

TRAFIKPROBLEMETS SOCIALE SIDE

Af H. JACOB Y

TRAFIKSPØRGSMAALET har forskellige Gange været sat under Debat i nærværende Tidsskrift. Sidst har Sveistrup (1936, S. 317 ff.) i Forbindelse med de store Vej- og Broplaner drøftet det danske Trafikproblem, set under en teknisk, driftsøkonomisk og nationaløkonomisk Synsvinkel. I en Afhandling: »Baner og Biler« har Sveistrup og Tork undersøgt Konkurrenceforholdene, især fra et driftsøkonomisk Synspunkt. I det følgende skal vi ikke udvide Diskussionen og heller ikke føje nye Argumenter eller nye Tal til det allerede foreliggende Materiale. Vi skal indskrænke os til at undersøge Problemet: B a n e r o g B i l e r, socialpolitisk set. Vi synes nemlig ikke, at netop dette Synspunkt er kommet til sin Ret i Trafikdiskussionen.

Det var, som rimeligt er, især Bilpartiet, som under Diskussionen stadig fremhævede Bilens Betydning for hele Folket og for de Arbejdere, som direkte eller indirekte lever af Biltrafikken. De store Ingeniørfirmaers meget omtalte Bro- og Vejbygningsprojekt henviste til, at Antallet af de i Motorbranchen erhvervsmæssigt beskæftigede Personer turde være 75,000 (55,000 Vognmænd, Chauffører etc. og 20,000 i Handel og Service). Efter Ingeniørernes Statistik lever her i Landet 225,000 Mennesker af Motorbranchen, naar man gaar ud fra, at hver af de beskæftigede Personer forsørger to andre. Vi skal ikke her polemisere mod dette Tal, som dog synes os noget for højt og for øvrigt i sig selv er et Bevis paa, at Landets Transportapparat er blevet for stærkt udvidet. Saadanne Beregninger er uden Betydning, fordi man ikke ved, hvor vidt Spillerum Ingeniørerne har tilladt sig i deres statistiske Beregninger af den indirekte Tilknytning til Bilkørslen. Endelig siger denne Statistik intet om, hvor vidt Biltrafikkens nuværende Organisation er rationel forsvarlig og ikke kunstig oppustet.

Problemet: Trafikorganisation er i særlig Grad et socialt Problem. I Danmark arbejder næsten 100,000 Mennesker direkte ved

Trafikvæsenet. Det er ca. 5 pCt. af den beskæftigede Befolkning. Men desuden er Transportens Funktioner og særlig Transportprisen en livsbestemmende Faktor. En godt fungerende Transportorganisation virker fremmende paa Produktionen og da særlig paa Beskæftigelsen. En mangelfuld Transportorganisation forøger Produktionsomkostningerne og virker ødelæggende paa Samfundets økonomiske Funktioner; og ikke nok hermed, Trafikorganisationens driftsmæssige Deficit maa dækkes af det offentlige, hvilket vil sige, at Skattetrykket forøges.

I det følgende skal vi i første Række pege paa den Betydning, de konkurrerende Trafikmidler: Jernbaner og Biler har for deres eget Personale. Endvidere skal vi omtale en mærkelig social Mellemtpe, den saakaldte »Frie Vognmand«, hvis Levefod ofte er næsten proletarisk, men hvis uafhængige økonomiske Eksistens dog til Trods for dette forsvares af alle, som i ham ser en Repræsentant for den økonomiske Liberalisme. Endelig skal vi til Slut antyde de Konsekvenser, der bliver Følgen af disse Kendsgerninger. Det er rigtigt nok, at det sociale Spørgsmaal kun er en Del af Trafikproblemet, men det skal dog straks bemærkes, at de socialpolitiske Konsekvenser falder sammen med de Krav, som fremsættes ud fra almene samfundsøkonomiske Synspunkter.

Det kan ikke nægtes, at der i det sidste Aarti er gjort meget for at udligne Konkurrencebetingelserne for Jernbaner og Biler. Motorafgiften betaler en stor Del af Vejbygningen og Trafikreguleringen, og Sikkerhedskravene til Motorfolkene er skærpet betydeligt. Men endnu er der langt igen. Der er en betydelig Forskel mellem Jernbaner og Biler, og denne ligger i Misforholdet mellem Jernbanefolkenes og Bilfolkenes sociale Standard. Man kan sige, at Bilen praktisk talt arbejder med en Slags »social Dumping«. Overalt i Verden er Jernbanefolkenes sociale Stilling bedre og stærkere udbygget end Bilfolkenes. Medens Jernbanerne regner med et forholdsvis højt socialt Budget, er Bilernes Indsats paa det sociale Omraade meget uensartet. Bilernes Fremtrængen paa Jernbanernes Bekostning var for en stor Del en Fremtrængen af det socialt daarligt betalte Arbejde paa Bekostning af det socialt bedre lønnede. Her skal vi dog bemærke, at der ogsaa paa dette Omraade er sket forskellige Forbedringer. Saaledes har f. Eks. en vigtig Gruppe: de koncessionerede Rutebilejere fornylig aftalt en overenskomst mæssig Løntarif med Fagforeningerne. Men der er endnu meget i Chaufførernes Arbejdsforhold, der hverken er reguleret eller kontrolleret. Særlig kni-

ber det med Arbejdstidens Regulering. Det er derfor meget vanskeligt at sammenligne Personaleudgifternes Andel i Jernbanernes Drift med deres Andel i Bilernes. Statsbanerne regner med en Procentsats paa over 60 til Personaleudgifterne. Statsbanerutebilernes Personaleudgifter kan kun anslaaes omtrentligt, antagelig ligger Procenten omkring 30.

Allerede dette Tal viser, at Personaleudgifternes Andel er uforholdsmæssigt større i Jernbanedriften end i Rutebildriften. Og dog er det sikkert saaledes, at i hele Bilvæsenet har Statsbanernes Rutebildrift den største Personaleudgiftsandel. Statsbanerne betaler gennemsnitlig deres faste Chauffører en Ugeløn paa 70 Kr., og flere Ruter, der udgaar fra København, har en endnu højere Tarif (72—76 Kr.). I Forhold til disse Lønninger ligger de gennemsnitlige Vognmandschaufførlønninger 8—12 pCt. lavere. Under disse Omstændigheder kan man gaa ud fra, at Personaleudgifternes Andel i de samlede Udgifter ligger omtrent dobbelt saa højt i Jernbane- om i Bildriften.

Biltrafikkens samlede faste Omkostninger stiger stadig — dette ses tydeligt, naar man sammenligner den stigende Proportion i de Lande med stærkt voksende Bil- og særlig Rutebiltrafik (Amerika, navnlig med Hensyn til Udbygningen af Rutebilbanegaarde, Administrationsbygninger og desl.) — men ogsaa Bilernes sociale Udgifter fremviser en stigende Tendens, fordi det er umuligt af Hensyn til Trafiksikkerheden og en tilfredsstillende Trafikforsyning at fastholde det nuværende lave sociale Niveau.

Ingen Afgørelse i Trafikspørgsmaalet maa udgaa fra det nuværende Konkurrencebillede; der maa tages Hensyn til de konkurrerende Trafikmidlers sandsynlige Udvikling. Det drejer sig i Virkeligheden om en dynamisk Proces, om et Billede i Bevægelse, og det kan være, at medens vi mener at kunne anbefale en mere rentabel Trafikforsyning, har Udviklingen forlængst udlignet denne økonomiske Fordel. Selvfølgelig kan man sige, at de økonomiske Synspunkter viser, at Bildriften — paa Grundlag af de omtalte Forhold — nu er mere rentabel end Jernbanedriften. Men disse Overvejelser maa ikke blive de afgørende, fordi de fortrinsvis er bygget paa Bilernes sociale Underbetaling, som ikke bør vedvare. Vi maa bedømme de trafikpolitiske Spørgsmaal fra et samfundsøkonomisk Synspunkt, d. v. s. for en stor Del fra et socialpolitisk Synspunkt, hvis vi vil undgaa, at visse økonomiske Overvejelser — selv om de er nok saa rigtige i Øjeblikket — skal give Anledning til

trafikpolitiske Foranstaltninger, der ikke kan forsvares ud fra et samfundsmæssigt og socialt Synspunkt¹⁾.

Vognmændene er selvfølgelig ikke personligt ansvarlige for Bilpersonalets daarlige sociale Stilling. Men denne Kendsgerning betyder i Virkeligheden en meget alvorlig Anklage mod Biltrafikkens økonomiske Struktur. Det er dennes Kapitalforhold, som bærer Ansvar for de sociale Vilkaar. Dens Passivitet paa det sociale Omraade er en Følge af den investerede Kapitals økonomiske Svaghed.

Det er saaledes økonomiske og især organisatoriske Forudsætninger, som har ført til, at Chaufførernes sociale Forhold ligger langt under Jernbanefolkenes. Det var hovedsagelig Smaakapitalister, der købte sig en eller flere Vogne, og disse smaa Transportforetagender lagde deres Ruter gennem de mest befolkede Egne — i Modsætning til Jernbaneselskaberne for Aartier siden — og forsømte saaledes de tyndt befolkede Egne. Ligeledes havde disse Smaakapitalister ikke Raad til at skaffe Personalet sociale Forhold, svarende til Jernbanepersonalets. Ja, man kan sige, at det er den samme Foreteelse, som paa den ene Side førte til Anarki i Trafikorganisationen og paa den anden Side til social Underbetaling af en stor Del af Trafikpersonalet. Disse Forhold blev ikke bedre, tværtimod, ved at en stor Del frie Vognmænd²⁾ arbejdede uden Chauffører, kørte selv og førte en Eksistens, der laa langt under Jernbanefolkenes.

Det var saaledes en Følge af Biltrafikkens Splittelse, at det ikke lykkedes Fagforeningerne at organisere Chaufførerne i samme Grad som andre Arbejdere. Endnu i Dag kører en stor Del uorganiserede Chauffører — antagelig 2500—3000 — paa Arbejdsvilkaar, som er i Modstrid med Landets sociale Niveau. Disse uorganiserede Chauffører kører for Vognmænd, Fragtmænd,

¹⁾ Derimod vil den driftsøkonomiske Metode være af stor Betydning ved Forøgelsen af de trafikøkonomiske Resultater. Skulde der blive indført Trafikmonopol, og Trafikkonkurrencen saaledes udslettes, vil det være nødvendigt at erstatte Konkurrenceansporingen gennem Norm-Tal, Sammenligning af de enkelte Trafikgrene og deslige paa samme Maade, som man kontrollerer de driftsøkonomiske Resultater i store Filialsystemer. Paa denne Maade kan det forhindres, at Trafikapparatets Udvikling stagnerer.

²⁾ Man maa regne med, at der i Danmark er ca. 10,000 Vognmænd, som ialt disponerer over 14,000 Vogne. Heraf driver ca. 6000 med 9000 Vogne Vognmandskørsel med Gods. Særlig paa Landet arbejder en stor Del af de saakaldte »frie« Vognmænd uden Chauffører. (6000 Vognmænd beskæftiger kun 2600 Chauffører).

Bønder og desl. og arbejder 12—16 Timer i Døgnet for 50—100 Kr. om Maaneden med fri Station. Ligeledes kører de frie Vognmænd selv 12 eller flere Timer i Døgnet og bevirker paa denne Maade en Slags Smudskonkurrence til de Transportforetagender (ogsaa de koncessionerede Rute- og Fragtbiler), der byder Personalet socialt forsvarlige Arbejdskaar. Det er givet, at de omtalte Forhold ogsaa har en betydelig Andel i Ulykkestilfældenes voksende Antal. Vi skal ikke her anføre, hvor meget de omtalte Forhold forskubber Transportmidlernes fornødne Ligevægt og hemmer Biltrafikens organiske Udvikling, idet de socialt fremskredne Foretagender er belastet med det sociale Fribytters Konkurrence. Det afgørende er, at Trafikmidlernes nuværende Konkurrencesituation er præget af, at en stor Del af Trafikpersonalet er underlønnet i Forhold til Jernbanefolkene, og at en ret betydelig Del af Bilfolkene — ikke blot Chauffører, men ogsaa frie Vognmænd — arbejder under Vilkaar, som overhovedet ikke kontrolleres¹⁾. Før vi nu paa Grundlag af Dansk Arbejdsmandsforbunds Statistik omtaler Arbejdsforholdene for de organiserede Chauffører, skal vi endnu en Gang fremhæve, at omtrent 30 pCt. af Chaufførerne ikke er organiserede eller underkastet Tarifaftalerne — akkurat som de frie Vognmænd, der som Følge af utilstrækkelige Kapitalforhold arbejder under næsten haabløse Betingelser.

Medens Chaufførerne i København — vi taler her ikke om Privatchaufførerne — er næsten 100 pCt. organiseret, kniber det stærkt i Provinsen. Kun ca. 70—75 pCt. Provinschauffører er organiseret.

I Arbejdsmandsforbundet er organiseret:

	København	Provinsen	Ialt
Statens Rutebiler	50	329	379
Private Rutebiler.....	85	448	533
Vognmandschauffører	3008	1150	4158
Chauffører i det hele taget	6656	7068	13724

I Følge denne Statistik er ca. 13,700 Chauffører organiseret. Det samlede Antal Chauffører ligger omkring 16,500.

Rutebilchaufførerne opnaar efter den nye Lønregulering en Forhøjelse paa 9 pCt. til 70 Kr. Arbejdstiden er 48 Timer

¹⁾ Trods Vanskeligheden ved at finde konkrete Tal, kan man regne med, at Vognmænd med 1 eller 2 Vogne tjener 2500—3000 Kr. om Aaret. Dog kan disse ofte kun opretholde Livet, fordi de ogsaa har andre Indtægter.

om Ugen med et ugentligt Fridøgn. Det er dog kun Statsbanerne, der betaler sine Rutebilchauffører saa godt. Betydeligt under Rutebilchaufførernes Lønninger ligger Vognmandschaufførernes. I København andrager Vognmandschaufførernes Ugeløn efter den nye Regulering 64,75 Kr., Daglønnen 11,24 Kr. I Aalborg ligger Ugelønnen paa 60 Kr., Timelønnen paa 118 Øre. I Aarhus er Ugelønnen 60,43 Kr., i Provinsen ellers omkring 60 Kr., men adskillige Steder ligger den endnu et godt Stykke under de 60 Kr. Købmandschaufførernes ligger i Provinsen paa ca. 50—55 Kr., Arbejdstiden er paa 8 Timer daglig.

Medens Rutebilchaufførerne har 6 Dages Ferie, har Vognmandschaufførerne Ferie i Overensstemmelse med Virksomhedens øvrige Arbejdsmand, det vil i Praksis sige højst 4—5 Dage. Lillebilchaufførerne har 7 Dages Ferie, her maa man dog ikke glemme, at Feriebestemmelserne efter den nye Ferielovs Ikrafttræden i 1939 for Statsbanernes og Vognmændsvirksomhedernes Vedkommende vil blive tilpasset mere efter hinanden.

Vil man sammenligne Chaufførernes sociale Kaar med Jernbanefolkene, maa man udvælge 16. Lønningsklasse, som omfatter Folk af tilsvarende Uddannelse som Chaufførerne¹⁾.

Vi behøver ikke her komme nærmere ind paa disse Lønningsforhold, men skal kun lige nævne, at den højeste Fortjeneste i København for en Portør er 3708 Kr. (Arbejdstid 48 Timer om Ugen, med Arbejdsberedskab i Provinsen højst 54 Timers-Uge og 14 Dages Ferie). Selvfølgelig maa man ogsaa her regne med Jernbanefolkene's forholdsvis gode Pensionering. Højeste Pension for en Portør i København for Tiden 2460 Kr.

Vor Oversigt viser, at Statsbanernes Arbejdsforhold — iberegnet Pensionsreguleringen — mindst er 25—30 pCt. bedre end Chaufførernes. Som omtalt tager denne Oversigt endda ikke Hensyn til den større Sikkerhed og Stabilitet, som præger Jernbanernes Tjeneste i Modsætning til Bildriftens, og den vedrører kun de organiserede Chauffører, Bilfolkenes Overklasse. Langt under dette Niveau ligger de uorganiserede Chauffører (d. v. s. ca. 20 pCt. af alle Chauffører).

Biltrafikkens sociale Underbetaling, hvilket vil

¹⁾ Vi gaar her ud fra Statsbanepersonalets Forhold. Privatbanefunktionærernes Lønninger og Arbejdsforhold ligger i det væsentlige tæt ved Statsbanepersonalets. 16. Lønningsklasse omfatter ca. 2700 Mand, deraf 1571 Portører, desuden Stationsbude, Depotarbejdere og lign.

sige Chaufførernes og de frie Vognmænds Underbetaling (set fra et Jernbanestandpunkt), er den væsentlige Aarsag til, at der ikke kan fremskaffes den nødvendige Ligevægt indenfor Transportmidlerne, og den betyder samtidig trafikikkerhedsmæssigt en betydelig Fare. Den for Biltrafikken saa typiske Tilstand med de mange Tusind selvstændige Forretninger, hvis materielle Basis er usund, og hvis Konkurrence ødelægger Konkurrentens Eksistens- og Livsbetingelser, kort sagt Biltrafikken s uorganiske Sammensætning, er kun mulig paa Basis af den omtalte sociale Dumping. Disse Forhold er for en stor Del Skyld i den momentane trafikmæssige Tilstand, altsaa ogsaa medvirkende til Statsbanernes Underskud, som maa dækkes af det offentlige.

Saneringen af den danske Trafik forudsætter, at Trafikproblemet sociale Del erkendes. Udligningen af Trafikpersonalets sociale Forhold vil føre til en ærlig Konkurrencesituation, som vil muliggør Trafikkens Reorganisation. Det er givet, at den frie Vognmands Eksistens er et af de vanskeligste Problemer i denne Sammenhæng, thi Trafikkerheden kræver en Begrænsning ogsaa af de selvkørende Vognmænds Køretid. Ogsaa her maa 8-Timers-Dagen indføres. Det vil ikke blive let at gennemføre Kontrollen med de selvkørende Vognmænd, men man kunde eventuelt paalægge dem at føre en Ordrebog eller lignende.

Det er sandsynligt, at kun det offentliges faste Kontrol med Befordring af Personer og Gods kan skabe det ensartede Trafiksystem, Danmark har Brug for. I denne Sammenhæng er det af Interesse, at Arbejderbevægelsens Erhvervsraad i Meddelelserne efter »Jernbanetidende«¹⁾ har peget paa dette Problem og krævet et Koncessionssystem for Befordring af Gods. Erhvervsraadet fastslog, at »Vognmændenes trafikmæssige Organisation er den væsentligste Forudsætning for Trafikproblemet Løsning«.

Den siddende Trafikkommissions Opgave vil være at erstatte den nuværende Trafikbetjening med et samfundsmæssigt funktionerende Trafiksystem. Vi kan fastslaa, at en af de bærende Aarsager til det nuværende Trafiksystem er Bilernes sociale Underbetaling. Ensartede Løningsforhold for hele Trafikpersonalet (incl. Kontrol med selvkørende Vognmænd) vil bortskære den Bedrift i det nuværende Trafiksystem, som ikke

¹⁾ 1938, Nr. 8 og 10.

har økonomisk Eksistensberettigelse, som er Aarsagen til de næsten anarkiske Tilstande paa Transportmarkedet.

En saadan Udvikling er ogsaa af Betydning set fra et v a l u t a m æ s s i g t Synspunkt, da den bestaaende Trafikbetjening, som for en Del er Overbetjening, heller ikke kan forsvares under en valutamæssig Synsvinkel. Trafikkens nuværende Overkapacitet i de tættere befolkede Egne er en absolut valutamæssig Merbelastning. Betydelige Valutabeløb, for hvilke der indføres Biler, Brændselsstof og Materialer til Jernbanevogne, vil kunne spares ved en rationel Transportøkonomi.
