

BANER OG BILER

Af JØRGEN PEDERSEN

DET er interessant at lægge Mærke til den uhyre Rolle, Ændringer i Trafikforholdene har spillet i de sidste hundrede Aar, og hvilke økonomiske Problemer disse Ændringer har fremkaldt. Det var sandsynligvis i alt væsentligt Jernbanernes og Dampskibenes Fremtrængen i 1850erne og 60erne, der gav Anledning til det store Prisfald paa Korn og andre tunge Varer i sidste Fjerdedel af det 19. Aarhundrede og dermed fremkaldte store økonomiske Forskydninger. Efterhaanden naaede man at tilpasse sig til Dampkraftens Anvendelse i Transportvæsenet, men næppe var det sket, før et nyt Trafikmiddel viste sig paa Arenaen: Automobilet. Men denne Gang bestod Problemet ikke saa meget i at tilpasse sig til nye Prisforhold som i at regulere Forholdet mellem de to konkurrerende Trafikmidler Jernbanen og Automobilet. Det er dette Problem, vi tumler med idag.

Alle er klar over, at der er et Problem, og der er diskuteret meget derom, men først nu er der her hjemme gjort et Forsøg paa at foretage en systematisk Undersøgelse af Spørgsmaalet¹⁾.

Forsøget er faldet heldigt ud. Naturligvis er det ikke saaledes, at Emnet er udtømt med denne Bog, men man tør sige, at Forfatterne har samlet et betydeligt Materiale til Belysning af alle Sider af Spørgsmaalet. Det maa beklages, at det meste af det mere betydende Materiale, Bogen indeholder, er udenlandsk, men i det store og hele kan man vel nok regne, at det passer ogsaa paa danske Forhold, og der er næppe nogen som helst Tvivl om, at Forfatterne har benyttet alt det danske Materiale, der overhovedet findes.

Der er næppe noget væsentligt Punkt vedrørende Spørgsmaalet, som Forfatterne ikke berører i Afhandlingen. Man faar en Rede-

¹⁾ P. P. Sveistrup og J. A. Tork: Baner og Biler. Særtryk af Nordisk Tidsskrift for teknisk Økonomi. Gads Forlag. 1936.

BANER OG BILER

Af JØRGEN PEDERSEN

DET er interessant at lægge Mærke til den uhyre Rolle, Ændringer i Trafikforholdene har spillet i de sidste hundrede Aar, og hvilke økonomiske Problemer disse Ændringer har fremkaldt. Det var sandsynligvis i alt væsentligt Jernbanernes og Dampskibenes Fremtrængen i 1850erne og 60erne, der gav Anledning til det store Prisfald paa Korn og andre tunge Varer i sidste Fjerdedel af det 19. Aarhundrede og dermed fremkaldte store økonomiske Forskydninger. Efterhaanden naaede man at tilpasse sig til Dampkraftens Anvendelse i Transportvæsenet, men næppe var det sket, før et nyt Trafikmiddel viste sig paa Arenaen: Automobilet. Men denne Gang bestod Problemet ikke saa meget i at tilpasse sig til nye Prisforhold som i at regulere Forholdet mellem de to konkurrerende Trafikmidler Jernbanen og Automobilet. Det er dette Problem, vi tumler med idag.

Alle er klar over, at der er et Problem, og der er diskuteret meget derom, men først nu er der her hjemme gjort et Forsøg paa at foretage en systematisk Undersøgelse af Spørgsmaalet¹⁾.

Forsøget er faldet heldigt ud. Naturligvis er det ikke saaledes, at Emnet er udtømt med denne Bog, men man tør sige, at Forfatterne har samlet et betydeligt Materiale til Belysning af alle Sider af Spørgsmaalet. Det maa beklages, at det meste af det mere betydende Materiale, Bogen indeholder, er udenlandsk, men i det store og hele kan man vel nok regne, at det passer ogsaa paa danske Forhold, og der er næppe nogen som helst Tvivl om, at Forfatterne har benyttet alt det danske Materiale, der overhovedet findes.

Der er næppe noget væsentligt Punkt vedrørende Spørgsmaalet, som Forfatterne ikke berører i Afhandlingen. Man faar en Rede-

¹⁾ P. P. Sveistrup og J. A. Tork: Baner og Biler. Særtryk af Nordisk Tidsskrift for teknisk Økonomi. Gads Forlag. 1936.

gørelse for Trafikmidlernes tekniske og økonomiske Karakter, for Forholdet mellem de to Hovedtrafikmidlers Omfang, deres Ydelser, Konkurrencen mellem dem og dennes Indflydelse paa det driftsmæssige Resultat og for Banernes Forholdsregler for at modstaa Bilerne Konkurrence.

En Drøftelse af disse Emner optager Afhandlingens første 5 Kapitler. Kapitel 6 indeholder en detailleret Analyse af de to Trafikmidlers Omkostninger, Kapitel 7 behandler Prispolitiken, og Bogen slutter med en Diskussion af Midlerne til at naa en rationel Trafikordning.

Med Hensyn til Forfatterne Konklusioner, da vil de fleste sikkert være enig med dem i, at Forholdet mellem Baner og Biler ikke egner sig til en Regulering ved laissez faire, og ligeledes vil de faa mange Tilhængere, naar de foreslaar, at Reguleringen skal foretages paa en saadan Maade, at Lokaltrafiken fortrinsvis besørges af Bilerne, men Fjerntrafiken forbeholdes Banerne; ogsaa i en Række andre Henseender vil deres Betragtninger kunne vinde stor Tilslutning.

Der findes imidlertid ogsaa Synspunkter i Bogen, som ihvert Fald jeg ikke kan dele, og som næppe heller altid stemmer overens med Forfatterne Grundsynspunkter.

Det er saaledes et Hovedsynspunkt hos Forfatterne, at den Omstændighed, at nogle private Vognmænd eller Selskaber kan se deres Fordel ved at underbyde Banernes Takster og derigennem fratage dem Trafik, ikke kan være afgørende for Fordelingen af Trafiken, men at man maa anlægge et samfundsmæssigt Syn paa Sagen. Man maa se paa, hvilke Omkostninger Trafiken forvolder Samfundet, og lade det Trafikmiddel, der ud fra denne Synsvinkel bliver det billigste, besørge Trafiken.

Denne Betragtning vil mange dele, men Forfatterne anlægger selv et for snævert Synspunkt med Hensyn til den samfundsmæssige Kalkule, idet de vel vil betragte Trafikmidlerne som en Enhed istedet for at betragte hvert af de to Trafikmidler isoleret, men paa den anden Side er tilbøjelige til at betragte Trafikmidlernes Økonomi uden Sammenhæng med det økonomiske Liv iøvrigt.

Dette kommer frem paa flere Maader i Afhandlingen. Man opstiller saaledes det Krav, at hvert af Trafikmidlerne maa belastes med deres objektive Omkostninger: Renter af Anlægs-kapital, Afskrivninger og naturligvis de rene Driftsomkostninger.

Ved Nyanlæg maa man da kunne vente, at Taksterne kan indrettes paa en saadan Maade, at disse Udgifter kan dækkes; i modsat Fald tager man, hævdes det, Kapital væk fra en Anvendelse, hvor den gør større Nytte, og handler dermed uøkonomisk. (Se saaledes S. 14 og S. 53).

Denne Betragtning kan ihvert Fald kun gælde, hvor der paa alle Omraader hersker fuld fri Konkurrence, hvor der ikke eksisterer ufrivillig Arbejdsløshed, og hvor man yderligere gaar ud fra, at alle Ressourcer altid er anbragt paa mest fordelagtig Maade.

Disse Forudsætninger er imidlertid ikke tilstede. Det kan derfor godt være rigtigt at anlægge Jernbaner eller Veje og anskaffe Trafikmateriel, selv om Taksterne hverken kan indrettes eller bliver indrettet saaledes, at de bogholderimæssige Omkostninger dækkes. Thi de Omkostninger, der opføres i Bogholderiet, behøver ikke at være samfundsmæssige Omkostninger. Hvis der f. Eks. er rigeligt med ledig Arbejdskraft, er det ikke nogen samfundsmæssig Omkostning at anlægge en Vej eller en Jernbane, selv om den anlæggende Myndighed giver mange Millioner ud til Formaalet; for den dertil anvendte Arbejdskraft tages ikke fra nogen anden Anvendelse. Ikke engang de løbende Personaleudgifter ved Driften er en samfundsmæssig Udgift; thi indskrænkede man Driften, vilde de paagældendes Arbejdskraft blot gaa til Spilde.

Heller ikke Regnskabets Indtægtsside giver det rigtige Billede af det, der samfundsmæssigt set foregaar. Billige Mergeltakster kan betyde en stor Fordel for Landets Økonomi, idet Merglingen, der maaske ikke vilde blive foretaget, hvis Taksterne var højere, kan fremkalde en stærk Forøgelse af Planteproduktionen. Man kan ikke under de herskende Samfundsforhold gaa ud fra, at det, der giver privatøkonomisk Rentabilitet, ogsaa er i hele Nationens økonomiske Interesse.

Det altfor snævre Synspunkt kommer ogsaa stærkt frem i Afnittet om Prispolitiken. Ud fra det ovenfor diskuterede Hovedsynspunkt maa man kunne slutte, at enhver Transport bør kunne bære sine egne Udgifter, idet den ellers ikke burde finde Sted. Denne Betragtning synes ogsaa at blive akcepteret Side 80, hvor det siges, at det næppe er forsvarligt at lade det øvrige Samfund bære Udgifterne ved en given Takstnedsættelse, saalænge der er rimelige Muligheder for at faa Omkostningerne dækket.

Nu indrømmer Forfatterne imidlertid, at det ikke er muligt at

fordele de faste Omkostninger paa de enkelte Transporter. Disse maa altsaa paalignes skønsmæssigt. Man skulde nu tro, at Forfatterne vilde mene, at man maatte stræbe at fordele dem efter Transportens formodede Andel deri, f. Eks. efter Person- og Tonkilometer eller lignende mekaniske Kriterier.

Det gør man imidlertid ikke; man gaar ind for Prisdifferentiering efter Principet »what the traffic will bear«, idet man sætter de ved en Transport direkte foraarsagede Udgifter som Undergrænse. Som Eksempel nævner man: Mursten kan kun bære meget lave Transportomkostninger; thi naar de overskrider en vis Højde, vil man tage Stenene fra et nærmere liggende Teglværk, og Transporten vil overhovedet ikke komme istand. Smør derimod eller Landbrugsprodukter i det hele taget kan bære store Transportudgifter; for Udbudet er i hvert Fald paa kortere Sigt temmelig uelastisk.

Men maa jeg spørge: Er det nu mindre urimeligt, at Smørproducenterne og andre Trafikanter i samme Position skal paalignes samtlige faste Omkostninger til Fordel for en Trafik, der som Murstenstrafiken i Eksemplet er af tvivlsom samfundsmæssig Betydning, end at det øvrige Samfund skal beskattes for Tabet ved at holde ensartede Takster?

Sagen er jo nemlig den, at naar man for at faa det Beløb ind i Kassen, som man ønsker, er nødt til at prisdifferentiere, saa er man i Virkeligheden inde paa et Beskatningsspørgsmaal. De Trafikanter med den uelastiske Efterspørgsel efter Trafik bliver i Virkeligheden beskattet til Fordel for de andre Trafikanter. Men naar det altsaa er et Beskatningsspørgsmaal, der foreligger, maa det vel ogsaa afgøres efter samme Principer som andre Beskatningsspørgsmaal, navnlig efter, hvorledes Skatten virker i det givne Tilfælde paa Produktionen og paa Fordelingen, og man kan da ikke gaa frem efter det fra Privatmonopolet kendte Princip at tage Pengene der, hvor man lettest kan faa dem. Dette synes ogsaa at dæmre for Forfatterne, idet de S. 81 siger, at Taksterne maa fastsættes efter Samraad med Næringslivets Organisationer. Paa samme Side hedder det imidlertid ogsaa, at Trafikmidlerne skal forrente sig, men dette er modstridende Synspunkter; thi hvorfor skal Beskatningen absolut holdes inden for Trafikanternes Kreds, hvorfor kan det ikke ligesaa godt være rigtigt at lægge den udenfor, naar der dog faktisk er Tale om Beskatning? Er det ikke en lidt for primitiv Maade at beskatte paa at sige: vi tager Pengene hos dem, der ikke kan unddrage sig Beskatningen?

(Producenter, der af tekniske og andre Grunde har et uelastisk Udbud, se S. 79). Det minder lidt for meget om den fjerne Fortid, da vigtige Færdselsaarer (f. Eks. Øresund) spærredes, for at Kongen kunde afkræve de passerende en Told, der ikke havde anden Motivering end Trafikanternes Tvangssituation og hans Magtstilling.

Hvis man nu som lige antydet betragter hele Spørgsmaalet om Taksterne som et Beskatningsspørgsmaal, saa kan man spørge: Hvor langt er det muligt at anvende Nytteprincippet fortolket som den Fremgangsmaade, at Staten lader Borgerne betale — ikke det højeste de i Nødsfald vil være villige til at betale for en given Statsydelse, i dette Tilfælde en Trafikydelse — men den Udgift, som kan henføres til denne Ydelse? Hvis man ikke ligefrem ønsker at formaa Borgerne til at modtage denne Ydelse, som Tilfældet f. Eks. er med Skoleundervisning, kan der nemlig være Mening i at anvende dette Princip saa langt som muligt.

Svaret paa Spørgsmaalet bliver, at Principet ikke kan anvendes længere end til Dækning af de med en given Befordring direkte forbundne Merudgifter; thi disse er de eneste, man med Sikkerhed kan henføre til den paagældende Trafikydelse. De øvrige Udgifter maa fordeles efter andre Principer, og disse Principer kan næppe være andre end dem, man iøvrigt anvender i Øjeblikket ved Beskatningen. Dette behøver ikke at føre til, at man betaler samtlige saakaldte faste Udgifter af Statskassen. Om en Del af Udgiften, eventuelt den hele, skal afkræves Trafikanterne, beror dels paa, om der findes Trafikanter, som baade vil og kan betale en saadan Skat paa den Trafikydelse, de modtager, dels paa om man finder det »retfærdigt« eller stemmende med de almindelige politiske Formaal, at de skal betale. Men det maa stærkt understreges, at den første af disse Betingelser ikke er tilstrækkelig Motivering; den Omstændighed, at de paagældende er Trafikanter, kan nemlig i ingen Henseende begrunde, at de skal bære en Afgift ud over den Udgift, deres Trafik forvolder.

Dette Synspunkt maa gælde baade ved bestaaende Anlæg og ved Nyanlæg. Hvis Rigsdagen indtager det Standpunkt, at den ikke vil anlægge en Bane, saafremt den vil give Anledning til Beskatning uden for Trafikanternes Kreds, maa man overveje, om de Takster, man ud fra et Beskatningssynspunkt finder berettigede, vil kunne dække samtlige Udgifter. Det er ikke tilstrækkeligt, at man eventuelt er istand til at aftvinge nogle Trafikanter Beløb, som giver Dækning.

Et andet Hovedsynspunkt hos Forfatterne er dette, at det gælder om at udfinde, hvilket af de to Trafikmidler der koster Samfundet mindst pr. Trafikydelse. Naar man ved Omkostninger forstaar ikke bogholderimæssige Omkostninger, f. Eks. Løn til Arbejdere, der ellers maatte gaa ledige, eller som ligger ud over, hvad de paagældende ellers kunde opnaa, men derimod virkelige Omkostninger for Samfundet, vil alle sikkert være enige med Forfatterne heri.

Men naar de gentagne Gange i Bogen hævder, at Bilerne ikke dækker de Vejudgifter, de forvolder, og at de Omkostninger, som opføres i Regnskaberne, derfor er for smaa, saa burde Forfatterne ihvert Fald bevise en saadan Paastand. At gentage den nogle Gange fritager ikke herfor. Der foreligger imidlertid ikke i Bogen Spor af Bevis herfor.

Bykommunernes Udgifter til Vej- og Gadeanlæg af Hensyn til Biltrafiken er formentlig forholdsvis ubetydelige, og Amts- og Sognekommuners Vejudgifter udgjorde 1932—33 tilsammen ca. 52 Mill. Kr., men samtlige Afgifter af Bilismen andrager tæt ved 70 Mill. Kr. aarlig. Tager man endvidere Hensyn til, at man dog skulde have Veje, selv om der ikke var Biler, og at andre Trafikanter høster Gavn af, at Vejene er forbedret, saa tør man paastaa, at Bilerne ikke belastes med for faa Omkostninger paa denne Konto.

Naar yderligere tages i Betragtning, at mange af de Vejarbejder, Kommunerne foretager, ikke har andet Formaal end at give Penge ud, fordi »Motorudgifterne« fordeles efter tidligere Aars Udgifter til Veje, og at Banerne heller ikke betaler deres bogholderimæssige Omkostninger, men formentlig giver et »Underskud« paa over 30 Mill. Kr. om Aaret, hvis de virkelig skulde forrente de Penge, der i Tidens Løb er givet ud til Banerne, kan man ikke med Rette hævde, at Bilerne er gunstigt stillede i Konkurrencen.

Naar Forfatterne imidlertid et Par Gange hævder, at Bilerne foruden Vedligeholdelse af Vejene burde belastes med Afskrivning og Forrentning af den Kapital, der er bundet i Vejene, er man noget langt ude; thi for det første ved jeg ikke, hvad Afskrivninger skal være til, naar man af »Driften« betaler ikke alene Opretholdelse af Vejene i god Stand, men tillige stadige Forbedringer og Udbygninger af Vejnettet, og for det andet er det vel noget urimeligt at forlange, at »Driften« skal belastes med Renter af Anlægsudgifter, som er afholdt af Driften.

Endvidere maa man erindre, at de senere Aars store Vejarbejder næppe har kostet Nationen synderligt, idet de er udført af Arbejdere, der ellers vilde have gaaet ledige.

Det er imidlertid slet ikke de bogholderimæssige Betragtninger, det kommer an paa. Langt mere afgørende er det, at Biltrafiken belaster Landets Valutaforraad med meget store Udgifter til Indførsel af Vogne og Benzin. Da vi endvidere har Jernbaneanlæg, hvis Kapacitet langt fra er udnyttet, er det rimeligt at begrænse Biltrafiken til de Omraader, hvor den betyder iøjnefaldende trafikmæssige Fordele, nemlig i Nærtrafiken for Godssets Vedkommende, idet store Omladninger, Til- og Frakørselsudgifter samt Tid spares, og for Persontrafikens Vedkommende som Føderuter til Banerne eller til Supplering i Distrikter, hvor der ingen Baner er.

Uanset Omkostningerne ved Vejanlæg er der derfor god Mening i en kraftig Beskatning af den luksusprægede og maaske ogsaa af anden Bilkørsel, og ligeledes er der Brug for andre Former af Regulering, saaledes som Forfatterne foreslaar det. De begaar imidlertid den Fejl, at deres Argumenter alt for meget støtter sig paa et Bogholderi, der ikke viser og ikke kan vise det samfundsmæssige Resultat, som de iøvrigt erklærer for afgørende ved Overvejelserne.

Berettigelsen af denne Kritik hindrer imidlertid ikke, at det foreliggende Skrift iøvrigt er et meget værdifuldt Bidrag til Belysning af vort Trafikproblem.
