

2) For de fleste Baner gælder det, at Persontrafikken kun giver et meget ringe Driftsoverskud og maa betragtes som en daarlig rentabel Befordringsart, og hvad Stykgodstrafikken angaar, kan denne i Regelen ikke en Gang dække sine Driftsudgifter. Vognladningstrafikken er derimod i Regelen rentabel, og det skyldes derfor i Almindelighed denne Befordringsart, naar en Bane som Helhed viser Overskud.

Det indbyrdes Forhold mellem Omfanget af disse tre Befordringsarter vil derfor kunne øve en meget afgørende Indflydelse paa en Banes økonomiske Resultater.

Hvorledes Forholdet i denne Henseende har stillet sig ved svenske, tyske og danske Statsbaner i Driftsaaret 1929—30 (1929), vil ses af nedenstaaende Skema, i hvilket man har angivet, hvor mange Procent Indtægten af hver enkelt Befordringsart har udgjort af de paagældende Baners Indtægter:

	Danske Statsbaner	Svenske Statsbaner	Tyske Rigsbaner
Indtægt af Personbefordring.....	44,3 pCt.	31,2 pCt.	26,58 pCt.
— - Stykgodsbefordring.....	15,0 —	16,3 —	12,75 —
— - Vognladningsgodsbefordring.....	32,2 —	45,8 —	52,35 —
— - Postbefordring.....	5,3 —	3,3 —	1,66 —
Andre Indtægter.....	3,2 —	3,4 —	6,66 —
I alt...	100 pCt.	100 pCt.	100 pCt.

Det fremgaar af Skemaet, at den Befordringsgren, der er den mest rentable i Jernbanedrift, relativt set betyder væsentlig mindre ved de danske Statsbaner end ved svenske og tyske, saaledes at de danske Statsbaner allerede af denne Grund maa være betydelig daarligere økonomisk stillet end de to andre Baner. Hvor stor Forskellen i denne Henseende maa blive, er det kun muligt at afgøre gennem detaljerede Selvomkostningsberegninger.

3) Konkurrencen fra Skibsfartens Side betyder forholdsmæssig meget mere i Danmark end i Sverige og Tyskland, selv om der i Sverige ganske vist maa regnes med Konkurrence fra Kyst- og Kanalfarten og i Tyskland med Konkurrence fra Flod- og Kanalfarten. Da den botniske Bugt som Regel og de fleste Floder og Kanaler baade i Tyskland og Sverige ofte er tilfrosne en stor Del af Vinteren, virker den nævnte Konkurrence derhos ikke overfor tyske og svenske Baner i saa lang en Tid af Aaret som overfor danske.

4) Endvidere er det utvivlsomt, at Automobilerne forholdsmæssig set paafører Banerne i Danmark en betydelig stærkere Konkurrence end Banerne i Sverige og i Tyskland, dels paa Grund af det jævne Terræn i Danmark, dels paa Grund af vore særlig gode Landeveje, og endelig som Følge af de relativt kortere Befordringsafstande her i Landet. Der er da ogsaa i Danmark et forholdsmæssig større Antal Automobiler end i Sverige og Tyskland. Til Belysning af det sidstnævnte Forhold har man i nedenstaaende Skema angivet, hvor mange Personautomobiler og Lastautomobiler der i 1929 fandtes i hvert af de paagældende Lande i Forhold til Indbyggertal og i Forhold til Fladeindhold.

	Antal pr. 1 000 Indbyggere			Antal pr. km. ²		
	Danmark	Sverige	Tyskland	Danmark	Sverige	Tyskland
Personautomobiler.....	22	17	7	1,6	0,2	0,9
Lastautomobiler.....	9	6	2	0,6	0,08	0,3
I alt Automobiler...	31	23	9	2,2	0,28	1,2
Naar Danmark = 100...	100	74	29	100	13	55