

DE DANSKE STATS BANERS TRAFIKMÆNGDER 1929/30—1938/39

Af I. A. TORK

A. INDLEDNING

SOM ethvert andet økonomisk Foretagende er Jernbanedriften underkastet Variationer med Hensyn til sin Produktion — Befordring — og Økonomi som Følge af de skiftende økonomiske Konjunkturer, og i Reglen kan en Ændring i Konjunkturerne straks aflæses i Banernes Trafikmængder og Driftsresultater. Godsbefordringen vokser med den begyndende Højkonjunktur og aftager, naar Lavkonjunkturen sætter ind. For Personbefordringen er saavel Opgangen som Nedgangen noget længere om at gøre sig gældende, og i Reglen er Udsvinget ikke af saa stor Betydning som ved Godsbefordringen.

I det efterfølgende skal der gøres Rede for de danske Statsbaners Person- og Godsbefordring i den sidst forløbne Konjunkturperiode. Udgangspunktet bliver Højkonjunkturaaret 1929, d. v. s. Driftsaaret 1929/30, og det skal undersøges, hvorledes Banernes Befordringsmængde har udviklet sig fra Højkonjunkturaaret 1929/30 til Lavkonjunkturaaret 1932/33 og videre til Driftsaaret 1938/39, der som Følge af Krigsforholdene kan betragtes som Afslutningen paa den efter 1932/33 begyndende Opgangsperiode.

En Belysning af Perioden 1929/30 til 1938/39 er saa meget mere naturlig, som der i denne er foregaaet væsentlige strukturelle Forandringer med Virkninger paa Banernes Trafikmængder, samtidigt med at de særlige Landbrugs- og Byggekonjunkturer har afvejet fra de almindelige Handels- og Industrikonjunkturer. Dette sidste Forhold øver en væsentlig Indflydelse paa Banernes Befordringsmængder, idet ca. 35 % af de vognladningsvise Befordringer maalt i Tonkilometer hidrører fra Landbrugets Raaprodukter og

Færdigvarer og ca. 10 % fra Varer, der tjener Byggeriet, som Mursten, Kalk, Tømmer o. l.

B. ØKONOMISKE RESULTATER

Af nedenstaaende Tabel — der ogsaa omfatter Automobilbefordringen — vil det fremgaa, at Konjunkturforløbets Faser aftegner sig i Banernes Økonomi med stor Tydelighed for saavel Indtægter som Udgifter, og at Perioden har været stærkt særpræget haade

Mill. Kr.	Indtægter						Drifts-udgift	Forrentning	Afskrivning	Over-skud
	Person	Rejseg.	Gods	Post	Andre	Ialt				
1929/30..	49,4	1,7	54,3	6,1	3,7	115,2	115,5	20,4	10,3	÷31,0
1932/33..	41,9	1,7	38,4	5,5	4,4	91,9	105,1	18,6	10,3	÷42,1
1938 39..	65,0	2,7	43,7	7,9	6,8	126,1	130,7	14,2	6,9	÷25,7

for Person- og for Godsbefordringen. Medens Konjunkturedgangen i Almindelighed er af relativ ringe Betydning for Personbefordringen, forekommer der her en Nedgang paa ikke mindre end 15,2 % fra 1929/30 til 1932/33 og fra 1932/33 til 1938/39 en Stigning paa 55,1 %. For Godsbefordringen har Nedgangen til Lavkonjunkturaaret ogsaa været usædvanlig stor, idet den har udgjort 29,3 %, medens den efterfølgende Stigning kun er paa 13,8 %, hvorved Godsbefordringsindtægten i 1938/39 ligger 19,5 % under Indtægten i 1929/30.

Ogsaa Indtægterne fra Rejsegods- og Postbefordringen bærer Præg af Konjunkturforløbet og viser en relativ stærk Stigning i Opgangsaarene.

Om de rene Driftsudgifter er at bemærke, at de først i Driftsaaret 1936/37 ligger højere, og da kun ubetydeligt højere, end i 1929/30, skønt Driftspræstationerne har været stigende. Denne Forbedring maa henføres til de i de mellemliggende Aar gennemførte Rationaliseringsbestræbelser, herunder Ibrugtagning af Lillebæltsbroen, samt Indførelse af elektrisk Drift i Københavns Nærtrafik. Stigningen i de følgende to Aar skyldes særlig Lønforhøjelser og stigende Brændselspriser.

Nedgangen i Afskrivning og Forretning skyldes de fra 1933/34 foretagne Nedsættelser af Forrentningskapitalen og Afskrivningsprocenterne.

C. PERSONBEFORDRINGEN

I nedenstaaende Tabel har man angivet Antal Rejser, Antal Personkilometer og Indtægt for Personbefordringen for Baner og Overfarter (ekskl. Automobilruterne)¹⁾.

	Rejser i Tus.	Personkm. i Mill.	Indtægt i Tus. Kr.
1929/30 ..	33 426,6	1 124,3	48 464,6
1932/33 ..	31 927,3	1 062,5	40,745,3
1938/39 ..	52 014,4	1 545,4	59 685,4

Saa vel Indtægt som Rejser og Personkilometer har været i Overensstemmelse med Konjunkturforløbet, for saa vidt der forekommer en betydelig Nedgang til 1932/33 med en efterfølgende Stigning, der langt overgaar Nedgangen. Medens Indtægterne var 11,2 Mill. Kr. eller 23,2 % højere i 1938/39 end i 1929/30, ligger Rejserne 18,6 Mill. eller 55,4 % og Personkilometerne 421 Mill. eller 37,5 % højere. Forholdet mellem de tre Størrelser er saaledes ændret i et saadant Omfang, at Personbefordringens Sammensætning maa være undergaaet dybtgaaende Forandringer med Hensyn til Pris, Indtægtskategori og Rejseart.

For Indtægten pr. Personkilometer har der været en Nedgang fra 4,31 Øre i 1929/30 til 3,86 Øre i 1938/39 eller 0,45 Øre og 10,4 %. Den gennemsnitlige Rejselængde udviser en Nedgang fra 33,6 km i 1929/30 til 29,7 km i 1938/39 eller med 3,9 km eller 11,6 %. Indtægtsnedgangen falder før Indførelsen af elektrisk Drift i Københavns Nærtrafik (paabegyndt 1934/35) og af Lyn-togene (de første 1935/36), medens Nedgangen i den gennemsnitlige Rejselængde falder efter disse Tidspunkter. Ved Bedømmelsen af Indtægtsnedgangen maa det ikke glemmes, at Engros- og Detailpristallet har været stigende med omkring 5 %.

Af Stigningen i Indtægt og Personkilometer hidrører hhv. 62,6 % og 76,9 % fra almindelige Billetter — den mest betydende Befordringsart — saaledes at det er her, man fortrinsvis maa søge Aarsagerne til Forandringerne indenfor Personbefordringen. Maa-

¹⁾ Rejser og Personkm. for Kort er for alle Aar opgjort efter den fra 1936/37 benyttede Beregningsmetode. Rejser og Personkm. for Tilbagereisen paa billige Søndagsbilletter er ikke medregnet.

nedskort har bidraget med 11,2 % til Indtægtsstigningen og med 18,6 % til Stigning i Antal Personkilometer. Ca. 12 % af Indtægtsstigningen hidrører fra Pladsbilletter.

Almindelige Billetter.

I Tabellen nedenfor er angivet Antal Personkilometer paa forskellige Afstande.

	1938/39		1929/30		Forøgelse		
	Tus.	% af ialt	Tus.	% af ialt	absolut Tus.	i %	% af ialt
1—50 km i Københavns Nærtrafik	222 602	19,2	135 344	15,7	87 258	64,5	29,8
1—50 km i anden Trafik	209 927	18,1	204 808	23,7	5 119	2,5	1,7
51—75 km	89 765	7,8	86 385	10,0	3 380	3,9	1,2
76—200 km	290 863	25,2	209 410	24,2	81 453	38,9	67,3
over 200 km	344 137	29,7	228 578	26,4	115 559	50,6	
I alt...	1 157 294	100,0	864 525	100,0	292 769	33,9	100,0

Den Stigning, der for hele Perioden har været paa ca. 293 Mill. Personkilometer, maa for 29,8 % tilskrives Københavns Nærtrafik og for 67,3 % Rejser paa over 75 km — Fjerntrafikken. Kortvejsrejserne udenfor Københavns Nærtrafik har kun i ringe Omfang bidraget til Stigningen.

Om de enkelte Afstandsgrupper kan anføres følgende:

Københavns Nærtrafik. Stigning i Antal Rejser fra 7,9 Mill. til 19,1 Mill. eller 11,2 Mill. falder særlig fra 1933/34 til 1936/37, og der kan derfor ikke være Tvivl om, at den maa tilskrives Elektrificeringen¹⁾, der netop faldt i disse Aar, og som medførte hyppigere Toggang, fast Køreplan og Etablering af nye Stationer inden for Omraadet, ligesom Strandbadet i Klampenborg fra 1932 og Moderniseringen af Forlystelsesstedet Bakken har virket i samme Retning.

Paa de elektrificerede Strækninger har der i forannævnte Tidsrum været en Stigning fra 4,6 Mill. Rejser til 14,3 Mill. Rejser eller 9,7 Mill. og 210,9 %. De 4,4 Mill. hidrører fra det særlige Bybaneomraade, d. v. s. Strækningen indenfor Hellerup Station, denne

¹⁾ Frederiksberg-Hellerup fra 3. April 1934, Hovedbanegaarden-Klampenborg fra 15. Maj og Valby-Hovedbanegaarden fra 1. November s. A. Hellerup-Holte fra 15. Maj 1936.

medregnet. Fra 1936/37 til 1937/38 forekommer der yderligere en mindre Stigning, som igen tabes i 1938/39, dels fordi Vejret var relativt daarligt i Sommeren 1938, dels som Følge af Indførelsen af Trolley-Kørsel mellem Nørreport og Lyngby/Jægersborg fra 21. Maj 1938.

Stigningen paa de 9,7 Mill. Rejser paa de elektrificerede Strækninger kan regnes at repræsentere ca. 75 Mill. Personkilometer eller 86 % af den samlede Stigning i Nærtrafikken.

For de Landkommuner (inkl. Gentofte), der berøres af Nærtrafikstrækningerne, har der fra 1930 til 1940 været en Stigning paa omkring 50 000 Indbyggere eller 60 %.

Rejser paa Afstande til 75 km (ekskl. Københavns Nærtrafik). Rejser og Personkilometer har nærmest været stagnerende for hele Perioden under eet, og antagelig fordi Automobilerne har frataget Banerne den Stigning i Rejsemængden, som i Almindelighed følger med Befolkningstilvæksten og den økonomiske Udvikling.

Som Udtryk for Automobilkonkurrencen kan anføres, at Personautomobilernes Antal for denne Periode har været stigende med ca. 39 Tus. eller 64,0 %. Rutebilerne udviser for Rutelængde og Turantal en Stigning paa hhv. 36,3 % og 70,6 %, og hertil kommer yderligere, at Vognenes Kapacitet har været stærkt voksende.

Langvejs trafikken. Naar Antal Rejser og Personkilometer ikke bærer Præg af den økonomiske Nedgang, idet Antallet i 1932/33 ligger paa samme Højde som i 1929/30, saa er den væsentligste Grund formentlig at søge i Udvidelsen af Dobbeltbilletternes Gyldighed til hele Statsbaneområdet fra 1. September 1929 og til 8 Dages Gyldighed fra 1. December 1932. Stigningen for hele Perioden paa ca. 197 Mill. Personkilometer falder saaledes i Opgangsperioden. Tager man Paaskens forskellige Beliggenhed i de enkelte Aar i Betragtning, kan man regne med, at der fra 1932/33 til 1934/35 har været en Stigning paa omkring 55 Mill. Personkilometer, som i det væsentligste maa henføres til den lige nævnte Udvidelse af Dobbeltbilletternes Gyldighed fra 1. December 1932, og i Overensstemmelse hermed er Gennemsnitsindtægten pr. Personkilometer gaaet ned fra 4,26 Øre i 1932/33 til 4,13 Øre i 1933/34. For den følgende Del af Perioden til 1938/39 bliver der herefter en Stigning i Antal Personkilometer paa omkring 132 Mill., som for den overvejende Del maa tilskrives de Lettelser, der indtraadte i Rejseforholdene mellem Landsdelene ved Lillebæltsbroens Aabning 16. Maj 1935 og den samtidige Etablering af Lyntogskørsel

fra København om Morgenen med Retur om Aftenen og Udvidelsen fra 22. Maj 1937 med Lyntog i omvendt Retning.

Om Forskydninger af Betydning for Rejser paa almindelige Billetter kan iøvrigt anføres følgende:

Gennemsnitsindtægten pr. Personkilometer har været faldende fra 4,77 Øre i 1929/30 til 4,13 Øre i 1933/34 (13,4%) som Følge af Dobbeltbilletternes udvidede Gyldighed og Nedgangen i Antal Rejser paa 1. og 2. Klasse. Derefter bliver der en stigende Tendens, der ender med en Gennemsnitsindtægt paa 4,17 Øre i 1938/39, og som maa henføres til den relativt store Stigning for Rejser i Københavns Nærtrafik og Langvejsrejser paa 1. Klasse, ligesom Indførelsen af Pladsbilletter har virket i samme Retning.

Den gennemsnitlige Rejselængde er gaaet ned fra 38,0 km i 1929/30 til 34,0 km i 1938/39, og Nedgangen skyldes Tilvæksten i Rejser i Københavns Nærtrafik.

De udvidede Muligheder for Benyttelsen af Dobbeltbilletter til nedsat Betaling (indført fra 1. August 1928) har medført, at ikke mindre end 72,5% af Rejserne i 1938/39 foregaar paa disse Billetter.

Benyttelsen af 1. Klasse (2. Klasse ophævet fra 15. Maj 1934) er gaaet stærkt tilbage for hele Perioden for saa godt som helt at ophøre paa de kortere Afstande, bl. a. som Følge af Ophævelsen af denne Klasse i mange Tog. For Afstande over 200 km har der været Stigning fra og med 1935/36 paa Grund af Lyntogskørselen.

Maanedskort.

Den Stigning, der har været for alle Maanedskort under eet, paa 83,5 Mill. Personkilometer og 1,3 Mill. Kr. hidrører med 77,1 Mill. Personkilometer fra Kort mellem to opgivne Stationer i Københavns Nærtrafik, og Indtægtsstigningen kan for det samme Omraade anslaaes til 1,2 Mill. Kr.

Københavns Nærtrafik har ikke været paavirket af Konjunkturedgangen, idet der til 1932/33 forekommer en Stigning i Antal Rejser paa Kort paa 6,2%. Den væsentligste Stigning hidrører fra Opgangsperioden og særlig fra de elektrificerede Strækninger, hvor den har udgjort 3,1 Mill. Rejser eller ca. 61% fra 1933/34 til 1936/37, og for de to følgende Aar har der endvidere været en Stigning paa 1,8 Mill. Rejser. Af den samlede Stigning for hele Perioden paa 6,1 Mill. Rejser falder saaledes de 4,9 Mill. paa de elektrificerede Strækninger, og af Stigningen paa 77,1 Mill. Personkilometer kan de ca. 40 Mill. ogsaa regnes at hidføre herfra.

Udenfor Københavns Nærtrafik har Stigningen for Rejser paa Kort mellem to opgivne Stationer været ubetydelig, og formentlig fordi Bilkonkurrencen har kunnet gøre sig gældende overfor disse Kortvejsrejser.

For Kort til Rejse mellem samtlige Stationer har der været Nedgang i Indtægten til 1936/37 antagelig som Følge af Konkurrencen fra Personautomobilerne. Stigningen for de følgende to Aar paa 0,4 Mill. Kr. eller 24,8% maa henføres til den forbedrede Langvejstrafik.

15 Dages Kort, 8 Dages Kort og Ugekort.

Af den samlede Indtægtsstigning for hele Perioden hidrører 371 000 Kr. fra de to førstnævnte og 310 000 Kr. fra Ugekort.

For 15 og 8 Dages Kort har der været Nedgang til 1933/34, hvorefter der forekommer en betydelig Stigning, der maa henføres til Forhøjelsen af visse Biletpriser og Hurtigtogstillægget samt Forbedringerne for Fjerntrafikken.

Medens Ugekort i 1929/30 var uden større Betydning, giver de for 1938/39 en Indtægt paa omtrent $\frac{1}{3}$ Mill. Kr. Stigningen har været særlig betydelig fra 1932/33 som Følge af udvidet Gyldighed.

Kuponbilletter.

Af den samlede Stigning i Indtægt og Personkilometer falder hhv. 8,1% og 4,6% paa Kuponbilletter, der udviser en Nedgang til 1932/33, hvorefter der forekommer en Stigning, saaledes at Indtægten i 1938/39 ligger 41,4% højere end i 1929/30.

Vil man herefter sammenfatte, hvad der foran er sagt om Personbefordringen, maa det formodes, at det kommer Sandheden nogenlunde nær, naar man gaar ud fra, at den samlede Stigning paa 421 Mill. Personkilometer hidrører med 115 Mill. fra de elektrificerede Strækninger, med 55 Mill. fra Dobbeltbilletternes udvidede Gyldighed og med 150 Mill. fra Forbedringen af Langvejstrafikken, idet Halvdelen af Stigningen for Kort og Kuponbilletter ogsaa maa kunne tilregnes disse Forbedringer.

I øvrigt maa Stigningen for Personbefordringen ogsaa henføres til Forbedringerne af Toggangen og Materiellet samt til Indførelsen af Fællesbilletter med $33\frac{1}{3}$ % Rabat fra 1. December 1932 og Nedsættelse af Kortprisen for Kort til 1. Klasse. Af Prisforhøjelser maa bemærkes den fra 1. Maj 1934 foretagne Ændring, hvorefter

Degressionen paa Afstanden først begynder med 271 km mod tidligere 226 km og endvidere Forhøjelse af Hurtigtogstillægget og Indførelse af Pladsbilletter. Det stærke Fald i Gennemsnitsprisen paa 10,4 % viser, at Nedsættelserne langt overvejer Forhøjelserne.

Ved en Omtale af Banernes Personbefordring maa det ogsaa tages i Betragtning, at der i 1938/39 paa Banernes Automobilruter kørtes 11,4 Mill. Vognkilometer paa 2974 km Rutelængde.

D. REJSEGODSBEFORDRINGEN

Som foran anført er Indtægten steget med 1,0 Mill. Kr. eller 59,3 %. For Tonsmængden har der været en Stigning paa 184 300 t eller 141,7 %, hvoraf de 183 500 t hidrører fra Overførsel af Motorkøretøjer og Cykler paa Overfarterne. Overførselen af Automobileer er omtrent fordoblet fra 1932/33 til 1936/37 og antagelig som Følge af den Lettelse i Automobilbefordringen, der fulgte med Lillebæltsbroens Aabning.

Befordringen af Cykler paa Banerne (og paa Overfarterne i Pakvognene) er steget med 14,0 % og paa Overfarterne paa Dækket med 268,2 %, og de sidste udgør herefter 88 200 Stkr.

Den egentlige Rejsegodsbefordring udviser kun en mindre Stigning paa 1,7 %.

E. GODSBEFORDRINGEN

Det fremgaar af nedenstaaende Tabel, at der har været en meget betydelig Nedgang til 1932/33, som ikke indvindes i Overgangsperio-

	Tons	Tonkilometer i Tus.	Indtægt i Tus. Kr.
1929/30	6 708 393	643 676	54 334
1932/33	4 310 847	478 944	38 357
1938/39	4 868 147	609 351	43 167

den, saaledes at Tons, Tonkilometer og Indtægt — bortset fra Banepakker — i 1938/39 ligger 1,9 Mill. Tons eller 27,8 %, 39,2 Mill. Tonkm. eller 61,1 % og 11,8 Mill. Kr. eller 22,3 % lavere end i 1929/30.

Den væsentligste Nedgang til 1932/33 skyldes særlig Forandringer af strukturel Natur og hidrører fortrinsvis fra sidstnævnte Aar.

Det ændrede Forhold mellem Tons, Tonkilometer og Indtægt er et Udtryk for, at den gennemsnitlige Befordringslængde er foran-

dret fra 96,0 km i 1929/30 til 110,8 km i 1932/33 og til 124,7 km i 1938/39, og Indtægten pr. Tonkilometer er for de samme Aar forandret fra 8,2 Øre til 7,8 Øre og videre til 6,8 Øre i 1938/39.

Den stigende Befordringslængde viser, at det særlig er Befordringerne paa de kortere Afstande, der har forladt Banerne som Følge af Bilkonkurrencen. Den synkende Gennemsnitsindtægt har ikke sin Forklaring i Takstnedsættelser, men skyldes Aftaler om Nedsættelser med de enkelte Forsendere og Nedgangen i Befordringsmængden paa de kortere Afstande, hvor Befordringsprisen er relativt høj.

Som det vil ses af nedenstaaende Tabel over Tonkilometer og Indtægt for de enkelte Befordringsarter, hidrører Nedgangen sær-

	Tonkilometer i Tus		Indtægt i Tus. Kr.	
	1938/39	1929/30	1938/39	1929/30
Stykgods.....	130 843	124 482	13 910	15 978
Vognladningsgods.....	462 753	496 430	23 883	34 191
Levende Dyr.....	10 895	22 764	1 434	2 873
I alt...	604 491	643 676	39 227	53 042

lig fra Vognladningsgodset, som den mest betydende Befordringsart. For levende Dyr har Nedgangen været paa omkring Halvdelen, medens Antal Tonkilometer for Stykgods udviser en mindre Stigning og Indtægten en mindre Nedgang.

Stykgodsbefordringen.

Da Ilgods i nogen Grad er gaaet over til Befordring som Fragtstykgods som Følge af sidstnævnte Befordrings Forbedring og Fremskyndelse, er alt Stykgods her taget under eet (ekskl. Bane-pakker).

For hele Perioden har Nedgangen for Vægtmængden udgjort 87 600 Tons eller 11,1 %, medens der har været en Stigning paa 6,3 Mill. Tonkilometer eller 5,1 %. Indtægtsnedgangen, der ikke kan angives nøjagtig, har været paa omkring 2 Mill. Kr. eller ca. 12 %. Da der i 1938/39 befordredes ca. 50 000 t egentlig Stykgods som Vognladningsgods i Henhold til særlige Aftaler med Fragtmænd, vilde Stykgodsbefordringens Nedgang uden denne Foranstaltning kun have været paa omkring 4 à 5 %.

Nedgangen har været særlig betydelig for Afstandene til 100 km, noget mindre for Afstandene 101—150, og for Afstandene 151—300 har Befordringsmængden nærmest været uforandret. Stigning forekommer derimod for Afstandene over 300 km, og den har her udgjort 26 863 t eller 19,7%. Nedgangen i Tonsmængden paa Afstandene til 150 km har paaført Banerne et Tab paa 6 692 Tus. Tonkilometer, og Stigningen paa Afstandene over 300 km en Tilgang paa 11 681 Tus. Tonkilometer, saaledes at Tabet paa de kortere Afstande er mere end opvejet ved Gevinsten paa de højere Afstande.

Gennemsnitsindtægten for Stykgods udgjorde i 1929/30 12,8 Øre pr. Tonkilometer (inkl. Havnebanefragt m. m., derfor lidt for høj) og sank til 11,1 Øre i 1932/33 og videre til 10,6 Øre i 1938/39. Det vil sige en Nedgang paa 17,2% for hele Perioden.

Vognladningsgods.

Som foran anført hidrører den væsentligste Del af Nedgangen fra Vognladningsgodset, der har haft en Nedgang paa 29,4% for Tonsmængden, 6,8% for Tonkilometer og 30,1% for Indtægten. Den gennemsnitlige Transportlængde har været stigende fra 86 km i 1929/30 til 100 km i 1932/33 og til 114 km i 1938/39, og Fragtindtægten pr. Tonkilometer har i de samme Aar været faldende fra 6,9 Øre (inkl. Havnebanefragt m. m.) til 6,3 Øre og videre til 5,2 Øre.

Til 1932/33 har der været Nedgang paa alle Afstande, og især paa Afstandene indenfor 75 km har Nedgangen været stor, idet Befordringsmængden er gaaet ned med omtrent Halvdelen. Fra 1932/33 til 1938/39 forekommer der stadig Nedgang paa Afstande mellem 26 og 75 km, og kun for Afstandene over 200 km ligger Befordringsmængden højere i 1938/39 end i 1929/30.

For i saa høj Grad som muligt at kunne efterspore Aarsagerne til den usædvanlig store Nedgang har man i Tabellen nedenfor angivet Tons, Tonkilometer og Gennemsnitsafstand ved Periodens Begyndelse og Slutning.

Der har været Nedgang fra 1929/30 til 1932/33 for samtlige Varearter med Undtagelse af Kød og Flæsk, Æg, Sukker, Majs, Sukkerroer og Sukkerroeaffald samt Vine og Spirituosa, og for de fleste af de i Tabellen nævnte Varer har Nedgangen været fulgt af en voksende Gennemsnitsafstand. I den følgende Opgangsperiode fortsættes Nedgangen for adskillige Varer, og for andre er

	1938/39			1929/30		
	Tons i Tus.	Gms- længde km	Tonkm i Tus.	Tons i Tus.	Gms- længde km	Tonkm i Tus.
Landbrugets Færdigvarer						
Kød, Flæsk o. l.	178,0	173,5	30 886,9	238,5	144,4	34 362,1
Æg.	58,7	210,2	12 341,0	40,1	194,3	7 783,5
Smør.	86,2	164,8	14 208,6	94,2	164,0	15 457,1
Mælk.	23,5	99,1	2 328,5	35,0	86,1	3 006,7
Sukker.	63,2	153,9	9 724,2	35,1	139,8	4 906,1
I alt.	409,6	—	69 489,2	442,9	—	65 515,5
Landbrugets Raaprodukter						
Kornvarer m. m.	123,2	152,2	18 747,2	218,1	92,4	20 152,4
Majs.	8,2	62,2	508,3	10,9	43,9	477,9
Foderstoffer.	256,6	95,5	24 508,6	518,0	62,9	32 582,2
Sukkerroer.	79,0	23,8	1 881,0	68,3	34,6	2 363,2
Roeaffald m. m.	33,0	20,6	679,4	31,4	22,4	703,4
Kartofler.	29,6	222,1	6 572,0	38,1	140,3	5 345,4
Hø og Halm.	13,9	171,8	2 395,6	13,7	108,0	1 479,6
Gødning, kunstig.	223,3	86,5	19 320,8	482,2	70,2	33 850,4
I alt.	766,8	—	74 612,9	1380,7	—	96 954,5
Bygge- og Anlægsvirksomhedernes Forbrug:						
Mursten, Tagsten o. l.	59,2	76,0	4 503,1	327,8	55,5	18 192,9
Andre Tegl- og Kalkværksprodukter.	45,4	253,6	11 503,1	86,6	130,4	11 292,6
Raa eller raat tildannede Sten.	115,5	41,0	4 733,5	332,3	41,5	13 790,5
Tildannede Sten og kunstige Sten.	22,2	164,3	3 639,4	66,4	59,2	3 930,9
Bearbejdede Sten, Cement m. m.	38,2	230,8	8 820,8	82,2	100,9	8 294,0
Alm. Jord, Grus, Sand, Ler og Mergel	143,2	38,3	5 488,0	350,5	57,1	20 013,6
Gavntræ o. l.	134,4	136,4	18 342,1	388,3	105,5	40 965,7
I alt.	558,1	—	57 030,0	1634,1	—	116 480,2
Brændselsmidler						
Stenkul o. l.	754,1	81,3	61 288,6	751,0	54,2	40 704,2
Tørv.	26,6	174,8	4 655,2	53,3	76,6	4 082,8
Brænde.	24,1	153,8	3 707,4	76,1	83,5	6 354,4
Mineralolie, Petroleum og Benzin.	220,8	80,7	17 824,8	202,0	87,6	17 695,2
I alt.	1025,6	—	87 476,0	1082,4	—	68 836,6
Metaller og Metalvarer i alt.	143,5	147,1	21 112,0	8214,6	140,7	30 194,3
Konsumvarer (ekskl. Eksportvarer).						
Fisk og Skaldyr.	18,0	303,5	5 460,3	27,1	243,0	6 585,3
Margarine.	27,1	212,9	5 771,3	26,6	203,7	5 418,4
Øl og Mineralvand.	48,3	265,5	12 826,0	60,9	205,9	12 539,3
Vine og Spirituosa.	7,5	157,9	1 191,7	3,2	205,8	658,6
I alt.	100,9	—	25 249,3	117,8	—	25 201,6

Stigningen kun ubetydelig; Resultatet af denne Udvikling er blevet, at kun faa Varer har en større Befordringsmængde i 1938/39 end i 1929—30. Dette gælder saaledes: Æg, Sukker, Sukkerroer, Sukkerrocaffald, Hø og Halm, Margarine, Vine og Spirituosa, Stenkul o. l., Mineralolier og Benzin. Samtidig med denne Udvikling har den gennemsnitlige Befordringsafstand været stigende for alle Varer med Undtagelse af Æg, Sukkerroer, Sukkerrocaffald, raa eller raat tildannede Sten samt Mineralolier m. m. Udviklingen bærer altsaa tydeligt Mærke af Automobilkonkurrencen, der har frataget Banerne Befordringerne paa de kortere Afstande, og i Overensstemmelse hermed viser Tabellen ogsaa, at Tonkilometermængden er gaaet mindre ned, hhv. steget mere end Tonsmængden.

I det efterfølgende skal der foretages en Sammenligning mellem Banernes Befordringsmængde og Produktion og Omsætning for nogle Varearter, saavidt som dette lader sig gøre, idet man dog maa henlede Opmærksomheden paa, at en saadan kun har en betinget Gyldighed, dels fordi Befordringsmængde angaar Driftsaaret og Produktion og Omsætning derimod Kalenderaaret, dels fordi mange andre Uligheder kan gøre sig gældende.

Landbrugets Færdigvarer.

For Kød og Flæsk har Eksporten været stigende i Nedgangsperioden med 59,0% og den befordrede Tons- og Tonkilometermængde med hhv. 43,1% og 49,7%. For den følgende Periode finder der som Følge af den engelske Kontingenteringspolitik en Nedgang Sted i Eksporten og Befordringsmængden, der overstiger Opgangen til 1932/33, saaledes at Eksporten ligger 23% lavere end i 1929/30, og for Tons og Tonkilometer har Nedgangen været paa hhv. 25,4% og 10,1%. Tager man i Betragtning, at Eksporten pr. Bane har været stigende med 20 000 t, vil man se, at Befordringsmængden ikke helt har holdt Trit med Eksporten.

Den samlede Eksport af Smør er nærmest den samme ved Periodens Udgang som ved dens Begyndelse, hvorimod Tonsmængden udviser en Nedgang paa 8,5% og Tonkilometermængden paa 8,1%, der for en mindre Del maa forklares ved en mindre Eksport pr. Bane paa 2000 t.

For Æg har der været Stigning i Eksporten for hele Perioden paa 98,2%, medens Tons og Tonkilometer kun udviser en Stigning paa hhv. 46,4% og 58,5%. Den relative Tilbagegang for Be-

forandringsmængden i Forhold til Eksporten forekommer særlig i Nedgangsperioden.

For Mælkens Vedkommende kan man sikkert gaa ud fra, at Afsætningen til Byerne maa have været stigende, og det skyldes uden Tvivl Bilkonkurrencen, naar Tonsmængden har været nedad-gaaende med 32,9% og Antal Tonkilometer med 22,6%.

Produktionen af Sukker ligger i 1938/39 ca. 42,9% højere end i 1929/30, og samtidig er Tonsmængden steget med 80,0% og Tonkilometermængden med 98,2%. Stigningen i Befordringsmængden i Forhold til Produktionen forekommer i Nedgangsperioden, hvor der importeredes en betydelig Del Sukker — i 1932 omtrent $\frac{1}{4}$ af den indenlandske Produktion. Fra 1936 er Eksport det almindelige.

Da Landbrugets Eksport af Færdigvarer i skiftende Omfang foregaar i levende eller slagtet Stand, skal Befordringen af levende Dyr gøres til Genstand for en kort Omtale.

Den Nedgang, der har været for levende Dyr for hele Perioden paa 84 483 Tons og 11,9 Mill. Tonkilometer, hidrører fra Nedgangsperioden og skyldes en mindre Eksport af Hornkvæg som en direkte Følge af de fra 11. Februar 1929 forhøjede tyske Toldsatser for levende Dyr. Denne Nedgang er dog for en Del opvejet af en Stigning i Eksporten af Okse- og Kalvekød. Endvidere har der været en Nedgang for Svin, der formentlig kan forklares ved Bilkonkurrencen, idet Antal Slagtninger har været stigende med 57,0%.

Stigningen i Vægten for det følgende Tidsrum kan henføres til en større Befordring af Hornkvæg som Følge af en større Eksport, medens Svin udviser en Nedgang paa 42,6%, samtidig med at Antal Slagtninger er falden med 50,1%. For Driftsaarene 1936/37 og 1937/38 ligger Befordringen af Svin særlig højt i Forhold til de omgivende Aar og Antal Slagtninger.

Landbrugets Raaprodukter.

Landbrugets Behov for fremmede Fodermidler vil variere med mange Forhold, hvoraf den hjemlige Høsts Størrelse og Forbruget af egne Fodermidler vel nok vil være de væsentligste Faktorer. Endvidere vil Prisforholdene for Korn og Foderstoffer være af Betydning for Importen. Befordringsmængden af Korn og Foderstoffer vil derfor kunne variere betydeligt fra Aar til Aar.

Ved en Sammenligning af Importen af Oliekager med Befordringsmængden af »kunstige« Foderstoffer, viser den første en Nedgang paa 4,7%, medens Tonsmængden er gaaet ned med 50,4% og Tonkilometermængden med 24,8%. Tilbagegangen for Befordringsmængden i Forhold til Importen forekommer saavel i Nedgangsperioden, hvor Importen er faldende, som i Opgangsperioden, hvor den stiger med 45,5%, medens Antal Tons gaar ned med 11,7%, og Antal Tonkilometer stiger med 18,6%.

Sammenligner man Befordringen af kunstige Gødningsstoffer med Produktionen og Importen, viser Befordringen en relativ Tilbagegang, idet Tons og Tonkilometer er gaaet ned med hhv. 53,7% og 42,9%, medens Produktion og Import kun udviser en Nedgang paa 19,1%. Den relative Nedgang for Befordringsmængden forekommer for hele Perioden. En medvirkende Aarsag til Forskydningerne kan formentlig søges i Anlægget af en ny Fabrik i Kalundborg fra 1929.

For Sukkerroer er Arealet i 1938 ca. 30% større end i 1929 samtidig med at Udbyttet pr. Hektar har været stigende med ca. $\frac{1}{4}$, hvorfor Høstudbyttet maalt i Dobbeltcentner ligger 63,2% højere. Den befordrede Tonsmængde har dog kun været stigende med 15,6%, og Antal Tonkilometer er gaaet ned med 20,5%, saaledes at Gennemsnitsafstanden her har været faldende. Stigningen i Produktion og Befordringsmængde hidrører særlig fra Nedgangsperioden.

Befordringen af Hø og Hal m er paavirket af mange andre Forhold end Produktionsmængden, saaledes at en Sammenligning mellem denne og Befordringsmængden ikke giver nogen Rettesnor for Udviklingen. Tonsmængden ligger i 1938/39 ubetydeligt højere end i 1929/30, medens Tonkilometermængden har været stigende med 62,0%. Befordringen har været usædvanlig stor i 1936/37, hvor den har udgjort 30 800 t med en Gennemsnitsafstand paa 290,7 km, og Aarsagen hertil er at søge i den daarlige Høst i Jylland, der maatte forsynes fra Øerne.

Bygge- og Anlægsvirksomhedernes Forbrug.

Der kan her mindes om, at der for Boligbyggeriet forekommer et Maksimum 1931 med efterfølgende Minimum i 1932, hvorefter der igen bliver et Maksimum i Aarene 1934—37. Den industrielle Byggevirksomhed har uden Tvivl fulgt den almindelige økonomiske Udvikling, og det samme maa gælde Landbrugets Bygge-

virksomhed, idet Landbrugets Rentabilitet har haft en Udvikling, der har været sideløbende med det almindelige Konjunkturforløb.

Hvad anden Anlægs- og Byggevirksomhed angaar, lader denne sig vanskelig bedømme, idet den omfatter Arbejder af vidt forskellig Karakter som f. Eks. Vej- og Gadearbejder, Kloakanlæg, Havneanlæg o. lign. I Henhold til Industrieretningen for 1929 aftager Vej- og Gadearbejderne ca. $\frac{2}{3}$ af Stenindustriens Produktion efter Værdi. Om Omfanget af disse Arbejder foreligger der kun ufyldstgørende Oplysninger.

Produktionen indenfor Stenindustrien ligger betydeligt højere i 1938/39 end i 1928/29, idet Importen fra 1932/33 i betydeligt Omfang erstattedes med indenlandsk Produktion, og særlig den bornholmske. Som Følge heraf viser Importen en betydelig Nedgang. For Produktion og Import under eet har der for hele Perioden været en Nedgang paa ca. 22%. I øvrigt har den udvidede Benyttelse af Beton til Vej- og Gadeanlæg bevirket en Nedgang i Forbruget af Materialer som Brosten, Chaussésten og Skærver.

Mursten, Tagsten o. l. Salget af Mursten ligger 5% lavere i 1938 end i 1929, og Produktionen af Tagsten er gaaet ned med 37,4%, bl. a. fordi man til Tagbelægning i stor Udstrækning er gaaet over til Benyttelsen af andet Materiale. Befordringen af Mursten, Tagsten o. l. udviser derimod en Nedgang for Tons paa 82% og for Tonkilometer paa 75,3%. Størstedelen af den absolutte Nedgang falder i Nedgangsperioden, men ogsaa i den følgende Periode, hvor Salget af Mursten er stigende med ca. 70% som Følge af den større Byggevirksomhed, har der været en Nedgang i Tonsmængden paa ca. 34%, dog med en Forbedring i de mellemliggende gode Aar.

Andre Teg- og Kalkværksprodukter udviser i Henhold til Produktionsstatistikken en Nedgang i Produktionen paa 14,7%, medens Tonsmængden er gaaet ned med 48,3%, hvorimod der har været en mindre Stigning for Tonkilometermængden paa 1,9%. Nedgangen og den relative Tilbagegang for Befordringsmængden stammer fra Nedgangsperioden, hvor den for en Del maa forklares ved en mindre Import fra Udlandet pr. Bane, idet der i 1932/33 indførtes 32000 t eller 68,8% mindre end i 1929/30 (inkl. Mursten o. l.) som Følge af de handelspolitiske Foranstaltninger til Fremme af Landets egne Produktioner.

Tildannede Sten og kunstige Sten. De herunder hørende Varer omfatter bl. a. Brosten og Kantsten, der i 1929 hovedsageligt indførtes fra Udlandet, medens den indenlandske Produk-

tion var ret ubetydelig. Den samlede Produktion og Indførsel udgjorde i 1929 134 000 t og i 1938 65 000 t, og Indførselen er næsten ophørt og erstattet med indenlandsk Produktion. Nedgangen for Produktion og Import, der hidrører fra Nedgangsperioden, har været paa ca. 51,6 %, medens den befordrede Vægtmængde er gaaet ned med 66,6 %, men Tonkilometermængden kun med 7,4 %. Den relative Tilbagegang for Befordringsmængden hidrører alene fra Nedgangsperioden.

Raa eller raat tildannede Sten. Denne Position omfatter bl. a. Skærver, hvis Produktion først er nøjere kendt fra 1929, hvor den sammen med Importen udgør 539 000 t mod 578 000 t i 1938, saaledes at der har været en Stigning paa ca. 7,2 %, hvorimod Tons og Tonkilometermængden er gaaet ned med omkring $\frac{2}{3}$ uden nogen Forandring i Gennemsnitsafstanden af Betydning. Produktion og Import laa særlig lavt i 1932, hvorefter der forekommer en Stigning paa ca. $\frac{1}{3}$, medens Tonsmængden gaar ned med 7,6 % og Tonkilometermængden med 12,9 %.

Bearbejdede Sten og Cement omfatter i det væsentlige Cement, og for denne Vare har der for hele Tidsrummet været en Stigning i Produktionen (ekskl. Importen) paa 26,0 %, medens den befordrede Vægtmængde er gaaet ned med 53,5 %, og Tonkilometermængden er steget med 6,3 %. Nedgangen hidrører alene fra Nedgangsperioden, medens der for den følgende Periode forekommer en Stigning i Produktionen med en relativ Forbedring for Tons og særlig for Tonkilometer.

For **Gavntræ** o. l. er Importen for hele Perioden gaaet ned med 13,4 %, Vægtmængden med 65,5 % og Tonkilometermængden med 55,2 %. Nedgangen, der alene hidrører fra Nedgangsperioden, kan for en Del forklares ved en mindre Import pr. Bane paa ca. 90 000 t særlig fra Sverige. En medvirkende Aarsag til Forskydningen mellem Import og Befordringsmængde maa søges i Bestræbelser for at udvide Benyttelsen af indenlandsk Byggemateriel i Stedet for importeret, samtidig med at Træ og Tømmer i stigende Omfang er blevet erstattet af andre Byggematerialer. 1934 viser den hidtil største indenlandske Produktion, dels som Følge af de nævnte Bestræbelser, dels som Følge af den store Mængde stormfældte Træer i Februar 1934.

Brændselsmidlerne.

For **Kul** var Befordringsmængden særlig stor i 1938/39 som Følge af Statens Kulindkøb til dens Beredskabslagre. Det vil der-

for være naturligt at foretage en Sammenligning mellem 1929/30 og 1937/38. For dette Tidsrum udviser Importen en Stigning paa 8,5 %, medens Befordringsmængden er gaaet ned med 26,4 % for Tonsmængden og 23,6 % for Tonkilometermængden, saaledes at der kun har været en mindre Stigning for Gennemsnitstransportafstanden.

Tilbagegangen for Befordringsmængden i Forhold til Importen forekommer i Nedgangsperioden, og særlig er Nedgangen stor i 1932/33 som Følge af Restriktionerne overfor vor Import af Brunkul fra Tyskland, der bevirker en Nedgang paa 102 000 t i Importen af Kul pr. Bane.

Produktionen af Tørv har været stigende med 28,6 % for hele Perioden, medens den befordrede Tonsmængde er gaaet ned med ikke mindre end 50 %, og Tonkilometermængden er steget med 14,0 %, hvorfor den gennemsnitlige Befordringsafstand har været stigende fra 76,6 km til 174,8 km, en Stigning, der særlig kan henføres til 1936/37.

Den samlede Import af Mineralolier, Benzin og Brændselsolier har været stigende fra 88,5 % fra 1929/30 til 1938/39, medens den befordrede Tonsmængde kun er steget med 9,3 % og Tonkilometermængden kun med 0,7 %, saaledes at den gennemsnitlige Befordringsafstand har været faldende.

Konsumvarer (ekskl. Eksportvarer).

Forbruget af Margarine udviser en mindre Stigning paa 2,5 % fra 1929/30 til 1938/39, medens Tonsmængden stiger med 1,9 % og Tonkilometermængden med 6,5 %, saaledes at Gennemsnitsafstanden har været noget stigende.

Medens Produktionen af Øl og Mineralvand er steget med hhv. 8,6 % og 73,7 %, er den befordrede Tonsmængde gaaet ned med 20,7 % og Tonkilometermængden steget med 2,3 % som Følge af en stigende gennemsnitlig Befordringslængde fra 205,9 km til 265,5 km.

I Henhold til det foregaaende har den internationale Handel og Bilkonkurrencen særlig været Aarsag til Forandringerne i Befordringsmængdernes Omfang og Sammensætning, og der skal derfor til Slut gives nogle sammenfattende Bemærkninger herom.

Danmarks internationale Omsætning er for hele den heromhandlede Periode gaaet ned med 11,2 % og 7,6 % for

henholdsvis Ud- og Indførsel. For samme Tidsrum er Eksporten pr. Bane, der særlig bestaar af Landbrugsprodukter, steget med 30 900 t eller 18,0 %, medens Importen udviser en Nedgang paa 245 200 t eller 32,0 %, og ser man bort fra den særlige Beredskabsimport af Kul i 1938/39, har Nedgangen for Importen været paa 362 300 t eller 60,4 %. Omsætningen med Udlandet direkte pr. Bane udgør ca. 14,0 % af Banernes samlede befordrede Tonsmængde.

At søge et samlet Udtryk for Bilkonkurrencens Omfang er der ikke Plads til her, og selvom det turde være noget forhastet at slutte, at Udviklingen for Bane- og Skibsbefordringen vilde være nogenlunde den samme, skal det dog anføres, at den indenlandske søværts Omsætning for hele Perioden udviser en Stigning paa ca. 17,6 %. Trafikken fra København til danske Provinshavne er steget med 17,6 % og i modsat Retning med 1,9 %. Det maa ogsaa erindres, at der foreligger Konkurrence overfor Banerne fra Skibsfarten og formentlig særlig fra Motorpaketterne.

Den stigende Gennemsnitsafstand har tydelig vist, at Automobilerne særlig har angrebet Befordringerne paa de kortere Afstande. For yderligere at give et Indtryk af Konkurrencens Omfang er der nedenfor for nogle Varearter angivet indenfor hvilke Afstande, der har været Nedgang i Befordringsmængden for hele Perioden:

Nedgang til 201/210 km: Stenkul o. l., Tørv, tildannede Sten.

Nedgang til 251/260 km: Kornvarer, Kartoffler, kunstige Foderstoffer, Jern og Staal kun tjenlig til Omsmelting.

Nedgang til 301/320 km: Alm. Jord, Brænde, Øl og Mineralvand.

Til yderligere Belysning af Konkurrencen kan anføres, at Antal Vare- og Lastbiler for hele Perioden er steget med 12 414 Stkr. eller med 44,4 %, og for Paahængsvogne har der været en Stigning paa 2 058 Stkr. eller 906 %. Samtidig er der foregaaet en Forskydning fra de lettere til de tungere Vogne, hvorfor den samlede Lastevne udviser en Stigning til noget over det dobbelte og udgør i 1938 ca. 66 500 Tons.