved Banerne. Da Forholdet mange Steder sikkert er det, at mange Landeveje har faaet deres forbedrede Udstyr alene eller fortrinsvis af Hensyn til Personautomobilerne, vil det ogsaa af denne Grund være naturligt at lade disse komme i Forgrunden ved Paaligning af Vejudgifterne.

I det Tilfælde, hvor der skal paalignes Lastbilerne Bidrag til Vejudgifterne i større Udstrækning, vil det være naturligt og maaske ogsaa nødvendigt at foretage en Prisdifferentiering.

Man maa nemlig antage, at Godset ikke kan bære væsentlig højere Fragter, end det bærer ved Jernbanebefordringen, hvis man da kan gaa ud fra Handelens, Industriens og Landbrugets Krav med Hensyn til lave Jernbanefragter.

Forestiller man sig imidlertid de Omvæltninger, der i de senere Aar er foregaaet indenfor Næringslivet, og i hvilket Omfang det har været muligt for dette at indstille sig paa de ændrede Forhold, er det ikke usandsynligt, at det ogsaa vil være i Stand til at bære visse Forhøjelser af Fragterne, uden at der derfor sker større Skade. Det maa ogsaa erindres, at den udprægede Differentiering giver Anledning til mange Transporter, hvis samfundsmæssige Begrundelse det kan være vanskeligt at paavise.

Det skal straks bemærkes, at Tanken om et Monopol ikke lader sig gennemføre over for den samlede Automobilbefordring. Over for den private Personbefordring og over for den saakaldte »Firmakørsel« vilde det være direkte stridende mod almindelig økonomisk Praksis at gribe ind med Restriktioner med Hensyn til den personlige Ret til at køre for egen Regning. Kun for de sidstnævntes Vedkommende kunde man tænke sig, at man i Ly af den almindelige Næringslovgivning forbød Virksom-

heder at lade deres Biler drive erhvervsmæssig Kørsel ved Siden af deres egen, hvis dette vil kunne føre til, at den Ordning af Trafiksystemet, som man gennemfører, herved kan blive saboteret. Saadanne Indskrænkninger forekommer overalt i Næringslivet og kan derfor ikke byde paa særlige Betæneligheder. Ser man iøvrigt paa det særlige Bilmonopol, kunde man frygte en Udnyttelse af Forbrugerne gennem Monopolgevinster. Dette Forhold behøver dog næppe at faa større praktisk Betydning, fordi et Bilmonopol skal virke paa offentlige Veje og derfor nødvendigvis maa være koncessioneret, saaledes at det offentlige gennem en saadan Koncession kan sikre sig en Prispolitik, der modvirker Tendensen til Monopolfortjeneste.

Da Prispolitikken og Priserne for et Selskab, der er monopoliseret, rimeligvis vil være bundet gennem Koncessionen, er der ikke megen Bevægelsesfrihed for Koncessionshaveren. Der er dog den Mulighed tilbage at søge at opnaa en bedre Udnyttelse gennem den Service, der kan ydes. Der bliver for Koncessionshaveren endvidere visse prispolitiske Overvejelser tilbage som Spørgsmaalet om, hvorvidt Anskaffelsen af en ekstra Vogn vil give saa meget mere Beskæftigelse, at Merbenyttelsen kan betale de ved Anskaffelsen forvoldte Udgifter. Naar et saadant Monopol stadig er privat, vil Indehaveren for hver enkelt Disposition være direkte stillet overfor Problemet Merindtægt \geq Merudgift. Hvor en saadan Organisation ledes bureaukratisk, vil man gaa efter mere almene Retningslinier, der ikke kan fastlægges eller i hvert Fald sjældent bliver fastlagt efter det specielle Behov, der findes i den enkelte givne Situation. Den store Monopolorganisation kommer derved i Modsætning til den Fordel, der ligger i, at Bilen i sig selv er en lille letbevægelig Enhed.

Forslag om et Monopol for Automobilbefordringen vil med Rette kunne fremsættes, hvor det drejer sig om et Vejanlæg, der er bestemt til at bestride en Egn samlede Trafikbehov for Gods. Her maa Prisdifferentieringen formentlig anses for en Nødvendighed, og der maa i saadant Tilfælde findes en Organisationsform for Automobiltrafikken, saaledes at det bliver muligt at gennemføre en Differentiering, og samtidig maa der formentlig være Befordringspligt; ligeledes maa de øvrige Pligter, der er paalagt Baner, der har Monopol, være en lige saa nødvendig Forudsætning for regulær Bildrift, som det har vist sig at være det for Banedrift. Det maa dog formodes, at det vil være betydeligt vanskeligere at gennemføre ved Bil- end ved Banedriften.

Denne Opfattelse er tydeligst bekræftet ved den af Kommissionen af 12. Maj 1923 udarbejdede Beregning over Udgifter for en Sidebane og en Bilvej. Udgifterne ved en Bilvej ligger efter Kommissionens Beregning meget over Udgifterne paa en Sidebane, idet en rentabel Drift af Banen

*Indtild
Tovvær*

og Bilvejen kun er mulig under Forudsætning af en Pris pr. Personkilometer paa henholdsvis 6 og 9 Øre og pr. Tonkilometer paa 25 og 66 Øre, og Kommissionen kommer da ogsaa til det Resultat, at saavel en Bane som en Bilrute maa have Eneret paa Befordringen, for at den overhovedet kan betale sig.

Naar Kommissionen samtidig udtaler, at Bilruten i Modsætning til Banen ikke er i Stand til at oparbejde en yderligere Befordringsmængde som Følge af dens høje Takster, saa er det fordi Kommissionen ikke tager Konsekvenserne af Forholdet mellem faste og variable Omkostninger ved at foreslaa en Prisdifferentiering.

Det skal her tilføjes, at en Differentiering af Automobiltaksterne ogsaa er tænkt som en Mulighed af en svensk Kommissions »1932 Års Trafikutredning«, jfr. dens Beretning af 1935, Side 85.

Den tyske Forfatter *v. Héder* udtaler det samme i det tidligere citerede Værk.

Hvor man fremtidig gaar over til at erstatte visse Banestrækninger med Automobildrift, vil det formentlig ogsaa være meget uheldigt for Næringslivet i de paagældende Egne at blive stillet over for et nyt Tariferingsprincip, der ændrer de hidtil betalte Fragtsatser, dels i nedadgaaende, dels i opadgaaende Retning. Ved saadanne Ændringer vil de dyrere Varer, der kan taale den høje Fragt, faa Nedsættelsen, medens de billigere, der næppe kan taale en Forhøjelse, bliver Genstand for en saadan. Det skulde derfor ikke synes usandsynligt, at Bildriften kun kan erstatte Banedriften, hvor Prisdifferentieringen gennemføres i samme Omfang som ved Banedriften.

Ved Omtalen af Banerne saa vi, hvorledes en Forening af Banelegeme og Trafikapparat var en nødvendig Betingelse for en økonomisk Gennemførelse af Driften. Da vi nu har set, at Monopoldriften maa anses for den gunstigste Driftsform for den erhvervsmæssige Automobilbefordring, vil det være naturligt at stille sig det Spørgsmaal, om ikke en lignende Forening af Vejbane- og Transportforetagender var naturlig, saaledes at begge Dele gik ind under offentlig Drift.

Der foreligger ikke ved Automobildriften en saa tvingende *driftsmæssig Nødvendighed* som ved Banerne, fordi Vejenes Befaring af Biler i Reglen kan overlades til den enkeltes Forgodtbefindende. Der forekommer dog Forbud mod Benyttelse af bestemte Veje i bestemte Retninger og paa bestemte Tider, saaledes at det offentlige paa denne Maade har set sig nødsaget til at gribe regulerende ind i Afviklingen af Driften. Den Biltrafik, der efterhaanden har udviklet sig i de større Verdensbyer, er efterhaanden blevet af et saadant Omfang, at der ikke findes anden Løsning paa dette Spørgsmaal, end at forbyde privat Trafik paa visse Strækninger og henvise trafik søgende til de offentlige Befor-

dringsmidler. Hvor dette bliver Tilfældet, er Løsningen altsaa blevet den samme som ved Banerne, og man er da i Stand til at føre den samme monopolistiske Prispolitik.

Spørger man, om der foreligger nogen *prispolitisk Nødvendighed* for at forene Vej og Bil i det samme offentlige Foretagende for herigennem at kunne foretage en mere fuldkommen Differentiering end ellers, maa der for de lidet trafikerede Veje formentlig svares, at det sikkert maa være af den største Betydning, fordi Muligheden for Forrentning af disse Veje er saa ringe, at den mest fuldkomne Differentiering maa være ønskelig. For de stærkt trafikerede Veje vil en Paaligning paa Bilerne af Vejudgifterne gennem en Differentiering antagelig ikke være en nødvendig Betingelse for Forrentning, som ved Baner, men der kan næppe være Tvivl om, at den set fra Trafikanternes Side er fordelagtig.

En virkelig gennemført Prisdifferentiering vil vanskelig kunne tænkes gennemført, hvor Vejadministrationen staar overfor flere indbyrdes konkurrerende Automobilvognmænd, idet man ikke kan paaligne en Vognmand, der f. Eks. befordrer Mursten, mindre Bidrag til Vejudgifterne end den, der befordrer Smør. Dels vil dette medføre, at de enkelte Vognmænd maa begrænses til kun at maatte befordre bestemte Varer, dels er Kontrollen med dettes Overholdelse umulig. Skal der differentieres, maa Vej og Drift være forenet i en fælles Ledelse, hvad der naturligvis giver den bedste Nyttevirkning, fordi Ansvarligheden er samlet paa eet Sted ligesom ved den almindelige Produktion. Et nogenlunde ligesaa effektivt System vil det dog formentlig være, hvis det samlede Vejbidrag kan paalignes et monopolistisk Selskab eller en bestemt afgrænset Organisation, som derefter lægger Vejudgifterne paa de Befordringer, som bedst kan bære dem.

b. Et samlet Trafikmonopol.

Har man et monopoliseret Automobilselskab i Konkurrence med et monopoliseret Banesystem, vil Fordelen ved hver enkelt af de to Monopolorganisationer ophæve hinanden gennem den indbyrdes Konkurrence.

Lange Tidens Erfaring har vist, at Banerne kun kan bestaa, naar de har Eneret paa samtlige Befordringer. Da Bilerne i deres tekniske Forhold ikke afviger meget fra Banerne, idet de paa det nærmeste tilfredsstiller de samme Trafikbehov og ofte til en større Befordringspris, vil den nærmeste Udvej nu være at erindre sig denne gennem mange og store Tab tilkæmpede Erfaring. I Overensstemmelse hermed bør man begrænse Konkurrencen mod Banerne for herigennem at bevare de i Banerne investerede store Kapitaler, indtil Anlæggene er slidt op, hvorved man opnaar den billigst mulige Transport for Samfundet, samtidig med at man bevarer en Indtægtsmulighed for Staten.

Hvert af de to Monopoler har sine store faste Omkostninger, og det vil ikke være muligt at opnaa en rationel Prispolitik med Differentiering for forskellige Varegrupper. Man vil tværtimod faa en usund Konkurrence med en Usikkerhed paa Prismarkedet, som vi kender det fra den Tilstand, hvor Bilerne enkeltvis konkurrerer med Banerne.

En fuldt gennemført Monopolisering maa derfor nødvendigvis omfatte baade Baner og Biler, og den vil i saa Fald have Mulighed for at søge den størst mulige Udnyttelse af det hele Trafikapparat. Man vil søge den størst mulige Udnyttelse baade af Banestrækninger og Veje, og man vil gennemføre dette ved at lade hver Transport foregaa paa den Maade, hvor den er billigst og bedst i Overensstemmelse med Kunderns Tarv og Ønsker. Banerne vil ikke faa konkurrerende Bilruter, men supplerende, der bringer Varerne til Bystationerne, og mange mindre Banestrækninger vil muligvis blive nedlagt, fordi Omkostningsberegningerne eventuelt vil vise, at Bilerne netop paa disse Strækninger er billigst. Det vil være stor Fordel for et saadant fælles System, at man fuldt ud kan benytte Prisdifferentieringsprincippet, idet Kunder nu engang maa bøje sig for Trafikmonopolet.

Ved et samlet Trafikmonopol under Statens Opsyn opnaas, at det kan fremtvinges, at de to Trafikmidler vælger den Pris, der giver den rimeligste Omsætning uden ensidigt Hensyn til Fortjenesten, og ikke den Pris, der giver den største Nettofortjeneste.

Det maa ogsaa erindres, at Monopoldriften byder paa den Fordel, at der kan etableres nye Ruter, fordi det under visse Forudsætninger kun er nødvendigt, at disse dækker de variable Udgifter og de faste Udgifter, som er en direkte Følge af den nye Rute. Der vil f. Eks. kunne ses bort fra Administrationsudgifter, saafremt disse ikke paavirkes af den ny oprettede Linie. Ved Anlægget af en ny Rute kan der endvidere regnes med den Nettofortjeneste, den tilfører de tidligere Linier i sin Egenskab af Fødeaare til disse. En Forøgelse af Linienettet bringer ogsaa Mulighed for en bedre Udnyttelse af Personale, Materiel o. l.

Men et saadant overmægtigt Monopol vil paa den anden Side have en betydelig Risiko for at blive en bureaukratisk Institution, der forhindrer Fremskridt og vil kunne byde Kunderne en hensynsløs Behandling, fordi de ikke har andre Trafikmuligheder. En bureaukratisk Kæmpeorganisation af Trafikvæsenet vil næppe være alt for ivrig for Fremskridt og for at prøve nye Ideer og undersøge, om nye Trafikmidler vil være billigere og til større Fordel for Landets Befolkning. At der findes en meget betydelig bureaukratisk Fare ved en Monopolisering af Trafikvæsenet fremgaa alene af, at Banerne i mange Lande ikke har foretaget gennemførte Omkostningsberegninger af den eksisterende Trafik og gennemførte Kalkulationer over de eksisterende Muligheder, før der forelaa en

effektiv Konkurrence, og selv da er virkelig rationelle Beregninger kun gennemført under Modstand af bureaukratiske Baneembedsmænd, der foretrak eget Skøn for kontrolerede Beregninger. Vi betragter derfor et samlet Trafikmonopol som en Form, der paa den ene Side har mange Fordele, men som paa den anden Side medfører væsentlige Ulemper for Trafikanterne.

Man maa herefter forsøge at afveje de forskellige Systemers Fordele og Ulemper imod hinanden. Bedst vilde det være, om man kunde opstille et rationelt Forslag, der indeholder Monopolsystemets uomtvistelige Fordele, uden samtidig at have de Ulemper, som Bureaukratismen let giver en saadan Ordning af hele den nationale Trafik.

KAPITEL VIII.

RATIONEL TRAFIKDELING.

I. Indledende Bemærkninger.

Det vil fremgaa af det foregaaende, at der efter vor Opfattelse bør gennemføres en Deling af Trafikken mellem Baner og Biler, og at en saadan ikke kan foretages ved fri Konkurrence, bl. a. som Følge af de faste Omkostningers overvældende Betydning ved de to Befordringsmidler. Man maa derfor foretage en rationel Beregning over Omkostningerne ved de forskellige Trafikarter de forskellige Steder i det Omfang dette lader sig gøre, og paa Grundlag af de indvundne Resultater — eventuelt andre Forhold taget i Betragtning — foretage en Deling af Omraaderne mellem de forskellige Trafikmidler. Man opnaar paa denne Maade, at man faar de forhaandenværende Trafikmidlers faste Anlæg udnyttet paa den mest økonomiske Maade, ligesom man ikke lægger Beslag paa den sparsomt tilstedeværende Samfundskapital til relativt overflødige trafikale Anlæg, hvor Erhvervslivet har langt mere Brug for de paagældende Kapitaler til anden Anvendelse.

Vi er her i Overensstemmelse med det internationale Handelskammer, der paa sin Kongres i Washington i 1931 besluttede sig til at nedsætte et Udvalg af uafhængige Sagkyndige for at bringe Klarhed i Konkurrencespørgsmaalet mellem Baner og Biler. Grunden til at Handelskammeret har beskæftiget sig med Spørgsmaalet, angives i den første i 1933 afgivne Betænkning at være at Industri, Handel og overhovedet alle Trafikanter har Brug for billige og ydedygtige Befordringsmidler, som i videst mulig Udstrækning maa være tilpasset Trafikanternes særlige Behov, og at det vigtigste Maal for et Lands Trafikpolitik maa være, gennem Sidestillen af alle Trafikmidler at sikre hver Trafikart den Tra-

fik, som den bedst betjener, og at hindre det ene Trafikmiddels Indgriben i et andets naturlige Omraade, hvorved der vil opstaa Udgifter, som til Slut maa bæres af samtlige Trafikanter.

Udvalget bestod af de mest Sagkyndige fra mange betydelige Lande, og de mest betydelige internationale Institutioner indenfor Transportvæsen, Statistik, Arbejdskamre, Turistvæsen, Speditionsvæsen o. l. har ydet deres Medvirken til Spørgsmaalets Løsning.

Det første Resultat af Udvalgets Arbejde blev forelagt paa det internationale Handelskammers Kongres i Wien i 1935, og det vedtoges at udsende det. Det var et mindre Værk, der redegjorde for:

Forholdet mellem a) Staten og Banerne, b) Staten og Automobilerne, c) Mulighederne for en Regulering af Forholdet mellem Baner og Biler.

I de to første Afsnit gengives de mest karakteristiske Træk, som tjener til Belysning af de behandlede Spørgsmaal. I sidste Afsnit anføres straks, at Forholdet mellem Jernbane og Automobil kan ordnes indenfor Rammerne af fire nedennævnte Systemer:

- 1) Uindskrænket Konkurrence.
- 2) Monopol for den samlede Landtransport.
- 3) Sidestillen af to med hinanden i Konkurrencen staaende Monopoler, det ene for den samlede Automobiltrafik, det andet for den samlede Jernbanetrafik.
- 4) Reguleret Konkurrence mellem Jernbane og Automobil indenfor de nuværende Organisationers Rammer.

Derefter analyseres hver af de foran angivne 4 Løsninger, og denne Analyse sker ud fra Synspunkter, der er i Overensstemmelse med det foran i nærværende Afhandling anførte.

Som værende af særlig Interesse skal kun fremhæves, at Udvalget har besluttet ikke at ville anbefale noget af de i Beretningen omtalte og undersøgte Systemer. *Udvalget er imidlertid enstemmigt kommet til det Resultat, at Systemet: den uindskrænkede Konkurrence er umuligt.*

Endvidere er det bemærkelsesværdigt, at Udvalget er af den Opfattelse, at en Løsning af Spørgsmaalet ved Samarbejde mellem Baner og Biler kun er mulig, naar de Foretagender, der udøver Trafikken, er store nok til at bære en købmandsmæssig ydedygtig Organisation. Det vil være imod Almenhedens Interesse at opgive Fordelene ved en saadan, for at kunne opretholde et stort Antal mindre Transportvirksomheder, hvis Transportydelse i Længden er af højst tvivlsom Karakter, og hvis Regulering og Kontrol byder paa uovervindelige Vanskeligheder.

2. Del af Betænkningen, der udkom i 1935, giver Oplysninger om Retsgrundlaget for den gældende Trafikordning, om Beskatningsmaa-

derne og om Banernes Forholdsregler mod Automobilkonkurrencen i de enkelte Lande.

De to Betænkninger behandlede paa et Møde i det særlige Udvalg for Baner og Biler i Paris den 30. og 31. Januar 1935, og der foranledigedes udarbejdet et Referat, som blev forelagt paa Handelskamrets Møde i Paris i Juni 1935.

Paa dette Møde blev der vedtaget en udførlig Resolution om Spørgsmaalet Bane kontra Bil, der sluttede sig til de Principper, som de Sagskyndige var kommet til i deres Undersøgelser.

Det fastslaas saaledes i Punkt 1, at Konkurrence mellem de to Befordringsmidler er ødelæggende for begge Parter og for Offentligheden, som til sidst kommer til at bære de økonomiske Tab ved en saadan Konkurrence.

I Punkt 2 udtales det, at der ikke bør være flere Trafikmidler end nødvendigt for at bestride den samlede Trafikmængde, og at der maa finde en Deling Sted af Trafikken mellem de to Befordringsmidler i Henhold til deres tekniske og økonomiske Ejendommeligheder.

Punkt 3 fastslaar, at Trafikdeling saa vidt mulig skal tilvejebringes ad Frivillighedens Vej eller gennem en frivillig Voldgiftsinstitution. Kun hvis dette ikke er muligt, maa det Offentlige gribe ind.

Punkt 4 udtaler, at begge Transportmidler maa bære deres fulde Omkostninger, for Bilernes Vedkommende Vejgifter og Omkostninger ved Færdselspoliti.

I Punkt 5 udtaler Handelskamret sig for en større Frihed for Banerne med en mere elastisk Takstdannelse, men under ubetinget Bevarelse af Offentliggørelse af Taksterne og Ligebehandling af alle Trafikanter, fordi det er en nødvendig Forudsætning for, at enhver Handlende kan være sikret imod, at hans Konkurrenter behandles bedre end han selv. Hvor det er muligt at erstatte Jernbanetransport med Biltransport, maa dette være Banerne tilladt, f. Eks. ved Nedlæggelse af Sidebaner. Handelskamret gaar ind for, at Trafikken, herunder Biltrafikken, skal nyde den Frihed, der er forenelig med den rette Betjening af Publikum.

Offentlig Automobilbefordring skal være underkastet en saadan Regulering af det Offentlige, som er nødvendig for en hensigtsmæssig Organisation af Landets Transportvæsen. Taksterne for Fjerntrafik skal være offentliggjorte, og de skal være lige og tilgængelige for alle. Den direkte Indskrivning mellem Baner og Biler bør fremmes.

Den Statistik der forlanges, skal indskrænkes til hvad der er nødvendigt af Hensyn til Kontrollen med Banerne og Bilerne, og til den almindelige økonomiske Statistik over Trafikmængdens Omfang.

Vi skal i det følgende bygge lidt videre paa Handelskamrets Ideer og give dem en noget nærmere Relation til danske Forhold og til Problemerne, saaledes som de stiller sig for os.

En Beregning af de sammenlignende Omkostninger maa baseres paa de samlede objektive Omkostninger, d. v. s. at der for Bilerne Vedkommende maa regnes bl. a. med Vejudgifterne. Om disses nærmere Fordeling skal vi anføre, at vi vil anse det for naturligt, at der skelnes mellem Hovedveje og kommunale Veje og saaledes, at Udgifterne til de første fordeles for hele Landet under eet paa de forskellige Automobilarter, medens Udgifterne til de sidste fordeles indenfor de paagældende Amtskommuner. Hvor der ikke er Tale om, at Anlæggene er tilvejebragt ganske særlig af Hensyn til en bestemt Automobilart, bør Fordelingen foregaa paa Grundlag af en vis Differentiering. Man vil her finde det naturligt, om de private Personbiler og den saakaldte Firmakørsel muligvis belastes fremfor den øvrige mere erhvervmæssige Automobilkørsel. For de førstes Vedkommende er økonomiske Overvejelser kun i mindre Grad afgørende for Valget af Befordringsmiddel, og en større Beskatning vil næppe kunne indskrænke Befordringsomfanget i større Omfang, og ved Siden heraf falder der megen Luksuskørsel ind herunder. For begge de nævnte Automobilarter maa det tages i Betragtning, at de paafører Banerne en betydelig Konkurrence, fordi de stiller sig udenfor det nationale Trafiksystem, der er tilvejebragt under Forudsætning af deres Efterspørgsel efter Trafik. Resultatet af at de ikke længere benytter Banerne er da, at de banetro Kunder maa finde sig i Takstforhøjelser eller Trafikindskrænkninger, samtidig med at det Underskud, der fremkommer herved, maa dækkes af den almindelige Skatteborger.

Det maa formodes, at det vil være det bedste at lægge Bidragene paa Bilerne væsentlig i Form af en fast Afgift, og hvor der forekommer særlige Organisationer, bør Afgiften lægges paa disse. En saadan Fremgangsmaade tvinger til en god Udnyttelse af den forhaandenværende Bilpark. Da Trafikkens Omfang paa Forhaand er nogenlunde kendt, vil der formentlig heller ikke være noget til Hinder for at opkræve den som en Benzin- eller Gummiafgift, der eventuelt kan reguleres fra Aar til Aar. Der kunde være meget, der talte for en fast Afgift, svarende til Vejens faste Omkostninger og Afgift paa Benzin eller Gummi, svarende til Vejens Vedligeholdelsesomkostninger m. m. Det er dog vanskeligt at se, hvorledes man i dette Tilfælde kan foretage en rationel Differentiering.

Er man herefter blevet klar over, hvorledes Vejudgifterne skal indgaa i Omkostningsberegningerne, bliver det Spørgsmaalet, hvorledes de øvrige Omkostninger skal behandles. Udgangspunktet for Omkostningsberegningerne maa nødvendigvis være de variable Omkostninger, da det kun er disse, der lader sig fordele paa de enkelte Befordringsarter. Spørgsmaalet om de faste Omkostningers Dækning kan, som anført i Kapitel VI,

kun finde Sted under Hensyntagen til Efterspørgselskurvens Forløb. Hermed er dog ikke sagt, at de faste Omkostninger kan lades ude af Betragtning, idet dette kun er muligt under visse Forudsætninger, jfr. Afsnit VI.

Da de Forhold, hvorunder Trafikken udøves, kan være meget forskellige, maa man ved en sammenlignende Omkostningsberegning gaa ud fra Trafikken indenfor et bestemt geografisk Omraade, saaledes at den Trafik, der forudsættes besørget, er den samme med Hensyn til Mængde, Art, Gennemsnitstransportlængde og andre Forhold, som har Betydning i denne Henseende. Dette vil med andre Ord sige, at ogsaa Befordringsprisen er forudsat, da Befordringsmængden er afhængig af Prisen. Endvidere maa der forudsættes en Udnyttelsesgrad af Materiellet, der svarer til den, der faktisk foreligger, eller som eventuelt vil komme til at foreligge, for at man kan bestemme Omkostningerne ikke alene pr. Driftspræstation, Vognakselkilometer, men ogsaa pr. Trafikpræstation, Person- og Tonkilometer.

Ved en sammenlignende Omkostningsberegning maa man imidlertid gøre sig klart, at denne nødvendiggør Overvejelser af vidt forskellig Art. Først de driftsøkonomiske, for herigennem at vinde Klarhed over de objektive Omkostninger ved de forskellige Befordringsmidler, og derefter de mere almindelig samfundsøkonomiske og trafikmæssige, for at klarlægge de videre økonomiske Konsekvenser ved Valget af et bestemt Befordringsmiddel i Sammenligning med et andet.

II. Personbefordringen.

De private Personbiler øver, som tidligere anført, en meget betydelig Konkurrence overfor Banerne og det saavel paa de lange Afstande som paa de korte. Det er særlig den første Trafik, der er den mest økonomiske for Banerne, og Bilernes Konkurrence paafører saaledes Banerne et betydeligt Tab, og det er vanskeligt for dem at dæmme op imod den. Det vil under Hensyntagen til, at denne Trafik koster Landet megen Valuta under de nuværende Forhold være naturligt, at lade de private Personbiler bære en rigelig Del af Vejbidragene. Det maa her betones, at den Lettelse, der paa denne Maade kan tilgaa den erhvervsmæssige Del af Automobilbefordringen gennem et mindre Bidrag til Vejudgifterne, ikke har til Formaal at tjene som en Understøttelse til de paa-gældende Vognmænd. Det er Forudsætningen, at den skal resultere i lave Takster, som medvirker til, at Vejnettet bliver udnyttet det mest mulige, saaledes at de Kapitaler, som Samfundet har investeret, kommer til at gøre den størst mulige Nytte.

For den erhvervsmæssige Personbefordrings Vedkommende, hovedsagelig Omnibustrafikken og Droskekørselen, kan det paa Forhaand

fastslaaes, at Forholdene ligger noget klarere end ved Godsbefordringen, fordi Udviklingen af denne Trafik af sig selv tenderer henimod den rette Trafikdeling. De fleste Steder har Omnibustrafikken i det væsentlige faaet den Udvikling, der kan anses for rimelig, og det har her vist sig, at den regelmæssige Rutebiltrafik kun kan konkurrere med Banerne paa de korte Afstande, dog bortset fra den mere intensive Trafik i store Byers Nærtrafik, Trafikken til Forlystelsessteder og Badesteder. For Danmarks Vedkommende var den gennemsnitlige Rutelængde i 1935 25,1 km. Spørgsmaalet er ogsaa enklere end ved Godsbefordringen, fordi der ikke forekommer nogen Terminalomkostning af Betydning, saaledes at der ikke af den Grund bliver nogen større Degression paa Afstanden for Bane- og Bilbefordring. Det er ogsaa simpelt, fordi man kan slutte, at Banernes Priser paa de Afstande, hvor Bilerne konkurrerer, maa antages ikke at indeholde noget Bidrag til de faste Omkostninger, saaledes at disse Priser falder i Nærheden af de variable Omkostninger, og formentlig ligger under disse i mange Tilfælde, særlig ved Personogsbefordringen, d. v. s. den Togart, der bestrider Befordringen til og fra Mellestationer, jfr. Tabellen paa Side 86 vedrørende tyske Forhold. Det vil i mange Tilfælde endog være ønskeligt for Banerne at kunne afgive denne Trafik til Bilerne. Hertil er dog at bemærke, at Bilerne da ogsaa maa overtage den hele Trafik med dertil hørende Befordringspligt, saaledes at Banerne virkelig kan spare de direkte Omkostninger, som de hidtil har haft ved denne Trafik. Bliver dette ikke Tilfældet, vil det kun betyde, at man har to Befordringsmidler til at besørge den Trafik, der tidligere besørgedes med eet, og det vil i de fleste Tilfælde sige svagt stigende Trafikindtægter og stærkt stigende Trafikudgifter, et i Almindelighed meget uøkonomisk Forhold.

Som anført i Kapitel III er det meget almindeligt, at private Vognmænd etablerer Bilkørsel parallelt med Banelinierne, i hvilket Tilfælde Bilerne dog kan siges at løse et særligt Trafikbehov, nemlig den Efterspørgsel efter Trafik, der stammer fra Beboerne langs Ruten. I et saadant Tilfælde vil en hensigtsmæssig Løsning være den, der er fulgt her i Landet, nemlig at Banerne overtager disse Ruter for herigennem at kombinere Bane- og Biltrafik med hinanden, saaledes at den forhaandenværende Trafik besørges med de mindst mulige Omkostninger, og Maalet maa være at ophæve Banebefordringen mellem Lokalstationer, fordi Bilbefordringen paa saadanne Afstande er billigst. At man herved kommer paa tværs af mange Interesser, f. Eks. Stationsbyernes Beboere, som gerne vil have baade Tog og Biler, kan ikke undgaas. En vel underbygget Paavisning af at det er en økonomisk Nødvendighed, vil formentlig nok kunne bringe de fleste til at indse, at de ikke maa kræve at blive befordrede paa andre Skatteyderes Bekostning.

Det vil ogsaa i mange Tilfælde for saavel Person- som Godsbefordringens Vedkommende kunne tænkes, at Banerne vil kunne undgaa Udvidelser af Baneanlæggene ved at føre en Del af Trafikken over til et bestaaende Vejanlæg. Man kan i denne Forbindelse rejse det Spørgsmaal, om Vejbanen mellem København og Roskilde helt eller delvist vil kunne tilpasses Trafikbehovet fra Stationerne paa denne Strækning, eventuelt at der paa denne Strækning bygges en ny Automobilvej uden mange Tilkørsler, saaledes at det rimeligvis kunde undgaaes at udbygge denne Banelinie med et nyt Dobbeltspor.

I mange Lande er Persontrafikken paa de længere Afstande tilsikret Banerne gennem lovmæssige Bestemmelser, og andre Steder er det sket gennem frivillig Aftale mellem Banerne og Bilorganisationerne. I nogle Lande drives Personbefordringen af Postvæsenet og bliver paa denne Maade et statslig Transportvæsen, dette gælder f. Eks. Tyskland for den væsentligste Del af Rutebiltrafikken.

Hvor der ikke er truffet anden Ordning, vil det i øvrigt være det naturligste at samle den erhvervsmæssige Biltrafik i lokale Organisationer, som besørger hele det paagældende Omraades Biltrafik. Disse Organisationer er saaledes Bærere af den Koncession, som maa anses for at være en nødvendig Forudsætning for en samfundsmæssig Afvikling af Trafikken. Kun en lovfæstet Organisation vil kunne garantere Offentligheden en samfundsmæssig Afvikling af Trafikken, og samtidig vil den kunne gennemføre en Prisdifferentiering i Overensstemmelse med de gennem Koncessionen givne Retningslinier.

Hvor der forekommer Omnibuslinier, som løber parallelt i Konkurrence med Banelinier, er det dog et Spørgsmaal, om den hensigtsmæssigste Fremgangsmaade ikke er den her i Landet benyttede, jfr. foran. Ved en saadan Trafik er et intimt Samarbejde nødvendigt for en hensigtsmæssig og økonomisk Ordning af Trafikken, og det er et Spørgsmaal, om den ikke lettest gennemføres, naar begge Befordringsmidler er samlet i een Haand.

III. Godsbefordringen.

De grafiske Fremstillinger paa Siderne 70/71 vil have vist, at der her er et Skel mellem de Befordringer, som vil tilfalde henholdsvis Banerne og Bilerne, og at det afgørende er Befordringsafstanden, saaledes at Trafikken paa de kortere Afstande tilfalder de sidste, medens Banerne skal have Trafikken paa de længere Afstande. Det maa her være klart, at der ikke findes nogen skarp Grænse, men at denne vil variere fra Sted til Sted. Dette har faaet sit bedste Udtryk i den paa Side 106 omtalte svenske Kommissionsbetænkning, i hvilken det paavises, at Afstandsgrænsen kan ligge omkring 30 km, hvor der er en intens Trafik, hvorefter den kan stige til ca. 60 km, hvor Trafikken bliver tyndere,

for ikke at eksistere i trafikfattige Egne. Iøvrigt er Afstanden meget forskellig for de forskellige Biler, saaledes at Bilernes Konkurrenceevne vokser med Bilernes Lastevne.

Grunden til at Bilerne er billigere paa de korte Afstande er, som tidligere anført, at Banerne har særlig store Terminalomkostninger, og at disse naturligvis bliver særlig følelige for Transporter over de kortere Afstande, og endvidere, at Trafikken over de kortere Afstande altid vil komme til at foregaa med Tog, der er langsomt kørende, fordi de skal betjene Mellemstationstrafikken. Saadanne Tog er dyre i Drift, fordi de beslaglægger meget Personale- og Materieltid. Banernes Terminalomkostninger gør sig mindre gældende ved de større Stationer, hvor saavel Personalet som Anlæggene vil kunne udnyttes i fuldt Omfang, medens dette ikke er Tilfældet ved de mindre Stationer. For Bilerne vil Forholdet være det omvendte, idet disse vil have de største Terminalomkostninger i Byerne, medens de faktisk ikke forekommer paa Landet.

Hvor Trafikken kan foregaa under en god Udnyttelse af Vogne og Tog, og hvor der samtidig er relativt lave Terminalomkostninger paa saavel Afsendelses- som Modtagelsesstationen, vil Banerne formentlig være konkurrencedygtige endog paa meget korte Afstande.

Gennemført i Praksis vil Afstandsbeholdningen betyde, at Trafikken mellem en By og dens Opland tilfalder Bilerne. Kommer man op paa større Afstande, vil Trafikken i det væsentligste bestaa af Trafik mellem Centrere, der har en betydelig Udveksling, og her vil Banerne paa Grund af de lave Terminal- og Førselsomkostninger kunne besørge Trafikken billigere end Bilerne.

De relativt høje Terminal- og Førselsomkostninger gør sig ogsaa delvis gældende for Transporter over lange Afstande, hvor Afsendelses- eller Modtagelsesstationerne er relativt smaa Stationer, som samtidig er Mellemstationer paa en Banestrækning. Derfor er man ogsaa mange Steder gaaet over til Bilbefordring paa det Stykke af Befordringsvejen, som er det dyreste for Banerne, og man har saaledes kunnet lukke Mellemstationerne, der var meget fordyrende for Trafikken. Paa denne Maade kommer Banerne til at besørge den Del af Trafikken, som den kan besørge til relativt lave Omkostninger, saaledes at de eventuelt vil kunne sætte deres Takster ned for de Befordringer, som de beholder, idet de hidtil gældende Takster har været Gennemsnitstakster, der var gældende for saavel Langvejs- som Kortvejstrafik, eller man vil kunne opnaa, at Banesystemets Underskud vil blive væsentlig formindsket. Bilerne faar overdraget Opsamlings- og Fordelings-Trafikken, som de kan bestride billigst. Om Bilbefordringen foregaaer over en kortere Afstand i Forbindelse med Mellemstationerne eller over en længere i Forbindelse med Opsamlerstationerne, er ikke af saa stor økonomisk

Betydning som det, at Jernbanerne fritages for den forholdsmæssig set bekosteligste Del af Banebefordringen. Der vil ogsaa kunne paaregnes en god Udnyttelse af Automobilerne, naar disse bliver ene om at besørge den samlede Trafik i Modsætning til nu, hvor den deles mellem Baner og Biler.

Endelig er det af stor Betydning, at de Befordringsvirksomheder, der saaledes maa etableres til Besørgelse af Nærtrafikken samt Opsamler- og Fordelingstrafikken, ogsaa vil kunne paatage sig Befordringer i Egne, der hidtil har været udelukket fra at benytte offentlige Befordringsmidler.

Denne Skelnen mellem Nær- og Fjerntrafik forekommer overalt, hvor man har forsøgt at finde en rationel Trafikdeling mellem Baner og Biler. selv om der kan være Forskel paa, hvor Grænsen trækkes, og hvorledes Trafikken indenfor de to Omraader er organiseret. Her kan f. Eks. nævnes Svejts, England, Irland, Tjekkosllovakiet, Østrig, Ungarn, Tyskland og Frankrig.

Hvor man derfor forsøger at løse Trafikproblemet, maa man være indstillet paa en saadan Deling i kort- og langvejs Trafik. Det er muligt, at Forholdene ligger noget anderledes her i Landet end i de fleste andre Lande. Landets Adskillelse gennem Bælterne og Konkurrencen fra Skibstrafikken, der er meget udviklet, vil sikkert forhindre, at der kan blive Tale om en Fjerntrafik i større Udstrækning, saavel hvad Rute- som Trampkørsel angaar. Bortset fra disse Forhold mangler vi ogsaa store Produktionscentre, der kan danne Basis for en udviklet Trampkørsel, og vor Landbrugs-Import og -Eksport giver formentlig heller ikke Mulighed for en saadan, fordi denne Trafik er for meget koncentreret saavel i Tid som i Sted.

Trods disse Forhold maa det dog være naturligt ogsaa her til Lands at skelne mellem Nær- og Fjerntrafik, og at gøre disse to Trafikarter afhængige af Koncession er ligesaa nødvendigt, for at der kan tages det fornødne Hensyn til de bestaaende Trafikmidler, og til at der foreligger et virkeligt Trafikbehov. Man kommer heller ikke uden om, at de paagældende Trafikvirksomheder maa organiseres i særlige lokale Selskaber eller Organisationer, som paavist af det internationale Handelskammer. En saadan Organisation er nødvendig, for at Prispolitikken kan præges af en vis Differentiering, men den vil ogsaa være af megen Betydning for en samfundsmæssig og økonomisk Afvikling af Trafikken.

Hvormegen Frihed der kan tillægges de enkelte Deltagere i en saadan Organisation, er det vanskeligt at afgøre paa Forhaand, men vi er af den Formening, at der bør overlades de enkelte Vognmænd den størst mulige Bevægelighed, og fremfor alt i et saadant Omfang, at de er interesserede i en god økonomisk Betjening af Publikum og en billig Drift, fordi de selv faar de økonomiske Fordele ved en saadan.

Vi skal iøvrigt ikke komme nærmere ind paa Diskussionen af alle de Problemer, der vil komme til at foreligge ved Organiseringen af Bane- og Biltrafikken, men i Stedet for skal vi gengive nogle af de mest karakteristiske Træk ved den Ordning, der er truffet eller foreslaaet i nogle enkelte Lande.

I vort Naboland *Sverige* nedsattes der i 1932 et særligt Udvalg til at redegøre for Trafikproblemet og til at fremkomme med Forslag til Lovgivning om Automobiltrafikken. Dette Udvalg udgav i 1934 en meget instruktiv Betænkning om alle Forhold vedrørende Bane- og Bilproblemet (Statens offentliga Utredningar 1934/33), og i 1935 fulgtes den af en ny Betænkning (Statens offentliga Utredningar 1935/12) med Forslag til en Lovgivning samt med tilsluttende Motivering.

Denne Kommission foreslaar en Deling mellem Nær- og Fjerntrafik med de foran angivne Begrænsninger. Afstanden maales fra Vognmandens Domicil, saaledes at han paa denne Maade faar et Virkefelt med en Diameter paa den dobbelte. Nærtrafikken skal have Koncession, men i øvrigt foregaar Trafikken under fri Konkurrence mellem samtlige Nærtrafikken Vognmænd. I Erkendelsen af, at det ikke kan blive effektivt med Minimumstakster, mener man at kunne opnaa et mere stabilt Prisniveau for Biltransporterne ved at anbefale et Fælleskontor for den samlede Nærtrafik Vognmænd til at modtage Bestilling og til at afvikle Fragtbetalingen. Fjerntrafikken skal indordnes under et begrænset Antal større Foretagender, der hver har sit Omraade. De Vognmænd, der vil deltage i Fjerntrafikken, maa saaledes slutte sig sammen i en Organisation, som kun kan faa betroet Udførelsen af den paagældende Fjerntrafik, saafremt den kan forventes at paatage sig Trafikken i det Omfang og med den Ydedygtighed, som er forudsat. Det paatænkes at paalægge Organisationerne Befordringspligt til fastsatte Takster, saaledes at denne Befordringsmaade i enhver Henseende kan ligestilles med Jernbanebefordringen. Man tænker sig Muligheden af, at Fjerntrafikvirksomhederne kan drives som Datterforetagender af Banerne.

For Fjerntrafikken er det grundlæggende, at der ikke maa være Konkurrence med Banebefordringen, som i de fleste Tilfælde er den billigste paa de Afstande, der her er Tale om. Den er derfor særlig tænkt kun at skulle beskæftige sig med de Befordringer, som fortrinsvis mere egner sig for Bil- end Banebefordring, som f. Eks. skrøbelige Varer og Varer der fordrer dyr Emballage ved Banebefordringen.

Fjerntrafikvirksomhederne maa ikke konkurrere med Nærtrafikvirksomhederne.

Det svenske Forslag indeholder intet om en gennemført Trafikdeling mellem Baner og Biler, som kan resultere i, at Banerne kan frigøres

for de Transporter, der er tabgivende, men som vil kunne besørget af Bilerne med Fortjeneste. Hele dette Spørgsmaal overlader den til frivillig Overenskomst mellem de interesserede Parter og med Angivelse af, at Initiativet til dette Samarbejde maa udgaa fra Banerne. Saafremt der bliver Tale om en Organisation af saavel Nær- som Fjerntrafikken, som paatænkt, vil Banerne ogsaa have meget større Mulighed for at komme til Forstaaelse med Bilvognmændene end tidligere, hvor de forhaandenværende Organisationer var betydeligt løsere, end Tilfældet bliver i den fremtidige Ordning.

Den i *Tyskland* vedtagne Lovgivning ligner paa afgørende Punkter det svenske Forslag, og der er heller ikke her truffet nogen Ordning med Hensyn til en gennemført Trafikdeling, som ligedes maa overlades til Overenskomst mellem Banerne og Bilerne. Saa vidt vides nærer man dog ikke ved tyske Baner store Forventninger i denne Retning, idet man er af den Anskuelse, at Banerne ikke vil kunne opgive Trafikken mellem en By og dens Opland eller vil kunne indstille Mellemstationstrafikken, fordi Banerne paa disse Omraader meget vel kan konkurrere med Automobilene. Dette Synspunkt har uden Tvivl sin Forklaring i, at Bivejsnettet i Tyskland ikke er saa udviklet som mange andre Steder, og en Overførsel af Trafik fra Bane til Vej vil derfor forlange store Udgifter til Vejforbedringer. Under en saadan Forudsætning vil det ogsaa være det eneste naturlige at benytte de forhaandenværende Baner, hvori der er investeret store Kapitaler, og som har en betydelig ledig Kapacitet.

I *Frankrig* har man derimod taget de fulde Konsekvenser af Forholdet mellem Fjern- og Nærtrafik og den relativt dyre Mellemstationstrafik.

Ved en Forordning af 19. April 1934 blev der skabt de nødvendige lovmæssige Betingelser for Dannelsen af Overenskomster mellem Baner og Biler om en Deling af Trafikken mellem sig.

Det første Resultat af Loven var en frivillig Overenskomst af 25. Maj s. A. mellem de franske Statsbaner og de fleste Automobilselskaber i Omraadet Seine-Inférieure (Rouen-Pagten), der uden at ordne Enkeltheder har skabt et Grundlag for en Trafikdeling.

Rouen-Pagten bestaar af en Overenskomst mellem dem, der driver erhvervsmæssig Automobilbefordring og dernæst en Overenskomst mellem disse og Banerne. Begge Deltagerne i Overenskomsten forpligter sig til at virke for, at samtlige Udøvere af Trafikvirksomhed kommer ind under Overenskomsten.

Den foreslaaede Trafikdeling gaar ud paa, at Banerne fastholder Persontrafikken paa Hovedstrækningerne for saa vidt angaar den egentlige Langejstrafik, hvorimod Banerne opgiver Mellemstationstrafikken til Fordel for Bilerne paa disse Strækninger, saaledes at »Persontogene«

kan og skal inddrages. Automobilerne skal forpligte sig til ikke at paaføre Banerne nogen Konkurrence overfor den Langvejstrafik, der saaledes er forbeholdt disse, og endvidere skal Bilerne Køreplaner udarbejdes saaledes, at Bilerne faar Tilslutning til Banernes Tog. Endvidere indstiller Banerne al Trafik paa Sidelinierne, som Bilerne herefter er alene om at besøge. Banerne maa ikke drive Automobilbefordring og heller ikke skabe sig økonomisk Interesse i de bestaaende Bilforetagender. Befordringspriserne fastsættes af Bilselskaberne selv, men der er for de enkelte Strækninger fastsat et Maksimum.

Hvad angaar Godsbefordringen, skal Bilerne opgive Befordringen paa mellemstore og paa store Afstande, medens Bilerne faar overdraget Befordringen paa Sidelinier og fra og til Mellemstationerne paa Hovedstrækningerne, saaledes at Godset skal fordeles fra Hovedbanernes Knudestationer til Mellemstationer ved Bil og ikke ved Togene. Bortvandringen af Nærtrafikken fra Bane til Bil mener man vil kunne fremmes ved billigere Befordringspriser. Afhentning og Tilbringning af Gods ved Knudestationerne skal besørges af Automobilselskaberne. Bilerne faar i Reglen overdraget Befordringen indtil 30 km.

Bilerne har samme Pligt som Banerne til at offentliggøre deres Takster og til ikke at yde Særbegunstigelser til enkelte Kunder.

For saavel Person- som Godsbefordring har man bevaret den uindskrænkede Konkurrence derved, at flere Automobilforetagender under Sammenslutningen kan konkurrere om den samme Trafik paa samme Strækninger.

Til Afgørelse af Stridsspørgsmaal og til Afgivelse af Raad og Vejledning medens den trufne Ordning føres ud i Livet, er der oprettet et varigt Organ, »Conseil de discipline et d'arbitrage«.

Den i Frankrig gennemførte Ordning er saaledes i det væsentligste at opfatte som en rationel Ordning. Den mangler kun en Organisation af Nærtrafikken i et Foretagende, der kan sikre den billigst mulige Driftsorganisation, og en Prispolitik, der bygger paa en Differentiering, for herigennem at gavne Næringslivet det mest mulige. I et saa liberalistisk indstillet Land som Frankrig vil en saadan Ordning sikkert have saa mange Vanskeligheder at overvinde, at den næppe er realisabel foreløbig.

Den mest fuldkomne Ordning forekommer i visse Dele af *Svejts* som Resultat af frivillig Overenskomst mellem Baner og Biler. Der er her dannet en Virksomhed (Asto)¹⁾, hvori Baner og Biler er Interessenter. Den paatager sig Trafikken i Byernes Opland og til og fra Mellemstationerne, og skaber samtidig i stort Omfang Befordringsmulighed, hvor en saadan ikke tidligere fandtes. Fjerntrafikken er ganske overladt til

¹⁾ Asto = Automobil - Stückgut - Transport - Organisation.

Banerne. Taksterne er fastsatte, og Indtægterne gaar ind i en fælles Kasse, som lønner de enkelte Vognmænd i Organisationen i Forhold til den Kørsel, de præsterer. Det bliver paa denne Maade kun Udgiftssiden, der overlades til den enkelte Deltager. Saafremt man her sikrede sig den billigst mulige driftsmæssige Organisation, vil denne Fremgangsmaade her være i fuld Overensstemmelse med de af os udviklede Principper, under Forudsætning af at Vejomkostningerne ogsaa er rationelt behandlede.

For Godsbefordringens Vedkommende bliver der endelig Spørgsmaalet om Firmakørselen tilbage. Om denne Befordringsmaade skal vi indskrænke os til at henvise til det tidligere paa Side 92 anførte, hvor man foreslaar, at det forbydes at udføre Befordringer for andre mod Betaling. Man gaar endog flere Steder saa vidt, at man ogsaa forbyder gratis Befordring for Trediemand. Vi har ogsaa antydnet, at vi finder en relativt høj Beskatning naturlig for denne Befordringsart.

IV. Nedlæggelse af Sidebaner.

Under den haarde Konkurrence har det vist sig, at Sidebaner ofte har vanskeligt ved at rentere sig, og i mange Tilfælde dækker de ikke engang deres direkte Omkostninger. Vi kan saaledes henvise til det tidligere i Kapitel V Afsnit III B b. fremførte om de her i Landet fremsatte Lovforslag til Nedlæggelse af Statsbanernes Sidebaner. Naar Driften er dyr paa saadanne Sidebaner skyldes det, at Personalet og Materiellet samt de faste Anlæg er daarligt udnyttede som Følge af den ringe Befordringsmængde. Endvidere vil Driften ofte være dyr paa en saadan Bane, fordi den maa bestrides med Tog, der skal holde paa alle Mellemstationer, og en saadan Toggang er bekostelig, fordi den lægger Beslag paa megen Personale-, Lokomotiv- og Vogntid. Endelig vil en kort Strækning — hvad Sidebaner i Reglen er — betyde en daarlig Udnyttelse af Materiellet og Personalet.

Det er derfor forstaaeligt at man mange Steder overvejer at gaa over til Automobilbefordringen, idet man paatænker helt eller delvis at likvidere Jernbanebefordringen. Paa den anden Side ydes der fra den paa-gældende Egns Befolkning ofte Modstand herimod. Som Bevis for, at de i Banerne interesserede Kommuner ikke gerne giver Afkald paa deres Bane, kan fremføres følgende Eksempel fra en jydsk Bane, hvis Bruttoudgifter i 1934-35 var Kr. 194.602, og hvis Indtægt var Kr. 118.220. Hertil kom, at Banen kun kunde fortsætte Driften, hvis der blev ofret ca. Kr. 60.000 til Anskaffelse af 7,0 km nyt Spor. Trods disse Vanskeligheder resulterede Forhandlingen mellem Banens Bestyrelse og de i Banen interesserede Kommuner i, at Kommunerne garanterede det

nødvendige Laan til Skinne-Anskaffelse, og at Kommunerne samtidig garanterede for Dækning af Banens Underskud i 4 Aar.

Hvor der forhandles om Nedlæggelse af Baner, maa det haves i Erin- dring, at de engang anlagte Baner har medført et betydeligt Kapitalfor- brug, som det gælder om at faa det størst mulige Udnyttelse af, og at man derfor ikke maa gaa over til Nyinvesteringer i Veje og Biler, saalæn- ge det er muligt at klare sig paa forsvarlig Maade med Banerne. Kan der skaffes Balance helt eller delvist ved Driftsbesparelser eller maaske ved Takstforhøjelser, maa disse Veje forsøges. Naar en Sidebane var daarligt stillet før Bilkonkurrencen satte ind, er den naturligvis blevet det i højere Grad herefter. Hvor det anses for muligt at bibeholde Banen, vil det dog være naturligt at beskytte denne mod Konkurrencen, idet det maa erindres, at Befolkningen i den paagældende Eng i mange Tilfælde har faaet et aarligt direkte Tilskud fra Landets øvrige Skatteborgere inden Bilkonkurrencen, og derfor maa det kunne forlanges af dem, at de ikke forlader Banen til Fordel for Bilerne, hvor der ikke er afgørende Grunde, der taler herfor.

Om Nedsættelse af Taksterne, for herigennem at dæmme op mod Bil- konkurrencen, kan der næppe være Tale, fordi Taksterne paa en Side- bane i de fleste Tilfælde ikke vil dække de variable Omkostninger. Hvor man paatænker at gaa over til at nedlægge en Sidebane, maa Grund- laget for et saadant Skridt være de direkte Omkostninger, som vil kunne spares, og disse maa sammenlignes med de samlede objektive Omkost- ninger, som Bilbefordringen vil føre med sig, og kun hvis de sidste ligger under de første, kan det forsvares at nedlægge Banen. Her vil det naturligvis være af Betydning, om der er et tilstrækkeligt godt udbygget Vejnet forhaanden til at overtage Trafikken, eller om der skal foretages Nyanlæg eller bekostelige Forbedringer.

Ved Bestemmelsen af Omkostningerne ved en Sidebane tilhørende et stort Banenet vil disse være forskellige, efter som der skal nedlægges en enkelt eller flere. I sidste Tilfælde maa der formentlig i højere Grad end i det første regnes med en Andel af Administrationsomkostninger.

Vil man overføre Trafikken til Landevejen, maa man forinden være sikker paa, at der nu ogsaa forefindes et tilstrækkeligt effektivt Trans- portapparat til at overtage den paagældende Trafik paa Vilkaar, som kan akcepteres af Trafikanterne.

Transporterne er sikkert meget følsomme for Fragtforhøjelser, og det maa erindres, at den paagældende Egn i nogen Grad har et historisk Krav paa det Takstniveau, som nu i en Aarrække har været Grundlag for mange af dens økonomiske Dispositioner. Man kan derfor vanske- ligt tænke sig en Sidebane erstattet med Vejtrafik, uden at der findes en fast Bilorganisation til at overtage Trafikken, og som er i Stand til

at gennemføre den Differentiering af Befordringspriserne, som var en Nødvendighed paa Skinnevejen, og som sikkert ikke er mindre nødvendig paa Landevejen.

Med Hensyn til Sidebanernes Erstatning med Biltrafik er man som nævnt i Tyskland meget tilbageholdende, fordi man i sine økonomiske Overvejelser er kommet til det Resultat, at Besparelserne ved Nedlæggelsen af Banen er mindre end Merudgifterne ved Landevejsbefordringen. Ved Nyanlæg vil Forholdet i Reglen være det, at hverken Banel eller Bilbefordringen vil kunne paaregnes at blive rentabel, og kun hvor Biltrafikken kan foregaa ad forhaandenværende Landevej, vil Tilskuddet til denne være mindre end til Banetrafikken.¹⁾

I Frankrig er man som foran bemærket derimod gaaet over til at nedlægge Sidebaner i stor Udstrækning.

V. Eksisterende Anlægs Betydning for Trafikdelingen.

I de foran omhandlede Omkostningsberegninger har man som anført en Rettesnor for, hvilket Transportmiddel der med størst Fordel kan anvendes i bestemt foreliggende Tilfælde, og i det store og hele er det mest karakteristiske ved de indvundne Resultater, at Banerne besørger Trafikken over de længere Afstande, medens Trafikken over de kortere Afstande tilfalder Bilerne.

Grænsen for de to Arter af Trafik er imidlertid meget flydende, og kan derfor ikke fastsættes een Gang for alle og for hele Trafikomraadet under eet. Der maa tværtimod foretages Undersøgelser i hvert enkelt Tilfælde, og disse gælder kun for et kortere Tidsrum og maa derfor gentages, fordi Omkostningerne kan undergaa Forandringer bl. a. som Følge af tekniske Forbedringer, økonomiske Forskydninger og Forandringer i Befordringsmængde.

Det vil erindres, at Omkostningsberegningerne kun er baseret paa de variable Omkostninger, men som ogsaa bemærket kan de faste Omkostninger ikke lades ude af Betragtning, naar det drejer sig om en Trafikdeling, fordi de faste Omkostninger er en Realitet lige saa vel som de variable. Hvor de faste Omkostninger ikke dækkes, vil det, hvor det angaar en Statsbane, sige, at Statskassen kommer til at mangle en Indtægt, som den har paaregnet at have, da den investerede de paa-gældende Kapitaler. Naar denne Indtægt udebliver, maa den skaffes til Veje paa anden Maade, og det vil sige, at den Fordel, som en Trafikant faar ved en billigere Befordring, modvirkes af, at Skatteborgeren

¹⁾ Wirtschaftsheft, Frankfurter Zeitung. Heft 8. Wandlungen im Schienenverkehr von Staatssekretär A. D. Vogt.

maa udrede et større Beløb end tidligere. Statens økonomiske Stilling vil dog her — som ogsaa ved Anlægget — kunne være af Betydning. Ved at træffe Valget mellem Bane og Bil maa man altid erindre sig, hvilke Konsekvenser Valget har i denne Henseende. For at klargøre hvilke Overvejelser der bl. a. kan komme til at foreligge, skal vi fremhæve de vigtigste Tilfælde. Hvor man staar over for Valget af det ene eller det andet Trafikmiddel, vil Afgørelsen paavirkes af, hvad der faktisk forefindes af Trafikmidler, eller om man staar overfor at skulle til at bygge de paagældende Anlæg. I sidste Tilfælde bør Sammenligningen foretages mellem de to Trafikmidlers Totalomkostninger. Man bør beregne, hvad hvert af Trafikmidlerne koster og under Hensyn til den Kapacitetsudnyttelse, der kan forventes, og derefter i Reglen vælge det med de laveste Totalomkostninger.

Hvor der imidlertid foreligger eet Trafikmiddel med hele dettes faste Anlæg, enten et fuldt udbygget Banesystem eller et fuldt udbygget Vejsystem med de nødvendige Biler, Garager etc., vil en hel eller delvis Overflytning til et nyt Trafiksystem kræve, at man sammenligner det eksisterende Systems varierende Omkostninger med det paatænkte Systems Totalomkostninger. Har et eksisterende Banesystem saaledes varierende Omkostninger paa 10 Mill. Kr. og faste Omkostninger paa 10 Mill. Kr., medens et Vej-Bilsystem kræver 8 Mill. Kr. i nye Anlæg og 8 Mill. Kr. varierende, skal man ikke sammenligne Vej-Bilsystemets 16 Mill. med Banesystemets 20 Mill., men kun med de varierende Omkostninger altsaa de 10 Mill. Begrundelsen herfor er, at de 10 Mill., der nu engang er bundet i Banerne, er tabt, hvis man vælger Vej-Bilsystemet. Ved dette vilde Trafikanterne ganske vist tjene $20 \div 16 = 4$ Mill., men Samfundet vil herudover have tabt 10 Mill., saaledes at det totale samfundsmæssige Resultat vilde være et Tab paa 6 Mill. Kr. Var Vej-Bilsystemets Omkostninger gaaet ned til 4 Mill. fast og 4 Mill. varierende, burde man opgive det paagældende Banesystem og gaa over til Vej-Bilsystemet.

Der maa dog ved denne Betragtning tages det Forbehold, at det System man vælger ogsaa maa paaregnes at være billigst hele den Periode, for hvilken Anlægget maa antages at vare. D. v. s. Overgangen til et nyt Trafiksystem indeholder et Risikomoment, som maa tages med i Kalkulationerne, og som ikke er helt lille i vor Tid med de mange og store tekniske Fremskridt, og hvor der samtidig er Tale om helt nye Trafikmidler som f. Eks. Flyvemaskiner og Luftskibe.

Vi gaar endelig over til det tredie Tilfælde, hvor der foreligger to Trafikmidler, der begge har en meget lav Kapacitetsudnyttelse, og man er klar over, at eet Trafikmiddel vil være tilstrækkeligt til at optage hele den forhaandenværende Trafik. I dette Tilfælde maa Sammenligningen

foretages mellem de to Trafiksystemers varierende Omkostninger. Begge de to Systemers faste Anlæg er nu engang bundet, og det lader sig ikke gøre at frigøre den anvendte Kapital; derimod kan Samfundet (Staten) vælge mellem de to Systemers varierende Omkostninger, og en saadan Sammenligning bør ogsaa foretages, og det billigste vælges.

I Virkeligheden er Forholdene imidlertid langt mere komplicerede. Der sker en stadig Investering af ny Kapital baade i Banesystemet og i Vejsystemet, og hver Gang man staar overfor en saadan Investering, skifter Kalkulationsgrundlaget, og nye Beregninger bør foretages. Skal en Bane saaledes gaa over fra Enkeltspor til Dobbeltspor, skal Sammenligningen foretages mellem Banernes varierende Omkostninger + de faste Omkostninger ved Dobbeltsporet og Bil-Vejsystemets varierende Omkostninger, selvfølgelig forudsat at dette sidste System har ledig Kapacitet. I dette Tilfælde vil en Beregning meget ofte vise, at det er fordelagtigt at lade den forøgede Trafik ske ad Vejene, medens den enkeltsporede Bane tager den Trafik, som den er i Stand til.

Det omvendte er Tilfældet, hvis Vejsystemet skal ombygges og udvides med store Ekstraudgifter ved en eventuel Nedlæggelse af Banen. Sammenligningen skal da ske mellem Banens varierende Omkostninger og Bil-Vejsystemets varierende plus dettes faste Ekstraudgifter, et Forhold der i mange Tilfælde taler imod at nedlægge Banestrækninger.

Disse forskellige Kalkulationer skal ikke foretages hverken af Baner eller Vejvæsen, idet de to Institutioner, hvad der er meget forstaaeligt, er tilbøjelige til at udvide deres egne faste Anlæg efter deres egne Kalkulationer (hvilket er noget andet end de samfundsmæssige). Enhver Institution vil — for at imødegaa Publikums Kritik — gerne følge med i den tekniske Udvikling. Det vil ofte være Tilfældet, at en samfundsmæssig Kalkulation vil vise, at alle disse nye, meget kostbare Indretninger ikke burde foretages, fordi Landet som Helhed ikke har Raad til saadanne trafikale Eksperimenter. Afgørelsen af Kapitalinvesteringer maa ikke bestemmes af de to Systemers Ledere, men af en overordnet sagkyndig Institution, som vaager over hele Landets Trafikøkonomi, og som træffer Bestemmelse om, hvor man skal anvende den Samfundskapital, der nu engang staar til Trafikvæsenets Raadighed. Skal en saadan Trafikinstitution kunne træffe rationelle Afgørelser, maa den have omfattende Omkostningsberegninger til sin Raadighed. Vi skal komme nærmere tilbage til denne Institution, der vil vise sig at være noget centralt i en rationel Trafikordning.

VI. Det samlede Trafikvæsens Organisation.

Ved en Deling af Trafikken som den foreslaede, vil man af Landtrafikmidler faa: Banerne, Omnibilselskaberne, Lastbilselskaberne for

Nærtrafik og for Fjerntrafik, de sidste dog formentlig i mindre Omfang for Danmarks Vedkommende. Banerne vil være befriet for de Befordringsarter og Strækninger, der bringer dem direkte Tab, og hvor dette ikke har været muligt at gennemføre helt, vil det være rigtigst i videst muligt Omfang rent regnskabsmæssigt, og saa godt som det nu lader sig gøre, at bestemme Udbyttet for de enkelte Strækninger. Man vil saaledes kunne opnaa at have Rentabilitetsberegninger for alle Trafikarter og Trafikstrækninger og kan for hver af disse i hvert Fald i Tilfælde af Nyanlæg gennem en Prisdifferentiering opnaa en nogenlunde ensartet Forrentning, saaledes at hver Egn høster Fordelene og Ulemperne ved sine særlige Forhold. Der er ogsaa en vis Mulighed for at betragte det nationale Trafiksystem som en Enhed, hvis faste Omkostninger delvis kan prisdifferentieres paa de Strækninger, der bedst kan betale Udgiften, jfr. det ensartede Takstsystem, der med sine Mangler ufortalt dog giver det største Bidrag til Systemets faste Omkostninger for de Strækninger, der har den største Udnyttelse.

Bilselskaberne organiseres for lokale Omraader, og man vil anse det for naturligt, at den fornødne Kapital tilvejebringes af alle de interesserede Parter d. v. s. Banerne, kommunale Myndigheder og de respektive Vognmænd. At Bilselskaberne maa være koncessionerede er tidligere antydnet, og at denne Kontrol, de herved underkastes, maa udstrækkes til Priser og Befordringspligt, kan der ikke herske Tvivl om.

Da et Lands Trafikvæsen indtil Bilernes Fremkomst har været en Enhed, og da man har erfaret, at dette er nødvendigt for en samfundsmæssig Afvikling af Trafikken, maa man ved en fremtidig Ordning tilstræbe en Organisation, der bringer de foran nævnte Trafikmidler, der virker ved Siden af hinanden, ind i det snærest mulige Samarbejde, uden at de derfor opgiver mere af deres Selvstændighed end absolut paakrævet. Samarbejde af alle Landets Trafikarter i en samlet Enhed er ligeledes nødvendigt, for at Trafikdelingen kan finde Sted paa den mest samfundsmæssige Maade, og for at det til Stadighed kan blive overvaaget, at der ikke finder Forskydninger Sted, som ikke straks fører den nødvendige Tilpasning med sig. Trafikmidlernes Samarbejde vil nemlig stadig være underkastet Forandringer som Følge af tekniske Fremskridt, økonomiske Forskydninger og Forandringer i Trafikmængden.

En Afvejen af de Faktorer, som her spiller ind, kan næppe overlades til Banerne som den stærkeste Part. Det vil næppe heller være rigtig at overlade et Samarbejde mellem Baner og de paagældende lokale Bilselskaber til disse selv, idet man sikkert kan forudsætte, at ikke alle Selskaber har Betingelserne for at kunne medvirke til at træffe Ord-

ninger, der først og fremmest tilsigter at skaffe Landets Erhvervsliv og øvrige Trafikanter de billigste Trafikmuligheder.

Vi kan ikke se bedre, end at alle Overvejelser med Hensyn til Trafikdeling, Nedlæggelse af Stationer og Strækninger, Investeringer i Trafikmidler, herunder Vejvæsenet, og Tildeling af Koncessioner maa finde Sted hos en Organisation, som har Ansvaret for Landets samlede Trafikvæsen, f. Eks. et Trafikraad med dertil knyttet upartisk sagskyndige. Dette maa træffe sine Afgørelser paa Grundlag af de tidligere omtalte Omkostningsberegninger, der maa gennemføres saa detaillert som muligt, og gennem sit Kendskab til de forskellige Trafikarters Efterspørgselskurver. Det vil maaske blive indvendt, at saadanne Beregninger ikke lader sig gennemføre, men en saadan Indvending vil kun være berettiget, hvis vi havde foreslaaet at dele de faste Omkostninger for en bestemt Strækning paa de forskellige Trafikarter. Dette er teoretisk urigtigt og praktisk uigennemførligt, og det har vi heller ikke foreslaaet, og vi er da ogsaa klare over, at Kritikken kun vil fremkomme fra saadanne, der ikke har forsøgt at føre en økonomisk Politik baseret paa Kendskab til Omkostningerne. Med Hensyn til Udgifterne ved Gennemførelsen skal anføres, at det maaske kan fordre et vist Arbejde at sætte saadanne Beregninger i Gang, men er dette først sket, vil Arbejdet være meget ringe, samtidig med at det indvundne Materiale allerede er nødvendigt af Hensyn til en rationel Overvaagen af de paagældende Virksomheder.

Man vil finde det betænkeligt, at lade Koncessioner til Bilkørsel tildele af de lokale Myndigheder, f. Eks. Amterne, dels fordi de mangler Sagskundskab, dels fordi det ikke bliver disse, der kommer til at betale det Underskud for Banerne, som kan blive Følgen af at der gives Koncessioner, der paa en eller anden Maade skaber Mindreindtægt for Banerne og dermed Underskud for Staten. Koncessionstildelingen bør derfor fuldt ud ske paa Grundlag af et Trafikraads Regnskabskalkuler og saglige Indsigt.

Ved et saadant Trafikraad vil Landets Trafikvæsen blive en Enhed, og Landets Borgere vil have Sikkerhed for Trafikmulighed til de lavest mulige Priser og paa ensartede Vilkaar.

Det Kaos, som nu for Tiden raader i Landets Trafikforhold, med Usikkerhed i Adgang til Trafik, med varierende Priser saavel i Forholdet til den enkelte Trafikant, som med Hensyn til Tid og Sted, vil gennem Trafikraadets Virksomhed kunne afløses af Sikkerhed i Adgangen til Trafik, stabile Priser fastsat paa Grundlag af Omkostningerne og Ensartethed i den trafikale Behandling af de enkelte Kunder.

Trafikraadet vil have til Opgave at følge med i det nye, der frem-

kommer og vil kunne modvirke, at de forskellige koncessionerede Virksomheder stivner i bureaukratiske Former.

Hovedfordelene ved den her foreslaaede Ordning ligger dog efter vor Formening i, at det er af stor Betydning for Erhvervslivet, at der i et Land med en begrænset Kapitalmængde ikke tages mere af denne til Trafikvæsenet end nødvendigt, og at den for Erhvervslivet nødvendige Trafik effektueres med de laveste Omkostninger, og det vil for en væsentlig Del sige med den mindst mulige Tomgang.

RESUMÉ

Es ist die Aufgabe der Abhandlung nordischen Lesern ein wichtiges volkswirtschaftliches Problem vorzulegen, welches dadurch entstanden ist, dass das von den Eisenbahnen innegehabte Verkehrsmonopol durch die schnellwachsende Konkurrenz von Seiten der Automobile gebrochen wurde, und zu zeigen, welche Wege man einschlagen sollte, um das Verhältnis zwischen Bahn und Auto von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus zu regeln.

Der Ausgangspunkt ist das Verkehrsbedürfnis und dessen Abhängigkeit von Zeit und Ort. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Tendenz zur Stagnation in der Bevölkerung und zur Begrenzung des internationalen Handels wahrscheinlich eine nur verhältnismässig geringe Steigerung der Verkehrsbedürfnisse mitsichführen wird, sodass eine Einschränkung des Angebotes notwendig wird, wenn man verlustbringenden Leerlauf vermeiden will.

Danach werden die jetzigen Landverkehrsmittel Dänemarks beschrieben; hierunter werden Kapitalinvestierung, die Leistungen der Verkehrsmittel und ihre Kosten behandelt; und es wird gezeigt auf welchen Gebieten der Autoverkehr eine empfindliche Konkurrenz ausgeübt hat. Man erfährt weiter, wie die Autos durch eine varierende Preispolitik, die Eisenbahnen fühlbar geschädigt haben, und mit Hilfe von Vergleichen zwischen dem Verkehr über die Sunde und Belte und dem Landverkehr wird ein Gutachten darüber abgegeben, wieviel Verkehr von den Bahnen auf die Autos übergegangen ist.

Es ist natürlich, dass die Eisenbahnen — hier wie überall — versucht haben, sich gegen die scharfe Konkurrenz zu wehren. Mit eigenen Mitteln durch Einführung von schnelleren Verbindungen und einer mehr variierenden Taxtpolitik, mit Hilfe von Seiten des Staates durch regulierendes Eingreifen in den Autoverkehr z. B. Konzessionsbestimmungen, Kontrolle mit Transportpreisen (Minimumspreisen). Die dänischen Massregeln werden in einem besonderen Abschnitt behandelt.

Um ein Urteil über die beiden Trafikarten von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus abgeben zu können, ist es notwendig ihre Kosten näher zu untersuchen, und man zeigt da, dass man sich klarmachen muss, dass die Kosten des Autoverkehrs auch die Ausgaben für Chausseen und Strassen umfassen. Hiervon ausgehend, muss man dann sowohl das Eisenbahnsystem, als auch das Autoverkehrssystem als Betriebe mit grossen fixen Kosten bezeichnen, während die proportionalen Kosten (vergl. Schmalenbach) für beide verhältnismässig niedrig sind. Weiter behandelt man im Anschluss an Pirath das Verhältnis zwischen Zug- und Stationskosten. Das Resultat all dieser Untersuchungen ergibt, dass der Verkehr zwischen den grösseren Städten und über

lange Strecken den Eisenbahnen zu überlassen ist, während für kürzere Strecken und zwischen kleineren Orten der Autoverkehr vorzuziehen ist. Ausserdem macht man darauf aufmerksam, dass die Kosten der Eisenbahnen wesentlich im eigenen Lande getragen werden, während die Automobile einen bedeutenden Anteil an der knappen Valuta des Landes beanspruchen.

Im Kapitel Preispolitik bespricht man die theoretischen Grundlagen der Taxtdifferenzierung, die für die Eisenbahnen bestimmend waren, solange diese Inhaber des Verkehrsmonopols waren. Man erfährt weiter, dass die grossen fixen Kosten des Autoverkehrs dazu beitrugen, dass die Konkurrenz zu Variationen zwischen dem proportionalen Satz und dem Höchstgebühr, welches man in gewissen Fällen erzielen kann, führt, ohne dass man Rücksicht auf die Prinzipie der rationellen Preisdifferenzierung nimmt. Die Folge davon ist, dass sich das rationelle Preissystem auflöst und kaotische Zustände eintreten, die es notwendig machen, dass die Rationalität im nationalen Verkehr durch eine von der Öffentlichkeit geleiteten Zusammenarbeit zwischen Bahn und Auto wieder hergestellt werden muss.

Zum Schluss werden die Berichte der internationalen Handelskammer besprochen, welche die grosse Bedeutung von billigen Transportmitteln für das Erwerbsleben hervorheben. Man schlägt im Anschluss daran eine Teilung des Verkehrs vor, wonach immer das Verkehrsmittel vorzuziehen ist, welches den Transport auf einer gegebenen Strecke mit den niedrigsten Kosten durchführen kann. Damit scheint dem nationalen Erwerbsleben am besten gedient zu sein, weil man dadurch auch gleichzeitig vermeidet, dass der Produktion Kapital entzogen wird, um es in Verkehrsmitteln, die mit unvernünftig grossem Leerlauf arbeiten, zu investieren.

