



20. Aarg. Nr. 8.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. April 1920.

Generalstrejken.

Det virkede som en Bombe blandt mange af vore Medlemmer, at Hovedbestyrelsen havde besluttet, at Dansk Lokomotivmands Forening skulde indtræde i den proklamerede Generalstrejke. Medlemmerne kunde naturligvis ikke straks forstaa, at en faglig Organisation skulde tage Standpunkt til en Strid, der efter manges Mening var af ren politisk Karakter.

Naar Hovedbestyrelsen alligevel bestemte, at Organisationens maatte gaa med til Generalstrejken, var det fordi man saa, at der var ingen anden hæderlig Vej. Enhver anden Beslutning vilde have stillet Lokomotivpersonalet paa en Plads blandt de faglige Organisationer, som hverken Organisationens eller vore Medlemmer kunde være tjent med.

Det er naturligvis rigtigt, at Situationen var hidført af Politikere, og derfor kunde siges at være vor Organisation uvedkommende som faglig Organisation. Den Omstændighed, at den største Del af vore Medlemmer tog Parti mod den nye Regering skal ikke her behandles, og har ikke været af endelig Betydning ved Hovedbestyrelsens Beslutning.

I samme Øjeblik De samvirkende Fagforbund havde taget Standpunkt, havde besluttet at erklære Generalstrejke, var Spørgsmaalet ikke længere et politisk Spørgsmaal alene, men i sine Virkninger for alle faglige Organisationer i høj Grad et fagligt Spørgs-

maal, som ogsaa vi maatte tage Stilling til. Ikke alene maatte vi tage Stilling, men vi maatte tage den saaledes, at der ikke aabnedes Rum for Tvivl af nogen Art, at der ved Beslutningens Udførelse ikke blev nogen Slingren, men derimod Enighed og Fasthed i Rækkerne.

Hovedbestyrelsen kunde ikke heller gaa Urafstemningens Vej, dertil var der ikke fornøden Tid. Hovedbestyrelsen maatte altsaa selv træffe Bestemmelse paa Organisationens Vegne, i sikker Forventning om, at Medlemmerne, naar en saadan Ordre udsendtes, blindt vilde adlyde i Tillid til, at Hovedbestyrelsen samtidig havde overvejet Sagen meget nøje og var kommen til det Resultat, at det var det, der tjente vor Organisation og Medlemmerne bedst.

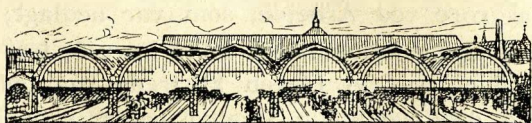
Sagen er jo den, at i samme Øjeblik De samvirkende Fagforbund, saavel som andre Fagorganisationer, der staar udenfor, havde besluttet at gaa i Generalstrejke, saa var Stillingen given for flere Tjenestemandorganisationer, deriblandt Dansk Jernbane-Forbund, og samtidig for os. Stillingen var given, for saa vidt vi derefter ikke kunde udrette Tjeneste uden i Forbindelse med Strejkebrydere, ja, det vilde være næsten en Umulighed for os at komme paa Maskinen uden at røre ved Arbejde, som var nedlagt; det vil sige, at dersom vi vilde have fortsat Arbejdet, var vi bleven klistrede saa tæt op ad den eventuelle Strejkebryder, at vi ikke havde været til at kende fra hinanden. En

saadan Stilling var vore Medlemmer ikke tjente med og vor Organisation endnu mindre. Vi maa huske paa, at Maskinarbejdere, Depolarbejdere, hele Stationspersonalet — med Undtagelse af Jernbaneforeningens Medlemmer — hele Togpersonalet havde eller ville slutte sig til Strejken. — Vi havde saaledes intet Valg. — Enten gaa i Takt med de øvrige Organisationer, og derved bevare og styrke vort Sammenhold, bevare og styrke vor Anseelse som faglig Organisation, eller vi maatte blive og udføre Tjeneste i de enkelte Tog, der kun kunne samles ved Hjælp af eventuelle Strejkebrydere, og derved blive slaaet i Hartkorn med de Organisationer, der nok vilde være med, naar der var noget at hole og naar der ingen Fare var, men som trækker sig fornemt tilbage fra Kampen, naar det alene er Kammeratskabet eller Samhørigheden med andre Organisationer, det drejer sig om.

Hovedbestyrelsens indgaaende Overvejelser maatte saaledes føre til Beslutning om vor Organisations Deltagelse i den samlede Arbejderaktion.

Det er med Stolthed, at vi nu, efter at Kampen heldigvis er undgaaet, kan notere, at Medlemmerne i alle Afdelinger Landet over har meldt en enstemmig Tilslutning. Har meldt, at selv om der var en Del, der personlig var Modstandere af at gaa i Strejken, dog erklærede, at de satte Organisationens Ære og Beslutning over deres egne Ønsker og Sympatier og vilde følge Parolen.

Det er med Stolthed og Glæde, at vi noterer dette, thi det beviser os, at vi har naaet det Maal, at Organisationen er bleven en stærk og maalbevidst Fagorganisation, der med Fasthed hurtig og resolut kan gennemføre en Ordre med al fornøden Disciplin i Rækkerne.



Generalstrejken og Kravene.

Blandt de Krav, der rejstes af Arbejderorganisationerne, var der ogsaa Kravet om Arbejdernes Andel i Bedriftsledelsen gennem Oprettelsen af Driftsraad.

Tjenestemændenes Strejkekomite tilstillede derfor ved en Deputation Regeringen følgende Skrivelse:

„Den af Dansk Lokomotivmands Forening, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation (D. S. B.), Dansk Jernbane Forbund, Centralorganisationen for Telefonstanden i Danmark, Dansk Postforbund og Dansk Telegrafforbund nedsatte Strejkekomité, skal overfor Regeringen fremsætte følgende Krav:

Der nedsættes af Regeringen en Kommission eller et Udvalg, hvori Repræsentanter for vore Organisationer faar Sæde, med den Opgave at undersøge og afgive Betænkning om i hvilket Omfang og paa hvilken Maade, der kan gives Tjenestemændenes Organisationer Medindflydelse paa de forskellige Statsvirksomheders respektive af Staten koncessionerede Selskabers Bedriftsledelse og Arbejdsforhold.

Kommissionen nedsættes snarest muligt, og dens Arbejde maa være tilendebragt inden Aarets Udgang. Organisationerne maa begære Regeringens Tilsagn om dette Kravs Opfyldelse saa betids, at vi endnu Dags Aften kan faa meddelt vore Medlemmer, at den bebudede Strejke aflyses.“

Deputationen blev vel modtaget, men Statsministeren udtalte, at Forlangendet var noget svært for det ny Ministerium at udtale sig til endnu inden Ministrene havde taget Plads paa Stolene. Han maatte i det mindste først have talt med sine Kolleger i Ministeriet.

Senere paa Dagen modtog Organisationerne Svar fra Ministeriet ved Statsraadssekretær Fr. V. Petersen, der meddelte, at Ministeriet vilde tage Spørgsmaalet under nøje og velvillig Overvejelse.

Et andet Spørgsmaal, der særlig angik Jernbaneorganisationerne, og som vi mente ogsaa burde finde sin Løsning, er Spørgsmaalet om Udstedelse af generelle Bestemmelser og Fortolkninger af disse. Vi tænker her bl. a. paa den Rundskrivelse om Fastsættelse af Betingelser for Udbetaling af Natpenge. Det har jo udviklet sig saaledes, at der ofte ved Organisationernes Forhand-

linger opnaas at faa gode Reglementer — men desværre, de læses af den ene Embedsmand paa en Maade og forstaas paa en anden Maade og bringes til Udførelse paa en tredje Maade.

Organisationen forlangte at faa Lejlighed til, inden der udtædes generelle Bestemmelser om Løn, Arbejdstid m. m., at udtale sig om disse.

Generaldirektøren lovede at imødekomme Organisationerne paa dette Punkt, hvorefter den tillyste Generalstrejke hævedes.

Vi er overbeviste om, at vore Medlemmer vil føle sig tilfredse med Organisationens Holdning under Forberedelserne til Generalstrejken.

M. M.

„Organisationsmænd“.

I Følge Opslag i Bladens Vinduer og gennem Bladnotiser har man erfaret, at mange af Jernbaneforeningens Medlemmer protesterede mod at følge deres Hovedbestyrelses Arbejde om ikke at optage nedlagt Arbejde.

Et særtigt ondartet Eksempel er præsteret af nogle „Herrer“ i Vamdrup, der har tilstillet vor Afdeling samme Sted en Skrivelse, som vi her påtrykker:

Til

Lokomotivmandsforbundets Medlemmer,
Vamdrup.

For at Samarbejdet mellem os alle ogsaa i Fremtiden kan blive saa udmærket, som Tilfældet hidtil har været, er det nødvendigt, at intet „stikkes under Stolen“, og vi vil derfor tillade os som Medlemmer af Jernbaneforeningen at meddele Dem, hvorfor vi ikke kan sympatisere med den truende Generalstrejke:

Vi har hidtil som Medlemmer af vor Fagorganisation fulgt dennes Parole; men naar man gaar bort fra de hidtil fulgte Linier og uden nogen Urafstemning blandt Personalet søger at benytte vor faglige Organisation til politiske Formaal, maa vi paa det bestemteste protestere.

Politiske Spørgsmaal bør afgøres af Stemmesedlen.

I faglige Spørgsmaal kan man bruge Strejkevaabnet.

Statsfunktionærerne bør ikke lade sig bruge til Fremme af ensidige politiske Formaal.

Personalets Pligt overfor det hele Statssamfund staar over Partipolitikken, og det synes os en Uretfærdighed mod Samfundet at erklære Generalstrejke paa det foreliggende Grundlag.

Hvilken Stilling Medlemmer af andre Foreninger mener at maatte tage til Sagen, ønsker vi selvfølgelig ikke at blande os i.

Med Undtagelse af ganske enkelte Stationer, hvorfra Svar endnu ikke er indgaaet, har alle Stationer og Holdepladsers Jernbaneforeningspersonale tiltraadt Protesttelegram mod Generalstrejken.

Vamdrup, den 2. April 1920.

Paa flere Kontoransattes Vegne:

M. B. Frost.

Vi skulde ikke ofre disse „Herrer“ nogen særlig Opmærksomhed, dersom man havde holdt sig indenfor egne Rammer; men naar man viser sig i Besiddelse af en saa uhørt Frækhed endogaa at opfordre Medlemmer af andre Organisationer til at begaa Forræderi med deres Organisation, saa kan vi ikke undlade at stille dem frem i Dagens Lys.

Vi skal derfor tillade os at oversætte bemeldte Skrivelse paa godt klart Organisationsdansk.

Derefter er Skrivelsens Indhold følgende:

„For at vi ikke skal risikere andet end at udsætte vort og vor Organisations gode Navn og Rygte for vore Medansattes Ringeagt, er det nødvendigt at fortælle al Verden, at Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse har været ganske uberettiget til at paastaa, at Jernbaneforeningen er en faglig Organisation.

Vi, der hidtil prompte har modtaget og indkasseret de Goder, vor Organisation, uden Risiko for vore Personer, har skaffet, skal meget have os frabedt, at vor Hovedbestyrelse gør Forsøg paa at vise Kollegialitet mod vore Medansatte.

Vi tillader os herved paa denne underfundige Maade at opfordre ogsaa Medlemmer af andre Organisationer til at forraade deres Organisation og til at agere som Strejkebrydere, hvor det maatte blive forlangt.

Idet vi bringer denne vor Beslutning til vore Medansattes Kundskab, undlader vi ikke at paastaa, at Jernbaneforeningspersonalet,

med Undtagelse af ganske enkelte Stationer, er „Herrer“ af samme pyntelige Race som os.“

Vi haaber imidlertid, at den største Del af Jernbaneforeningens Medlemmer vil protestere meget skarpt mod d'Hrr. M. B. Frost og Konsorters Paastand, og vi skal derefter overlade disse „Organisationsmænd“ til vore Medansattes Dom. M. M.

Natpengene.

Fællesudvalget har under 18. Marts d. A. fremsendt en saalydende Skrivelse til Generaldirektoratet for Statsbanerne:

„Fællesudvalget er ved 1. Distrikts Rundskrivelse af 24. Februar d. A. blevet bekendt med, at Generaldirektoratet har gjort Indstilling til Ministeriet for offentlige Arbejder vedrørende Bestemmelserne i Ordre H. 227, Afsnit G. angaaende Beregning af Natpenge, uden at der herom forud er ført Forhandlinger med Personalets Organisationer.

Fællesudvalget skal i den Anledning paa de tilsluttende Organisationers Vegne, og efter derom fra disse fremsat Ønske, paa det bestemteste gøre Indsigelse mod denne Fremgangsmaade, hvorved Bestemmelser, der i saa høj Grad som i det foreliggende Tilfælde vedrører Personalets vitale Interesser, ændres, uden at der derom i Overensstemmelse med Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910 er ført Forhandling med Organisationerne.

Fællesudvalget skal derhos anmode om, at Bestemmelsen i ovennævnte Rundskrivelse sættes ud af Kraft, indtil Forhandling har fundet Sted.“

Nogle Betragtninger vedrørende Eftersyn af Lokomotivet.

Af B. Suaning.

(Forts.)

I alle Tilfælde, hvor en begyndende Løshed er konstateret, og navnlig i Tilfælde, hvor der kan herske Tvivl om Forholdet, bør Depotet underrettes, og Prøven gentages sammen med Depotforstanderen.

Naar Maling og Snavs ligger fast i Hjørnet mellem Hjulring og Fælg og skjuler

Fugen mellem disse, kan man være sikker paa, at Ringen er fast paa Hjulet.

Naar Hjulringen er løs og arbejder paa Fælgen, vil Malingen og Snavset paa dette Sted briste og falde af, saaledes at Fugen fremtræder skarpt og tydeligt, og naar Løsheden har naaet et vist Stadium, trænger tilstedeværende Fugtighed ind i de ubetydelige Mellemrum mellem Hjulringen og Fælgen og fremkalder dér en Rustdannelse.

Under Kørselen, naar den løse Hjulring arbejder paa Fælgen, vil det saaledes opsamlede Vand presses ud af Mellemrummene og ved sin rustøde Farve frembyde et karakteristisk Tegn paa, at saadanne Mellemrum er til Stede.

Paa Driv- og Kobbelhjulene, som tilstænkes af Olje fra Stængerne, og i det hele taget paa saadanne Hjul, som er udsatte for at tilsøles af Olje, vil de nævnte Mellemrum som Regel optage Olje i Stedet for Vand, men den opsamlede Olje vil paa samme Maade som Vandet under Kørselen presses ud af Mellemrummene og vil røbe disses Tilstedeværelse ved sit snavsede graa Udseende. Oljen viser sig da i Reglen som Striber paa tværs af Hjulringens Sideflade.

En løs Hjulring vil altsaa efterhaanden medføre:

- 1) en skarp og tydelig Fuge mellem Ring og Fælg, samt
- 2) Udtræden af Vand eller Olje fra Mellemrummene mellem Ringen og Fælgen.

Derimod vil man ikke altid af disse Tegns Tilstedeværelse kunne slutte den modsatte Vej og hævde, at Hjulringen er løs.

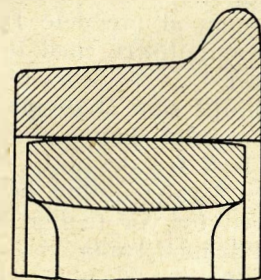


Fig. 1.

Hjulfælgen vil imidlertid, navnlig paa ældre Hjul, kunne have en svag Runding paa Fladen, som vist paa Fig. 1, saaledes

at Hjulringen ikke slutter helt tæt til Fælgen ved Kanterne, og Ringen vil da, naar den ikke er særlig svær, kunne fjedre sig lidt paa disse Steder, saaledes at Snavsel bryder løs i Hjørnerne mellem Ring og Fælg, og saaledes at rustfarvet Vand eller snavsel Olje som foran nævnt vil kunne vise sig i Revnen, selv om Hjulringen ligger fast paa den øvrige Del af Fælgen; men selvfølgelig har en saadan Hjulring større Tilbøjelighed til at løsnes end en Ring, som ligger fast over hele Fælgen, og maa derfor stadig være Genstand for særlig Opmærksomhed.

Ligeledes vil man undertiden paa Hjul med pakkede Hjulringe kunne se Fugen mellem Ring og Fælg meget tydeligt, uden at Ringen derfor behøver at være løs, navnlig naar de Pladestykker, som er anbragt ved Oppakningen, ikke har haft Fælgens fulde Bredde.

Det fremgaar heraf, at man ikke med Sikkerhed kan se paa en Hjulring, om den er løs, og at Hammerprøven derfor altid bør foretages.

Naar en med Sprængring befæstet Hjulring bliver løs, vil Hjulet kunne dreje sig mere eller mindre langsomt fremad i sin Omløbsretning inden i Hjulringen, hvilket man kan kontrollere, naar man anbringer to Mærker ud for hinanden, det ene paa Hjulringen og det andet paa Fælgen, idet man da vil bemærke, hvorledes disse Mærker efterhaanden forskydes i Forhold til hinanden. Man har Eksempler paa, at et Hjul har forskudt sig paa denne Maade inden i Hjulringen det meste af en hel Omdrejning paa en enkelt kort Tur.

Ved Hjulringe, som er befæstet med Bolte, bør man ved Eftersynet sikre sig, at alle Boltene med tilhørende Møttriker er til Sted, at Boltene ikke er knækkede, og at Møttrikerne er faste.

Naar Boltene begynder at knække, er det som Regel, fordi Hjulringen er løs, saaledes at de Kræfter, der stræber efter at dreje Hjulet rundt i Hjulringen, ikke længere kan optages af Hjulringens Pres mod Fælgen, men skal optages af Boltene. Disse vil gan-

ske vist ikke knække allesammen paa en Gang, men er der først knækket en eller to, vil det kun være et Tidsspørgsmaal, naar Resten følger efter, idet der jo stadig bliver færre og færre Bolte tilbage til at modstaa Paavirkningen. Naar alle Boltene er knækkede, kan Hjulet ogsaa her bevæge sig inden i Hjulringen, og da der ikke længere findes noget, som holder Ringen paa Hjulet, vil Ringen endog, naar den bliver tilstrækkelig løs, kunne tabes.

Man har Eksempler paa, at en saadan Hjulring er løbet af Hjulet under Kørselen, ligesom man i Værkstedet har været Vidne til, at en Hjulring er faldet af Hjulet, da Maskinen blev løftet og Hjulsættet fjernet.

Efterhaanden som Hjulringen drejes tyndere, vil Boltene være tilbøjelige til at gaa løse, og naar dette indtræder, maa Møttrikerne trækkes nogenlunde let an, og Boltens Gevindender eventuelt niftes lidt ud over Møttrikerne. Efterspændingen bør ikke foretages for voldsomt, da man derved risikerer at spænde Boltene igennem Hjulringen, idet Boltens koniske Anlægsflader i den tynde Hjulring er betydelig kortere end i ny Tilstand og altsaa vanskeligere modstaar det Træk, som udøves i Boltene ved Tilspændingen.

Med Hensyn til Prøven af Hjulringene bør endnu nævnes, at saafremt en ny og svær Hjulring af stor Diameter, f. Eks. ved en Persontogsmaskines Driv- eller Kobbeltjul, undtagelsesvis skulde være løs paa Hjulet, vil det ofte være vanskeligt at konstatere Løsheden paa Grundlag af Klang, fordi denne paa Grund af Ringens store Masse meget vel kan være fuldstændig ren, til Trods for, at Ringen er løs. Hvis man af en eller anden Grund har faaet Mistillid til en saadan ny Hjulring, kan man foretage den tidligere beskrevne Fingerprøve; men Slaget bør da føres mod Siden af Hjulringen med en stor Hammer og med al den Kraft, man kan lægge i Slaget, idet Ringen, ligeledes paa Grund af sin store Masse, ikke vil kunne sættes i tilstrækkelig Svingning af et forholdsvis let Hammerslag. I saadanne Tilfælde vil det imidlertid altid være rigtigst at drøfte Sagen nærmere med Depotet.

Hjul og Aksler.

Da man har Eksempler paa, at Hjul kan arbejde sig løse paa Akslerne, bør man ved Eftersynet lade Øjet dvæle ved Hjulnavene for i Tide at bemærke, hvis der viser sig Tegn paa, at Enden af Akslen er i Færd med at glide ind i eller ud af Hjulnavet. Det første Tegn paa en begyndende Forskydning af denne Art er Revner i eller Afskallen af Malingen omkring Fugen mellem Nav og Aksel.

Revner og Brud i Akslerne optræder som Regel i Sølerne eller i disses Rundinger og vil saaledes ikke kunne opdages ved Eftersynet; men i øvrigt hører det til Sjældenhederne, at der forekommer Brud i de almindelige cylindriske Aksler. Dog kan en alvorligere Varmløbning give Anledning til Revner og Brud i Akselsølen.

Ved de paa C- og P-Maskinerne anvendte Krumtapskler er Revner oftere forekommet i Overgangen dels mellem selve Akslen og Krumtapsølerne, dels mellem disse og Krumtapsølerne, hvor de vanskeligt kan iagttages ved det almindelige Eftersyn, og disse Aksler er derfor underkastede periodiske Eftersyn i Værkstederne for hver cirka 75,000 km, de har løbet.

Fjederophængningen.

En rigtig Fordeling af Lokomotivets Vægt paa de forskellige Hjul er som bekendt af største Betydning for Maskinens sikre Løb, og da et Brud paa Fjederophængningen altid vil bevirke, at Belastningen forøges paa nogle af Hjulene og formindskes paa andre, hvilket dels kan foraarsage, at de stærkere belastede Lagere løber varme, dels kan medføre Afsporing af de aflastede Hjul, navnlig for Tenderens Vedkommende og ganske særligt, naar Aflastningen træffer et af Hjulene paa den Aksel, som er forrest i Kørselsretningen (altsaa specielt ved Baglænskørsel), er det nødvendigt, at Fjederophængningen undersøges ved hvert Eftersyn af Maskinen.

Virkingen af et Brud er for den enkelte Fjeder Vedkommende i alt væsentlig den samme, hvor i dennes Ophængning end Brudet optræder, idet det ikke kan nytte,

at Fjedren og Fjederhængerne er i fortrinlig Stand, naar f. Eks. Forbindelsesledet mellem Fjedren og Akselkassen eller Fjederhængerens Ophængningspunkter paa Rammen svigter, og Eftersynet bør derfor omfatte saavel Fjederophængningssystemet i sin Helhed som samtlige dets enkelte Elementer, hvor ubetydelige de end maatte synes at være.

Forinden man gaar over til at Fjederophængningens Detailler, bør man ved et almindeligt Overblik mærke sig, om alle Fjedre og Balancer staar vandrette, idet en udpræget Skævhed i Systemet altid er et Tegn paa, at Belastningen paa de enkelte Hjul er undergaaet en Forandring, og saaledes paa Forhaand giver et Vink om, at der paa et eller andet Punkt er en Fejl til Stede, som f. Eks. kan skyldes et Brud paa et eller andet Led i Ophængningen, eventuelt kan være foraarsaget ved, at en af Fjedrene har sat sig mere end de andre.

I alle Tilfælde, hvor en Skævhed er bemærket, bør man selvfølgelig straks søge at komme paa det rene med Aarsagen dertil.

Naar en Fjeder har sat sig særlig meget, kan det skyldes, at Fjederkurven er revnet, eller at Fjederbladene af anden Aarsag er løse i Fjederkurven, eventuelt at et eller flere Fjederblade er knækkede.

Fjederkurven er anbragt omkring Fjedren ved Krympning og har til Opgave at holde Fjederen sammen og presse Fjederbladene fast mod hinanden, saaledes at de samarbejder paa rigtig Maade til Optagelse af Fjedrens Belastning og saa vidt muligt fordeler denne nogenlunde ensartet mellem sig.

Brud i Fjederkurven, som i Reglen optræder i Hjørnerne af denne, vil i gunstigste Tilfælde medføre, at Fjedren sætter sig, idet Bladene bliver løse i Kurven, i værste Tilfælde at Fjedren falder fra hinanden og fuldstændig mister sin Bæreevne.

Selv om Fjederkurven er hel og tilsyneladende ubeskadiget, er der dog intet til Hinder for, at Bladene kan arbejde sig løse i denne.

Hvis Løsheden er saa stor, at en Forskydning af Bladene i Fjederkurven har

fundet Sted, er Fejlen umiddelbart iøjnefaldende, hvorimod en begyndende Løshed eller et Brud i Fjedren ofte kan være vanskelig at konstatere, ikke mindst naar det drejer sig om Fjedre, som er ophængt under Akselkasserne, og som kun kan efterses grundigt fra en Fyrgrav under Maskinen.

Brud i Fjederbladene forekommer oftest skjult i Fjederkurven ved Midten af Bladene, hvor Tværnittet er svækket af den Stift, som ved de fleste af Statsbanernes Lokomotiver er boret gennem alle Bladene for at holde disse i den rette Stilling indbyrdes. Endvidere forekommer der hyppigt Brud i Fjederbladene lige ved Kanten af Fjederkurven samt ved Enden af Fjedren i Nærheden af Udkæringen for Fjederhængeren, men i øvrigt kan Brud opstaa overalt paa hele Fjedrens Længde.

Et Brud i Fjederbladene opdages i Reglen kun, naar det har foraarsaget, at Fjedren har sat sig, og navnlig vil saadanne Revner, som kun gaar halvt igennem Bladet, i Almindelighed først blive opdaget, naar Fjedren, efter at være fjernet fra Maskinen, kommer under Behandling i Fjedermedien og opvarmes for at rettes op.

Hvis man imidlertid har en Mistanke om, at en Fjeder har knækkede eller løse Blade, vil man undertiden ved at anstille følgende Prøve kunne skaffe sig Oplysning om, hvori Fejlen bestaar:

Man anbringer en eller to Fingre mod Siden af det Fjederblad, som man ønsker at undersøge, ved den ene Ende af dette, saaledes at man tillige støtter den ene Finger mod Nabobladet, idet man samtidig fører

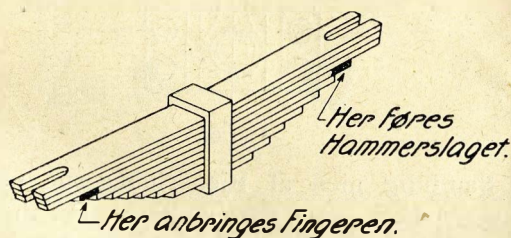


Fig. 2.

et Par Slag med Hammeren mod Siden af Bladet ved dettes anden Ende (Fig. 2).

Hvis man da kan se, at den Halvdel af Bladet, som Slaget rammer, bevæger sig,

uden at man samtidig mærker en Bevægelse af Bladets anden Halvdel, hvor Fingeren er anbragt, vil Bladet være knækket.

Saafrømt derimod begge Ender af Bladet bevæger sig, vil dette være løst i Fjederkurven.

Denne Prøve, som forøvrigt navnlig er en Værkstedsprøve, er selvfølgelig vanskeligere at foretage med Held, naar Fjedren sidder i Spænding paa Maskinen, end naar Fjedren ligger frit i Værkstedet, og specielt falder Prøven besværlig, naar det drejer sig om særlig lange Fjedre.

Som allerede berørt bør Eftersynet endvidere omfatte det Mellemed, som overfører Belastningen fra Fjedren til Akselkassen og dergennem til Hjulene.

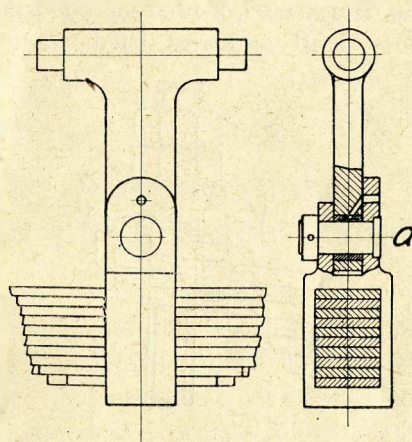


Fig. 3.

Ved Fjedre, som er ophængt under Akselkassen, rettes Opmærksomheden navnlig mod den Bolt a (Fig. 3) med tilhørende Skive og Split, der forbinder Fjederkurvens gaffelformede Overdel med Hængestroppen, som igen er lejret i Siderne af Akselkassen.

Ved Fjedre, som er anbragt over Akselkassen, bør man sikre sig, at Fjederstøtten, som forplanter Trykket til Akselkassen, sidder rigtigt i sine Lejer, dels i Akselkassens Overdel og dels i Fjederkurvens Underdel, og her vil en skæv Stilling af Fjederstøtten som Regel tilkendegive, at der er en Fejl til Stede ved Styrene for denne.

Endvidere maa det anbefales med ikke for lange Mellemlum at efterses Styrene for Fjederstøtten paa Lokomotivts Rammeplade og i Overdelen af Akselgafflen, hvor en

saadan findes. Disse Styr er forede med Bronzebakker, som ofte slides meget stærkt. For Akselgafkens Vedkommende er Bronzebakkerne anbragt omkring Fjederstøtten i to Halvdele med Kraver for oven og for neden, og det hænder undertiden, at den nederste Krave paa en af disse Bakker slides bort, saaledes at Bakken kryber op og tabes, hvorved Fjederstøtten kan stille sig skævt og gnave i Styrets Sider.

Ved Eftersynet af de Elementer i Fjederophængningen, som overfører Belastningen fra Lokomotivets Ramme til Fjedrene, maa man for hver enkelt Fjederhænger prøve med Hammeren, om Møttrikerne er faste, ligesom det efterses, at Fjederskiven hviler rigtigt paa Fjederblikket, at dette ligger an med sin Hage mod Enden af Fjedren, samt at der er Luft omkring Fjederhængeren i

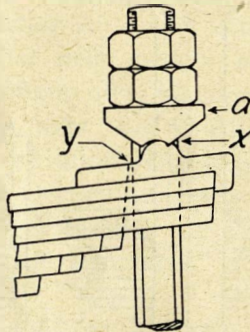


Fig. 4.

Udskæringen i Fjederblikket og i Fjedrens øverste Ende. Det kan undertiden hænde, at Fjederskiven a (Fig. 4) kommer til at hvile skævt paa Fjederblikkets ophøjede Ryg, saaledes, at Ringens Kant efterhaanden slider sig et Leje i denne (som antydnet ved et \times i Figuren), hvorved den frie Bevægelighed af Fjederhængeren formindskes. Bevægeligheden vil ligeledes blive hæmmet, hvis der ikke er Luft mellem Fjederhængeren og Bunden af Udskæringen i Fjederblikket (ved y paa Fig. 4), i hvilket Tilfælde Hængeren desuden vil blive slidt tynd paa dette Sted og saaledes blive særlig udsat for Brud.

De anførte Bemærkninger tager Sigte paa den ved Statsbanernes Lokomotiver almindeligst anvendte Fjederhænger.

Ved den paa ældre Lokomotiver forekommende Hænger, som med en Hage hvi-

ler paa en opstaaende Ryg paa Enden af det øverste Fjederblad, bør man sikre sig, at Hagen hviler rigtigt paa Fjedren, saaledes at fri Bevægelighed er til Stede, idet Hagen kun bør berøre Toppen af Fjederbladets Ryg, saaledes at der er Luft ved Hagens Spids, ligesom Hagen bør være fri af Fje-

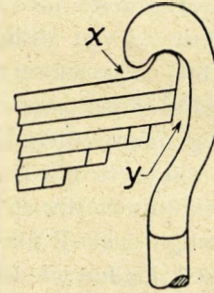


Fig. 5.

derbladene i Krumningen af Fjederhængere's Hals, henholdsvis ved \times og y paa Fig. 5.

Endvidere undersøges, om de to Fjederhængere, der hører til samme Fjeder, har den rigtige Stilling i Forhold til denne. Hvis de to Fjederhængere ikke er tilnærmelsesvis parallelle, men afviger stærkt fra at staa lodrette, er det et Tegn paa, at der har fundet en Forskydning Sted, enten af en af Hængerne i Forhold til Fjedren eller af denne som Helhed, og det maa da nærmere undersøges, hvori Fejlen består.

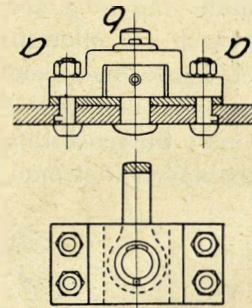


Fig. 6.

Samtidig med at Fjederhængerne undersøges, bør man efterse deres Forbindelse med Lokomotivets Ramme. Ved den i Fig. 6 viste Konstruktion af Ophængningspunktet, maa man saaledes sikre sig, at Boltene og Møttrikerne a er faste, samt at Skiven og Splitten ved b er til Stede.

Tilsvarende Undersøgelser maa foretages

med Hensyn til Fjederhængernes Forbindelse med eventuelle Balancere.

Hvis der paa Rammepladerne er anbragt Styr paa Fjederhængerne, bør det paases, at der er Luft i Styrene foran og bagved Hængerne, saaledes at disse er frit bevægelige og ikke slider mod Styrene.

Hvor en Fjederhænger er fæstet til en paa Rammen anbragt Fjederbuk, bør man altid prøve de Bolte, som forbinder Fjederbukken med Rammepladen.

Den tohjulede Truck paa D- og O-Maskinerne er forsynet med Fjedre, som er anbragt i Maskinens Tværetning, og som hver for sig ved fire Bolte med Møttrik og Kontramøttrik er indspændt mellem Truckens Centrumstykke og det underliggende Forbindelsesstykke. Hvis Bladene ved disse Fjedre bliver løse i Fjederkurven og forskyder sig i denne under Maskinens Rystelser, kan de komme i ubehagelig nær Berøring med Egerne i Truckens Løbehjul, hvorfor man ved Eftersynet bør have Opmærksomheden nøje rettet mod det mindste Tegn til en saadan Forskydning. Paa O-Maskinens Truck er Fjedrene ophængt i almindelige Fjederhængere, medens D-Maskinens Truck har Fjederhængere af en særlig Konstruktion, hvor man navnlig bør sikre sig Tilstedeværelsen af Bolte, Møttriker og Splitter i de Blikker,

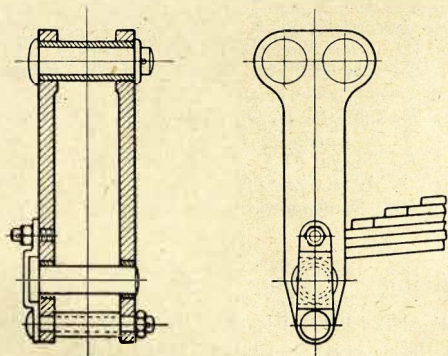


Fig. 7.

som skal forhindre Forskydning af den Bolt, hvorom Fjederens Hovedblad er opviklet (Fig. 7).

For de almindelige, i Maskinens Længderetning anbragte, Balancers Vedkommende undersøges de Bolte, som fæster Balancegaflen til Maskinens Ramme, samt de Bolte, som fæster Traversen mellem de to tilsva-

rende Balancegafler paa begge Sider af Maskinen, men navnlig maa Opmærksomheden rettes mod den Bolt, som bærer Balancen i Balancegaflen, og som danner Balancens Omdrejningspunkt. Man bør her bl. a. sikre sig, at det Smørehul, som er anbragt for Tilledning af Olje til denne Bolt, stadig holdes frit for Snavs, og at Smøring paa dette Sted ikke forsømmes. Hele Maskinens gode Affjedring og bløde Gang er i høj Grad afhængig af, at Balancen er let bevægelig. Der finder jo her en uafbrudt Bevægelse Sted under Kørselen, og tiltrods for at Bevægelsen kun er en langsom Vuggen, vil Mangel paa Smørelse i Forbindelse med indtrængende Sand og Støv frembringe et meget betydeligt Slid. Endskønt disse Bolte er indsatte, kan det undertiden hænde, naar Smøring er forsømt, at de ved Udtagelsen i Værkstedet viser sig at være slidte og revne til en Dybde af indtil 5 mm.

(Fortsættes.)

Den internationale Transportarbejderkongres.

I Dagene fra den 15. til den 20. Marts afholdtes i Folkets Hus i Kristiania en international Transportarbejderkongres, den første efter Verdenskrigens Ophør. De forskellige Afdelinger af Nordiske Lokomotivmands-Forbund var indbudt til at deltage, og dette havde derfor besluttet samtidig at afholde sit aarlige Sekretariatsmøde. Forbundet var saaledes repræsenteret paa Kongressen ved 10 Medlemmer.

Paa Grund af de internationale Pasvanskeligheder var mange Repræsentanter forhindret i at give Møde. Saaledes stødte Generalsekretæren Fimmen fra Holland paa „Pasgrunden“ i København. Englændere og Amerikanere kom først Dagen efter Aabningen. Russerne naaede overhovedet ikke at komme frem til Kongressen.

Kongressens Hensigt var særlig atter at bygge den Bro mellem Transportarbejderne, som Verdenskrigen havde brudt; om det lykkes er ikke helt sikkert. De Saar, den har slaaet, er dybe og alvorlige og vil gennem mange Aar volde Vanskeligheder for det internationale Samarbejde.

Det var interessant at lægge Mærke til Jernbanecorganisationernes stærke Tilslutning. — Vi bringer hoeslaaende et Fotografi af Jernbanemændene.

Blandt disse findes den verdenskendte Skikkelse, Lokomotivfører J. H. Thomas, der er Formand for de engelske Jernbanemænd.

Thomas er en Type paa en londonsk Arbejder. Han maatte fra Barn forsørge sig selv. Som tolvvaars Dreng begyndte han som Pudser i en af Londons Remiser, 18 Aar

Aar. Fra 1902 til 1910 var han Medlem af det internationale Sekretariat, valgt af tyske Jernbaneforbund.

Det var meget interessant at overvære Kongressen, og man lagde Mærke til den tidsbesparende Taktik, som de store Landes Repræsentanter anvendte, idet af kun den ene af Repræsentanterne talte. Gik man udenfor denne Regel var det kun for meget korte Replikker. Saaledes førtes Ordet for Engleskmændene af Williams og for Tyskerne af



De Kongresdelegerede som repræsenterede de respektive Landes Jernbanemandsorganisationer.

Øverste Række fra venstre Side: O. Ek (S.), M. Mortensen (D.), Jaccoud (F.), E. Vignaud (F.), J. Andersen (N.), E. G. Anderson (E.), O. Andersen (D.), K. Samuelsson (S.), R. Løken (N.), W. van Delft (H.), J. Jackson (E.), W. Griffiths (E.), O. Hagen (N.), L. Rasmussen (D.), W. L. Brunsden (E.)

Mellemste " " " " S. Iversen (N.), E. Sandberg (N.), R. Lillie (D.), O. Thoresen (N.), F. Lagerqvist (S.), H. Fransén (S.), J. Skaarvald (N.), J. A. Lundin (S.), C. Lovén (S.), W. Gordon (E.), P. Mollmaker (H.), C. Harris (E.), F. Scheffel (T.), W. Abram (E.), Jos. Wabitsch (Ø.)

Nederste " " " " A. G. Ljungberg (S.), J. C. Hansen (N.), Ax. Ringdahl (S.), Chr. Vejre (D.), Hj. Molin (S.), A. Alberti (N.), J. H. Thomas (E.), N. Nathans (H.), H. Jochade (T.), R. Müller (Ø.)
A. J. Niven (E.)

gammel var han Lokomotivfyrbøder og 25 Aar gammel Lokomotivfører. Ved 35 Aars Alderen Medlem af Parlamentet. Han har været Minister u. P. Senere har han været tilbudt Posten som Arbejdsminister, hvilket han afslog.

En anden af de mest fremtrædende Kongresdeltagere var Tyskeren H. Jochade, Generalsekretær for de tyske Jernbanemænd; en Organisation, der tæller 420,000 Medlemmer.

Jochade har deltaget i Verdenskrigen i 4

Døhring. — Man hørte ingen Gentagelser, naar en Taler havde Ordet, havde han noget at sige, som var af Betydning.

Da Spørgsmaalet om Lokomotivmændenes Tilslutning til Transportarbejderforbundet ikke foreligger, og vistnok heller ikke foreløbig kommer til at foreligge, turde det vist ikke være af stor Interesse at bringe et udførligt Referat af Kongressen.

De repræsenterede Jernbanemands-Organisationers Medlemstal udgjorde 1,358,000.



25 Aars Jubilæum.

Den 1. Maj kan Lokomotivfører A. Schultz, Søndergade 20, 3. Sal, Kjøbenhavn B. (Depot Gb.) fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Generalstrejkenotitser.

I Vejle meddeltes gennem Opslag, at Lokomotivmændene i Viborg havde vedtaget *ikke* at følge den af Hovedbestyrelsen udstedte Parole.

Viborg-Afdelingen vedtog i Lighed med Landets øvrige Afdelinger enstemmig at følge Hovedbestyrelsens Beslutning. Var man ude at fiske?

Sverrig Lokomotivmännaforbund sendte Organisationen følgende Telegram: Modtaget Eders Meddelelse om Generalstrejkebeslutningen og erklærer os beredte til at staa solidariske med Eder og tager de økonomiske Konsekvenser.

Fra mange af Landets Afdelinger modtog Organisationen Resolutioner, der alle udtalte enstemmig Tilslutning til Generalstrejken. — Ligeledes modtoges Meddelelse om, hvem Afdelingerne havde valgt til Strejkeudvalg.

Fra Aalborg modtog Organisationen 2. Paaskedag Telegram om, at der skulde Militærtransport med Tog 962 og Afdelingen forespurte, om Strejken var hævet. — Man svarede bekræftende, men modtog kort efter paany Telegram om, at Afdelingen havde standset Militærtransporten. — Toget forsinkedes og der kom ingen Militær med Toget. — Telegrafvæsenet var meget optaget og havde ikke faaet Organisationens i god Tid afsendte Telegram ekspederet.

Fra Generaldirektoratet indløb Meddelelse om, at Personalet savnede Underretning om Generalstrejkens Aflysning, ligesom der fra forskellige Afdelinger fremkom lignende Forespørgsler. — Man besvarede disse Forespørgsler, men man fik det Indtryk, at Telegrafvæsenet netop den Dag arbejdede meget langsomt. Paa en saadan Dag, hvor det kunde forventes, at Telegrafvæsenet vilde blive meget benyttet, var det mærkeligt, at mange Telegrafkontorer var lukkede.

I „Nationaltidende“ for 5. ds. findes en Artikel, indeholdende en Del Protester mod Generalstrejken, bl. a. fra flere Jernbanestationer, og det meddeles, at den andetsteds omtalte Vamdrupresolution er vedtaget. — Det synes som Vamdrup „herren“ har haft meget travlt.

Trods den spagfærdige Beslutning Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse tog i Anledning af Generalstrejken, viser det sig, at denne i den kommende Tid vil faa haarde Kampe at bestaa. Vi finder i „Dansk Jernbaneblad“ for 7. ds. følgende: Hr. Emil Terkelsen. „Ved min Hjemkomst hertil i Gaar Aftes fik jeg først fat i og læste Hovedbestyrelsens Henvendelse af 3. ds. til Foreningens Medlemmer. De har altsaa nu og i al Fremtid udleveret os til Forfølgelse.

Hvilket modbydeligt Forrædderi af Dem. Nu mangler De kun et at sige til Forbundet „der er serveret“. Skynd Dem“.

R. C. Nansen.

Hjertelig Tak.

Kolleger og Medansatte bedes venligst modtage min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Ærbødigst

P. K. Arding, Lokomotivfører Gb.

Hjertelig Tak til alle Medlemmer af Nyborg-Odense og Assens Afdelinger for det dejlige Guldur og den smukke Adresse, som jeg modtog i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 1. April 1920.

A. C. P. Olsen, Lokomotivfører.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum. En særlig Tak til Struer Lokomotivførerafdeling for den smukke Gave.

C. N. Aunskjær, Varde.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.:

Lokomotivfyrb. Aage Olsen, Kjøbenhavns Godsbanegaard. C. E. Madsen, L. C. Larsen, E. H. V. Hansen, J. Søndergaard, L. K. Mahs, F. M. Adamsen, A. H. Møller, Fr. Stokholm, P. Olsen, M. Christensen, Svend Knudsen, A. Qvist, Kjøbenhavns Gb. Alfred Andersen, Korsør. G. Rasmussen, Glyngøre. J. Poulsen, Brande.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

Kjøbenhavn Ø.: Formandens Navn og Adr. rettes til: Aug. Christensen, Bogensegade 11, 2. Sal, Ø.

Kjøbenhavn Ø.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Hansen, Sten Billesgade 1, 3. Sal, Ø.

Kallundborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: Holger H. Hansen, Slagelsehus.

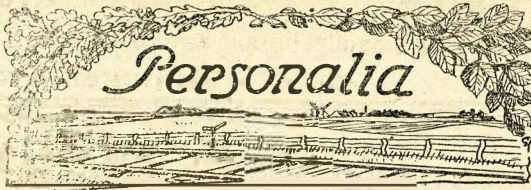
Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Nyborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. M. Petersen, Wørrishøffergade 29, 3. Sal.

Rettelse.

Paa Side 51 i Nr. 7 findes følgende Trykfejl: 1. Spalte, 34. Linie f. o. rettes sidste Ord *ren* til *hel*.

I 2. Spalte, 9. Linie f. o. tilføjes efter *i Reglen: som Helhed*.



Navnerettelse.

Lokomotivfører P. J. Andersen, Kjøbenhavns Godsbane-
gaard, hedder fremtidig Peter Julius Ingtoft, og
Lokomotivfører N. P. Pedersen, Kjøbenhavns Godsbane-
gaard, hedder fremtidig Niels Peder Pedersen Munkebod.

Forflyttelse e. Ans. fra 1. April 1920:

Lokomotivfører H. P. C. Staberg, Oddesund Nord (De-
potfst.), til Holstebro, og
Lokomotivfører S. P. Sørensen, Holstebro, til Esbjerg.

Nin. Afsked med Udgangen af April 1920

(e. Ans. p. G. af Svagel. m. Pens.):

Lokomotivfører A. F. H. Christensen, Kbhavns Godsbgd.

Tilladelse til at træde udenfor Numer:

Den Lokomotivfyrbøder R. V. Rasmussen, (Korsør), med-
delte Tilladelse til at staa udenfor Numer er forlænget til
yderligere at gælde i Tidsrummet 1. April—31. Okt. 1920.

Forflyttelse efter Ansøgning (ifølge Opslag) fra 1. April 1920:

Lokomotivfyrbøder A. A. Thøgersen, Kolding (Rangerfører)
til Vejle N (Rangerfører).



LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE

Nienstædt & Co., København B. Telefon 7686. **Jern, Staal, Værktøjer og Værktøjsmaskiner.**

A/S Nyborg Jernstøberi og Maskinfabriks-Udsalg

- Tlf. 2724 - Vestervoldgade 6 - Tlf. 2724 -

Besparende Kakkellovne, Komfurer, Vaskegryder
samt alt **Bygningsstøbegods** anbefales.

Opsætning og Reparationer udføres af vore dertil øvede Folk.

A/S Nordiske Metalvarefabrikker
KØBENHAVN.

Prøvelagre
Amagertorv
25

Elektriske Belysningslegemer og
Elektrisk Installations Materiale

Telefon:
3371.

A/S Smith, Mygind & Hüttemeier.

Maskinfabrik - Jernstøberi - Kedelsmedie
Lokomotivreparationer.

Frihavns
Skibssmedie og Maskinfabrik.

Telefon 5269.

Hell-Madsen.

Telefon 5269

Hermansen & Lannoy

(Brdr. Timms Eftf.)

VESTERBROGADE 29

Blikkenslager, Gas- og Vandarbejde.
Jernbanelygter.

Trækfri Billetoinduer [Wellejus].

Telefon
Central
2033

S. P. JENSEN

Telefon
Central
3033

Rantzausgade 40, Kbhvn. N.

Alle Slags Jern og Metaller
købes til højeste Pris.

E. Svendsens Sliberi.
samt Udsalg af Knive og Saxe

anbefales.
1. GRØNNEGADE 1. Telf. Byen y 5140

Wærktøj

for alle Haandværk.

Husholdningsartikler.

C. TH. ROM & Co.'s EFTF.

VESTERBROGADE 2 B. KBHVN. B.

Bonnesen & Danstrup

Maskinfabrik & Kedelsmedie

Peter Ibsensvej 24.

Tlf. Central 733. — Taga 1609.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45-47.

Sejldug og Presenningdug,
Tougværk, Staal- og Jernvire

Tlf. C. 387
10387

Telegram-Adr.
„ULTRA“.

HANSON NY ØSTERGADE
2 NY STEMPLEFABRIK
MÆRKEPLADER
TELF. 354. & BYEN 324 X.
Signeter - Dørplader - Haandtrykkerier
Brændejern - Numeratorer - Perforerer.

Announce-Ekspedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, København V., eller
K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a³, København B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig,
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.