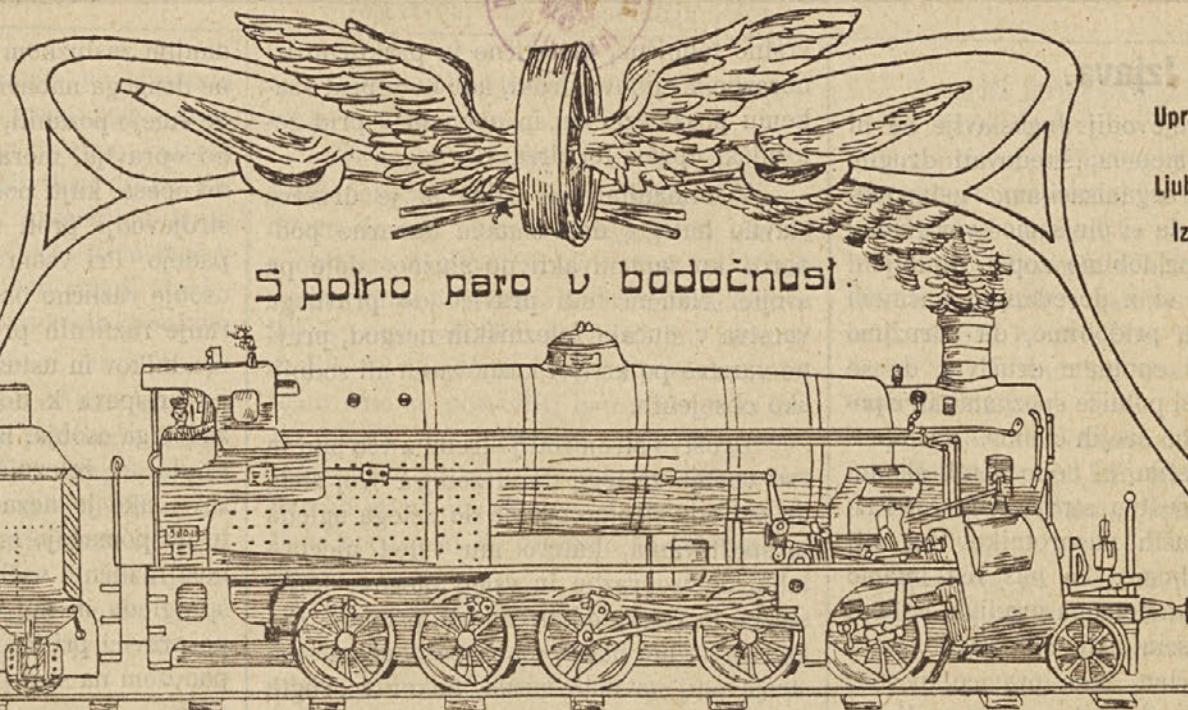


Letna naročnina
Din 18.—
Posamezna številka
Din 1.50
Oglasi po dogovoru

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



S polno paro v bodočnosti.

STROJEVODJA

Štirokovni list strojevodij krajj. Srbov, Hrvatov in Slovencev.

Leto I.

V Ljubljani, dne 22. januarja 1923.

Štev. 1.

Stanovskim tovarišem in prijateljem!

Pred tremi meseci se je ustanovilo strokovno, podporno, pravovarstveno, neodvisno in nepolitično „Društvo strojevodij Jugoslavije“ za vso kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev.

Društvo se prav krepko razvija, kar je jasen dokaz, da ni bilo mrtvorajeno dete, kakor so to prerokovali zavidni sosedje. Le resna, smotrena volja in zdrava konstitucija tega mladega, čilega društva je zmogla in zmagala napade sovražnikov ob postanku, danes pa je postalo zanimanje zanj toliko, da uvidevnejši tovariši že sami povprašujejo po pristopnicah: led se taja na vseh straneh — in to nas veseli, tega smo tudi pričakovali ustanovitelji našega društva. Tovariši so se začeli zavedati, spoznavati in občevati drug z drugim, kolegijalnost in solidarnost se razvija, kakor se žal doslej ni. Strojvodja državnih železnic ni poznal niti tovarišev niti razmer na privatnih železnicah, prav tako je bilo na nasprotni strani; danes se to že na bolje obrača, vidi se napredek in veselo in zaupno pričakujemo bodočnosti, v kateri bomo združeni sodelovali za dobrobit svojega stanu. Zanimanje tovarišev iz vseh krajev za društvo je le naraven pojav, ki dovolj dokumentira potrebo takega društva.

Ustanovni občni zbor je obiskalo mnogo zavednih tovarišev, dosti takih, ki so prišli razbijat, mnogo pa tudi takih, ki so z nezaupanjem gledali na postanek novega društva; dosti izmed njih je izpregledalo že na občnem zboru in uvideli potrebo društva: postali so iz Savlov Pavli in danes so prav dobri člani; izprevideli so, da nam ne bo mana padala z neba kakor Izraelcem v puščavi in ne pečena piščeta letela v usta, če si jih ne bomo pošteno preskrbeli sami. — Dovolj časa smo skušali živeti od obljub in fraz, katere so bile potrebne politikom ob volitvah, zato smo spoznali, da smo jim bili le lestva do visoko stoječih stolčkov, nas pa so puščali vedno in vedno na cedilu.

Še živali imajo nagon po samopomoči za svoj obstanek, mi ljudje pa smo bili zaslepljeni, čakali in čakali smo na nabavni prispevek, za novo leto trinajsto plačo, 30% poviška, za zimo kožuhe, obleko, a čakali smo od tedna do tedna, mesece in mesece — zaman.

Treba bo omehčati trdo srce onim, ki nam kratijo naše pravice. To pa bomo dosegli s pravo taktiko in le z združenimi močmi; zato pa vsi v društvo in s polno paro v bodočnost!

Izjava.

Društvo strojevodij Jugoslavije se ni ustanovilo z namenom, škodovati drugim že obstoječim organizacijam, ustanovili smo društvo le, da si olajšamo svoj gmotni položaj; da si pridobimo zopet izgubljeni ugled, katerega si z dosedanjim načinom organiziranja ne pridobimo, da združimo vse svoje sile v enotnem društvu, da se stanovski tovariši pobježe spoznamo in izpopolnimo izobrazbo svojih članov. Nastopali bomo le proti tistim, ki bodo hoteli škodovati stanu in Društvu strojevodij. Na različne napade naših nasprotnikov pa niti odgovarjali ne bomo. Za naš list imamo dovolj drugega pametnega gradiva. Osebni napadi se v našem listu odklanjajo.

Društveni član ima pravico postati vsak, ki je napravil izpit za strojevodjo in ima predpisano obrtno ali tehnično predizobrazbo.

Tovariši, zavedajte se svojih stanovskih dolžnosti!

Centralni odbor Društva strojevodij Jugoslavije:

Dežman Pavel, preds.; Gale Rudolf, podpreds.; Sluga Franc, podpreds.; Rodič Jože, tajnik; Debeve Franc, tajnik; Sluga Franc, I. blagajnik; Zupančič Matija, II. blagajnik, Odborniki: Klembas Drago, Drogenig Franc, Ogrinc Ant., Mencej Ivan, Žagar Ivan, Kranjc Drago, Blasnik Jakob, Klarer Edvard, Fine Andrej, Venier Adolf, Jordan Vinko, Blümlein Drago, Gale Franc, Novak Franc, Mecilovšek N., Erber Drago. Nadzorstvo: Klun Anton, Papler Alb., Benedik Drago, Miklič Ivan, Babič Ign., Kršinar Andr., Černe Jože, Orehek Fr., Zidani most, Kremžar Anton, Zagreb juž. kol., Zečić Pavel, Sisek, Ulčar Sv., Jesenice, Vučenić Niko, Srb. Moravice, Kremžar Ivan, uprav. in ured.

Strojvodjem in namestnikom.

Po mnogih sestankih in posvetovanjih, uvidevajoč rakovo pot in vedno večje nazadovanje in zapostavljanje strojnega osebja, je prišlo to osebje do zaključka, da si ustanovi strogo strokovno, nepolitično društvo strojevodij Jugoslavije, oziroma kralj. Srbov, Hrvatov in Slovencev.

Namen društva je, postaviti strojno osebje in njegov naraščaj na tisto mesto in dovesti ga do tistega ugleda, kateri mu po njegovi strokovni izobrazbi in po njegovem strokovnem zaposlenju pripada, ker vsak lajik pripozna, da je služba strojevodje in kurjača najtežja, najodgovornejša in najnevarnejša. Namen društva je, ter ga veže tudi sveta dolžnost, strojevodje in njihov naraščaj modernizirati, dati članom vsako-

vrstne tehnične, teoretične in praktične izobrazbe v njihovi stroki, kar bo v prid vsakemu posameznemu in obenem v prid železniški upravi ter državi.

V humanitarnem oziru si je društvo stavilo nalogo, dati članom denarno podporo, ko zapusti aktivno službo, daje pa svojim članom tudi pravico do pravnega varstva v slučaju železniških nezgod, pravno varstvo po krivici kaznovanih ali sodnijsko obsojenih.

Društvo strojevodij stremi z vso silo in vso vnemo za tem, da si zboljša svoj stan, da privede strojno osebje do tistega ugleda in spoštovanja, katero mu vsled njegove tehnične izobrazbe in vsled njegove težke službe in velike odgovornosti, pripada. Delalo bo vedno na to, da se bo dovedel stan strojevodij na tisto mesto, kakor v drugih modernih državah.

Delalo bo tudi na to, da se nepoklicani, brez tehnične, oziroma strokovne predizobrazbe, ne bodo vrivali v naše vrste, in bo tudi merodajna mesta prepričalo o velevažnosti tega vprašanja.

Merodajna mesta, katera so dobila to visoko in velevažno poverjenje od države, imajo sveto dolžnost, da s pravično razsodbo zadovolje to osebje, katero vestno in z vso požrtvovalnostjo, vso svojo tehnično in fizično moč stavi v prid ljudstva in države. Danes se pa to osebje nahaja v bedi, ni zadostno plačano, trpi pomanjkanje na vseh koncih in krajih, poleg tega mora še prenašati različne šikane, krivične ali pa previsoke kazni od nenaklonjenih predpostavljanih, vse to pa prizadeto osebje iz spoštovanja do države kolikor more mirno prenaša. Če pogledamo nazaj v čas, ko je naša mlada država Jugoslavija začela obratovati, v kakem položaju so bila vozna sredstva. Vse podrti, pokvarjeno, le za silo je vse skupaj držalo. Sporazumno s predpostavljanimi tehničnimi organi smo vse sile napeli, da smo promet umetno vzdrževali. Koliko muk in trpljenja je bilo treba prestati na strojih, to vedo le prizadeti. Predpostavljani gospodje, kateri bi mogli to uvideti, niso hoteli o tem nič slišati, operirali so le z globami pri že itak po vojnih posledicah izmozganem strojnem osebju. Vzlic vsemu pomanjkanju smo zdržali in še vztrajamo, ker se zavedamo naših dolžnosti do države in železniške uprave. Vsled tega smelo lahko zahtevamo, da se tudi država kakor železniška uprava zaveda, kaj je nam dolžna dati. Samo ob sebi je razumljivo, da kjer vlada nezadovoljnost med zaposlenim osebjem, bodisi radi plače ali hrane, ni mogoče, da bi se obrat razvijal brezhrebno, ker prizadeto osebje zgubi dobro voljo do dodeljene mu službe, ker prvič je slabo prehranjeno in drugič slabo oblečeno, s se-

danjim zaslužkom si pa ne more ne enega ne drugega nabaviti, in merodajni gospodje ne smejo pozabiti, da če človek ponoči službo opravlja, mora tudi kaj prigrizniti, da ne opeša, kajti posledice so nedogledne, če strojevodji proti njegovi volji oči skupaj padejo. Pri vsem tem mora pa še strojno osebje različno bagateliziranje in brutaliziranje različnih predpostavljenih, različnih uradnikov in uslužbencev pozirati, kar tudi ne prispeva k dobremu razpoloženju prizadetega osebja. Iz vsega tega sledi, da ima škodo le železniška uprava oziroma država, ako je nezadovoljstvo med osebjem; tu ne pomagajo brezmerne globe in okrožnice različnih vsebin, tu naj uprava enkrat spregleda in naj da temu osebju, kar mu po pravici pritiče, da bode z veseljem in s ponosom na svoj poklic svojo službo opravljal.

Če se hoče strojevodja pri današnjih razmerah obleči, ne sme jesti in če je, in to skromno, se ne more obleči; ne preostaja mu drugega, kakor zadolžiti se, če mu kdo na upanje kaj da. Istotako kakor strojevodje, tako tudi naši g. strojni inženirji ne živijo v preobilnosti, nimajo ne plače ne priznanja, katero jim pritiče. Vsak železniški strojni inženir ima izpit za strojevodjo, torej so tudi ti gospodje upravičeni, da pristopijo k našemu društvu kot člani; če opravljamo službo skupaj, zakaj bi se tudi društveno ne shajali, ker s tehničnimi pouki in nasveti bi društvu in članom mnogo koristili, za kar bi uživali le zahvalo in spoštovanje.

Strojvodje se zavedamo dane prisege kralju in državi, da bomo v vseh razmerah, bodisi v boju z elementarnimi silami, bodisi ob grmenju sovražnih topov, bodisi v boju katerekoli okoliščine, žrtvovali vse svoje strokovno znanje in spretnosti, da bomo dali vse svoje tehnične in fizične moči domovini na oltar.

Pri vsej tej obljudi in prisegi pa se nam vzbuja skromna želja: Mati domovina, ne pozabi na nas, daj nam, svojim sinovom, toliko zaslužka, da bomo mogli s svojimi družinami dostojno živeti. Saj ne zahtevamo luksusa, le toliko, da bomo kot državljani med državljani primerno človeško živeli, da se ne bomo kesali svojega težavnega, za državo tako velevažnega poklica.

Od strojevodje se zahteva, da uporablja vse svoje znanje, da s pomočjo ognja in vode oživi mrtvi stroj, da mu da tisto silno moč, ki jo rabi stroj, da počne gibati; nato jo strojevodja izrabi, njegovim rokam se mora pokoriti ta, ki je za vsako kulturno državo tako velevažna bodisi v trgovskem, prometnem ali stratežičnem oziru. Strojvodja in njegov stroj ne poznata ovir, z neprecenljivo hladnokrvnostjo vozita križem

sveta noč in dan, ne poznata ne vremena ne praznika, zemlja se trese pod njima, vse se umika pred tema dvema, katerih eden je živo, drugi pa oživljeno bitje. Pri tem pa sodeluje kurjač, kateri kot trpin med trpini zastalja vso svojo silo in moč v svoje delo in stoji zvesto ob strani strojevodje ter z njim deli vse muke in grenkote njegove službe.

Neobhodno se pa mora tudi omeniti, da gre v prvi vrsti čast in priznanje izumitelju lokomotive Georgesu Stephensonu, potem vsem graditeljem in tehničnim inženirjem, kateri so iz prve primitivne lokomotive »Rocket« z vednim izpopolnjevanjem ob neprestanem študiranju do danes napravili že prave kolose strojev, oziroma lokomotiv.

Ko bi se danes oče Stephenson zbudil iz večnega spanja in bi videl, kaj so inženirji iz njegove igračke napravili, kako silno močne velikane zgradili, in da bi zraven dobil vpogled v življenje strojevodje in kurjača, koliko ti dve osebi na stroju trpita, bi zmajal z glavo in šel k svojemu tovarišu Jamesu Wattu, izumitelju porabljena vodne pare in rekel: »Kolega, veš kaj, žal mi je, da sva to izumila, kajti ti ljudje, kateri z najinim izumom vozijo po svetu, nimajo nobenega priznanja in so za svoje požrtvalno, trudapolno in odgovorno delo prav beraško plačani.« S poverjenim mu strojem prevaža strojevodja v različnih vozilih mnogovrstno blago milijonske vrednosti iz kraja v kraj, iz dežele v deželo, na stotine človeških bitij se mu zaupa, da jih prevozi. Strojvodja stori to z vsemi mu danimi sredstvi, da zadosti občinstvu, upravi in državi. Mirno in varno sedijo potniki v vozovih, medtem ko strojevodja in kurjač, mokra od dežja ali potu ali premražena od mraza in viharja, četudi se kuja stroj, ker mu hrana ni všeč, kajti tudi stroj je s svojim želodcem jako občutljiv, in kljub vsem takim in enakim oviram stojita neustrašeno na svojem stroju, kljubujeta vsem oviram, da dospeta na zaželjeni cilj. Neprestano pa ju spremlja nevidna prijateljica, neizprosna bleda smrt. Ko zapustita dom in se poslovita od drage jima družine, že stega svojo koščeno roko in preži na ugodni trenutek, da jima iztrga življenje. En sunek, grozen ropot, razvaline razbitih voz, stok in kričanje potnikov, in bleda prijateljica ima zadoščenje.

Ko strojevodja vidi, kaj mu preti, ne pobegne s stroja, ampak vzdrži do zadnjega na svojem mestu, uporablja vsa sredstva, da nesrečo prepreči ali jo vsaj omili, četudi pri tem pogine. Kaj sledi? Žalujoča in iokajoča družina, oropana svojega roditelja, žalujoči tovariši, lep pogreb, venci, predstojniki ga častno spremijo na žalostni

zadnji poti, vobče je kakor kapetan na parniku — žrtev svojega poklica.

Gorje pa strojevodji, če mu stroj odpove pokorščino; iz ene nesreče zaleze v drugo, iz ene kazni v drugo in to mu ni v čast, ne v korist in ne v veselje. Kljub vsemu temu pa vztrajamo in hočemo vztrajati v naši odgovorni, težki in nevarni službi, zavedajoč se svojega poklica, kateremu smo se posvetili; neustrašeno se bomo borili, da pridobimo tisto priznanje, katero nam pritiče. In vsak tovariš, bodisi star ali mlad, naj si šteje v sveto dolžnost, da se bori za to, da pridemo do zaželenega cilja.

Zakon tudi mnogo zahteva od strojevodje, preden postane imenovan. Zahteva šolsko izobrazbo, uradni dokaz, da se je svoje obrti kot ključavničar izučil, da je obiskoval nadaljevalno obrtno šolo, strojno montažo v kurilniških delavnicah, praktično vežbanje za kurjača ter polaganje različnih izpitov; dolga pot, katera pa ni posuta z rožami, preden doseže zaželjeni cilj, da napravi izpite za strojevodjo. Ko so vse težkoče premagane, pride pa še najvažnejši faktor na vrsto in to je železniški zdravnik. Ta pregleda kandidata zgoraj, spodaj, spredaj, zadaj, znotraj in zunaj, oči, ušesa, srce, sploh cel organizem mora biti brezhiben, ker sicer zdravnik ne privoli v nameščenje za strojevodjo, ki si telesnih hib itak med službovanjem dosti naleze in nabere.

Ko je vse to doseženo, dobi šele zakonito pravico voditi stroj in pokazati praktično, koliko je zmožen gospodovati nad strojem. V nadaljnjem službovanju se človek vedno bolj izbistri; kar še ne zna, ga navadi praksa, kajti učen še ni nobeden padel z neba. Sčasoma postaneta stroj in strojevodja najbolj intimna prijatelja. Tudi voznja na progi zahteva od strojevodje vso pozornost. V trenutku in z vso prisotnostjo duha mora presoditi in razločiti premakljiva in nepremakljiva znamenja, presoditi mora, če so proga in postaje prometu varne, kajti gorje, če ni vse v redu. Prvi je prizadet strojevodja in kurjač. Nesreča pa nikoli ne počiva. Končno se nudi vprašanje, imajo li strojevodje in kurjači za svoj težavni poklic to, kar jim gre? Odgovor: Jako malo! Nimajo ne zadostne plače, nimajo ne priznanja, ne odobre se njihove zahteve, so v bedi in pomanjkanju, zapostavljeni, pitajo jih le z obljubami ali pa z izgovorom: »Nema pare.«

Naj že vendar enkrat ministrstvo saobračaja sporazumno z drugimi ministri sprevidi, kako nujno je treba odpo- moči fej stroki, da jo modernizira primerno moderni državi in jo obdrži v dobrem razpoloženju, kar bo v prid le državi.

Tovariši strojevodje! Da smo si ustanovili svoje društvo, ni bil namen uganjati kak separatizem ali pa da bi gojili takozvano kastovstvo, tudi ne da bi s tem prezirali druge železniške stroke.

Mnoge izkušnje so nas izučile, ko smo bili v različnih organizacijah, da so nas le prezirali; le približno malo smo si priborili in če smo kaj dosegli, so nam še tisto zavidali.

Ne bomo tu obtoževali preteklosti, ni- ma smisla; kar je bilo je bilo. Zato, da si bodočnost zboljšamo, smo ustanovili to društvo.

Začasno pa društvo ne dela nobenih obljub; saj društvo samo ne more nič dati, ampak člani, če se zavedajo svojega stališča, lahko potom društva marsikaj dosežejo.

Tudi ni namen društva po časnikih rovariti zoper različna nasprotstva, pač pa le boriti se za svoje pravice.

Torej vsi, kateri imate zakoniti izpit za strojevodjo, ste vabljeni, da pristopite k Društvu strojevodij Jugoslavije, da skupno v eni vrsti zastopamo naše interese in naše pravice, da bomo skupaj delali za naš obstoj in napredek, da zboljšamo naš gmotni položaj.

Zato vsi od prvega do zadnjega v Društvu strojevodij Jugoslavije!

S polno paro v bodočnost!

Pavel Dežman,
strojevodja.

Tovariši, nabirajte naročnike za naš list!

I. G.:

Obratovanje z lokomotivami.

Obratovanje s parnimi lokomotivami zahteva izvežbano in svojih dolžnosti zavedajoče se osebo, in to skoraj v višji meri, kakor vsak drug poklic. Služba na stroju, pod različnimi pogoji in v raznih slučajih železniškega obrata potrebuje duhovitosti, hladnokrvnosti, treznosti ter preudarnosti.

Strojvodja je v izvrševanju svoje službe ne samo zase odgovoren, temveč tudi za življenje v vlaku službojočega osebja in potujočega občinstva.

Toda nazaj k nameravanim izvajanjem.

Pri obratovanju s parno lokomotivo razlikujemo sledeče:

1. Preiskava stroja za njegovo sposobnost za službeno obratovanje;
2. zakurjenje in mazanje lokomotive;
3. voznja s strojem;
4. obnašanje strojevodje in kurjača med vožnjo;
5. ustavljanje stroja;
6. odstavljanje stroja iz službe po vožnji;

7. izpiranje lokomotive in zalogovnika;
8. Obnašanje strojevodje v slučaju nastalih poškodb pri vozovih, pri stroju ali zalogovniku, pri iztirjenju, trčenju, nalomu osi itd.

Kakor je iz omenjenega razvidno, opazamo različna opravila v službi strojnega osebja.

1. Preiskava stroja o sposobnosti za obratovanje na progi.

Novo, odnosno z novimi parnimi kotli opremljene lokomotive se pripuste za splošno prometno službo na progah takrat, ko so bile uradno preiskane, oziroma preizkušene in so bile kot zadosti varne za službo označene.

Pri dodelitvi stroja strojevodji se mora isti zanesljivo prepričati o popolnoma odgovarjajočem stanju lokomotive z zalogovnikom vred, in sicer vsepovsod, kolikor mu je dostop k raznim delom stroja omogočen. Pri tem se parni kotel z vso opremo natančno preišče.

Pri preiskavi se mora strojevodja prepričati posebno o stanju gonilnih in zveznih drogov z ročicami, zagozdami, nategalnimi vijaki in zatikači; dalje o stanju batnih in deliteljnih drogov, križnikov in njihovih zvezah z gonilnimi drogovi, odnosno z vodili. Zelo važna je preiskava krmila.

Nič manj pazljivosti se ne sme uporabiti, ko se prepričamo o pravilnem delovanju parnega ravnala, o stanju osišč in njih vodov, nosilnih vzmeti, priprav za mazanje in različnega drogovja. Dalje pregledamo, ako so zagozde varno zagozdene in zavarovane z zatikači, ker je manjkajoč zatikač mnogokrat vzrok težkih nezgod.

Dobremu stanju koles, odnosno kolesnih obrocev in vencev, ročic in ročičnih čepov ter njihovih pritrdilnih priprav je treba posvečati veliko pazljivost.

Dalje moramo skrbno paziti na stanje glave izpihalne cevi (dimniške žabe), pomožnega pihala, iskrolova, rešetke, kakor tudi zida v peči in pepelnika.

Pri zalogovniku je posebno važno pregledati pravilno spenjavo z lokomotivo, dobro stanje spenjačnih klinov z vlačilnimi kavljji; ravnotako je važna preiskava koles, osovin, osišč, njenih vodov in vzmeti. Podana mora biti popolna uporabljivost zavore.

Dalje se prepriča strojno osebje, ako so cevi in cevke, pipe, zaklopniki v redu in ako niso sita zamašena ali poškodovana.

Strojevodja in kurjač se morata prepričati o prisotnosti in uporabljivosti orodja, s katerimi je vsak stroj opremljen, ker sta za strojni inventar odgovorna.

Strojevodja je primoran manjše pomanjkljivosti po možnosti odstraniti sam

ali pa s pomočjo svojega dodeljenega kurjača.

Vse poškodbe in pomanjkljivosti, katerih ne more sam popraviti, mora označiti v objavnih knjigi strojevodij, večje poškodbe pa je najbolje, da javi neposredno predstojniku.

Strojnemu osebju je strogo prepovedano vsako predrugačenje deliteljnega položaja, napetosti nosilnih vzmeti, in sploh ustroja lokomotive in tenderja.

O lokomotivi, katera ni popolnoma v redu in ki ogroža varnost in točnost nameravane vožnje, oziroma ki ne odgovarja določbam pravilnika za obratovanje, se pravočasno in natančno obvesti najbližji lokomotivski urad. Obenem se mora zahtevati nadomestni stroj.

Zakurjenje lokomotive.

Preden se lokomotiva, ki je bila označena za službo sposobna, zakuri, se moramo prepričati o sledečem:

1. Da je kotel zadostno napolnjen z vodo;
2. da je regulator zaprt;
3. da je krmilo, oziroma reverzurna naprava postavljena v sredino;
4. da so odprte pipice na cilindru;
5. da je ročna zavora tenderja zadostno nategnjena;
6. da je zalogovnik preskrbljen z vodo;
7. da je peskovnik napolnjen.

Napolnitev kotla z vodo se vrši po navadi že pri pranju v kurilnici, in sicer skozi odprtino na vrhu pokončnega kotla, ki jo imenujemo polnilno odprtino.

Kurjač se prepriča s pomočjo vodokaznih priprav, da je vodna gladina v kotlu zadostno višja od vodorisa, to je najnižje dovoljene gladine. Z vodorisom označimo vodno gladino, katera je 100 mm nad najvišjo točko kurilne peči. Vodoris je na kotlu označen na posebni tablici z vodoravno črto.

Nato odpre poskusne pipice in se prepriča, da kaže tudi vodokazna cevka pravilno.

Ako ni ravnalo popolnoma zaprto, odnosno krmilo postavljeno v sredo, se lahko zgodi, da se lokomotiva premakne sama od sebe, ako doseže parni tlak zadostno napetost. (Dalje prihodnjic.)

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

Uradne ure do preklica od 13. do 17. v upravni pisarni Ljubljana VII. 65.

V. Š.:

Parna lokomotiva.

Uvod.

Deba francoske revolucije in Napoleona še ni poznala železnic. Vse blago, vse osebe so se prevažale po več ali manj dobrih cestah s pomočjo različnih cestnih vozil. Neokretni poštni voz je užival tedaj še svoje polno spoštovanje in priznanje kmeta in meščana. Širša javnost in menda tudi Napoleon sam niso niti slutili, kaj so bistroumni možje medtem intenzivno proučevali in poskušali. Anglija, dežela premogovnikov in krepko razvite industrije, ki je dala človeštvu prvi parni stroj sploh, je bila v oni dobi precej pogosto posejana z raznimi jamskimi in industrijskimi tiri, ki so po njih konji prevažali majhne vozičke po lesnih tirih. Mnogo inženjerjev je prišlo na originalno misel, izrabiti paro in njene lastnosti tudi za prevažanje vozičkov po omenjenih jamskih železnicah. Imel bi biti poseben parni stroj, ki bi vlekel z lastno silo samega sebe in še nekaj pripetih vozičkov za seboj. Neki inženjer je bil tako prepričan, da bodo ta prizadevanja kronana z uspehom, da je trdil, da ni več daleč čas, ko nastopi na vsem svetu doba železnega konja (iron horse), ki bo prevažal osebe in tovore s ptičjo hitrostjo iz kraja v kraj.

Po dolgem prizadevanju, ponesrečenih poskusih raznih mož se je končno posrečilo l. 1825/1826 Georgesu Stephensonu izgotoviti parni stroj, lokomotivo, ki je bila v stanju, voziti z brzino 10—12 km na uro 6 vozičkov po železnem tiru. Uporabila se je na medtem dograjeni rudniški železniški progi Stokton—Darlington. Ko je pozneje Stephenson svoj izum mnogo izboljšal ter je na progi Liverpool—Manchester tudi dokazal popolno uporabnost svoje lokomotive »Rocket« za prevozno službo, je svet v Angliji kmalu spoznal pomen železnice. Z iznajdbo lokomotive je bila iznajdena tudi železnica kot prevaževalno sredstvo za osebe in blago. Osmi oktober 1829. je začetek zmagoslavnega pohoda železnice po celem kulturnem svetu.

Kakšen pomen imajo železnice za nas, za naše gospodarstvo, za kulturo in civilizacijo? Preden bi začeli govoriti in odgovarjati na podano vprašanje, lahko še omenimo, da je danes, po komaj 90 letih, po najdbi uporabljive lokomotive, ki je pravzaprav šele sprožila razvoj železnic, nad milijon kilometrov železniških prog zgrajenih. Vsi deli sveta, mesta, dežele in države imajo svoje železniške proge; po gozdovih in puščavah, po neskončnih planjavah in na najvišje gorske velikane vodijo — železniške proge. Preko šumečih

gorskih potokov in prepadov, skozi osrčja gor, pod rekami in ožjimi morskimi zalivi vodi lokomotiva svoje vlake. Tehniki se pripravljajo, da odvzamejo tudi vesoljnemu morju njegovo nedotakljivost. Pripravlja se prav resno 38 km dolg predor pod morjem med Francijo in Anglijo. In naši potomci? Ti nas bodo imenovali v tem pogledu začetnike gradnje podmorskih tunelov. Z eno besedo — železnica je razširjena po celem svetu, vsepovsod.

In zakaj vse to? Kakšen vzrok, kateri povod je, da se je železnica razširila v nekaj desetletjih v toliki meri? Odgovor nam je lahek in kratek: ker je bila potrebna, ker jo je svet ob njenem rojstvu spoznal kot enega najvažnejših gospodarskih činiteljev ter si je vsled tega njeno izrabo takoj prisvojil ter zgradil vsepovsod, kjer je potreboval gospodarskega razmaha — železnico. Potni voz, navadni tovorni voz, vsi prejšnji visoko čislani vehikli (vozila) so hipoma padli v pozabljenje in uresničene so danes besede onega Angleža, ki je prerokoval dobo železnega konja — lokomotive. Mi živimo v tej dobi.

Železnica in promet po njej je eminentno gospodarskega pomena za družbo in državo. V čem pravzaprav tiči njena važnost? Anglež pravi: Čas je zlato! Ta njegov gospodarski izrek je bil njemu vedno pri vseh gospodarskih poslih merodajen za vse njegove ukrepe. Kar je lažje in s tem hitrejšo izvršil, to mu je donajalo največ koristi. Danes se je poprijel ves kulturni svet tega gesla, ki je prvi, vodilni pogon gospodarskega življenja. In železnica! Ona je inkarnacija tega pregovora. Železnica ima baš to najodličnejše svojstvo, da hitro in varno prevaža iz kraja v kraj osebe, blago, živino itd. Ona prekaša po svoji brzini pešca, poštni in tovorni voz. Toda ne le po brzini, temveč tudi po množini prevažanega blaga. Vsak osebni vlak prevozi na stotine oseb z brzinno 50—90 km na uro iz kraja v kraj, iz države v državo v nekaj urah, odnosno dneh. Tovorni vlaki, ki vozijo sicer počasneje, le do 50 km na uro, prepeljejo na stotine ton v enem dnevu po velikanskih razdaljah. O kakem prevažanju v masah poprej, pred otvoritvijo železnic, niti govora ni bilo. Železnica pretvarja čas v zlato vsem slojem, vsem poklicem. Uporablja jo trgovec, potnik, obrtnik, kmet, delavec itd. itd. Ona je skupna last vsega človeštva.

Najboljši dokaz o pomenu železnic za človeštvo je dejstvo, da se je baš tako bliskovito razširila po celem svetu.

Lokomotiva, bodisi parna, bodisi električna je jedro železnice. Brez lokomotiv bi železnice pri obstoječih razmerah sploh

ne mogle obstati. Dovoljen dokaz bodi sedanje stanje železnic v Rusiji. Vsled brezbržnosti vlade razbite in pokvarjene lokomotive so povzročile tam popoln zastoj železniškega prometa in s tem takorekoč obupne gospodarske razmere. Kaj pomagati, če imamo še tako dobre proge in na tisoče dobrih voz, ko pa ni konja, ki bi jih vlekel in prevažal. Bodisi taka ali taka lokomotiva mora biti v prvi vrsti v popolnem redu, vedno pripravljena za odhod na progo. Dobri stroji so vse, slabi stroji konec železnic. Mislimo, da smo s tem povedali zadosti.

I.

Namen in razdelitev železniških parnih lokomotiv.

Lokomotiva je vozilo, zgrajeno v to svrhu, da s pomočjo posebne priprave ustvarja pogonsko silo ter jo uporablja za pogon lastne teže z mesta in obenem vleče s pomočjo izvajane pogonske sile še druga vozila za seboj. Pri lokomotivi nahajamo tedaj proizvajalca ali vir sile, pretvorilca sile v pogonsko in vlečno silo; vse pritrjeno na lokomotivski voz. Silo proizvaja pri parni lokomotivi parni kotel, pretvarja jo v pogonsko silo parni stroj in kolesa pri vozu omogočajo premikanje z mesta.

Z ozirom na pogonsko silo nahajamo sicer še druge vrste lokomotiv, kakor n. pr. električne, plinske, na zračni pritisk itd. Vendar se hočemo mi pečati le s parnimi lokomotivami, ki so v sedanjem času najbolj v uporabi na železnicah celega sveta. Število parnih lokomotiv, tudi na kratko, žel. stroj imenovanih, presega absolutno in relativno vse ostale vrste lokomotiv. Radi tega znači beseda lokomotiva ali stroj vedno parno lokomotivo, medtem ko drugovrstne lokomotive vedno označimo posebno, n. pr. plinska ali električna lokomotiva. To označevanje se je splošno udomačilo, četudi ni povsem pravilno. Ostati hočemo tudi mi pri tem.

Prva lokomotiva Georgesa Stephensona je bila na parni pogon. Imela je že vse bistvene dele današnje visoko razvite moderne lokomotive. Stephenson je s pomočjo lastnih in drugih izumov sestavil svojo »Rocket« sledeče: Lokomotivski voz je imel spredaj pognano osovino in za njo še eno nespojeno ali prosto osovino, ki je pomagala nositi težo. Vzmeti so nosile lokomotivski voz. Na njem je počival proizvajalec pare, parni kotel, sestojec iz pokončnega in položenega kotla s pečjo in malo dimnico. Ob straneh strojevodnega stojišča sta bila pritrjena parna stroja. Bat je deloval potom batnega droga in križnika ter ojnice

na ročico pognane osovine. Ročici sta bili na obeh kolesih 90° proti sebi prestavljeni.

Sedanje lokomotive imajo iste bistvene dele, le namestitev, n. pr. koles oziroma osov, parnih valjev itd. se je spremenila. Pri vsaki parni lokomotivi razlikujemo sledeče glavne dele:

1. lokomotivski parni kotel z opremo;
2. lokomot. parni stroj z drogovjem;
3. lokomotivsko vozilo.

Ostali deli ne spadajo direktno k lokomotivi. Kotel in stroj sta pritrjena na vozilo, ki je posebno močno in krepko zgrajeno, da varno nosi vso napravo ter zanesljivo prenaša vse udarce in sunke, ki nastajajo vsled delovanja stroja in pa raznih nepopolnosti proge. (Dalje prihodnjič.)

Strojni elementi.

Preden pričnemo opisovati različne strojne elemente ali prvine, hočemo namen in učinek stroja v splošnem ugotoviti in izvesti iz tega splošno veljavna načela. Vsako pripravo, katera nam služi, da z njo človeško moč podpiramo, povečamo ali nadomestimo, imenujemo stroj. Škripec z vrvjo, ki služi gradbenemu delavcu za dviganje gradiva, je že stroj. Moč delavčevih mišic spravi vrv in na njej visečo težo v premikanje. Medtem ko delavec vleče eno stran vrvi navzdol, se premika teža na drugi strani navzgor. V tem slučaju ima stroj samo namen, da delavca podpira in njemu delo olajša. Ako zamenjamo moč mišic z utežem in ga obesimo na en konec vrvi, mora biti ta utež težja od bremena, ako hočemo, da se dvigne. V prvem slučaju je povzročila moč mišic, v drugem pa teža pomikanje vrvi in vrtenje škripca, da se je delo vršilo. V slučaju pa, ako obesimo na prvi konec vrvi utež, ki je enaka teži na drugem koncu, bi ne nastal noben premik in se ne bi izvršilo nobeno delo. Če pa v tem slučaju zaženemo z roko utež navzdol, potem nastopi hipna premoč na tej strani škripca in s pomočjo lastne teže in zadobljenega sunka povleče utež na drugi strani škripca breme navzgor. Od delavca porabljen moč je bila manjša kakor ona, ki jo je rabil brez uteži za dvig bremena. Tako more moč vršiti delo samo na premikajočem se telesu. Z učinkom moči pa je združen nasprotno tudi premik. Kakor obstoji škripec iz vrteče se plošče, čvrstega kavlja in osi, tako so stroji spojine premičnih in nepremičnih delov, ki delujejo na podlagi naravnih sil, jih prenašajo in jih glede smeri in velikosti predrugačijo, da jih lahko za vršenje dela porabimo. Za pogon strojev rabimo moč človeških mišic, živali, vodno ali zračno silo, moč napetosti pare itd. Oni del stroja, ki proizvaja silo, imenujemo stroj

za proizvodjanje sile. V tem stroju izvršeno gibanje se prenaša z medstroji ali transmisijami dalje, se preusmeri, prenaredi, zmanjša ali zveča in uporabi v izvrševalnem stroju. Vse tri vrste strojev so lahko združene ali pa ločene. Pri gori omenjenem škripcu so na primer te tri vrste strojev v zvezi, medtem ko je pri mlinu n. pr. parni stroj ali vodno kolo vir sile, ki se prenese potom raznih koles in jermenov na mlinske kamne, ki so izvrševalni stroji pri mlinu. Za proizvodjanje in prenos sile mora imeti vsak stroj gotovo obliko, gotove dimenzije, gotovo sestavo, in mora biti iz sposobnega gradiva (materiala) zgrajen. Tukaj je n. pr. škripec okrogel, lesen ali železen, velikega ali majhnega premera. Os njegova je ali jako močna ali slabejša, istotako kavelj in vrv. Pri sestavi raznih strojev se mora ozirati na to, da imajo namenu primerno obliko in tudi zadostno jakost. To se mora upoštevati pri teoretični in praktični sestavi vsakega stroja oziroma vsakega strojnega dela. Oblika bo, kakor rečeno, odvisna v glavnem v gibalnem načinu sile, ki jo morajo posamezni deli izvršiti, včasih je pa tudi odvisna od drugih okolnosti, na kar bomo pozneje opozorili. Jakost posameznih delov se določa po velikosti na nje vplivajočih sil, pri tem pa se ne smejo prekoračiti potrebne varnostne določbe, da se pridobi večja varnost. Nauk o trdnosti in prožnosti nam da v tem pogledu zadostno podlago za določbo raznih mer. Toda tudi presilni in pretežki stroji so okorni, nerodni in silno dragi.

Strojne elemente delimo z ozirom na njih namen v tri rede:

1. vezalni strojni deli: a) zakovice, b) vijaki in c) zagozde;

2. elementi za prenos gibanja: semkaj spadajo gredlji, valjarji, kolesa, ročice, jermeni, vrvi itd.;

3. elementi za sprejem ali zaprtje tekočin, n. pr.: mašiljke, zaklopke, zaklopniki, delitelji, pipe, cevi itd.

1. a) Zakovice in zakovne zveze.

Zakovica je najenostavnejši pri gradbi strojev v porabo prihajajoč element za pripravo neločljivih zvez. V glavnem se uporablja za zvezo plošč iz železa, jekla, bakra, medi itd. Zakovice izdelujejo največ z zakovnimi prešami ali stiskalnicami ali pa tudi na roko, in sicer iz drobnozrnega varilnega železa. Za posebne namene jih izdelujejo tudi iz jekla, medi, bakra in raznih drugih kovin. Prireditev zakovične zveze zahteva, da se najmanj dve ali več plošč preluknja. To se napravi potom prešanja ali vrtanja. Prešanje ne povzroči tako čiste luknje kakor vrtanje in pomanjša jakost plošče radi prevelikega tlaka, ki

vpliva na v bližini lukenj ležeče gradivo. Pri mehkih ploščah je ta učinek manjše važnosti, nasprotno pa znaša pri trdih n. pr. jeklenih ploščah 15—30%. S prežarjenjem po pritisku pa dobe plošče zopet približno jakost kot poprej. Za pridobitev čistih lukenj potom pritiska je treba tiste z manjšim premerom izprešati in jih nato z ribalnikom prirediti na pravo mero. Pritiskanje ima pred vrtanjem prednost, da je to delo hitreje in ceneje izvršeno; zaradi tega se dandanes luknje izdelujejo ponajveč s pritiskom. Zakovice se vsadijo in zakujejo gorke, le manjše zakovice do 10 mm jakosti tudi mrzle. Trdnost vezi se poveča, ako zunanje robove na zakovnih luknjah z ribalnikom ali šiljastim svedrom pogreznemo. (Dalje prihodnjič.)

Tovariši strojevodje!

Ustanovilo se je društvo strojevodij Jugoslavije, katerega sedež je v Ljubljani VII. 65. Marsikateri poklicni tovariš razmišlja, kako je to mogoče, da si strojevodje naenkrat izmislijo ustanoviti samostojno strokovno društvo, ko so bili vendar oni tisti, ki so zatrjevali, da v edino močni organizaciji je mogoče kaj doseči in ravno oni so bili v močnih železniških organizacijah glavni faktorji.

Cenjeni tovariši! Res je na prvi pogled stvar nekoliko čudna, seveda le za onega, ki ima spomin samo za en dan nazaj in misli tudi samo za en dan naprej. Če pa pogledamo le malo v preteklost, vidimo, da je ta pot za nas popolnoma zabarikadirana z egoizmom drugih ljudi, in da smo prisiljeni pripraviti si drugo pot, po kateri je dana možnost priti do pravega cilja. Naš sedanji cilj je: pridobiti si ugled od strani uprave, vlade, kakor od celega naroda. Saj je vendar dokazano, naj si bode društvo, stranka ali država, če je po številu ljudi še tako močna, a nima ugleda pri svojih sosedih, naj si že bo iz kateregakoli vzroka, je čisto jasno, da, če hoče kaj doseči, ji vsi sosedje niti upravičenih zahtev ne priznajo ter je vse njeno močno članstvo preslabo, da bi upravičene zahteve s silo doseglo. Nasprotno pa se godi mali, po številu članstva slabotni stranki, ki si je znala svoj ugled poštenim potom pridobiti. Na tem mestu ni prostora za raziskovanje grehov, pač pa je potrebno položiti nekak temelj za razmišljanje tistim tovarišem, ki so se do sedaj za celo stvar zanimali le malo ali pa prav nič, sedaj jim pa manjka podlage za preiskavo vzroka, kateri je povzročil ustanovitev društva strojevodij.

Večini tovarišev je dobro znano, da je bil v predvojni dobi poklic strojevodij vpošteván kakor mu je pristojalo, in tudi stro-

jevodje so se zavedali, kako obnašanje je njih poklicu primerno. Ravno radi tega ugleda so si zbrale najmočnejše železničarske organizacije največ odbornikov tega poklica za glavne društvene posle, člane drugih poklicov pa so postavili za učitelje, da so članom v glave vbijali gesla: »Vsi za enega, eden za vse!«; seveda je bilo malo teh učiteljev, ki niso pri tem geslu mislili: »Vsi za enega naj delajo, eden bo pa za vse dobro živel — v slogi je moč — večina odloča itd. Ker pa ta pouk ni bil popoln in tudi ne odkritosrčen, je segel tako daleč, da so si začeli različni člani tolmačiti ta gesla tako, da če sta nadrejen in podrejen železničar član ene in iste organizacije, je nesramno, ako prvi zahteva od drugega, naj vrši službo v okviru predpisov ali če mu ne dovoli, da bi ga tikal, in podobno. Prišla je vojna; najbolj je primanjkovalo strojevodij, ker jih niso mogli tako hitro nadomestiti kakor druge kategorije. Bili so tako zaposleni, da so se komaj oddahnili, o počitku pa sploh ni bilo govora. Pričelo se je pomanjkanje živeža, obleke, obu- tev, mila in sploh vsega. Vsak drug železničar si je lažje pomagal kakor strojno osobe, ker je imel več prostega časa in priložnosti. To je prišlo tako daleč, da je bil strojevodja primoran ponižati se pred drugimi uslužbenci, da je na ta način v največji sili dobil malo ukradene moke ali kak drug živež. V drugem slučaju je moral mirno poslušati kakega uslužbenca ali delavca, ki je pred njim mahal s signalno zastavico in kričal, to je tvoj bog; seveda se je pri tem dobro zavedal, da ima to pravico, ker svoje predstojnike zalaga z živežem, in zavedal se je tudi, da, če se mu strojevodja upre, ga bo že njegov predstojnik ukrotil z vojaško ali orožniško silo. Take in podobne razmere so prisilile tudi strojevodje do tega, da so obesili moralo in z njo vred svoj ugled na klin, in sicer na isti klin, na katerem je že visela morala višjih inteligentov, ne pa ugled, ki so ga znali na drug način varovati kakor strojevodje. Nikakor pa ne sme strojevodja pričakovati, da mu vrne ugled kaka močna politična ali kaka druga strokovna organizacija, najmanj pa se sme zanašati na tisto inteligenco, katere morala še danes visi na istem klinu poleg njegovega ugleda, ker zaveda naj se, da omenjena inteligenca ugleda ni obesila na klin, temveč samo moralo in da ima ona še danes ugled, morale pa ne rabi. Strojevodja pa je vse skupaj obesil, polovico morale je že snel, druga polovica in ves ugled pa še visita na klinu.

Tovariši! Tudi ostalo se še da dobiti, to pa le tedaj, če smo poštenu in resnice svesti, in če hočemo biti taki, moramo priznati, da več tovarišev nima istega obnašanja in nastopa v službi kot izven službe,

kakršen je temu poklicu primeren. Z obzaitovanjem moramo priznati, da je vojna vec nasih poklicnih tovarisev demoralizirala, cetudi ne radi njih lastne krivde, da danes niti ne vedo, kaksno odnasanje in nastop sta njih stanu primerna.

Radi ten vzrokov je to drustvo potrebno in dajalo bo svojim članom podrago in navodila s poukom, predavanji in članki v strokovnem glasilu, kaksno mora biti obnasanje strojevodij, da si pridobe ugled pred svojimi upravami kakor tudi pred javnostjo. Prav lepo zrcalo imamo: ko so leta 1907. v Avstriji zastopali železnice zahteve strojevodji južne železnice Kuzicka in Beer, imeli so železničarji tak ugled, da so bili vsi stoji v državi na njih strani, čeravno je bilo članstvo te organizacije ničla proti državni sili, vendar je bil uspeh popoln, ker jih je vse respektiralo. Nasprotno pa se nam je godilo v Jugoslaviji, ko so naše zahteve zastopali filozofi in doktorji; gotovo niso bili ti ljudje bolj neumni, pač pa radi njihove politike, ki je bila pred narodom brez ugleda. Voditelji naših društev so pa morali plesati kot strokovnjaki kakor so oni žvižgali: to zahteva strankarska disciplina in geslo, manjšina se mora večini ukloniti.

Tudi danes so še pri velikih železnicearskih organizacijah društveni funkcionarji strojevodje. Prepričani smo, da, če zahtevajo ali prosijo te organizacije za povišanje kilometraže ali drugih dohodkov, tudi funkcionar društva kot strojevodja ne pozabi nase in na svoje poklicne tovariše, neglede na to, so li vsi pristaši njegove organizacije ali ne. Pač pa pride tu zopet geslo in društvena disciplina, večina se mora vpoštovati, ker večina je merodajna, če je zahteva pravična ali ne. Znano je pač vsakemu, da nimajo v nobeni organizaciji strojevodje večine. Tako se je baje vršilo tudi s povišanjem kilometraže. Nikakor ne mislimo predbacivati sprevodnikom, vlakovodjem in drugim previsokega poviška, ker vemo, da niso vsega skupaj dobili toliko, da bi zamogli človeku primerno živeti, tem manj pa si kako perilo ali obutev napraviti. Vseeno pa lahko opravičeno trdimo, da ni pravično, da so drugi dobili 150 in 170% poviška, strojevodje pa samo 120%. Različne organizacije se opravičujejo s tem, da imajo strojevodje premijo; to je res, res je pa tudi, da so jo že poprej imeli in odstotno več, kakor sedaj, vrhu tega pa še urnino, katero so radi nove kilometraže izgubili. Da so pa strojevodje s to premijo oškodovani, zadostuje v dokaz kratek račun: Leta 1914 je stal premog primeroma 13 K tona, za prihranjeni premog je dobil strojevodja povprečno mesečno 150 K; sedaj stane tona 880 K, t. j. 67-7 krat toliko, torej bi moral danes dobiti 10.155 K; razentega je do-

bil strojno vzdrževalno premijo in poleg še za prinranjeno oije; sedaj pa dobi za vse skupaj največ 1500 K.

Nase mnenje ni raziskovati, katera organizacija je to povisanje zeleia ali doseglja, ker vemo, ce vprasa ootici, ki je dobi 100 %, da bo vsaka organizacija trdila: to je nas uspeh; če pa vprasa oni, ki je dobi le 120% odstotkov, bo pa vsaka rekla, da to ni bilo njeno delo. Cisto na jasnem smo, da tisti, ki je te odstotke dolocal, kakor oni, ki je nase interese zastopal, sta nasa sluzba in nase dohodke oba enako razumeja in to: prav nič. Končno je le krivda v tem, ker se nasa stroka tako malo uposteva, da se ne organizacijam, ne upravam in ne ministrstvu ne zdi vredno poklicati pri takih določbah enega zastopnika te stroke.

Tovariši! iz omenjenih vzrokov je razvidno, da si moramo sami zasigurati ugled, kakor je orožje največjega kalibra, kakor nas danes uči zgodovina, zato smo si zarisali novo pot in zorali nova gesla in ta so: v izobrazbi in premišljenosti je moč, vsi protistemu, ki v službi ali javnem življenju krši ugled svojega poklica, in končno previdnost odloča. Dolžnost vsakega člana je, da svojega tovariša pri vsaki najmanjši nedostojnosti opozori in pouči, pa naj bo to v službi ali izven nje; vsako karanje, če je tudi opravičeno, napram podložnim ali soulužbencem kakor tudi privatnih oseb z vpitjem, je nedostojno; tudi vidno razburjenje napram kateremkoli si bodi je nedostojnost, zato človek, kateri ni zmožen krotiti samega sebe toliko, da bi z običajnim glasom rešil razgovore, ni vreden imena strojevodja, ker tak človek tudi v slučaju nevarnosti nima zavesti.

Tovariši! Razmišljajte ta članek našega prvega strokovnega glasila, razmišljajte naša nova gesla in se potem odločite, če imate moč, da ste zmožni krotiti samega sebe in če uvidite, da si to moč lahko prilastite, ste lahko prepričani, da boste v kratkem času zmožni krotiti tudi druge.

Naš pričetek nove poti naj se prične takole: Opozori naj vsak svojega poklicnega tovariša na slabe lastnosti v službi kakor tudi v javnem življenju in pouči naj ga primerno kakor brata, ravnotako pa vzemi za dobro, če tovariš tebe pouči, ter premisli dobro, preden ga zavrneš od pouka. Ne misli, da ti vse veš; govori mirno in misli, da tudi tisti, katerega šteješ za manj izobraženega od sebe, ti mogoče da tak nasvet, ki bi največjemu inteligentu ne prišel na misel. Gotovo bomo tu naleteli na garjeve ovce, smo pa prepričani, da jih bo naša dobra volja ozdravila in če ne, jih pa vsaj odstranila. Torej tovariši, sedaj na delo s polno paro, mirno krvjo, dobro voljo in s ponosom po novo začrtani poti do cilja!

Rudolf Gale, instrukt. strojev.

Iz Češke.

Tovariši: Zanimali smo se tudi, kako se godi strojevodjem v drugih državah. Pri našamo vam prestavo pisma, katerega smo prejeli iz Prage, katero se glasi:

Cenjeni gospod!

Na Vaš cenjeni dopis odgovarjamo sledeče:

Naša organizacija se naziva »Federacija strojevodij v Češkoslovenski republiki«. Ustanovljena je bila pred 26 leti, smo organizacija odborov, brez kakšne politične pripadnosti, ter puščamo našemu članstvu v tem pogledu prosto voljo. Razmere strojevodij v naši republiki so sledeče:

Kandidat za strojevodjo mora biti izučen ključavničar, mora imeti najmanj 3 razrede meščanske šole. Po nastopu železniške službe mora napraviti 2 letno rokodelsko prakso v železniških delavnicah, kjer se popravljajo stroji in vozovi, nato je prideljen na stroj z nazivom strojevodja čekatelj, je takoj nastavljen (definitiven) z začetno plačo Kč 2300, po 1½ letu od dodeljenja na stroj je imenovan za strojevodjo poduradnika, s plačo Kč 2600. Tedaj mora imeti od vstopa na stroj čez 1½ leta napravljene vse izpite. Od imenovanja za poduradnika čez 2½ leta je imenovan uradnikom statusa IIIa. Tedaj je po 4 letih od svojega vstopa na stroj imenovan uradnikom. 1. stopnja plače je Kč 2300, čez 1½ leta Kč 2600, čez 2½ Kč 2800, čez 2 poznejši leti Kč 3100, in zopet čez 2 leti Kč 3400, potem pa čez 1 leto Kč 3700 in stopnjuje tako do IX. službenega razreda. Daljše stopnjevanje sledi dvoletno po Kč 300 do stopnje Kč 5800, od tu sledi napredovanje vsaka 3 leta po Kč 500, dokler ne doseže Kč 7300, od te stopnje napreduje zopet vsaka 3 leta po Kč 700, do končne stopnje Kč 9400. Začetna plača je torej Kč 2300 in končna pa Kč 9400. Stopnje strojevodij se nazivajo: strojevodja čekatelj, strojevodja poduradnik, strojevodja uradnik, v X. činovnem razredu, strojevodja asistent, v IX. adjunkt, v VIII. oficijal, v VII. višji oficijal. K plači se priračuna za mesto Prago 50½% doklad, za druga mesta pa so doklade razdeljene po draginjskih stopnjah, in sicer po 70, 80 in 90½% od višine doklad, določenih za mesto Prago.

Izpiti: Že pred nastopom službe na stroju se mora kandidat za strojevodjo podvreči inteligentni skušnji iz zgodovine, zemljepisja, računstva, risanja itd. Po šestih mesecih od dodeljenja na stroj, mora kandidat položiti zakoniti izpit iz popisa in opravljanja službe pri parnem kotlu in stroju. Po tej skušnji napravi čez 1½ leta skušnjo za poduradnika. Drugih izpitov nimamo.

Namesto kilometrine in premij dobivamo pavšal, katerega imenujemo vozne doklade in znaša pri rezervah 330 Kč mesečno. Na lokalnih progah, kjer cela službena doba od odhoda do prihoda v domovinsko postajo traja čez 4 ure, znaša doklada za vožnjo Kč 390 na mesec, če pa traja manj kakor 4 ure, pa Kč 330. Na glavnih progah, pri tovornih in osebnih vlakih znaša vozna doklada Kč 480, a pri brzovlaku 510 Kč na mesec. Za vsak dan dopusta ali boleznj se odtegne po $\frac{1}{100}$ od vozne doklade.

Strojni mojstri imajo mesečni pavšal Kč 360, kjer delajo službo samo podnevi, kjer pa opravljajo službo tudi ponoči, pa Kč 390 mesečno.

Obleke dobivamo sledeče: Kožuh, ? (nečitljivo) in modre platnene obleke. Ufamo pa kmalu doseči uniformiranje.

Delovni čas je v naši republici določen z zakonom. Delovni čas ne sme presegati 192 ur na 28 dni. V delovni čas se všteva tudi ena ura pred odhodom in ena ura po dohodu v kurilnico. Kjer pa prevzamejo stroj posebne skupine, se vračuna tistemu, ki je pripeljal stroj 20 minut. Tudi šola se šteje v službeni čas in sicer 2 uri. Za čiščenje kotlov se všteje strojnemu osobju, kjer sami opravljajo ta posel (lokalke), 5 ur v delovni čas. Počitek mora znašati doma najmanj 10 ur, zunaj pa 6 ur. Maksimalna službena doba, všteti pomožno delo pri stroju, pripravljanje in odstavitev stroja, ne sme presegati pri brzovlaku 9 ur, pri osebnih 11 ur in pri tovornih 14 ur. Kar se tiče delovnega časa, pričakujemo primernejšega zakona, o čemer se razpravlja z ministrstvom železnic Č. S. R.

Turnusi se sestavljajo v celi republici tako, da maksimalni delovni čas ne presega v 28 dneh pri brzovlakih 160 ur, pri osebnih 170 ur in pri tovornih 180 ur. Pri izdelavi turnusov se mora pustiti sodelovati osobje.

Službene pragmatike dosedaj še nimamo, velja začasno ona od bivše Avstrije. Vendar pa pride ob zasedanju parlamenta pragmatika prva na vrsto.

Veselilo bi nas, ako bi nam i Vi poslali ob priložnosti informacije, kakšne razmere vladajo pri vas. Časopis Vam bomo redno pošiljali, za kar prosimo tudi Vas. Časopis izdajamo dvojen, češki in nemški. (Češki v večji nakladi.)

Veseli nas Vaše zanimanje za našo organizacijo in za strojvodje v naši republici.

S prijateljskim pozdravom

Tovariši! Iz predstoječega pisma je jasno razvidno, da je organizacija strokovnih tovarišev iz Č. S. R. na istem temelju

sezidana, kakor naše društvo. V bodočih številkah pa bomo prinesli še razmere strojvodij v Ameriki, Švici, Nemčiji in na Francoskem, od kjer so nam točni podatki obljubljeni.

Tovariši, pomagajte graditi naš list, prispevajte s stanovskimi ali poučnimi članki!

Razno.

Kakor javlja neki ameriški list decembra 1922, je kotel lokomotive, ki je vlekla tovorni vlak na Baltimore in Ohio železnici, eksplodiral. En železničar je bil takoj mrtev, drugi smrtno poškodovan, tretji pa težko.

Za jez pri Starved-Rocku je dovoljenih 5 milijonov dolarjev. Vodna sila, spremenjena pri tem jez v električno silo, bo dajala 75.000 konjskih sil.

Belleville. Mala zračna ladja, ki normalno poleti le 150 milj daleč, je poletela 450 milj daleč. Dvignila se je tukaj od tal in se spustila doli pri Bynumu Ala. Pot je napravila v desetih urah. V nji so bile tri osebe.

Omaha, Neb. Šest milj severno od postaje Shenandoah je skočil vlak št. 14 raz tir. Ranjenih je bilo 130 potnikov. Progo so zapustili štirje vozovi in se prekučili.

Epohalna iznajdba — ako je resnična. Neki nemški učenjak naznanja, da je iznašel proces za novo kurivo. Zdaj so v teku poskušnje in preiskave. Ako se odkritje posreči, tedaj ne bo več treba kuriti z drvni niti s premogom in stotisočletna raba drv za gorivo in stoletna raba premoga bo odpravljena. Dotični učenjak pravi, da je ta iznajdba ravno tako važna, kakor je bila iznajdba parnega stroja in odkritje elektrike. Naredila bo pravo revolucijo po vsem svetu. Podrobnosti procesa še niso znane, toda znane bodo deloma, kakor hitro se snide večje število nemških industrijskih voditeljev, ki bodo razpravljali o iznajdbi in nje aplikaciji na industrije.

Zahvala.

Vsem gospodom dobrotnikom, ki so darovali različne pisarniške potrebščine in s tem v prvo pripomogli k otvoritvi naše upravne pisarne, se tem potom v imenu društva najtopleje zahvaljujemo! Odbor.

Tovariši, zavedajte se svojih stanovskih dolžnosti!

Krajevnim odbornikom in zunanjim zaupnikom.

1. Dolžnost krajevnih odbornikov in zunanjih zaupnikov je, da vsak mesec poročajo o stanju in gibanju tovarišev, da imajo vsaj enkrat v mesecu tovariške sestanke in potem tudi važnejše sklepe in predloge poročajo upravi.

2. Krajevni nadzorniki imajo nadzorovati, da je, kar se tiče članarine, vse v redu in da se pošlje vsak mesec do 15. na čekovni urad; kdor pa nima poštnega čeka, pa na blagajnika tovariša Sluga Franc. stroj., Ljubljana, Rožna dolina št. 286.

3. Da se krajevni odborniki in zunanji zaupniki po priložnosti udeleže naših sej, javljamo, da se vrši vsaka prva sredo v mesecu redna seja, na sledeče srede do preklčca pa izredne seje. S tovariškim pozdravom — Uprava.

POZOR!

Priporočamo onim, kateri ne morejo postati redni člani našega društva, imajo pa zanimanje za našo stroko, da takoj naroče naš list »Strojvodja«, kateri jim nudi razen zanimivih tudi vsestransko poučljive članke, potom katerih bo vsakemu samozobrazba omogočena. V to svrhu ima uprava večje število prvega izvoda v zalogi, kar se pa pozneje ne bo več zgodilo.

Prijatelji! Znanje je moč!

Krajevni zaupniki, tovariši in prijatelji se naprošajo, da nabirajo naročnike za naš list, kakor tudi inserate. Uprava.

Na znanje tovarišu Z. v Si.

Zvedeli smo, da je bil odposlan za našo redakcijo članek od tov. Z. v hrvaškem jeziku. Žal nam je, da ga nismo prejeli, da bi ga v našem listu »Strojvodja« prinesli. Zasedovali bomo pa onega, ki si je na nekorekten način pismo pridržal, ali pa morda uničil.

Tovariša Z. pa prosimo, da si naj drugokrat boljšega prijatelja izbere ali pa pošlje dopise po pošti. — Z društvenim pozdravom redakeija.

ANONČNI
IN INFORMAČNI ZAVOD

DRAGO BESELJAK

TELEFON ST. 423

UREDNIŠTVO ADRESARJA
ZA SLOVENIJO