



Nº 15

5. august 1950

50. årgang

Tillidsmands-virksomhed.

At gennemføre oplysningsarbejde indenfor tjenestemandorganisationer, hvis medlemmer har skiftende tjeneste, er naturligvis forbundet med mange vanskeligheder. De uregelmæssige mødetider forhindrer, at man opnår den samme stabilitet i et program for en vinters studiekredsarbejde, som tilfældet er for de organisationer, hvor medlemmerne har fast arbejdstid.

Til trods herfor har man i adskillige byer med held gennemført oplysningsarbejdet indenfor tjenestemandsgrene. Men den fordelagtigste form for dette nødvendige afsnit i uddannelsen af tillidsmændene, findes uden tvivl i de årlige studiekursus, som efterhånden nu afholdes indenfor de fleste organisationer.

På disse kursus opnås et mere udbytterigt resultat og der fås en bedre skoling af deltagerne, thi her er det muligt at hellige sig studiarbejdet i en uge eller mere og følge undervisningen i grupperne dag for dag, uden at skulle afbryde, fordi tjenesten kræver det.

Sommerkursus'ene skal imidlertid til gengæld betragtes som det grundlæggende for et fortsat arbejde i den efterfølgende vinter. De bestående vanskeligheder med at samle de tjenestemænd, der ikke forud kan garantere at have fri den påtænkte onsdag eller torsdag eller hvilken dag, som udpeges til at afholde studiekredse på, skal overvindes, såfremt værdien af oplysningsarbejdet og ikke mindst feriekursusene skal opnås.

Et andet og godt supplement til et fortsat studie i vintermånederne er brevskolene. Herigennem kan man tilpasse sit arbejde efter tjenestens karakter og gennemføre det bestemte pensum, som ønskes.

Brevskolen drives som bekendt af Arbejdernes Oplysningsforbund. Emnerne er alsidige, idet de spænder over, hvad der kan tænkes at have interesse for menigmand og hvad der hører til almindelige kundskaber for den organiserede arbejder og tjenestemand. Dog findes der ikke de problemer, som er af mere intern karakter for den enkelte organisation og dermed heller ikke de tjenestemandsspørgsmål, som bl. a. og ganske selvfølgelig er hovedemnerne på de kursus, der afholdes af tjenestemandorganisationerne.

Måske netop en brevscole med opgaver bygget over tjenestemandsløven samt ordrer og bestemmelser indenfor staten burde oprettes af centralorganisationerne. Herved kunne der bringes en bedre løsning af mødevanskelighederne for dem, der har alle døgnets timer som mødetid, og der kunne samtidig skabes betydelig bedre basis for en god udnyttelse af vintermøderne. De indhøstede erfaringer fra sommeren, ville da kunne holdes vedlige og uddybes. Samtidig kunne der opnås en mere ensartethed i tjenestemandens oplysningsvirksomhed.

Tillidsmandskursus indenfor vor forening er, skønt ikke af hel ny dato, så dog endnu i sin

vorden. Fra 1931, hvor det første kursus blev afholdt og til 1948, lå arbejdet hermed stille.

På et tidspunkt, hvor andre organisationer allerede gennem flere år havde gennemført et eller flere årlige feriekursus, kom vi således atter igang. Skal vi derfor indhente det forsømte fra de mellemliggende år, skal der et intensivt arbejde til. Oplysningsudvalgets eller hovedbestyrelsens initiativ er til gengæld ikke tilstrækkelig. Interesse og flittig indsats fra medlemmerne er en nødvendighed og skal nok senere vise sig at bære frugter. Ingen er i tvivl om i dag, at de penge, der lægges på oplysningens alter, ikke ofres forgæves. Det er derfor hovedbestyrelsens agt at udvide de allerede planlagte tillidsmandskursus med endnu et årligt kursus for de medlemmer, der ikke tager direkte del i tillidsmandsvirksomhed.

Den senere tids erfaringer på forskellige områder har vist, at der hos en del medlemmer hersker tvivl om forståelse af adskillige bestemmelser i tjenestemandsløven og ordresamlingen.

Efterkrigstidens rekruttering af forholdsvis mange nye lokomotivmænd har yderligere styrket troen på, at større og mere effektiv virksomhed indenfor vor forenings oplysningsudvalg er nødvendigt.

Den fortsatte forfremmelsesudvikling fra lokomotivfyrbøder til elektrofører og lokomotivfører medfører en gennemsnitlig ung stab af lokomotivfyrbødere i forhold til, hvad der har været det normale. Det er derfor tvingende nødvendigt at institutionen »oplysningsarbejdet« får større udbredelse blandt vore medlemmer. Dog må det ikke indskrænke sig til, at kun ungdommen melder sig. En forening af unge og ældre er af betydning; det giver en god udvikling, når den ældres erfaringer forenes med den unges nye livssyn.

Det, at træde ind i tjenestemandsrækkerne som ganske ung med den uddannelse, som gives på jernbaneskolen, og gennem aspirantårene, kræver også støtte fra den, der gennem årene har høstet erfaringerne.

Uddannelsen på skolen, værkstedet og maskinen er fortrinsvis faglig og teknisk præget. Det er derfor nødvendigt, at et selvstudium og deltagelse i studiekredsarbejdet optages efter endt aspirantuddannelse. I særlig grad et studie af de eksisterende regler for tjenestemanden, så man ikke udsætter sig for en misforståelse af, hvad der er ret og rimeligt. Man kan herved

meget let bringe sig selv og eventuel andre i en situation, der kan opfattes som en fejlagtig karakter af den eller de pågældende.

Opgaverne er derfor mange og store og i særdeleshed for vore tillidsmænd. Disse må på alle områder altid være vejledende for medlemmerne. De nyansatte må hos dem kunne hente alle nødvendige oplysninger, og i tvivlstilfælde skal de vejledes på en sådan måde, at hvad de ønsker klarlagt, bliver belyst korrekt.

Tjenestemandsløven og ordresamlingen er ikke altid affattet i et sådant sprog, at man ved en umiddelbar læsning forstår paragraffernes betydning. Fortolkningen er et stadigt problem, selv også for den mere erfarne. Men det er til gengæld ikke tilgiveligt, hvis man lader to og to være fem, og anvender sin egen opfattelse som den helt rigtige uden at have forvisset sig om, at dette nu også er tilfældet.

Derfor er tillidsmandsvirksomheden indenfor en tjenestemandorganisation mere omfattende end mange ofte vil erkende. Det tør vist påstås, at arbejdet hermed er meget krævende. Blot samlingen af de allerede nævnte ordre og bestemmelser samt love er jo et fuldgyldigt bevis herfor. Når hertil kommer blot et enkelt års cirkulærer fra distrikterne samt generaldirektorets meddelelser, tvivler ingen om rigtigheden af, at mange timers studium er påkrævet og at en overfladisk behandling kan medføre uheldige virkninger for den enkelte.

Oplysningsarbejdet må derfor gennemføres, uanset den modstand tjenesten og den begrænsede fritid i hjemmet eventuelt medfører.

Den 2. september åbnes dette års tillidsmandskursus på vort feriehjem. Det opstillede program kræver dagens og aftenens timer af hver enkelt deltager under hele kursustiden til den 9. september. Men allerede nu bør deltagerne sætte sig ind i de enkelte afsnit, der skal behandles, og efter hjemkomsten må de fortsætte med arbejdet og oprette studiekredse i de respektive afdelinger.

Lad ikke manglende indsigt i tjenestemandens rettigheder og pligter være årsag til et uheldigt omdømme af velorganiserede lokomotivmænd eller være medvirkende årsag til at bringe de uerfarne ud i vanskelige situationer, der muligvis kan blive skæbnesvangert for dem og deres familie.

V A N D

Af maskiningeniør E. Risbjerg Thomsen.



(Sluttet).

Det arbejde, der nu dels er påbegyndt og dels agtes iværksat ved Statsbanerne for at opnå en forbedret vandbehandling, omfatter for det første et arbejde på forbedring og modernisering af de eksisterende vandrenserier og en undersøgelse af det formålstjenlige i at indrette flere vandrensningsanlæg ved de største vandforsyningsstationer, og for det andet et antal forsøg med de nye midler til intern behandling og herunder også med de nye antiskumningsmidler. Ved disse forsøg, der skal bringe klarhed over betydningen af de nye behandlingsmetoder for vore forhold, er det af største nødvendighed for et heldigt resultat, at lokomotivpersonalets aktive medvirkning opnås, og et af formålene med denne artikel skulle være at give lokomotivmændene et indblik i, hvad de nye metoder går ud på, hvad der agtes opnået i økonomiske resultater og i forbedring af driftsmæssige forhold, samt i hvilken grad det har betydning, at forsøgene følges med interesse og aktiv medvirkning af det deri deltagende personale.

Forbedringerne i de eksisterende vandrenserier foretages dels ved indførelse af nye forbedrede konstruktioner (Roskilde, Odense), der navnlig har den fordel, at man kan opnå resultaterne ved en kortere behandlingstid, hvorved et bedre resultat sikres, og dels ved anvendelse af natriumaluminat (Alfloc), der nu gennem flere år har været forsøgt anvendt ved et større antal vandrensningsanlæg i 1. Distrikt (Gb, Kh, Ro, Rg, Kø, Næ), hvor det kunne skønnes, at forholdene egnede sig hertil. Endvidere søger man at forbedre renseriernes virkemåde, idet man, hvor der kan opnås noget herved, forøger mængden af de anvendte kemikalier.

Ved denne forbedrede rensning opnås som nævnt i det foregående, at hårdheden af det rensede vand nedbringes, medens samtidig på grund af virkningen af de opløste stoffer tendensen til uroligt vand forøges, og det er da klart, at reglerne for skumning nøje må overholdes, og at de af di-

striktet i instruktioner og cirkulærer derom givne anvisninger må følges.

Da skumningen er af så stor betydning, søger man iøvrigt nu at forbedre konstruktionen af skummehanen. Erfaringen har vist, at ved den hidtil anvendte skummehane har dysen stor tilbøjelighed til at tilstoppe med slam, og man har nu forsøgt i gang med en ændret konstruktion, hvor der er indskudt en slampotte mellem skummehanen og dysen. Slammet skal da samles i slampotten i stedet for at tilstoppe dysen; men lokomotivpersonalet må selvsagt sørge for, at slampotten med mellemrum udblæses for slam ved den under slampotten anbragte hane. Den nye skummehanetype har været anvendt på adskillige forsøgsmaskiner både i 1. og 2. Distrikt og agtes nu taget i anvendelse på et større antal maskiner.

Et andet forhold, som har gjort det vanskeligt at få skummehanens anvendelse gennemført, har for rangermaskinernes vedkommende været den kendsgerning, at under rangeringen har dels støjen fra skumningen og dels den udstrømmende damp voldt vanskeligheder for udsyn og signalopfattelse. Man prøver derfor nu på rangermaskinerne et nyt system for udblæsning af kedelvand, idet det fra skummehanen udstrømmende vand føres op til en beholder (separator) på førerhustaget, hvorfra dampen kan bortgå uden at genere udsynet, medens vandet, uden at der fremkommer videre støj, derfra ledes ned under maskinen.

I 1. Distrikt har der på en E-maskine været foretaget forsøg med et antiskumningsmiddel. Midlet er presset i briketter i form af kugler og har under forsøget været tilsat lokomotivets tender med en halv kugle ved hver endestation. Anvendelsen af dette antiskumningsmiddel er nu forsøgsvis udvidet til at omfatte alle P- og E-maskiner i 1. Distrikt med det formål at søge at forhindre uroligt kedelvand og samtidig undgå afblæsninger gennem bundhanen og formindske antallet af vandskiftninger samt graden af skumningen. Det må bemærkes, at det nævnte middel ikke virker til forhindring af kedelstensdannelse, men udelukkende til forhindring af uroligt vand og derfor egner sig til anvendelse på lokomotiver, der overvejende tager godt rensede vand.

Videre forsøg skal vise, om man med fordel til det rensede vand foruden antiskumningsmidlet kan sætte et middel, der virker til fjernelse af resthårdheden og dermed til forhindring af den sidste mulighed for kedelstensdannelse. Sådanne forsøg foretages med en E-maskine og en rangermaskine i

Korsør, ligeledes med et produkt, der er presset i briketter og kommer i tenderen.

På Slangerupbanen har der gennem længere tid været foretaget forsøg med udelukkende intern behandling til forhindring af kedelstensdannelse. De briketter, der her anvendes, sættes ikke til i tenderen, men sættes til vandet, inden det kommer til vandkranerne. Denne behandling er nu blevet udvidet med en tilsætning af antiskumningsmidlet, således at vandskiftning, skumning m. m. kan nedbringes. Det må iøvrigt påregnes, at ved en større anvendelse af intern behandling vil det være den her anvendte metode, nemlig at tilsætte behandlingsmidlet i vandtårn eller lignende i stedet for i tenderen, som vil være mest praktisk.

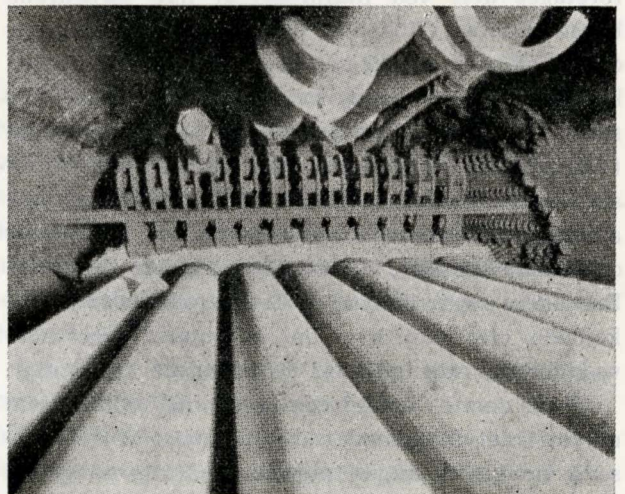
Endelig foretages der for tiden på en i Nyborg hjemmehørende PR-maskine og på en rangermaskine i Aarhus forsøg med et middel til intern behandling af kedelvand, der i een briket indeholder både antiskumningsmiddel og middel til forhindring af kedelstensdannelse samt til at give det udfældede slam den rette karakter. Det pågældende middel er et standardprodukt, som kan anvendes såvel til behandling af urensset vand som til efterbehandling af vand fra vandrenserier, og skal blot benyttes med forskellig dosis efter det anvendte vands hårdhed og øvrige egenskaber.

For alle de nævnte forsøg, som iøvrigt formentlig efterhånden vil blive udvidet, gælder det, at ingen af dem endnu kan siges at være afsluttet, idet mange forskellige hensyn skal tages i betragtning. Resultater i form af besparelser og forbedrede driftsforhold skal indvindes, beregninger over de med behandlingen forbundne udgifter i forhold til de opnåede fordele skal foretages, og de bedste metoder for udblæsning af kedelvand og for kemisk kontrol af fødevand og kedelvand skal findes. Under forsøgene på enkelte maskiner tages der dagligt flere prøver af kedelvand, som undersøges i Statsbanernes laboratorier med det formål dels at kunne følge virkningen af behandlingen og dels at kunne fastsætte de mængder af behandlingsmidlet, der skal tilsættes, og den udblæsning af kedelvand, som skal foretages. Ved en større udvidelse af forsøgene må den kemiske kontrol lægges ud i remiserne, og de bedste måder at foretage denne kontrol på må da fastslås. Kontrollen skal ikke have så stort omfang som under de indledende forsøg, men det synes givet, at nogen grad af kontrol må foretages.

Med hensyn til metoder til udblæsning af kedelvand er der også grund til at foretage over-

vejelser. Som nævnt arbejdes der med en ændret konstruktion af skummehanen samt med anvendelse af en separator på taget af førerhuset på rangermaskinerne. Desuden prøver man på en O-maskine på Slangerupbanen og en F-maskine i Korsør anvendelse af en automatisk skummeventil, der virker således, at der åbnes for udblæsning af vand fra kedlen, så snart der åbnes for dampen ved regulatoren. Ved anvendelse af en sådan automatisk ventil undgår man det uheldige forhold, at der under kørsel med et lokomotiv uden videre kan lukkes for skummehanen, og udblæsningen fra kedlen derved standses med de deraf resulterende uheldige følger. Af hensyn til fjernelsen af slammet kan der muligvis også være grund til at overveje anvendelse af slammingsventiler anbragt ved bunden af fyrkassen.

For forsøgene som helhed gælder det, at lokomotivmændene kan yde en stor og betydningsfuld assistance. Det vil kunne forstås, at forsøgene vanskeliggøres meget, dersom de fastsatte bestemmelser om skumning og slamning, om tilsætning af behandlingsmidler og om udtagelse af vandprøver m. m. ikke overholdes. Endvidere vil det kunne forstås, at personalets iagttagelser vedrørende de driftsmæssige forhold under togfremførelse o. l. har betydning og bør meddeles ved bemærkninger på rapporten eller på anden måde. Da en forbedret vandbehandling imidlertid blandt de fordele, den bringer, også vil bringe lettelser for lokomotivmanden, idet der fjernes mange ulemper i det daglige arbejde, skulle der ikke være anledning til at tvivle på, at lokomotivpersonalet vil forstå betydning af at medvirke i dette arbejde.



Vi gengiver fra forrige nummer billedet af de rene kedelrør i en fransk lokomotivkedel efter, at lokomotivet har kørt 40.000 km med intern vandbehandling.

Lidt om Japans jernbaner.

Af C. E. Andersen.

Fjerne og fremmedartede lande tiltrækker sig altid interessen i særlig grad. Lad os rette opmærksomheden mod Japan, hvis jernbaneforhold næppe er særlig velkendte.

Japan førte oprindeligt en isoleret tilværelse. Gennem lange perioder var det endog forbudt landets befolkning at rejse ud og se andre lande eller søge føling med mennesker i andre lande. Det var også forbudt fremmede at besøge landet. Samkvemmet mellem japanerne og de fremmede kunne ganske vist ikke hindres fuldstændigt.

Isolationen blev brudt udefra og det med magt. Den blev brudt af amerikanske krigsskibe, mod hvis kanoner, japanerne intet kunne stille op, da skibene en dag i 1854 ankrede op i Tokiobugten.

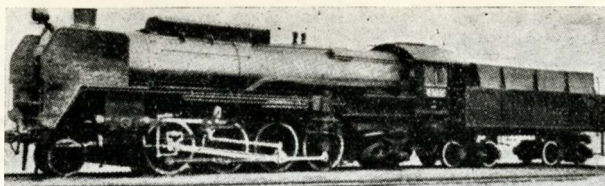
Amerikanerne kom imidlertid ikke for at erobre Japan, USA var jo på en måde isolationsistisk indtil allernyeste tid. Amerikanerne kom heller ikke for at hente guld. De ville blot tvinge japanerne til at interessere sig for omverdenen og optage handelsforbindelser.

Dette lykkedes over al forventning. Ingen kunne have drømt om den udvikling, det skulle føre til i det følgende århundrede. Både Kina, Korea, Rusland, USA, England, Frankrig og Holland måtte efterhånden føle det direkte.

Japanerne købte med største iver de amerikanske og europæiske varer og konkurrerede senere amerikanerne næsten helt ud i Østen. De udvandrede i stor stil til Hawaii-øerne, ja til selve USA. Dertil kom Japans politiske og militære ekspansion, der fulgte slag i slag og kun kunne standses ved verdenshistoriens største søkrig, som i første omgang var en uafbrudt række nederlag for USA's og det britiske imperiums samt Frankrigs og Hollands flåder.

Blandt de ting, den amerikanske kommandør viste Shogunen — den japanske kejsers højeste lensherre — ved hin historiske lejlighed for nær hundrede år siden, var der en modeljernbane med små damplokomotiver. Dette reklamemateriel tiltrak sig ligesom alt det andet de overraskede japaneres store interesse.

Det første resultat heraf blev bygningen af jernbanen fra Yokohama til Tokio, der blev indviet i 1872. Den kan opfattes som et sidestykke til jernbanen fra København til Roskilde, der var taget i brug 25 år tidligere.



Sidste type i godstogslokomotiver 1D1 bygget i 1944. Nogle blev ombygget til 2C2 persontogslokomotiver i 1948, og kom herved på højde med de nyeste persontogstyper.

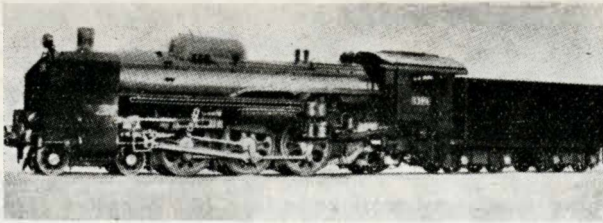
De japanske jernbaners historie begyndte altså sent. Men til gengæld skete der derefter en udvikling i rivende tempo. Slutresultatet er et jernbanesystem, der forholder sig til vort hjemlige omtrent som storstaten Japan forholder sig til Danmark.

Vi vil imidlertid springe over udviklingen og nøjes med at se på forholdene, som de er i dag. Japan er ligesom Danmark et øland. Men landskabet er ganske anderledes, fordi Japan er dannet ved vulkansk virksomhed. Derfor er både jordbunden og topografien højst forskellig fra det, vi er vænnet til at betragte som værende noget selvfølgeligt. På grund af terrainets ujævnhed og bjergarternes konsistens er det kun muligt at dyrke en lille del af landet. Japan er 9 gange så stort som Danmark. Men det opdyrkede areal er kun dobbelt så stort som det opdyrkede areal i Danmark. Dette gælder til trods for, at der er behov for føden til mange munde. Japan har ca. 19 gange så mange indbyggere som Danmark.

Disse forhold tjener som baggrund for jernbanernes anlægsmuligheder og opgaver.

Byerne ligger næsten alle ved kysten, som regel på steder, hvor der er særligt jævnt, og hvor der er et nogenlunde jævnt bagland og tilsluttende dale, som strækker sig op i bjergene. Tokio-området og Osaka-området er de vigtigste bebyggelseskomplekser. Hovedstadsområdet, Tokio med forstæder havde, før krigen ødelagde en væsentlig del af byen, 7—8 mill. indbyggere. Også bykomplekset Osaka-Kobe — Kyoto havde flere beboere end Danmark. Rundt omkring på øerne findes et stort antal byer med omkring hundrede eller nogle hundrede tusinde indbyggere; hertil kommer indbyggere i de omliggende landområder.

I et sådant land må jernbanerne naturligvis afvikle en vældig lokaltrafik mellem byerne og deres oplande og tillige en betydelig fjerntrafik mellem de folkerige bebyggelsesområder indbyrdes. Skibsfarten er kvantitativt set vigtigere



Persontoglokomotiv 2C1 bygget 1933—44.

end jernbanetrafikken, men den tjener navnlig massegodsbefordringen. Den samlede godstrafik på de japanske statsbaner var før krigen ca. 23 gange så stor som godstrafikken på vore baner, og persontrafikken ca. 18 gange så stor.

På grund af bebyggelsesfordelingen og terrainforholdene følger banerne og navnlig hovedbanerne som regel kysterne, dels for at holde sig nær havets niveau, og undgå stigninger, dels for at udnytte kystsletterne, hvor sådanne findes. Tværbaner strækker sig ind i landet følgende de af vandløbene udgravede dale opad, for sluttelig at køre gennem tunneller til dalene ned mod den anden side af øerne.

Den samlede længde af Japans jernbaner er ca. 24 000 km. Nettet er altså 5 gange så langt som Danmarks jernbanenet. De 24 000 km indbefatter dog privatbanerne, hvoraf mange er sporvejslignende lokalbaner. Statsbanernes længde er kun omkring 17 000 km. Vi skal her kun beskæftige os med dem.

Det er bemærkelsesværdigt, at der på dette ikke særlig omfattende jernbanenet findes 36 000 broer og 2 200 tunneller. Den længste bro er 1 200 m. Den længste tunnel er ca. 10 km. Tunnellerne har en samlet længde af ca. 700 km.

Jernbanerne præges naturligvis af mange stejle stigninger og mange snævre kurver. Derfor er mulighederne for at køre hurtigt meget begrænsede. Hvor der er nogenlunde jævnt, eller hvor linien er lige, kan man ikke vinde meget ved at køre hurtigt, fordi den samlede rejsetid væsentligt afhænger af hastighederne på de strækninger, hvor man ikke kan køre hurtigt.

Trods alt præsterer de japanske jernbaner ret bemærkelsesværdige hastigheder. Navnlig er de berømt for køreplanspræcision. Dette skyldes måske japanernes sans for orden.

Hastigheden må ses på baggrund af, at de japanske jernbaner er smalsporede.

Sporvidden er $3\frac{1}{2}$ engelske fod, altså 106,7 cm, ligesom i Java, New Zealand, det nordlige

og vestlige Australien, Sydafrika og mange andre steder. Sporvidden i Japan er ca. 38 cm mindre end i Vesteuropa, hvor sporvidden næsten allevegne er fra 143,3 til 144,5 cm.

Man har imidlertid længe haft planer om at ombygge alle banerne i Japan til det, vi kalder normalspor. Allerede under første verdenskrig blev der udarbejdet et projekt hertil. Som en forberedelse til den endelige realisering heraf har man gennem den sidste menneskealder bygget eller ombygget de første anlæg sådan, at man til sin tid uden videre kan forøge sporvidden. Også de nye vogne og lokomotiver er konstrueret med henblik på ændring til normalspor. Hjulene befinder sig et stykke indenfor aksellejerne og kan let forskydes, når tiden er inde til en samtidig ændring af alle baner og alt det rullende materiel.

Hvis ikke krigen var kommet, ville Japans baner måske i dag have været normalsporede. Nu må man slå sig til tåls med den mindre sporvidde indtil videre.

På lignende måde forberedte man i sin tid overgang fra sidebuffer, trækkrog og skruerkobling, som brugt i Europa til centralbuffer og automatkobling, som i Nordamerika. Omstillingen realiseredes i 1925 på en bestemt dato for godstogsmateriellets vedkommende og en anden dato for persontogsmateriellets vedkommende. Herved opnåedes betydelige lettelser for rangerarbejdet og øget sikkerhed. Desuden var den nye kobling stærkere. På den anden side undgik man ikke den ulempe, at centralbufferkoblingen ikke byder på samme elasticitet som det gamle system.

Godsvognene — ialt ca. 119 000, er overvejende toakslede. Men der er dog også mange fireakslede godsvogne.

Personvognene, hvis antal er ca. 11 000, er næsten udelukkende bogievogne, som regel 19—20 m lange. De ligner noget de amerikanske personvogne.

Damplokomotivernes antal er ca. 5.900. Om trent trediedelen, nemlig 1800, er 1D1-koblede godstogsmaskiner. Endvidere er der omkring 1100 eksprestogsmaskiner med 2C1-kobling. Alle disse er bygget siden første verdenskrig, idet 2C1-typen fremkom i 1919 og 1D1-typen i 1929.

Af andre nyere typer må fremhæves 1C1-koblede persontoglokomotiver, 2C2-koblede eksprestoglokomotiver og 1C2-koblede og 1E2-koblede tankslokomotiver. Dertil kommer en

mængde ældre typer bl. a. 1D-koblede godstogslokomotiver i meget stort antal.

Den 1D1-koblede godstogsmaskine og den 2C1-koblede persontogsmaskine kan omfattes som to versioner af samme hovedtype. De nøjagtige taldata er ikke forfatteren bekendt for de nyeste udførelser. Men for 1928—29-versionen gælder følgende:

2C1-maskinen, der nu var blevet trecylindret, vejer 81,0 tons; deraf er 46,3 tons adhæsiønsvægt. 1D1-maskinen vejer 78 tons, deraf 58,8 tons adhæsiønsvægt.

Drivhjulsdiametererne er henholdsvis 175 og 140 cm. Tenderens kapacitet er 17 tons vand og 12 tons kul. Dens vægt er 49,0 tons.

Det ses, at disse lokomotiver er på størrelse i vægtmæssig henseende med DSBs nyere lokomotiver, til trods for at de er smalsporede. Deres ydre dimensioner er ikke meget mindre end vore lokomotivers. Bredden er nemlig 280 cm og højden 400 cm.

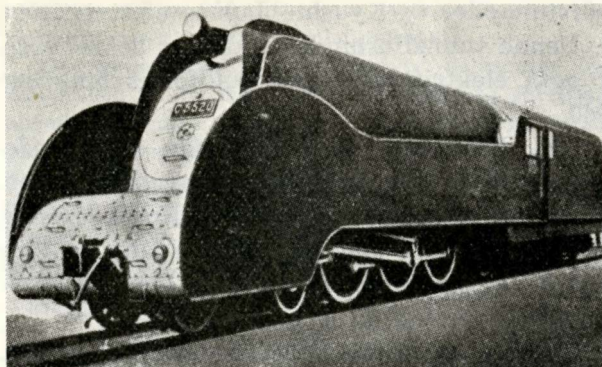
Nogle af 2C1-lokomotiverne fra tiden før krigen er strømliniebeklædte.

Efter krigen er en del 1D1-lokomotiver ombygget til 2C2-kobling. Dette er Japans nyeste og sværeste damplokomotivtype.

Amerikanerne, der er vant til at bruge meget store kedler, kritiserer de japanske lokomotiver for at have for små kedler og navnlig alt for små fyrkasser, hvilket bevirker, at lokomotiverne ikke kan udnyttes fuldt ud.

Lokomotiverne fyres med meget dårligt kul, simpelthen smuld, hvoraf ca. 90 pct. kan passere et halvtommenet. Det er måske et øjebliksfænomen. Men det bedrer naturligvis ikke forholdene.

Endvidere fyres der som oftest kun med en kort håndskovl, så kullene fordeles slet. Årsagen til, at der bruges en sådan lille skovl, er, at japanerne er små og har ringe fysisk kraft



Strømliniet damplokomotiv for passagertog på hovedstrækningerne.

og derfor ikke holder af at håndtere en stor skovl.

I denne forbindelse kan det nævnes, at fyrbødernes gennemsnitsalder kun er 18 år; og lokomotivførernes gennemsnitsalder er kun 20 år. Årsagen er, at det ældre personale sendtes til fronterne eller jernbanerne, navnlig i Manchuriet, hvorfra de fleste aldrig er sluppet tilbage.

Under disse omstændigheder skulle man synes, at der må være mulighed for betydelige fremskridt ved indførelse af automatfyring. Oliefyring kan formodentlig byde på endnu bedre resultater.

Men manglen af gode kul og olie i hjemlandet må tages i betragtning.

Dieseldrift er ikke indført i synderligt omfang. Men den almindelige udvikling og påvirkning fra USA, hvor man nu kun bygger diesellokomotiver, vil sikkert få følger. De særlige forhold, såsom damplokomotiver, fyring, smalsporet, de mange snævre kurver, de mange og store stigninger og tunnellerne taler til fordel for dieseldrift.

Omkring 500 km af det japanske statsbanelnet er elektrificeret. Man bruger 1500 volt jævnstrøm ligesom i Danmark. De elektriske lokomotiver er mest 1CC1- og 2CC2-koblede, eller rettere sagt 1AAA-AAA1 og 2AAA-AAA2-koblede, idet de har enkeltakseltræk. — De nyeste er strømlinieformede.

Det er særlig forstadsbanerne omkring Tokio, der er elektrificeret. Desuden er en række vanskelige bjergbanestrækninger elektrificeret. Endelig har man elektrificeret en betydelig del af hovedbanen langs Honshu's sydkyst, hvor Japans store byer ligger på striben.

Fra Honshu's vestlige ende er der en undervandstunnel, eller rettere sagt 2 adskilte en-



Strømliniet 2C-C1 elektrisk lokomotiv, der betjener hovedstrækningen Tokio—Numazu.

sporstunneller til Kyushu, Japans næstvigtigste Ø. Denne tunnelforbindelse, der er 8 km lang, er også elektrificeret. Den fuldførtes omkring 1940.

Ved denne tid iværksatte man omfattende undersøgelser med henblik på bygning af en tunnel fra Honshu's vestende til Korea. Denne tunnel ville blive omkring 200 km lang og dermed ca. 10 gange så lang som de længste alpe-tunneller.

Hvis Japan havde holdt sig udenfor krigen og fuldført de mål, som ingeniørerne og en del af politikerne og formodentlig også hærens ledelse havde sat sig, ville det sandsynligvis have været muligt nu i 1950 eller 1955 at køre med bredsporet elektriske jernbanetog uafbrudt fra Tokio—Yokohama til Tientsin—Peking.

Men krigen har hindret alle planers realisering, foruden at den har bragt store direkte ødelæggelser.

Nu i 1950 er fremtidsudsigterne lige så usikre som i 1940. Så man kan ikke spå noget.

Litteratur:

- 1) Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1. juni 1931.
- 2) Railway Age, 17. april 1948.
- 3) Railway Gazette, 21. maj 1950.

Lokomotivfører-statistik.

»SJ-nytt«, der er tidsskrift for Statens Järnvägers Personale og som udgives af de svenske statsbaner, bringer i sit juni nummer følgende muntre skildring:

Lokomotivfører Anders Nordqvist, Ystad, er tydeligt en statistik-interesseret herre. Han fyldte 63 år her i april og afgik med pension den 1. maj efter at have været i jernbanernes tjeneste fra den 1. april 1903. Hr. Nordqvist har bevaret optegninger fra hele sin jernbanetid, altså i 47 år og 1 måned, hvoraf i lokomotivtjenesten i 44 år og 4 måneder, d. v. s. siden 18. november 1905.

I sine optegninger fortæller han, at han har kørt 1.478.354 km + 100.000 km ved rangering; således kørt jorden rundt ved ækvator 36 gange og lidt til; udført 13.662 dagsarbejder med 122.106 timer; under denne tid gået op og ned på lokomotivet 102.576 gange; afgået fra perronen i Ystad 12.636 gange og standset der ligeså mange gange.

Kørt strækningen Ystad—Eslöv—Ystad 5308 gange, strækningen Ystad—St. Olof—Ystad 4382 gange, strækningen Ystad—Malmø—Ystad 1524 gange samt strækningen Ystad—Köpingebro—Ystad, 8 km, 12.958 gange.

Under denne tid snurrede drivhjulene rundt 295.670.800 gange; drejet styringsskruen for frem

og bak 493.960 gange; spændt og løst dampbremsen (lokobremser) 582.400 gange.

Taget 32.523 tons kul på lokomotiverne, hvortil kommer i 8 år 4188 tons tørv foruden en del mindre kvantiteter brændsel af anden karakter under forskellige krigsperioder.

Af dette brændsel har han i sin lokomotivfyrbørdetid selv brændt op 17.000 tons kul, hvilket udgør, regnet efter 4 kg på hver skovl, 4.250.000 skovlfulde kul.

Bladet slutter: lokomotivfører Nordqvist kan altså nyde sin hvile med ære efter vel udført tjeneste.

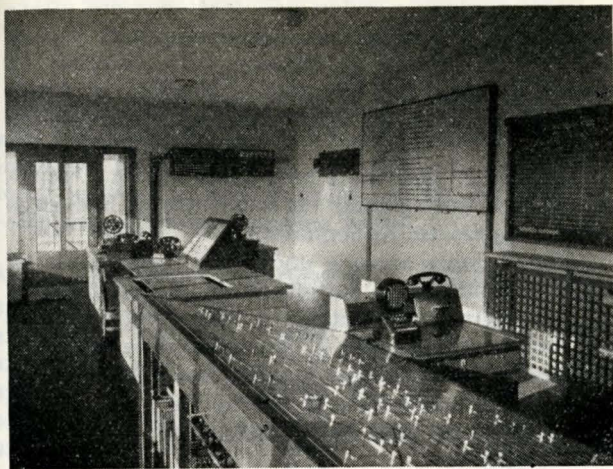
Måske vi her i landet har en lokomotivmand med samme statistiske interesser, det ville da være fornøjeligt at høre om de resultater han er kommet til.

Det mest moderne signalsystem på de tyske jernbaner.

Fornylig er den første jernbane-fjernsyns blokpost blevet taget i brug af de tyske jernbaner på Landshut station. Ved indførelsen heraf bliver der for fremtiden kun brug for een blokpost selv på store stationer. En model over spor og sporskifter er monteret på et bord. Sporskifters og signalers position såvel som spor, der er blokeret af vogne og maskiner, angives automatisk ved lysende punkter og striber.

Systemet virker på den måde, at man slutter små kontakter, som er forbundet med de enkelte arrangementer (sporskifter og signaler), som skal betjenes. Der må altid sluttes to kontakter sammen af sikkerhedsgrunde. En rødt lysende pil på sporet viser, at et tog kommer. Så viser sporet, på hvilket toget løber, sig som en gul lysstribe. Dette er tegn til tjenestemanden til at sætte indkørsels-signalet. Ved at han slutter kontakten for indkørselssignalet med den ene hånd og indkørselssporets med den anden, går alle sporskifterne automatisk i de rette stillinger; den sædvanlige lås vises ved gule lysglimt på hele kørselssystemet fra spor til perronerne, så at toget kan komme ind på stationen. I overensstemmelse med togets bevægelser





skifter de sporafsnit og sporskifter, der passerer, fra gult til rødt på planen og slukkes, så snart toget har forladt dem. Efter at toget er kørt til perronen, slukkes lyset på sporskifterne, indkørselssignalet skifter til rødt igen, og de sporskifter, der har været i brug, er frie igen for andre passagerer — og rangertog.

Den nye fjernsyns-blokposts største betydning ligger i den væsentligt forøgede driftssikkerhed, fordi alle sporskifternes stillinger, såvel som alle togbevægelser kan ses på bordmodellen i blokposten uafhængigt af nat og tåge.

Man vil først afvente forsøget med det nye arrangement, før man træffer bestemmelse om, hvorvidt en anden vigtig station med stærk rangertjeneste også skal forsynes med fjernsynsblokpost.

Günther Stetza, Essen.

Statsanstalten for Livsforsikring. Årsberetning for 1949.

I disse dage har Statsanstalten udsendt sin beretning for 1949, en beretning, der ligesom de tidligere års regnskab for landets ældste og største livsforsikringsvirksomhed præges af Statsanstaltens store og stadigt voksende udbredelse.

Ren tilgang af livsforsikring androg 118 mill. kroner. På grund af forsikredes død er udbetalt 7 mill. og ved forsikringstidens udløb 11 mill. Bestanden af livsforsikringer beløb sig ved årest udgang til 1½ milliard kr.

Men hertil kommer så alle renteforsikringerne (c: Pensionsforsikringer, livrenter, overlevelsenserter). Her er bestanden vokset fra 50 mill. kr. årlig til 54 mill. kr. årlig hævnning.

Over 20.000 begæringer og helbredsoplysninger har været til bedømmelse i årets løb, og 335 forsikrede har fået præmiefritagelse efter de gældende regler.

Det sker jo, at en forsikringssøgendes helbred ikke er så godt, og at der derfor fastsættes en højere præmie etc. for den pågældende; dette er sket i godt 1200

tilfælde, og i ca. 250 tilfælde er sådanne skærpede betingelser enten bortfaldet eller mildnet.

De samlede aktiver og passiver balancerer med 745.000.000 kr. og med denne balancekonto går Statsanstalten så ind i det sidste år i den femårige bonusperiode, der udløber den 31. december 1950; når dette tidspunkt er passeret, foretages den sædvanlige omfattende statusopgørelse, der skal klargøre, hvor stor bonus der kan udbetales de forsikrede ved bonusudbetalingen, der antagelig vil finde sted i foråret 1952.

I løbet af 1949 har Statsanstalten placeret ialt 68 mill. kr., hvoraf godt 5 mill. kr. er udlånt til forsikrede mod sikkerhed i forsikringspolicens tilbagekøbsværdi; der er her en stigning fra 1948, hvor beløbet androg godt 4 mill.

Efter tegningen i den forløbne del af indeværende år at dømme venter man sig også et gunstigt resultat i år, idet summen af de i år tegnede forsikringer ligger højere end på det tilsvarende tidspunkt i fjor.

Honorarer og understøttelser.

Den 2. juni d. å. har finansministeriet tilskrevet samtlige ministerier og styrelser således:

»Det meddeles herved, at folketingets finansudvalg i skrivelse af 24. maj d. å. har givet sin tilslutning til, at tillæget til de på finansloven opførte honorarer forhøjes med 5 pct. til 55 pct., at tillæget til de på finansloven bevilgede understøttelser, der ikke falder ind under den ved finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 etablerede nye understøttelsesordning, og hvortil der hidtil har været ydet procenttillæg, ligeledes forhøjes med 5 pct. til 55 pct., samt at de i tjenestemandslovens § 969, stk. 3, hjemlede bestillingstillæg for nat-tjeneste forhøjes med 55 pct. i stedet for som hidtil med 50 pct., alt med virkning fra 1. april 1950 at regne.

Det tilføjes, at tillæget til de honorarer og understøttelser, der udbetales af finansministeriet, vil blive anvist ved finansministeriets foranstaltning, samt at den fornødne hjemmel til forhøjelse af bestillingstillægene for nattjeneste vil blive tilvejebragt af finansministeriet ved optagelse af en dertil sigtende tekstanmærkning til § 24 på tillægsbevillingsloven for finansåret 1950/51.»

P. M. V.

E. B.

(sign.) Hugo Engmann.

„Lanternen“

afholder skovtur onsdag den 30. august ud i det uvisse. Mødested ved »Landsoldaten« på Rådhuspladsen kl. 15,30 pr.

Madpakke medbringes. »Lanternen« sørger for rejsehjemmel.

Program. ? Fine præmier, musik og bal.

Der serveres 2 snaps og 1 øl til maden.

Prisen pr. deltager er 5,00 kr.

Indtegningen, som slutter tirsdag den 22. august 1950 kl. 10,00, finder sted på Gb — Av — samt på telf. SU 6495 ulla samt TR 2183. Bestyrelsen.

Dansk Jernbane Forbunds kongres.

Nyborg, eller nærmere betegnet kurhotellet »Nyborg Strand«, er efterhånden blevet et yndet sted for samling af kongresser, møder etc.

Som den anden jernbaneorganisation i år afholdt Dansk Jernbane Forbund sin 36. ordinære kongres i Danehoffernes by i dagene 21.—23. juni.

Forbundets ca. 10.700 medlemmer var gennem kategoriafdelingerne repræsenteret af 199 delegerede — en anselig forsamling. Også gæsteantallet var stort, i alt var der fra samarbejdende organisationer i ind- og udlandet mødt 20 gæster foruden forbundets 14 æresmedlemmer.

Forretningsfører P. Madsen åbnede kongressen med en kort tale, hvori han fremhævede den to-årige periodes erfaringer på det faglige og politiske område.

Forretningsføreren sluttede sin tale med en velkomst til delegerede og gæster.

Forsamlingen sang derefter kongressens åbningsang, skrevet af forfatteren Chr. Stub Jørgensen.

I en smuk tale mindede Madsen de afdøde medlemmer og oplæste navnene på dem, der havde mistet livet under udførelsen af gerningen. Ikke mindre end 13 af forbundets medlemmer havde i de forløbne to år sat livet til i tjenesten.

Som et supplement til de trykte kvartalsberetninger aflagde forretningsføreren en udførlig beretning på ca. fire timer.

Den efterfølgende debat var præget af saglighed og almindelig tilfredshed med den siddende ledelses arbejde.

Virksomhedsberetningen blev enstemmigt godkendt i en udtalelse fra kongressen, hvori man bl. a. anerkender Centralorganisation I's indsats i lønsager, udtaler en tak til finansminister H. C. Hansen for hans indsats under forårets lønforhandlinger for at tjene de lavest-lønnede tjenestemænds interesser. Det pålægges hovedbestyrelsen at arbejde for en udligning af den forskel, der findes i lønningerne mellem forsørger og ikke-forsørger, samt at forhindre at forskellen mellem de lavere og højere lønninger uddybes, at de gældende bestemmelser for ydelse af reguleringstillæg ikke ændres til ugunst for de lavere lønningsklasser.

Man erklærer sig tilfreds med samarbejdsudvalgenes oprettelse, men ønsker iværksat et særligt og effektivt arbejde for at dygtiggøre medlemmer og særlig tillidsmænd til arbejdet i samarbejdsudvalgene.

Man anerkender arbejdet inden for Transportorganisationernes Trafikudvalg og de forbedringer, der er sket i tjenestetidsbestemmelserne, men beklager, at der indenfor statsbaneadministrationen ikke har kunnet findes bedre forståelse for gennemførelse af disse ændringer i den ånd, hvori tjenestetidsudvalget foreslog ændringerne.

Sluttelig tilsiger kongressen sin støtte til den socialdemokratiske regering og den politik, den har ført som mindretalsregering og opfordrer alle forbundets medlemmer til at være med til at imødegå enhver splittelsestendens.

På kongressens anden dag foretoges om eftermiddagen en udflugt til Svendborgsund. Turen, der var tilrettelagt af Nyborg fællesafdeling og hvori deltog ca. 500 mennesker, sluttede på Christiansminde med fællesspisning og efterfølgende »svingom«.

Kongressen genvalgte med akklamation P. Madsen som forretningsfører og besluttede at henlægge næste kongres til København.

Efter 3 dages arbejde under god mødekultur og saglig behandling af dagsordenens mange punkter kunne kongressen afsluttes, og man forstår forretningsføreren udtalelse i sin afslutningstale om, at dagenes forhandlinger havde givet ham tillid til, at forbundet skulle vide at hævde sig på de mange steder, hvor det skal have indflydelse.

**Personalialia.**

Forfremmelser pr. 1-8-1950.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- E. L. B. Wedebye, København Gb, i Lunderskov.
- A. Preisler, Roskilde, i Esbjerg.
- J. H. Larsen, Slagelse, i Tinglev.

Forflytninger pr. 1-8-1950.

Lokomotivførere:

- O. Larsen, Viborg, til Aarhus.
- S. A. Rasmussen, Tinglev, til Esbjerg.
- B. T. J. Henriksen, Odense, til Nyborg.
- K. W. Christensen, Lunderskov, til Viborg.
- H. Johnsen, Esbjerg, til Odense.

Sangforeningen.

Lokomotivførernes Sangforening afholder udflugt tirsdag den 15. august d. å.

Deltagerne samles kl. 10,50 ved Enghave station, hvorfra vi kører ud på en herlig tur.

Første del af turen ender ved et smukt beliggende sted, hvor den medbragte frokost nydes, og hvor vi tilbringer et par fornøjelige timer.

I tilfælde af dårligt vejr kan vi komme i hus.

Anden del foregår gennem et smukt landskab og ender ved et idyllisk sted, hvor foreningen er vært ved en middag. Der er der også lejlighed til et par timers fornøjeligt samvær.

Tredie del af turen slutter på Toftegårdsplads ca. kl. 23,00.

Prisen pr. deltager er 12 kr. — Ikke-medlemmer 20 kr.

Anmeldelse om deltagelse kan ske til formanden, S. A. Andersen (Stig), Rødtjørnevej 32, Vanløse, telf. Damsø 2547, og kassereren, Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby, telf. Valby 5831, eller på de fremlagte lister på opholdsstuerne.

Sidste frist for anmeldelse er mandag den 7. august kl. 12,00.

p. b. v.

S. A. Andersen (Stig).

Den gensidige Uheldsforsikrings-Forening for de danske Statsbaners Personale.

Beretning og regnskab.

Antallet af anmeldte skader har i det forløbne år været lidt større end i det foregående år. Skadeprocenten har udgjort 7,57 pct. mod 6,88 pct. året forud. Iøvrigt henvises til nedenstående oversigt over skadeprocentens svingninger gennem årene.

År	Antal skader	Medlemstal	Antal skader i pct. af medlemstallet
1930	392	5150	7,61
1931	408	5208	7,83
1932	405	5157	7,85
1933	423	5107	8,21
1934	469	5126	9,15
1935	479	4973	9,63
1936	485	4924	9,85
1937	469	4881	9,61
1938	462	4888	9,46
1939	454	4953	9,18
1940	476	5187	9,19
1941	535	5671	9,43
1942	537	5927	9,06
1943	559	6199	9,01
1944	525	6380	8,23
1945	558	6428	8,68
1946	499	6574	7,59
1947	481	7083	6,79
1948	511	7430	6,88
1949	592	7816	7,57

Ved forrige regnskabsårs afslutning henstod som uafgjort 97 skadetilfælde.

I det forløbne år er der anmeldt 559 nye tilfælde, og 19 tidligere afgjorte skader er genoptaget til behandling. Af disse ialt 675 tilfælde blev de 592 afreguleret inden årets udgang, således at der som uafgjort henstod 83 skadetilfælde, deraf 4 krigsskader, som afventer afgørelse fra direktoratet for ulykkesforsikring.

Af de 592 afregulerede skadetilfælde er 526 endelig afgjort ved udbetaling af dagsersatning. 29 tilfælde medførte invaliditetserstatning. 6 tilfælde dødsersatning. I 8 tilfælde måtte erstatningskrav afvises, og i 23 tilfælde frafaldtes erstatningskrav.

Udførlig beretning vedrørende de afregulerede skader udsendes som særlig bilag.

Foreningens medlemsantal var ved forsikringsårets begyndelse den 1. december 1948 7430. I årets løb er 256 medlemmer udmeldt (afsked 190, død 44, udm. 22), og 642 er indmeldt. Medlemsantal pr. 30. november 1949: 7816. Fremgang 386 medlemmer.

Af foreningens medlemmer er 450 pensionerede tjenestemænd.

Driftsregnskab for regnskabsåret

1. december 1948—30. november 1949.

	IN D T Æ G T:	Kr. Ø.
1. Skadereserve fra forrige år	35 000. 00
2. Indbetalt præmie	102 574. 14
3. Renter	6 701. 43
		<u>144 275. 57</u>

U D G I F T: Kr. Ø.

1. Erstatninger	.....	63 783. 00
2. Krigsskadeerstatninger	.....	2 000. 00
3. Løgehonorarer m. m.	.....	1 273. 00
4. Administration:		Kr. Ø.
a. Lønning til styrelse og medhjælp	.....	16 955. 47
b. Præmieopkrævning	.....	3 420. 26
c. Repræsentantskabet	.....	2 209. 85
d. Styrelses- og revisionsmøder	.....	333. 20
e. Indmeldelsehonorarer	.....	3 066. 25
f. Porto, telefon m. m.	.....	1 089. 52
g. Stempelmærker	.....	200. 00
h. Maskinskrivning	.....	80. 00
i. Tryksager	.....	2 143. 60
j. Juridisk assistance	.....	50. 00
k. Depotafgift	.....	66. 50
l. Diverse (repræsentation, formuestigningsafgift, nyt kartotek m. m.)	.....	1 096. 43
m. Afskrivning paa inventar	.....	88. 92
		<u>30 800. 00</u>
5. Overført til skadereservefonden	.....	40 000. 00
6. » » reservefonden	.....	6 419. 57
		<u>144 275. 57</u>

Status pr. 30. november 1949.

A K T I V E R: Kr. Ø. Kr. Ø.

1. 18000 kr. 4 pct. statsoblig. af 1942. Kurs pr. 30. november 1949 95 ¹ / ₂	.....	17 190. 00
2. 11000 kr. 4 pct. statsoblig. af 1941. Kurs pr. 30. november 1949 96 ³ / ₄	.....	10 642. 50
3. 3000 kr. 5 pct. statens boligfond 3. serie. Kurs pr. 30. november 1949 103 ³ / ₄	.....	3 112. 50
4. 10000 kr. 4 ¹ / ₂ pct. Kbh. Komm. lån af 1937. Kurs pr. 30. november 1949 101	.....	10 100. 00
5. 9000 kr. 4 pct. Kbh. Komm. lån af 1934. Kurs pr. 30. november 1949 99 ³ / ₄	.....	8 977. 50
6. 4000 kr. 4 pct. komm. kreditf. 8. serie. Kurs pr. 30. november 1949 91 ¹ / ₂	.....	3 660. 00
7. 20000 kr. 4 pct. Kbh. kreditf. 11. serie. Kurs pr. 30. november 1949 92 ¹ / ₄	.....	18 450. 00
8. 9000 kr. 4 pct. østift. kreditf. 16. serie. Kurs pr. 30. november 1949 91 ¹ / ₂	.....	8 235. 00
9. 15000 kr. 4 pct. østift. kreditf. 15. serie. Kurs pr. 30. november 1949 92	.....	13 800. 00
10. 13000 kr. 4 pct. østifternes kreditf. 14. serie. Kurs pr. 30. november 1949 91 ¹ / ₂	.....	11 895. 00
11. 11000 kr. 4 pct. østifternes kreditf. 13. serie. Kurs pr. 30. november 1949 93 ¹ / ₄	.....	10 257. 50
12. 6000 kr. 4 pct. østifternes kreditf. 11. serie. Kurs pr. 30. november 1949 93	.....	5 580. 00
Nominal værdi: 129 000 kr.		
Kurs værdi pr. 30. novb. 1949		<u>121 900. 00</u>

Inventar.

13. Inventarets værdi den 1. december 1948	.....	889. 25
Afskrivning 10 pct. af 889,25	.....	88. 92
		<u>800. 33</u>

Bank Konto.

14. Bankbeholdning i Den danske Landmandsbank:	
Check konto nr. 353.....	11 086. 74
Indlaans konto nr. C. 66041.	415. 75
Laane- og Sparekassen f. Embeds- og Bestillingsmænd konto B. 3016.....	35 921. 27
	<u>47 423. 76</u>
15. Kontant og giro beholdning.....	10 601. 54
	<u>180 725. 63</u>

PASSIVER: Kr. Ø. Kr. Ø.

Skadereservefonden.

1. Overført fra driftsregnskabet 40 000. 00

Reservefonden.

2. Beholdning pr. 1. decbr. 1948 . 130 539. 85
 Overført fra driftsregnskabet . 6 419. 57
 Beholdning pr. 30. novbr. 1948 136 959. 42

Kursreguleringsfonden.

Kr. Ø.

3. Beholdning pr. 1. decbr. 1948 .	3 621. 21
Kursgevinst ved indkøbte obligationer.....	50. 00
Kursregulering pr. 30. novbr. 1949	95. 00
Beholdning pr. 30. novbr. 1949	<u>3 766. 21</u>
	<u>180 725. 63</u>

København d. 10. februar 1950.

J. K. F. JENSEN
HJ. JENSEN

C. A. GUSTAVSEN
P. FROM HANSEN
Kasserer.

Ovenstående regnskab er revideret og fundet overensstemmende med bøger og bilag. De opførte bank-, sparekasse-, obligations- og kontantbeholdninger er kontrollerede ved eftersyn.

København d. 15. februar 1950.

A. HEEDE

C. F. W. POULSEN

Forsikringsforholdene i september kvartal 1949

Fareklasse	Død kr.	Invaliditet kr.	Dagpenge 4' dagen kr.	Dagp. 22' dagen kr.
A I	3.171.500	6.009.000	1.974.00	
A II	2.986.500	4.934.000	2.098.00	
A III	9.859.000	15.380.000	9.340.00	
B I	740.000	1.213.000		453.50
B II	347.000	527.000		236.00
B III	1.610.000	2.222.000		968.00
Tilsammen	18.714.000	30.285.000	13.412.00	1.657.50
+ eller ÷ i forhold til sept. kv. 1948...	kr. + 1.358.000	kr. + 2.259.000	kr. + 1.372.00	kr. + 37.00

Oversigt for regnskabsåret 1948/49 = 4 kvartaler

Fareklasse	Præmieindtægt (4 kvartaler) kr.	Udbetalte erstatninger (4 kvartaler)					% af præmieindtægt
		Død kr.	Invaliditet kr.	Dagpenge kr.	Omkostn. kr.	Ialt kr.	
A I	7.714	—	—	1.714	91	1.805	23
A II	13.578	1.000	880	6.352	214	8.446	62
A III	72.907	11.000	15.170	27.777	894	54.841	75
B I	1.152	—	—	—	—	—	—
B II	927	—	—	129	6	135	15
B III	6.296	—	800	961	68	1.829	29
Ialt....	102.574	12.000	16.850	36.933	1.273	67.056	65
% af præmieindtægt:		12	16	36	1	—	65

Renteindtægten i ovennævnte periode udgør kr. 6.701,43
 Formuefremgangen i samme periode har været kr. 11.564,57

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269. — Kontortid kl. 10—16.
 Postkonto 20 541.