

og Resultatet er blevet en pure Fritidelse.

Den endelige Afslutning paa dette frygtelige Justitsdrama bli-

ver Slaters Krav om Erstatning, fordi han i 20 Aar har maattet leve en Morders Liv i de engelske Tugthuse.

Jernbaner og Landeveje.

Af Knud Kort.

III.

Privat eller offentlig Drift.

Statsbanernes Underskud er naturligvis gedefunden Fressen for enhver, der paa Forhaand er Modstander af Statsdrift. Det vrimer i dette Land af hidsige Hoveder, der ved enhver given Lejlighed fremhæver som en Selvfølgelighed, som en af Himlen givne Sandhed, at al Statsdrift er af det Onde. Ja, for mange Mennesker staar denne Frase som en saa given Ting, at man ikke engang behøver at tænke over dens Rigtighed. Beder man om Argumenter og Eksempler, faar man til Svar: »Det er da noget enhver ved.»

Uheldigvis har det danske Folk i de sidste Aar faaet præsenteret en Række Eksempler paa privat Forvaltning af økonomiske Foretagender, hvor Udueligheden og Dilettantisme har været saa fabelagtig, at det er begyndt at røkke i Troen paa Privatdriftens bestandige Fortrin fremfor Statsdrift. Eksempler som Landmandsbanken, Transatlantisk, Ballin og nu sidst Teutonia er af en saadan Art, at de er egnet til at kalde paa Latteren; Generalnævneren for dem alle er forsaavidt Ebberød Bank.

Det er selvfølgelig ikke min Mening at hævde, at alle private Foretagender er daarligt ledet; tværtimod er adskillige blandt disse udmærket administreret (en anden Ting er at Fordelingen af Udbyttet i dem er urimelig). Men de nævnte Eksempler anføres blot for at fastslaa, at Privatdrift ikke paa Forhaand kan siges at være det eneste suliggørende; den er ikke nogen Garant for, at Virksomhederne giver Overskud.

Ikke desto mindre spøger i adskillige Hjerner den Tanke, at blot D. S. B. blev solgt eller bortforpagtet til et privat Selskab, skulde Underskudet snart blive forvandlet til et Overskud, saaledes at Skatteborgerne kunde slippe for at yde Tilskud til Banedriften. Som Forholdene ligger nu, maa Underskudet jo dækkes gennem Statens Skatteindtægter.

I det hele taget er der ingen Grænse for de Taabeligheder som fremføres mod Statsbanerne, og altid i den Form, at det er fordi det er et Statsforetagende det er galt. Naar Billetpriserne ikke er lavere end de er, saa er det fordi det er Staten der driver Virksomheden; naar der ikke gaar Tog paa den Tid eller i den Retning, som Hr. Dit helst vil have, eller naar

Hr. Dat kommer 5 Minutter for sent til Toget — saa er det naturligvis fordi det er Staten der er Driftsherre; i et privat Foretagende vilde slige Ting aldrig forekomme.

Ved slige mer eller mindre taabelige Udfald vil man bl. a. lokke Tødderfolk til at tro, at det er en stor Kvæst at faa et Foretagende som Statsbanerne til at give Overskud — en Kunst som kun den private Kapitals snilde Repræsentanter er Mestre i.

Og saa er Sandheden dog den, at det vilde være en let Sag netop for et Foretagende af D. S. B.s Art og med dens Monopolstilling at fremskaffe et saadant Overskud, bare man gik tilstrækkelig haardt hændet tilværks og blot tilstræbte det ene Formaal at tjene Penge paa Driften. Deri ligger naturligvis en Fordel i Privatdriften fremfor Statsdriften, at den private Driftsherre ikke behøver at tage Hensyn til andet end dette ene: Hvad kan der tjenes?

Det skulde være mærkeligt, om Statens Transportforetagenders middelmaadige finansielle Sukkes i Sammenligning med visse private Foretagenders simpelthen skulde forklare derved, at de sidste ledes af Genier, de første af Undermaalere. Det ligger dog langt nærmere at forklare Forskellen ud fra de Forskelle, der bestaar i Henseende til Aand og Formaal.

Alting kan forsaavidt bringes til sit forrente sig, naar man blot ikke skyer Midlerne. Man kunde f. Eks. temmelig let forvandle de vigtige Færdselsaarer, Landevejene til Indtægtskilder af høj Rang; i Ojeblikket medfører de ikke andet end Udgifter, altsaa et formidabelt Underskud. Vedligeholdelsen og Forbedringen af Gader og Veje koster nu det offentlige aarlig omkring 56—60 Mill. Kr., altsaa et Beløb langt større end Statsbanernes Deficit. Og dog har endnu ingen fundet paa, at de offentlige Veje og Gader skal være et rentabelt Foretagende; ingen falder i Forandring over dette store Underskud. Hvorfor da forundre sig over, at Statsbanerne ikke giver Netto-Overskud.

At de tæner er de almene Forhold, hvorunder Jernbanedriften foregaar, end Driftsformen, der er bestemmende for, om der fremkommer Overskud eller Underskud, fremgaar bl. a. ved at sammenligne Danmarks Jernbanedrift med Tysklands. Hvad enten de tyske

Baner drives rent embedsmæssigt som før i Tiden eller i mere forretningsmæssige Former som nu, da Rigbanerne forvaltes af et særligt Driftsselskab (Deutsche Reichsbahngesellschaft), vil de normalt altid give Overskud; de danske Baner derimod kan, naar der skal tages rimelige Hensyn til Publikums Behov, end ikke — selv under de gunstigste Forhold — ventes at give fuld Rente af Anlægs-kapitalen.

Det skal indrømmes, at de tyske Baner, siden de er kommet under den nye Forvaltning, formaar at øresse et formidabelt Overskud ud af Driften; men dette hænger sammen med, at Banerne fra at være indstillet paa at betjene Publikum er blevet tvunget til at hellige sig en eneste Opgave af hel anden Art: nemlig at skaffe Penge til Krigsskade-Erstatninger. De tyske Baner er som bekendt indgaaet som et meget vigtigt Led i Dawes-Planen, og dette har tvunget Baneforvaltningen til at føre den uforfalsket Profitpolitik, saaledes at Hensynene til den tyske Samfundskøkonomi som Helhed først kan komme i anden Række; Skadeserstatningerne er som bekendt stigende i en Aarrække, inden de naaer op paa fuld Størrelse i Henhold til Dawes-Aftalen, og dette vil utvivlsomt give sig Udslag i Takstforhøjelser; den første Forhøjelse er allerede bebudet. De tyske Baner maa altsaa opfylde et Formaal, som er ganske analogt med det rent privatkapitalistiske at tjene Penge; da Dawes-Komiteen i sin Tid udarbejdede Erstatningsplanen, var den klar over, at saalænge Banerne var rent Statsorgan vilde det ikke være muligt at indbæse dem den fornødne kapitalistiske Aand. Det hedder i Dawes-Planen: »Den embedsmæssige Rigsbaneforvaltning er uegnet til at hidføre den størst muligt økonomiske Nytte af Jernbanedriften.»

De fleste er naturligvis i Realiteten ingen Fordommelse af Statsdriften i og for sig, men en Erkendelse af, at Statsdriften sædvanlig ikke alene tilstræber Profit, men indretter sig med mere almene Formaal for Øje. Skal der presses Penge ud af Foretagendet, da maa et andet System til. I Overensstemmelse hermed var det, at de tyske Jernbaner blev overgivet til et Aktieselskab med det Formaal at skaffe Udbytte til Indehaverne af Præferencaktierne, d. v. s. Ententen.

Hvis D. S. B. blev bortforpagtet til et privat Selskab, vilde dette naturligvis straks gaa i Gang med at prøve de forskellige Midler, der kunde tænkes at hidføre et Overskud, først og fremmest vel visse Takstforhøjelser; i denne Henseende maa det utvivlsomt opereres med en vis Forsigtighed, der — om Virkningen ikke skulde blive den at jage Passagererne og God-

set over til de konkurrerende Foretagender, Biler og Skibe. Alligevel maa der være mange Penge at tjene.

Med stor Energi vilde det sikkert blive forsøgt at reducere Personale Lønninger og at reducere dets Tal, tiltrods for, at dette Tal efter Jernbaneforbundets Mening alt nu er længere nede, end godt er for Trafikkens Sikkerhed.

Store Bøspærelser vilde Forpagtningsselskabet videre kunne opnaa ved at nedlægge urentable Baner og indskrænke Driften paa mindre trafikerede Strækninger, muligvis ogsaa Færgefarten; det er paa disse Steder Underskudet opstaar — paa de Strækninger der udstaaler fra Hovedstaden er det ingen Kunst at tilvejebringe Overskud. Det fremkommer ganske af sig selv. I Ojeblikket er det utvivlsomt saadan, at naar den københavnske Arbejder kører i Skoven, betaler han en Del af Omkostningerne ved at transportere en jysk Bondemand mellem to afsides liggende Stationer. Et privat Selskab vilde sikkert forlange, at hver enkelt Strækning var nogenlunde rentabel.

Man vil maaske sige, at der er ingen Grund til at male Fanden paa Væggen, for der er ingen som helst Udsigt til, at et Rigsdagsflertal skal kunne samles om at bort-

forpagte D. S. B. Det er der selvfølgelig ikke, hverken Bønder eller Arbejdere vilde finde sig i et saadant Arrangement, men paa den anden Side støbes der rundt om adskillige politiske Kander over denne Forpagtningstanke, saa urimelig den end er; og i hvert Fald er det utaaletigt at høre de idelige Udfald mod Statsbanerne, blot fordi de drives af Staten.

Disse Udfald er saa meget mere urimelige, som Statsbanerne netop staar ved begyndelsen af en Rekonstruktionsperiode, dels med Hensyn til en bedre Betjening af Publikum, dels med Hensyn til Afvikling af urentable Banestrækninger. Det er ganske vist saa, at Stedet til denne Rekonstruktion oprindelig er givet udefra, nemlig gennem Bilernes hidsige Konkurrence; men det er dog saaledes, at Staten hurtigt har indstillet sig paa at drage de fornuftige Konsekvenser af denne nye Tingenes Tilstand.

Naar denne Rekonstruktion bliver fuldført, er det muligt, at Banernes Underskud helt vil forsvinde; men i hvert Fald vil det gaa meget betydeligt ned. Og efterhaanden som det sker, vil Tanken om Bortforpagtning af Statsbanerne forekomme endnu mere absurd, end den er i Forvejen.

Knud Kort.

Lýsingar

Det bedste er ikke for godt

Køb derfor kun færøsk Margarine!

Almennur fundur

verður í Sjótleikarhúsinum í kvöld 1. August kl. 9.

Løgtingsmaður M. S. Vídstein leggur fyrri.

Fólkatingslimur Helga Larsen flytur røðu.

Løgtingsmaður P. M. Dam slitur fundin.

HØVDINGAR HITTAST

EFTIR REGIN Í LÍÐ

(SJÓNLEIKUR Í 3. TÁTTUM FRÁ ÁRINUM 1001)

er útkomin og fæst í bókasøluinum ella hjá útgevaranum R. Rasmussen, Føroya Fólkaháskúli.

Upplagið er bert 450.
Prisurin er 2 krónur.

Amerikansk Arbejderopdragelse.

Af Villa Neergaard.

Nogle beundrer, andre foragter Amerika — mange gør hverken det ene eller det andet, men alle har uforgribelige Meninger om dette Nutidens Fænomen, og alle taler med, naar Ennet er Amerika.

Gælder det Filmen, Udvandrings-Valuta-Spørgsmaalet, moderne industrielle Forhold, Folkens Forbund: hvad som helst — alle europæiske Øjne skæver mod Vest — mod Amerika.

Men hvilket Problem det saa end er, der diskuteres: Resultatet bliver dog, at Tanken fremtryller et Billede af Amerika som et Dollarsprodukerende, bedstebørgeligt, grammofontuende og pralende Mylder, et Samfund, hvor Masserne vugges søgteligt og endrægtigt som et

Hav, der er overgdyet med Midelmaadighedens beroligende Olje: kun lidt Bølgen hist og her, men ellers blot en drag, tynd Hinde af Farvepragt, der intet betyder, blot blænder.

Guderne skal vide, at det vilde være lettere at leve i og bedomme Amerika, om denne Ensartetheds-Teori var sand, man behøvede da blot at veje det negative mod det positive og saa med en Smule simpel Regnekunst afgøre, hvilke Faktorer, der skulde lægges til, styrkes, og hvilke, der skulde bortkastes eller forandres.

Men Amerika er netop et Modsatningernes Land, fuldt af Problemer og Usikkerhed. Der er utvivlsomt en apatisk, selvglad Gruppe — den store Mas-

se maa — hvis Livsanskuelse er den gængse amerikanske Turisttype værdig. Men der findes ogsaa Folk, som har faaet Øjnene op for denne almindelige Tilføjelighed til Overfladiskhed, der hersker i det amerikanske Samfund, og som kender de virkelige Forhold, denne Overflade og Overfladiskhed dækker over. Der er Folk, som ved, hvor tiltrængt en grundig Afkrabning og Udfrensning i det amerikanske Samfund — og det er disse Folk, disse Bestræbelser, Danmark kender mindst til; Danskerne tror, de kender Amerika, — men selv Film og velorganiseret, megafonfornyet Presse giver et levende og paatrængende Billede af U. S. A., saa maa det huskes, at dette Billede er yders overfladisk og ensidigt; det er jo blot saa udbredt og indarbejdet.

Amerika er ikke et Fredens Land, haaret af personlig og økonomisk Frihed — Demokra-

tiets Hojsæde faldt ynkeligt sammen for Aar siden, Utilfredshed, indbyrdes Bitterhed og Strid sidder højt og uvelkomment paa Tronen. Men der er Strømninger i det amerikanske Samfund, der bærer fremad.

The American Federation of Labor har, til Trods for sine stærkt konservative, nogle menner endogsaa reaktionære Tendenser, en levende Forstaelse af, at den nuværende træge Dejg maa æltes om. De yngre Medlemmer af Fagforeningerne — Foreningerne, som hører ind under den centrale Organisation — har med vægen Energi lagt Krefterne i for at opbygge et Uanfættede hele U. S. A.s Arbejderbevægelse. Hevedformålet med denne Udværkningsplan er at samle alle Arbejdere under et og samme Banner, men hvert enkelt Individ med fuld Forstaelse af, Arbejderbevægelsens

Problemer og Haab. Solidaritetsfølelsen, det er den de unge Arbejdere vil vække hos alle udenfor deres egen Klasse — men en Solidaritetsfølelse paa Grundlag af det enkelte Individuelt intellektuelle og saglige Forstaelse af Verdensproblemerne som Helhed — ikke blot paa Grundlag af sentimental kollektiv Uvidenhed.

Enhver Storbys i Amerika har ikke blot sin, men sine Arbejder-skoler. De fleste af disse Skoler er Attenskoler med et Udværkningsprogram, der dækker omtrent følgende Emner: Driftsledelse, Økonomi, Bogholderi, Lovgivning paa det industrielle Omraade, noget Psykologi og Engelsk — alle Emner, der er til stor Nytte for Arbejdere i hans Forhold overfor Arbejdsgiveren, og kan hjælpe ham til en selvstændig Holdning overfor de Problemer, der møder ham i det daglige Arbejde. (Sluttes).