

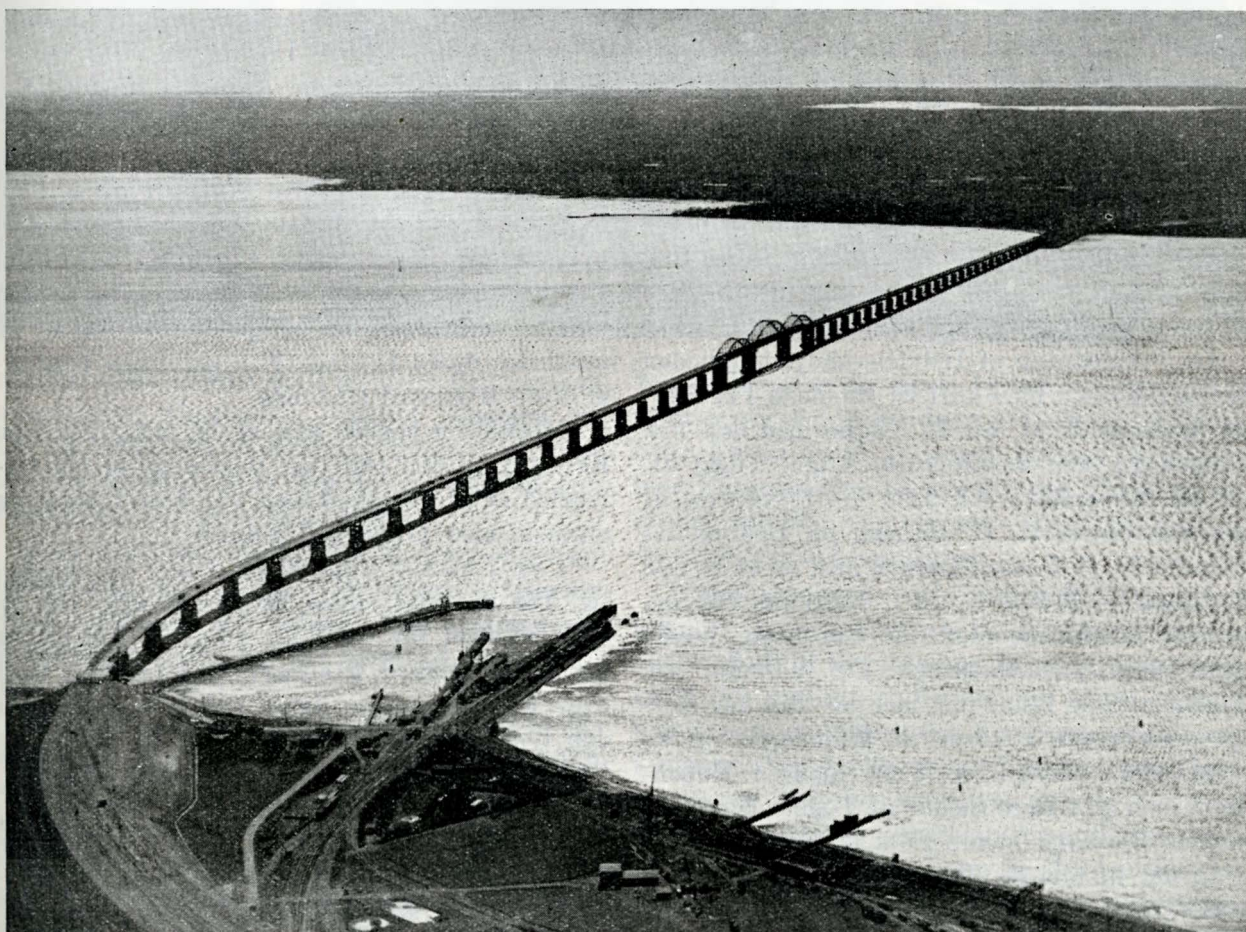


Nº 19

5. Oktober 1937

37. Aargang

STORSTRØMSBROEN



Efter en relativ kort Byggeperiode og kun 2¼ Aar efter Lillebæltsbroens Indvielse er vort Lands andet kæmpemæssige Broarbejde færdigt. Storstrømsbroen er taget i Brug. Den smukke Bro med de rene, slanke Linier vil sikkert bidrage til at gøre Danmarks Navn bekendt ude i den store Verden, men den bør, opført som den er i en verdensomspændende Krisetid, tillige staa som et Vidnesbyrd om, at der gives andre — og bedre — Maader at afhjælpe Vanskeligheder end ved Oprustning.

I Artiklen paa næste Side omtaler vi Indvielsesfestlighederne.

STORSTRØMSBROENS INDVIELSE

Indvielsesfestlighederne var begunstiget af Vejret; de fandt Sted i straalende Solskin. September Maaned bringer os jo undertiden nogle mindre behagelige Efteraarsdage, og da store Dele af vort Land Lørdag den 25. havde et højst ubehageligt Vejr med Regn og Storm. var man naturligvis spændt paa, hvorledes Vejret vilde blive paa selve Indvielsesdagen; thi i Regnvejr vilde de arrangerede Festligheder selvsagt miste en betydelig Del i Skønhed. Lykkeligvis oprandt Festdagen den 26. September med straalende Solskin og herligt Eftersommervejr.

Til Broindvielsen var der naturligvis kommet Presse-mænd fra Alverdens Lande, og da disse forhaabentlig alle i deres Hjemlands Blade har skildret det herlige Vejr og den skønne danske Natur paa en saadan Efteraarsdag, vil der maaske heri ligge en vis turistmæssig Værdi. Adskillige Mennesker i de sydlige Lande mener, at Vejret hos os altid er barsk og koldt, men naar de nu læser om, hvor pragtfuldt det hér kan være umiddelbart før 1. Oktober, er det meget vel tænkeligt, at netop det straalende Vejr ved Storstrømsbroens Indvielse ogsaa faar *sin* Betydning, nemlig ved Forøgelse af Turistantallet.

De i Anledning af Indvielseshøjtideligheden særlig indbudte blev kørt til Masnedø i et Særtog, bestaaende af ialt 13 Vogne med den nye Kongevogn som næstforreste Vogn. Toget afgik fra København Kl. 9,25; det fremførtes af Lokomotivfører H. P. Hansen og Lokomotivfyrbøder N. P. Boesen-Larsen med en af de nye Maskiner — E 972 — og 1. Distrikts tilsynsførende Maskiningeniør, A. Sørensen, havde taget Plads paa Maskinen. De indbudte var blandet mellem hinanden, idet der kun var særligt reserverede Pladser til Ministeriet og de udenlandske Gesandter. Ikke alene i København, men paa flere Steder af Togets Rute ned gennem Sjælland havde Folk stillet sig op for at se det historiske Tog passere og muligvis se et Glimt af nogle af de høje Personer, som befandt sig bagved Kupévinduerne.

Mellem Vordingborg og Masnedø kørte Toget ind paa den nye Banelinie, og allerede da Masnedø Station passeredes, var man et godt Stykke oppe i Højden, saa Stationsplads, Remiseanlæg m. v. saas i Fugleperspektiv.

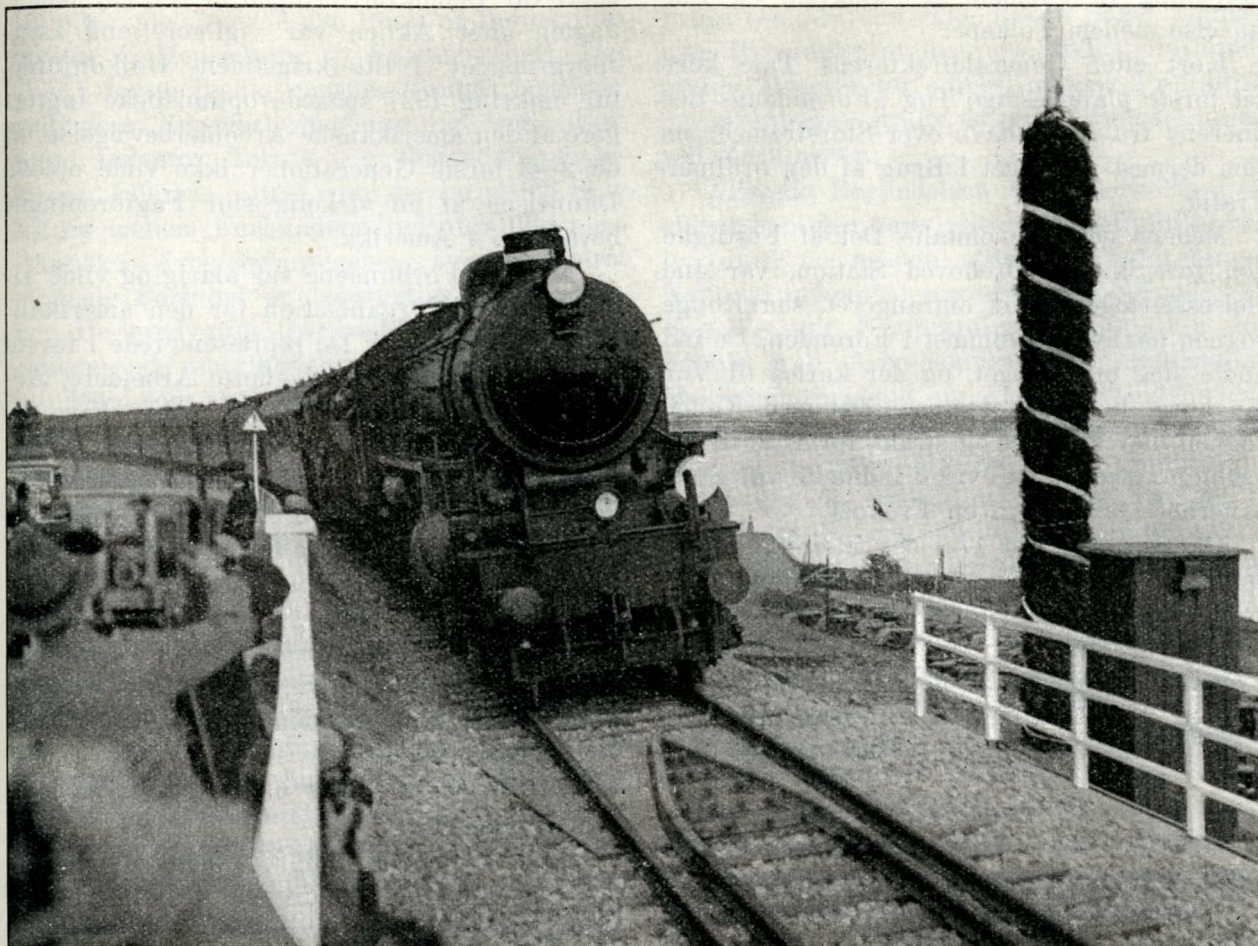
Toget standsede et Stykke foran selve Storstrømsbroen, og »Passagererne« begav sig ned paa en dertil indrettet Platform; Kongen og hans Følge, Ministeriet, de udenlandske Gesandter samt enkelte særlig prominente Gæster sad dog paa en Tribune, som var bygget paa Skraaning af Jernbanedæmningen. Udfor Festpladsen holdt paa Landevejen en Række Biler, hvori de indbudte fra Vejautoriteter og Motororganisationer befandt sig, nogle af dem var pragtfuldt blomstersmykket. Statsradiofoniens Vogn, som blev benyttet ved Transmissionen af Festlighederne, var iøjnefaldende med de to Speakere oppe paa Taget. Hele Arrangementet var saaledes, at de mange Tusinde Mennesker, som stod paa Marken, let kunde følge hele Højtideligheden.

Trafikminister Fisker gav en indgaaende Redegørelse for Broens Forhistorie. Han berørte de forskellige gennem Aarene udfoldede Bestræbelser med Hensyn til en Bro over Storstrømmen og kom sluttelig ind paa en detaljeret Beskrivelse af selve Anlægget af den nu byggede Bro. I sin Omtale af Bygningsarbejdet oplyste Ministeren, at 2 Arbejdere havde sat Livet til under deres Beskæftigelse ved Broen; han nævnte begge de paagældendes Navne og mindedes deres Indsats. Forsamlingen paahørte disse Mindeord staaende.

Ministeren pegede paa, at det netop var i en Krisetid, at den endelige Bestemmelse om Opførelse af Storstrømsbroen var blevet taget og sluttede med følgende Udtalelse:

I en i mange Henseender trang og vanskelig Tid er dette stolte Bygningsværk, der er et Monument for vor Tids tekniske Indsigt og faglige Dygtighed, paabegyndt og fuldført. Højt over Storstrømmens dybe Vande spænder nu den lysende Kæmpebro fra Kyst til Kyst som Udtryk for det danske Folks Vilje til Sammenhold og til Samvirke. Maatte da Storstrømsbroen staa til sene Tider og for kommende Slægter vidne, hvad vi formaar, naar Kræfterne for Alvor sættes ind paa Løsning af Op-gaver, hvis Løsning er af Betydning for Landets og Folkets Fremtid.

Derefter talte den engelske Handelsminister og den tyske Trafikminister. Begge bragte De danske Statsbaner og det danske Folk deres Lykønskninger med dette storslaaede Ingeniør-



arbejde, som netop i en Tid, hvor det paa saa mangfoldige Omraader trækker sammen til Kiv og Strid, var et bærende Bevis paa, hvad der kan udrettes, naar blot der er Vilje til god Forstaaelse og godt Samarbejde.

Som Slut paa denne Del af Indvielseshøjtideligheden tog Kongen Ordet og erklærede Storstrømsbroen for aabnet. Han haabede, at de Forventninger, som var næret til denne Bro, vilde blive opfyldt.

Dermed var Højtidelighedens første Del tilendebragt. Paa den haarde Stigning — 1 : 150 — satte Toget sig langsomt i Bevægelse, og det samme gjorde den lange Række Biler, som holdt paa Landevejen; den over Broen udspændte Snor sprængtes samtidig af Maskinen og af den forreste Bil, og Toget fortsatte over den 3,2 km lange Bro til den nye Orehoved Station. Alle de indbudte bestræbte sig for at komme til Kupévinduerne, og der lød udelukkende rosende Udbrud om den smukke Bro.

Da Toget jo havde holdt foran Broen, var

Farten ikke særlig stærk, og der var rigelig Tid til at se sig om; under daglige Forhold vil Turen over Broen være af noget kortere Varighed, men Passagererne vil dog faa god Tid til at nyde det smukke Syn ud over Storstrømmen og de tilstødende Landskaber.

Toget standsede ved Orehoved Station; her tolkede Generaldirektør P. Knutzen Statsbanernes Tak til Regering og Rigsdag, som havde gjort det muligt, at Broen var blevet bygget; han bragte endvidere det Færgepersonale, som i mange Aar havde gjort Tjeneste ved Overfarten, en Tak for deres vel udførte Gerning. Generaldirektøren udtalte sin Kompliment overfor Firmaet Dorman, Long & Co. for dets beundringsværdige Tilrettelægning af det kæmpemæssige Arbejde, og han udtalte overfor vor Nabo mod Syd, Tyskland, Haabet om, at den nye Forbedring i Trafikken paa denne Rute maatte skabe en endnu livligere Trafik. Generaldirektøren afsluttede sin Tale med at udbringe et Hurra for den nye Linie og dens

Betydning til Fremme af Samkvem og Forstaaelse mellem Folkene.

Kort efter Generaldirektørens Tale kørte det første planmæssige Tog »Formiddags-Berliner« fra København over Storstrømsbroen, som dermed var taget i Brug af den ordinære Trafik.

Medens den her omtalte Del af Festligheden foregik paa Orehoved Station, var Indvielsessærtoget blevet omrangeret, saa Kongevognen paany var kommet i Forenden. De indbudte steg op i Toget, og der kørtes til Vordingborg, hvor den forreste Del med Kongevognen blev afkoblet og straks fortsatte til København, medens de øvrige indbudte var Statsbanernes Gæster ved en Frokost.

Da Særtoget ved 17-Tiden atter var i København, var samtlige Deltagere enige om i høje Toner at prise Storstrømsbroens Skønhed, ligesom der kun var een Mening om Broens Fremtid, nemlig den, at dette Led i Modernisering af vore Trafikmidler forhaabentlig maa blive til Gavn og Glæde for det danske Folk.

DEN AMERIKANSKE FAGFORENINGSBEVÆGELSE

Fagforeningsbevægelsen i Amerika er i Ordets europæiske Betydning ny. Amerika har i mere end 100 Aar kendt Arbejdssammenslutninger og Arbejderforeninger, men de ejendommelige økonomiske og sociale Forhold i dette uhyre rige Emigrationsland forhindrede atter og atter Dannelsen af en moderne fagforeningsmæssig Arbejderbevægelse.

En af de vigtigste Grunde hertil var den Kendsgerning, at Tilværelsen som Arbejder indtil for nylig blev betragtet som Gennemgangsstadium til økonomisk Selvstændighed. Intet Steds syntes enhver saaledes at være sin egen Lykkes Smed som i Amerika. Man behøvede kun at udnytte de overalt forhaandenværende Chancer.

De gamle amerikanske Fagforeninger, som var sluttet sammen i American Féderation of Labour, staar aandeligt endnu paa det Stadium, hvor Vejen fra Avisdreng til Millionær er enhver Arbejders Drøm. Disse Fagforeninger følte sig som Kapitalismens Partner. Deres

Maal var Demokratiseringen af Aktiesystemet. Jagten efter Aktien var vigtigere end Lønspørgsmaalet: I Efterkrigstidens Højkonjunktur omkring 1927 spaaede optimistiske Iagttagere af den amerikanske Arbejderbevægelse, at de 2—3 første Generationer ikke vilde opleve Dannelsen af en virkelig stor Fagforeningsbevægelse i Amerika.

A. F. L. Forbundene var aldrig og vilde aldrig blive en Organisation for den amerikanske Arbejderklasse. De repræsenterede i første Række de angliserede, faglærte Arbejdere, Arbejderaristokratiet, som intet vilde have at gøre med de ufaglærte Arbejdermasser, de nyankomne Emigranter og Negrene. Saaledes var den fremherskende Type paa den amerikanske Organisation af egentlige Fagforbund — Craftunion —, som skinsygt varetog de særlige faglige Interesser. Compers, Green og de andre Førere for de smaa øverste Spidser i den amerikanske Arbejderklasse, som havde erobret deres Plads indenfor den amerikanske Industri Kapitalismes Ramme og med stor Energi forsvarede denne Plads mod Arbejdermassen, som trængte paa.

Efterkrigstidens uhyre Industrialisering, den overordentligt viddrevne Mekanisering af Arbejdets Processer trængte i stadig stærkere Grad den faglærte Arbejder tilbage og fremhævede Betydningen af den ufaglærte Arbejder. Under den svære, økonomiske Krise brast samtidig Arbejderens Drøm om Millionærkarrière. Storindustrien ansatte flere og flere ufaglærte indvandrede Arbejdere, som ikke blev omfattet af Trade Unions. Arbejdsløsheden voksede overordentlig stærkt indenfor A. F. L.-Forbundenes Rækker under Krisen. Nu begynder Fagforeningerne en heftig Kamp mod Indvandringen. Den Erkendelse, at ogsaa Amerika, Guds eget Land, har Skranker, bliver stadig større. Dog, intet hjælper. Ufaglærte Arbejdere, Indvandrere, Kvinder og Negre trænger sig stadig mere ind i Industriernes. Nu begynder den svære Krise for den gamle, privilegerede amerikanske Fagforeningsbevægelse. De i A. F. L. sammensluttede Organisationer omfattede i Aaret 1932, da Roosevelt blev Præsident, kun 2½ Million Arbejdere. Kun ganske faa Forbund, som hørte ind under A. F. L., førte en stærk organisatorisk selvstændig Tilværelse. Det var de Forbund, som i Modsæt-

ning til Craftunions havde organiseret sig delvis eller udelukkende paa Basis af Industriforbundet (i Modsætning til Fagforbundet). Her skal i første Række nævnes Grubearbejderne, endvidere Bryggeriarbejderne og nogle Forbund indenfor Tekstil- og Beklædningsindustrien. Allerede i 1932 gaar der en skarp Skillelinie mellem Forbundene indenfor den amerikanske Arbejderbevægelse. Der eksisterer stivnede Forbund og levedygtige Organisationer. De levedygtige Organisationer er under de eksisterende amerikanske Forhold Industriforbundene, som skal omfatte alle Arbejdere i en Industri, uanset deres Faguddannelse, deres Køn og Hudfarve.

Afmagten indenfor de traditionelle, amerikanske Fagforbund, som ikke omfattede de ufaglærte Arbejdere, laa i Splittelsen af deres Kræfter. Craftunions, som organiserede Arbejdere efter Fagprincip, og som satte Fagprincippet over alt, organiserede Arbejderne i de mest forskellige Industrier, uden at noget som helst Forbund var særligt stærkt over for sin Industri. Saaledes stod et stort Antal af Fagforbund over for de stærke amerikanske Industrier, men som alle tilsammen — de ufaglærte Arbejdermasser var ikke indbefattet — ofte kun repræsenterede en Minoritet. Klarest viser Automobilindustrien dette. Denne for Amerika saa vigtige Industri beskæftiger for Tiden 450 000 Mand, hvoraf kun 15 pCt. har en Faguddannelse. Saaledes tabte det fagforeningsmæssige Organisationsprincip stadig mere praktisk Betydning. Craftunions udviklede sig efterhaanden til et Lønkartel til Skade for de brede uorganiserede, ufaglærte Arbejdermasser.

I denne dybe fagforeningsmæssige Depression maatte Industriforbundene ligefrem forekomme Arbejdermasserne som en Redning. Her blev alle, der arbejdede i en Industri, organiseret. Faguddannelse og Hudfarve tabte enhver Betydning. Industriforbundet blev Symbol paa Fagforeningssolidaritet. Trods vidtgaende Decentralisation (man dannede Underafdelinger for Brancher, Nationaliteter o. s. v.) har Industriforbundet i Forhandlinger og Kamp en central Repræsentation. Den besejrede Racefordomme, der atter og atter har skadet den amerikanske Fagforeningsbevægelse saa meget. Den behøvede ikke som de gamle Craftunions at kæmpe mod den økonomiske Udvikling, i

Særdeleshed mod Mekaniseringen af Arbejdsprocessen, da den ikke havde nogle fagmæssige Privilegier at forsvare. Industriforbundet er liberalt over for ethvert teknisk Fremskridt og organiserer straks de nye Arbejdsstillinger ved Maskinerne.

Allerede Begyndelsen af Roosewelts Præsidentskab med hans »New Deal«-Politik bragte Liv i de næsten stivnede Fagforeninger. National industrial recovery act's berømte Sektion 7 A gav Fagforeningerne Ret til at forhandle med Arbejdsgiverne om Minimalløn, Maksimalarbejdstid og andre Arbejdsforhold. Denne Bestemmelse havde sikkert mange retslige og faktiske Mangler, men psykologisk ydede den de amerikanske Fagforeninger en stor Støtte, for det blev øjensynligt for alle, at i det tidligere saa individualistiske Amerika blev Fagforeningernes økonomiske Funktioner anerkendt. Af A. F. L. Forbundene kunde kun Industriforbundene udnytte den store Chance. I Løbet af faa Uger kunde Grubearbejderne organisere 135 000 nye Medlemmer. Allerede i August 1933 havde denne meget aktive Industriforening 600 000 Medlemmer, hvilket var 12 pCt. af A. F. L.'s Medlemstal.

Kapitalen i Amerika erkendte meget hurtigt Faren ved en fremadskridende Organisation af Arbejderne. De begyndte paany at protegere deres forkrøblede Fabrikforeninger, de saakaldte company unions, som stod under Fabrikledelsens Indflydelse. Saaledes forsøgte man at bekæmpe de uafhængige Fagforeninger. Paa utrolig Vis anerkendte Administrationen disse gule Forbund og forlangte kun visse Garantier. De gule Foreninger voksede overordentlig hurtigt, men kunde ikke standse Industriforbundenes Sejrsgang.

I 1933 begynder saa Industriforeningernes afgørende Angreb paa det gamle A. F. L. Bureaukrati og dettes Craftunions. Det lykkedes igen Green paa Kongressen 1933 at forsvare Craftunions' Stilling med Statutbestemmelserne. Ikke engang det store Strejkenederlag i 1934 kunde løse de gamle Foreningers aandelige Træghed, skønt den eneste Grund til Nederlaget var de amerikanske Foreningers organisatoriske Umodenhed. Ogsaa paa Kongressen i 1935 kunde Ledelsen faa Flertal mod Industriforbundstanken. 18 000 Stemmer var med Ledelsen, 11 000 i Oppositionen, men nu

tog John Llewelly Lewis, Minearbejderforbundets Præsident, Initiativet. I November 1935 dannede han den i Dag saa kendte Committee for Industrial Organisation, hvis Opgave skulde være at organisere Masseindustriernes Arbejdere paa Basis af Industriforbundet. Stifterne af denne Komité var Grubeindustriens, Automobilindustriens, Gummi-, Konfektions-, Svær- og Olieindustriens Forbund. Straks begyndte man en Organisations-Kampagne indenfor Jern- og Staalindustrien. I 1936 indskrænkede man sig ikke længere til Organisation blandt A. F. L. Forbundsarbejderne, men man begyndte Organisationsarbejde blandt tidligere uorganiserede Grupper, i Særdeleshed i Elektricitets- og Radio-Industrien. Under disse Forbunds feberagtige Virksomhed forholdt A. F. L. sig rent defensivt. Man besværges og protesterer, lokker og truer, men kan ikke standse Udviklingen eller indstille sig selv paa Udviklingen.

Idag er Industriforbundets Sejr en Kendsgerning i Amerika. De oprørske Forbund havde i Splittelsens Øjeblik 1¼ Million Medlemmer, i Dag sikkert over 3 Millioner. Organisationsarbejdets Fremadskriden vedvarer. Masseproduktionsarbejderne faglærte og ufaglærte strømmer til. Den samlede Arbejderstand organiseres.

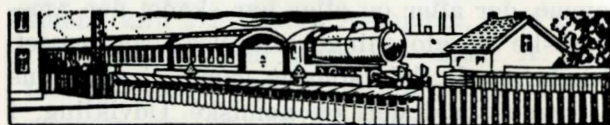
John Lewis er en udmærket Taktiker og Politiker. Imod de amerikanske Fagforeningers politiske Neutralitetstradition har han meget vidtgaaende understøttet Roosevelt ved Valget. Til Gengæld kan han i Dag støtte sig paa Administrationens loyale Sympati ved Gennemførelsen af sin Agitationskampagne. Hans bedste Vaaben er »sit down« Strejken, hvor de strejkende Arbejdere bliver paa Fabrikkerne og forhindrer Angreb fra de strejkebrydende Arbejdere. Arbejdsgiverne klagede til Domstolene og opnaaede en Dom mod Arbejderne, men kunde ikke fuldbyrde Dommen, hvis de ikke vilde risikere betydelige blodige Ofre, thi den amerikanske Arbejdsminister, Mrs. Perkins, nægtede Politiets Indgreb og erklærede over for de oprørte Arbejdsgivere, at Loven ændrede sig med Menneskenes Følelser, og at ogsaa Strejkeposterne engang havde været ulovlige, men nu var et tilladt Middel i Arbejdskampen. Ved Administrationens Holdning frygter Arbejdsgiverne, at den offentlige

Mening, som i Amerika er meget vægtig, let kan mobiliseres mod Kapitalinteresserne.

Industriforbundene anvender »sit down« Strejkens Vaaben dygtigt. De angriber ikke Trustens Hovedvirksomhed, men f. Eks. en Leverancefabrik, hvorved Hovedfabrikens Virksomhed hurtigt indstilles. Denne Taktik er overordentlig hensigtsmæssig i Amerika, hvor Produktionen paa Grund af Arbejdsdelingen hviler paa det saakaldte Kædesystem. Netop Storindustrialismen har i særlig Grad vist sig saarbar, thi selv ved Fjernelsen af et enkelt Led af Produktionskæden standser hele Produktionen. For Lewis var denne Kampmetode særlig hensigtsmæssig, da han saa kun skulde indsætte smaa Arbejdergrupper i Kampen.

De positive Resultater, saavel i Arbejdskampen som paa Lovgivningsomraadet, er store. General Motors, den største Autofabrik, og Carnegie Illinois Steel, det største Staalværk, har i Praksis anerkendt Industriunionerne og garanteret dem Organisationsfrihed, hvad snart vil komme til at betyde Organisationsmonopol. Andre Steder ligger Organisationerne for Tiden i haarde Kampe, saaledes særlig i Staal- og Tekstilindustrien, men overalt opnaas Resultater. Antallet af de store principielle Modstandere bliver stadig mindre. I den sidste Tid kæmper Industriforbundene i de sydvestlige Oliefelter og i Skotøjsindustrien i Ny-England.

Den psykologiske og faktiske Understøttelse af den ny Bevægelse er stor ved Roosevelts Hjælp. Indførelsen af Alderdoms- og Arbejdsløshedsforsikring opfattes som et af Fagforebundenes Resultater, men afgørende er det, at Regeringen paany i Wagner-Connery Bil har sammenfattet NIRA-Lovens vigtigste sociale Principper, som i sin Tid af Højesteret er blevet erklæret forfatningsstridige. Denne Gang har Højesteret anerkendt Loven som forfatningsmæssig og følgelig garanteret Fagforeningerne Forhandlingsret. Selv Henry Ford, Fagforeningernes Fjende Nr. 1, er bleven tvunget til at forhandle med Fagforeningernes Repræsentanter.



SKILDRINGER AF EN REJSE TIL ÆGYPTEN OG PALÆSTINA

Af Lokomotivfører *M. Madsen*, Herning.

Vi var en Del Danske, der havde besluttet at foretage en Rejse til Ægypten og Palæstina, for paa nært Hold at iagttage det østerlandske Folkeliv og dets Natur, og jeg maa sige, at ingen af os blev skuffede. Vi vendte alle tilbage med overvældende rige Oplevelser og Indtryk, der vil staa i Erindringen som uforglemmelige Minder.

Afrejsen foregik fra København en Søndag Formiddag i April, og vi naaede Berlin samme Dags Aften. Efter at have sørget for Hotel gik vi hen i Forlystelsesetablisementet »Haus Vaterland« paa Potsdamer Platz. I Husets forskellige Etager findes flere Restauranter og Variéteer, en hel Labyrinth, hvor man let gaar vild, hvis man ikke har været der før. Man faar et Begreb om Størrelsen, naar man hører, at der til Etablisementet er knyttet ca. 1 000 Personer, og at der her kan bespises 5 000 Gæster samtidig.

Dagen efter forlader vi Berlin og rejser over Leipzig til München.

Naar man kommer til denne By, Hovedstaden i Bayern og Bajerskøllens Hjemstavn, maa man altid besøge en af de store Ølhaller. Vi gik hen i den mest kendte, »Hofbräuhaus«, en meget lang Bygning i 2 Etager. I nederste Etage er altid Trængsel, velsagens fordi Gæsterne saa er fri for at gaa ned ad Trapperne, naar Aftenen er forbi! Vi gaar op paa 1. Sal! her bænker man sig ved lange Borde og forlanger et Krus Øl, der bestaar af en halv eller hel Liter fra Fad. Her er et infernalsk Spektakel; der holdes Taler, synges og spilles i et Virvar, og man kan rigtig iagttage det sydtyske Folkeliv. I München, der har $\frac{3}{4}$ Mill. Indbyggere, brygges aarligt 5 Mill. hl Bajerskøl, hvoraf alene de 3 Mill. hl drikkes i München.

Det skal ogsaa nævnes, at i München ligger Europas største Musæum, »Deutsches Museum«, en hel By for sig paa en Ø i Isarfloden. For at komme det hele nogenlunde igennem maatte man gaa i Musæet i mindst 14 Dage. Man opfatter lidt af Størrelsen, naar man hører, at Salene lagt i hinandens Forlængelse udgør en Vejlængde paa ca 15 km. Gammelt og Nyt i alle Brancher, lige fra det mest primitive Gangbræt til Modeller af Verdens mest moderne Broer er repræsenteret i dette Museum.

Fra München fortsætter vi til Triest i Italien, hvor Skibet venter os. Vi kørte over Salzburg, gennem et Stykke af Østrig og Jugoslavien, inden vi naaede den italienske Grænse. Alle har en tralv Dag ved Kupévinduerne, thi her er en vidunderlig skøn Natur, der omtrent kan staa Maal med den franske Riviera, som man ser den mellem Nizza og Monte Carlo eller sydøst for Neapel mellem Sorrento og Pompeji.

Vi ankom til Triest lidt hen paa Aftenen, og Dagen efter blev vi indskibet i den italienske Damper »Jerusalem«, der kun sejler paa Østen. Sejladsen gaar først ned gennem Adriaterhavet langs Dalmatiens og Albanien's Kyster, en meget smuk Sejlur.

Næste Dags Eftermiddag anløb vi Brindisi i Sydøstitalien.

Efter et Par Timers Ophold sejlede vi derfra gennem det joniske Hav og ud i Middelhavet. Vi var ca. 400 Passagerer, Folk af alle mulige Nationer, og deriblandt et halvt Hundrede tyske Jøder, der rejser til Palæstina, fordi Tilværelsen i Tyskland er gjort dem helt utaalelig. Jeg har flere Steder i Tyskland set opslaaet Plakater, hvor der staar, at Jøder forbydes Adgang. Men naar man først har set Palæstina, hvor langt den overvejende Del er Sandørkener og mægtige Stenbakker, indser man, at Jøderne ogsaa der møder en trist Tilværelse. Araberne har taget det meste af Palæstina i Besiddelse, hvorfor der altid er Uro mellem Arabere og Jøder. Mange tyske Jøder er Velhavere; men det nytter intet, idet der i Penge kun maa udføres 10 Mark fra Tyskland.

Forplejningen paa Skibet er god, Køjerne er gode og Vejret er smukt. Vi Danske har det meget gemytligt sammen og Tiden gaar hurtigt. Om Eftermiddagen er der Koncert af Skibets Orkester, og hver Aften er der Biografteater paa Promenadedækket. Vi saa bl. a. flere Serier Billeder fra Krigen i Abessinien, hvor den italienske Hær optræder med moderne udrustede Soldater, og med Mængder af Tanks og Flyvemaskiner, hvorimod den abessinske Hær kun bestaar af barbenede Soldater med meget primitive Vaaben, og saa forstaar man, at Sejren for Italien paa Forhaand var givet.

Paa Sejlturens 2den og 3die Dag blev Skibet sat frem, en halv Time hver Gang, fordi vi sejlede mod Øst. Hvis ikke Uhrene stilles frem, vil man naar Jorden er sejlet en halv Gang rundt se det Særlydende, at Solen i Følge Uhret staar op Kl. 6 om Aftenen og gaar ned Kl. 6 om Morgenen, i hvert Fald over Ækvator. Forklaringen er ganske simpel. Som man ser paa et Verdenskort eller en Globus deles Jorden i 360 Grader, og hver Længdegrad er 15 danske Mil over Ækvator. Naar man nu ved, at Jorden i Løbet af 24 Timer har drejet sig 1 Gang om sin egen Akse, bliver Hastigheden 15 Grader eller 225 danske Mil i Timen over Ækvator. Uhret maa som Følge heraf sættes 1 Time frem for hver Fireogtyvendel af Jordkloden, der tilbagelægges mod Øst. Herved opstaar den Ulæmpe, at man, ved at sejle Jorden rundt 1 Gang, vil faa »to Torsdage i én Uge«, hvilket igen vil sige, at her skal man springe en Dato over. Sejler man derimod mod Vest, gør det modsatte sig gældende; her tæller en Dato to Gange.

Paa Turens 3. og 4. Dag sejler vi stadig i Nærheden af Grækenlands Kyst. Inde i Land ser vi udelukkende Bjergtoppe, der bestaar af Kalk og Sandsten, afrundede som kæmpemæssige Bakker. Ned mod Kysten staar de ofte lodret, og i disse stejle Klippesider ser man en Mængde Aflejringer, Lag paa Lag, der er skarpt afgrænsede. Hvert enkelt Lag betegner et Tidsafsnit i Jordens Tilblivelseshistorie. Med flere Timers Mellemlum ser vi en enkelt Landsby og enkelte grønne Pletter, men ellers ingen Vegetation.

Den 4. Dag ved Middagstid anløb vi Larnaca paa Øen Cypern. Her havde vi nogle Timers Ophold. Af Øens 350 000 Indbyggere er 70 pCt. Grækere, Resten

Tyrkere og Arabere. Der kom en Del Arabere om Bord; en af disse fortalte os, at han under sit Ophold paa Cypren havde købt sig en Kone. Det var en pæn Ægte; hun var tilsløret, men man saa let Ansigtet gennem Sløret. Manden var meget glad for hende, hvorimod hun saa modfalden ud. Araberen fortalte, at han havde givet 50 Pund for hende. Her i Landet koster en Kone som bekendt ikke noget — man faar først Prisen at vide, naar man har faaet hende.

Tidligt næste Morgen saa vi Asiens Kyst; efter 8 Dages Rejse lægger vi til ved Havnebyen Haifa. Byen, der har 30 000 Indbyggere, ligger paa Siden af Karmels Bjerg, næsten alt i Byen er nyt eller ombygget siden England i 1920 overtog Styret i Palæstina. Vi rejste samme Dag videre til Kairo. De første 4—5 Timer kørte vi stadig gennem frugtbare Sletter med alle danske Kornsorter, der allerede var moden til Høst endskønt vi endnu var i April. Næsten hver Mark er omgivet af et tæt Hegn af mandshøje Kaktus, og ude i Markerne ser man Bønderne med Kamelerne som Trækdyr arbejde med meget primitive Redskaber. Bønderne er mest Arabere, og alle er de iført »Pludderbukser«, hvor Bagpartiet naar nøjagtig ned til Knæerne, og hvor der er Plads til mindst 2 Skæpper Kartofler. Endvidere bærer de Burnus, et Overstykke akkurat som en Præstekjole. Den er af tyndt Lærredsstof og naar helt ned til Anklerne. Paa Hovedet er knyttet et hvidt Hovedklæde, der hænger ned ad Ryggen til Bæltet. Vi ser en Mængde Landsbyer, Husene er uden Tag, og de fleste uden Vinduer og Døre. Aabningerne er der, men Træ og Glas mangler.

Efter et Par Timers Kørsel kommer vi gennem hele Skove af Morbærtræer, Olivenlunde og Vinmarker, og herefter kører vi gennem store Citron- og Appelsinlunde fulde af gule og røde Frugter saa langt Øjet rækker. En Appelsin paa et halvt Kilo faldbydes her ved Stationen for 5 Øre, og man kommer uvilkaarlig til at tænke paa Kanaans Land, hvor der flød med Mælk og Honning.

Men de sidste 4—5 Timer, inden vi naar Suezkanalen, der danner Grænsen mellem Asien og Afrika, skifter Billedet. Vi kører nu gennem en haabløs Ørken af hvidgult Sand, ophobet i Dynger og Driver som efter en Snestorm herhjemme. Hist og her ser man en enkelt forkrøblet Palme rage op over Sandet. Vand eller Beboelse findes ikke. Man ser enkelte Kamelkaravaner paa 10—15 Ryttere drage rundt i dette haabløse Øde. Vort Tog holder kun faa Gange, mens vi passerer denne uhyre Ørken, og ved Stationsbyen, der bestaar af en Del Telte, kommer Voksne og Børn frem; pjaltede og snavsede er de alle, navnlig Børnene. De løber langs Toget for at tigge, og selv Børn paa et Par Aar forstaar at række Haanden frem for at faa en Mønt. Ja, man bliver næsten stum over at se al den Elendighed, og man sender uvilkaarlig en venlig Tanke hjem til Danmark, hvor slikt ikke kendes.

Kl. 17,30 var vi i Kantara, den sidste asiatiske Station, der ligger paa Østsiden af Suez. Vi sejler med Færge over Kanalen, der her er ca. 100 m bred, og er nu i Afrika, altsaa Ægypten.

Mens vi stod her og ventede paa Toget fra Aleksandria til Kairo faar jeg pludselig Maanens smalle Segl at se. Det er Nymaane, men ikke som vi ser den herhjemme med Buen tilhøjre. Nej, Buen vender lige ned mod Jordan. Jeg tænkte straks paa den tyrkiske Halvmaane, men kom dog til Resultatet, at det maatte være vor egen Maane. Derved at vi nu er saa langt mod Syd bevirker Maanens Stilling mellem os og Solen, at vi her ser Solen beskinne Maanens Underkant i Stedet for dens højre Kant, som vi ser den herhjemme.

København ligger jo paa den 56. og Kairo paa den 30. Grads n. Bredde, og da hver Breddegrad er 15 Mil. er vi altsaa omtrent 390 danske Mil Syd for København og næsten lige saa langt mod Øst, hvilket viser sin Betydning i astronomisk Henseende.

Suezkanalen, der er 112 km lang og forbinder Middelhavet og det indiske Ocean gennem det røde Hav, passerer aarligt af flere Tusinde Skibe. Ved at sejle gennem Kanalen i Stedet for Syd om Afrika forkortes Rejsen f. Eks. fra Brindisi til Bombay med 37 Dage. Suezkanalen er bygget i Tiden fra 1859 til 1869, en samtidig Beretning gaar ud paa, at der hertil anvendtes 25 000 Arbejdere, 1 800 Kameler, 70 Muddermaskiner samt 100 Skibe, og at Udgiften var 427 Mill. Francs.

Gennemsejlingen er meget dyr, helt op til 40 000 Francs, alt efter Skibets Drægtighed. Af Hensyn til Sejlads om Natten var der tidligere Lys langs Kanalen, men nu har Skibene selv elektrisk Lys, nogle har saa kraftige Projektører, at de næsten kan belyse ethvert Græsstraa langs Kysten.

Vi ankom samme Dags Aften til Kairo, hvor vi skal opholde os i tre Dage. Men nu begynder først vore Trængsler. Straks da vi kommer ud af Toget, bliver vi »overfaldet« af henimod et halvt Hundrede Dragere. De vil alle bære vor Bagage til Hotellet, og de trækker og slider i vore Kuffertør, saa det næsten er umuligt at holde igen. Der var en Raaben og Skrigen og et Skænderi imellem dem, om den ene var lidt mere heldig end den anden. Vi kom helskindet ud paa Gaden. Men just som vi havde taget Plads i en Bil, kom en anden Chauffør og vilde overtale mig til at køre med ham; vor Chauffør kom tilfældigt til at se tilbage, og med et stort Brøl sprang han ned fra Bilen og strakte med et velrettet Slag Konkurrenten hen ad Gaden. Ja, saaledes gaar det til derude.

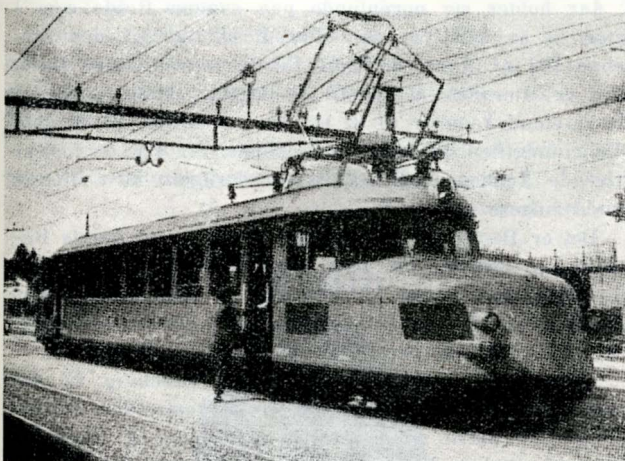
Naar man vil søge at skildre det for os Nord-europæere saa fremmedartede orientalske Liv, maa det straks siges, at Opgaven er vanskelig, men jeg skal forsøge det i store Træk.

Næste Dags Morgen, da vi gik rundt i Byen, blev vi straks udenfor Hotellet omringet af en hel Flok Gadehandlere, der kunde se, at vi var europæiske Turister. Disse Gadehandlere findes her i Hundredvis, og de overfalder Byttet som en Flok Hajer. De sælger Prospektkort, Halskæder med alle Slags Perler, Armbaand, Broscher og meget andet, og pænt ser det ud altsammen.

(Fortsættes.)

SVEJTSISK STRØMLINIEFORMET ELEKTRO-MOTORVOGN

Vedstaaende strømlinieformede elektriske Motorvogn, kaldet »Den røde Pil« er fornylig sat i Drift paa de svejtsiske Forbundsbaner. Der er anskaffet to af denne Type, som hver kan medføre 100 Passagerer og køre indtil 136 km/Tim. Mindre, hurtiggaaende diesel-elektriske Motorvogne er sat ind i Driften i Forbindelse med Eksprestogene mellem Strassborg og Basel, men i det store Hele findes der kun faa Motorvogne i Svejts. Der findes i Svejts 4800 km Jernbane, hvoraf 3600 km er elektrificeret. Strømstyrken er 15 000 Volt.



Svejtsisk strømlinieformet Elektro-Motorvogn.

REKLAMEN I JERNBANENS TJENESTE

I de senere Aar er Jernbanerne alle Vegne kommet ud for en haard Konkurrence med Landevejstrafikken og herhjemme forøvrigt ogsaa med Skibsfarten. Følgen er, at Jernbanerne i Analogi med den kendte moderne Sætning: »En Vare sælger ikke sig selv nu til Dags«, har taget Reklamen i sin Tjeneste.

Alle Landes Jernbaner lægger ud for at skabe sig en god Plads i Offentlighedens Bevidsthed og gøre sig fordelagtig bekendt. Den Popularitet, som Jernbanerne alle Dage har haft, og som Damplokomotivet først og fremmest tilkommer Æren for, udnyttes i mange Lande ved at foranstalte »Optog« med Jernbanemateriel og som særlig Attraktion Lokomotiver og Vogne fra vore Bedsteforældres Tid.

I England, Tyskland og sidst i Australien er de gamle Køretøjer hentet frem for endnu en Gang at vække Begejstring og Rejslyst hos Publikum og samtidig demonstrere, hvilken kolossal Udvikling Jernbanedriften er undergaaet. I Brisbane i Australien er der fremført en Række Fæsttog over en 3 Kilometer lang Strækning mellem to Stationer. Strækningen gaar igennem en Park med store aabne Plæ-

ner ud mod Banelinien, og var saaledes udmærket egnet til det storslaaede Skuespil.

Det begyndte med det Tog, hvormed Banen aabnedes i 1865. Det bestod af Lokomotiv, Personvogne og en Pakvogn. Lokomotiv- og Togpersonale var iført Uniformer og Udstyr fra Banens første Aar, og de Rejsende i Toget var iklædt højeste Mode 1865. Derefter fulgte et moderne Eksprestog, et moderne Godstog med saa mange Vogne, som der overhovedet maa køres med, endvidere en Dieselvogn med Bivogn, den saakaldte »Sunshine Expres, som skal bestride Turisttrafikken mellem Brisbane og Cairns. Desuden præsenteredes en Skinne-Motorcykle, en almindelig Skinne-cykle, Motortroljer m. m.

Forestillingen gjorde stor Lykke. 40 000 Tilskuere var forsamlet og brød i vild Begejstring gennem Afspærringen for at se Begivenheden paa nærmere Haand, saa Togenes Kørehastighed maatte nedsættes for at undgaa Ulykker. Paa Endestationen anbragtes alt Materiellet saaledes, at Publikum kunde faa Lejlighed til at tage det nærmere i Øjesyn. Tilstrømningen var enorm. Foreløbig bliver det gamle Tog med tilhørende Lokomotiv staaende i en Park for at paa kalde Rejselysten.

F. Spøer.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Paa Grund af de stedse stigende Udgifter og da ganske særlig til Medicinydelsen har Sygekassens Bestyrelse fundet det nødvendigt at rette nedenstaaende Henvendelse til Medlemmerne, hvori disse indtrængende anmodes om at medvirke til Forbedring af Sygekassens Økonomi, da der i modsat Fald maa paaregnes enten Kontingentforhøjelse eller Nedsættelse af Medicinydelsen:

Da Statsbanepersonalets Sygekasse i 1934 blev omorganiseret og ved særlig Lev for sine i Folkeforsikringslovens Forstand ubemidlede Medlemmers Vedkommende blev ligestillet med de statsanerkendte Sygekasser i Henseende til Statstilskud paa Socialministeriets Budget og til Betalingsvilkaar paa de offentlige Sygehuse m. m., hvorhos Sygekassen fik et fast Tilskud fra Statsbanerne, var det en Forudsætning, at Sygekassen — ligesom de almindelige statsanerkendte Sygekasser — derefter skulde kunne holde Balance mellem sine Indtægter og Udgifter og derudover aarlig skulde kunne henlægge et bestemt Beløb (for Tiden ca. 70 000 Kr.) til et Reservefond, indtil dette har naaet en vis Størrelse.

Denne Forudsætning blev i de første 2 Aar (1934—36) opfyldt uden Vanskelighed. Aaret 1936—37 sluttede — efter Afholdelse af alle Udgifter, men inden Henlæggelsen til Reservefond — derimod kun med et Overskud paa ca.

40 000 Kr., saaledes at der manglede ca. 30 000 Kr. til de pligtige Henlæggelser. Ved Forbrug af tidligere Opsparinger kunde dette Beløb vel tilvejebringes, men dermed er ogsaa praktisk taget Opsparing uden for Reservefonden forbrugt, og der haves altsaa ikke tilsvarende Udvej for det Regnskabsaar, vi nu er omtrent midt i, og for hvilket Udsigterne i økonomisk Henseende er særdeles alvorlige.

Naar Udviklingen har formet sig saaledes, skyldes dette ikke svigtende Indtægter eller en almindelig Udgiftsstigning paa de fleste Omraader, men i ganske særlig Grad en meget betydelig Stigning paa *een bestemt Udgiftsgruppe: Sygekassens Andel i Medicinudgiften*. Som bekendt betaler Sygekassen normalt $\frac{1}{4}$ af Udgiften til Medicin til Medlemmerne. Udgiften hertil androg i 1934—35 ca. 338 000 Kr., i 1935—36 ca. 366 000 Kr. og i 1936—37 ca. 395 000 Kr. I Løbet af 2 Aar er Sygekassens Medicinudgift altsaa steget med næsten 60 000 Kr.

Denne meget betydelige Stigning er ikke naturligt grundet i en tilsvarende Stigning af Medlemstallet, ligesom den heller ikke kan fyldestgørende forklares ved usædvanlig omfattende Sygdomsperioder (store Epidemier e. l.) eller ved almindelig Prisstigning paa al Medicin. Stigningen maa for Hovedpartens Vedkommende føres tilbage til et forøget Medicinkrav fra et betydeligt Antal Medlemmers Side.

Sygekassens Bestyrelse ønsker selvfølgelig ikke at rejse nogen som helst Kritik hverken af Medlemmernes eller af Lægernes *nødvendige* Medicinrekvisition. Men stillet, som den er, mellem i den nærmeste Fremtid at skulle gennemføre enten en Kontingentforhøjelse eller en Nedskrivning af Sygekassens Ydelser — og da i første Række af Medicinbidraget — maa Bestyrelsen føle sig forpligtet til at redegøre for hele Forholdet og til at rette en indtrængende Henvendelse til Medlemmer og til disses Læger om frivilligt at ville arbejde med paa en Begrænsning af Sygekassens uforholdsmæssig store Medicinudgift.

Der er for Bestyrelsen ingen Tvivl om, at en ikke uvæsentlig Nedgang i Medicinudgiften vil kunne opnaas, dersom Medlemmerne vilde afholde sig fra lejlighedsvis Rekvisition af saadan Medicin, som tænkes anvendt senere i Tilfælde af ret hyppigt forekommende Sygdomme (Pulvere mod Hovedpine, Mikstur mod Forkølelse, Forbindsstoffer m. m.), og dersom Lægerne virksomt kunde støtte dette Begrænsningsarbejde. Selv om forhaands-ekvireret Medicin o. l. naturligvis hyppigt kommer til Anvendelse, er der ingen Tvivl om, at Forretningsgangen giver Anledning til adskilligt Spild, og at det sundeste Princip maa være Udlevering af Medicin alene i Anledning af allerede konstaterede Sygdomme (eller til Forebyggelse af truende Sygdomme). Der foreligger ogsaa for Sygekassens Bestyrelse talrige Vidnesbyrd om, at der ikke sjældent ordineres større Portioner af Medicin, end der bliver Brug for. Selv med en naturlig, noget rigelig Margin skulde der følgelig være Mulighed for Besparelser — saavel for Sygekassen som for Medlemmerne selv — ved Ordinerer i adskillige Tilfælde af noget mindre Portioner (selv om dette naturligvis i nogle Tilfælde kan resultere i, at den paagældende syge senere maa rekvirere en ny Recept, hvis Helbredelsen trækker ud).

Endelig vil ogsaa en rimelig Tilbagenholden over for Midler i dyrere Form end nødvendigt utvivlsomt kunne

medføre Mindreudgift baade for Sygekassen og for Medlemmerne. Sygekassen søger her — paa Grundlag af Vedtægten og med særlig sagkyndig Assistance — i den samlede Medlemsstabs Interesse at udføre et Arbejde, der ikke er lige let over for paagaende Reklame og over for syges i og for sig forstaaelige Ønske om at »prøve noget nyt«, naar Helbredelsen trækker ud.

Sygekassen staar nu i Regnskabsaaret 1937—38 med Sikkerhed for en Merudgift i Betalingen til Jernbanelægerne paa 20 000 Kr. som Følge af Pristalsstigningen. Den Række af Overenskomster om Deltagelse i organiseret Sygepleje, der i de sidste Aar er sluttet, og som stadig forøges, vil ligeledes medføre Stigning af Udgifterne, og der maa ogsaa paa andre Udgiftsomraader imødeses uafvendelig Stigning. Saafremt Medicinudgiften i Aar holder sig nogenlunde paa samme Højde som i Fjor — og hertil er der efter Resultatet for den forløbne Del af Aaret nærmest Udsigt — vil Aaret slutte med det Resultat, at der til de pligtige Henlæggelser til Reservefond kommer til at mangle ca. 50 000 Kr. Skulde Medicinudgiften ligesom i de to sidste Aar vise en fortsat stigende Tendens, vil Resultatet yderligere blive tilsvarende ringere.

Det er Bestyrelsens foreløbige Tanke, naar Aarets Resultat kan overses, *for dette Aars Vedkommende* at søge de nødvendige Midler til Dækning af Sygekassens Forpligtelser ved Opkrævning af et mindre *Ekstrakontingent*. Dette kan dog kun være en rent midlertidig Udvej.

Saafremt Forholdene ikke ændres væsentlig til det bedre, vil det blive nødvendigt for de kommende Aar at gennemføre enten en almindelig Forhøjelse af Medlemsbidraget eller en Nedsættelse af Sygekassens Ydelser, og denne maatte utvivlsomt, som Forholdene ligger, bestaa i en Nedsættelse af Sygekassens Tilskud til Medlemmernes Medicinforbrug.

Paa denne alvorlige Baggrund er det, Sygekassens Bestyrelse har ment sig forpligtet til at rette en indtrængende Henstilling til Kassens Medlemmer og til disses Læger om at medvirke til, at alle ikke helt nødvendige Medicinudgifter saa vidt muligt undgaas, saaledes at saavel Sygekassens som Medlemmernes Andel i Udgifterne begrænses til kun at omfatte det nødvendige Behov.

PROPELDREVET LYNTOG I FRANKRIG

Ifølge Nationaltidende vil de franske Nordbaner i nær Fremtid indsætte et nyt Lyntog paa Strækningen mellem Paris—Lille.

Toget, hvis Gennemsnitshastighed skal være 180 km i Timen, skal drives af to Propeller, der ogsaa skal tjene til dets Opbremsning.

NY MOTORVOGN TIL PRIVATBANE

Frederikshavn—Fjerritslevbanen har hos De forenede Automobilfabrikker i Odense bestilt en ny Benzinvogn med 40 Siddepladser. Vognen, der skal leveres i Efteraaret, vil koste 60 000 Kr.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. S., København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

DØDSFALD



Den 17. September døde Lokomotivfører K. J. Christensen, Korsør, pludselig, ramt af et Hjerteslag.

Paa os, der gennem mange Aar har kendt ham, det rolige Menneske med sit behagelige Væsen over for alle Kammerater og enhver, han kom i Berøring med, gjorde dette Dødsbudskab et særligt Indtryk. Vi vil mindes ham som Idealet af en Ven og Kammerat.

Christensen begravedes den 22. September paa Korsør Kirkegaard under stor Deltagelse. Ved Kisten stod Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere Æresvagt. Roskilde Afdelinger var repræsenteret med Fane. Ved Graven talte Hovedbestyrelsesmedlem Johs. Hansen, Aarhus, smukt og gribende om den afdøde og takkede ham for hans Trofasthed mod Organisationen.

Æret været hans Minde.

H. M. J.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak til Jubilæumsforeningen i 1. Distrikt og særlig Tak til Lokomotivpersonalet i Slagelse for Opmærksomheden paa min 40 Aars Jubilæumsdag.

F. M. Rasmussen, Lokomotivfører, Slagelse.

Medlemmer af Jubilæumsforeningen i 1. Distrikt bedes modtage min Tak for den mig den 1. September tilsendte Gave.

P. K. Andreasen, Lokomotivfører, Gl.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse med min kære Mands, pens. Lokomotivfører R. Larsens Død og Begravelse.

Aarhus, September 1937.

Karen Larsen.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved min Mands, Lokomotivfører K. J. Christensens Død og Begravelse.

Marie Christensen og Born.

NY JERNBANELÆGE

Statsbanepersonalets Sygekasse meddeler, at Bestyrelsen i den ved Doktor Hans Friderichsens Fratræden den 1. Oktober d. A. ledigblevne Post som Jernbanelæge i 8' B Lægedistrikt i København har ansat Doktor A. Freudenthal, P. Bangsvej 62, Telefon Godthaab 2290.

Doktor Freudenthal afholder Konsultation P. Bangsvej 61, Kl. 14—15 samt Tirsdag Kl. 18—19. Telefon Godthaab 2281. Telefontid Kl. 8—8½.

BONUSUDBETALING FOR LIVSFORSIKRINGER

Som det gennem Dagspressen vil være vore Læsere bekendt, staar Statsanstaltens Bonusudbetaling for Døren.

Det normale er, at Bonus bliver udbetalt ved den Kasse, hvor Præmierne bliver betalt, og denne Kasse er jo i de fleste Tilfælde beliggende i den By, hvor den Forsikrede bor.

Noget anderledes stiller Forholdet sig med Hensyn til Bonus for de Forsikringer, der er deponerede i Statsfunktionærernes Laaneforening. Vi har bragt i Erfaring, at Bonus for disse Forsikringer af Statsanstalten bliver udbetalt til Laaneforeningen, der derefter ekspederer Beløbene videre til de Forsikrede.

Med Hensyn til Størrelsen af Bonus for den enkelte Forsikring kan det oplyses, at den andrager 75 pCt. af det saakaldte Forsikringstal, d. v. s. det Fordelingstal, hvorefter Bonus udloddes, saafremt Forsikringen har været i Kraft i hele den paagældende Bonusperiode nemlig fra 1. Januar 1931 til 31. Oktober 1935.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivførere:

1.—8.—37:

P. Rasmussen, Kirsebærvej, Fredericia.

P. Høgh Olesen, Dybbølgade 17, Sønderborg.

T. C. O. Olsen, Rosenvangs Allé 34, Aarhus.

N. P. Pedersen (Alstrup) Dronninggaards Allé 2, 1., Holte.

Haandværker M. Jensen, Stadions Allé 8, 4., Aarhus.

1.—9.—37:

pens. Lokomotivmester Mich. Sørensen, Lærkevej 22, Aarhus.

pens. Lokomotivfører L. J. Overballe, Højbjerg pr. Aarhus.

pens. Lokomotivfører A. J. Jacobsen, Norgesgade 11, Fredericia.



Udnævnelse efter Ans. ifølge Opslag:

Lokomotivmester II C. F. B. Pedersen, Aarhus H., til Lokomotivmester I, Tønder, fra 1.—10.—37 (vgl. Udn.).

Motorfører I N. P. E. Nielsen, Helgoiand, til Lokomotivmester II, Struer, fra 1.—11.—37 (min. Udn.).

Forflyttelse:

Motorfører I P. C. Christensen, Helsingør, efter Ans. if. Opslag til Slagelse fra 1.—11.—37.

Motorfører II K. E. Hansen, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Helgoland fra 1.—10.—37.

Lokomotivfører V. L. Nielsen, Hillerød, efter Ans. til Helsingør fra 26.—9.—37.

Lokomotivfører A. S. Terkelsen, Orehoved efter Ans. til Næstved fra 26.—9.—37.

Lokomotivfører E. P. S. Jensen, Gedser, efter Ans. til Næstved fra 26.—9.—37.

Lokomotivfører P. A. Grann, Brande, efter Ans. til Næstved fra 26.—9.—37.

Lokomotivfører C. G. H. M. Sørensen, Orehoved, uansøgt til Hillerød, fra 26.—9.—37.

Lokomotivfører H. V. Sørensen, Orehoved, uansøgt til Næstved fra 26.—9.—37.

Afsked:

Lokomotivfører J. K. Danielsen, Esbjerg, paa Grund af Svalgelighed med Pension fra 30.—9.—37 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører A. F. L. J. Østerberg, Østerport, den 12.—9.—37.

Lokomotivfører K. J. Christensen, Korsør, den 17.—9.—37.

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har udnævnt Lokomotivfører H. Rasmussen, Fredericia, til Dannebrogsmænd.

**RETTELSE TIL
ADRESSEFORTEGNELSEN**

Lokomotivførerafdelingerne:

Aalborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: W. N. Vibe, Rantzausgade 43, 1.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juli Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—Juli 1937 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936 i runde Summer.

	Juli Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	8 320 000	7 710 000	610 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 820 000	3 520 000	300 000	
Postbefordring	670 000	670 000	—	
Andre Indtægter	680 000	610 000	70 000	
Indtægter i alt	13 490 000	12 510 000	980 000	
Driftsudgifter	10 750 000	10 390 000	360 000	
Driftsoverskud	2 740 000	2 120 000	620 000	
Afskrivning	560 000	560 000	—	
Forrentning	1 120 000	960 000	160 000	
Statens Tilskud til Driften	÷ 1 060 000	÷ 600 000		460 000

	April-Juli		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	23 700 000	23 310 000	390 000	
Gods- og Kreaturbefordring	15 660 000	14 070 000	1 590 000	
Postbefordring	2 590 000	2 510 000	80 000	
Andre Indtægter	2 280 000	1 990 000	290 000	
Indtægter i alt	44 230 000	41 880 000	2 350 000	
Driftsudgifter	39 020 000	36 920 000	2 100 000	
Driftsoverskud	5 210 000	4 960 000	250 000	
Afskrivning	2 260 000	2 250 000	10 000	
Forrentning	4 230 000	4 010 000	220 000	
Statens Tilskud til Driften	1 280 000	1 300 000		20 000

D. S. B. Juli 1937.

I Forhold til Juli 1936 er Personbefordringsindtægten steget med 610 000 Kr., Indtægten af Godsbeholdningen er steget med 300 000 Kr., og paa andre Indtægter er der en Stigning paa 70 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 1 Million Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 360 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige Forhøjelse af Reguleringstillægget samt forøgede Brændselsudgifter.

I de forløbne fire Maaneder af indeværende Driftsaar udgør Driftsoverskudet ca. 5¼ Mill. Kr.