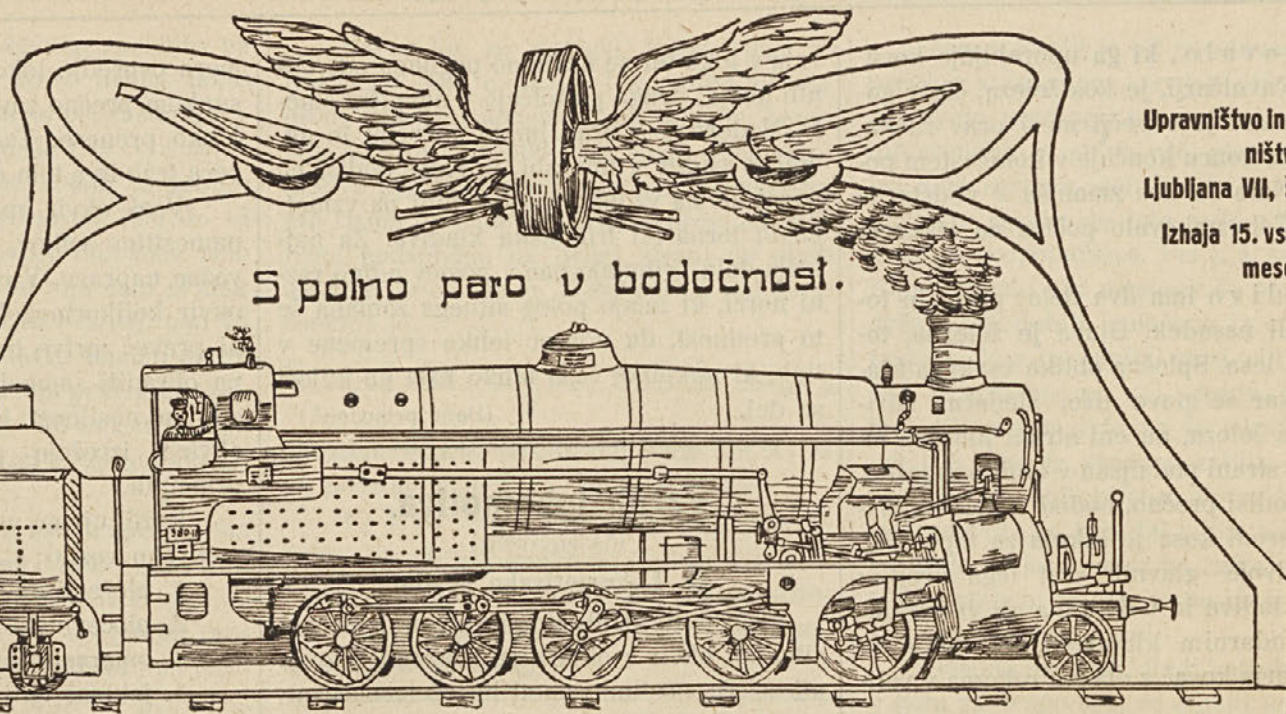


Letna naročnina  
Din 21.—  
Posamezna številka  
Din 1-75  
Oglasi po dogovoru

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



S polno paro v bodočnosti.

# STROJEVODJA

Štirokovni list strojevodij kralj. Srbov, Hrvatov in Slovencev.

Leto I.

V Ljubljani, dne 15. junija 1923.

Štev. 6.

## Vsem stanovskim tovarišem!

Obveščamo Vas, da se vrši dne 4. avgusta predkonferenca delegatov in dne 5. avgusta pa

### I. REDNI OBČNI ZBOR

»DRUŠTVA STROJEVODIJ JUGOSLAVIJE V LJUBLJANI«

Tovariši, pripravljajte se že sedaj za to velevažno zborovanje, na katerem se bo končno javno sklepalo o notranjem poslovanju društva, predelala pravila, odobrilo poslovnik in izvolilo nov odbor. Dosedanja društvena uprava bo predložila račune o vsem svojem poslovanju, Vam v pretres, da se prepričate, kako potrebno je bilo, da smo si ustanovili društvo, od katerega edino pričakujemo koristi in uspeha, ker je neodvisno, nepolitično in odgovorno edinole svojim članom.

Dnevni red bo obsegal točke, katere so predpisane v §§ 19 in 20 društvenih pravil. Natančnejše podatke, kakor tudi razvrstitev dnevnega reda in lokal, kje se bo vršil občni zbor, priobčimo v prihodnji številki.

Tovariše člane opozarjamo, da morajo biti samostojni predlogi najkasneje 14 dni

pred občnim zborom v društveni upravi, ker drugače ne pridejo na dnevni red (glej § 18 društvenih pravil), in, da morajo biti oni, ki bodo zastopali krajevne skupine društva, t. j. za vsakih 10 do 30 članov po en delegat, nalašč v ta namen voljeni in le tisti dobe odškodnino iz društvene blagajne. Vsi drugi nosijo stroške sami. V kratkem razpošljemo članske izkaznice in legitimacije za delegate, s katerimi poslednji izkažejo svoje poslanstvo in koliko članov zastopajo. Zasigurano nam je, da se udeležje našega občnega zbora tudi druga sorodna stanovska društva po svojih delegatih, zatorej želimo in pričakujemo obile udeležbe članov in tovarišev. Vse, ki se udeležje, pa prosimo, da nam pravočasno to sporoče in če želijo, da jim preskrbimo prenočišča in drugo.

Tovariši, zavedajte se, da gre tu za stan in naše stanovsko društvo, katero naj postane trdnjava, ki bo kljubovala vsem nakanam, nas zaslužniti in vpreči v jarem izkoriščanja od katerekoli strani za društvo, katerega namen je, ščititi stanovske koristi, pridobiti ugled in pospeševati stanovsko zavest. Le, če bo vsak tovariš pri tem plemenitem delu pomagal graditi, postane društvo opora zatiranim in za-

postavljenim v njih težki, naporni in odgovorni službi. Le tedaj se nam obeta boljša bodočnost, kakršno smo si zaslužili, in ne bo nam potreba z grozo gledati v prihodnost.

S polno paro na delo, za pravice in zboljšanje razmer na železnicah, v prid države, državljanov, nas in našega naraščaja!

## Mehanično-tehnološko obdelovanje kovin.

(Nadaljevanje.)

### 2. Kovanje.

Kovanje je oni obdelovalni način, kjer položimo kovino na trdi podstavek ter po njej tolčemo s trdimi orodji tako, da dobi ono obliko, ki jo želimo imeti. V smeri udarcev s namreč kovina menja v obliki tako, da postaja tanjša; v drugih smereh se pa poveča.

Podstavek, na katerem kujemo, zovemo *n a k o v a l o*, orodje, ki z njim tolčemo po kovini, se imenuje *k l a d i v o*. Imamo seveda nekaj vrst nakoval in zelo mnogo vrst kladiv. Njih podrobno naštevanje ne spada v okvir naše razprave, zato ga opuščamo.

N a k o v a l o, ki ga uporabljajo kovači in ključavničarji, je kos železa, čigar gorenja ploskev je v večji meri prav ravna, le na enem koncu končuje v koničastem podaljškju. Nato se kos zmanjša v podstavec in peto. Celo nakovalo počiva na lesenem čoku.

K l a d i v o ima dva dela: glavo in toporišče ali nasadek. Glava je železna, toporišče iz lesa. Splošna oblika vsakega kladiva je, kar se glave tiče, sledeča: štirivoglat kos železa, na eni strani ploščat, na nasprotni strani podaljšan v obliko zagozde, in sicer bodisi prečno, bodisi vzdolžno. Približno v sredi kosa je luknja za toporišče. Imamo dvojne glavnih vrst tega orodja: r o č n a kladiva in u d a r n a ali večja kladiva. Z udarnim kladivom, ki tehta do 10 kg, udarja kovač z obema rokama v velikem loku.

Kovanje se vrši na sledeči način. Običajno se kovina, ki naj jo kujemo, razbeli v kovaškem ognju, ki ga podpihuje meh ali veterica. Železo in jeklo razbelimo do jasnoredečega žara. Baker se lahko kuje tudi v mrzlem stanju. Železo, ki se da kovati, imenujemo kovno železo.

Kovaški ogenj je nepremično zidan ali pa na premičnem podstavku. Poslednjo vrsto imenujemo tudi poljsko kovačnico. Da se doseže hitrejša izdatni žar, se kakor že omenjeno podpihuje ogenj s pomočjo kovaškega meha ali pa z veterico. Navadni meh je ali okrogel, ali pa trivoglat; veterica pa je sestavljena iz bobna podobne okrogle škatle in v njej se z veliko hitrostjo suče lopatasto kolesce, ki sesa zunanji zrak v škatlo in ga s pomočjo lopatic poganja dalje v ogenj po zračni cevi.

Šele ko je kovina razžarjena, jo vzame kovač iz ognja in jo s pomočjo kovaških klešč trdno prime in dene na nakovalo, kjer jo ali sam ali s pomočjo svojega pomočnika prekuje v ono obliko, ki naj jo ima zaželjeni kos. Pri obdelovanju se poslužuje tudi različnih pomožnih orodij, kot n. pr. gladilnikov, vdolbov, prebijačev, ravnalne plošče itd. itd.

Preden preidemo od kovanja k daljnim izvajanjem, se moramo dotakniti še ustroja večjih kovačnic, kjer ne zadoščajo one priprave, kot jih ima vsaka vaška kovačnica. V velikih obratih, kjer se izdelujejo večji kosi strojev, razni velikanski strojni deli, tam ne zadoščajo niti največja udarna kladiva. Lokomotivske tovarne, tvornice za ladijske in druge večje stroje imajo poleg vseh ročnih kovačnic še posebne oddelke z velikimi parnimi, vzmetnimi, zračnimi in tornimi kladivi. Skupno imenujemo vsa ta kladiva s t r o j n a k l a d i v a ali po domače n o r c e.

Strojna kladiva so večja, težja in jih delimo v dvojne vrste. Prva padajo na nako-

vala v loku ter se navadno pognana od vodnih koles; druga pa tolčejo v navpični smeri. Modernejši obrati imajo povečini le navpično padna v uporabi, in sicer bodisi na parni ali na vzdušni pogon, tudi pa vzmetna in torna ali frikcijska kladiva. Za najtežja dela prihajajo pač v poštev edino razni norci, ki imajo poleg silnega zamaha še to prednost, da udarec lahko spremene v tlak, ki nekoliko časa lahko tišči na kujoči se del. (Dalje prihodnjič.)

## Parna lokomotiva.

(Nadaljevanje.)

### II. Lokomotivsko nosilo.

Oni deli, ki jih skupno imenujemo nosilo, so: okvir z okvirnimi zvezami, ležišča ali osišča, nosilne vzmeti in tezoizenačevalni vzvodi. Ležišča počivajo na osovinah ter nosijo s pomočjo nosilnih vzmeti celotni celotni okvir s kotlom itd. Izenačevalni vzvodi služijo pa v glavnem v to svrhu, da morebitne preteže na eno osovino izenačijo na drugo osovino.

#### 1. Okvir.

Za izgradnjo vsakega lokomotivskega okvirja je potrebno, da se konstruktor najprej odloči, ali naj ima lokomotiva kolesa izven ali znotraj okvirja. Ako bodi prvo, potem gre za notranji okvir. Če se odločimo za kolesa znotraj okvirja, govorimo o z u n a n j e m okvirju. Moderne lokomotive imajo večinoma notranji okvir, ki je zopet samo eden za celo lokomotivo, ali pa jih je več. Oni okvir, ki nosi glavno težo lokomotive, imenujemo g l a v n i o k v i r, p o m o ž n i o k v i r (gibnega podstavka) nosi le manjši del teže.

Glavni okvir, ki je pravzaprav sestavljen iz raznih prečnih in vzdolžnih nosilcev, je kot tak nosilec kotla in vseh glavnih delov stroja. Njegova podolžna os je obenem podolžna os lokomotive. Število valjev, velikost kotla, peči itd. so v prvi vrsti merodajni za namestito zunanjšega ali notranjšega okvirja. Vsak ima svoje prednosti in napake. Tako je n. pr. notranji okvir močnejši, ker je ožji in se da ravno radi tega lažje prečno utožiti, nasprotno pa je namestitev nosilnih vzmeti in izenačevalnih vzvodov nerodnejša in težje pravilno izvedljiva kot pri zunanjem okvirju, ki je za celo dvojno širino kolesa in za medprostor širši kot notranji. Zelo važno je pri zunanjem okvirju to, da je proti sunkom v vzdolžni smeri (pri trčenjih) odpornejši, ker prenesejo odbojniki skoro navpično sunek ravno na okvir. (Širina odbojnika od srede do srede je 1750 mm, okvirja le za nekaj milimetrov več!) Notranji okvir ima temu nasprotno širino, ki je manjši kot tirni razstop 1435 mm, največ 1250—1350 mm. Zato se

mora ospredje lokomotive proti podolžnim sunkom prečno zavarovati in ojačiti, da jih lahko prenese. Tako ojačenje okvirja poveča težo in s tem ceno.

Vsak okvir ima izreze za ležišče, za namestitev valjev, za ravne druge manj važne naprave. V ostalem pa se mora vsak okvir kolikormogoče po teži zmanjšati, da ni preveč mrtve teže pri lokomotivi, mora pa ohraniti samoobsebi umevno vso svojo silo in nosilnost ter odpornost. Zato se okvirji izrežejo po gotovih mehaničnih principih.

Razlikujemo več vrst okvirjev za lokomotivsko vozilo:

1. pločasti okvir ali okvir iz plošč;
2. pločevinski okvir;
3. omarasti okvir;
4. jekleni vlitji okvir in
5. bradlasti okvir.

Največ je razširjen v Evropi pločasti okvir, v Ameriki prevladuje bradlasti okvir.. (Dalje prihodnjič.)

## Nekaj števil.

(Nadaljevanje.)

### Vlečna sila.

Lokomotivski kotel proizvaja silno moč, ki naj poda lokomotivi ono energijo, da spravi vlak v tek, kar znači z drugimi besedami, da premaga ves odpor stroja in vlaka proti premaknitvi iz mesta ter da ga ohrani v zaželenem premikanju po tiru. To silo imenujemo l o k o m o t i v s k o v l e č n o s i l o. Vlečna sila je pa odvisna od več činiteljev, in sicer 1. od točilnega trenja gonečih osov, 2. od izdatnosti parnega stroja in 3. od produktivnosti parnega kotla na pari. Odvisnost navednih treh činiteljev je sledeča: Teža gorečih osov mora biti tolika, da postane točilno trenje e n a k o v l a k o v n e m o d p o r u, drugače bi se kolesa v r t i l a n a m e s t u in ne točila po tirnicah. Parni stroj mora vrtilni moment na obodu koles z zahtevano brzino pomagati — kotel pa mora dajati parnemu stroju s pomočjo ogrevalne ploskve toliko pare, t. j. toliko sile oddajati, da zadostuje za pogon parnega stroja, da slednji lahko svojo nalogo vrši. Razlikujemo na ta način troje vrst vlečne sile. 1. Vlečna sila iz teže gonečih osov, 2. vlečna sila iz zmožnosti parnega stroja in 3. vlečna sila, ovisna od zmožnosti kotla.

a) vlečna sila, dobljena iz teže gonečih osov.

$$V = f \times Lt$$

V = vlečna sila, f = količnik točilnega trenja, Lt = teža gonečih osov. Lt je za vsako lokomotivo za sebe nepremeljiva količina, medtem ko je količnik f odvisen od izgradnje proge, od vremena itd. Vsaj je znano, da je trenje ob lepem, suhem vremenu

mного večje kot ob deževnem, osobito pa ob meglenem vremenu, ko so tirnice tako rekoč mastne. Vendar pa se pri računih držimo srednja mera, ki znaša  $f = \sim \frac{1}{2} = \sim 0,165$  (približno). Teža naših sodobnih lokomotiv znaša na osovino od 14,5 do 18 ton. V Ameriki so osovine obtežene celo do 28 ton, medtem ko v Evropi osni pritisk ne znaša razen v Angliji in Franciji nad 16 ton za osovino. V Jugoslaviji imamo proge ponajveč z nižjim dovoljenim pritiskom, najboljše proge imajo največ 16 ton, druge pa 14,5 ton. Lokalne železnice se sukajo od 10,0 do 14,8 ton.

Lokomotivi z dvema osovinama, ki sta spojeni, tedaj goneči ima vlečno silo  $V = 0,16 \times 2 \times 16 \text{ ton} = \text{približno } 5100 \text{ kg}$ . Lok vrste 380 drž. železnice z 5 spojenimi osovini po 14,5 ton osnega pritiska ima vlečno silo  $V = 5 \times 14,5 \times 0,16 = \text{približno } 11600 \text{ kg}$ . — Pri slabem vremenu, ko se količnik trenja zmanjša, nastane lahko tako malo trenja med tirnico in točočim se kolesom, da se začnejo kolesa vrteti na istem mestu, da začnejo kakor pravimo *d r s a t i*. Točilno trenje se je izpremenilo v drsalno trenje, ki ima manjši količnik. Pri drsanju se kolesa namreč vrtijo, pri vožnji pravzaprav točijo po tirnicah. Največ sile je pa potrebno, ko spravimo vlak v tek, t. j. iz mirovanja v pogon. Zato opažamo tudi ravno pri speljanju vlakov najpogosteje drsanje koles, ki je zelo škodljivo ustroju stroja in proge. Drsanje pa nastane ravno iz razloga, ker je vlečna sila večja nego jo daje teža lokomotivskih gonečih osi, da se spravi vlak v tek. Moramo si pomagati s tem, da povečamo trenje na tirnicah s posipanjem suhega peska, kar poveča torni količnik in omogoči speljanje vlaka. Zato mora imeti vsaka lokomotiva svojo peskovno sipalno napravo. Najboljše je, da jo ima za sipanje za naprej in nazaj. Lokomotive, ki pogosto vozijo v obeh smereh morajo brezpogojno imeti sipalno napravo za obe smeri.

Zelo važno vlogo igra tudi dejstvo, kako je razdeljena skupna lokomotivska teža na posamezne osovine. Glavni predpogoj je, da kolikor mogoče enakomerno obremenimo vse spojene osovine. Pri novih osnutkih za lokomotive se mora seveda računsko ugotoviti teža posameznih osovini, pri že izvršenih lokomotivah se ob popravilu v delavnicah izenači teža na vse osovine na ta način, da se najprej stroj zapelje po izgotovljenih vseh drugih popravilih na takozvani tehtalni tir in s pomočjo dobrih, posebej v ta namen izgotovljenih tehtnic vse osovine točno iztehta. Nato pa se teže izenači z izpremembo iznačilnih vzvodov, z primernim naponom nosilnih vzmeti itd. — Vredno naj bodo vodilne osovine, pa bodisi spojene ali nespojene nekaj manj obteženo, kot ostale.

Računsko se ugotovi težišču lega in razdelitev teže, n. pr. pri lokomotivi, ki ima gibni dvovozni podstavek spredaj in 2 spojeni osovini (ser. 106.) kot sledi. Teža lokomotive počiva na vseh osovinah, in sicer na eni strani na obeh nespojenih osovinah gibnega podstavka, na drugi strani na obeh nespojenih osovinah. Z ozirom na poljubno osovino je:

$$\frac{Q_1 \cdot s_1 + Q_2 \cdot s_2 + Q_3 \cdot s_3 + Q_4 \cdot s_4}{Q} = s$$

Na izenačevalne izvode odpadeta sili  $K_1$  za za podstavek in  $K_2$  za spojeni osovini.

$K_1 + K_2 = Q$  (teža lok.). Momenta  $K_1$  in  $K_2$  morata biti enaka  $K_1 \times a = K_2 \times b$ . a in b sta oddaljenosti posameznih tež od težinske črte cele teže Q. Na ta način dosežemo  $Q_1 = Q_2$  in  $Q_3 = Q_4$ .

### Slika ruske železniške uprave začetkom l. 1918.

K članku pod gorenjim naslovom, katerega piše tovariš Osip Aleksandrovič, bi želel dostaviti par vrstic, katere naj blagovoli gospod urednik uporabiti.

Prav nič nam ni treba hodiiti iskati te slike v daljno Rusijo. Vse, prav vse to imamo še danes tu, pred nosom, v nekaterih ozirih celo večji Babilon, kakor nam ga opisuje naš tovariš, pa ga ne vidimo? Namesto delavskih sovjetov pa — imamo tiransko ravnateljstvo, katero se tudi ne odlikuje po svojem delu, temveč po strogih, dostikrat nerazumljivih ukazih, posebno pa še po ogromnih kaznih. (Kje je tisti, ki je jude iz tempelja spodil z bičem?) To ravnateljstvo tudi samo zaukazuje..., zahteva pa zato temveč dela od svojih uslužbencev, za plačo jih pusti pa stradati; menda tudi ni denarja, vsaj za delavca ne, manjka samo tistega, ki bi jim dal dober nasvet, kako temu odpomoči. Ribničan bi jim gotovo svetoval, da nam puste nabaviti zelena očala, kakor on svojemu oslu, ki je potem imel oblanje za travo; še par figovih peres po režijski ceni in zadeva bo rešena.

Pokvarjenih lokomotiv... no tudi teh imamo dovolj, ki pa niti prostora nimajo na samih kurilniških tirih, če se ne motim, jih je takoj v Dravljah precej, ki čakajo odrešenja, da jih odkupi železninar, ker za popravilo bo itak kmalu prepozno, če bodo še kaj časa izpostavljene vsem vremenskim neprilikom; pa jih tudi ne bodo rabili, bo že »Bog dav, če se Nemeč ne skuja« pošiljati reparacijskih strojev.

Da se je strojevodjo prisililo peljati, dasiravno ni mogel in smel, se je tudi pri nas dogodilo. (Čital v listih, ki jih imam še na razoplago.) Do tu sem napisal v čem smo si enaki, pa poglejmo nasprotno stran, v čem si nismo enaki.

Tam v Rusiji je bil enostaven in dober predlog z veseljem sprejet, pri nas pa ne pomagajo predlogi, ne prošnje, resolucije, intervencije in sploh nič, glavno je, da si pri delavčevemu zaslužku kaj pritrga in se mu ubije veselje do dola, to je a in  $\Omega$  našega umnega gospodarstva. Pri j. ž. se je stanarino zadržalo par mesecev še potem, ko so državni že dobili izplačano iz enostavnega razloga, ker ta kapital nosi obresti, delavec, uslužbenec pa naj pogine, kaj pa potem. Obleke je državna že zdavnaj dobila, pri j. ž. smo že skoro pozabili, da nam je nekdaj bila obljubljen. Tovariši, poglejte in študirajte še akordni sitem po naših kurilnicah, in jasno vam bo, zakaj so stroji v takem slabem stanju, vi pa plačujete kazni — kazni in zopet kazni.

Gospod urednik! Radi potrebe prostora v listu za drugo sem se omejil na to kratko vsebino, leži mi mnogo na srcu, mogoče se oglasim zopet v kratkem. Dostavljam samo: žalostna nam matjuška, če bo šlo tako naprej. Še absolutistična carska Rusija je upoštevala svojega mužika, le pri nas se gleda, uslužbenca čimprej odreti na meh.

Evesin.

### Jurij Stephenson.

Jurju Stephensonu, možu preprostega rodu, je bilo prisojeno, da je izumil lokomotivo in z njo prometno življenje preobrazil tako bistveno in znatno, kakor ga ni predrugčila nobena prejšnja doba.

Ta imenitni mož se je rodil v uboštvu. Detinska leta je prebil jako siromašno, ali tudi tedaj ni pogrešal srečnih dni. Ko je namreč služil za pastirja, poljaka in pomagata v premogovnikih, je mislil čisto na čudovite stroje, ki jih je videl v podzemeljskih jamah. Ker pa ni imel pripomočkov, da bi ustrezal svojim stvariteljnim željam, je iz ilovice delal stroje, kakor je vedel in znal. Ničesar si ni želel bolj, nego da bi kdaj opravljaj stroje kakor oče; tedaj bi vsaj prav po svoji volji ogledoval stroje in vse njih sestavine. Kako mu je torej utripalo srce, ko se mu je izpolnila ta želja, ko je poleg očeta in pozneje samostalno smel oskrbovati stroj v premogovniku.

Nekoč ugode njegovemu poizvedovanju in mu povedo, da sta vse te čudovite stroje, ki bi tako rad zvedel kaj več, izumila Watt in Boulton in da so opisani v knjigah, tedaj je prvič bridko začutil, da ne zna čitati. Da bi odpravil ta nedostatek, je hodil po trikrat na teden v sosedno večerno šolo, kjer se je učil čitati, pisati in številiti.

Leta 1801. so prestavili dvajsetletnega mladeniča za zavirača v drug premo-

Tam je poleg svoje službe pridno čevljaril in popravil pokazene ure ter se s temi popravili izkazal spretnega za mehaniko. Lastniki velikih montroških premogovnikov so mu vsled tega na Škotskem ponudili strojniško službo. Stephenson se je poslovil in odšel na Škotsko. Ali skoro se je vrnil zopet domov.

Komaj dobro doma, si poišče zopet zaviraške službe. V tej službi mu uspe težavna poprava Newcomnove sesaljke. Hitro zasluje njegovo ime. Dohajala so mu mnoga naročila in tudi pri gospodarju se je jako uveljavil. Vse neprilike pa so minile, ko so ga l. 1812. nastavili za strojnika.

Videč, kako nekateri angleški mehaniki poskušajo zgraditi lokomotivo, je razmišljal Stephenson od leta 1813., kako bi sam izumil »popotni stroj« — tako je namreč nazival lokomotivo.

Bogat posestnik rudnikov mu je v ta namen pomogel z denarjem, in Stephenson je res napravil stroj, ki je prepeljal osemdesetonsko težo v eni uri štiri angleške milje daleč. Leta 1819. so naročili Stephensonu, naj zgradi železnico za premog iz Darlingtonu v Stokton. Zgradil jo je v treh letih; pet njegovih lokomotiv je vozilo po progi, vsaka s sedemnajstimi vozovi. Od blizu in daleč so vreli radovedneži, da bi videli to čudo.

Odločilno zmago pa mu je priborila šele železnica, ki jo je neka družba nameravala zgraditi med Manchestrom in Liverpolom. Pokličejo Stephensona, naj pove, kako sodi o tej nameri. Dejal je, da jo je mogoče izvesti, dasi je ozemlje silno neugodno.

Trajno in jako prikladno so napravili pod njegovim vodstvom prerove, mostove, predore in velik nasip preko razsežnega barja.

Leta 1829. je bila železnica dovršena in podjetniki so razpisali nagrado za najboljšo lokomotivo. Izmed vseh je dobila darilo Stephensonova »Raketa«. Brzina je bila trikrat večja, nego so zahtevali. Sedaj se je mogel vrli mož ponašati proti svojim sovražnikom. Domalega vsa imenitna angleška in inozemska mesta so hotela kar najhitreje izkoristiti veliki izum.

Dasi čaščen in bogat, je ostal Stephenson vendarle preprost, vrl, neumorno delaven. Čislali so ga vrstniki, delavci pa ljubili kakor očeta.

»Ne da bi se hvalil,« je dejal, »ali lahko rečem, da se je malokdo shajal s tako različno družbo kakor jaz. Leta in leta sem jedel skromni kruh jamskih delavcev, ali kosil sem tudi s kralji in plemiči, nižjimi in višjimi. Živel sem dovolj, da smem upat: Moja dela niso bila zastoj in moj napor ni bil brez koristi.«

Tudi na stara leta je bil Stephenson krepak na duhu in telesu. Često se je kosil v teku z dokaj mlajšimi ljudmi ali pa jim je prepeval svoje najljubše pesmi. Večkrat je povabil na dom prijatelje izza mladih let, ki jim sreča ni bila tako mila. Rad je spremljal ubožnejše znance; podpiral jih je, toda tudi pošteno oštel, ako je zvedel, da žive lenobno in malopridno. Mnogim mladim, delavnim in skromnim ljudem je pomagal do sreče.

Po Thomasu in A. W. Grubejn.  
Ivan Ivanov.

## Ne pustimo si sabotirati pravic!

Od prevrata pa do danes prenašamo sama zapostavljanja, sama kršenja zakonito zajamčenih pravic in ugodnosti. Navzlic vsem protestom se je šlo brezobzirno preko naših skromnih želj in zahtev svojo pot, ki smo jo neštetokrat označili, da vodi v propast ne samo nas in naš narod, temveč vodi v propast tudi državo samo.

Sklicevali smo se pošteno na zakonita določila, ravno tako, kot smo pošteno navzlic pomanjkanju vršili svojo težko in odgovornostno polno službo.

Ni se nas poslušalo, ni se nas upoštevalo! Preskromni smo bili v svojih zahtevah, prethi v svojih klicih in šibkost smo pokazali v svojih močeh, zato se nas je vedno prezrlo.

Prepošteni smo bili v izvrševanju službe, katero smo vršili iz gole ljubezni do skupne domovine navzlic pomanjkanju.

Tudi danes jo opravljamo v pomanjkanju!

Nikdar nismo zahtevali predpravice, privilegijev, vse naše zahteve so bile osredotočene na edini klic, dajte nam dovoljnega kruha, dajte nam pravic. Ne novih, stare smo zahtevali nazaj a zaman.

Izrabila se je enostavno naša potrpežljivost, naša ljubezen do države, naše veselje do izvrševanja dolžnosti, katerih se nismo nikdar branili.

Vse smo potrpežljivo prenesli v upanju, da le pride nekoč čas, ko nas zopet postavi med zadovoljne s pravicami in dolžnostmi omejene državljane v svobodni in enakopravni Jugoslaviji.

Žalibog, da je vse le prevara!

Najnovejši atak na naše pravice, vi merodajni činitelji, poskušate v obliki ukinjenja dosedanjega sistema železniških zdravnikov.

Ali res nimate za nas družega kot bič? Povemo vam pa jasno in odkrito, dovolj tega!

Nismo in ne bomo več voljni prenašati gorja enostranskega, ki smo ga deležni samo mi, dasiravno smo polnopravni člani naše domovine.

Nesrečam, katerim smo izpostavljeni, vremenskim neprilikam izročeni, zahtevamo odločno, da si čuvarjev našega zdravja in zdravja naših družin pod nobenim pogojem ne pustimo reducirati.

Antisocialnega naklepa v svrhu štedenja nikdar ne pripoznamo in izvršitev ne dopustimo. Žrtvovali smo dovolj, več nismo pripravljeni. Vzeli ste nam pravice, ukinili ugodnosti, določili plače pod minimum, bolniškega varstva si pa ne pustimo vzeti.

Tovariši! Zdravniki sami se ne name ravajo udati, solidarno bodo čuvali razmah zdravniških metod.

Strnimo se v enotno falango z zdravniki, da očuvamo naskok mogotcev na zdravje naše in naših družin ter povejmo rušilec humanitete, do tu in nič več dalje. Dovolj je krivic, dovolj revščine in stradanja, dovolj zapostavljanja, dovolj pa je še v nas energije in volje, ki nam omogoča rabiti silo proti nasilju. Gospoda! Povedali smo odkrito besedo in čakamo.

Lebanov:

## Tako jel

Nemci so svojčas trdovratno trdili, da smo Slovenci manjvredno pleme, ki je sicer zmožno izvrševati povelja, nikakor pa da ni zmožno, da bi samo gradilo in se samo vladalo. Seveda smo bili svojčas ogorčeni nad takim natolcevanjem ter jih osorno zavračali, ter v mislih čakali tisti čas, ko nam bo dana prilika, ta nemška sumničenja dejansko ovreči.

Čas smo sicer dočakali, uspehov naše moralne moči čakamo pa še danes zastoj. Slovenci smo v vsakem oziru majhen in reven narod. Naša zgodovina ni bogvekej slavna, naša preteklost ni naša, in sedajnost, komu naj imponira. Vsa naša izkustva in obzorje ne sega daleč preko območja domačega zvonika.

In tako v našem narodu, posebno pa še v naših različnih stanovih, še ni prodrlo tisto naziranje, da je narod vse, da je usoda posameznika odvisna le od usode celokupnega naroda in da je v nadaljnem smislu usoda pripadnika enega sloja odvisna le od skupnosti istega sloja.

In kaj vidimo in opazujemo pri nas?

Pri nas cveti osebni kult, kakor menda nikjer drugje. Vsak posameznik izmed nas si domišljuje, da se suče kolo sreče cele dežele okolu njegove osebe in izven naše dežele okolu imena Slovenec.

O priliki koroške katastrofe so nam očitali bratje Srbi materijalizem in bogme dati jim moramo prav. Je dobro, da pove brat bratu resnico v obraz, ker le prijatelj je zmožen presoditi prijatelja. Mi smo bratom lahko hvaležni, da so nam povedali

resnico, nasprotno naj pa tudi oni upoštevajo našo stvarno kritiko in prepričani smo, da bo to za oba dela prav. Dobiček bo pa imela država misel, ki je nam, kot Srbom, gotovo enako pri srcu.

Da, resnično, kako smo šli mi v naše ujedinjenje?

Ali ni igrala dobičkarija najvažnejšo nalogo? Vsak, prav vsak, se je navduševal za ujedinjenje v prvi vrsti iz materialističnih razlogov.

Pomislite tovariši vaše širokoleteče sanje od časa in po času prevrata.

Koliko pa jih je bilo med nami, ki so imeli pred očmi najprej ureditev razmer in potem šele naj pridejo tudi druge stvari na vrsto.

Večina se je vrgla v koristolovstvo, v lovih za stolčki so bili tako ogabni, da nas je lahko še danes sram, in še danes to bridko občutimo.

Strojvodje v tem metežu nismo mogli sodelovati, prenaporna je bila naša služba, ponosni na svoj stroj in na svoj stan, smo s pomilovanjem opazovali to ogabno početje različnih strokovnjakov na papirju.

Pisma, podpisana in nepodpisana, rovarjenje in ščuvanje in kritikovanje se je razcvetelo v taki meri, da smo se s čudom vprašali, ali smo še Slovenci?

Danes nam kažejo razmere, kako se je delalo, kaže nam pa tudi, da večini visoko nad nami ni bilo mar napraviti red, spraviti državo v pravi tir.

Ali je potem čudno, da ne moremo nikamor naprej, ali je po vsem tem čudno, da nam gre vsak dan slabše.

Presneto trdno še stoji država, da more prenašati take udarce.

In danes? Vse je razočarano in vsak se čuti zapostavljenega, ogoljufanega in teptanega.

Usoda se je strašno maščevala nad nečuvnim koristolovstvom, po krivici pa usoda tepe danes oni sloj, ki je na teh razmerah najbolj nedolžen.

Krivi smo le v toliko, da smo v svoji prepošteni naivnosti pripustili domišljiji toliko razmah.

To so žalostna dejstva, žalostna tembolj, ker nam obetajo biti nekaj stalnega.

Mi se bomo borili proti tem izrastkom v nas Slovencih z vso močjo in če je v nas le nekaj zdravega in neokuženega zrna, bomo zmagali. Tudi bratje Srbi in Hrvati bodo storili vse, da iztrebijo i oni ljuliko iz svojih vrst.

Ako pa se nam ne bi posrečilo, ozdraviti razmere, v katerih živimo, potem tovariši bo to naša smrt.

Slovenci smo že imeli svojo državo, izgubili so jo naši pradedje, radi istih lastnosti kot smo jih našli sedaj mi, ako pa

izgubimo še enkrat svojo samostojnost, potem, nikdar več je ne bomo imeli.

Tovariši, ni napačno to, če pregledamo svojo skoro petletno dobo nekoliko nazaj in ugotovimo grehe posameznikov iz naroda in dalje ugotovimo tudi to, da smo v svoji naivnosti in preveliki zaupljivosti sodelovali tudi mi, ker to nam neizmerno koristi v osvojevalnem boju izpod današnjega krivičnega sistema.

Nevaren in težak je naš poklic, ki ga vršimo za svoj narod za borno odškodnino, radi tega nočemo biti izvzeti. Hočemo pa danes soodločevati, kar nam v dnevih prevrata ni bilo dano, pri delu za močno, pošteno in pravično Jugoslavijo.

## Draginja.

Predvsem nam je ugotoviti, da cene najnujnejšim življenjskim potrebščinam ne padajo, da pri politiki, ki jo vodi naša država v tem oziru, niti padati ne morejo, temveč je nujna posledica naše državne gospodarske politike vedno večja rast cen.

Ne sme nas motiti dejstvo, da se dogodi, da na svetovnem trgu faktično za ta ali oni predmet cene padajo, toda to so navadno predmeti, ki za naše narodno gospodarstvo ne prihajajo v poštev.

Skoro vse države so prepovedale uvoz, luksuznega blaga in naravna posledica je ta, da so cene v državah, kjer se ti predmeti izdelujejo, padle. Ker je vsaka industrija tesno združena z drugimi industrijami, je umevno, da je padanje cen tem predmetom zavzelo večji obseg.

Da pa so postali parfumi in drugi taki predmeti ceneji, nima od tega človeštvo niti najmanjšega dobička. Industriji v Ameriki in Angliji imajo nakopičene ogromne množine te ropotije ter čakajo samo ugodnega časa, da bodo te predmete čim dražje in s čim večjim dobičkom prodali.

Gotov denar, ki so ga ti industriji rabili za proizvod tega blaga, za plače delavcem, nakup surovin in lastne življenjske potrebščine, so jim dajale na razpolago banke. Ker pa je nastalo pomanjkanje denarja in veliko povpraševanje po njem, banke niso mogle ali hotele ustreči industrijem, so bili slednji primorani en del svojih zalog prodati, ker so denar hitro rabili in ker je bil od hitro dobljenega denarja odvisen njihov obstoj, so prodali ta del blaga ceneje. Te cene so pa bile znižane le trenutno in samo pod pritiskom razmer.

Oba tu navedena slučaja o padanju cen pa nimata za narodno gospodarstvo nobenega pomena.

Glavni namen za narodno gospodarstvo imajo cene živilom, cblekam in stanovanjem.

Če bi bili vsi drugi predmeti še tako poceni, ako so cene življenjskim potrebščinam visoke, mora biti gospodarsko stanje človeštva slabo.

In naša največja nesreča pa je, da so ravno cene življenjskim potrebščinam nesramno visoke in nimamo dosti upanja, da bi te cene znatno padle, pa najsi imamo še tako dobro letino.

Popolna nezmožnost naših državnikov in politikov nosi glavno in edino krivdo.

Vsak lajik nam bo dal prav, da če kupna moč našega denarja raste, morajo cene padati; opažamo in občutimo pa nekaj čudeznega, da naša valuta na tujih borzah raste in cene življenjskim potrebščinam tudi.

Tu ne sme veljati noben izgovor, zlasti ne oni, ki je zelo poceni, češ, draginja je svetovno zlo in ako trpijo drugi, moramo trpeti tudi mi! To je enostavna laž, največja laž in zakriva samo nezmožnost državnikov in politikov.

Če izvzamemo Rusijo, ki sedaj kot žitnica Evrope ne prihaja v poštev, je naša država edina v Evropi, ki ima v izobilju ravno tistega blaga, ki ga Evropi manjka. Eksport vseh drugih držav se vrši ali v postranskih agrarnih ali industrijskih produktih ali v surovinah.

Nobena druga država v Evropi razen naše pa ni v stanu izvažati najvažnejše potrebščine, kot sta žito in mast.

Kljub vsemu naravnemu blagoslovu, s katerim je oblagodarjena naša država, pa trpimo in stradamo, da, stradamo bolj kot oni, ki tega blagoslova niso deležni.

In tu je en sam vzrok nezmožnosti naših državnih krmilarjev vseh branž, kolikor jih je, ki so po naši lastni naivnosti do danes imeli priliko imeti vajeti države v svojih rokah.

Državni voz ali čoln plava sem ter tja, brez zmožnega krmilarja že od prevrata, banke, različni trusti, sindikati in kapitalisti sploh, pa znajo vedno tako veslati, da zavozi vedno v njih pristanišče.

Seveda so se tudi drugi takoimenovani produktivni stanovi pri tem krmarjenju naučili gledati svet s trgovskimi očmi in s svojim neizmernim tuljenjem po čimvečjem dobičku zmedejo državne krmilarje popolnoma.

Glas proletarca je premalo rjoveč, zato se zanj nihče ne zmeni.

Medtem, ko v drugih državah odstranjujejo kolikor mogoče vpliv bank in veletrgovcev na narodno gospodarstvo, se godi pri nas ravno nasprotno; pri nas se vpraša banke naravnost za svet, ako pa to ne direktno, pa je prvi pomislek pri kaki naredbi, kako stališče bodo zavzele banke in veletrgovina.

## Boj za svobodo.

Narodno gospodarstvo bank in veletrgovine je pa v dijamentralnem nasprotstvu z narodnim gospodarstvom države.

Državni narodno-gospodarski smoter mora biti ta, da zadovolji vse državljane; banke in veletrgovina pa imajo edini smoter kopičenje denarja.

Ako zmagajo torej banke in veletrgovina, je nujna posledica ta, da se kopiči denar v maloštevilnih rokah, medtem ko bo večina državljanov obubožala in stradala. In to se že dogaja danes.

Ne odrekamo kapitalu velike narodno-gospodarske naloge, ki jo ima s tem, da sorazmerno z njimi raste produkcija, strinjati pa se nikakor ne moremo in ne smemo s tem, kako je ta kapital med državljani razdeljen.

Posledice te enostranske delitve kapitala so strašne in usodepolne za državo, najstrašnejše pa za tiste, ki mislijo, da je vsa narodova sreča v tem, da se kapital osredotočuje v maloštevilnih rokah.

Pred par leti še nismo v resnici mogli govoriti o samostojno nastopajočem kapitalu pri nas, sedanost pa nam jasno kaže, kako se je kapitalu posrečilo vsled naše lastne kratkovidnosti v par letih dobiti tak vpliv in razmah, da nas more biti strah pred bodočnostjo.

Na eni strani kapital, ki nastopa v svojem interesu makari tudi proti državi, na drugi strani pa ogromna večina revnega ljudstva, razjarjenega in nezadovoljnega, seveda pravično valeč krivdo na vlado, ker le ona je vsega tega kriva.

Vse, prav vse, kar naše vlade sedaj greše, bo enkrat plačeval in že plačuje, in sicer zelo drago.

Z gospodarstvom se ne sme igrati, ker tukaj pride osveta prej ali slej.

Prvi del osvete skuša na svojih plečih delovno ljudstvo že sedaj, ko trpi na splošnem pomanjkanju v državi, ko bi tega ne bilo nikdar treba.

Če bi tudi druge države vodile tako gospodarsko politiko kot mi, kje bi bila danes moč Angležev in drugih velikih narodov!

Na znotraj obča narodna korist, na zunaj korist države, to bi moralo biti geslo onih, ki imajo in bodo imeli državno krmilo v rokah.

Draginja pa ne bo nikdar padla, dokler vlada ne poseže brezobzirno vmes ter napravi konec navijanju cen s tem, da skuša pošteno in objektivno čuvati interese obubožanih državljanov s pametno in pravično narodno-gospodarsko in trgovsko politiko v državi. Če smemo sploh upati na to?!

**Tovariši, širite naš list!**

Nešteto krat smo imeli priliko slišati besedo svoboda, izrečeno od posameznih govornikov na različnih sestankih in shodih te ali one politične stranke ali strokovne organizacije. Kako lepo so jo nam opisovali za slučaj, da jo dosežemo. Doseči jo moramo, tako so nam rekli, zato pa je treba boja, neustrašenega boja s kapitalistom, ker brez boja ni zmage. Zato vsi v boj proti kapitalistom!

Posamezniki jo nosimo globoko v srečo kot edini simbol, ki pomeni cilj onega boja, ki smo ga napovedali. In zopet jo nosijo posamezniki na jeziku, ki jo izrečejo ob vsaki pravi in nepravi priliki kot edino uteho za izhod iz te socialne zagate, v kateri danes živimo.

Različni stanovi se združujejo v svojih poklicnih organizacijah z enim edinim namenom, doseči zmago nad tlačitelji, doseči svobodo izpod kapitalističnega jarma.

In vendar pri vsej tej bojni razpoložnosti napram svojim tlačiteljem in izkoriščevalcem, pri vsem svojem hotenju doseči svobodo, jih je pač bore malo, ki razmišljajo, s kakimi sredstvi se uspešneje in najsigurneje osvobodimo.

Povprečna izšolanost proletarskih mas različnih poklicnih skupin ovira in onemogočuje bister pogled v bodočnost. Ona vidi v besedi: boj kapitalistu edini spas, ne vprašajte se, ali naj se ta boj vrši v znamenju pesti, pušk, požigov, umorov ali kako drugače. Predstavlja si svobodo na enostaven način: kdor je sedaj berač in suženj, bo pri dobojevanju svobodi postal bogataš in gospodar.

Ali je zameriti tako enostavni razlagi človeku, ki danes ne ve, kje bo jutri spal, kosil, večerjal, ki strgan in lačen, zatopljen v svoj bedni položaj nima druge ugodnosti kot eno, da mu je dovoljeno, in sicer brezplačno, gledati in duhati, kako dišijo ljuče po parfumu, zaviti v šumečo svilo, vozečo se z izvoščki in luksurijoznimi avtomobili, okovani v zlatu in demantih, ošabne in debelolične, ki imajo vsak dan 24 ur časa, da ga s prezirljivim očesom motrijo, češ, kako si neki upa na cesto delati gnečo nam, ki stojimo nad vsakdanjim človekom?!

Ne zamerimo mu, zamerimo pa njim, ki so edini krivci socialne bede poštenega in pridnega proletarca, katerim smo napovedali boj.

Danes vidimo na eni strani brezpravno in socialno uničeno proletarsko rajo in na drugi strani razkošnost in bogastvo.

Da odpravimo to krivično družabno življenje, moramo imeti edino nalogo delati, in sicer neumorno delati na kulturnem in gospodarskem polju.

Kapitalistično izkoriščevanje današnjega družabnega reda odpravimo le, ako se bojujemo proti njemu z istimi sredstvi, s katerimi se vzdržuje. To sredstvo je gospodarska nadmoč. Kakor hrepene posamezniki in poklicne skupine po svobodi, tako morajo v tem hrepenenju poprijeti za edino orožje, uma svitli meč in gospodarsko osamosvojitvev.

Kakor vidimo in čitamo, da so posamezni šibkejši narodi vazali te ali one države, moramo tudi ugotoviti, da so samo zato vazali, ker so gospodarsko zaslužnjeni ali bolje povedano, odvisni od one države, ki jih drži gospodarsko v šahu.

Tako je tudi s posamezniki v naši državi. Tudi naša organizacija si je nadela nalogo, voditi boj za boljšo bodočnost in neodvisnost svojih članov v znamenju kulturne, socialne in gospodarske propagande.

Ni pa dovolj, da imamo to svojo nalogo samo na jeziku, marveč jo moramo pričeti izvrševati tudi z dejanji. Brez dela ni uspehov. Ker so posamezniki gospodarsko odvisni od producentov, je v združitvi taka odvisnost le vprašanje časa.

Čim več nas je, tem močnejši smo. Za gospodarsko šibkejšo sloje je edini spas v združništvu.

Pristopajmo k obstoječim železniškim zadrugam, ker bomo lahko z združenimi močmi kljubovali kapitalističnemu izkoriščanju in nadvladju, kar je posameznikom nemogoče. Druge poti ni!

Le gospodarsko osamosvojen proletariat bo dosegel svobodo in neodvisen od izkoriščevalcev bo v stanu svobodo tudi trajno obdržati.

Brez gospodarske neodvisnosti ni svobode!

Zato na delo za gospodarsko osamosvojitvev kot edini pogoj, ki je merodajen, če res želimo in hočemo svobode!

## Srčna izobrazba manjka.

Znaki kulturnega naroda se kažejo v prvi vrsti v tem, da se spoštujejo človeške pravice članov naroda brez ozira na to, kaj je dotični v zasebnem življenju. V človeku se mora videti v prvi vrsti človeka. Revez ravnotako čuti žalost in veselje, kakor bogati in mogočni gospod. In nič ne boli bolj, kakor brezobzirnost, nikdar ni človek tako užaljen in nikdar ne misli tako na odpor, kakor takrat ko se ravna z njim kot s kakim kosom lesa, ko se ga meče s kota v kot.

Izobrazba ne obstoja v tem, da je dovršil ta ali oni toliko in toliko šol, da je postal velik gospod, inženjer ali doktor. Izobrazba in kultura ležita v srčni omiki.

Izobražen človek more jasno presojeti svoj položaj, more se uživati v položaj trpečega ter more skušati lajšati življenje

vsem, ki jim ni dano, da bi si mogli sami pomagati.

Žalibog, da se v praksi ne dela tako in v tem leži veliko krivde, da je na svetu toliko nezadovoljstva, da svet ne more napredovati tako, kakor bi po duševni izobrazbi napredovati mogel.

Duševne izobrazbe je sicer dovolj, da bi mogel biti svet srečen, srčne izobrazbe in srčne omike pa manjka skoro popolnoma.

Na višji kulturni stopinji stoječi narodi, so sicer že prebili led, splošnega napredovanja je pa bore malo opazati.

Tem manj kulturnen je narod, tem slabše je s srčno omiko, tem hujši je odpor zatiranih mas. To vidimo danes bolj jasno, ko kdaj poprej. Hujše se ljudstvo ni nikjer zatiralo, kot na Ruskem. Navaden človek v Rusiji ni bil dosti več vreden, kakor navadna in brezpomembna živina. Bič je pel po hrbtih zatiranih, in če se je revež pritožil ni dobil pravice in še vesel je moral biti, da ni ponovno okusil krutosti svojega gospodarja. Lahko si potem predstavljamo, kako je moralo biti pri srečju ruskega revežu.

Prišel je pa čas, ko se je ruski trpin kruto maščeval, ko je stresel s sebe jarem suženjstva. Hudo in strašno je bilo maščevanje.

Gospoda, bogata, visoka in srečna ni poznala milosti napram revežu, v trpinu ni videla človeka in svet se pri tem ni zgražal, le sotrpini in proletarci v drugih deželah so sočustvovali s temi ruskimi trpini in sužnji.

Ruska gospoda ni imela srčne omike in izobrazbe in če jo ni imela gospoda, jo ni mogel imeti tudi trpin in ko je napočil dan osvete je tem krutejše vdaril trpin po gospodi.

Svet je sedaj zavpil, gospoda sveta se je zdramila in zavpila je, da je to kar dela ruski trpin grozno. Popolnoma je pa ta gospoda pozabila, da je bilo tisto, kar je sama uganjala takrat ko je bil trpin brezpraven še stokrat groznejše.

Oproščen ruski tlačan, je jel širiti idejo svojjo o celem svetu, toda pšenica ni hotela povsod v klasje. In umevno!

Pri kulturnejših narodih je manjkala podlaga za enak nastop.

Kljub temu, da je proletarec v socialnem oziru zapostavljen povsod, ni pa popolnoma zapostavljen v pravnem oziru, kot se je to dogajalo v Rusiji.

Razmere v kulturnih državah so bile in so popolnoma drugačne, kakor so bile razmere v Rusiji.

Ruska ideja je mogla najti ugodna tla le tam, kjer so razmere prilično enake onim v bivši carski Rusiji. In prilično enake razmere kot so bile razmere v Rusiji pred revolucijo, najdemo sedaj pri nas.

Uprava korupstva, kakor je bila Rusiji, vodilni krogi brez srčne omike in izobrazbe, inteligenca lena in brezbrizna, razen par častnih izjem, vsa prežeta svoje visokosti in misli le na svojo lastno osebo.

V ministrstvu saobračaja, so zasedli že koj v početku najvažnejša in vplivna mesta ljudje, ki se jim o upravi železnice niti sanjalo ni. Visoko gori so sedeli, to pa je bilo po njihovem mnenju tudi dovolj. Zadostili so svoji ambicioznosti, druge želje ali dela niso poznali.

Škode so napravili neizmerne državi, ki jo bo mogoče v deset- in desetletjih šele popraviti.

In mi smo okusili to na lastnem telesu, in žalibog skušamo še danes in bomo skušali še dolgo, dolgo.

Z uslužbenci se pometa kakor da bi bili kake smeti. Nadutost in domišljavost akademično naobrazjenih dokazuje dovolj jasno česa jim manjka. Naša onemoglost in jeza pa tudi pričata česa manjka.

Na mesto nadutosti in domišljavosti, onemoglosti in jeze mora stopiti srčna omika, prvi predpogoj pravemu demokratizmu in socialnemu sočustvovanju.

Tako kot postopa danes naša inteligenca, je postopala tudi takozvana ruska inteligenca, ki sedaj vpije o barbarstvu, ker se postopa sedaj z njo enako, kakor je ona poprej postopala z ljudstvom.

Za današnje bolne razmere je treba drugih manir če se hočejo ozdraviti desolatne naše železniške razmere. Z metodami, s katerimi se vlada danes, se goji samo odporni duh zatiranih in socialno ubitih ali uničenih, ki zna prav kmalu izbruhniti, ker socialne strune so napete do skrajnosti.

Jugoslovanske državne železnice rabijo na vodilnih mestih ljudi, ki imajo srce, ljudi, ki nimajo samo srednješolske izobrazbe, temveč take, ki razpolagajo s srčno omiko in srčno izobrazbo.

Srčna izobrazba znači kulturo, ne le obilziano kulturo, marveč pravo človeško kulturo. Kdor pa nima srčne izobrazbe, se ne more šteti med omikance čeprav ima bogzna koliko potrebnih in nepotrebnih naslovov.

Drago nam bo pozdraviti na vodilnem mestu akademika inteligenta s srčno kulturo, odločno pa bomo odklanjali tirane in v same sebe zaljubljene bogove z in brez diplom.

Povedali smo tu golo resnico, če se pa kdo čuti prizadetega, s tem le pokaže, da mu manjka ono, česar mi že štiri leta pogrešamo.

Priznavamo svojo slabost v tem oziru, katere pa nismo zakrivali sami, ampak pasivnosti inteligenca. Zatoraj inteligenca dol s konja in med ljudstvo.

## Razno.

**Tako gradijo zavedni Čehi svojo državo!**

Delavci kurilnice in delavnice češko-slovaških državnih železnic v Brnu so objavili v velikih tiskanih črkah sklep, ki je nabit v vseh prostorih, kjer se dela in ki se glasi:

Vaši zaupniki, ki ste jih poverili, da Vas v Vašem imenu v smislu zaupniškega reda zastopajo, so sklenili:

1. Vsak naj vstraja na svojem mestu ter izpolnjuje vse dolžnosti hitro in točno. Vsak naj odklanja odločno površno delo. Z dobrim delom se izpopolni skrajšani delovni čas.

2. Vsak posameznik naj se briga za čistočo njemu poverjenih strojev, kakor bi bili ti stroji njegova osebna last. Kajti polovico svojega življenja preživi vsak pri stroju.

3. Vsak naj varuje orodje in stroje, da se ne pokvari ter skrbi, da se vse snažno in dobro ohrani.

4. Vsak naj se pobriga za točna navodila potrebnih poprav strojev in instrumentov, drugi zopet za hitro in točno izpeljavo, da bodo stroji državi koristni.

5. Nihče naj ne zanemarija svojih dolžaj ga pregovoriti in mu dokazati, da je na nepravem potu, ako bi to ne pomagalo, naznani ga zaupniku.

6. Vsak naj pride pravočasno v službo, noben izgovor ne more biti merodajen, ker je za Vas povsem dobro preskrbljeno.

7. Mi jamčimo vsakemu naravstveno podporo vseh njegovih upravičenih zahtev, zahtevamo pa od vsakega službeno disciplino in red.

Srečni Čehi! Imajo konsolidirane železnice in uslužbenci službeno pragmatiko ter s ponosom in brez skrbi gledajo v bodočnost. In mi? Žalostna nam majka!

Proga Kočevje — Severin — Vrbovsko, znani projekt Klodič-Hrovatov, ki naj zveže Ljubljano po najkrajši poti s Sušakom-Rijeko, se je pričela v zadnjem času trasirati. Sekciji za trasiranje načeluje znani železniški strokovnjak ing. Kaučič. O poteku trasiranja bomo poročali vedno sproti, o celem projektu pa hočemo izpregovoriti v prihodnji številki več besed.

V Avstriji šteje uslužbenstvo državnih železnic 75.000 oseb. Od teh odpade na strojno kurilniško službo 12.600, na delavnice 8900 oseb. Direkcij je pet: Dunaj I, Beljak, Line, Inomost in Dunaj II.

Znana nemška lokomotivska tvrdka »Hohenzollern«, ki je soudeležena pri dobavi reparacijskih lokomotiv za našo državo, je praznovala te dni svoj petdesetletni obstoj.

V Ameriki je zgradila Michigan Central Railway ogromne tovarne lokomotive na pregréto paro, z malimi dimnimi cevmi. Stroj sam tehta 151 ton v službi, od teh je »samo« 110 ton na 4 osovinah porabljeno kot torna teža. (Na vsako osovino po 27,5 tone, t. j. skoraj še enkrat več kot je pravilo

pri naših železnicah.) Kotel ima 253 cevi s premerom 82 mm. Kurilna ploskev znaša 425 m<sup>2</sup>, t. j. še enkrat tako velika kot pri naši ser. 170, parni tlak je 14 atm. Zanimivi so podatki o sili tega stroja. Amerikanci trdijo, da ima 2735 HP in poročajo, da je v stanu vleči 147 vozov z okoli 9000 ton po ravni in premi progi. Fakt je, da je omejena lokomotiva vlekla 138 vozov z 8600 tonami na progi, dolgi 77 km ter je rabila za prevoz pota 3 ure in pol, kar odgovarja brzini 22 km na uro.

Ruske železnice so naročile v Nemčiji in na Švedskem precejšnjo množino lokomotiv in sicer večinoma za tovarne vlake. Večinoma so vse lokomotive ene in iste vrste, kar je vedno prav ekonomično. Nemčija je dobavila 700 tovarnih lokomotiv peterospojnih, s pregreto paro na dvojni pogon. Izdelane so bile v tvornici Schwarzkopff pri Berlinu. Ruske železnice imajo že delj časa v službi petkrat spojene stroje in vedno opuščajo tirni venec pri poznani osovini. Osni tlak omenjenih lokomotiv znaša 16 ton, službena teža s tenderjem vred 152 ton. Tender je štirirosen, z vodno posodo 23 m<sup>3</sup> in za 5 ton premoga.

Zaklopniško krmilo je povzročilo precejšno gibanje med tehničkim svetom. Mnogi se drže pasivno in skeptično napram tej izpopolnitvi parnega stroja, drugi zopet in predvsem Nemčija in Anglija nadaljujeta dosedaj uspešno dovršene poizkuse še nadalje. V to svrhu se je celo pristopilo tudi že k pregradbi prejšnjih nekaterih starejših in neokretnih tipov. Kakor sporoča zadnja »Locomotive« se je osnovala na Dunaju »Lentz-Umbaugesellschaft«, ki ima tudi že nekaj pregradenj v delu. Znana neokretna avstrijska lokomotiva ser. 9 se je pregradila iz rom-poundnega stroja na presno paro in školjkastimi delitelji v popolnoma moderen dvojni stroj s pregreto paro, zunanji valji in zaklopniškim razvodom. Tudi nekaj lokomotiv južne železnice ser. 32 f je pri omenjeni tvornici v pregradnji.

Poljska lokomotivska industrija šteje troje večjih podjetij, in sicer eno tvornico v Varšavi in eno v Chrzanovu pri Krakovu. Dalje pa se je že obstoječa strojna tovarna Cziegelski v Poznanju pregradila in preustrojila v lokomotivsko tovarno. Pričakuje se, da bodo vsa tri podjetja v polnem obratu mogla okoli 150 lokomotiv letno postaviti na trg. — Kdaj se bo pri nas začela sploh kaka lokomotivska industrija? Ali naj vedno le tujec vtakne ves težko prisluženi denar tudi za nove lokomotive v žep?

Avstrijske lokomotivske tvornice so v letu 1922 radi pomanjkanja domačih odjemalcev celo nekoliko eksportirale v inozemstvo. Produkcija, ki je znašala leta 1920 samo 211 lokomotiv in ki se je v letu 1921 popravila na 300 izdelkov, je zopet padla na 240 v letu 1922. — Pravega eksportnega trga Avstrija nima za lokomotive, doma pa stane 1 lokomotiva — 5 milijard!

## Dopisi.

### Svetlikajoča uvozna znamenja.

Po preobratu so postajo Zagreb, katera ni več zadostovala, za mnogo povečali, in sicer so jo potegnili do Černomerca. Celi premikalni kolodvor je bajno električno razsvetljen, kar je vse hvalevredno, a le uvozna znamenja stoji tako nesrečno, da je luč tega znamenja popolnoma v nebroju drugih svetilk izginila.

Da se temu izogne, napravili so temu znamenju električno svetlikajočo luč, katera 70 krat v min. posveti. Pametna, morda moderna naprava bi bila to a vendar do veljave ne pride ker je veliko preveč drugih močnejših luči, v katerih se migljaji omenjene luči popolnoma utope, vsled tega se šele, ko se je mimo predznamenja peljalo, lahko z sigurnostjo opaža uvožno znamenje, kar je pa v slučajih lahko prepozno. (Ročne zavore.) Z ozirom na sigurno opazovanje tako važnega znamenja, dovoljujemo si svetovati, da bi se omenjeno znamenje na levo stran tira v smeri proti Zagrebu postavilo ali pa da se prestavi v višino prometne pisarne v Černomeru, kjer bi se to znamenje že iz Stenjevca, odnosno iz Vrabč vidilo. Na temu prostoru bi stalo uvožno znamenje iz tega vidika nad drugimi svetilkami kolodvora. V tretjem slučaju bi se dalo na sedanjem stebri omenjenega signala luč 1 in pol do 2 m od tal postaviti, kar bi tudi zadostovalo.

Uverjeni smo, da bo uprava z ozirom na varnost službe vzela to v pretres in v najkrajšem času ta nedostatek odpravila.

Pragersko. Dobili smo na centralno upravo našega društva dopis, v katerem se pritožuje, kako e na progi Čakovec—Pragersko napram strojnemu osebju postopa, kadar je po dovršenem delu treba izstaviti plačilo za premik. Žalostno in obžalovanja vredno je, da se mora prizadeto osebje še vedno za svoje v potu svojega obraza zaslužene novce boriti in to le vsled trme ali zavisti nekaterih prometnikov, oziroma načelnikov kakih miniaturnih postaj. Po dokončanem delu, oziroma pred odhodom vlaka zahteva strojevodja od vlakvodja pritikujoče mu plačilo za premik, mu ta odgovori, naj si ga gre strojevodja sam iskat, ker njemu ga postajenačelnik pod nobenim pogojem ne izstavi. Ko strojevodja osebno reklamira, mu načelnik odgovori, da mu ne da premika, ker so tako samo sem in tja vozili, seveda njemu bi bilo jako ljubo, da bi se tudi kar počez vozilo, da bi se s tem njegova pozabljivost prikrla. Dokazano je in o tem ve vlakospremno in strojno osebje zapeti marsikatero pesmico, koliko časa se mnogokrat potraji in izgubi pri premiku vsled pozabljivosti ali nesposobnosti ukazujočih faktorjev in konec pesmi je, kadar se je dosti takozvanih »kors« navozilo in se za izvršeno delo plačilo zahteva, je odgovor enostaven, ne damo nič za to delo,

saj ste samo sem in tja vozili in ako vam ni prav, pritožite se na ravnateljstvo. Pri tem je oškodovana uprava železnice na premogu in strojno osebje na svojem zaslužku.

V vsem tem tu navedenem, se na omenjeni progi posebno odlikuje postajenačelnik v Možgancah. Umestno bi bilo, da bi merodajno mesto tega gospoda poučilo, da ima v svoji postaji izvršeni premik takoj na licu mesta potom premikalnega lista izplačati, ne pa, da bi si moral strojevodja svoje pravice iskat šele potom ravnateljstva in to za bagatelo 20 minut.

Ako bi se ta bagatela dan na dan in to večkrat na dan dogajala, bi znašala konec mesca lepo vsoto, za katero bi bila strojevodja in kurjač opeharjena. Prokleta zakrknjeno srce mora imeti tak človek, kateri namenoma svojega bližnjega za njegov pošten zaslužek prikrajša ali opehari. Uverjeni smo, da ima ravnateljstvo drugega in bolj pametnega dela v izobilju, ne pa da bi takim in enakim gospodom, kateri svojih tozadevnih predpisov ne vedo ali vedeti nočejo, bilo na razpolago.

Gospodu postajenačelniku v Možgancah pa priporočamo, da naj se poboljša, ako noče, da se na tem mestu večkrat vidimo. Celokupno pa priporočamo strojevodjem naj se drže predpisov in se v slučaju, ako se plačilo za premik namenoma ne izstavi, od vlakvodja zahteva, da se to zapiše v urnik in prijavi doma v prijavnici knjigi.

## Društvene vesti.

Ker se v društvu »Strojvodij Jugoslavije« otvori knjižnica, apelira društvo na vse člane in čitatelje lista, da pripomorejo do ustanovitve iste s podaritvijo poučnih in zabavnih knjig. Kdor pa poseduje kake knjige, katere mu ni mogoče darovati, naj jih vsaj začasno posodi društvu. Za začasno posojene knjige društvo jamči, da v slučaju izgube ali poškodbe plača odškodnino ter na zahtevo tudi takoj vrne.

Za podarjene ali posojene knjige že vnaprej iskrena hvala.

Ljubitelji društva, odzovite se v polnem številu! — Uprava.

Zahvala. Tovariša F. Burger strojv. juž. žel. in J. Pleša drž. žel. izrekata tem potom za darovane podpore v znesku Din 665.65 ljubljanskim tov. juž. in drž. kurilnice iskreno zahvalo. — Uprava.

## Tiskovni sklad.

G. Snoj Anton, Sisak 5 Din, Ribič Rajko, Zagreb, 20 Din. Skupaj za tiskovni sklad 979.75 Din. G. Julius Pirkovič, stojv. v p. je daroval za društveno knjižnico 18 knjig. Iskrena hvala gg. darovalcem.

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

ANT. BAJEC

IZDELOVANJE

ŠOPKOV, VENCEV IN TRAKOV

LJUBLJANA, FOD TRANČO

ANONČNI  
IN INFORMAČNI ZAVOD  
**DRAGO BESELJAK**

TELEFON ŠT. 423

UREDNIŠTVO ADRESARJA  
ZA SLOVENIJO

**A. KASSIG**  
LJUBLJANA, Židovska ul.

Zaloga in izdelovanje  
raznih čepic, kožuho-  
vine uniformskih po-  
trebščin.

Cene nizke - postrežba točna.