

NATIONALISERINGEN AF ENGELSK TRANSPORTVÆSEN

AF P. P. SVEISTRUP

I Henhold til »Transport Act« af 6. August 1947 er pr. 1. Januar 1948 Værdier til over 1000 Mill. £ gaaet over fra den private til den offentlige Sektor i den engelske Samfundshusholdning, og samtidig er 1½ Mill. Mennesker (6½ % af den engelske Arbejdskraft) gaaet over fra privat til offentlig Tjeneste. Det er derfor forstaaeligt, at en af de faa Ting, Regering og Opposition kunde enes om under de lidenskabelige Parlamentsdebatter, var, at Transportloven var det mest omfattende og betydningsfulde af alle Regeringens Socialiseringsforslag.

I.

Allerede under Krigen 1914—18 havde Jærnbannerne i England vist deres store samfundsmæssige Betydning, og da den midlertidige Statsdrift op-hørte, gennemtvang Staten i 1920 en Rationalisering, hvorved de engelske Jærnbaner samledes i fire store Selskaber, hvis Prispolitik reguleredes af det offentlige. I det følgende Tiaar, hvor Antallet af Automobiler steg fra 242.500 til 1.076.128, maatte Jærnbannerne føle den haarde Konkurrence, og var, saafremt Rentabiliteten skulde bevares blot nogenlunde, nødt til at vise den yderste Sparsommelighed. Finansministeren kunde saaledes fremhæve i Underhuset, at Jærnbanernes Tilstand i England (Stationer, Restauranter, Sovevogne, Spisevogne) var ringere end ellers i Europa, og at en Forbedring var nødvendig. Hertil kunde Eden svare, at de engelske Jærnbanners Effektivitet havde været en væsentlig Aarsag til, at England vandt Krigen. Der kan dog næppe være Tvivl om, at naar Elektrificeringen i England var saa langt tilbage, skyldes det de meget usikre økonomiske og finansielle Forhold for Banerne.

Allerede under Krisen i Begyndelsen af 1930erne havde Parlamentets Partier været enige om, at der maatte gøres noget effektivt, og man fik i 1933 to betydningsfulde Love, Road and Rail Traffic Act af 7. April 1933 og London Passenger Transport Board Act af 13. April 1933. Efter den første skulde der kræves Licens til Automobilkørsel paa Landevejene, saaledes, at Licenserne for Kørsel for andre kun skulde gives, naar der var

Brug herfor (A og B Licenser), medens Licens til Firmakørsel (C Licenser) blev givet uden større Kontrol. Loven om Passagerkørselen i London samlede alle eksisterende Selskaber i en stor Organisation¹⁾, der fik Monopol paa den londonske Passagertrafik.

Det var vel særlig de gunstige Resultater med denne Lov, der fik Morrison til at arbejde med Spørgsmaalet om at indføre noget lignende for hele det engelske Trafikvæsen, og som fik Arbejderpartiet til at tage Spørgsmaalet om Nationalisering af Trafikvæsenet op som et Programpunkt, og det var da ogsaa et Hovedpunkt i Debatten forud for Valget i 1945.

Under Krigen havde hele det engelske Trafikvæsen været ledet efter krigspolitiske Hensyn, saaledes at der var sikret Banerne en ganske rundelig Forrentning og Bilerne gode Fortjenstmuligheder, men denne Ordning var midlertidig og skulde afløses af noget permanent, og for at foregribe Begivenhederne sluttede Banernes og Vognmændenes Hovedorganisationer den 17. Juli 1946 en Overenskomst, hvorefter der 1) skulde gennemføres en videnskabelig Undersøgelse af, hvad der i det enkelte Tilfælde var den billigste Transportform, 2) skabes en fair Basis for Konkurrencen og 3) man skulde bevare Firmakørselen som en effektiv Kontrol med, at den billigste og bedste Transport opnaaedes.

Arbejdsregeringen var imidlertid ikke tilfreds hermed og forelagde i November 1946 Forslag om Nationalisering af hele det engelske Trafikvæsen. Den første Kritik, der rettedes herimod, gik ud paa, at en saa omfattende Nyordning maatte kræve en dybtgaaende Kommissionsundersøgelse. Hertil svarede Morrison, at Sagens Kærne var det politiske Grundsynspunkt, som ingen ny Kommission kunde ændre. Der havde siden 1922 været o. 20 betydningsfulde Undersøgelser af den indenlandske Transport, og disse havde tilsammen dækket hele Lovens Omraade. Hertil kom, at Spørgsmaalet havde været gennemdiskuteret offentligt, og der kunde ikke forventes nye principielle Synspunkter. Mange Enkeltheder kunde drøftes, naar Hovedprincipperne først var fastlagt. Fra Trafikminister Barnes' Side blev det stærkt fremhævet, at den gældende Ordning udløb, og at man maatte sætte noget permanent i Stedet, saaledes at Gennembygningen af Trafikvæsenet kunde ledes efter en fast Plan, og saaledes at Staten kunde undgaa at yde Trafikvæsenet store Tilskud, hvad der finansielt ikke var Raad til.

Modstanden mod Forslaget kom baade fra Erhvervene og fra Oppositionen i Underhuset. Der kom Protester fra Jærnbaneselskaberne, fra Skibsfarten og fra Vognmændenes Organisationer, ja, de sidste gik endogsaa saa vidt, at de paalagde deres Medlemmer under Behandlingen i Under-

¹⁾ Nærmere Oplysninger om de to Love findes i min Bog: Trafikvæsenets Driftsøkonomi set fra Forbrugernes Synspunkt, Kbhvn. 1948.

nuset at sende et Protesttelegram til deres Underhusrepræsentant, saaledes at Underhuset kunde faa en levende Følelse af Utilfredsheden »ude i Landet«.

Forslaget gav Anledning til en voldsom Debat ved første Behandling i Underhuset i December 1946. Det gik derefter i Udvalg, hvor det drøftedes meget indgaaende, og hvor der fremsattes et Utal af Ændringsforslag. Henmod 200 af disse blev stillet af Regeringen eller akcepteret af denne. De fleste af disse var af mindre væsentlig Betydning; enkelte var dog Udtryk for en Imødekommenhed fra Regeringens Side, som gav Arbejderpartiets venstre Fløj Anledning til højlydte Beklagelser. Forslaget kom til 2den Behandling i Slutningen af April og 3die i Begyndelsen af Maj 1947. I Overhuset blev Forslaget ændret principielt, men førtes i Juli tilbage til sin oprindelige Skikkelse og blev endelig vedtaget og underskrevet af Kongen den 6. August 1947, saaledes at den principielle Overtagelse af Banerne m. m. skulde ske pr. 1. Januar 1948 og af Lastbilerne til Fjerntrafiken derefter skulde ske successivt.

I det følgende skal Lovens Hovedbestemmelser og Debatten om nogle af disse omtales.

II.

Det nationaliserede engelske Transportvæsen vil utvivlsomt blive Verdens største Virksomhed, og det var naturligt, at man tillagde Principerne for den øverste Ledelse en meget væsentlig Betydning. Denne skulde bestaa af Transportministeren som den parlamentarisk ansvarlige, en Kommission, der skulde have den politiske Ledelse og sørge for, at de enkelte Trafikmidler arbejdede sammen paa den mest effektive og økonomiske Maade og Direktioner for hvert af de enkelte Trafikmidler (Baner, Vejtrafik o.s.v.), og som skulde have den administrative og tekniske Ledelse af disse.

Efter Loven skal Ministeren udnævne baade Kommissionens og Direktionens Medlemmer; i Tilfælde af Uenighed mellem disse tilkommer der ham den afgørende Myndighed, ligesom han maa staa til Ansvar overfor Parlamentet for Kritik paa alle Omraader. Herimod blev der rejst en meget stærk Kritik, idet det hævdedes, at Ministeren som Politiker ikke vilde være uafhængig, men kunde være underkastet et Pres fra sit Parti, hvilket kunde føre til uøkonomiske Foranstaltninger.

Kommissionen skal bestaa af en Formand og 4—8 Medlemmer, der skulde have Indsigt i Transportforhold, Industri, Handel, Finansforhold, Administration og Arbejdsforhold. Kommissionens Opgaver skulde være at sørge for, at enhver Transport henvortes til det Transportmiddel, der teknisk og økonomisk var bedst egnet, og den skulde sørge for en Udvikling af Transportmidlerne uden Hensyn til den øjeblikkelige Rentabilitet, idet »the long view« skal være afgørende, saaledes at en Udvikling

fandt Sted ogsaa paa Omraader, hvor de private Erhverv vilde holde sig tilbage af Hensyn til øjeblikkelig Rentabilitet.

Den skulde lede Trafikplanlægningen, saaledes at alle Egne af England blev tilstrækkelig forsynet med Trafikmidler, og den skulde udarbejde Forslag til en Prispolitik i Overensstemmelse med samfundsmæssige Synspunkter. De almindelige Retningslinier for Kommissionens Arbejde skulde efter nærmere Forhandling fastsættes af Ministeren.

Ved Siden af Kommissionen skulde der som nævnt være *Direktioner* for de enkelte Trafikmidler (Jærnbaner, Havne og Kanaler, Vejtrafik, London Transport og eventuelt som 5te Gruppe Hoteller). Det bliver Direktionens Opgave at gennemføre de af Kommissionen fastsatte Retningslinier, men de skal paa den anden Side have en vis Selvstændighed, der kommer til Udtryk ved, at de udnævnes af Ministeren.

Mod denne Deling af Ledelsesfunktionerne fremførte de Konservative en stærk Kritik. Det fremhævedes, at der vilde blive en omfattende Administration for begge Grupper, og de fandt det uheldigt, at Direktionerne ikke skulde udnævnes af Kommissionen, men af Ministeren. Det fremhævedes som noget uheldigt, at det kun skulde være Kommissionen, men ikke Direktionerne, der skulde aflægge Regnskaber, og at der ikke i Loven var givet nærmere Bestemmelser om, hvorledes saadanne Regnskaber skulde være udformede.

Overfor den konservative Kritik af, at man ved Delingen af Ledelsesfunktionerne vilde svække baade Kommission og Direktion i Forhold til Ministeren svarede Morrison, at det var netop Meningen, det maatte være Ministeren, der maatte have det fulde Ansvar overfor Parlamentet.

Til at varetage Forbrugernes Interesser skulde der oprettes raadgivende Forbrugerkomitéer; disse kunde oprettes enten efter en Deling mellem Gods- og Persontransport, eller efter geografiske Kriterier. Komitéerne skulde udnævnes af Ministeren efter Forhandling med Organisationer, der f. Eks. repræsenterede Landbrug, Handel, Industri, Skibsfart, Arbejdere eller lokale Myndigheder, ligesom de kunde have Medlemmer, der direkte repræsenterede Kommissionen. Det skal være de raadgivende Komitéers Opgave at følge Trafikens Udvikling og fremkomme med Forslag enten til Ministeren eller til Kommissionen om de Ændringer, som de maatte finde ønskelige.

III.

Transportlovens Afsnit II handler om Overtagelse af Jærnbaner og Kanaler, og det centrale økonomiske og politiske Spørgsmaal var her Overtagelsesprisen. Regeringen foreslog her, at Værdipapirer i Jærnbaner og Kanaler skulde overtages af det offentlige efter deres Gennemsnitskurs paa Londons Børs i de første 8 Dage af November 1946; saafremt Kursen havde været højere i de sidste Maaneder, før Arbejderpartiet overtog Regeringen,

kunde denne Kurs anvendes. Til Betaling skulde principielt ydes offentlige Obligationer til en Forrentning af $2\frac{1}{2}$ %. Kurserne var ikke særlig høje, saaledes var det nominelle Beløb for London North Eastern 307 Mill. £, medens det, der skulde betales, var 240,5 Mill. £.

Fra konservativ Side blev der fremsat en meget stærk Kritik af dette Forslag, idet det hævdedes, at det vilde være urimeligt at lade Ekspropriationsmyndigheden ensidigt fastsætte Prisen. Denne burde bestemmes ved Forhandling mellem Parterne, og hvis dette ikke førte til noget tilfredsstillende Resultat, burde Værdien fastsættes ved en uafhængig Voldgift; den Pris, der fremkom paa Børsen, var bestemt af tilfældige Salg og burde ikke være afgørende for en samlet Overtagelse. Den foreslaaede Ordning var urimelig haard mod Aktionærerne, der i 1946 havde faaet 42 Mill. £ i Udbytte, medens de efter Forslaget (med en Rente paa $2\frac{1}{2}$ %) kun vilde faa $23\frac{1}{2}$ Mill. £. Det vilde ikke alene gaa ud over mange private, der havde opsamlet en Formue, men ogsaa over mange Institutioner, der havde deres Kapital anbragt i Jærnbane-papirer.

Heroverfor hævdede man fra Regeringspartiets Side, at man ikke kunde lægge de gode Indtægter, som Aktionærerne havde haft under Krigen, til Grund. Der var i Virkeligheden forbundet et stort Risikomoment med at eje Jærnbane-papirer. Dette Risikomoment maatte der tages Hensyn til. Hvad vilde Jærnbanernes Udbytte blive, saafremt man ophævede alle Restriktioner paa Bilkørselen? Skulde man foretage en Sammenligning af Udbytterne, maatte Sammenligningsgrundlaget meget snarere være Udbyttet i 1930'erne. Her havde mange Jærnbaneselskaber givet et meget lille Udbytte, saaledes havde Southern Railway i 1935 intet Udbytte givet, i 1936 $\frac{1}{2}$ %, i 1937 $1\frac{1}{2}$ % og i 1938 heller intet Udbytte. Saa kom Overenskomsten med Staten, og Udbyttet under Krigsperioden kunde ikke være noget rimeligt Sammenligningsgrundlag.

Den mest omfattende Begrundelse for Regeringens Standpunkt blev givet af Finansminister Dalton. Denne indrømmede, at Aktionærernes Udbytte vilde gaa ned som nævnt af Oppositionen, men han hævdede, at Nedgangen kompenseredes af den forøgede Sikkerhed. Det bedste Vurderingsgrundlag maatte være Børsens, og dette var da ofte nok fremhævet af den liberale Økonomis Forsvarere. Man havde indenfor Regeringen oprindelig været stemt for at benytte Børskurserne i de sidste Maaneder af den tidligere Regerings Periode, men da der siden havde været en Stigning, fandt man det rimeligt, at Aktionærerne fik Fordelen herved.

Under Udvalgsbehandlingen blev Enkeltheder meget indgaaende drøftet bl. a. med Repræsentanter for Børsen, og Regeringen gik med til ikke mindre end 45 Ændringsforslag, hvoraf dog ikke noget var af principiel Karakter.

Foruden selve Jærnbanerne blev ogsaa de mange privat-ejede Jærnbane-

vogne overtaget. Trafikministeren fremhævede, at disse i det væsentlige var meget gamle, idet 50 % var over 35 Aar. En økonomisk Betragtning maatte medføre, at Vognene standardiseredes, saaledes at ikke hver enkelt Virksomhed havde sine egne Typer kørende paa det samlede System.

Endelig blev som nævnt Kanalerne overtaget. Disse havde for en stor Del været ejet af Jærnbaneselskaberne, der havde ladet dem forfalde formentlig for at faa en bedre Kapacitetsudnyttelse af de mange Jærnbaneanlæg. Dette, mente man, maatte ændres. Mange Kanaler vilde ogsaa i Fremtiden kunne yde Nytte i et samlet Trafiksystem gennem en billig Transport af tunge, grove Varer, der ikke er saa afhængige af den hurtige Transport.

IV.

En af de væsentligste Opgaver for et nationaliseret Transportvæsen maatte være at gennemføre en økonomisk Arbejdsdeling mellem Bane og Biltransporter. Konkurrencen havde som bekendt i Mellemlkrigsarene været meget haard særlig for Godstransporten over ret store Afstande, og Banerne havde mistet megen Transport, for hvilken de samfundsmæssigt set var bedst egnet. Paa den anden Side maatte det indrømmes fra Banerne Side, at der var megen Godstransport over korte Afstande, hvor Biltransport vilde være bedst egnet, d. v. s. mest økonomisk.

Grundtanken i Loven er, at man skal dele Transporterne i Langdistance-transporter og Kortdistancetransporter, saaledes at Langdistancetransporter skulde overtages af det nationaliserede Transportvæsen, medens Kortdistancetransporter fortsat i det væsentlige skulde udføres af de private Vognmænd eller ved Hjælp af Firmabiler. Grænsen for, hvor det skulde være tilladt de private Vognmænd at køre, skulde sættes til en Radius paa 25 miles.

For at dette skulde kunne gennemføres, skønnedes det nødvendigt at ekspropriere de Virksomheder og Vogne, der normalt kørte over de store Distancer. Trafikministeren oplyste i Underhuset, at der i England fandtes 19.000 Indehavere af A Licens (86.000 Vogne), 27.000 Indehavere af B Licens (53.000 Vogne) og 149.000 Indehavere af C Licens (306.000 Vogne); de sidste bruger deres Vogne i deres egen Virksomhed. Heraf var det Regeringens Opfattelse, at der skulde overtages 2000 á 2500 Virksomheder med 20.000 Vogne; hertil kommer Automobiler, som Jærnbaneselskaberne ejer eller er interesseret i, saaledes at den samlede Overtagelse vilde komme til at omfatte ialt 30—35.000 Lastvogne.

Overtagelsen af Vognmandsvirksomhederne kan ifølge Sagens Natur ikke finde Sted straks den 1. Januar 1948, men maatte ske efterhaanden som det fastsloges, at det drejer sig om en Langdistanceforretning. Det, der erstattes, bestaar dels i en Erstatning bestemt af Vognens Anskaffelsespris

minus et Fradrag efter Vognens Brugstid (20 % pr. Aar), dog saaledes at Beløbet kunde forhøjes eller nedsættes efter Vedligeholdelsen, samt en Erstatning til Vognmanden for mistet Fortjeneste (mindst to og højst fem Gange den aarlige Nettoprofit fastsat efter nærmere bestemte Regler paa Grundlag af de sidste Aars Indtægter).

Overfor Bestemmelserne om den personlige Erstatning blev der fra konservativ Side rettet en voldsom Kritik. Man hævdede, at de sidste Aar var uegnede som Erstatningsgrundlag, fordi Fortjenesterne havde været reguleret, og det foresloges, at Vognmændene skulde have Lov til at vælge 3 Aar af den sidste Tiaarsperiode. Endvidere mente de konservative, at en Erstatning paa 2—5 Gange Nettoprofitten var for lidt, man burde i Stedet give 5—7½ Gange. Regeringen kunde ikke akceptere noget af Forslagene, idet det fremhævedes, at vel vilde nogle faa for lidt, men andre fik for meget efter Regeringsforslaget, og det maatte erindres, at Vognene eksisterer stadig og skal stadig køre, saaledes at Beskæftigelsesmulighederne dog stadig vilde være til Stede. De Vognmænd, der havde haft Tab i de sidste tre Aar, kunde ikke faa nogen Erstatning, men maatte henvises til at søge Arbejde fremtidig hos det nationaliserede Transportvæsen.

Endvidere blev der fra borgerlig Side rettet en voldsom Kritik mod, at Virksomhederne med deres egne Biler ikke maatte køre mere end 25 miles fra Hjemstedet. Regeringen havde i sit oprindelige Forslag indføjet en Bestemmelse om, at Firmabilerne kunde faa Licens til at køre ud over Grænsen, idet man ikke kunde gaa med til, at Firmaerne i Almindelighed tog de bedste Ture og lod Monopolet have de mindst fordelagtige. Kritikken fra borgerlig Side uddybedes af Salter, der hævdede, at den eneste effektive Kontrol, som Offentligheden havde med, at det nationaliserede Transportvæsen arbejdede effektivt, var, at Virksomhederne selv kunde paatage sig den paagældende Transport. Det vilde være ønskeligt, om Regeringen havde saa megen Tillid til sit System, at den vilde tillade en effektiv Konkurrence. Overfor denne Kritik bøjede Regeringen sig og opgav Begrænsningen for C Licenshaverne, idet det dog fremhævedes, at Bestemmelsen senere kunde ændres, saafremt Retten blev misbrugt.

Med Hensyn til 25 miles Grænsen for det nationaliserede Transportvæsens Monopol gjorde der sig meget stærke Meningsforskelligheder gældende. Fra konservativ Side fremhævedes det, at denne Grænse var vilkaarligt valgt. Dette, indrømmede Trafikministeren, var til en vis Grad rigtigt, men han kunde dog henvise til, at alle Grænser var relativt vilkaarlige, og at man ved tidligere Overvejelser om Deling mellem »kort« eller »lang« Transport stedse havde fremsat Forslag om, at Delingen maatte være et Sted mellem 20 og 30 miles, og Regeringen var derfor standset ved 25 miles. Med en Radius paa 25 miles kunde Vognmanden køre frit paa et Areal af 2000 □ miles, saa han havde dog et stort Areal at arbejde paa.

V.

Med Hensyn til Persontrafikken med Omnibusser var Forholdet i England, at en Del Omnibusser ejedes og dreves af Jærnbaneselskaber, en Del ejedes af Kommunerne, eller disse havde betydelige finansielle Interesser, medens en væsentlig Del af Resten ejedes enten direkte eller indirekte af den store Tilling Concern, der beskæftigede et meget stort Antal Mennesker.

Venstre Fløj indenfor Arbejderpartiet ønskede ogsaa denne Transport nationaliseret, men Regeringens Forslag var (maaske af Hensyn til Kommunerne) ikke saa vidtgaaende. Det afgørende Synspunkt maatte være, at den samfundsmæssigt nødvendige Rutebilkørsel skulde gennemføres, saaledes at de mere udbyttegivende Ruter betalte til de, der vilde give Underskud. Dette, hævdede man fra konservativ Side, var allerede Tilfældet, saaledes blev det nævnt, at 48 % af Strækningerne indenfor Birmingham Midland Omnibus Service fandt Sted med Tab, og det samme var i endnu højere Grad Tilfældet med Southern National Omnibus Co.

Ved Loven blev det paalagt Kommissionen for hvert enkelt Omraade at udarbejde Planer for, hvorledes Beboerne af det paagældende Areal mest hensigtsmæssigt kunde dækkes med Omnibuskørsel. Ved Udarbejdelsen af disse Planer skulde der forhandles med de forskellige Myndigheder.

Disse Planer skulde indeholde Forslag om, hvorledes Omnibuskørselen mest passende kunde sættes i Forbindelse med det centrale Trafiksystem, ligesom det skulde indeholde Forslag om, hvem der skulde have Koncession, og om hvad der skulde betales i Erstatning til de øjeblikkelige Indehavere. Arbejderpartiets venstre Fløj var ikke tilfreds med en saadan Ordning, men vilde gerne have i hvert Fald Tilling Concernen nationaliseret hurtigst muligt.

Den private Kørsel paa Vejene er der ikke blevet rørt ved, og den kan foregaa som hidtil, og det samme gælder Taksakørselen. Det nationaliserede Transportvæsen fik dog Ret til i visse Tilfælde at etablere Taksakørsel.

VI.

Som bekendt ejer de engelske Jærnbaneselskaber en Del Havne og Dokker, der blev overtaget samtidig med, at Jærnbaneselskaberne overtoges. Dette var man fra Søfartens Side meget betænkelig ved, idet det fremhævedes, at Havnene var en Del af Søfarten, og for dennes Vedkommende maatte der være Mulighed for fri Konkurrence. Foruden de overtagne Havne findes der imidlertid en Del private, og Spørgsmaalet maatte da blive, hvorledes disses Forhold mest hensigtsmæssigt kunde ordnes.

Forholdet er nu det, at mange Havne er stærkt beskadiget som Følge af Krigshandlinger, og der maatte opstaa Spørgsmaal om, hvorledes man kunde faa Havnesystemet effektivt udbygget med de begrænsede Kapital-

midler, der staar til det engelske Samfunds Raadighed. Der blev nu fra privat Side udtalt Ængstelse for, at det nationaliserede Transportvæsen vilde udøve en unfair Konkurrence overfor de private Havne (idet Monopolet jo raadede over Tilførselslinierne til Havnene). En saadan Ængstelse behøvede man efter Regeringens Opfattelse ikke at nære. Kommissionen skal være ansvarlig for, at det engelske Havnevæsen udvikles paa den for Helheden mest økonomiske Maade, men ikke efter private Rentabilitets-synspunkter. Efter dette Grundsynspunkt maatte Havnene samles i større Grupper af Havne, der ligger i Nærheden af hinanden, og der maatte udarbejdes en Plan over, hvilke Havne der burde udbygges, og hvilke man kunde lade forblive paa deres nuværende Trin. Naar en saadan Plan var udarbejdet, kunde der nok skaffes Kapital til de Havne, der samfundsmæssigt var nødvendige, og disse vilde uden særlig Konkurrence ogsaa kunne faa en tilfredsstillende Kapacitetsudnyttelse og dermed en tilfredsstillende Økonomi.

I et Land med en Kyststrækning som England vil Kystfarten ikke kunne undgaa at spille en Rolle ogsaa for Landtrafikken. Ved Loven er Kystfarten ikke underordnet Kommissionen, men der er dannet et særligt raadgivende Udvalg for Kystfarten, som skal fremkalde et Samarbejde efter Helhedssynspunkter, og i denne Komité har Kommissionen naturligvis en meget betydelig Indflydelse.

VII.

Med Hensyn til Prispolitikken er det allerede nævnt, at Kommissionen skulde udarbejde Forslag til de fremtidige Transportpriser. Den eneste Vejledning, Kommissionen har faaet hertil, er, at Udgifterne set over en Aarrække, skal dækkes af Indtægterne, og at der skal være Mulighed for en Videreudvikling af det engelske Transportvæsens Teknik.

At en Simplificering af Transportsystemet er ønskeligt kan ses alene af den Omstændighed, at der, som Trafikminister Barnes oplyste, i Øjeblikket fandtes mellem 40 og 50 Millioner forskellige Priser fastsat efter en Kombination af Værdi, Indpakning og Vægt.

De saaledes udarbejdede Forslag skal behandles af Transportdomstolen, der i Virkeligheden danner en umiddelbar Fortsættelse af den Transportdomstol, der efter Loven af 1921 fastsatte de engelske Jærnbaneselskabers Takster.

For denne Domstol skal Kommissionens Forslag forelægges, og Domstolen skal træffe den endelige Afgørelse af, om Taksterne skal godkendes, eller om der skal foretages Ændringer af Hensyn til Forbrugernes Interesser.

Det fremkaldte en meget stærk Diskussion i Underhuset, at der ikke i Loven blev fastsat nærmere Retningslinier for den Prispolitik, der skulde

følges. Forskellige prispolitiske Betragtninger fremkom, og man fandt det fra konservativ Side urimeligt, at Parlamentet ikke skulde tage Stilling til Hovedpunkterne i Prispolitikken. Oppositionen fremhævede, at man her stod overfor en Nationalisering af vidtgaaende Omfang, uden at Regeringen saa meget som kunde fastslaa nogle Hovedprincipper for, hvad man forstod ved offentlig Prispolitik.

Heroverfor fremhævede Regeringen, at man ikke kunde følge de prispolitiske Synspunkter, der anlægges fra de private Virksomheder, men at det afgørende maatte være Hensynet til Forbrugerne. Hvorledes dette skulde udformes nærmere, havde været stærkt diskuteret, men Diskussionen befandt sig endnu paa et »Laboriestadium«. Paa dette maatte man overlade de kyndige at fortsætte deres Overvejelser, saaledes at de kunde udarbejde et Forslag, der kunde staa aabent for Kritik fra alle. Det vilde ikke være hensigtsmæssigt allerede paa det nuværende Tidspunkt at foregribe de Overvejelser, der vilde finde Sted.

Det maa vist indrømmes, at den offentlige Debat om Principperne for den offentlige Prispolitik i England og for øvrigt ogsaa andetsteds befinder sig endnu paa et Laboriestadium, men det er sjældent, at det indrømmes fra ledende politisk Side, at en teoretisk Overvejelse er et hensigtsmæssigt Udgangspunkt for praktiske politiske Beslutninger af vidtrækkende Betydning. Det skal blive lærerigt at se Resultatet af de Overvejelser, der utvivlsomt nu foregaar i Kommissionen og blandt Trafikteoretikerne.

VIII.

Bestemmelserne om Finansieringen findes i Lovens Afsnit VI. Efter disse kan Kommissionen med Ministerens Samtykke optage kortvarige Laan til Opfyldelse af dens Forpligtelse. Skal Laanene have en mere varig Karakter, skal Finansministeriets Samtykke indhentes.

Grundlaget for det nationaliserede Transportvæsens Økonomi skal være de »British transport stocks«, som principielt skal anvendes til Betaling af de overtagne Værdier; herudover kan der med Finansministerens og Transportministerens Samtykke udstedes Transport Stocks for 250 Mill. £. For de korte Laan er der ogsaa sat en Maksimalgrænse.

Til den Udligning af Priserne gennem en Aarrække, der tidligere er omtalt, kan der opsamles en Reservefond.

De faste Værdier, der skal overtages, er vurderet til 1065 Mill. £, et anseeligt Beløb, og man forstaar Ængstelsen for, at Virksomheden skal blive for stor. Der er derfor i selve Loven sat visse Grænser for, hvilke Virksomheder Kommissionen kan interessere sig økonomisk i udenfor den egentlige Transport, og i disse Bestemmelser ligger der i Virkeligheden en Grænse for, at det nationaliserede Transportvæsen kan brede sig stærkt ud i de beslægtede Erhverv og dermed blive en Fare for den private Sektor af det

engelske Erhvervsliv. Men selv om der saaledes er Grænser for Kommissionens Virksomhed, kan der ikke være Tvivl om, at der forestaar Kommissionen uhyre Opgaver.

Det er tidligere nævnt, at baade Jærnbannerne, Kanalerne, Havnene og Vejene trænger til meget omfattende Nyinvestering, som kan volde Kommissionen mange Bekymringer. For blot at nævne et Eksempel: Under Krigen har man udskudt Fornyelsen af Svellerne paa de engelske Jærnbaner, og en betydelig Ekstrafornyelse er nu paakrævet. Hertil kræves store Mængder af Træ, som vanskeligt kan skaffes og i hvert Fald kun mod Betaling i kostbar Valuta. Et andet Eksempel er den tidligere omtalte Elektrificering; denne er meget paakrævet, men vil kræve meget betydelige Investeringer, hvortil Midlerne er meget begrænsede. Der kan næppe være Tvivl om, at der maa opstilles en Preferenceliste over hvilken Investering, der er ubetinget paakrævet, hvad der er lidt mindre nødvendigt o.s.v.

IX.

Forholdet til Arbejderne er ordnet i Henhold til Lovens Afsnit VII væsentlig efter de samme Retningslinier, der er fastsat i Jærnbaneloven af 1921 og den londonske Trafiklov af 1933. Naar den øverste Ledelse af Lønpolitikken paa et saa omfattende Omraade af Beskæftigelsen var underkastet en politisk Ministers Direktiver, haabede man fra Arbejdernes Side, at dette vilde føre til en Forbedring af Levevilkaarene. Efter den første Verdenskrig havde Jærnbaneselskaberne haft et stærkt Vaaben i Lønforhandlingerne i den svigtende Rentabilitet som Følge af Konkurrencen med Bilerne, og Arbejderne haabede, at Lønningsniveauet vilde kunne forbedres, naar denne Konkurrence ved Loven kom til at høre op. En gammel Arbejderrepræsentant, der i 40 Aar havde arbejdet for et Jærnbaneselskab henviste til, at han som 23-aarig havde haft 18 sh. for en 74 Timers Arbejdsuge, og at det var nødvendigt, at Arbejdet i Virksomhederne blev nationaliseret. Særlig nødvendigt var det fra et Arbejdersynspunkt at gennemføre en Forbedring i Lønvilkaarene og Arbejdsbetingelserne for Chaufførerne, der havde været meget lavt lønnede og daarligt organiseret og derved bidrog til at bringe det samlede Niveau ned.

Fra borgerlig Side indrømmede Salter, at selv om Loven ikke principielt indeholdt Ændringer i de gældende Bestemmelser for Jærnbannerne, vilde den nok bidrage til at presse Lønningerne i Vejret. En Regering vilde staa svagt overfor Fagforeningerne, og det vilde være med til at presse Lønningerne i Vejret, hvad der vilde skade Englands Konkurrencemuligheder udadtil. Man kunde ogsaa tænke sig, at beskæftigelsesmæssige Hensyn vilde føre til Opretholdelse af lidt effektive Afdelinger, og begge Momenter vilde føre til højere Priser, som Forbrugerne i sidste Instans kom til at betale.

X.

Loven blev som nævnt stadfæstet af Kongen den 6. August 1947, og Overtagelsen af Jærnbaneselskaberne har fundet Sted pr. 1. Januar 1948. Man er fra begge Sider enige om, at det vil tage nogen Tid, inden Virkningerne viser sig i det engelske Erhvervsliv. Fra Regeringens Side fremhævede Strauss, at det afgørende var, at de rigtige Grundprincipper hurtigt blev fastlagt, saa kunde man efterhaanden faa gennemført en haardt paakrævet Rationalisering, og det vilde være til Gavn for det engelske Erhvervsliv.

Fra borgerlig Side blev det fremhævet, at Loven først og fremmest vilde blive en Guldgrube for Sagførerne, der vilde faa et Utal af Sager, f. Eks. om, hvorvidt en Vognmand kunde henregnes til overvejende Langdistancekørsel og derfor skulde overtages, hvilken Erstatning han skulde have o. s. v., medens man mente, at Lovens uheldige Virkninger ikke vilde vise sig straks, og i det hele vilde blive vanskelig at konstatere paa Grund af den manglende Konkurrence.

XI.

Hvis man vil søge at danne sig et samlet Billede af Lovens Betydning for Englands Økonomi, bliver man slaaet af den gennemførte Koncentration af Magten indenfor det engelske Trafikvæsen i Hovedkontorerne i London. Det praktiske Problem, der ofte vil forekomme i et eller andet specielt Distrikt om en særlig Form for Koordination af Baner og Biler eventuelt ogsaa af Kanaler og Havne skal i mange Tilfælde gaa til de paagældende Trafikomraaders Direktioner i London og fra disse eventuelt til den centrale Kommission, der ikke i alle Tilfælde vil være i Stand til at tage Hensyn til lokale Forskelligheder, der ikke altid vil kunne maales paa geografisk Basis, men ogsaa ofte vil være præget af psykologiske Faktorer.

Dette kom særlig frem i Debatten baade i Underhuset og Overhuset, idet der krævedes en særlig Decentralisation med Hensyn til Skotland. De skotske Forhold anses paa saa mange Maader forskellige fra de engelske, og mange skotske Repræsentanter gik stærkt ind for, at Skotland skulde have Lov til indenfor Lovens Rammer at ordne sine egne Trafikforhold. Regeringen kunde dog ikke gaa med hertil, idet den hævdede, at Loven kun handlede om Transporter over store Afstande, og at det iøvrigt var paalagt Kommissionen at tage Hensyn til alle berettigede lokale Hensyn.

Naar man i den engelske Lov saaledes udpræget samler sig om Langdistancetransporter, synes det ejendommeligt, at Lufttrafikken er holdt udenfor. Selv om denne endnu har noget af Luksuskarakter, kan man her vente en meget hurtig Udvikling, der kan komme til at krydse de samlede Trafikplaner, der i den kommende Tid vil blive udarbejdet af Kommissionen.

Med Hensyn til Spørgsmaalet Centralisering kontra Decentralisering adskiller den engelske Lov sig principielt fra en omtrent samtidig vedtaget norsk Lov om Ordningen af Samfærdselen. Efter den norske Lov lægges der en væsentlig Vægt paa, at en meget stor Del af Samfærdselen sker over korte Afstande, oftest indenfor et Fylke eller en Fjord, og at det vigtigste var at samordne Trafikken indenfor dette Omraade, og at dette i de fleste Tilfælde bedst kunde ske lokalt gennem særlige Samfærdselsnævn i de enkelte Fylker. Kun hvor Samfærdselen gik ud over Fylkets Grænser, fandt man det ønskeligt at Problemerne centraliseredes i Samfærdselsdepartementet i Oslo. Den norske Lows praktiske Gennemførelse¹⁾ maa forøvrigt ses i Forbindelse med den omfattende Planlægning, der sker i Forbindelse med Nationalbudgetterne. Skønt der er en stærk Efterspørgsel efter Automobiler ikke alene til naturlig Fornyelse, men ogsaa til Erstatning af Krigsaarenes Opslidning, mener man ikke at have Raad til en omfattende Indførsel, og baade Trafikudøverne og Trafikforbrugerne bliver derfor interesseret i, at den begrænsede Kapacitet faar en effektiv Udnyttelse til Opfyldelse af de ubetinget nødvendige Transportfunktioner.

Den norske Lov synes efter mit Skøn mere end den engelske at være tilpasset efter den foreliggende Trafiksituation, men den engelske Transport Act af 1947 maa alligevel vinde almen Interesse som et Forsøg paa at løse et væsentligt Omraade af Englands meget store Transportproblemer.

¹⁾ Jfr. Dansk Vejtidskrift Februar og Marts 1948.