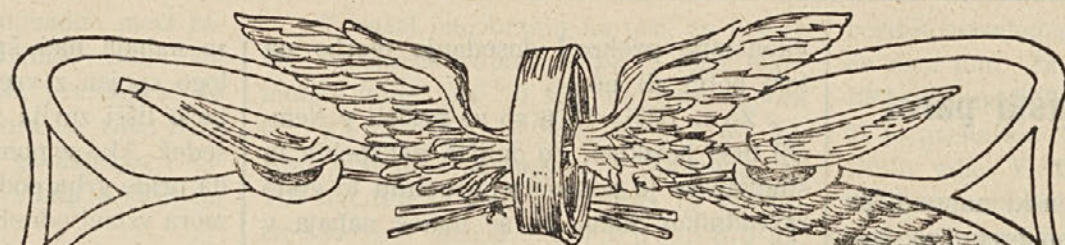
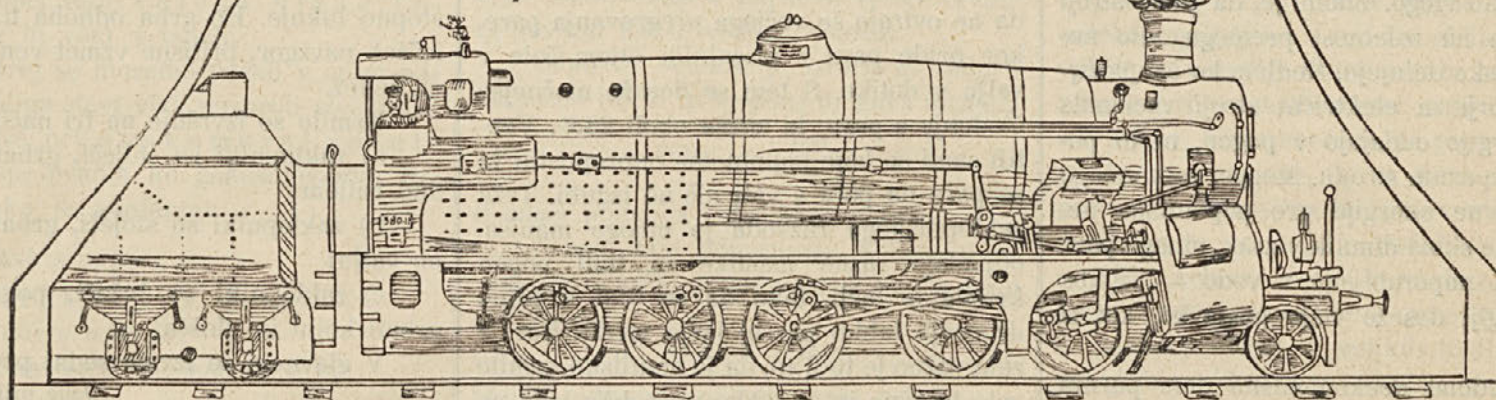


Letna naročnina
Din 18.—
Posamezna številka
Din 1.50
Oglasi po dogovoru

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



S polno paro v bodočnost.



STROJEVODJA

Štirokovni list strojevodij kralj. Srbou, Hrvaŭou in Slovencev.

Leto I.

V Ljubljani, dne 15. maja 1923.

Štev. 5.

Lebanov:

Naprej do zmage!

Celo življenje človeka se izraža v eni sami želji, v enem samem hotenju, v enem samem zanosu v boju za obstanek.

Celo življenje je plod kompromisov, izraženih v individualizmu in prirojenem egoizmu posameznih in skupin. Različni so odnošaji in udejstvovanja, različne želje in zahteve. Vse se nahaja v boju in delu za obstanek.

Tovariši! Združili smo se v eno fronto, da čuvamo nad pridobljenimi koristmi in da te koristi izboljšamo. Nihče ne sme biti med nami, ki ni član naše trdno sklenjene falange.

Pokažimo svetu in narodu, da smo važen faktor v železniški službi, ne z baharijo in domišljavostjo, ampak z delom, z neumornim delom za čast našo in naših naslednikov.

Z vzgajanjem samega sebe v privatnem in javnem življenju šele pokažemo, če smo res važen činitelj v naši skupni domovini.

Nadomestimo, kar nam usoda ni dala, kar nam gospodarji niso hoteli nuditi. Izobrazimo se! Kulturne hrane nam pri-

manjkuje, da bi mogli tekmovati z onimi, ki nas nameravajo zaslužiti in vkovati v verige. Poglejmo uspehe kulturnega stremjenja strojevodij sinov velikega nemškega naroda, žilavih in vztrajnih čeških nam bratskih kolegov, da ne primerjamo še mogočnejših sinov drugih narodov. V prvi vrsti učimo se od bratov Čehov. Dolžnost nas kliče ne samo do samega sebe, ampak tudi dolžnost do našega lastnega troimenega naroda, da s svojim delom pokažemo, da smo enakovreden član vseh stanov pred Bogom in pred zakonom.

Naše edino orožje je uma svitli meč! Ako hočemo doseči in zmagati nad onimi, ki si kujejo kulturo z denarjem, je treba delati.

Naj ne pride to delo v roke par posameznikov, dolžnost kliče prav vse, da delajo vsi, vsak po svoji zmožnosti in močeh.

Le takrat si lahko obetamo uspehov, če bomo med seboj tekmovali, kdo je več storil za svoj stan, kdo je bolj ščitil ugled našega sedaj žalibog precej zaostalega stanu. Nič nam ne pomaga tarnanje nad zgubljenimi pravicami, ker to je zakrivila naša lastna brezbriznost.

Res je, da izčrpavamo skoro vse sile v boju za izboljšanje našega mizernega po-

ložaja, čas moramo še vedno najti in delavcev, da zboljšamo tudi svoj kulturni položaj.

Poglejmo si druge strokovne skupine in videli bomo, kje smo grešili, da nismo dosegli, držali to, kar so drugi dosegli.

Spoznavanje samega sebe in nepodcenjevanje svojih lastnih moči nas vodi k zmagi.

Iztrebimo ljuliko iz svojih vrst, če smo jo opazili, preprečujmo, da se ne urinejo v naš naraščaj neznačaji in mehkužniki.

Iščimo, kar nas druži in zavržimo, kar nas razdružuje.

Organizirajmo se v značaje in neupogljive borce za prosep našega stanu.

Če bomo neizprosno dosledni v svojem delu, potem bomo zmagi blizu.

Edinost, medsebojna ljubezen in zaupanje nas vodi po poti do sigurne zmage če se bomo ozirali tudi na uspehe dela naših kolegov izven mej naše ožje domovine.

Vsi za enega, eden za vse! To naj nam bo deviza, da bomo mogli v svojem glasilu nekoč zapisati: Zmagali smo!

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

V. S.:

Lentzov zaklopniški parni razvod.

Pri vsaki parni pogonski napravi, pa naj bo to že nepremična ali premična, igra varčnost s premogom ali drugim gorivom zelo veliko vlogo. Znano je, da parni stroji z ozirom na izdatnost premoga zelo negospodarsko delujejo. Medtem ko eksplozijski motorji in električni stroji vecinoma vso energijo oddajajo v pogon, ni to podoba pri parnih strojih. Mnogo, zelo mnogo premogovne energije gre popolnoma nezrabljene skozi dimnik v zrak, mnogo pare se zgosti neporabljene v vodo — izguba na energiji doseže višjo postavko, kot si mislimo.

Navedeno neekonomično delo parnih strojev je dalo že od nekdanj povod strojnim graditeljem, da so skušali spopolniti na eni strani parni stroj in vporabo pare do skrajnosti, na drugi strani pa doseči tem potem najizdatnejšo izrabo goriva. Ako na kratko pogledamo zgodovino lokomotive, opazamo, da se je vsa lokomotivska gradbena tehnika sukala vedno v največji meri okoli tega vprašanja. vpeljava zveznega delovanja ali takozvanih compound strojev, kjer se para dvakrat izrabi, dalje razni poizkusi za iznajdbo sušilnih naprav za paro, dokler se ni posrečilo ta problem rešiti po ing. Schmidtu z njegovim res epohalnim dograjenjem lokomotivskega pregrevalca — to so samo večje dobe lokomotivskega razvoja, ki je dajal desetletja smer vsej gradbi železniških parnih lokomotiv. Zmislil vseh konstrukterjev je bila, da zgrade kolikor mogoče močne lokomotive z najboljšo, to je najmanjšo izrabo proizvajane pare.

Tudi razvoj zelo važnega dela pri lokomotivi, parnega razvodnika, ki naj ekonomično razvaja paro v valje, nam kaže močne sledove prizadevanja, da bodi razvod najenostavnejši in tak, da porabi najmanj parne energije za lastno delo. Od školjkastega ali izdolbenega ploščatega delitelja starih lokomotiv na presno paro, ki že ni več zadoščal za lokomotive s pregreto paro, prehajamo preko mnogo ekonomičnejšega batnega razvodnika, ki je danes še v polni porabi do najnovejše razvodne naprave na lokomotivah, kaklopniškemu razvodu. Za ta najnovejši način lokomotivskega razvodnega načina po načrtih ing. Lentza v Nemčiji vlada s pravom zelo veliko zanimanje v strokovnih krogih. Z vso pazljivostjo se zasledujejo razni poizkusi v Nemčiji in Avstriji in z veliko nestrpnostjo se pričakuje v tehničnem svetu dokončni rezultat — bo li novi razvodni način vsled svoje

ekonomije prekosil dosedanje tvorbe na tem polju ali ne.

Že l. 1905—1906 so se pričeli v Nemčiji prvi poizkusi. Po daljših neuspehah in študijah se je posrečilo spopolniti to vrsto razvodnikov tako, da se danes nahaja v Nemčiji že nad 200 sličnih lokomotiv v službi. Kot prednost se pripisuje ventilom, da ne ovirajo še večjega pregrevanja pare, ker pride para z mazalnim oljem šele v valju v dotiko. S tem se doseže močnejše štedenje s paro, ki znaša okoli 25%. Ventili sami so baje popolnoma nepropustni in se pare na potu v valj nič ne izgubi. Teža zaklopniškega razvoda je mnogo manjša, odpadejo razne mašilke in tudi pogon krmila je lažji, tako da se tudi krmilno drogovje lahko precej lažje izvrši. Kar je zelo važno je tudi to, da je ventilsko krmilo zelo trpežno in se lahko uporablja leta, ne da bi bilo potreba napraviti večja popravila na njem. S tem se zmanjšajo vzdrževalni stroški, ki so bili dosedaj osobito pri ploščatih deliteljih zelo velika postavka.

Preden pristopimo k popisu krmilnih delov samih, t. j. zaklopnikov, bodi omenjeno še na kratko, kako v splošnem izgleda novi krmilni način. — Namesto deliteljne omare na valju ali ob valju so nameščeni na valju samem štirje zaklopniki s potrebnimi dotočnimi in odtočnimi parnimi cevmi. Izmed štirih ventilov sta po dva in dva določena za vpuščanje oziroma za izpuščanje pare iz valjev. Ventili stoje v eni vrsti zaporedno in služijo prvi in četrty, tedaj zunanja dva za vpuščanje ter ju imenujemo opustna zaklopnika, vmesna dva, t. j. drugi in tretji sta pa izpustna zaklopnika. Vse štiri ventile poganja, t. j. odpira posebni drog, ki vodi skozi vse štiri zaklopniška vretena. Ta štirivoglati drog ali palica ima na svoji zgornji ploskvi dvojje gub, ki sta natančno preračunane oblike bodisi glede dolžine, bodisi glede višine in oblike uspona v grbo, dolžine usponu itd. Zapirajo se ventili potom zavrtih jeklenih vzmeti, ki ventile takoj zaprejo, kakor hitro preneha vpliv grbatic ali grbate palice. Slednja se pomika, da završuje svojo funkcijo v smeri vožnje naprej in nazaj in je v to svrhu spojena z krmilnim drogovjem. Ona nadomešča prejšnji deliteljni pomikalni drog. Krmilno drogovje samo je konstrukcija Heusingerjeva. — Kakor vidimo iz tega kratkega popisa, je ostalo Heusingerjevo krmilno drogovje, štirje zaklopniki pa so zamenjali delitelj in odpravljajo njegovo nalogo. Odpiranje ventilov potom grbate palice se vrši na sledeči način. Zaklopniško telo je dvosedezne okrogle ploščate oblike; vreteno je precej dolgo in se na zgornjem koncu razširi v široko pušo, ki ima vzdolžno špranjo za grbatico. V puši

se nahaja nad špranjo pritrjen kolešček, togo spojen z vretenom oziroma pušo. Na pušo tišči zavita vzmet ter ga pritiska na sedež. Ako se pomakne grbatica tako daleč, da pride grba pod višje omenjeni kolešček, mora vzmet odnehati in kolešček in z njim puša, vreteno, skratka celi zaklopnik se dvigne in odpre s tem vstopno oziroma izstopno luknjo. Ko grba odneha tlačiti kolešček navzgor, pritisne vzmet ventil zopet na sedež.

Krmilo se izvršuje na tri načine:

a) zaklopniki so stoječi, grbatica teče nad valjem;

b) zaklopniki so stoječi, grbatica teče ob valju;

c) zaklopniki so ležeči, poganja jih grbati kolot in plošča.

V glavnem se izvaja sedaj prvi način. (Dalje prihodnjč.)

Nekaj števil.

Kolikor več veš, toliko več veljaš! Svojega znanja se ni treba sramovati nikomur! Dobro je, da je strojevodja ne le dober poznavalec lokomotivskega dela v praktičnem življenju, tudi naj ima vsaj glavne osnovne pojme o teoriji lokomotive. Znanje njegovo v tem oziru bo le še poglobilo njegovo zanimanje za svoj strokovni poklic in marsikaj mu postane morda jasnejše pri izvrševanju prakse, nad čemer si je brezuspešno belil glavo, čemu je to in to tako in tako.

Lokomotivska teorija je mnogo obsegajoč poj. Ona združuje vse izkušnje, vse naravne zakone, vse znanje modernega strojezanstva — seveda prikrojene za namen, ki ga lokomotiva ima. — Naš namen pa ni, da na dolgo in široko razpredemo celo teorijo, v to svrhu ni pravo mesto strokovni mesečnik vsled pomanjkanja prostora. Vendar pa hočemo predočiti vsaj glavne pojme lokomotivske teorije, ki tvorijo podlago za izvedbo raznih lokomotivskih vrst in tipov.

Toliko kot uvod.

Vsako pomikanje lokomotive oziroma vlaka po tiru nastane le tedaj, ako premaga lokomotivska vlečna sila celotni odpor vseh vozil vstevši lokomotivo samo. Vlečna sila V mora biti najmanj tako močna kot odpor O , pravzaprav pa celo večja, da ohranimo trajno pomikanje po tiru. Tedaj

$$V \geq O \dots \dots \dots 1.)$$

1. Odpor.

Celotno upiranje lokomotive same ali pa celega vlaka skupaj označujemo kot odpor proti teku po tirnicah ter ga merimo

v tonah. Vendar pa se navadno meri računsko oni odpor, ki ga ima vsaka tona vlakovne teže. Ta manjši, pravzaprav le gotovi del celotnega odpora se zove odporni količnik, ki ga merimo v kilogramih. Celotni odpor vlaka sestoji na tonah.

$$O \text{ kg/t} = o \text{ kg. Qt.}$$

O znači teža celega vlaka (lokomotive in voz) v tonah.

Najprej se moramo pečati v onim odporom, ki ga stavi vlak nasproti vlečni sili lokomotive pri enakomerni vožnji brez pospeševanja ali zakasnevanja. Hitrost vlaka je kontantna.

Sestavine odpora so:

1. torni odpor, ki se deli:

- a) v odpor v ležiščih;
- b) v trenje med kolesom in tirnom;

2. suvalni odpor:

- a) kakovost vozila;
- b) kakovost tira;

3. zračni odpor je odvisen:

- a) od brzine vlaka;
- b) od oblike vlaka;
- c) od smeri in sile zračnih tokov (veter, burja itd.);
- 4. odpor v ovinkih proge;
- 5. odpor v usponih proge.

Vsi navedeni činitelji nam skupno podajajo ono veličino odpora, ki jo stroj more premagati, če hočemo, da krene z mesta. Nobeden teh delnih odpornih činiteljev ni stalen. Proga sama na sebi je menjaje se ravna, prema, leži v ovinkih, v padcu in strmecu, tako da je odpor podvržen vedni izmeni. Trenje med kolesi in tirnom je odvisno od vremena, od gladine tirnic; vsi mogoči faktorji vplivajo na vlečno silo lokomotive. Zato mora biti za vsako progo izbrana taka lokomotiva, ki lahko s svojo vlečno silo kljubuje vsem odporom, ki se na dotični progi porajajo.

Z izračunavanjem odpora se je pečalo mnogo odličnih mož. Vseh raziskavanj in poizkusov je silno mnogo. Vendar pa se je izkazalo, da se pri najboljših pogojih ne da točno izračunati celotnega odpora popolnoma natančno. Sicer je moderna tehnika tudi na tem polju načela že zadnje poglavje in možje kot Borries, Sancier in drugi so poizkusoma prišli že do prav zanesljivih in za študij zadostujočih rezultatov, vendar pa polje še ni izčrpano.

Za navadno računamo takozvani tekovni odpor (točka 1—3 gorenje razdelitve) po formuli Clarkovi, za natančnejše račune veljajo tudi natančnejši vzorec Barbiera, Borriesa, Franka, Sancierja itd. Clarkova formula se glasi:

$$\text{Odpor na 1 tona (O)} = 2.4 + 0.00077 V^2 \quad 2.)$$

V znači ono brzino na uro, za katero baš računamo odpor. N. pr. 1 tona lokomotive daje pri 70 km na uro odpora $O = 2.4 + 0.00077 \times 70 \times 70$, t. j. 6.1 kg. Ako je tedaj lokomotiva z zalogovnikom 110 ton teža, znači odpor pri 70 km brzine za celo težo $O = 110 \times 6.1 = 670$ kg, ki ga mora stroj premagati, če hoče tako brzo voziti. Clarkov način za velike brzine ni povsem točen, vendar zadošča.

Odpor v ovinkih je izračunal zadosti natančno Röckl in se glasi njegova formula

$$O_{kr} = \frac{650}{R - 55} \dots \dots \dots 3.)$$

R znači polumer krivulje v metrih.

Uspon daje odpornemu količniku za vsaki pro mille uspona po 1 kg za tono prirastka.

$$O_u = u \text{ mm} \dots \dots \dots 4.)$$

Skupni odporni količnik znaša tedaj:

$$O = 2.4 \times 0.00077 \cdot V^2_{\text{km/uro}} + \frac{650}{R - 55} + S \frac{\text{mm}}{\text{m}}$$

tekovni odpor
odpor
v lokih
v usponu
v ovinkih
ovir. padcu

N. pr.: Lokomotiva vrste 80 z zalogovnikom vrste 156 ter 30 vozni po 24 ton naj vozi po ravni in premi progi z brzino 50 km. Kakšen je njen odpor? Teža lokomotive znaša okoli 110 ton, vlak 30×24 je 720 ton, skupaj 832 ton. Odpor znaša $O = (2.4 + 0.00077 \times 50 \times 50) \times 832 = 3578$ kg. Ako pa pride vlak v ovinek 300 m polumera in naj obdrži isto brzino, se odpor pomnoži za $\frac{650}{300 - 55} \times 832$, t. j. 2200 kilogramov. Če pa leži ta lok še povrh tega v usponu 6% , mora biti odpor še večji za 6×832 , t. j. 4992 kg, kar da skupno svoto $3578 + 2200 + 4992 = 10.670$ kg. Iz izkušnje vemo, da tako težo najbrž ne bomo mogli voziti s toliko brzino (50 km) na 6% in ovinek $R = 300$, treba bo torej znižati brzino, ako hočemo, da nam zadošča lokomotiva vrste 80, ki ima skupno vlečno silo manjšo. Ako znižamo brzino na 25 km na uro, dobimo še 9610 kg odpora, kar je še vedno mnogo. Ako zmanjšamo brzino na 20 km in odstranimo 200 ton teže, potem je potrebno te vlečne sile toliko, da premaga odpora še samo 8890 kg.

(Dalje prihodnjič.)

Mehanično-tehnološko obdelovanje kovin.

(Nadaljevanje.)

Vlivanje ali polnitev oblik.

Tekoča kovina se spušča iz kupolske peči v vlivne korce, manjše ali večje ponve. Ako hočemo zaliti obliko, ki ne vsebuje več kot 15—25 kg kovine, se poslužimo korca, t. j. manjšega, na dolgem to-

porišču nasajenega piskra. S korcem vliiva en sam mož. Za večjo množino od 25 do 150 kg je najboljša manjša vlivna ponev, ki jo prenašajo 3—4 možje s pomočjo nosilnih vilic. Vilice imajo na enem koncu podobo dvoznobnih vil, v sredi obroč za ponev in na drugem koncu ali samo eno konico ali pa zopet obliko dvoznobnih vil. S pomočjo vil se ponev nagne tako, da odteka raztopljena kovina v obliko. — Za velike in največje vlitke s težo preko 150 kilogramov se poslužujemo velikih vlivnih ponev, ki so obešene na prenosni žerjav in tako urejene, da se dajo z lahkoto povezniti. Ponev sama visi v vilicah na dveh čepih; en čep je podaljšan in ima nasajeno zobno kolesje, ki se da s pomočjo neskončnega vijaka tako preokreniti, da se ponev povezne. V velikih topilnicah se nahajajo velikanske vlivne ponve do 8 ton vsebine.

Preden vlijemo raztopljenino v vlivne oblike, moramo gorenje okvirje primerno obtežiti, da jih kovina ne dvigne in s tem razžene celo obliko. Da je oblika že polna kovine, nam kažejo znaki pri vlivni in izpuhni odprtini.

Ko se je pustilo po vlitju forme delj časa, da se ohladi, se jih nato vzame iz okvirja, odbije nastavek vlivne odprtine in odda sirove odlitke v čistilnico vlitkov. Tukaj se vsak vliček najprej očedi nepotrebnih delov, ostrih robov, peska, jeder itd. Orodje, ki ga uporabimo v to svrhu, so kladiva, sekači, pile itd. Ko je čistilno delo končano, se napleska vliček s tako tvarino, ki je uspešno sredstvo proti rjavenju; nato se ga odda v skladišče, ali pa ga damo takoj v delo raznim obdelovalnim strojem.

Livarna.

Prostor, kjer se vrši vlivanje kovin, bodi prostran, svetel in zračen. Poda livarna nima, ker tvori njena tla takozvani livarski pesek, ki je nekako 60 cm globoka plast livarniških tal. Večje livarne imajo stalne ozkotirne železnice za prevoz malih vozičkov, v manjših livarnah se pa tudi običajno pušča gotove prehode proste za hojo.

V livarni nahajamo topilno peč ali tudi več peči, sušilnice za oblike, razne žerjave. V bližini livarne je delavnica za jedra, čistilnica vlitkov, skladišče sirovin itd. Pri vsakem livarskem podjetju je tudi modelska mizarna in modelsko skladišče, vendar običajno ločeno od ostalih prostorov.

Produkt vlivanja je ponajveč pri železu takozvana siva litina. Ta se zelo uporablja, se da dobro vlivati in tudi drugače je zato priljubljena, ker je nizke cene. Edina napaka sive litine je, da je zelo krhka in se vsled tega ne pusti preveč

obdelovati. Za vsestransko uporabo ravno radi krhkosti ni.

Nadalje imamo še kovno in mehko litino in razne produkte jeklenih litin, ki jih hočemo pozneje na kratko omeniti.

Kovno litino pridobivamo na poseben način. Raztopiti se mora zmes sive in bele litine s pridatkom majhnih koscev kovnega železa in jeklenih odpadkov. Razmerje med posameznimi navedenimi sestavinami je odvisno od velikosti in debeline zaželenega vlitka. Zmes topimo v grafitnih piskrih 30—50 kg vsebine. Ko je nekako po 2 urah godna za vlivanje, se to izvrši na običajni način v za to pripravljene oblike, ki jih pred vlivanjem poškopimo s finim ogeljnim praškom. Ko smo odlitke očistili nalitkov in ostrin, jih nato podvržemo procesu, da postanejo kovni. V to svrhu se poslužimo vlitih ali pločevinastih škatelj, ki so znotraj namazane z glino, ki je proti učinku ognja odporna; znotraj so škatlje napleskane z apnenim mlekom. Na dno škatlje se nato denejo zmesi, ki naj vplivajo na boljšo kovnost. Na zmesi pridejo vlitki, ne da bi se dotikali ter se pokrijejo s 4 cm debelo plastjo. Ko je škatlja polna, jo vložimo v kovno peč. Najprej se peč zmerno kuri, po 36—48 urah pa se žar okrepi do beline ter se ga v tej intenzivnosti vzdržuje do 80 ur. Tedaj pa pustimo zlahka padati izdatnost žara, dokler končno peči ne ugasnemo. Škatlje se vzamejo iz peči, vlitki se očistijo in oddajo uporabi.

Iz kovne litine izdelujemo nože, vilice, razna ključavničarska dela, ker se da dobro obdelati, piliti itd., tudi upogibati, prebijati itd.

Mehko litino pridobivamo iz zmesi jeklenih odpadkov, odpadkov dobrega železa in 10—15% sive litine. To zmes razstopimo in vlivamo v vlivalne okvirje. Nato se vlitki takoj očistijo in oddajo v takozvano hladilno peč, kjer se puste počasi ohlajati. Nato pa se jih da po ohlajenju še v omehlano peč, na plast zmlate rdeče rude. Peč se nato pomalem kuri 3 dni, nato pa 5—6 dni vzdržuje višnjevi ali prav bel žar, nakar se zopet prav polahko peč ohlaja. — Vlitki so trdni in trdi.

Jeklo se vliva najtežje, ker potrebuje do 2000 stopinj, da se staja in raztopi. Ta toplota je silno visoka in le malo snovi ji vzdrži. O vlivanju jeklenih odlitkov je več načinov, ki se jih hočemo enkrat pozneje dotakniti v posebnih člankih.

(Dalje prihodnjič.)

Tovariši, širite naš list!

Lebanov:

Osemurni delavnik.

V predindustrijskem času je problem delavnega časa igral podrejeno vlogo. Posamezne poklicne skupine so pač imele svoj delavni čas, ki se je v stoletni vaji precej obnesel. Navzlic vsem odkritjem in iznajdbam in nastajanju novih podjetij, se je razlika delavnih pogojev malo opazala, ter se je komaj v dvomu pojavljala zahteva po regulaciji službenega časa.

Delavni čas je bil kolikor toliko na zadovoljiv način rešen, ker se je obenem polagala velika važnost in pažnja potrebščinam človeškega organizma. Koncem koncev je bil kašipot o b č u t e k u t r u j e n o s t i, duševno in telesno normalnostoječega delavca, kateremu je vse sledilo. Kakor lakota in apetit človeka prisilijo, da si od narave zahtevamo količino živil osvoji in použije, tako tudi občutek utrujenosti delavnega človeka varuje pred škodo prenapornega dela.

Blagoslov smemo imenovati, da se je pri določanju delavnega časa upoštevala narava. Razmerje med gospodarjem in uslužbenci je bilo v primeru z današnjimi časi več kot zadovoljivo in boji, ki se odigravajo danes med uslužbenci in gospodarji, so se v onih časih komaj opazali, razen v slučaju visoke konjunktore, ko se je hotelo dobro obnešen delavni čas podaljšati.

Z enim udarcem pa se je pričela menjati gorenja podoba, ko je nekako pred 100 leti moderna tehnika pričela svoj zmago-slavni pohod v vseh deželah posebna pa v Nemčiji in Angleški.

Naenkraft so nastali novi delavni pogoji in merodajnim činiteljem je manjkalo potrebno merilo za pametno ureditev delavnega časa. Dolgost merila je bila v prvi vrsti določena za interese podjetja ali obrata, na potrebe človeka se ni prav nič ali malo oziralo.

Zadnje stoletje je pokazalo, kako zgrešena je namera, vkovati naravo v verige.

Nastopila je reakcija z splošno vpeljavo osemurnega delavnika.

Tudi ta šablonska zahteva bo pokazala, da smo o vplivu industrijskega dela na človeka še premalo orijentirani.

Brezdvomno pa je, da se boj za osemurni delavnik vodi iz najzlahtnejših motivov.

Človek ne sme samo delati in spat, temveč mora imeti tudi čas se posvetiti svoji družini in tudi čas veseliti se svojega življenja.

Prezreti pa pri tem ne smemo, da so brezdvoma poklici, za katere je še osemurni čas predolg, na drugi strani pa ni zanikati, da so dela, ki se jih igraje izvrši, za katera bi tudi daljši delavni čas ne škodoval.

V splošnem pa industriji primanjkuje znanstvenega merila, za določanje delavnega časa, ki bi bilo zmožno dobro preizkušeno naravo postaviti v stran.

Nahajamo se sedaj nekako v istem položaju kot smo bili za časa angleške blokade med svetovno vojno.

Takrat smo stali pred celotnim preobratom prehranjevalnega sistema presenečeni. Če bi ne bilo desetletnih priprav, prehranjevanje postaviti na znanstveno stališče, bi bilo sploh nemogoče ljudstva radi pomanjkanja živil dobro ali slabo prehraniti in se tako izogniti lakotni krizi, ki je brez dvoma bila na pohodu.

Prof. dr. Atzler pravi v svoji reviji, če je fiziologija človeštvu že enkrat v najgrenkobnejših dnevih zmogovito stala ob strani, zato je tudi sedaj poklicana, celiti rane, ki jih je razvijajoča industrija človeštvu zadala. Objektivno, brez ozira na dnevne interese in strankarske boje, naj v tišini laboratorija, kakor tudi v modernih tovarniških dvoranah s svojimi metodami uveljavi naravni zakon dela.

Navaja potem nekaj metod, potom katerih se da natančno ugotoviti, z ozirom na udihavanje in izdihavanje zraka pri delu potom kemične analize.

Znano je, da je izdihani zrak revnejši na kisiku in bogatejši na ogljikovi kislini kot zunanji zrak. Življenski proces poteka pri človeku in živali enako navadnemu ognju, ki gori v peči, ter tudi tu nastaja z porabljenim kislino ogljikova kislina.

Od organizma porabljeni kisik in iz organizma izločena ogljikova kislina stoji v tesni zvezi z umskokulturnim delom človeka, ki se pri različnih poklicih tudi različno menja in nastopa.

Na tej bazi, pravi zgoraj omenjeni profesor, je omogočeno delavni čas tako točno izračunati, da bi nikdar ne nastopila predčasna izraba moči delavnega človeka.

V današnjih časih, ko je delavna sila in moč edini kapital, ki ga človek še poseduje, je dvakrat priporočljivo ostati pri zahtevi narave in biti na mestu.

Če se pri posameznih poklicih pokaže, da je telesu potom hrane dovajajoča energijska moč šibkejša, kot porabljena pri izvrševanju poklica, mora takoj nastopiti skrajšani delavni čas ali se mora v nasprotnem slučaju plača povišati, da se z dovajanjem primerne hrane prepreči razpad moči.

Večkrat se tudi opazijo slučajji, da dva delavca z enim in istim delom zaposlena, izločujeta različno množino ogljikove kisline pri dihanju. V tem slučaju se potrudi sumnja, da neekonomsko delujoči izvaja nepotrebne kretnje pri delu.

Pri duševnih delavcih se ta način merila v sedanji njeni formi ne da izvesti.

Boj mnenja razgraja z vso silo takrat, ko se bije boj za vprašanja, ki zahtevajo razjašnjenja, ter so tla za agitacijo najbolj pripravna.

Če se pa v doglednem času posreči s podporo javnosti skiciran delavni program provesti in vzpostaviti zanesljivo merilo za fiziološko delavne pogoje, takrat bo nevarnostipoln prepir za delavni čas izravnal.

Razumen nameščenelec bo dobil zopet veselje do dela, če mu bo enkrat odvzeta skrb, da mu neusmiljeni stroj ne izsesava več mozga iz kosti.

In zadovoljni delavec se bo lahko potrudil, mero svojega predpisanega dela izvršiti, ki ga splošnost z vso pravico zahteva od njega.

Moderna fiziologija zahteva, da se telesnim udom delujočega posveti brezpogojno pažnjo.

Osemurni delavnik in njega zahteva nitorej plod lenobe povojnega človeka, ampak boj človeka, ki hoče k naravi in njeni lepoti, kot to brezpogojni zakoni narave zahtevajo. Kedar se jim bo upiral pa bo poteptan v korist človečanstvu te naše zemeljske oble.

Lebanov:

Strokovne organizacije.

Teorije strokovne organizacije ne najdemo začrtane nikjer. Angleži grede drugo smer kakor Francozi, Italijani drugo kakor Nemci.

Gotovo je samo, da igra strokovna organizacija veliko vlogo v življenju narodov, gotovo pa je tudi, da bodo strokovne organizacije igrale v bodočnosti v življenju narodov veliko vlogo. Ako si niso na jasnem o nalogah in taktiki glavni narodi, se ne more zahtevati od nas, da bi mogli podati precizno teorijo o nalogah strokovne organizacije. Treba se je pač učiti iz prakse in prilagoditi taktiko vsakokratnim danim razmeram.

Naš je strokovna organizacija združitve članov ene stroke v svrhu, da se doseže za vse člane ugodnejši gospodarski položaj.

Večina naših članov bo gotovo mnenja, da je naš slab gospodarski položaj odvisen edino-le od železniške uprave same. Sledeč temu mnenju sodijo potem logično dalje, da mora biti naloga strokovne organizacije, da zahteva v enomerboljšanje slabega gospodarskega položaja, le od železniške uprave. S tem pa počemo zagovarjati železniško upravo, ker gotovo je, da je večinoma samo ona kriva slabega gospodarskega stanja svojih uslužbencev in je v takih slučajih naloga strokovne organizacije, da odločno nastopa proti krivicam, ki jih dela svojih uslužbencem.

Nepobitno dejstvo pa je tudi, da vzroki našega slabega in mizernega položaja ne leže samo v krivicah in malomarnosti železniške uprave, ampak tudi izven območja žel. uprave.

Železniška uprava namreč ni nekaj odmišljenega, je le proizvod družabnih in gospodarskih razmer, ter je na ta način v večjih slučajih sama odvisna od vladajočih gospodarskih prilik.

Nastopi tak slučaj, potem neha pojmovanje strokovne organizacije v tem smislu, da se ima boriti edino proti žel. upravi.

Taki slučajji so mogoči le radi nastalih ekonomskih neprilik in napačnega pojmovanja narodnogospodarskega življenja. Narodnogospodarsko življenje je pa v ozki zvezi z oživiljenim narodnogospodarskim sistemom, ki pa se ne spreminja podobno drugim naziranjem, temveč so navadno proizvod temeljnih gospodarskih mislecev, največkrat na podlagi velikih in svet pretresujočih dogodkov, ki so nastali radi neumevanja ali bagateliziranja naravnih gospodarskih zakonov.

Vsa nesreča človeštva leži ravno v tem, da teh naravnih gospodarskih zakonov ne poznamo!

Vsi dosedanji sistemi se niso obnesli ter so nekateri zakrivili naravnost katastrofalno nesrečo za človeštvo.

Ako tako uvidimo, da ne leži glavna krivda našega nepovoljnega stanja na žel. upravi, mora biti pač naloga strokovne organizacije, ako hoče iti zlu do dna, tudi ta, da zasleduje in proučava vladajoči narodnogospodarski sistem ali sistem drugih narodov, ter delati na uveljavljenju tistega, ki obeta boljšo bodočnost človeštvu.

Naloga strokovne organizacije je torej ta, da proučava, razmotriva in razlaga gospodarska vprašanja, od katerih odvisi socialni položaj v strokovni organizaciji organiziranega članstva.

Naš gospodarski položaj bo postal trajno zadovoljiv šele takrat, ko bo vsaj polovica človeške družbe seznanjena z naravnimi gospodarskimi zakoni.

Izobrazujmo svoje vrste, da bomo kos proučavati one metode gospodarskega sistema, brez katerih je trajna in zadovoljiva konsolidacija naših socialnih prilik nemogoča.

Naloga strokovne organizacije torej ne more obstojati samo v kritiki žel. uprave, ki je sicer vsaj v današnjih dneh neobhodno potrebna, temveč mora biti njena glavna naloga, seznanjati članstvo s splošnim gospodarstvom v državi, članstvo v tem smislu vzgojiti in mu dokazati, da je enako vreden član človeške družbe ter kot tak poklican sodelovati v vsem gospodarskem življenju. Pri večjih narodih je ta princip že

prodril, pri nas pa, kakor opažamo, smo v tem oziru šele v povojih, upamo pa z sigurnostjo, da so se jele ljudem po malem odpirati oči.

Postavili smo si nalogo, svojo organizacijo spraviti na reelno borbena podlago, zametavajoč laž in demagogijo, neizključujoč stroge in stvarne kritike železniške uprave v kolikor so njena dejanja ovira pri konsolidaciji naših železniško-prometnih in socialno-gospodarskih razmer.

Lebanov:

Naša bodočnost.

Vse naše delo izčrpava skoro edino le boj za trenutno izboljšanje našega obupnega gospodarskega položaja. Življenske razmere postajajo z vsakim dnem bolj obupne, ter sploh ni izgleda, da bi bilo vsaj v doglednem času boljše. Ta igra se nadaljuje že štiri leta in kakor izgleda, se bo vlekla v resnici še dolgo. Komaj životarimo in težko nosimo bremena tega sedanjega življenja, ki absorbira vse naše misli in najnavadnejše življenske zahteve. Vse naše misli se koncentrirajo na eno samo točko, kje najti sredstva za vsakdanje potrebščine. Višje in boljše misli skoro ne pridejo človeku na um in v tem teži po našem mnenju tudi veliko vzrokov, da trpi vsled ubožnosti duševna produkcija, naše družabno življenje, stanovski ponos, kratko, da so nastale razmere, katere vsi obsojamo, iz katerih pa, kakor vse kaže, skoro ne najdemo izhoda. Ta boj za vsakdanji kruh, te mukapolne misli o morebitnem pomanjkanju, to nas tlačijo kakor mora. Mesto da bi stopali vedno višje in višje, da bi se bojevali za stvari, ki napravijo šele človeka, padamo od dneva do dneva vedno nižje. Vse polno vprašanj, ki so ozko vezana z našo sedanostjo in bodočnostjo, je ostalo nerešenih, kaj nerešenih, niti govoriti se ni pričelo o njih. Skrb za našo bodočnost je tem večja, ker imamo priliko videti naše v službi osivele tovariše, kako jim njihov gospodar izkazuje hvaležnost za žrtvovano pridnost in zdravje v obliki odmere pokojnin. In moremo si reči, več nas skrbi bodočnost, kakor pa sedanost. Ni dovolj, da izčrpavamo skoro vse svoje sile za obstoj sedanosti in za mirno življenje v starosti in onemoglosti, moramo se tudi še bojevati za ohranitev žetko priborjenih pravic v preteklosti. Ali se je potem čuditi, da se dogaja toliko železniških nesreč. Kdo ima pri tem škodo? Vsi, država in državljani! Strojvodja, ki naj žrtvuje vse svoje misli in sposobnosti v smislu službenih predpisov le službi, mora biti vsakih življenskih skrbi prost, če hoče v polni meri zadostiti svojim dolžnostim, ki se jih še nikdar ni branil.

To naj bi merodajni činitelji imeli pred očmi, kadar rešujejo vprašanja o zboljšanju prometa, o njegovi reorganizaciji, skratka, o konsolidaciji naših železnic.

Odpravite skrbni uslužbencev za sedanjost in bodočnost in vrnite zajamčene pravice preteklosti, pa ste dvetretjinsko konsolidacijo naših železniških razmer izvedli.

Strojvodje nestrpno čakajo trenutka, ko jim bo dana prilika, zopet posvetiti vse svoje misli interesom službe, ker jih ne bo morila več skrb za sedanjost in strah pred bodočnostjo.

Iv. Bec:

Par besed o ugledu strojevodskega stanu.

Pogosto se med nami poudarja, da železničarji ne uživajo ugleda, tako v svojih lastnih vrstah, kakor tudi zunaj. To velja v prvi vrsti za strojvodje.

Spominjam se še iz svojih detinskih let iz predvojnega časa, ko sem se še kot mlad študentek vozil domov na počitnice ter imel ob tej priliki prvič v svojem življenju možnost dati duška svoji radovednosti, da si od blizu ogledam to čudo »železnega konja«. In že takrat sem v svoji otroški razlagi poveril glavno vlogo resnemu možu na stroju, ki je z možato gesto opravljal svoje delo. Stojično mirno je stal na svojem mestu, ves vnet za svoj vzvišeni poklic — slep in gluha za svojo okolico.

Danes sem sam priromal po strmih klancu vojne in ostrih ovinkih težkega življenja v vrste železničarjev. Službeno sem v najožjem stiku s strojvodji in vprašujem se, zakaj strojvodja danes več ne uživa onega ugleda od nekdaj.

Vzrokov je nešteto. Preidimo pa onega gmotnega značaja, ki tlači in ubija danes vsled nastalih povojnih razmer polagoma, a če ne bo odpomoči, sigurno, vse železničarje kakor tudi ostale državne nameščenice. Ustalimo se le pri par slučajih moralnega značaja, ki podkopavajo temelje strojevodskemu ugledu. Tako na primer:

Mlajši strojvodja je premikal na večji postaji ter mu je proti koncu zmanjkalo vode. Zahteval je, da se ga pusti v kurilnico odnosno na prekop. Premikalna skupina pa je hotela dovršiti še neki premik in nikakor ni hotela ugoditi njegovi zahtevi. In tu je strojvodja pozabil na dostojanstvo svojega poklica, začel se prepirati z ljudmi, ki njemu strokovno naravno niso bli enaki. Pristopil je postajni načelnik, ki se je postavil na stran svojih ljudi ter se spozabil celo tako daleč, da je rabil psovke, ki niso vredne človeka njegove vrste. Nato seveda zmerjanje in nedostojni izrazi, a konec — strojvodja je kaznovan z globo 5 Din in strogim ukorom. Zakaj tako? Zato ker je strojvodja pozabil na svoj stan in poklic strokovnjaka in se ni zavedal, kaj ima storiti v enakem slučaju.

Preidemo takoj dalje, kar naj bo obenem kot drugi primer. Ob priliki neke intervencije na vodilnem mestu je višji uradnik mnogo govoril ravno o strojevodskem poklicu. Pozna dobro današnje prilike in navajal je, da je okusil sam ta kruh

ob priliki svojih študij v Nemčiji in Franciji. Tam n. pr. se je čudil finoči strojevodij. Za nastop službe se je javil strojvodja čist, da eleganten v črnini in rokavicah (seveda ne mislim pri tem, da je to danes pri nas potrebno in mogoče) ter se z največjo natančnostjo lotil pregledbe stroja, da se je videlo na prvi pogled, da se strojvodja zaveda svojega stanu in poklica. Torej rezultat je, da je strojvodja užval ugled in spoštovanje.

Zdaj pa premislimo objektivno prilike, ji jih lahko vidimo danes žalibog jako pogosto po naših progah. Kak mlad uradnik brez brk, ki se torej pač ne more hvatiti z izkušnostjo, kriči nad v službi osivelim strojvodjem in ta zopet vrača milo za drago. Krik in prepir pritegneta pozornost občinstva in v tej neugodni situaciji je pač dvomljivo, da si pridobi strojvodja ono spoštovanje in poverenje mladega študentka, ki sem ga omenil v začetku. Med preklinjevanjem je odpeljal vlak in epizoda za občinstvo je končana, v kolikor ni zapustila neugodnega vtisa. Ni pa padel zastor tudi za strojvodjo in mladega uradnika. Sledil je protokol in bodimo še tako subjektivni, pustimo vse mogoče prednosti strojvodji ali on je vse eno kriv in ugledu strojvodij je vse prej kot koristil.

Zgledov, da trpijo strojvodje na svojem stanovanskem ugledu precej po lastni krivdi, bi se dalo navesti še mnogo. Vendar ni to naš namen. Že v naslovu smo rekli, da naj bo samo par besed, in želeli bi, da teh par besed vzbud zavednost, da strojvodje, kadar držiš v rokah regulator, držiš usodo tisoč ljudi, ali pa ogromno narodovo premoženje in skušaj dat s svojim ponašanjem zavest tudi drugim stanovskim tovarišem železničarjem kakor tudi širši javnosti, da si strojvodja-strokovnjak.

Boleslav:

Kako se delajo zamude.

Pred kratkim sem imel tovorni vlak št. 896. Ko sem imel iz postaje Trbovlje (Rudnik) redovit odhod, je bilo že blokirano za vlak 842, ki je bil zamujen. Do prihoda vlaka 842 pa smo čakali še celih 11 minut, med tem časom, ko bi uradnik ne blokiral prezgodaj, bi bil jaz z vlakom št. 896 že v naslednji postaji (Hrastnik, vozni čas 12', kratki vozni čas 10'). Prometnik pa se ni zanimal, koliko ima vlak 842 zamude, oziroma kdaj je odpeljal iz postaje Zagorje. Vsled dolgega vlaka (preko 100 osi) sem moral potisniti vlak nazaj, da sem napravil prostor pri napravi za nalaganje premoga. Stroj vlaka 842 je šel po premog, med tem pa bi imel premikalni stroj odstaviti par voz, ker pa sem porinil nazaj, je bil tir št. 6 zaprt in premikalni stroj je moral počakati, da je bil opremljen stroj vlaka št. 842, da

sem zopet potegnil naprej, šele nato so odstavili par voz s premikalnim strojem in odpeljali. Za tem je prišel vlak 48/II prazen stroj, tudi ta je odpeljal pred menoj, jaz pa sem napravil zamude čez eno uro popolnoma po nepotrebnem.

Drug slučaj:

Za vlak 859 (odhod iz Zidanega mosta 4.35 h) se je vzelo stroj iz kurilnice za redovit odhod, potem sem pa stal na glavnem tiru še 1.35 h do odhoda. Tako se brezvestno krade itak skromen počitek osebju, pri tem pa zapravlja denar za po nepotrebnem porabljen premog, pa tudi za kotel ni najboljše, da stoji pri slabem ognju pod polno paro.

Prišedši v postajo Litija na čistilni jarek, pride prometni uradnik k meni in me vpraša, če bom v 4 minutah gotov. Ker sem imel en voz za odstaviti in tudi pepelnik še ni bil izpraznjen, sem odgovoril, »to pa izključno, v 8 minutah pa lahko«, nato mi ukaže takoj umakniti se z jarka in deliti vlak, ker pride osebni vlak št. 42 b. Do prihoda tega vlaka pa bi bil tudi že lahko gotov z vsem in bi lahko odpeljal, tako pa sem moral čakati brez dela, in šele po vlaku 42 b smo sklopili vlak, izčistili pepelnik in odstavili en voz. Z vsem smo bili gotovi in pripravljeni za odhod ob 9.4 h; pa glej zlomka, zopet pride prometnik in pravi, da nas ne pusti naprej pred vlakom št. 43. Torej ob 9.05 h bi lahko odpeljal, vozni čas do postaje Kresnice 21 minut, bi bil ob 9.26 h v Kresnicah, odhod osebnega vlaka št. 43 iz Litije pa je ob 9.28 h. Napravil sem iz Zidanega mosta do Ljubljane preko dveh ur zamude, katere so neplačane in sem z njimi prikrajšan na prostem času.

Tretji slučaj. Prav nič se ne gleda pri sestavljanju vlaka na to, kje ima dotični vlak postanek, temveč se dela enostavno iz vsakega vlaka nabiralnik. N. pr. tovorni vlak št. 560 vozi skozi postaji Zaprešič in Videm-Krško, pa kolikorokrat sem imel do sledje še ta vlak, vedno sem v teh dveh postajah ali odstavil ali pa dobil tovor, dasiravno vozi kmalu za tem redni vlak št. 562, kateri ima v obeh postajah postanek. Koliko zamude se na ta način napravi, ker se pride v razna križanja, vedo le oni, ki vozijo na enotirni prog.

Četrty slučaj. Izdelalo pa se je tudi vozni red tako, in morda z namenom, da v predposlednji postaji mora nastati zamuda. Primer: V postaji Zalog imajo vlaki ponajveč 2 in 10 minut postanka, dasiravno mora vsak tovorni vlak potegniti vlak iz osebne postaje na premikalno, tam odstaviti in vzeti tovor, s čemer napravi vsak vlak po in čez 30 minut zamude. S tem se osebju krade prosti čas, ker se ob izdelavi turnusov ne upošteva teh zamud, in vsled

tega tudi lahko trdim, da se je tak kratek postanek napravilo ravno v predposlednji postaji hote in z namenom.

Tako na južni železnici, katero vse hvali, da je red in vzor drugim progam v državi, kako mora biti tedaj šele drugje?

Osip Aleksandrovič:

Slika ruske železniške uprave začetkom leta 1918.

Takoj po zmagi boljševikov sem imel priliko opazovati v mestu S. ob Volgi tamojšnje železniško upravo, ki je bila že takorekoč »na kanunje kraha«. Ko so prevzeli boljševiki upravo v roke, so si ustanovili delavski sovjet, obstoječ iz dvanajstih članov, ki ni drugega delal kot ukazoval, seveda le tako dolgo, dokler so bili drugi s tem zadovoljni. Ščasoma so pa hoteli zopet drugi ukazovati; da pa je bilo mnogo prepira in malo dela, se samo razume.

Nad delavskimi sovjeti je stala višja instanca, takoimenovana sovjetska zbornica, kjer so bili zastopani delegati vseh panog industrije, paroplovbe, pošte in železnic.

Na kurilniških tirih so stale lokomotive in tenderji vseh vrst, nekaj celo iztirjenih. Pri nekaterih je manjkalo dimnikov, pri drugih ojníc, spojnic itd. Promet se je vršil vsak dan slabše, vsled pomanjkanja strojev in vagonov.

Nekoč me povabi neki znani strojni ključavničar, ki je bil pozvan v zbornico kot delegat, naj ga spremim tja, da slišim referat o železnici, ki se bo isti večer vršil.

Prišedši tja, kjer je bila že polna dvorana delegatov in poslušalcev, sva se z mojim znancem spravila v neki kot in poslušala govornike drugih strok. Iz vseh govorov sem posnel, da manjka denarja, denarja in zopet denarja. Odgovor je bil vedno isti: denar pride, potrpite in delajte.

Nastopil je neki železničar iz delavnice in približno takole govoril: Tovariši, naše železnice propadajo bolj in bolj, mi si pomagati ne moremo, ker nimamo materiala, ni zadosti, da se pokvarijo parovozi in vagoni sami od sebe, pomagajo jih razbijati še tovariši soldati, ki se vračajo iz fronte domov. Res je, da je nekaj tovarišev železničarjev oboroženih, toda ti niso kos vzdržavati reda. Pred kratkim se je prigodil slučaj, kjer je bilo mnogo materialne škode, mrtvih in ranjenih, vse po nerazsodnosti soldatov. V postaji N. je stal potniški vlak in čakal na nasprotni vlak, s katerim je imel v dotični postaji srečanje. Tovariši soldati pa so hoteli na vsak način naprej, proti vsem ugovorom s strani železniških uslužbencev, da morajo počakati nasprotni vlak. Ker pa vlaka le še ni bilo, so se tovariši soldati navalili na strojevodjo, mu zagrozili, da mora takoj odpeljati, sicer ga ustrelje. Strojvodja, videč da hočejo soldati grožnjo izvršiti, je pognal vlak v tek, mignil kurjaču naj stori isto in skočil s stroja. Približno dva kilometra od postaje sta trčila vlaka drug ob drugega in žrtve so bile ogromne. (Op. pisca: razbite vozove sem videl sam dva meseca pozneje ob progi ležati.)

Nato se je pričela debata, kako si pomagati brez denarja in materijala.

Moj znanec se obrne proti meni in pravi: Osip Aleksandrovič, kako mislite vi? Jaz mu odgovorim, kaj to mene briga, namreč briga me le v toliko, da ko se vrnem v domovino, mi ne bo treba hoditi peš. No, pa vendar, vi ste, kakor ste mi rekli, strojvodja doma, dajte, dajte, povejte.

Dobro, mu odgovorim: vzemite dimnik od najslabšega parovoza in ga postavite na boljšega, ki nima dimnika; isto storite z ojnícami in spojnicami itd. In ni vrag, da ne spravite iz dvajsetih vsaj deset rabnih.

Osip Aleksandrovič, vi ste hitri (umni) in odkuril jo je proti predsedstvu, vmešavši se v debato in kmalu nato pričel govoriti in razlagati to, kar sem mu bil jaz omenil — gumpec.

Njegov ozir. moj predlog je bil z veseljem sprejet, nakar se je zopet vrnil k meni, mi stisnil roko in vprašal, ni bilo dobro? Dobro, dobro sem mu odgovoril.

Osip Aleksandrovič, sedaj pa k meni na čajku.

Boleslav:

Vabijo nas.

(Naslednje vrstice ne pišem z namenom, odgovarjati na gotove članke in napade, temveč, da v kratkem pojasnim začetno stališče našega društva napram akcijskemu odboru.)

Še pred kratkim nas niso hoteli poznati, nas niso hoteli pripoznati, rekoč, da nas ne rabijo, obljubilo se je naše društvo razbiti itd.; pozneje pa se nas je vabilo med se v akcijski odbor, ki naj ima namen, pridobiti pravice do življenja, državnim uslužbencem in železničarjem.

Vabilo pa se nas je na jako neobičajen način. Prvič se nas je povabilo indirektno in neoficijelno, ustmeno in to šele na dan, ko se je imela vršiti seja akcijskega odbora (menda se je mislilo, da si bomo šteli v visoko čast, če bomo smeli sedeti in seveda kimatati poleg voditeljev drugih večjih organizacij — ne glede na to smo poslali dva zastopnika društva, da se informirata, pa brez pooblastil in obveznosti).

Drugič smo dobili pismeno povabilo, pisano dne 20. februarja 1923, št. 22, pre-

jeli pa 12. marca 1923 za skupno posvetovanje organizacij dne 23. februarja ob 18. uri s pripombo: Blagovoliti oprostiti, da je bil p. n. naslov pri odpošiljatvi pričujočega vabila prezrt. — Prihodnja seja se vrši v ponedeljek, dne 12. marca ob 15. uri 30 min. v društvenih prostorih podpisane (iz tega je razvidno, da smo dobili dopis celih 20 dni po seji, za drugo sejo pa tudi prepozno, da bi nam bilo mogoče se na odborovi seji odločiti za akcijo in izvoliti dva delegata s pooblastili in direktivami, še manj pa sklicati večji sestanek članov. Menda vendar ne mislijo gospodje, da pri nas odloča par voditeljev o vsem društvenem delovanju — vsi drugi pa rečejo k vsemu »ja« in »amen«.

Tretjič se je poslalo na društvo pismo vabilo v roke stanovskemu tovarišu, ki pa ni član društva, še manj pa upravičen odločati in voditi naše društvo.

Nato smo prejeli dne 28. marca pismo Br. 56, pisano 26. marca 1923.

Ugledno društvo!

Z ozirom na Vaš cenjeni dopis št. 135, z dne 14. marca 1923 Vam sporočamo, da je bil naš dopis št. 22 z dne 20. februarja 1923 namenjen »Društvu strojevodij Jugoslavije«, kraljevine SHS v Ljubljani in da je bilo le pomotoma na ovitku označeno »v roke g. Breskvarju«.

Naslednje pismo za sejo dne 27. marca ob 19.30 h smo prejeli 27. marca 1923, torej vsako pismo tako, da je nemogoče sploh se še pred sejo porazgovoriti.

Tovariši! Prevečkrat se nas je že izrabljalo v sebične namene in v korist gotovim koristolovcem in »štrepbarjem«, postali smo nezaupljivi, še posebno, ko smo bili po uspehih zadnje koalicije tako razočarani, bolj rečeno »farbani« — dalje če pomislimo na uspehe, na poslednje povišanje kilometrine, draginjske doklade itd., nikakor ne moremo biti zadovoljni. Vsled teh in še drugih nastopov, katerih tu ne navajam, nismo zamogli imeti zaupanja, tudi ne v osnovani akcijski odbor, še posebno, ker se je začel ravno za časa volitev in se nadaljeval ob vladni krizi. Hoteli smo biti spočetka le kot tihi opazovalci in smo po sklepu seje odrekli udeležbo pismeno, povedali pa tudi, da strojvodje niso in tudi ne bodo krumirili. Kljub naši pismeni izjavi, da se ne priključimo akciji, ker smo bili prepozno obveščeni, se nas je na letakih stavilo na prvo mesto med organizacije, zastopane v akcijskem odboru. (Je imelo tudi svoj namen, katerega pa si lahko in upravičeno po svoje tolmačimo.)

Započelo se nas je obrekovati in obirati po raznih, po imenu strokovnih listih in tudi političnih dnevnikih — pač taktika: »Willst du nicht mein Bruder sein, so hau'

ich dir dein Schädel ein!« — ne vem pa, če je ta taktika tudi pri nas na mestu.

Predbaciva se nam separatizem. Tudi gg. uradniki imajo svoje udruženje, ali so radi tega separatisti? In sprevodniki? In progovni mojstri? — Naše društvo je strokovno, nepolitično in neodvisno. Hočemo, da tako tudi ostane. Ne vmešava se med druge organizacije, njih dela ne ovira in njim nima namena škodovati.

Načelno nismo bili proti skupni akciji, že takoj odzačetka, ker upoštevamo, da eksistenčnega minimuma ne doseže niti eden železničar, državni nastavljenec ali delavec.

Vprašajmo se, ali so tudi druge organizacije (izvzete morda zgoraj navedene) res strokovne? Po mojem mnenju — ne! Radi tega nam bodo morali, hočeš ali nočeš, dovoliti, da svojo stroko, delo in težnje zagovarjamo in zastopamo sami. Bridke izkušnje nas uče, da smo bili doslej tisti, ki se nas je pošiljalo kot »Sturbataljon« v prvi ogenj. Dobiček, glorio in lavorike pa so pobrali drugi, če nas niso že vnaprej — prodali. Temu smo se hoteli za enkrat izogniti.

Pripomnim še, da bi moralo biti vsem obstoječim in trezno mislečim organizacijam le ljubo, če bi bili vsi strojevodje strnjeni v eni, močni strokovni organizaciji; seveda se potem ne bi smelo smatrati strojevodjo kot peto kolo, temveč kot odločilen faktor, srce železnice in ne kot »pajaca na špagi«, katerega vleče vsakdo kolikor mu ljubo, ga izkorišča in pošilja po kostanj v žerjavico, samo da sebe ščiti in lep ostane!

Akcijskega odbora nezmožnost pa se je sedaj pokazala popolnoma. Kakor nas, ravno tako se je obvestilo organizacije po drugih pokrajinah — prepozno, radi česar je akcija odgojena. Ne vem, ali je temu kriv sv. Birokracij naših voditeljev, ki mislijo, da gre vse na njihovo povelje — ali kdo? Krivdo vali eden na drugega. Savez deli rdeče letake, pravi, da akcijski odbor ni delal itd., tudi še druge govornice krožijo — vsega tega mi ne bomo verjeli — ker je to le boj med političnimi organizacijami, ki kakor vedno, izrabijo vsako priliko v agitacijo. Konstatiram pa — Kredit je šel za enkrat po vodi.

Društvene vesti.

Poročilo iz Maribora.

Dne 3. t. m. se je vršil v gostilni »Transval« sestanek strojevodij. Ker je bilo znano, da pridejo na zahtevo mariborskih članov, poročevalci tudi iz Ljubljane, je bilo zanimanje veliko. Navzočih je bilo nad 60 mariborskih stanovskih tovarišev. Sestanek je sklical tov. Toličič, iz Ljubljane pa so prišli predsednik Dežman, podpredsednik Gale in tajnik Rodič, ki so pojasnili pravila, namen in poslovanje društva. Sestanek je trajal od 10.—15.30. Pristopilo je več novih članov.

Živele enotno strokovno društvo vseh stanovskih tovarišev!

Tiskovni sklad.

Dar za dar, Maribor, 30 Din; gg. Sore, stroj., Velenje, 10 Din; Felc Tomo, Čakovec, 5 Din; Prešern Josip, čevljarški mojster v Šiški, 10 Din; Šloser Viktor, Šiška, 5 Din; Zakotnik Ivan, stroj. nazd., 10 Din. Skupaj za tiskovni sklad 954.75 Din.. G. Ivan Zakotnik, stroj. nazd. je daroval društvu 100 Din 7% drž. posojila s pripadajočimi obrestmi. Iskrena hvala vsem gg. darovalcem.

Pozor!

Pozor!

Nanznanjamo

da se je ustanovil odbor za nabiranje in prodajo

„Kazenskih odredb“ (Strafverfügungen)

katere bo ta odbor razstavil kot važen vzorec umnega gospodarstva in režima na naših železnicah v dvajsetem stoletju. Odredbe se bodo razstavile v posebnem paviljonu, ozir. paviljon se bo z njimi tapeciriral. Najgorostastnejše dobe odlično mesto.

Le skrajna potreba nas sili, nuditi na prodaj te »Unicum-Dokumente«. Znano nam je, da ima vsak strojevodja toliko teh odredb, da bi lahko trgoval z njimi, da bi le imel odjemalce. Mogoče se na razstavi zainteresirajo in jih odkupijo razna muzejska društva, antikvariati, nabiralei raritet — za nas sicer niso posebnost, temveč vsakdanjost, ker jih imamo več kot pa kruha in jih prav lahko odstopimo, znajo pa biti posebnost za tiste, katerim gospodarijo res umni gospodarji in strokovnjaki, ne pa — ljudožrei. Mogoče pa nam jih odkupijo tudi razna ravnateljstva, v spomin paševanja in teroriziranja uslužbenstva, v dobi, ko je železničar za flako, katero je delal železnici, dobival mesto plačila bakšiš in nagrade v visoko odmerjenih globah, ki jasno dokumentirajo nerazsodnost in nepravilnost predpostavljeneh — pravi, kulturni »Babilon«. Na razpolago pa bo tudi ministrom saobračaja, socialnega skrbstva in dr., da bodo direktno informirana o ravnanju z nami.

Tovariši! Zbirajte te izkaze globljenja, priložite ocene in primeren prispevek za plačanje prostora na vzorčnem sejmu in vse skupaj pošljite na:

Komite za vnovčevanje kaz. odredb
na upravo lista.

Kapitalisti, borzni mešetarji, denarni zavodi i. dr.

naj vzamejo na znanje, da imamo na razpolago nešteto množino vrednostnih papirjev, ki vam bi nudili gotov dobiček: so kazenske izkaznice železničarjev, ki izvirajo iz upravičenih in neupravičenih kazni, pridržanih plač, dnevnice, stanarine, odtegnitve strojnih premij, že zasluženih v znoju in z žuljavimi rokami, neizdanih oblek in še marsikaj drugega, kar nam je bilo protizakonito pridržano.

Vse te vrednote odstopimo à 25% nominalne vrednosti, ne glede na to, da smo lačni in raztrgani in imamo absolutno potrebo gotovine.

Odbor za vnovčevanje raznih odtrgljajev in prikrajšanj.

Zahvala društvu strojevodij.

Po težki izgubi mojega nepozabnega in nenadomestljivega soproga in očeta Julčee Jucharta, se tem potom najiskrenejše zahvaljujem za izkazano mi sočutje in naklonjenost ter številno udeležbo tovarišev strojevodij, ki so preblagega pokojnika spremili na njegovi zadnji poti.

Prisrčna zahvala tudi za velikodušen dar, ki ga mi je podarilo društvo.

Fani Juchar, vdova.

ANT. BAJEC
IZDELOVANJE
ŠOPKOV, VENCEV IN TRAKOV
LJUBLJANA, POD TRANČO

ANONČNI
IN INFORMAČNI ZAVOD
DRAGO BESELJAK

TELEFON ST. 423

UREDNIŠTVO ADRESARJA
ZA SLOVENIJO

A. KASSIG
LJUBLJANA, Židovska ul.

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

Cene nizke - postrežba točna.

KOŽE DIVJIH ŽIVALI

v mali in veliki množini
kupujem skozi celo leto

D. ZDRAVIČ

trgovina z usnjem

LJUBLJANA, Sv. Florjana ulica 9