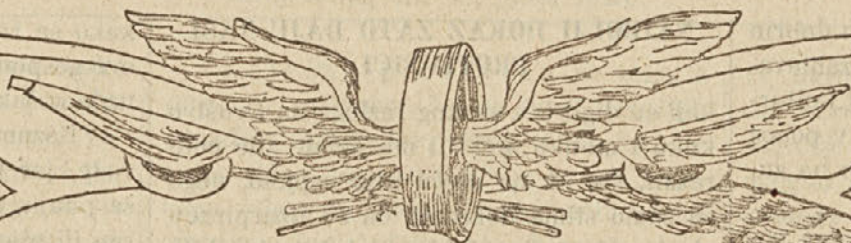
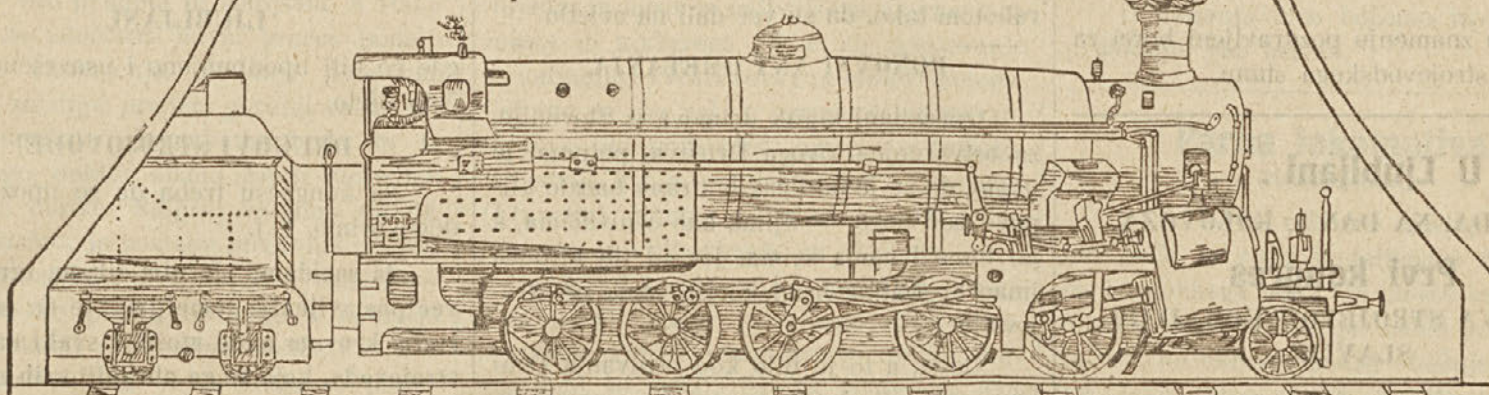


Letna naročnina
Din 21.—
Posamezna številka
Din 1-75
Oglasi po dogovoru

Upravništvo in ured-
ništvo:
Ljubljana VII, št. 65
Izhaja 15. vsakega
meseca



S polno paro v bodočnost.



STROJEVODJA

Štirokovni list strojevodij kralj. Srbou, Hrvatou in Slovencev.

Leto I.

V Ljubljani, dne 15. julija 1923.

Štev. 7.

I. redni občni zbor

»Društva Strojvodij Jugoslavije«
v Ljubljani.

V soboto dne 4. avgusta ob 17. uri se
vrši zborovanje delegatov v gostilni »Ker-
šič« v Spodnji Šiški št. 65 (Ljubljana).

V nedeljo dne 5. avgusta se vrši obč.
zbor v dvorani mestnega doma v Ljubljani.
Začetek ob 8. uri z opoldanskim odmorom.

Dnevni red:

1. Pozdrav predsednika in otvoritev.
2. Čitanje delegatov in ugotovitev sklepčnosti.
3. Določitev zapisnikarja in overovateljev.
4. Poročila: a) predsedstva; b) tajnika; c) blagajnika; d) nadzorstva; e) redakcije in knjižničarjev; f) pokrajinskih revizorjev.
5. Volitev predsedstva in odbora.
6. Prememba pravil. Čitanje in odobritev poslovnika. Članarina.
7. Samostojni predlogi.
8. Slučajnosti.

Ob 20. uri »komerz« pri Stepicu v Sp.
Šiški.

Dostop na obč. zbor imajo vsi člani in
dokazno poklicni tovariši.

Odbor.

Nekaj misli k občnemu zboru!

Prvič se zbera delegati dne 5. avgusta
v Ljubljani, da slišijo obračuno delovanju
prepotrebnega našega stanovskega društva
v preteklem poslovnem letu.

Prvič se bo javno polagal račun in ob-
račun o uspešnosti ideje, ki so si jo globo-
ko v srce zapisali stebri železniškega pro-
meta v boju za čast in ugled Stephenson-
ovih učencev.

Pozdravljeni vsi na ljubljanskih tleh,
iz katerih je izšla marsikatera iniciativna
misel po vsej naši domovini in na katerih
ima svoj sedež organizacija, ki hoče s kul-
turnimi, tehnično-znanstvenimi in socialni-
mi metodami ustvariti sebi in svojemu na-
raščaju ono pozicijo, ki mu po važnosti po-
klica pristoja.

Tovariši! Mnogo truda in trpkega sa-
mozatajevanja nas še čaka, preden doseže-
mo svoj končni cilj

Zberemo se, ne samo da polagamo ra-
čune in obračun za našo žalostno pretek-
lost, ampak zberemo se, da si začrtamo no-
ve smernice za povzdigo naše danes zane-
marjene časti in ugleda. Prijateljsko in so-
lidarno si stisnemo roke kot brat bratu, da
si damo nove idejne in moralne sile za bo-
doče leto.

Za stanovske naše interese naj ne bo
izgubljena zastoj niti minuta in doprina-
šanje žrtev za naš ugled in čast naj nam
bo v bodoče samo slast.

Izpopolniti se moramo v našem strem-
ljenju organizatorično ter iskati bratskih
stikov s sorodnimi organizacijami v drugih
pokrajinah naše države.

Pospešiti moramo svoje izobraževalno
delo s tako intenzivnostjo, da bo vredno
društva, v katerem se zbira stan, ki stremi
po napredku.

Pri razpravljanju o naših mizernih so-
cialnih težnjah moramo modro in odločno
zaklicati ustvariteljem današnjega nevzdrž-
ljivega stanja, da nismo voljni več žrtvovati
svojega zdravja za revščino in svojega zna-
nja za zapostavljanje in brezpravnost. Krep-
ko moramo zaklicati v svet, da nismo slu-
žabniki domovine samo kot mehanično
orodje v rokah posameznikov, marveč da

smo tudi kot stan, čuvarji življenj in dobrin naše bogate domovine, upravičeni zahtevati socialnih dobrin, za naš potrebni kulturni in tehnični razmah, ki naj služi v ponos in čast naše očetnjave na znotraj in na zunaj.

Samozavest in odločna edinstvena volja naj spremlja naš občni zbor in uspehi ne izostanejo.

V tem znamenju pozdravljeni borci za napredek strojevodskega stanu.

U Ljubljani . . .

ZASJEDA, NA DAN 5. KOLOVOZA.

Prvi kongres

DRUŠTVA STROJEVODSKOG, JUGOSLAVIJE.

Na tom kongresu mora da se nade svaki naš drug strojovoda, kojemu to ikako prilike donajajo bez razlike, dali je već član Društva Strojovodskog, ili nije, glavno je, da imade propisani strojovodski ispit.

Drugovi iz svake ložione treba da izaberu delegate za Kongres, te da se dotični odmah jave na adresu uprave, glede stana i inih potreba.

Dosada je najavljen velik broj drugova iz cijele države, te bi vrlo dobro bilo, da budu sve ložione zastupane, pa da vidimo, što smo u stanju napraviti, da se ne bude uvijek samo govorilo i nagadalo, nego da predemo odmah na djelo nebi li kako ovomu stanju jedared na kraj došli.

DRUGOVI STROJOVOĐE!

Teški časovi, koje proživljamo, nesmiju da nas skrše. — Pojedinaac se zlu uduprijeti ne može, zato je potrebna sloga; — jest sloga in to čvrsta sloga cjelokupnog strojovodskog staleža u državi, — sloga potpuna, a koja je moguća samo putem udruženja pojedinaca u jedno tijelo, a to je za nas Društvo Strojovodsko, kakovo danas već postoji u Ljubljani i koje sazivlje svoj

PRVI GODIŠNJI REDOVITI KONGRES,

na kojega pozivlje strojovode iz cijele države, bez razlike organizacija i političkog mnijenja, pošto i samo Društvo

STRANČARSTVA NE POZNAJE

te je i samo na takovim principima sagrađeno i što nama može samo koristiti, kako se to pokazalo u vrlo lijepoj mjeri za vrijeme ovog kratkog i početnog djelovanja, što je jasan dokaz, da je

DRUŠTVO STROJEVODSKO U LJUBLJANI

na pravom putu, što će i zakazani Kongres potvrditi, k tome još bolje učvrstiti i podići na onaj stepen, koji mu i pripada a s njime zajedno i ugled strojovodski,

NAJBOLJI DOKAZ ZATO DAJU NAŠI PROTIVNICI.

koji su digli bez svakog razloga na Društvo kuku i motiku, nebi li mu mlade žile podrezali, što im na sreću nije uspjelo, nego su samo stime dokazali, da su uzurpiranu vlast nad strojovodskim staležom izgubili, te sad počimlju nanovo svojom sramotnom rabotom tako, da su već dali na svjetlo

PONOVI AKT OMETANJA.

Opravdani korak drugova iz Slovenije, za ostvarenjem ovoga Društva, potpuno je uspio, da se je od drugih strana bacalo klipove pod noge, — njima kao osnivačima, a po tome i nama svima, jer od tih klipova imao bi svatko drugi korist, samo ne strojovoda.

Onda, a to je bilo kod osnivanja Društva, osnivači sigurni u uspjeh — sa smiješkom na ustima — odbivši na padače s lakoćom, pristupiše djelu sa tvrdim uvjerenjem, da su na pravom putu. To se danas pokazalo, Društvo Strojovodsko, diglo se iznad sviju dosadašnjih udruženja i organizacija željezničarskih, do zamjerne visine, dižući usporedno stim i ugled strojovodski, koji je već bio na niskom stepenu, usljed raznih tamnih makinacija, koje su izašle na vidjelo, prije, nego su mogle početi sa svojim štetnim djelovanjem, a to je —

POZIV IZ ZAGREBA NA STROJEVODSKU KONFERENCIJU

koja je danas, pošto postoji Društvo Strojovodsko u Ljubljani, posve bezpredmetna, kada se znade, da se mimo ovoga Društva proći ne može, jer je to Društvo pravi predstavnik strojovoda cijele države, a znade se i to, da je uperena protiv Društva Strojovodskog u Ljubljani.

Protivnici, uvidjevši potpuni krah svojih tamnih ciljeva, dolaze sada, nakon svega što je bilo nama dobacivano od njihove strane (n. pr. separatisti, ljubimci direkcije), sa istim parolama, koje su prije prezirali. Dakle su i protivnici, koji su odmah uvidjeli, da su osnivači Društva Strojovodskog na ispravnom putu, ovim aktom javno priznali, da na drugim temeljima ovakovo društvo ne može kod nas obstati, što sve zajedno dokazuje potpuno priznanje za njegov rad i taktiku, a napose iskazuju počast temeljnim načelima, na kojima je ovo Društvo sagrađeno.

Tako su n. pr. dobili volju, da probude stalež strojovodski iz potpunog »mrtvila«, te da ga riješe »najslabijeg stanja«, a došli su i nato, da se to neda drugačije postići, dok »mašinsko osoblje« — samo (separatno) ne poduzme korake, t. j. da se organizira u posebnu organizaciju, koja bi bila,

kako se iz svega toga razumije, u rukama ove gospode, jer sada osjećaju, da su im se uzde iz šaka izmakle.

Razumije se, da se to tiče samo strojovode, jer ložača nigde ne spominju, pošto se pitaju, da li je koji strojovoda organiziran ili nije, — našto budu dobili

DOSTOJAN ODGOVOR NA KONGRESU U LJUBLJANI

gle će biti upodpunjeno i usavršeno započeto djelo.

DRUGOVI STROJOVOĐE!

Na kongresu treba da se upoznamo i dogovorimo, t. j.

da sazidamo složnim silama zgradu na već postavljenim temeljima, te da pod njezinim krovom nade utočište svaki naš drug strojovoda, koja će ga obraniti svih nepogoda, što ih strojovoda, vršeći svoju tešku i odgovornu, te po životu pogibeljnu službu, — u životu susreće . . . Pavao Zečić.

Mehanično-tehnološko obdelovanje kovin.

(Nadaljevanje.)

III. Valjanje kovin.

Kovine valjamo, ako jih obdelujemo med dvema valjarjema. Predstavljamo si dvoje valjarjev, enega nad drugim, popolnoma paralelnim. Gorenji je premakljiv v navpični smeri, dolnji ima nepremakljiva ležišča. Med obema valjarjema je špranja, ki se da potom posebnega ravnalnega vijaka zvečati ali zmanjšati s tem, da se premakljivi gorenji valjar zviša ali zniža. Oba valjarja se vrtita proti sebi. Ako vtaknemo kovino na oni strani med valjarja, koder se vrtita k sebi, jo povlečeta med sebe in jo stlačita skozi špranjo v debelini same špranje. Mehke kovine valjamo mrzle, toda kovine se ugodnejše in ekonomično valja v razgretem stanju, ko so že omehčane. Klovno železo se da stanjšati mrzlo naenkrat le za $\frac{1}{10}$ debeline, ako pa je razžarjeno, se ga lahko takoj stanjša za $\frac{1}{4}$ debeline. Valjarji so izdelani iz zelo trdega jekla.

Valjalnih strojev je več vrst. Imamo gladkovaljalne in oblikaste valjarje. Prvi nam valjajo razne vrste pločevine, drugi pa razna profilna železa kot firnice, kotno, dvojno T železo, traverze raznih oblik itd. Valjamo pa tudi žico, cevi itd.

Pločevina se izdeluje s pomočjo dvojice valjarjev. To dvojico imenujemo tudi duo. Valjarja sta od 1 m do 3 m dolga, premera 400 do 600 mm ter sta po celi dolžini popolnoma enako debela in gladka ter natanko okrogla. Špranja med njima

mora biti na celi dolžini popolnoma enako velika. Velikost špranje se da s pomočjo vijakov naravnati na zaželjeno mero. Valjarja poganja močan stroj, ki žene s pomočjo zobčatih koles spodnji valjar in ta gorenjega. — Med valjarja vtaknemo zadostno močan drog ali ploščo, ki jo z neobičajno silo primeta in stanjšata. S stanjšanjem se istočasno izvrši proces podaljšanja in razširjenja. Valjanje ponovimo večkrat, znižujoč pri tem gorenji valjar ter tako zmanjšujoč špranjo prehoda in to tako dolgo, dokler nismo dobili pločevino zaželjene oblike. Najprej valjamo vzdolž, nato na širino, da postane pločevina povsod enako razvaljana, brez napak v vseh smereh. Nato se plošča oblikuje s pomočjo strojnih škarij v pravilno obliko.

Po načinu ing. Bessemerja se pločevina tudi vlija in valja. Njegov stroj je na kratko sledeče izdelave: Dvojica votlih valjarjev v premeru 900 do 1200 mm, nasaženih na votlih gredljih se vrti v istem smislu kot višje omenjeni. Valjarja pa nista nadsebojno nameščena nego poleg sebe. Skozi valjarja se pretaka voda, da ju hladi. Vstop vode na eni strani in izstop se vrši potem votlih gredljev. Špranjo med valjarjem ravnamo s pomočjo vodne tlačilke. Med valjarja, navpično nad špranjo teče iz korita raztopljen taljeno jeklo, ki se privaža v korito po malih vagončkih. Pritok se da regulirati. Ko pride jeklena tekočina med oba hladna valjarja, se hitro strdi in prihaja onostran špranje kot pločevina, ki se nato takoj reže v table in znova poravnava ter pada končno v vodo, da se popolnoma strdi. Valovita pločevina se izdeluje na posebni način.

Navadna valjana pločevina (železna) do 5 mm debeline se izdeluje potom valjanja kratkih palic gotove dolžine. Vsaka palica ima vsebino ene plošče in je v to svrhu natančno preračunana. Palice valjamo v gorkem stanju, in sicer najprej vzdolžno toliko časa, da postane tako dolga kot naj bo širina zaželjene pločevine. Nato se palica iznova segreje do jasnordečega žarenja in nato obvalja prečno na drugih valjarjih, ki imajo premera 200 do 300 mm, dolžino 1 m do 1.5 m. Ko smo izgotovili več plošč, jih skupno znova segrejemo in skupno dovaljamo. Te vrste pločevino imenujemo črno in je zelo trda. Da se zmehta, moramo s pomočjo zredčene žveplene kisline odstraniti oksidirano površino ter jo nato v zaprtih ovojih pogreti in polagoma ohladiti. Ako naj bo pločevina izredno gladka, jo obgladimo s pomočjo zelo gladkih jeklenih valjarjev. Navadna pločevina se uporablja povsod. V odlični meri služi pa ključavničarjem, kleparjem za razne stroje, razno posodo, orodje, priprave, naprave itd.

Kotelno pločevino se valja iz zmesi $\frac{1}{4}$ varivnega železa in $\frac{3}{4}$ železnih odpadkov (pločevine, starih tirnic itd.). V najnovejšem času se izdeluje tudi iz taljenega železa in jekla. Pri tej priliki bodi omenjeno tudi izdelovanje oklopnih plošč za ladje, trdnjave. Tudi oklopne plošče so valjane, in sicer iz najboljšega vlaknastega železa in niklovega jekla. Za izdelovanje so valjalnice (Walzwerk) posebno urejene. Celotno se vse vrši v ogromnih razmerah, valjanje oklopnih plošč zmore le najtežja industrija kot n. pr. Schneider v Creuzotu (Francija), Krupp v Essenu (Nemčija) in Alpinka v Vytkovicah na Češkem.

Oblikasti ali kalibrirani valjarji imajo v valjasto obliko napravljene gotove vtore gotove oblike. Kakor smo že slišali tvorita vedno po dva valjarja dvojico ali duo. Vtor gorenjega in dolenjega valjarja tvorita skupno takozvani kaliber, ki je od njega odvisna oblika valjane kovine. Če je n. pr. vtor pri obeh valjarjih polokrogel, nastane okrogli kaliber, ki valja okrogle oblike. Štirioglati kaliber daje štirioglati obliko. Posamezna valjna dvojica ima navadno več kalibracij na sebi, ki so ena manjša od druge in omenoma okrogle in štirioglate. Pri valjanju pustimo jasno žarečo kovino najprej v največji kaliber in nato postopoma skozi več kalibrov, dokler ne dosežemo zaželjene oblike. Železniška tirnica more n. pr. preiti 13—14 kalibrov, da dobi ono pravo obliko, ki je predpisana.

Imamo dvoje vrst kalibrov, odprte in zaprte. Pri odprtih prilagajo valjarju tesno eden na drugega in le kaliber ostane prazen; zaprti kalibri pa nastanejo, če valjarja gresta eden v drugega. Vsaka vrsta kalibrov ima zopet dvojne oblike: ostre in ploščate.

Dolge in tanke predmete, n. pr. brzojavno žico valjamo na menjalnih kalibrih, t. j. enkrat valjamo štirikotno, potem okroglo toda manjše, zopet štirikotno in manjše in zopet manjše okrogle itd. Ker bi bilo nerodno prenašati velike dolžine žice z ene strani na drugo stran valjarjev, so urejeni valjarji tako, da se po vsakem valjarju taka smer izpremeni. Tako ni izgubljenega mnogo časa in valja se lahko v obeh smereh zaporedoma. Tako postopanje imenujemo reverzno valjanje. Za pogon valjarjev služi posebno močan parni stroj brez zamahnega in ravnotežnostnega kolesa.

Iz kalibriranega valjanja prihajajo na trg kot proizvodi kovno, zvarljivo, taljeno železo in jeklo v palicah ali protih. Železo je raznih oblik, razne dolžine. Svežnji so navadno težki do 50 kg in vsebujejo od 1—20 palic železa, dolgih do 4 m. Oblika proizvodov valjalnic je: štirioglati, plošča-

ta, okrogla, polokrogla, ovalna ali jajčasta, obročeva, kotna, tirnična itd. — Kot največje odjemalce valjalnic veljajo med drugim železnice, ki porabijo zelo mnogo raznega valjanega železja kot n. pr. mnogo tirnic, poličastega železa raznih oblik, kotnega železa itd.

O valjanju žice hočemo izpregovoriti prihodnjič par besedi.

Parna lokomotiva.

(Nadaljevanje.)

Ploščati okvir sestoji iz valjanih plošč in sicer iz taljenega železa ali pa iz mehkega jekla. Iz plošče se izrežejo razne oblike, ki služijo bodisi kot prostor za osiščne okrove, bodisi olajšujejo ploščo kot tako. Obe plošči tvorita takozvana vzdolžna lokomotivska nosileca in sta popolnoma paralelno ena proti drugi prečno utoženi s pomočjo prečnih utogov. Dolžina plošč se ravna po dolžini stroja in znaša od 7 do 12 m dolžine; višina se ravna po višini koles, kotla itd. Jasno je, da morata biti obe plošči zelo močni, do 25 do 40 mm debeli, saj imata nalogo, da poleg nošnje kotla v največji meri prenašata in prestrezata vse udarce in sunke proge in stroja.

Bradljasti okvir, ki je po Ameriki skoraj izključno v uporabi in se ga je začelo zadnja leta tudi v Evropi zelo močno uporabljati za lokomotivske vozove, kotnega železa v četverem premeru $\frac{70}{100}$ ali $\frac{102}{114}$ mm, ki se zware skupaj v kompletni okvir. Izdelovanje je samo na sebi nekaj dražje kot ono ploščatega okvira, toda celotni okvir je močnejši, boljše obdani in kar je za praktično uporabo velike važnosti, tudi mnogo lažje dostopen kot ploščat okvir. Po zvaritvi posameznih delov pride celotni okvir pod mogočne skobljavne stroje, ki ga preuredijo na zahtevano debelino.

Kakšna je naloga lokomotivskega okvira? V prvo mora na njem mirno in trdno počivati celotni kotel, v drugo so pritrjeni na okvir parni valji in sicer tako trdno, da se nitki najmanj ne zmikajo. Dalje mora biti na okviru lokomotivski voz, ki ima nalogo varno in zanesljivo prenašati celo lokomotivo po tiru. — Kotel je navadno trdno spojen z okvirom samo spredaj, medtem ko je zadaj in eventualno v sredi in okvir le oprt, ter se mora upoštevati vzdolžno raztezanje kotla pri zakurjenju in skrčenje pri ohlajanju. Proti dvigu iz okvira pa se mora kotel vsestransko zavarovati. Osišča pridejo v posebne osiščne izreze okvira, kjer so pritrjene posebno pri starejših lokomotivah takorekoč nepremično, medtem ko ima vsaka moderna lokomotiva le nekaj ne-

premičnih osišč, druga se pa v okviru pregibajo. Lokomotiva z vsemi nepremičnimi osišči imajo dolg tog razvor, ostale pa krajšega. Pod togim razvorom (fester Radstand) smatramo razdaljo od prve do zadnje nepremične osovine oziroma osišča. Skupni razvor (Gesamtradstand) je pa razdalja od prve do zadnje osovine vobče. Pri starih lokomotivah se v splošnem oba izraza krijeta, pri modernih strojih je skupni ali celotni razvor vedno daljši od togega razvora.

To poslednje dejstvo je pripisovati študijam raznih strokovnjakov z ozirom na prevoženje posameznih več ali manj ostrih lokov ali ovinkov. Lokomotive z velikim togim razvorom ne morejo brez nevarnosti iztirenja prevoziti ostre ovinke, medtem ko so moderne lokomotive ravno zategadelj opremljene z nekoliko premičnimi osišči, da z lahkoto in brez nevarnosti peljejo preko ostrejših ovinkov. Primerjaj lok. ser. 59 in 229 SHS!

Po srednjeevropskih predpisih velja, da lokomotive z gotovim togim razvorom ne smejo voziti po progah z ostrimi ovinki in sicer:

s 3-200 m pri ovinkih s 180 m polmera,
s 3-800 m pri ovinkih z 250 m polmera,
s 4-800 m pri ovinkih s 400 m polmera,
s 5-400 m pri ovinkih s 500 m polmera.

Tako n. pr. ne sme na progi Grosuplje—Kočevje, ki ima mnogo ovinkov z 200 m polmera voziti noben stroj z več kot 3.800 m togim celotnim razvorom, ampak samo take lokomotive, ki imajo nekaj osi gibnih. Gibnost osi pripomore v izdatni meri nekako uklonitev koles po obliki ovinka. Ena najvažnejših pridobitev zadnje dobe so ravno gibne osi. Avstrijske lokomotive vrste 180., ki jo je zgradil računsko in konstrukcijsko dr. ing. Gölsdorf in ki ima izmed petero osi le 2. in 4. nepremično, je postala vzor vsem težkim lokomotivam ravno radi njene velike premičnosti osišč v ovinkih, ki jih imajo osobito gorske in hribovite proge vse polno.

V to vrsto spada tudi konstrukcija takozvanih gibnih podstavkov (Truck, Drehgestell). Lokomotivam, ki jim je nemogoče dati toliko gibčnosti za prevoz ostrih ovinkov, se prenese delna teža na eno ali dvoosne gibne podstavke, ki nimajo nobene pognane ali spojene osovine, ampak le nespojene, združene v kratkem vozu, ki ima svoj posebni okvir in je le na gotov način potom gibnega čepa zvezan z glavnim okvirom. Gibni podstavek ima tedaj svoj lastni, takozvani stranski okvir. — Brzovlačne lokomotive imajo dandanes vse bodisi eno ali dvoosne gibne podstavke, spredaj ali za spojenimi osovini. N. pr. vrsta 329 SHS ima 3

spojene osovine in spredaj in zadaj po eno gibno osovino. Ser. 109 juž. žel. ima nasprotno spredaj dvoosni gibni podstavek, zadaj nič.

Gibni podstavek dvoosni, ki tvori voz za se, se vsled kratkega razvora sam ob sebi prilagodi ovinkom brezhibno; — enosni podstavek pa je ali pripet ali zapet in se suče okoli neke fiksne točke glavnega okvira. V tem oziru nahajamo seveda vedno različne sisteme eno- in dvoosnih gibnih podstavkov.

Razlikujemo: obračalno os, premično os, priprežen gibni podstavek (eno- ali dvoosni), zaprežen gibni podstavek (eno- ali dvoosni); dvoosni gibni podstavek s čepom med osmi in končno takozvani Kraus-Helmholtzov podstavek, ki vsebuje eno spojeno os skupno z eno nespojeno osjo v podstavku. Med obema osem se nahaja obračalni čep.

Popolnoma različna od navedenih izdelav je sestava Mallet. Pri lokomotivah sistema Mallet imamo dva lokomotivska voza, oba imata spojene osovine, po navadi oba isto število. Vsak voz ima svojo dvojico ali celo četvorico parnih valjev. Prvi voz je doprežen od drugega. Mogoče je tudi, da ima prvi voz neglede na to, da je že sam giben zadosti, še vodilno nespojeno osovino in celo tudi še posamezne premične osovine.

Okvir gibnih podstavkov je enostavnejši, saj ima glavno nalogo tvoriti vodilni voz po tiru — glavni okvir pa nosi glavno težo stroja. (Dalje prihodnjič.)

Nekaj števil.

(Nadaljevanje.)

b) vlečna sila iz zmoglosti parnega stroja je odvisna od srednjega indiciranega parnega pretlaka p , valjnega premera d , batnega dviga s , premera pognane osovine D in vršilne stopnje η . Iz teh činiteljev izpeljana izračunana vlečna sila je sledeča:

$$V \cdot D \cdot \pi = 2 \cdot \left(\frac{d^2 \pi}{4} \cdot p_i \cdot 2s \cdot \eta \right)$$
 in izpeljano iz te oblike je vlečna sila enaka odporu med 1 obratom na obodu pognanega kolesa ali dvema dvigoma napravljenega dela parnih valjev.

$$V = \frac{d^2 \cdot s \cdot p_i \cdot \eta}{D} = f \times dt$$

Dvig s se pri sedanjih lokomotivah konstruira tako velik, kakor so pokazala izkustva daljših študij v teoriji in praksi. Pri tem se pa mora posebno upoštevati batno brzino v valjih. Vsak gib parnega stroja je dvovrsten. Bati sami se pomikajo premo sem in tja. Isto pot dela še

tudi batni drog in križnik; pognano in sploh vsa kolesa pa se vrtijo, izvajajo tedaj vrtenje, ki ima seveda vse drugačne mehanske lastnosti in posebnosti kot pa premo pomikanje. Zato moramo pri določitvi batnega dviga upoštevati premo pomikanje batov, ki znaša povprečno

$$n = \frac{2sn}{60} = \frac{s \cdot n}{30} \quad (n \text{ so obrati v eni minuti}).$$

Batna brzina ne sme prekoračiti 8 m na sekundo.

Premer pognane in spojenih osov in določimo najpreprosteje in vendar dovolj zanesljivo, ako vzamemo 1 m premera kot podlago in prištejemo toliko cm k podlagi, kolikor želimo da imej stroj najvišje brzine na uro. Tedaj

$$D = 100 + \text{brzina na uro v km.}$$

Merodajno pa je pri določitvi premera pognanih koles tudi dejstvo, da se gotovega največjega dopustnega števila kolesnih obratov pripustiti ne sme z ozirom na težo vrtečih se raznih spojin drogov in pogonskih drogov, ker bi preveliko število obratov povzročilo silno nemirno vožnjo lokomotive n slabo vplivalo na nosilne vzmeti itd. Po srednjeevropskih tehniških določbah ne sme presegati število kolesnih obratov v minuti 180 do 360, upoštevajoč pri tem premer in ravnaajoč se po računu:

$$n = \frac{100 \times 60}{36 \times 314} D = 530 \frac{\text{brz.}}{D}$$

Srednja indicirana napetost p , v kotlu se določi na podlagi izkušenj pridobljenih števil, vršilnost stroja η pa določimo 0.8 do 0.9 celotne kotelne zmoglosti.

Račun za zvezne ali componudne parne stroje je nekoliko drugačen kot za enostavne stroje. Pri enostavnih strojih pa sta valja različne velikosti — toda enake vršilnosti. Važno je prostorninsko razmerje obeh valjev pri računu.

c) Vlečna sila iz kotelne zmoglosti.

Za premaganje vlačnega odpora z gotovo brzino metrov na sekundo je potrebno gotovo delo A , ki je enako vlečni sili V pomnoženi z brzino v metrih na sekundo.

$A_{\text{mkg}} = V_{\text{kg}} \times b$ ali $N = \frac{V \cdot b}{75}$ HP (konjskih sil). Ker znaša sekundna brzina $b = \frac{B}{36}$ km/uro se izpremeni gorenja enačba $N = \frac{V \times B}{270}$ in vlečna sila je $270 \times \frac{N}{B}$.

N je odvisen od raznih činiteljev, tako n. pr. o razmerju valjev, krmila, pognane osovine, proizvoda pare, ki je zopet odvisna od izgorevnosti in izparevnosti. Merodajno za izgorevnost je: 1. kakovost kurilnega materiala in 2. velikost rešetkine ploskve R . Za velikost izparevanja je merodajna velikost izparevalne ali kurilne

ploskve 4 in brzina stroja in vlaka. Za srednjo mero, t. j. srednje dober črni premog in znižanje zračne gostote v dimnici

vsled izpuha od 75 do 100 mm vodnega stebrička. Potem dobimo razmerje med $N:H$ pri ~ 12 atm iz sledeče tablice.

	Kolesnih obratov v sekundi	N : H					$\frac{H}{R}$	$\frac{C}{H}$	
		1	2	3	4	5			
Osební stroji	enostavni		4.5	5.0	5.5	6.0	50-70	0.1	
	zvezni, 2 valja		5.0	5.7	6.3	7.0		0.75	
	zvezni, 4 valji		6.0	6.7	7.3	8.0		0.6-0.8	
	pregreta para	enost.		5.8	6.3	6.9	7.5	40-60	1.0-1.25
zvez.			6.3	7.2	7.9	8.8			
Tovorni stroji	enostavni	3.0	4.0	5.0			60-80	0.85-0.95	
	zvezni, 2 valja	3.5	4.5	5.5				0.9-1.0	
	pregreta para	enost.	3.9	5.0	6.2			50-60	1.0-1.4
		zvez.	4.4	5.6	6.9				

C = prostornina kotla v litrih.

Vlakovna brzina in premer pognanega kolesa vplivajo na razmerje $\frac{N}{H}$ s številom izpuhov in s tem povzročeni podpihovanju ognja. Izgradba kotla, dolge ali krajše kurilne cevi določajo brzino ognjenim plinom, ki oddajajo svojo gorkoto vodi v kotlu. Zato mora biti v dimnici pihalo v najboljšem stanju in dobro odmerjeno — drugače je stroj slab za paro.

Pri gotovi brzini proizvaja kotel največ pare, stroj jo rabi najmanj ter deluje najbolj ekonomično. To brzino imenujemo kritično brzino. Če brzino zvišamo, se para

davi pri vstopu v delitelje, če jo znižamo, pa nastane premajhno podpihovanje ognja, ker je manj izpuhov.

Primerjajmo n. pr. izdelovanje pare pri stroju z velikimi kolesi v klanec 20‰. Vožnja je radi klanca počasna, stroj počasi vrti kolesa in je število izpuhov majhno, tako da ogenj one proizvodjalne izdatnosti kot pri hitrejših izpuhkih. Mnogokrat smo takorekoč primorani zbirati po postajah paro, pa ne morda v tem slučaju radi slabe manipulacije s kurjavo nego — ker stroj z velikimi kolesi ne ustreza pogojem gorske proge. (Dalje prihodnjič.)

Strokovna organizacija.

Mnenje o ustroju in smeri strokovnih organizacij je deljeno. Ta delitev duhov ni naša slovenska specijalitet, to delitev najdemo povsod, kjer obstojajo strokovne organizacije.

Eno mnenje je, da naj služi strokovna organizacija samo gospodarskim delojemalcem. Delojemalci naj se združijo, da dosežejo od delojadalec kolikor mogoče ugodne življenske pogoje. Sklenejo naj se vzajemni tarifni pogoji, ustanovijo se naj posredovalnice za delo, osnujejo naj se medsebojna podporna društva. Strokovne organizacije na približno enakih temeljih obstojajo na Angleškem. Ne da se tajiti, da so take strokovne organizacije prinesle delojemalcem precej ugodne gospodarske razmere, toda v družabnem življenju mu niso prinesle zaželene prostosti, in Lassalle pravi: Delavec je v družabnem oziru postal stvar.

Iz te družabne pozicije družabnim potom ni izhoda. Dokaz temu, da je ves trud te stvari, nastopiti kot človek, zastoj, kar

so pokazali angleški štrajki, katerih žalostno izjalovljenje je dovolj znano.

Marksistično naziranje je podobno Lassallovemu.

Rastoča konkurenca meščanstva in iz nje porajajoče se trgovske krize, pregibljenje delavske mezde, naglo se razvijajoče zboljšavanje strojev zvišuje negotovost življenskih razmer. Spori med delavcem in buržuazijcem dobivajo vedno bolj značaj razrednih sporov.

Delavci se združujejo proti meščanstvu radi njihovih mezd, snujejo udruženja, da se pripravljajo na odpor. Tuintam se vrše posamezne bitke. Od časa do časa zmagujejo delavci, a to le mimogrede. Pravi sad njihovih sporov ni neposredni uspeh, temveč napredujoča asociacija delavstva.

Pospešujejo jo zveze, ki jih ustvarja industrija in ki spajajo delavce raznih krajev.

Spojitev mnogih lokalnih bojev enega značaja daej temu boju med delom in kapi-

talom razredni značaj. Vsak razredni boj pa je politični boj.

Toraj zamore strokovna organizacija pač še precej rešiti gospodarska vprašanja delojemalcev, socialnih vprašanj pa strokovna organizacija sama ne more rešiti, niti jih ne skuša rešiti, ker ima v svojem programu samo gospodarski dobrobit svojih članov.

Socialna vprašanja so pa ravno tako velike važnosti kot gospodarska vprašanja. Kljub temu, da so se rešila gospodarska vprašanja v popolno zadovoljstvo vseh delojemalcev, bi delojemalce še dolgo ne postal človek, ki ima vse pravice, ki pritičejo njegovemu človeškemu dostojanstvu.

In da se ustreže obojnim zahtevam, vidimo n. pr. pri socialni demokraciji, ki ima svojo organizacijo tako urejeno, da zastopa takozvana strokovna komisija gospodarske težnje v njej učlanjenih strokovnih organizacij, med tem ko vodi politična organizacija boj za politični program socialne demokracije, to je takozvani nemški sistem. Francozi in Italijani pa imajo svoje organizacije le delno urejene po nemškem sistemu, deloma pa imajo svoj takozvani sindikalni sistem, ki ga ima tudi svoj politični program in sicer tak, ki bolje odgovarja vročekrvnim sinovom teh solnčnih dežel.

Zgodovina strokovnih organizacij je še primeroma mlada, radi tega še nikjer ne najdemo stalne oblike, temveč opazujemo še veden razvoj.

Angleške organizacije, kot najstarejše, se začele ustanavljati koncem 18. stoletja, svoboda pa se jim je priznala šele l. 1824.

Na Nemškem so bila prva strokovna društva ustanovljena leta 1868., v Avstriji segajo početki do l. 1860. Na Slovenskem se je ustanovilo prvo delavsko strokovno društvo leta 1868. za tiskarje.

V glavnem lahko razločujemo tri sisteme strokovnih organizacij: angleški, nemški in romanski sistem. Vsi imajo svoje dobre, vsi zopet svoje slabe strani. Kakor vse kaže, se bo pridružil vsem tem trem sistemom še četrti in sicer slovanski sistem. Čakati je le treba, da se razmere v Rusiji popolnoma konsolidirajo. Čisto gotovo pa je, da igrajo danes strokovne organizacije v javnem življenju jako važno vlogo in popolnoma smo prepričani, da ne bo vloga strokovnih organizacij v bodoče samo važna, temveč naravnost odločilna.

Čakati je treba, da se najde enoten sistem, ki bo združil vse stanovne v enotno strokovno organizacijo.

V tem smislu je tudi naša naloga, da gremo s podvojeno močjo na delo, da uresničimo svoje ideale za povzdigo ugleda nas in jugoslovanskega proletarca.

Zadružništvo!

Že v eni zadnjih številkih našega glasila smo omenjali, da golo vpitje nad izsesavanjem kapitalizma še ne prinese delovnemu ljudstvu osvoboditve izpod kapitalističnega jarma, ako samo dejansko ničesar ne stori za osamosvojitve.

Vsi mi povečini ne snamo niti ceniti velike gospodarske sile, ki leži sicer v posameznikih, ki bi pa bila združena mogočen jez proti naraščajočemu kapitalizmu.

Vse delovno ljudstvo vseh narodov sveta polaga in more polagati največjo pažnjo ravno zadružništvu, ki je prvi in edini predpogoj na potu k popolni svobodi.

To lahko opazujemo tudi pri gibanju posameznih narodno manjšinskih držav, stvorjnih šele po svetovni vojni.

Tudi te državnice so vazal velikih držav iz enostavnega razloga, ker niso gospodarsko samostojne in so gospodarsko odvisne ravno od onih držav, ki si jih žele in hočejo imeti za vazale, bodisi radi eksploatacije naravnih bogastev dotične državnice, bodisi da so kot dober in stalen odjemalec raznim industrijskim izdelkom ali drugim produktivnim predmetom. Skratka gospodarsko zaslužnjene. Isto je z delovnim ljudstvom! Kapitalizem bi se ne mogel razvijati, če bi ne imel delovnega ljudstva gospodarsko zaslužnjega, ki ga kot takega izsesava toliko časa, da mu izpije vso kri.

Vse vlade različnih držav na svetu dajo lahko politično svobodo delovnemu ljudstvu, pa bi še ne bilo svobodno, ker bi bilo še vedno gospodarsko zaslužnjeno. Od pamtiveka čuva kapitalizem, to domirajočo politiko z bajoneti dotične države, ker dobro pozna krivičnost svojega dejanja, ker se le s silo lahko brani in čuva krivico. Temu zlu kapitalističnega suženjstva pride delovno ljudstvo, ali pa tudi posamezni delovni stanovi, do dna le potom stremljenja gospodarske osamosvojitve in neodvisnosti.

Poglejmo na Angleško, kjer je zadružništvo med delovnim ljudstvom tako dobro razvito, da je malodane gospodarsko popolnoma samostojno in so te delavske zadruge združene posodile angleški državi nad 1 milijardo funtov šterlingov državnega posojila.

Ta proletariat ima skoro že danes vse predpogoje, da prevzame državne vaje v svoje roke.

Tudi na Nemškem opazujemo lahko velik napredek v zadružništvu, ter je bil tam že pred vojno običaj, da je bil sleherni delavec delničar ali zadružnik različnih podjetij, ker svojih prihrankov sploh drugam ni nalagal.

Ti dve državi naj nam bosta zaenkrat za zgled. In tudi dejstvo, da kapitalizem zadružništvo sovraži, da banke zadrugam principiuelno odrekajo vsak kredit, je tehnen dokaz, da sta oba sovražnika zadrug, ergo je zadružništvo delavnemu ljudstvu le v korist.

Na Slovenskem je zadružništvo precej razvito, ki pa še daleko ne dosega one stopnje, ki bi bila potrebna za dosego svobode.

Smo pač šele v povojih v tem oziru in stremeti moramo vsi, brez izjeme, da prekoračimo štadij povojev ter se razširimo z vso odločnostjo na višino, da bo mogoče že v doglednem času tekrovati s privatnim kapitalom.

Železničarje, posebno pa nas strojvodje, ki si po svojem strokovnem in tehničnem znanju prisvajamo ime prvenstvene kategorije na železnicah, mora zanimati vsak pokret, ki stremi k zboljšanju vesplošnega železniškega gospodarskega položaja uslužbencev.

Na praznik sv. Petra se je vršil v Ljubljani kongres Saveza nabavljalnih zadrug državnih in železniških uslužbencev. Dasi skoro neopažen in od železniških uslužbencev ignoriran, je imel ta kongres tako dalekosežen pomen za vse železničarje, da ga nikakor ne moremo pustiti z vidika in smatramo za izdajstvo nad samim seboj, če bi ga hoteli ignorirati. Preko 200 delegatov i zvesh delov naše države je polagalo račune o svojem delovanju v različnih Nabavljalnih zadrugah in moramo priznati, z jako zadovoljimi uspehi.

Koliko nasprotstva so uživale te zadruge in žalibog jih še uživajo od ustanovitve pa do danes, med večino železničarji. Žalibog, da je gojila to nasprotstvo prvič politična strast in drugič neomejena jeza nad bivšimi gospodarskimi poslovalnicami slabega spomina, ki so jo istovetili z novo ustanovljeno Nabavljalno zadruogo železniških nastavljenecv in upokojencev v Ljubljani.

Detajlne važne sklepe tega kongresa prinesemo v prihodnjih številkih našega glasila. Za danes naj zadostuje gola konštatacija, da je med železniškim osovjem zadružni duh popolnoma mrtev, v največjo škodo celokupnosti. Če hočemo doseči ugodne rezultate za svojo bodočnost in bodočnost znancev, moramo dejansko tudi sami storiti korake in žrtvovati nekaj ur za študij zadružništva, ker kapitalizem svojih privilegijev ne bo dal brez našega sodelovanja iz rok, ter brez dela za obči blagor, nam ne bodo nikdar pečeni golobi leteli v usta.

Za danes samo to! Kdor se hoče otrestiti kapitalističnega suženjstva in raznih trgovskih nereelnih pijavk, ta stopi v za-

drugo in sodeluje, da s sodelovanjem skuša odpraviti kar mu še ni všeč, ter se otrese vseh predsodkov in stopi v krog onih, ki so si naredili nalogo gospodarske osamosvojitve, kot edino reelen in izvršljiv princip boja na gospodarskem polju.

Ali smemo upati?

Domovina naša, oblagodarjena z neizmernim naravnim bogastvom, katero zavida ves zunanji svet, obenem pa pomiluje duševno revščino ali zakrknjenost onih, ki imajo danes žalibog sveto nalogo ta naravna bogastva izkoristiti v prid celokupnemu jugoslov. narodu, pa tega niso ali zmožni ali nimajo resne volje izpolniti. Zunanji svet nas naravnost občuduje, da vse to zlo kolkortoliko potrpežljivo prenašamo in mirno gledamo konkurenco političnih mogotcev za razne udobne in dobičkanosne položaje, medtem ko narod malodane umira na pomanjkanju. Vmes prihajajo tudi sirenski glasovi raznih političnih socialnih in antisocialnih žonglerjev, ki kujejo na račun prevelike naše potrpežljivosti svoj politični kapital.

Narod pa navzlic vsemu trpi neverjetno pomanjkanje in domovina, bogata na naravnem bogastvu, ne more prehraniti in preskrbeti onih, ki žrtvujejo vse svoje sile, svoje znanje in svoje družine v korist celokupnosti, v korist domovine. Predaleč bi nas zavedlo, če bi hoteli naštetiti vse grozote posameznikov in skupin v tej nesrečno vladani domovini. Vlada, ena kot druga, od prevrata pa do danes, še ni pokazala resne volje rešiti problem prehranjevanja in preskrbovanja obubožanih in teptanih v takem smislu, ki bi bil res izvor pojma celokupne enakopravnosti. Dnevno časopisje vseh barv s sladkimi besedami obljublja rešiti to in ono neobhodno potrebno zadevo, ko pa pride do korita, pa pljunejo ti poštenjaki in koristolovci na svojo dano častno besedo ter vladajo ali podpirajo vlado, katere sistem je vedno enak. Priviligiran stan mora doseči vse, medtem ko nepriviligiranci niso deležni niti mrv, ki padajo iz težko obloženega vladnega korita.

Kulturen in svetoven škandal, ki bo za tuje narode postal kmalu prislovica, je na vsak način vprašanje javnih nameščencev. Kaj vse se je obljubovalo od prevrata pa do danes in vendar je bilo to vprašanje za vladajoče mogotee strankarsko pobarvan politikum, ki se nahaja, bože mili, štiri leta po osvoboditvi na mrtvi točki.

Javni nameščenci so steber države, fundament državnega organizma in vendar so poleg nešteto drugih, delavnih slojev, najbolj zapostavljeni in izkoriščevani sloj v državi. Ž njimi se igrajo politične stranke

kakor z žogo in vendar še potrpežljivo prenašajo žoganje političnih matadorjev z njihovimi interesi z upanjem, da se neznosne razmere vendar morajo enkrat obrniti na bolje in da bo le prišel čas pri onih, ki so danes samo zapostavljali to ubogo izmzgano rajo, da bodo pričeli deliti pravice mesto krivic, kruh mesto kamenja. Ali smemo upati?

Kakor vsi znaki kažejo, to upanje v danem momentu še nima reelnih tal, ker opazujemo, da se ta frivolna igra nadaljuje po istem sistemu kot doslej, potom slepomišenja. Peska v oči nam hočejo natrositi vladajoči ponovno in javno mnenje kuje iz tega zopet svoj političen kapital. — Le poglejmo vso to igro nekoliko bližje! Javno časopisje se na eni strani ogreva za izboljšanje mizernega položaja, krivdo vali na vladajoče, ki da nimajo resne volje to pereče vprašanje končno javno rešiti, in zopet isto javno mnenje z vso strahoto protestira proti povišanju davkov in odreka svoje privoljenje, ki je pač edini ključ, da se ta svetovni škandal spravi vendar z dnevnega reda. In dokler se bodo dogajali taki obžalovanja vredni in nesramni dogodki, toliko časa ne smemo upati. Najznačilnejše pri celi zadevi pa je neznosen molk našega ministra saobračaja in radi njegovega molka javno mnenje tudi te uboge železničarske pare niti ne omenja. Z vso gotovostjo imamo zopet pričakovati, da se bodo železničarski interesi zapostavili navzlic vsem obljubam in častnim besedam različnih ministrov saobračaja od prevrata pa do današnjega dne.

Za nas je najvažnejše vprašanje vprašanje našega stanu, stanu strojevodij. Vsaka kategorija na železnici skrbi, da pridobi čimvečjo ugodnost potom te ali one strokovne organizacije, in naravno mi strojevodje potom našega društva.

Minister saobračaja je naši deputaciji natrosil vse polno obljub, molk gosпода ministra pa nas osuplja, ker imamo že več sto izkušenj za seboj, da zna končno zopet ostati le pri obljubah.

Rotili in grozili smo nedavno, pa svojih groženj nismo izvedli. Zato se je nas omalovaževalo in zato stojimo še danes pred nerešenimi socialnimi vprašanji: pred pomanjkanjem, z dolžnostmi in krivicami preobloženi in z gostim sitom presejanimi pravicami.

Štiri leta od prevrata trpimo in čakamo, prenašamo svojo bedo in opazujemo sorodnih trpinov revščino v državi, preobloženo z naravnim bogastvom, ki je izročeno v eksploatacijo privilegirancev iz zgolj naše kratkovidnosti in prevelike zaupljivosti še iz dobe, ko smo podrejali osebne koristi za koristi celokupnega naroda.

Ne samo mi, vsa Evropa vas zasmehuje in obsoja, ker niste zmožni rešiti vitalnih interesov čuvarjev temelja bogate Jugoslavije.

Ali smemo spričo nešteti razočaranj sploh še upati na boljšo bodočnost?

Še je čas in ni še vse zamujeno. Ta čas je pa v nas samih. Če smo si svesti svoje sposobnosti in če ne podcenjujemo svojih moči, potem je še bodočnost naša in česmo upati!

Demagogija in resnica.

Resno delo je bilo in je najtežje! Kdor resno misli o vsem svetovnem ustroju, o možnosti kaj je izpeljivo in kaj ne, ta gotovo ne bo govoril tja v en dan, ta gotovo ne bo obljuboval stvari, ki niso izpeljive. Največ gorja si je krivo človeštvo samo, da lahko trdimo, da tepe celokupno človeštvo kakor njegove posamezne dele, lastna nevednost najhuje.

Posamezni človek si zgradi v svojih vnetih mislih lepe gradove, zahrepeni za tem in onem, v duhu vidi vse tako lepo, toda mali sunek razočaranja ga postavi zopet na reelna tla, v resnični svet. Lepe so bile sanje, neprijetno pa je dirnila resnica. Kakor posamezni zemljani sanjajo tudi deli naroda, sanjajo čeli narodi, sanja ves svet.

Le ne resnice, le ne dejanskega stanja, o tem noče slišati nihče, povejte nam rajé o nebesih na tem svetu, samo o sreči pripovedujte, ki nas čaka in ki mora priti. Mora, mi jo hočemo prisiliti tako ali tako. Pa se najdejo preroki, prepričani in neprepričani, iskajoč samo lastno korist v ljudski nevednosti in obetajo nebesa na tem in onem svetu. Ne obljublajo samo nebes, marveč prav vse, kar si človeško srce poželi. Ljudstvo posluša, požira, pred očmi se mu odpira novi, srečni svet, z dejanjem hoče pomagati, popravljati svojo srečo, žrtvuje svoje življenje, preliva kri in nazadnje mu v plačilo ostane razočaranje.

Pač še nismo dvomili le en trenutek, da je današnje socialno razmerje krivično, da je treba veliko, pa še prav veliko dela, da bomo lahko rekli, da je človeštvo na stopinji, katero je moglo doseči le z lastno močjo. Vsi vidimo in vsi vemo, da je treba priti tja, kamor vsi želimo. V tej točki si je vse človeštvo edino. Razloček pričinja šele v trenutku, ko je treba najti pot, po kateri naj hodimo, da gotovo in v kolikor mogoče v najkrajšem času pridemo do cilja. Pri tej točki pride resnica v prav resen konflikt z demagogijo. Resnico oznanjati je pač v današnjih egoističnih, materialističnih in koruptnih časih najnapornejše in večkrat tudi nevarno delo. Nerazsodnost noče resnice in tovariš, ki je našel v demagogiji propast človeštva ter hoče svoje raz-

očaranje nad demagogijo ovekovečiti s propagando reelnosti in resnice, mu kličejo iz sto in sto nerazsodnih grl: »Dol ž njim! Križaj ga! Kapitalističen hlapec je! Izdajalec delavskih interesov!« itd.

In nič ne pomaga: prej ne bo sreče, ne bo blagostanja, ne bo miru, dokler se ne oklenemo reelnega življenja, dokler se ne oklenemo resnice, edine spasilnice človeštva. Izobrazujmo svoje vrste, da bomo mogli pogledati resnici v obraz, ker če ne bomo izobrazovali svojih vrst, bo vladala demagogija in zamudili bomo čas, ki se ne povrne kmalu, da bi videli z lastnimi očmi triumfirati resnico nad demagogijo!

Izjava!

Radi lažnivih govoric, ki se širijo med strojevodji od izvestne strani, z edinim namenom, spraviti funkcionarje društva ob zaupanje in obenem tudi zaupanje članstva do društva samega, izjavljava sledeče:

Laž je, kdor trdi, da naju ob priliki intervencije glede resolucije pri ministru saobračaja isti ni hotel sprejeti in odklonil vsak razgovor.

Resnica je pa, da je naju g. minister saobračaja sprejel dne 25. maja 1923, da sva se z istim razgovarjala ter sva jo imela priliko osebno utemeljevati.

G. minister saobračaja je nama obljubil upoštevanje in upravičenost ter dodal, da dobimo strojevodje tudi obleko, ter da so mu njegovi ministri kolegi tudi obljubili vso podporo za rešitev upravičenih zahtev, stavljenih v resoluciji ter, da zbog tega lahko obljubi rešitev v najkrajšem času.

Karikaturam onih izvestnih organizacij, ki z izbuljenimi očmi prežijo na močno blagajno društva strojevodij, pa svetujemo, naj svoje organizacije obvestijo, da se z denarjem našega društva ne bodo nikdar mastili.

Dežman Pavel, predsednik.

Gale Rudolf, podpredsednik.

Prvi migljaj!

Zadnji čas se je razvil popoln absolutistični teror od strani strojnega referenta juž. žel., g. centralnega nadzornika inženirja Ogrinca, kateri ima neznani namen. Sum povzročajo neupravičene visoke kazni, katere se nalagajo v pretežni večini in meri ljubljanskim strojevodjem in namestnikom, v protislovju s § 42. splošnega službenega reda. Izven tega se prakticirajo različne šikane, pri katerih se strojno osebje oškoduje za ogromne vsote pri zaslužku, kar se pa na zavrit način ne prizna kot ka-

zen, in to zato, da se na tak nesramen način uslužbencu ukrade pravica za nadaljne pritožbe. Mi imenujemo tako postopanje nasilje, ker se spominjamo preteklosti, ko so ravno tako strogi gospodje teroristi izvajali njih nasilje nad osebjem, da se isto ni predrznilo raziskavati njih strašnih grehov, ki so jih imeli strogi gospodje na vesti. Opozarjamo uvodoma imenovanega gospoda, da če on ni primoran upoštevati predpise, ki so sestavljeni na podlagi zakonov, bomo tudi mi sledili njegovemu zgledu in ga lepega dne po domače postavili iz njegovega oskrunjenega urada. Znano je vsakemu, da tudi visoki uradnik ne more danes s svojim zaslužkom njegovemu stanu primerno živeti, ne da bi kršil §§ 38 in 39 splošnega službenega reda. In ta uradnik kaznuje svoje podložne brez dokaza krivde od 150 do 1000 Din pri malem nedostatku, vrhu tega pa se predrzne še trditi, da to ni kaznen.

Obenem upravičeno predbacivamo g. ravnatelju Bračiču, da je on sokrivec neznesnega nasilnega postopanja, kateri na več načinov upravo oškoduje in uslužbenca tako zbega, da radi tega celo varnost prometa trpi. Sokrivec ga imenujemo radi tega, ker je po zakonu železniškega obratnega reda § 60. osebno odgovoren za natančno izvršitev predpisov, ne briga pa se za to, da bi se isto res izvršilo.

Ko bi obstojalo personalna komisija, katera nam pristojna po pravilih poslovnega reda personalne komisije, kar pa gospodje nepošteno tlačijo radi omejitve njih paševanja, gotovo bi se že odpravilo take gorostasne absolutistične nedostatke, ker ponovno izjavljamo, da znajo nastati tudi za upravo neugodne posledice radi beganja osebja, za kar pa naj g. ravnatelj sam v smislu omenjenega § 60 nosi odgovornost, ker je sedaj na to opozorjen.

Tovariši, širite naš list!

Pohvala.

Službeni list juž. žel. št. 25. z dne 23. junija 1923 prinaša sledeče vrstice:

Pohvalno priznanje osebjem s strani Upravnega sveta.

Vsem službenim mestom.

Upravni svet Južne železnice je v svoji seji dne 3. maja t. l. pohvalno priznal vzorno službovanje pri obratnih ravnateljstvih, katero je povzročilo radi veselja in požrtvovalnosti, s katerim izvršuje osebo službo, splošno zboljšanje prometnih razmer.

Na predlog gospoda predsednika Generalnega ravnateljstva je Upravni svet sklenil izreči celokupnemu osebjem za njegov delež na teh uspehih svojo pohvalno priznanje.

Tovariši, vedno se pritožujete, kaj vam li ne gre dobro? Imate gospodarje, kakoršnih je malo. Le malokateri gospodar hvali svojega uslužbenca. Ampak, žalibog: »Hvala se pod mizo valja!« in tudi mi nimamo pri tem v kaj ugrizniti. Upravni svet juž. žel. naj nam v priznanje vestnega službovanja popravi krivice, ki nam jih nalaga juž. žel. in nakaže zaostale prejeme, ki bi jih imeli že davno prejeti v gotovini, kakor tudi v naravi, tedaj bomo smatrali takoj izjavo za umestno, tako pa je le izzivanje in zasmehovanje na »kant« došlega uslužbenstva.

Mi to pohvalo prav radi odstopamo nekaterim izmed onih gospodov, ki še ne nosijo dolgo visokih naslovov, pa je iz njih postopanja izvidno, da jim je prav mnogo za čast, ki pa sicer uničujejo in blatijo naš stan s tem, da merijo po sebi jemljejo in nam ob vsaki priliki predbacivajo malomarnost, brezbriznost, nesposobnost — prav tako, kakor vedo nekateri o njih povedati, ko so še nižjo službo opravljali!

Toliko v album: Ad memorandum perpetuum — da se ne pozabi!

Razno.

Avstrijske zvezne železnice imajo zopet novo lokomotivsko vrsto 82. Je to težka gorska lokomotiva brez zalagovnika, tedaj tendrovka. Prejšnje avstrijske drž. železnice so imele dolge gorske proge, ki so po prevratu močno izgubile na dolžini. Zato je postala strojna služba z lokomotiva z zalagovnikom predraga in se je dvignila potreba po zalagovnih lokomotivah, ki na kratkih progah dnevno večkrat prevozijo progo in vedno preostaja časa dovolj za ponovno opremo. — Iz tega vidika izhajajoč, se je po načrtih ing. Rihoška na Dunaju izgotovila nova lokomotiva vrste 82, ki naj služi mešani službi kratkih gorskih progah. Ima spredaj in zadaj po eno vodilno, nespojno osovino, vmes pa 5 zvezanih osi istega premera in izdelave kot obstoječa serija 80 ali 180, ki jo imamo tudi na SHS železnicah v izdatnem številu. Tudi kotel sam nam ne nudi novega ničesar. Je običajni kotel kot za vrsto 80 na pregrevanje pare, v isti velikosti izdelan kot navedeno. Teža lokomotive v službi znaša 95 ton, največja brzina 50 km na uro, največja vlečna sila na kavljju 1400 kg. — Novo je na tem stroju tudi to, da so končno tudi v Avstriji izprevideli, da je koristno in rešljivo za službo, če kurjač in strojevodja dobita sedeže na lokomotivi. — Ta lokomotiva ima že dvoje preklopnih sedežev za oseboje.

Tiskovni sklad.

Za tiskovni sklad so darovali pri strojevodskem izpitu 16. junija 1923 kandidati kurilnice južne železnice Ljubljana, Din 155.—

Nabrano 15. junija 1923 pri obhajanju imen-dana gospe A. Keršič Din 43.—

Skupaj za tiskovni sklad Din 1177.75.

Iskrena hvala gg. darovalcem.

Umrli.

Umrli je dne 27. junija t. l. v Mariboru po 40 letnem službovanju naš aktivni član tovariš Čuk Hinko, strojevodja j. ž. Tovariši! Zopet nas je zapustil kolega, ki mu ni bila dana prilika uživati sadove vestnega dolgoletnega službovanja v mirnem zatišju.

Dne 24. junija t. l. je pa umrl naš član po 20 letnem službovanju tovariš Trebše Matija, strojevodja j. ž. Tudi temu tovarišu ni bilo omogočeno dočakati in videti urejenih razmer na naših železnicah, po katerih je tako stremel.

Tovariši! Ohranimo ju v blagem spominu! Prizadetima družinama naše iskreno sožalje!

Redna seja se vrši vsako prvo sredo v mesecu in izredna seja vsako sledečo sredo v mesecu. Pridite k sejam!

ANONČNI
IN INFORMAČNI ZAVOD
DRAGO BESELJAK

TELEFON ST. 423

UREDNIŠTVO ADRESARJA
ZA SLOVENIJO

Splošno krojaštvo

Alojz Štembal

Florjanska ul. 24, Ljubljana.

Se priporoča za izdelavo oblek po nizkih cenah. — G. železničarji 10% popusta.

ANT. BAJEC

IZDELOVANJE

ŠOPKOV, VENCEV IN TRAKOV

LJUBLJANA, POD TRANČO