

## Storkapitalen

Det er med rystende hænder og bævende mundvige, jeg nu udslynger en lidt bedaget vending, nemlig storkapitalen. Min nervøsitet skyldes selvfølgelig at jeg godt ved, hvordan man bliver opfattet, i det øjeblik man sådan går og nævner det unævnelige. Så er man nemlig uden videre slået i hartkorn med ubehagelige personager som f.eks. Stalin. Tænk, hvis man, hver gang man udtrykte en lidt højreorienteret mening, straks skulle stå til ansvar for diverse fascistiske diktators gøren og laden. Det ville blive en tung byrde.

Når jeg nu alligevel angriber storkapitalen er det derfor på sin plads at gøre opmærksom på at begrebet i mine øjne ikke omfatter hverken Laurids Olsen, som med næb og klør kæmper for at holde sin gamle Scania kørende frem til pensionen, eller den mellemstore vognmand med tredve til halvtreds biler. Det jeg kalder storkapitalen er de virkelig store pengetanke, og vi har desværre gennem de seneste år set en stigende tendens til at flere og flere er endt i lommen på den.

Det begyndte i det små. Da vognmændene selv skulle finde returlæs, kunne det af og til give problemer, selv om man havde en speditør, der skulle have sine procenter af læsset. Men, læg mærke til at det var speditøren og ikke vognmændene, der fik procenter. I dag kan det næsten siges at være omvendt.

En eller anden speditør fandt derefter på den geniale ide at love vognmændene fast kørsel til deres biler, hvis de ville køre for ham. De kunne endda tjene et par håndører ekstra, hvis de ville male bilen i speditørens farver. Om det nogensinde fik et omfang, så det kunne dække udgifterne til malingen, er jeg faktisk ikke klar over. Fra det øjeblik var vognmændene solgt. Ikke lige på en

gang. Men udviklingen skred i den forkerte retning. Nu havde vognmændene nemlig hver især fået sig en arbejdsgiver, og det bliver man sjældent rig af. Og da slet ikke indflydelsesrig. Bevares, man kalder det stadig at være selvstændig erhvervsdrivende, men nøjagtig som landbruget er ansat hos EU, er vognmændene nu lønmodtagere hos speditørerne. Med garanteret mindstepris, så at sige! Specielt de små enmandsforretninger er i dag mere bundne, end man er som lønmodtager. Ikke fordi man tvinger folk til noget. Det står enhver frit at sige nej til en given pris, og derefter gå fallit. Den frygt for at blive uvenner med speditøren, man så snildt har plantet blandt de små vognmænd, ligner i øvrigt den overdrevne frygt for fyring, vi chauffører ofte føler. Og jeg tror netop tit, den er overdrevet. Og dog? Men, hvis demokratiet og ytringsfriheden skal være andet end en nellike i samfundets knaphul, burde det være en ret at sige fra, også overfor den der står med den økonomiske magt.

En økonomisk magt er netop hvad speditørfirmaerne har udviklet sig til, efter i årevis at have opkøbt hinanden, så der efterhånden kun er få, men store firmaer på markedet. Altså er de blevet en del af storkapitalen, hvad enten man kan lide betegnelsen eller ej. Skal vi ikke enes om at storkapitalen kun hedder sådan, fordi det er en kapital, og den er stor?

Storkapitalen består først og fremmest af store fonde og investeringsforeninger, hvis fornemste formål er at tjene penge til investorerne, som igen udmærket kan være chaufførens pensionskasse, hvilket man da heller ikke forsømmer en lejlighed til at fremhæve. Men pengene kan også udmærket stamme fra en narkobaron, eller en skingrende skør hotelarving. For at tjene disse penge må investorerne presse direktionen, som igen må presse ledelsen, der straks sender piskene videre til mellemlederne, og så fremdeles. Nederst i denne gigantiske myretue finder man så vognmanden, og chaufføren, og det er tilsyneladende meget vigtigt at vi tjener så lidt som muligt, samtidig med at vi

naturligvis arbejder så meget som muligt. Man skulle tro at besparelser på direktørlønninger, administration og luksusduller til udenlandske gæster også ville tælle på den positive side i det spil. Men det er åbenbart noget, jeg har misforstået. Folk længere oppe i hierarkiet er nemlig af en helt anden beskaffenhed, som gør at de kun kan fungere optimalt, hvis der virkelig kræses for dem med masser af penge, privilegier og gyldne håndtryk, og det er der, så vidt jeg har forstået ikke noget at gøre ved.

Når folk efterhånden har fået det indtryk at jeg ikke kan fordrage speditører, er det således kun delvist sandt. Der findes stadig speditører, jeg fungerer udmærket sammen med, og en del som jeg bare har medlidenhed med, fordi de er fanget i det samme spil som alle andre, og ikke magter at komme med det mindste lille skæve pip af frygt for karrieren. De sidder bare på den tredje nederste pind i hønseshuset, og skal prøve at få det bedste ud af det.

Der er eksempler nok på at både vognmænd og chauffører reelt er i lommen på storkapitalen, og at samme storkapital vil blæse dem en hatfuld, om de af og til efterlader en hel familie i psykisk og økonomisk ruin. Det er bundlinien og udbyttet til aktionærene, der tæller. Derfor har det også igennem mange år været en vigtig del af disponenternes uddannelse at sætte dem i stand til at styre spillet med vognmænd og chauffører – ikke mindst den psykologiske krigsførelse!

Det er derfor ikke rigtigt, når det påstås at man ikke kan tjene penge på transport. Man skal ikke læse ret mange regnskaber fra branchen, før tendensen klart afslører sig: Vognmændene er som oftest i gang med at køre egenkapitalen op – hvis det da ikke allerede er sket – mens de store speditørfirmaer skovler penge ind. Det kan naturligvis kun lade sig gøre i kraft af at man har forstået at holde vognmændene fast i en økonomisk klemme, hvor de ikke har overskud til at

”risikere et oprør”. En kollega belærte mig engang om at et af de store speditjonsfirmaer måske nok var lidt hårde i filten, men det var trods alt ”landets mest veldrevne forretning.” Den sidste påstand vil jeg nu tage med et gran salt. Er en forretning ubetinget veldreven, fordi indehaveren er ”veldreven” i kunsten at tryne sine underleverandører? Var det ikke på sin plads, for en gangs skyld at overveje, om hele livet drejer sig om at slave for storkapitalen, eller vi skulle omorganisere det hele en anelse, så alle fik chancen for at tjene penge nok til det, det hele drejer sig om, nemlig selve livet? Min pensionskasse skal godt nok tjene penge, men hvad nytter det, hvis ikke jeg bliver gammel nok til at få glæde af det?