



Danske Privatbaners Jernbaneskole

sluttede i Faaborg fredag den 5. marts sit 22. medhjælperkursus, sit 13. stationsmester- og sit 3. tog-tjenestekursus.

Der havde oprindeligt været tilmeldt 44 mand, men dette antal var skrumpet ind til 39, der alle bestod eksamen.

I medhjælperklassen blev der givet følgende skriftlige opgaver:

Sikkerhedstjeneste: „Krydsning, ny krydsning og forlægning af krydsning fra og til togfølgestationer.“

Godsekspedition: „Regler for fragtberegning af lette varer som stykgods.“

Person- og rejsegods-ekspedition: „Hvilke betingelser må genstande, som rejsende fører med sig, opfylde for at kunne indskrives som rejsegods?“

I stationsmesterklassen lød den skriftlige opgave: „Ved rangering på Deres station afspores en stykgodsvogn til stationen. Enkelte colli i vognen beskadiges. — Indberet det skete!“ Medens togtjenesteklassens tilsvarende spørgsmål lød: „Tog 312 den 28. februar 1954 påkører en lastbil ved en på fri bane beliggende offentlig overkørsel, der er sikret ved bomme. Lastbilen ødelægges og chaufføren kvæstes. Toget får mindre beskadigelser.“

Som censorer fungerede:

I sikkerhedstjeneste direktør M. K. Jensen, Silkeborg, og direktør Th. Andersen, Bogense. Faglærer var stationsforstander J. Jacobsgaard, Søllested. Alle elever eksamineredes.

I banelære og faste tekniske anlæg direktør Wedel Wedelsborg, Præstø, og direktør Damgaard Andersen, Horsens. Samme lærer som i sikkerhedstjeneste.

Elever i medhjælper- og stationsmesterklassen eksamineredes.

I person- og rejsegodsekspedition direktørerne M. Jensen, Randers, og Sørensen, Ringkøbing. Faglærer: Stationsforstander H. J. Bornæs, Farsø.

Alle elever eksamineredes.

I organisation m. v. direktørerne Olivarius, Kolding, og Krag, Ebeltoft. Lærer: Stationsforstander H. J. Bornæs. Alle elever eksamineredes.

I godsekspedition overtrafikassistent Hørsholm, Aalborg, (formand for Danske Privatbaners Kontorforening) og direktør Nielsen, Haarlev. Faglærer: Stationsforstander Grabow Olesen, Rask Mølle. Kun eleverne i medhjælper- og stationsmesterklassen.

I jernbanegeografi, køreplan m. v. direktørerne Nielsen, Varde, og Lund, Nykøbing F. Lærer: Stationsforstander Grabow Olesen. Omfattede alle tre klasser.

I rullende materiel: Ingeniør C. V. Kier, Odense, og direktør Johansen, Holbæk. Lærer: Overtrafikassistent H. Justesen, Randers. Omfattede alle tre klasser.

I stationstjeneste direktørerne Sørensen, Aalborg, og Larsen, Rudkøbing. Omfattede medhjælper- og stationsmesterklassen.

I bogføring og regnskabsvæsen direktørerne Sørensen, Ringkøbing, og Larsen, Rudkøbing. Også dette fag var kun for medhjælper- og stationsmesterklassen, og overtrafikassistent H. Justesen var faglærer i begge fagene.

I ekspeditionstjeneste (befordring af gods) i togtjenesteklassen formanden for trafikpersonalet, togfører Sølund, Kolding, og direktør Hafstrøm, Viborg. Lærer: Stationsforstander Grabow Olesen.

I postforretninger stationsforstander Aamand, Brenderup, og postmester Hansen, Svendborg. Lærer: Postmester Jørgensen, Faaborg.

Som følge af den ringe tilslutning af stationsmester-aspiranter indgik de tre mand af denne kategori i medhjælperklassen, men med det pensum, der var afsat til dem.

Skriftlig eksamen begyndte den 28. februar, da der fra kl. 9 til 12 var prøve i sikkerhedstjeneste og indberetning om et tjenstligt forhold. Næste dag havde medhjælperklassen skriftlig prøve i gods-ekspedition fra kl. 9 til 12 og i person- og rejse-godsekspektion fra kl. 13,30 til 16,30. Der eksamineredes i de mundtlige fag den 3., 4. og 5. marts og sluttedes sidstnævnte dag hen over middag. Allerede en time senere rejste de første af deltagerne hjem, men hovedparten blev dog til lidt selskabeligt samvær om aftenen efter de mange dages forceret arbejde. Den yngste på holdene var 18 år, den ældste 43 år. Taget i betragtning, at hovedparten var mellem 30 og 40 år, og at der skal præsteres et ganske betydeligt arbejde for at tilegne sig stoffet for mennesker i den alder, gik det forbavsende godt for disse ældre. Der var vitalitet og humør over feltene både til hverdags og til eksamen. Den nervøsitet, der sporede ved første overhøring i jernbanegeografi første søndag efter ankomsten, blev holdt godt nede ved den endelige eksamen. Som en af deltagerne sagde til lærerne, inden man skiltes: „Det er dog vist et ret pænt resultat af en ældre mand som mig.“

Ja, det var det sandelig! At såvel ældre som yngre blev lidt gemytlige ved afslutningen inden afskeden med kammeraterne, er ikke nyt ved jernbaneskolen.

Eksamensresultater.

Togtjenesteklassen.

	Point
Portør B. Pedersen, Aalborg Privatbaner	6,65
— S. J. Eriksen, —	6,42
— G. E. Sørensen, —	6,60
Skinnebusfører E. Larsen —	6,85
Lokomotivfyrb. J. G. Vick —	5,69
— A. P. J. Jensen —	5,59
— V. S. Nielsen —	5,71
Togfører H. Laigaard, Ebeltoft-Trustrup Jernbane	6,81
Motorfører E. Fischer, Horsens Privatbaner	6,16
Togbetj. V. B. Sørensen, Nakskov-Kragenæs Jernbane	5,48
— K. E. Larsen, Lollandsbanen	6,59
Portør Sv. Aa. Jensen, Nordfynske Jernbane	6,73
Portørasp. Sv. Hansen, Nordvestfynske Jernbane	5,69
— H. Rasmussen, Odense-Kerteminde-Martofte	4,51
Lokomotivfyrb. H. Pedersen, Odsherreds Jernbane	6,15
Portør G. Hansen, Høng-Tølløse Jernbane	6,03
— P. J. Petersen, Odsherreds Jernbane	6,76
— H. Ørsdahl, —	6,43

Togbetjent J. P. Lerke, Ryomgaard-Gerrild-Grenaa Jb. ..	6,60
— B. Rasmussen, Skagensbanen	6,11
Portør V. Chr. Pedersen, —	5,75
— H. Hansen, Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Jb. ..	6,01
Togbetjent K. E. F. Kjærup, Thisted-Fjerritslev Jb.	7,20
Portør P. E. Erichsen, Varde-Nørre Nebel Jernbane ...	5,94
— Hj. Jørgensen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane ..	6,76
Lokomotivfyrb. P. V. Pedersen, —	6,69
Togbetjent N. Christiansen, Østsjællandske Jernbane ..	6,69

Medhjælperklassen.

Trafikelev A. Lindstrøm, Aalborg Privatbaner	5,77
— H. T. K. Arildskov, Ebeltoft-Trustrup Jb.	6,40
Trafikmedhj., frk. G. Lundh, Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane ..	5,43
— A. Sørensen, Horsens Privatbaner	5,81
Trafikelev H. B. Christensen, Langelandsbanen	5,67
Trafikmedhj. N. K. Frandsen, Randers-Hadsund Jernb. ..	4,73
Trafikelev P. J. Nielsen, Skagensbanen	5,20
Trafikmedhj. N. L. Sørensen, Troldhede-Kolding-Vejen ..	6,06
Trafikelev A. Rasmussen, Østsjællandske Jernbane	5,73

Stationsmesterklassen:

Portør C. Bentsen, Aalborg Privatbaner	6,21
— P. J. Larsen, do.	5,42
— K. J. Nielsen, Troldhede-Kolding-Vejen Jernb.	6,11

Efter de nugældende eksamens-bestemmelser kræves der i gennemsnitskarakter mindst 4,00 points, medens der er fastsat mindstekarakterer for visse fag, og ikke mere end een karakter må være under 3. Karakterskalaen spænder over tallækken fra 8 til 1.

Et pointsantal på 7,00 og derover er udmærkelse.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentations flidspræmier — 1 bog — tildeltes trafikelev H. T. K. Arildskov, portør C. Bentsen og togbetjent K. E. F. Kjærup. To bogpræmier fra Danske Privatbaners Kontorforening til medhjælperklassen tildeltes trafikmedhjælperne N. L. Sørensen og A. Sørensen. Privatbanefunktionærernes Forbund ud-satte som sædvanligt også to bogpræmier, af hvilke den ene tildeltes portør K. J. Nielsen i stationsmesterklassen, den anden togfører H. Laigaard i togtjenesten.

Da der efterhånden indgår flere og flere lokomotivmænd til kursus på skolen og der i år var otte med, var der også en bogpræmie fra denne organisation til eet af dens medlemmer. Det blev skinnebusfører E. Larsen, der fik den.

Vi fryser ikke mere -

men har gjort det i mange aar, og det er sikkert tilfældet med motor- og skinnebusførere landet over.

Det har jo desværre været saadan lige siden motorvogne og skinnebusser blev indført ved

banerne, at der er blevet taget meget lidt hensyn til det personale, som i 10—12 graders frost eller mere i ca. 8—10 timer maa sidde bundet til styregrejerne i en utæt motorvogn med dødmandsanordning og med en ulidelig træk, som fortrinsvis rammer fødderne og knæene. Ja, hvad det har kostet af gigt, ischias, modtagelighed over for forkølelse o. s. v., det kan vi, som har kørt i mange aar under de nævnte forhold, tale med om, for der er sikkert ikke saa faa, der er alvorlig mærket deraf. Det har rimeligvis ikke manglet paa henstillinger fra personalets side om at faa omtalte forhold ordnet. Og hvad er der saa blevet ud af det? Højest en lille radiator paa siden af vognen, hvor den ingen gavn gør, eller som i skinnebusserne et $\frac{3}{4}$ tommers rør med nogle pladestrimler paa, som heller ikke kan varme, fordi den er af utilstrækkelig størrelse, og der ingen varmt vand kommer deri. Det skal indrømmes, at der paa skinnebusserne under instrumentbordet, hvor en radiator skulle anbringes for at gøre gavn, er saa lidt plads, at den ikke kan blive af tilstrækkelig størrelse. Vi har her ved Mariager—Faarup—Viborg jernbane, takket være en ledelse, der med forstaaelse og velvillie er gaaet ind for at løse spørgsmaalet, i 3 skinnebusser i b-enden faaet installeret Boch varmluftsblæsere, der paa en fuldtud tilfredsstillende maade selv i den kolde tid i januar og februar har bestaaet sin prøve. Ingen isnende træk mere, men dejlig varm luft.

Til slut lidt om varmluftsblæseren. Den er anbragt under instrumentbordet, er drejelig og forsynet med 2 klapper, som kan indstilles, saa den varmer henholdsvis fødderne og knæene.

Den bestaar af en elektrisk motor med 3 hastigheder, der blæser luft gennem nogle smaa lameller, som bliver gennemstrømmet af kølevandet, og den varmer godt selv ved lav kølevandstemperatur, strømforbruget er meget lille og anskaffelsessummen ligesaa, og i betragtning af, hvad den kan spare banerne og personalet af sygedage, kan der ikke være tvivl om andet, end det maa kunne betale sig at paamontere varmluftsblæsere paa alle skinnebusser.

M. Jakobsen,
Mariager.

1. maj-emblemet i aar.

For tredie gang vil der i aar blive iværksat salg gennem organisationerne af et 1. maj-emblem, fremstillet i metal. Da man for to aar siden lod fremstille det første metal-emblem som et 1. maj-mærke for hele arbejderbevægelsen, var det efter beslutning af De samvirkende Fagforbund og Social-

demokratiet og paa grundlag af de gode erfaringer, man havde gjort i Sverige og Norge. Ogsaa herhjemme tjener emblemet det dobbelte formaal: at virke agitatorisk for festligholdelsen af 1. maj-dagen og at skaffe paakrævede pengemidler til partiorganisationernes virksomhed baade lokalt og centralt. Det var derfor meget værdifuldt, at 1. maj-emblemet baade i fjor og i forfjor blev solgt i et betydeligt antal over hele landet.

De to foregaaende aar bar 1. maj-emblemet Th. Staunings og F. J. Borgbjergs billede, og i aar er det en fagforeningsmand, afdøde J. Jensen, stifter af D. s. F. og senere borgmester i København, der pryder maj-mærket. Dette er iøvrigt fremstillet paa samme smukke maade som de foregaaende aar i forgyldt og rødakeret metal.

1. maj-mærket vil blive forhandlet baade i fagforeningerne, paa arbejdspladserne og i de socialdemokratiske partiforeninger og vil ligesom de foregaaende aar koste 1 krone. Afsætningen af 1. maj-emblemet bør i aar ikke blive mindre end de foregaaende aar. Organisationerne vil sætte ind paa at sikre et stort salg, og vi opfordrer kollegerne til at skaffe sig 1. maj-emblemet og bære det i april maaned, altsaa i tiden inden 1. maj.

Aalborg Privatbaners Begravelses- og Laanekasse.

UDSKRIFT AF

regnskabet for aaret 1953.

Indbetalt:	
Medlemsbidrag og indskud	2.186,10
Renter	7.361,55
Udbetalt:	
Begravelseshjælp	8.250,00
Samlede administrationsudgifter	807,54
Kassens aktiver pr. 31. december 1953:	
Kontant	71,17
Indestaaende i Sparekassen	7.413,78
59.000 kr. 5 % Nye jyske Kjøbstad-Creditforening 52.118,06	
50.000 kr. 5 % Jydsk Land- kreditforening	44.691,94
109.000 kr. paalydende købt til ...	96.810,00
Udlaant til medlemmer ...	28.815,58
Samlet formue ...	133.110,53
Begravelseshjælpen er for klasse A:	
300 kr. + bonus 30 kr.	
Begravelseshjælpen er for klasse B:	
600 kr. + bonus 60 kr.	
Kontingentet er for klasse A: 30 øre pr. maaned.	
— — — — B: 60 — — —	
Medlemstal pr. 31. december 1953: klasse A: 42	
— — — — — B: 280	

Aalborg Privatbaners Begravelses- og Laanekasse.

Generalforsamling afholdes onsdag den 28. april 1954 kl. 19,00 paa hovedkontoret i Aalborg.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Regnskab for aaret 1953.
4. Indkomne forslag.
5. Eventuelt.

Saafermt den ordinære generalforsamling ikke er beslutningsdygtig, afholdes ekstraordinær generalforsamling samme dag og sted kl. 19,30.

P. C. Jensen,
formand.

Dansk Lokomotivmands-Forbunds

ordinære kongres afholdes fredag den 21. maj d. aa. i Aalborghallen, (Radiosalen) Aalborg.

Til samtlige afdelingsformænd.

De afdelinger, der paa kongressen bliver repræsenteret ved andre eller flere end afdelingsformanden, bedes meddele dette til forbundet, inden udgangen af april maaned.

*P. H. V.
K. Hansen*

Til samtlige kongresdeltagere.

Af hensyn til arrangementet, bedes de kongresdeltagere der ønsker reserveret hotelværelse, snarest at henvende sig til forbundet med opgivelse af, om der ønskes enkelt eller dobbelt værelse, samt fra hvilken tid.

K. Hansen

Afd. 3, Aalborg

afholder 50 aars jubilæumsfest i Kildens selskabslokaler, lørdag 22. maj 1954. Pensionister som ønsker at deltage i festen bedes henvende sig til afdelingsbestyrelsen.

Bestyrelsen.

Dødsfald.

Den 8. marts 1954 afgik vor gamle kollega og gode kammerat, pens. lokomotivfører Kjeld Hansen, ved døden i en alder af 72 aar. Hansen begyndte sin jernbanekarriere ved V. N. J.s aabning som

pudser, steg op gennem graderne til lokomotivfører, flere alvorlige uheld var medvirkende til, at han i en forholdsvis ung alder i 1931 maatte tage sin afsked paa grund af sygdom. Han var en god og omgængelig kammerat, ogsaa ud over vor lille kreds.

Vi, som har kendt og arbejdet sammen med Kjeld, vil bevare og ære hans minde i taknemlig erindring.

Afd. 10, V. N. J.
S. S.

Personalia.

Afdelingsformændenes opmærksomhed henledes på når nye medlemmer optages, da at sende deres fagforeningsbog, som skal være frameldt smedeforbundet, samt deres tydelige postadresse til hovedkassereren.

Når medlemmer flytter fra et sted til et andet, skal de til det stedlige postkontor anmelde deres nye postadresse.

Afd. 3. Aalborg Privatbaner.

Skinnebusfører Villy Larsen har søgt og erholdt afsked fra den 1. marts 1954 og fra samme dato overflyttet til hvilende medlem.

Dødsfald.

Afd. 10. Varde—Nr. Nebel jernbane.

Pens. lokomotivfører Kjeld Hansen afgaaet ved døden den 8. marts 1954.

Afd. 23. Kolding Sydbaner.

Pens. lokomotivfører R. Bechmann afgaaet ved døden den 4. marts 1954.

Afd. 30. Odense—Kerteminde—Martofte jernbane.

Pens. lokomotivfører L. V. Hansen, Odense, afgaaet ved døden den 19. februar 1954.

Afd. 37. Østsjællandske jernbaner.

Pens. lokomotivfyrbøder Jørgen Hansen afgaaet ved døden den 22. februar 1954.

Rettelse til adressefortegnelse.

Afd. 10. Varde—Nr. Nebel jernbane.

Afdelingsformand: motorfører Svend Søby, Stausvej 7, Varde.

Familiekursus paa Roskilde Højskole.

Roskilde Højskole har i de senere aar haft succes med sit familiekursus, hvor far, mor og børn samtidig er kursister. De voksne deltager i foredrag og studiekredse formiddag og aften, og børnene bliver under kyndig vejledning beskæftiget med hobby-arbejde.

I aar ligger familiekursuset i tiden fra 11.—24. juli. Foredrag og studiekredse, der gaar paa melodien: *Dagliglivets glæder*, er anlagt under hensyn til, at man er deltager i 14 dage; derfor vil der kun være adgang til at tegne sig for 14 dages kursus indtil 1. maj. Efter den 1. maj kan ogsaa 8-dages kursister indmeldes, saafremt der endnu er ledige pladser.

Betalingen for 14 dage paa Roskilde Højskole er 160 kr. pr. voksen (heri medregnet 2 udflygter). For børn er der en gradueret skala efter alder. Sidste aar var det muligt at søge statsunderstøttelse; efter hvad der foreligger, vil der ogsaa i aar blive mulighed herfor. Nærmere underretning herom vil højskolen kunne give.

Med tidligere aars erfaring in mente bør man sikre sig plads paa Roskilde Højskoles familiekursus hurtigst muligt, og det gøres ved at skrive direkte til højskolen.

Esbjerg Arbejderhøjskoles Elevforening,
Roskilde Højskoles Elevforening og
Roskilde Højskole.

Det „sociale jerntæppe“.

Skillelinjen mellem lønmodtagerne og „de andre“.

Der er mange slags „jernetæpper“ i denne verden, naar man ret betænker det. Fælles for dem alle er, at de har en god og en daarlig side, og at det er næsten umuligt at gennemtrænge dem. At lade sig føde paa den forkerte side af et jerntæppe er en af de dumheder, man begaar før sin fødsel.

Men medens man jo ikke kan ændre noget med hensyn til det forhold, at man er født „et forkert sted“, kan man jo afskaffe et eller andet „jernetæppe“ eller gøre forholdene nogenlunde ens paa begge sider. Den skillelinje, der faktisk findes mellem lønmodtagerne paa den ene side og alle „de andre“ paa den anden side, er meget effektiv og vanskeligere at overskride, end de fleste tror. Det er nok bedre at forsøge paa at udjævne forskellen mellem de to sider af grænsen; derved vil den ogsaa i de vigtigste henseender forsvinde af sig selv. Disse bestræbelser er da ogsaa lige saa gamle som lønarbejderklassen selv.

Kastevæsen eller „jernetæppe“.

Kastevæsen med næsten uoverstigelige hindringer mellem kasterne findes i næsten alle samfund, men som bekendt mest udpræget i Indien, hvor brahminerne ikke maa spise af tallerkener, der har været brugt af andre. Giftermaal mellem personer af forskellig kaste er udelukket. Det er det naturligvis ikke i Europa og U. S. A., men her

kaldes man det „mesalliance“, naar det ret sjældne tilfælde indtræffer, at en mand f. eks. gifter sig under sin stand. Mange vil maaske mene, at det er et overvundet stadium, men undersøgelser af ægtefælles sociale stilling før brylluppet har vist, at „lige børn leger bedst“, og at de naturligt finder sammen. Det er kun i den kulørte litteratur, at direktøren gifter sig med sin kontordame og overlægen med en sygeplejerske. De faa undtagelser fra denne regel, der indtræffer i praksis, bekræfter blot den almindelige regel. Unge fabriksarbejdere skal derfor ikke forvente, at de kan gennembyde „det sociale jerntæppe“ ad giftermaalets vej.

Lige saa mange nitter som ægteskabslotteriet har ogsaa de andre lotterier, herunder tipningen. Men grunden til, at der spilles saa meget i lotteriet og tippes saa meget, er netop haabet om at slippe „over paa anden side“ ad en bagvej eller genvej. De faa personer, for hvem det lykkes, kan vi nok lade ude af betragtning.

Hvorledes nu med lønarbejderne og hele den store lønmodtagergruppe? Har de nogen større chancer for at afkaste lønmodtagernes aag? Vi kan her henvise til en undersøgelse blandt automobilarbejdere i U. S. A. — udprægede samlebaandsarbejdere, vellønnede, men allesammen kede af deres ensformige, monotone arbejde. For det første er det karakteristisk, at ingen af dem ønskede, at deres børn skulle fortsætte ad faderens fodspor, ganske i modsætning til f. eks. kulminearbejderne, hvis arbejde dog ogsaa er meget ubehageligt. Dernæst ønskede de næsten alle at slippe ud af samlebaandets spændetrøje, og man spurgte flere hundrede om, hvilke chancer de havde i denne henseende. Kun en enkelt mente, at han kunne faa en farm, hvis hans broder, der ogsaa var farmer, ville hjælpe ham, og en anden mente, at han kunne overtage en lille forretning. Men ellers var udsigterne nærmest mikroskopiske.

Det var i U. S. A. Men det kunne jo være, at det var lettere i Europa. Det er det næppe. Alle erfaringer gaar ud paa det modsatte. Tværtimod er det saadan, at der drages stadig flere over i lønmodtagerklassen, idet kvinderne i stigende tal gaar over fra at være „hjemmefruer“ til at være ude-arbejdere. Dette har flere aarsager, som er velkendte og derfor ikke behøver nærmere udredning.

Hvorfor ikke være lønarbejder?

Ønsket om at slippe ud af lønmodtagerklassen, der næres af næsten alle lønarbejdere, er ikke alene dikteret af kravet om bedre indtægter, men især af trangen til friere arbejdsforhold, kortere arbejdstid og mindre underkastelse under arbejds-

givere eller toresatte. Desuden vil man selv helst nyde frugten af sit arbejde og ikke afgive en vis del til sin „arbejdsgiver“. Men der er paa næsten alle disse punkter sørget for, at „træerne ikke vokser ind i himlen“. I alle fag er lønnen nøje reguleret og arbejdstiden ikke mindre. Her er ingen spring mulige. Anderledes ligger det „paa den anden side“. Der er indtægterne ganske anderledes tvangfri.

Lad os tage en lille oplevelse. En kontordame hos en sagfører fik besked paa at skrive en regning for sagførerbistand. Først sagde sagføreren: Skriv 600 kr., men saa betænkte han sig og sagde: Nej, 800 kr., og derved blev det. Dette er en autentisk begivenhed. Den kan suppleres med mange tilsvarende. I handels- og forretningsverdenen omgaas man betydeligt mere „utvungent“ med sine honorarer og avancer, end lønmodtagerne er vant til. Arbejdsmfri indtægter, som er et ukendt begreb blandt lønmodtagerne, er netop kendetegnet paa hele den store gruppe af ikke-lønmodtagere. Der er naturligvis alle grader, men indkomst-statistikken viser tydeligt, at der i hvert fald ikke er loft over indtægterne. Revisorer og bogholdere kunne desuden, hvis de ikke havde tavshedspligt, fortælle adskillige interessante ting om arbejdsfri indtægter og om den løse omgang med tusinder af kroner, der finder sted i disse kredse. Den store pengeombytning lige efter krigen var jo ogsaa et eneste tragi-komisk bevis for rigtigheden af paastanden om de skjulte formuers eksistens.

Handels- og forretnings-„moralen“ er jo et begreb, der ikke har andet tilfælles med ægte moral end selve navnet. Den paavirker uden tvivl de mennesker, der lever af disse erhverv. Spekulationsindtægter, især fra samfundsskabte værdier samt børstransaktioner og lignende indtægtskilder er ogsaa karakteristiske for store dele af de samfundsklasser, der lever paa den anden side af det „sociale jerntæppe“. Det samme gælder arv. Ingen burde have lov til at leve af de formuer, som tidligere slægtled har indtjent. Summa summarum: Der er meget et rette i det nuværende samfund!

Dermed være dog ikke sagt, at man ikke kan leve et baade lykkeligt og kulturpræget liv som lønmodtager. I vor tid er der store muligheder herfor, for det første fordi penge alene ikke er afgørende, og dernæst fordi de sociale kaar nu om dage muliggør en nogenlunde rimelig og tryk social tilværelse. Men vi maa huske, at dette næsten udelukkende er de stærke lønarbejder-organisationers skyld. Svækker vi dem, rokker vi ved grundlaget for den position, der er naaet ved deres hjælp.

CLS.

Forslag til lov om jernbanedrift paa Lolland-Falster.

§ 1.

§ 1, 2. stk., 2. punktum, i lov nr. 56 af 25. marts 1872 om anlæg og drift af en lolland-falstersk jernbane ophæves.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til af statskassens midler at anvende indtil 1,9 mill. kr. til at erhverve den A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab tilhørende jernbanestrækning fra Orehoved til Nykøbing F. (inklusive Nykøbing F. station) med tilbehør i det omfang, dette maatte være omfattet af bemeldte jernbaneselskabs ejendomsret, samt fortsat at lade den nævnte jernbanestrækning drive som statsbane.

Den i nærværende paragrafs 2. stk. omhandlede købesum forrentes ved bevilling paa de aarlige finansloves § 16.

§ 2.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til af statskassens midler at anvende 500,000 kr. til at tegne halvdelen af aktiekapitalen i et nyt privatbaneaktieselskab, der med en aktiekapital paa 1 mill. kr., hvoraf den anden halvdel tegnes af Maribo amtskommune samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Sakskøbing købstadkommuner, søges stiftet med det formaal efter udløbet pr. 30. juni 1954 af den A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab under 29. marts 1873 givne eneretsbevilling at videreføre den af dette selskab hidtil varetagne jernbanedrift paa Lolland.

§ 3.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til paa vilkaar, der nærmere fastsættes af ministeren, at meddele det i § 2 omhandlede selskab eneretsbevilling til jernbanedrift fra Nykøbing F. over Maribo til Nakskov og fra Maribo til Rødby havn i indtil 80 aar fra 1. juli 1954 at regne.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til pr. 1. juli 1954 at overføre til det i § 2 omhandlede selskab den af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab hidtil udnyttede, under 8. januar 1869 udfærdigede eneretsbevilling til drift af Maribo—Bandholm jernbane.

§ 4.

Der ydes det i § 2 omhandlede selskab statsstøtte i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud til selskabers drift.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at give selskabet forhaandstilsagn om, at statens

bidrag vil udgøre mindst 65 pct. af de godkendte årlige driftsunderskud.

§ 5.

Saaframt det i § 2 omhandlede selskab, der forudsættes at ville søge at afkøbe A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab de til udnyttelse af de i § 3 nævnte eneretsbevillinger fornødne faste anlæg, rullende materiel m. v., i forbindelse med en saadan overdragelsesaftale helt eller delvist overtager pensionsforpligtelser, paahvilende A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab, bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til paa statskassens vegne og i forening med de i det nye selskab aktiehavende kommuner at garantere for selskabets opfyldelse af saadanne overtagne forpligtelser.

Ydelserne i henhold til de i stk. 1 ommeldte pensionsforpligtelser afholdes paa selskabets årlige driftsregnskab og dækkes i givet fald med støtte som i § 4 anført.

Skulle paa et senere tidspunkt det nye selskab træde i likvidation, dækkes den paa likvidationstidspunktet eventuelt endnu resterende del af de i nærværende paragraf omhandlede pensionsforpligtelser saaledes, at staten deraf overtager saa stor en procentandel, som svarer til den, hvormed staten har deltaget i dækningen af selskabets underskud for det senest forud for likvidationen forløbne driftsaar, dog mindst 65 pct., medens den resterende del overtages af de aktiehavende kommuner.

§ 6.

Saaframt der af de ved lov nr. 130 af 23. marts 1948 om statsstøtte til modernisering m. v. af privatbanerne til raadighed stillede midler skulle blive et beløb til overs, efter at de statsbidrag, hvorom der allerede er givet de enkelte privatbaner tilsagn, og for hvis vedkommende de herfor fastsatte betingelser er opfyldt, er udredet, bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til af et saadant overskydende beløb at yde det i nærværende lovs § 2 omhandlede nye selskab et laan paa indtil 500,000 kr. til delvis dækning af udgifterne ved moderniserings-anskaffelser, derunder ogsaa saadanne, som maatte være foretaget af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab og overtaget af det nye selskab. Laanet, for hvis forrentning og amortisation skal gælde tilsvarende vilkaar som fastsat for de øvrige i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 ydede moderniseringslaan til privatbanerne, vil kunne ydes uden den ved nævnte lov forudsatte medvirken fra kommunernes side til moderniseringsforanstaltningernes finansiering. Kommunernes deltagelse i de i nærværende lov omhandlede

aftaler vedrørende det nye selskab skal anses som tilstrækkelig sikkerhed for selskabets drift i en passende aarrække, saaledes at en særlig garanti i saa henseende ikke skal anses for fornøden.

§ 7.

Følgende dokumenter kan udfærdiges uden erlæggelse af stempelafgift, tinglysningsgebyrer og andre offentlige afgifter:

- a) Overdragelsedokument mellem A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab og staten om den i § 1 omhandlede jernbanestrækning paa Falster.
- b) Overenskomst mellem staten og de i § 2 nævnte kommuner om tilrettelæggelse af jernbanedriften paa Lolland efter udløbet af eneretsbevillingen af 29. marts 1873.
- c) Stiftelsesdokumenter m. v. vedrørende det i § 2 omhandlede nye aktieselskab, derunder ogsaa selskabets aktier.
- d) Overdragelses-dokumenter mellem A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab og det nævnte nye selskab.
- e) Garantierklæringer afgivet af staten og kommunerne for forpligtelser, overtaget af det nye selskab.

Bemærkninger til lovforslaget.

Den 30. juni 1954 udløber den koncession, som under 29. marts 1873 er udfærdiget for driften af jernbanen fra Nykøbing F. over Maribo til Nakskov med sidebane til Rødby, hvilken koncession har været udnyttet af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab.

Ved overvejelserne af, hvad der skulle ske ved koncessionens udløb, har alle i banedriften interesserede været enige om, at der var behov for fremdeles at have de paagældende jernbanestrækninger til raadighed, og at derfor driften burde søges fortsat.

Den udløbende koncession indeholder med hjemmel i lov nr. 56 af 25. marts 1872 en bestemmelse om, at staten overtager garanti for 4 pct. rente af den i banen investerede anlægskapital, hvilken garantiforpligtelse i forbindelse med Maribo—Rødbystrækningens forlængelse til Rødby havn ved lov nr. 58 af 1. april 1911 er udvidet til tillige at omfatte anlægskapitalen vedrørende denne forlængelse, dog at Rødby købstadkommune er indtraadt som medgarant for et beløb af indtil 3,000 kr. Det er regeringens opfattelse, at denne garantiforpligtelse, som maa anses saaledes knyttet til den udløbende koncession, at den ophører med denne, ikke bør indgaa som led i en nyordning af jernbanedriften paa Lolland, og at der derfor ikke bør blive tale om en uændret forlængelse af koncessionen.

Omvendt har man ment at maatte afvise et fra de lollandske kommuner fremsat ønske om, at de paagældende jernbanestrækninger skulle overtages og drives som statsbaner, bl. a. fordi det ville faa konsekvenser for statens stilling med hensyn til kommunale ønsker om statens overtagelse af andre privatbaner.

Man er derfor som den naturligste løsning standset ved tanken om at søge stiftet et nyt privatbane-aktieselskab, der fortsat kunne drive de paagældende jernbanestrækninger paa de vilkaar, som privatbanedriften her i landet almindeligvis er underkastet, og med deltagelse af de lokale kommuner, der hidtil ikke, saaledes som det er tilfældet andre steder i landet, har været aktieejere i deres privatbane og ej heller har deltaget i dækningen af banens underskud. Forhandlingerne om en ordning paa dette grundlag, der har været ført igennem et nedsat udvalg, har været langvarige og vanskelige, men er til slut resulteret i den som bilag til nærværende lovforslag vedlagte overenskomst mellem ministeren for offentlige arbejder og Maribo amtsraad samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Sakskøbing byraad om en nyordning af jernbaneforholdene paa Lolland.

Ved forhandlingerne om nyordningen har det været baade statens og kommunernes repræsentanter magtpaaliggende at muliggøre, at der kunne skaffes fuld dækning for kreditorerne i det gamle jernbaneselskab, der efter nyordningen forudsættes at skulle træde i likvidation. Det er herved især tjenestemændene og pensionisterne, man har haft for øje. Disse kreditors krav er navnlig paa grund af den gennem de senere aar stedfundne betydelige stigning i reguleringstillægget vokset meget betydeligt, og det beløb, som tjenestemænd og pensionister i tilfælde af driftsstandsning og aktivernes realisation kunne anmelde i banens bo, udgør et beløb paa ca. 18 mill. kr. Et beløb af denne størrelsesorden kan banens aktiver ved realisation ikke indbringe, og en skønsmæssig vurdering af disse aktiver viser, at de vil være væsentligt mindre værd. Ganske vist vil præmiereserven for pensionstilsvaret blive noget mindre, hvis de aktive tjenestemænd kan finde fortsat beskæftigelse hos et nyt baneselskab, hvorved der ogsaa gennem de kommende aar vil indgaa de forudsatte pensionsbidrag til dækning af forpligtelserne, men selv under en saadan forudsætning vil det gamle selskabs samlede passiver overstige aktiverne med et meget betydeligt beløb.

(fortsættes)

Ny tysk trafikide.

I paasken 1954 lægger man grundstenen til et nyt trafikprojekt i Nürnberg, som kommer til at føre jernbanen til landevejen og byens gader. L. S. B. (Leicht Strassen Bahn) kommer dette fremtidens trafikmiddel til at hedde.

Konstruktøren er en ingeniør Heinrich Kuch fra Nürnberg, og det siges, at de tyske statsbaner staar bag projektet, som i korthed gaar ud paa, at det nye eksprestogs tre eller fire vogne har de sædvanlige gummi-tvillinghjul som bilerne, og imellem dem et staaehjul. Gummihjulene til anvendelse paa veje og gader, men staaehjulene paa staalskinner, som kommer til at ligge i den græsabat, der gaar i længderetningen paa autostradaerne, og som skiller højre og venste kørselen af. Paa græsrabatten skal opføres to betonfundamenter paa 30 cm.s højde og med en afstand af to meter fra hinanden. Mellem disse løbebaner, hvorpaa monteres en staalskinne-streng, ligger der en glideskinne, hvormod griber styreruller fra vognenes underrammer og forhindrer toget i at afspore.

Op til en hastighed af 120 km/t. kommer gummihjulene til at berøre løbebanen af beton, men bliver farten højere, glider toget automatisk over paa staaehjulene, som saa hviler paa skinnestrengen. Der forestaar meget at omdanne, før dette tog kommer i trafik. F. eks. maa bærepillerne i de nuværende viadukter fjernes og omkostningerne vil blive store. Rundt regner man med, at linien imellem Nürnberg og Erlangen, paa den derværende autostrada, kommer til at koste omkring 20 mill. D-mark, eller hver km ca. 700.000 kr.

Togene skal drives af dieselturbiner. Der bliver tre vogntyper, hvoraf personvognene bliver nær efter de traditionelle lyntogsvogne, medens gods-vognene bliver mere efter tankvognstypen, og endelig specialvogne til transport af biler og motorcykler. Bliver bilens fører træt af at sidde ved rattet, kan han parkere sin bil paa „glideekspressen“, og hvile ud nogle timer. Maximalhastigheden opgives til 200 km/t.

Fra denne togvej skal det saa kunne lade sig gøre at køre ud paa vej og gade, ved at motorvognen, ligesom bilerne, er paamonteret et styrerat, og det vil saaledes være muligt at bringe kundernes transporter lige fra dør og til dør.

X. X.