

HØVDINGAR HITTAST

EFTIR REGIN I LÍÐ

(SJÓNLEIKUR Í 3. TÁTTUM FRÁ ÁRNUM 1001)

er útkomin og fæst í bókasöluum ella hjá útgevaranum
R. Rasmussen, Føroya Fólkaháskúli.

Upplagið er bert 450.

Prisurin er 2 krónur.

Jernbaner og Landeveje.

II. Baner og Biler.

Af Knud Kort.

Indtil for faa Aar siden var et af Hovedpunkterne i dansk Jærnbane-politik dette: at faa Jærnbane-nettet udstrakt til de fjerneste Afkroge af Landet; for visse Rigs-dagsmænd bestod Politik i at skaffe en Jærnbane gennem deres Valgkredse, og Ravnekroge drømte om at blive et Herning Nr. 2. Lov-giverne vilde gerne vise sig imødekommende overfor de lokale In-teresser, og Resultatet blev, at man efterhaanden kom op paa en samlet Banelængde af 4,200 km, en i Forhold til Landets Areal og Befolkn-ing meget betydelig Strækning. Men yderligere var der planlagt ny Linjer til en Anlægsverdi af om-kring 100 Mill. Kr.

Den pludselig opvoksende Auto-mobiltrafik satte en brat Stopper for denne Jærnbane-politik. Thi netop fordi Jærnbane-nettet i For-vejen var saa tæt, maatte det ny Trafikmiddel blive en saa meget fø-ligelig Konkurrent; der var natu-rilvis stadig trafikmæssig uopdyr-kele Felter at bearbejde, men i stort Omfang maatte Rutebilerne leve af at tage Trafikken fra de alt bestaaende Transportmidler, altsaa hovedsagelig Jærnbanerne. I Afri-ka, hvor Automobillet som alle an-dre Steder i Verden er ved at revo-lutionere Tilstandene, men hvor Jærnbanerne er en Sjældenhed, ligger Forholdene naturligvis helt anderledes, her er der nok at gøre for alle de Trafikmidler, der anlæg-ges. Men i alle europæiske Lande med nogenlunde veludviklede Jærnbaner er disse kommet ud i en vis kriseagtig Tilstand som Følge af Biltrafikken.

I Danmark findes der nu ca. 700 personførende Automobilruter, hvis Længde tilsammen er henved 20,000 km; og selv om en Rutebil ikke kan tage tilnærmelsesvis saa mange Passagerer som et Tog, saa maa Rutetrafikken dog være yderst følgelig for Banerne, alene af den Grund at Rutebilerne er 4-5 Gange saa lang som Jærnbane-længden, men vel ogsaa fordi Rute-bilerne sædvanlig kører hyppigere end Togene. Hertil kommer saa en vældig private Kørsel; der er nu i Danmark indregistreret over

100,000 Motorkøretøjer, hvoraf ca. 60,000 Personautomobiler.

En nærmere Udredning af Bil-ruternes Udstrækning og Retning findes i den fortløbende Betænk-ning, som udgaves af et Udvalg, nedsat i 1925 af daværende Trafik-minister Friis-Skotte, til Behand-ling af Spørgsmaalet om et Sam-arbejde mellem Jærnbaner og Rutebiler.

I denne Betænkning er ogsaa an-ført en Række Oplysninger om, hvorledes Biltrafikken konkurrerer med Jærnbanerne om Godstrans-porten. F. Eks.: Statsbanestræk-ningen København—Hillerød—Hel-singør har en Længde af 60,8 km; denne Strækning maa regne med en Konkurrence af 38 Fragtmands-biler, hvis samlede Bæreevne er 75,2 Tons og hvis Præstationsevne pr. Maaned er 73,600 Tonkilometer; eller paa hver Banekilometer 1,210 Tonkilometer (d. v. s. Godsets Vægt + den Vejlaenge, det er transporteret). Dette kan synes lidet i Sammenligning med de ca. 50 Millioner Tonkilometer, som D. S. B. som Helhed præsterer hver Maaned i Gennemsnit; men det er jo ogsaa kun ca. en Halvfjerdsinds-tyvendedel af Banernes hele Læng-de, der her er Tale om, omend maa-ske én af de mest trafikerede Strækninger.

Ofte er Privatbanerne endnu værre ramt af Bilkonkurrencen end D. S. B.; f. Eks. regner Gribskov-banen med Konkurrence fra 22 Fragtbiler med en maanedlig Præ-stationsevne af 86,800 Tonkilo-meter eller 2,060 Tonkilometer pr. Banekilometer; for Strækningen Hillerød—Frederiksværk—Hunde-sted er Konkurrencen af en lignen-de Styrke.

Det nævnte Udvalg har udarbej-det et Kort, hvor saavel Jærnbane-linjerne som Person-Bilruterne er aftegnet; i Tilknnytning til dette Kort udtales det i Betænkningen: »Et Blik paa Kortet vil umiddel-bart give det Indtryk, som Udval-gets Undersøgelser har bekræftet er rigtigt, at Rutebilerne i alt for høj Grad har nøjedes med den let-tere — men ogsaa mindre nyttige Opgave: at benytte sine Fordele til

at tilvende sig en Del af den ved Jærnbanernes Virksomhed opar-bejdede Trafik, i Stedet for at virke til Udnyttelsen af de Trafikmulig-heder, som Jærnbanerne efter Sa-gens Natur maa lade ligge, fordi Jærnbanedrift kun kan drives med nogen Udsigt til Held, hvor der er en vis, relativt stor og transport-trængende Befolkning til Stede (eventuelt særlige større Virksom-heder).«

»Det Moment, man med Rette fremhæver som Ruteautomobilets Fortrin for Jærnbanen: at Rutebil-driften kan baseres paa et ringere Trafikbehov end Jærnbanen, kan trænge ind i mindre folkerige Egne osv., ses kun i mindre Grad at have fundet Udtryk i den stedfunde Udvikling. Man vil se, at de jærnbane-tomme Egne ogsaa er temmelig rute-tomme.«

»Der er under den stedfundne Udvikling taget ringe Hensyn til ved Hjælp af det mindre og derfor lettere haandterlige Trafikmiddel, som Rutebilen er, at supplere og fortsætte det tungere og ydedyg-tigere Hovednet (Jærnbanerne).«

»Og Forholdet skærpes ofte der-ved, at Rutebilerne Køreplaner ikke er lagt med Hensyn paa at udfylde de »trafiktomme« Rum i Jærnbanernes Køreplaner, men saaledes at deres Køreplaner omtrent falder sammen med disse.«

Nu vilde det naturligvis være overdrevent blot at betragte de konkurrerende Rutebiler som en Slags Spækhuggere, der udeluk-ke lever af at fiense i den store Blaa-hval. Thi selvfølgelig maa der foreligge reelle Grunde til, at Publi-kum i saa stor Udstrækning fore-trækker Bilen for Banerne. Det er næppe, fordi Bilen er billigere end Banen; det omvendte er snarest Reglen. Men i mange Tilfælde ko-rer Bilen direkte fra By til By, hvor Jærnbanen kører den nærmeste Omvej, t. Eks. København—Ko-ge via Roskilde, eller Frederiks-sund—Hillerød via København. Ofte standser Jærnbanen paa et mærkeligt Sted, hvor Bilen ikke la-der sig hæmme af gammel Tradi-tion, men fortsætter til Rutens natu-rkelige Slutpunkt; hvorfor gaar f. Eks. Slangerupbanen kun til Slan-gerup, og den nørdste Præsto—Mern-Bane kun til Mern? Rute-bilerne tager Turen helt ud til hen-holdsvis Frederikssund og Stege.

Selv de Ruter, der løber parallelt med Jærnbanerne, har deres Publi-kum, nemlig alle de Mennesker, der bor mellem Stationerne. At Bilerne har en stor Mission at udføre, dels ved at føre Folk fra Oplandet til Jærnbane-stationerne, dels ved i tværgående Retning at forbinde forskellige vigtige Punkter paa pa-ralleltløbende Baner, maa anses for at være umiddelbart indlysende. Og der kunde nævnes mange andre ri-

melige Aarsager til Biltrafikens Succes.

Paa den anden Side kan det næp-pe omtvistes, at denne Trafik har faaet en vis kunstig Stimulans der-igennem, at det Offentlige har for-æret den de fornødne Vejbaner at køre paa. Det Offentlige har derved saa at sige ophjælpet et Trafik-apparat, der har vist sin Taknem-lighed ved at tage Brodet ud af Munden paa det Offentliges eget Trafikapparat, Banerne maa jo med store Omkostninger opbygge og vedligeholde sine Skinneveje. Bi-lerne kunde derimod ufortrødent slide los paa de Veje, som fra Arilds Tid er stillet til fri Raadig-hed for Publikum.

Denne Omstændighed har imid-tertid forekommet Lovgivningen saa urimelig, at den har lagt en Særskat paa Automobiler og Auto-mobilkørsel, med det Formaal at lade denne Trafik bære en Del af Udgifterne ved Landevejenes Ved-ligeholdelse. Derved naaede man ogsaa at stille Biltrafikken paa mere lige Fod med Banerne i Konkur-rencen.

Da den ny Motorbeskatning kun har virket saa kort, er det vel for tidligt at udtale sig om Virkninge-ne af den. Af og til forlyder det imidlertid, at denne Beskatning har virket lammende paa Rutekørs-len og da særlig paa Lasttrafikken.

Beskatningen synes ikke alene at have været af Betydning for Rutetrafikken, men ogsaa for den private Fragtkørsel. F. Eks. med-deles følgende en Dag i Pressen: Et af vore største industrielle Sel-skaber havde anskaffet en mægtig Automobilpark med det Formaal at køre sine Varer direkte til samtlige Byer paa Sjælland; men den ny Motorbeskatning medførte, at det blev for dyrt at benytte disse Biler; de blev opmagasineret, og Foreta-gendet vendte tilbage til sin tidli-gere Trafik med Hestevogn.

Er dette da ikke Reaktionen, vil man spørge? Er det ikke at hæmme Udviklingen? Nej, thi man maa hævde, at Motordriften bør bære sine egne Omkostninger (derunder Slid paa Veje), og ikke gennem in-direkte Tilskud gores til Genstand for forceert »Fremskridt«, især ikke naar Kapitaler, der er bundet i alt bestaaende Trafikmidler, der-ved gores mer eller mindre værdi-løse.

Et vigtigt Motiv til at paalægge Motorskat var lovrigt det, at Vej-udgifterne fra gammel Tid udredes af Kommunerne (henholdsvis Amts-, By- og Sognekommunerne), der atter inddækkede sig gennem Skatter (Ejendomsskatter) paa den lokale Befolkning — ud fra den Be-tragtning, at det i alt væsentlig var disse Folk, der benyttede Vejene, men forresten uden smaaflig Hen-syn til om den ene benyttede dem

mere end den anden. Men Motor-folkene farer ad alle Veje, gennem Byer, Sogne og Amter — alle Veg-ne slides de paa Vejene, til Ærgrel-se for den lokale Befolkning, der maa bekoste Vedligeholdelsen.

Selv om en saadan Paaligging af Vejudgifterne paa Motorvognene i nogen Grad hindrer, at Biltrafikens Udvikling faar en kunstig forceert Karakter, saa er dette dog ikke til-strækkelig til at regulere denne Trafik paa en for Nationen tilfreds-stilende Maade. For at opnaa dette, maa der tilvejebringes et System, hvorved Baner og Biler kommer til at supplere hinanden i Stedet for at æde hinanden; de to Arter af Trafik maa nødvendigvis indarbej-des under et Enhedssynspunkt; Frikonkurrencen vilde paa dette Omraade føre os ud i Kaos (her ta-les kun om den ærheresmæssig drevne Biltrafik).

For at opnaa en saadan planmæs-sig Tilrettelæggelse af Biltrafikken er det tilstrækkeligt, at der til al Rutekørsel kræves Tilladelse (Kon-cession) fra det Offentlige; det er ikke nødvendigt, at Staten giver sig til at drive Bilkørselen for egen Regning; muligvis vilde dette være praktisk i visse Tilfælde — og i hvert Fald vil dette Problem dukke op, saa snart de mange private Bil-ruter gaar ind i en større Trust eller Kartel, som er i Stand til at sæt-te Banerne Stolen for Døren ved Afslutningen af Kontrakter; saa-danne mægtige Transportselskaber findes allerede i flere Lande, f. Eks. Tyskland og Schweiz.

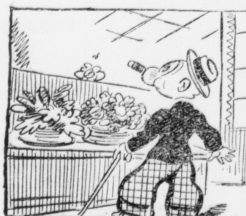
Gennem en Regulering af Rute-trafikken og gennem Aftaler mellem Baner og Biler vil det være muligt at udnytte de Fordele, det ny Tra-fikmiddel byder paa, paa en for Samfundets Økonomi som Helhed rationel Maade; sker dette, vil det utvivlsomt i det lange Løb være af stor Betydning ogsaa for Banernes Økonomi. For det første vil man i Fremtiden spare Anlæg af ny Ba-nestrækninger; Biltrafikens Op-komst har jo allerede medført, at man har opgivet at udføre det Ny-bygningsprogram, der var projek-teret. Herigennem sparede man Staten for en Udgift, paa henved 100 Mill. Kr. Men yderligere aabner der sig Muligheder for efterhaan-den at afvikle saadanne Banestræk-ninger, som nu blot giver Under-skud, og erstatte dem med Bil-ruter.

Knud Kort.

Innsendar greinir mega vera okkum í hendi seinast friggjaday kl. 10 f. p.

Givið út av socialdemokratiskum felogum. Blaðstjórnari: M. S. Viðstein. Prentsmíðja «Føroya Social-Demokrat», Tórshavn.

PINLIG EPISODE PAA GARTNERUDSTILLINGEN



For Ven, Jens Amager, var gaaet ind paa Gartnerens Jubilæumsudstilling, for at tage Planterne i Gjesyn. Da saa han en økel Spyflue,



der satte sig mageligt til Rette paa en usædvanlig stor og pragtfuld halsad Rose. Jens kunde ikke fordrage Spyfluer, og tog med sin Stok,



omhyggelig Sigle, svingende Armen og knaldede Tisen et saa forrygende Slag, saa Rosen, den sad paa, gik helt ud af Facen.



For saa vidi var alt godt nok. Men Tosen viste sig at sidde paa en Hat, hvis Ejerinde havde været ivrigt beskaftiget med at kigge paa nogle, paa den anden Side af Skranken!