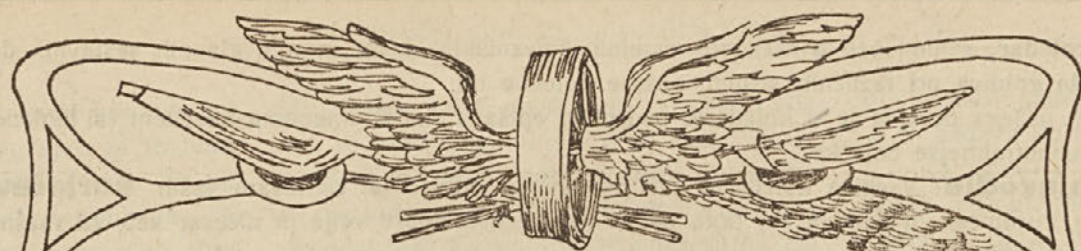
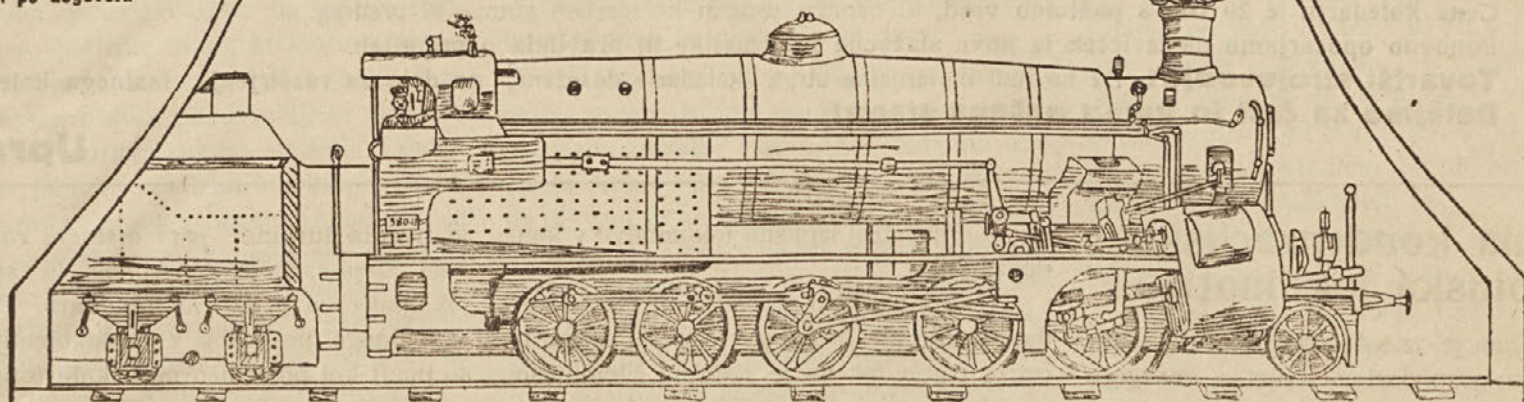


Letna naročnina
Din 22.—
Posamezna številka
Din 2.—
Oglasi po dogovoru

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



S polno paro v bodočnosti.



STROJEVODJA

Strokovni list strojevodij krajev, Srbov, Hrvatov in Slovencev.

LETO I.

V Ljubljani, dne 15. novembra 1923.

ŠTEV. 11.

1924.

Strojevodski koledar!

1924.

Ne oziraje se na težke denarne žrtve vsled omejenega števila svojih članov, se je društvena uprava odločila izdati svoj lasten »koledar«, ki naj bi bil po svoji vsebini namenjen edinole strojevodjem in sorodnim tehničnim kategorijam na naših jugoslovanskih železnicah.

Ta namen je društvena uprava z izdajo svojega **prvega koledarja** tudi dosegla.

Naš koledar je po vsebini največji in najbogatejši, od vseh dosedaj izdanih koledarjev na železnicah v Jugoslaviji.

Večan je v popolno platno v obliki zaklopnic, ter ima poleg svinčnice tudi predalček za shranjevanje potrebnih tiskovin. **Koledar prinaša** prvič v Jugoslaviji tolikanj željeno in prepotrebno **tehnično terminologijo**, z nad 1500 besedami v nemškem, slovenskem in srbohrvatskem jeziku, radi katere se bo sigurno oglasila kritika strokovnjakov, ki so do danes temu problemu polagali premalo važnosti. Povod k razvoju, jugoslovanske tehnične terminologije poda ravno naš koledar, kar si mora društvo šteti samo v čast, da ima v svoji sredi strokovnjake, ki nesebično delujejo za razvoj in osamosvojitve tudi v tem pravcu.

Koledar prinaša tudi jugoslovansko železniško geografijo, ki bo mogla služiti vsem kategorijam na naših železnicah, kot podlaga za poduradniške izpite, ker službenih navodil v tem oziru nima nihče na razpolago.

Koledar prinaša dalje poročilo o lokomotivskem in voznem parku, kar je za tehnične kategorije velevažnega pomena tudi pri izpiti.

Koledar prinaša tudi najvažnejša mednarodna tehnična določila, ki smo jih Jugoslovani doslej v železniško strojni službi težko pogrešali.

Koledar ima tudi zelo obširen izvleček iz določil nove službene pragmatike v slovenskem jeziku, kakor tudi pravilnik o premijah za vse v poštev prihajajoče osebe. Že samo ta vsebina, je dovolj obširna in radi zanimivosti edina, ki narekuje nabavo koledarja vsakomur, ki mu je na srcu tehnični razvoj in lasten dobrobit na naših jugoslovanskih železnicah.

Koledar prinaša tudi katoliško in pravoslavno razpredelnico koledarja, ki je letos izenačena, ter je naš koledar gotovo edini te vrste. Dalje tudi prinaša zgodovino ustanovitelja strojevodskega stanu **George Stephensona**, različne važne zabeleževane tabele, ki jih v slovenskih koledarjih dosedaj nismo imeli; kakor pregled voženj in izvršene službe, tabelo za družinske podatke in navodila za prvo pomoč v nezgodah itd. Dalje različne matematične tabele, ki morejo služiti, kot podlaga za nadaljni razvoj tudi vsem sorodnim tehničnim kategorijam.

Dalje prinaša koledar, zanimivosti o različnih sistemih železniških zavor in njih glavnih sestavnih delih in njih razširjenosti, matematične podatke uporabi gradiva pri različnih strojih, poštne določbe itd.

Tudi organizacija našega društva je v koledarju podrobno opisana, ter so imenoma navedeni vsi funkcionarji in zaupniki društva ima tudi prazen papir za najpotrebnejše beležke.

Tovariši strojevodje: Vsebina koledarja tudi popolnoma odgovarja zahtevam vaših **kurjačev, ključavničarjem** in delovodjem v železniških kurilnicah in delavnicah, tako da je treba samo dobre volje in ničesar več, za razširjenje koledarja.

Vsebi a sama vabi!

Vsebina doslej nima konkurence!

Cena koledarju je 20 Din s poštnino vred, ki napram drugim koledarjem gotovo ni predrag.

Ponovno opozarjamo na izvleček iz nove službene pragmatike in pravilnik o premijah.

Tovariši strojevodje! Da bo tudi materialna stran koledarja dosežena, **na delo za razširjenje, lastnega koledarja!**

Delajmo za čast in ugled našega stanu!

Uprava.

Parna kondenzacijska turbinska lokomotiva.

Splošno je znano, da parna lokomotiva slabo gospodari z toplotno energijo, ki jo ji nudi premog ali drugo gorivo. Mnoveč toplote gre na vseh straneh, v peči, v kotlu, skozi dimnik itd. neizrabljene v zrak, ki bi se jo lahko porabilo. Toda lokomotivski kotel še ni tako izopolnjen, kot bi to bilo železi. — Upoštevajoč to važno dejstvo in primerjajoč mnogo bolj ekonomično delovanje stabilnih parnih strojev, moramo ugotoviti, da je vsak boj lokomotive na paro malouspešen že napram električni lokomotivi, ki zajema pogosto energijo iz kalorične centrale. Tembolj je ta boj brezuspešen napram električnim lokomotivam, gnanim po vodno električnem toku — če se parna lokomotiva ne reformira in izboljša. Kot nujna in povsem utemeljena posledica slabe ekonomije parne lokomotive z gorivom je, da se vsaka uprava boji tako velikih izdatkov na gorivu, ko je osebno premog drag in nam je povrh tega znano, da ga v nekaj stoletjih ne bo več mnogo, da bo tedaj vedno dražje. Zato se pojavljajo vedno pogostejše glasovi, ki zahtevajo vpeljavo električnega pogonskega načina železniških vlakov. Energijo naj pa daje v prvi vrsti voda s svojim padcem in v drugi vrsti premog ali kako drugo sredstvo (nafta, benzin itd.).

Naravno je zato, da ima že v današnjih dneh parna lokomotiva zelo težak boj z cenejšo električno svojo sestro. Zato gre vse stremljenje pristašev parne lokomotive za tem, da se napravi tudi ta v najvišji meri gospodarska v ustroju in pogonu. To je vzrok razvoja parne lokomotive v zadnjih letih.

Pri parni lokomotivi imamo sledeče, iz ekonomijskih ozirov važne dobe razvoja:

1. Stephensonova doba;
2. Izum in vpeljavo zveznega ali kompoud-sistema;
3. Preureditev lokomotivskega kotla za pogon z pregreto paro;
4. Pregrevanje kotelne vode;

5. Preustroj izpušne lokomotive v kondenzacijsko.

O prvih štirih dobah nam je znano, da spopolnjuje druga prvo, tretja drugo in četrta tretjo ter da je napram Stephensonovi lokomotivi, lokomotiva z Schmidtovim pregrevalcem in podgrevalcem kotelne napajalne vode do 43% gospodarnejša na gorivu in tudi na vodi porabi mnogo manj.

Vendar pa je dosedaj na lokomotivskih parnih kotlih še nikdo ni poizkusil tudi delovanje kondenzacijskega ali z drugimi besedami: izrabiti potom kondenzacije že izrabljeno paro namesto, da se jo spusti v zrak ponovno za delo. S tem bi se kotel napajal samo z čisto kondenzirano vodo in bi vsako nasedanje kotlovca odpadlo. V izgubo gre namreč na pari samo ono, kar uhaja skozi neodstranljive podušnosti na kotlu, na kondenzatorju, napajalnih in varnostnih zaklopnikih.

Vse to bi bilo v redu in se da namestiti, kar se tiče prostora in profila na vsaki lokomotivi. Toda če se že vpelje kondenzačno delovanje lokomotivskega kotla, se s tem bistveno izpremeni tudi parni stroj sam. Točni poskusi so dognali, da se lahko računa pri *batni kondenzacijski lokomotivski mašini* na kak uspeh v gospodarskem oziru le tedaj, če delujemo v valjih s polnitvam 8 do 10%, kar dosedaj v lokomotivski obratovanju skorajda ni še bilo vporabljeno. V to svrhu je potreba ogromnih valjev, ki jih ni mogoče spraviti v okvir prečnega nakladnega prereza, neglede na to, da sedanja lokomotivska krmila pri tako majhnih polnitvah niso zanesljiva. Tudi zvišanje polnitvenih odstotkov na 15—20% in vpeljava kompoudnega delovanja ne odstrani tega zla, ker nastanejo pri vpeljanju povsem vsega še tako močne batne sile, da se s takim strojem ne da speljati.

Zato se je odločil generalni ravnatelj dr. Zölly, da zapusti batni sistem pri lokomotivi in vpelje tudi pri lokomotivah *parno turbino*. S tem je bistveno izpremenjena cela situacija, mnoge težkoče se zmanjšajo ali celo popolnoma odpadejo. Tudi

je uvedla turbine *prvi bistveni razloček med Stephensonovim strojem in sedanjo lokomotivsko gradbeno tendenco*.

Mnogo poskusov z to lokomotivo, ki so imeli kot posledico marsikatero predugačenje in zboljšanje navedenega projekta, je pokazalo, da se da z turbinsko lokomotivo doseči krasne rezultate, ki bi jih z običajno betno lokomotivo ne mogli nikoli doseči. Pokazalo se je, da znaša prištevanje na gorivu proti najboljši betni 4valjni pregreti lokomotivi 30—36% v gorivu, poleg tega pa je velikanske važnosti tudi to, da se turbinski kondenzat lahko zopet takoj porabi, ker je brez oljnate primesi in ga tedaj ni treba čistiti, medtem ko je kondenzat valjne lokomotive vedno oljnat in potreben čiščenja.

Ker se pri turbinski lokomotivi voda tudi predgreva, se prihrani nadaljnih 14 do 16% na gorivu, tako da lahko trdimo o turbinski lokomotivi, da je za polovico cenejša od valjne. Pri tem pa postoji celo cenejša od današnje električne lokomotive. Medtem ko potrebuje električna lokomotiva 4940 kolorij KS/uro, jih porabi turbinska kondenzacijska le 4850 KS/uro, kar znači prištednjo. Poskusna lokomotiva je imela 2000 KS in brezračje v kondenzatorju 35 odstotkov. Zgrajena je bila za brzino 80 kilometrov, parnim tlakom 15 atm. in pregrevanjem pare na 350 stopinj.

Zunanja slika turbinsko kondenzacijske lokomotive je precej ista kot današnjih betnih strojev. Toda valjev ni videti in ničesar od krmila. Zdi se, kot da je vse skrito v okvirju. Toda pred dimnico v posebnem okrovu se nahajata dve turbini na skupnem gredlju. Ena turbina služi za vožnjo »naprej«, druga »nazaj«. Prenos pogonske sile turbin na lok. kolesa se vrši za sedaj s pomočjo zobne transmisiije na slepo osovino, ki poganja nato s pomočjo ojnica in spojnic ostalo kolesje. Krmilo je zelo enostavno in sestoji iz 3 zaklopnikov in sicer za »naprej«, »nazaj« in za »speljanje«, kjer je treba večjih sil. Strojvodja daje z odpiranjem teh ventilov smer stroja — vse ostale komplikacije odpadejo.

Kondenzator, samoobsebi umevno površinskega sistema, je vgrajen za turbina-ma pod kotlom. Ohlajevalna voda se nahaja v posebnem predelku tenderja, ki ima seveda tudi pripravo za zopetno ohlajitev hladilne vode in zalogo premoga. V posebni posodi vozimo na zalogovniku še gotovo količine vode, ki služi le napa-jalnim svrham, da nadomesti izgube, ki so pri vsakem obratu neodvračljive. Zopetno ohlajilna naprava deluje sledeče: Centri-fugalna pumpa potiska hladilno vodo v kondenzator in zopet nazaj v hladilnik, ki sestoji iz vrste cevi, nameščenih na zalo-govniku, ki imajo majhne luknjice, iz ka-terih brizga voda in se na zraku ohlaja. Nekoliko vode se sicer pogubi, vendar pa se rabi polovico vode manj kot sicer.

Kondenzirana kotelna voda zapusti kondenzator z približno 50 stopinjami, vstopi v pregrevalec, kjer se segreje na 120 stopinj in pride nato zopet v kotel, kjer radi svoje visoke temperature ne škodi kotlu tako, kot mrzla voda iz zalogovnika.

Važno je pri turbinski lokomotivi tudi dejstvo, da se lahko vporablja visoko pre-greta para, ker ne pride nikjer v stik z mazalnim oljem, kakor v valjnih lokomo-tivah, kjer ne sme presegati pregrevanja 350 stopinj, ker ima drugače za posledico zgorenje olja in se napravijo trde skorje na vseh delih, ki ovirajo resno delovanje stroja. Turbinska lokomotiva lahko vpo-rablja do nal 400 stopinj gorko paro, ki mnogo izdatneje deluje in je tudi v tem oziru zelo ekonomična.

Za enkrat je razvoj turbinskih loko-motiv z kondenzacijo še v povojih, vendar resno ogroža električne lokomotive. Če se bo po izkušnjah ta panoga parnih lokomo-tiv vedno izboljševala, izpopolnjevala in opremljala z najboljšimi iznajdbami, kar se tiče kotla, turbin, kondenzatorja, tekala in vozila (opozarjamo na uvedbo kuglja-stih in valjkastih ležišč), potem jo lahko smatramo za lokomotivo bodočih dni. — Mnoge države se zelo zanimajo za ta novi izum in so gotove tvornice, ki so prevzele izdelovanje sličnih strojev. Švicarska to-varna lokomotiv v Winterthuru je zgradila po načrtih dr. Zöllyja in dr. Lorenza prvo poskusno lokomotivo.

Parna lokomotiva.

4. Nosilne vzmeti in izenačevalni vzvodi.

Ako pogledamo železniško progo, se nam zdi, da je gladka tako, da je kakšen sunek ali udarec skoraj nemogoč. Toda vsak, ki se je peljal kdaj na lokomotivi je opazil, da je proga neenakomerna, da je vpliv te relativne majhne neenakomerno-

sti vendar velik dovolj, da povzroča uda-rec in sunke, ki bi jih tako težko vozilo kot je lokomotiva težko prenesla brez ško-de za kotel, stroj, okvir in osišča. Zato se prenosi teža lokomotivskega telesa na osi-šča s pomočjo *elastičnih oprog in vzmeti*. (Opruga srb. in hrv.) Prožnost vzmeti omi-ljuje in zmanjša sunke in udarce.

V lokomotivski tehniki so predpisane danes samo listnate vzmeti, zavite vzmeti se niso obnesle. Posamezni vzmetni listi imajo širino 80—100 mm in debelino 10 do 13 mm in se valjajo iz posebnega tako-zvanega vzmetnega jekla. Pri tem dobi vsaki posamezni list uvaljano posebno re-bro po sredini, ki prepreča vsako *prečno premaknitev* posameznih eden na drugem ležečih listov. *Vzdolžno premaknitev* ovira posebna zakovica ali boljše zakovana za-gozda v sredi, ki veže vse liste vzdolžno proti premaknitvi in navpično medsebojno. Luknja v sredi vzmetnega lista seveda oslabuje vzmeti kot take in pospesuje pre-lom posameznih listov, vendar se je ta na-zavarovanja proti vzdolžnem premiku ob-držal.

Vse tiste medsebojno veže vzmetni *objemac ali vzmetni okrov* iz kovanega že-leza, ki se ga običajno v gorkem stanju navleče na vzmet. V novejši dobi dobiva ob strani, obrnjeni navzven stroja kakih 15 mm široko špranjo, ki omogoča lažjo kotrolo vzmetnih listov, ki se najrajši v sredi zlomijo.

Dolžina lokomotivskih vzmeti znaša navadno od 800 do 1200 mm in sicer pri brzih lokomotivah več, ker potrebujemo pri večji brzini prožnejših vzmeti, kot pri počasnejših vlakih, vsaj je jasno, da so pri veliki brzini tudi udarci in sunki večji. Število vzmetnih listov je različno, od 10 do 20. Odvisno je od teže, ki tiči na vzmeti, širine listov, debeline in najvišje dovoljene sile jekla proti prelomu. (50 do 60 kg na mm².) Če je vzmetno jeklo ka-ljeno, znaša vlečna trdnost od 120 do 140 kg/mm².

Na konceh vzmetnih listov se napra-vijo razno prirejene uredbe za vzmetno obeso. Vzmetno oko je bodisi utisnjeno ali zavito ali pa ga nadomešča nakrčena guba.

Vsaka vzmet je zvezana z okvirjem in osiščem. Spoj med okvirjem in vzmetjo tvorijo vzmetna obesa, vzmetna opora in vzmetna objemka. Dalje imamo tam še okvirne čepe, vijačne matice in podložne plošče. Običajno se da namreč vsaka vzmet ravnati. Pri lokomotivi, kjer je vzmetna obremenitev vsake posamezne lokomotiv-ske vzmeti točno predpisana, morejo biti vzmeti tudi temu primerno napete, da res nosijo določeno delno težo. Pripominjamo še, da strojevodja sam ni upravičen vzmet-

nih vijakov pritegovati ali odnehovati, ker je to zadeva delavnice.

Če vzmet ni obtežena, potem sta oba konca vzpognjena navzgor. Ako pa nosi vzmet že polno težo, se vzmet stegne, ven-dar naj ne bo popolnoma vodoravna, tem-več še vedno navzgor vzpognjena z konci. Imamo pa tudi vzmeti, ki so v neobteže-nem stanju vodoravne, v obteženem pa navzdol zapognjene na konceh. Vendar se pa v novejši dobi takih vzmeti ne izdeluje več mnogo. Zasedimo jih tu pa tam pri kaki starejši lokomotivi.

Kako je napravljena zveza vzmeti z osiščem in okvirjem. Vzmet se nahaja pri-trjena na okvir s pomočjo dveh opor in če-pov nad osiščem. Oporo imata vsaka na konceh vijačne zavojje z pripadajočima dvema maticama in pa matično pobočno ploščico, v katero prijemlje grba na koncu vzmeti. Vzmetni okrov ima navadno po-daljšek, ki se opira na osiščni okrov v po-sebni ponvici. Podaljšek je proti zmikanju (prečno in vzdolžno) objet od posebne vo-dilne objemke na okvirju. Teža okvirja je prenešana po obeh opornikih na vzmet in potem potom okrovnega podaljška na osi-šče. Podaljšek *tišči* na osišče, zato imenu-jemo tako izvršeno vzmetno uredbo *tlačno uredbo*.

Tej nasproti je vlečna uredba, kjer se nahaja vzmet pod okvirjem. Zveza z okvir-jem je ista kot pri prvi, samo da je polo-žaj spremenjen tako, da vzmet takorekoč visi na okvirju. Okrov ima podaljšek na-vzgor z velikim čepnim očesom in kamor pride spojni klin zveze s spodnjim osi-ščem. Tukaj je vzmet podvržena vlačanju.

Pri eni in isti lokomotivi zasledimo obe uredbi; pri eni osovini imamo vzmeti nad osišči, pri drugi pod osišči itd. Ravna se to v glavnem po razpoložljivosti z pro-storom in po smotrenosti.

Slaba proga zelo vpliva na vzmeti, ker jim sunki mnogo škodijo. Vsaka vzmet prenese pač sunek do gotove sile — več pa ne in listi se začnejo lomiti. Prigodilo se je že tudi, da se je vzmet kar v celoti zlomila vsled hkratnega preloma večih listov. Povod temu je dala slaba proga.

Nosilne vzmeti so poglavitno sredstvo za ublažitev in brezškodni prenos raznih sunkov. Imamo pa pri vseh lokomotivah še drugo naprave, ki istotako služijo temu namenu s tem, da posamezne sunke na poedine vzmeti zenačujejo medsebojno in jih na ta način enakomerno dele na celi strojni voz, kar zmanjšuje sunkovni učinek zelo, ker ga enakomerno razcepi na mnogo delov. Take naprave so zgrajene na vzvodnem principu in jih zato imenujemo *izena-čevalne vzvode ali balansjeje*. Pri lokomo-tivah razlikujemo v glavnem vzdolžne ba-

lansjeje, vendar se najdejo tu pa tam stroji, ki imajo tudi prečne izenačevalne vzvode in to zlasti pri gibnih podstavkih. — Naloga balansjeja je, da veže dvoje nosilnih vzmeti medsebojno tako, da se sunki na eno vzmet razdele tudi na drugo, vobče pa se izzenačenje teže na eno osovino z težo na drugo osovino, kar je samo ob sebi umevno. Izenačevalni vzvod je istoramenški in ima svoj obratni čep močno zatrtjen v okvirju. Na obeh vzmetnih konceh je čepna luknja, v katero pride vzmetna opora. Na enem koncu pride vzmetna opora ene vzmeti, na drugi strani pa druge vzmeti, tako da mora vladati vedno ravnotežje. Če ga ni, je to znak, da je stroj napačno obtežen po posameznih osovinah, kar se da lahko popraviti hitro v delavnici.

Poročilo o konferenci strojvodij

dne 19. oktobra 1923 v Ljubljani.

Konferenca je bila zelo dobro obiskana ter so bile zastopane skoro vse kurilnice v Sloveniji, poleg kurilnice Zagreb, Sisak in Brod n. S.

Konferenco je otvoril tov. Dežman s pozdravnim nagovorom ter takoj podal besedo glavnemu poročevalcu centrale iz Beograda tov. Jovanoviču. Poročevalec je v svojem nad enournem izvajanju pojasnjeval velike koristi udruženja vseh strojvodij v državi, katero bo imelo v najkrajšem času zaznamovati vidne uspehe. Seznanil nas je v poljudnih besedah o sistemu obračunavanja premij za štedenje premoga beogradskih tovarišev, ki se našemu niti primerjati ne sme. Omenil je ob enem konferenco strojvodij v Zagrebu, na kateri je zaznal za krivice, ki se gode strojvodjem glede kilometraže, premij in kvalitete premoga, da ni mogel najti primernega izraza, da bi zadostno ožigosal škodljivo postopanje zagrebške direkcije, ki vidi državo in uslužbenca naravnost v pogubo. Zagotavljal je, da hoče vse zlo, vse krivice in manipulacije gotovih madžaronskih elementov tolmačiti na merodajnem mestu.

Tov. tajnik Rodič prečita nato zapisnik ujedinenja, sestavljen na kongresu strojvodij cele države v dnevih 21., 22. in 23. septembra 1923. Zapisnik se po daljši debati in pojasnjevanju sprejme enoglasno, ter je bil s tem činom podan zadnji sklep glede ujedinenja vseh strojvodij v enotnem društvu, v katerem je društvo strojvodij, glasom zapisnika, ki nosi podpis 28. polnomočnih delegatov, obdržalo

svojo popolno upravno in finančno samoupravo (avtonomijo).

K besedi se oglasi ponovno tov. Jovanovič, ki govori o težkočah, ki jih je bilo treba premostiti, da je sploh prišlo do ujedinenja, ter prične tolmačiti posamezne določbe nove službene pragmatike, ki je po zaslugi direktorja Boro Popoviča od vseh kategorij na železnicah za strojvodski stan najugodnejše izpadla. Končal je z vzklikom. Hočemo eno edinstveno državo Srbov, Hrvatov in Slovencev, hočemo pa tudi edinstveno zaščito in enakopravnost pri plačah vseh v enotni državi služočih strojvodij!

Enaka pravica za vse!

Tov. Fistrič pozdravlja kongres, kot tajnik novoustanovljene Oblastne uprave v Zagrebu, ter prinaša pozdrave svojih zagrebških tovarišev.

Ponovno tolmači krivice, ki so jih deležni strojvodje iz gole nevoščljivosti do strojvodskega stanu od strani raznih funkcionarjev zagrebške direkcije. S pozivom na skupno in složno delo konča svoj govor.

Tov. Rodič izjavlja, da so mu šla izvajanja tov. Jovanoviča v sree. Njegov govor dokazuje, da si nismo samo bratje po krvi in narodnosti, marveč tudi kolegi po stroki in mišljenju. Med nami ni razlike, je sklenil, zato tudi med nami ne sme biti razdora.

Tov. Jovanovič se zahvaljuje za iskrene pozdrave, poziva na delo vse, za izenačenje kilometraže in premij v celi državi v vseh direkcijah, ter še enkrat oužaluje, da smo se tako pozno medsebojno spoznali. Izjavlja, da hoče v Beogradu poročati, ter da bodo vedno delali za dobrobit strojvodij, tudi če niso člani društva, baš zato, ker so strojvodje.

Tov. Štajer predlaga nato zaupnico tov. Dežmanu in Zeju za njih uspešno delo, ki je bila enoglasno sprejeta.

Pričela se je nato podrobna debata o vseh vprašanih, tičočih se organizacije društva z ozirom na ujedinenje.

V to debato so posegli tovariši s tako živahnostjo, da se je v razmeroma kratkem času izvršila potrebna izmenjava misli za bodoče delovanje. Rešile so se nekatere formalne točke glede skupnega glasila »Strojvodja«, ki se bo tiskal za celo državo v Ljubljani v vseh treh jugoslovanskih narečjih. Glavno in odgovorno uredništvo za slovenski tekst prevzame upravnik tov. Rupnik, za hrvatski tekst določi odgovornega urednika Zagreb v sporazumu s Sarajevom, za srbohrvatski tekst določi odgovornega urednika Beograd v sporazumu s Subotico.

Na vprašanje tov. Zeja se sklene, da list ne bo prinašal pod nobenimi pogoji nemških ali madžarsko tiskanih člankov. Vsi članki morajo biti cenzurirani od pripadajočih oblastnih uprav, ter brez vizuma teh uprav ne smejo v tisk.

Po razgovorih o novo izdanem kalendarju za leto 1924, ki ga izda Oblastna uprava v Ljubljani v lastni režiji, je tov. Dežman zaključil lepo uspelo konferenco s pozivom na složno delo vseh ob 11. uri zvečer.

Poročilo o občnem zboru »Društva strojvodij SHS v Ljubljani.

(Konec.)

Vsled važnih, aktualnih sprememb v društvu, katere so se izvršile po občnem zboru, hočem v naslednjem skrajšati in ob enem zaključiti poročilo. Navesti hočem le najvažnejše ukrepe in spremembe pravil in poslovnika, izključujoč vso debato, ki je bila mestoma jako živahna. Poročilo tajnika, ki je v predzadnji številki lista, nekoliko pomanjkljiv radi točnosti, dostavljamo sledeče:

Tajnik Rodič: Po ustanovnem občnem zboru društva, ki se je vršil 23./IX. 1922 v gostilni pri »Levu« v Ljubljani, na katerem je bilo poleg osrednjega pripravljalnega odbora navzočih še 16 delegatov, ter 48 tovarišev iz Ljubljane in 6 iz tujih kurilnic. Poslovati je drštvo pričelo meseca oktobra m. l. ter je takoj v prvem mesecu pristopilo 170 članov. Društvo se je začelo prav krepko razvijati in so tovariši, uvidevši potrebo res strokovnega društva, kaj hitro pristopali in danes vidimo tu po 22 delegatih zastopanih 496 članov poleg lepega števila navzočih tovarišev. (2 delegata mašinovodij iz Beograda, pregledniki računov, 32 delegatov iz Ljubljane, 11 iz drugih kurilnic in 5 nečlanov.) Med tem časom so umrli tovariši: gg. Juhart, Čuk in Trepše.

Društvena uprava je imela 10 rednih in 36 izrednih sej in dva sestanka v Mariboru, na katerih so poročali tov. preds. Dežman, podpreds. Gale in tajnik Rodič. S tem je bil led prebit tudi v Mariboru, ki šteje danes preko 120 članov.

Društvo je izvršilo 62 intervencij z povečini ugodnimi uspehi.

Društvo je priredilo tudi 3 poučna strokovna predavanja, na katerih je predaval g. viš. nadz. inž. Jurmann.

Meseca januarja je društvo pričelo izdajati svoje lastno strokovno glasilo, dokaz, da je bil upravni odbor agilen.

H koncu poroča, da so bili vloženi v smislu društvenih pravil samostojni predlogi tov. Kluna, Jana, Črnigoja in tajnika Rodiča za spremembo društvenih pravil in sicer:

1. Podpore v sili in boleznih.
2. Pokojninske podpore.
3. Sprejem strojevodskih kandidatov v društvo.
4. Sporazum z drugimi strojevodskimi društvi v državi.

Pred prehodom na debato se je izvolil na predlog tov. Klembasa 6članski odsek za sestavo kandidatske liste, obstoječe iz tov. Orehek-a, Zupančiča, Rupnik Antona, Jana, Ogrinca in Smrtnika.

Tov. Dežman je prekinil občni zbor, ter naznanil, da se popoldan ob dveh nadaljuje. Točno ob drugi uri popoldne otvorili tov. Dežman občni zbor, ter preide takoj na dnevni red volitev novega odbora in ostalih funkcionerjev. Izvoli se sledeči odbor.

Predsednik: Dežman Pavel; I. podpr. Gale Rudolf; II. podpredsednik: Klun Anton; I. tajnik: Rodič Josip; II. tajnik: Debevc Franc; I. blagajnik: Sluga Franc; II. blagajnik: Zupančič Matija; odborniki: Štarej Ivo, Papler Alb., Ogrinc Anton, Klembas Drago, (obenem redakcijski odbor), Mencej Ivan, Dovgan Franc (obenem knjižničarja), Drovenik Franc, Kranjc Drago; namestniki: Smrtnik Jakob, Blasnik Jakob, Okorn Franc, Bivič Alojz, Kadunc Jos., Mecilovšek Jožef, Rupnik Anton, Šušteršič Ivan; nadzorstvo: Benedik Drago, Jordan Vinko, Keršnar Andrej, Grošelj Ign.; zunanje nadzorstvo: Zečič Pavao, Siskak, Toličič Jak., Maribor, Vučinič Nikola, Srp. Moravice.

K 4. točki, spremembe pravil, sta se oglašila delegata »Udruženja Mašinovodij« iz Beograda, ki sta v daljših in temperamentnih besedah priporočala izenačbo pravil z njihovim Udruženjem v Beogradu s pozivom na edinost vseh strojevodij v državi, ter vabila društvo na kongres strojevodij v Beogradu, ki se vrši v mesecu avgustu.

Po daljši, mestoma burni debati, se je sklenila sledeča sprememba pravil:

K § 5. se doda besedilo: pomočni člani postanejo lahko strojevodski kandidati. Plačujejo mesečne prispevke v višini 50% od članarine rednih članov.

Pravovarstvo. To določilo se sprejme s sledečo spremembo: Društvo tudi lahko odkloni pravovarstvo, če bi društveni odvetnik uvidel, da je zahteva po pravovarstvu neutemeljena ali pa uspeh popolnoma izključen. Karenčna doba za dosego pravovarstva se določi na 3mesečno članstvo.

Posmrtnina. Pri tej točki karenčna doba odpade.

Podpore. Podpore se v obče ne delijo.

Pokojninska podpora. Ker pri tej točki ni došlo do sporazuma, se je na predlog tov. Kluna preložila na drugi občni zbor, ker je karenčna doba določena na dve leti, ter je še dovolj časa o višini podpore končnoveljavno sklepati.

Društveni poslovnik se po daljši debati neizpremenjen sprejme.

Na poziv tov. delegata iz Beograda, se sklence poslati na kongres v Beograd tri delegate, ki jim bo izstavljeno polnomočno pooblastilo zastopati društvo in spreminjati, za ujedinjenje vseh strojevodij, dosedanja društvena pravila. Izvolijo se tov. preds. Dežman za Ljubljano drž. žel.; tov. Rodič za Ljubljano juž. žel. in tov. Zečič iz Siska za izvenljudljanske tovariše člane.

H koncu dobi na željo še besedo izključeni član tov. Čepelnik, ki obžaluje svoja dejanja in preostro in neosnovano kritiko napram raznim društvenim funkcionarjem, zagotavlja, da je hotel s kritiko samo doseči še agilnejše delovanje društva v bodoče, je občni zbor tej izjavi iskreno in pošteno verjel, ter sklenil, da se izključitev tov. Čepelnika prekliče.

Tov. Dežman zaključi občni zbor s pozivom na čim agilnejše delovanje za koristi društva v bodoče.

Po občnem zboru se je izvršilo skupno slikanje vseh udeležencev občnega zbora, zvečer se je pa vršil, na čast gostom, družinski večer v prostorih restavracije »Beleveu«, ki je bil zelo dobro obiskan, katerega so posetili tudi vodilni organi kurilnic državne in južne železnice in je glede aminiranosti in bogatega programa uspel nad vse pričakovanje zelo dobro.

Iz kurilnice — v kurilnico.

(Nadaljevanje.)

Ako vozimo vlak v klanec, ki je toliko strm, da bistveno vpliva na brzino vlaka v kljub močnemu delovanju stroja, potem mora posvetiti strojno osobje svojo osobito pažnjo kotlu. Strojvodja je dolžan, da vozi lokomotivo z ono polnitvijo valjev, ki odgovarja predpisani brzini. Pri tem se mora natanko zanimati za delovanje stroja; zato ni vseeno, ako kar na slepo postavi krmilo na gotov polnilni odstotek. Važno vlogo igra pri vožnji teža vlaka, vreme, vozni čas itd. Od polnilnih odstotkov zopet je odvisna cela ekonomija stroja. Če pustimo preveč pare v valje in računamo tedaj več na direktno parno brzino in manj na ekspandivno silo pare, se kaj lahko pripeti, da je vporaba pare preve-

lika in jo kotel ne more v oni meri nadomeščati, kot potrebno. Naravna posledica prevelike vporabe bo, da pada parna količina in s tem tlak, težje se napaja in stroj začne delati počasneje — izpuhni sunki so redkejši in tudi ogenj pojema na živahnosti. — Če pa je klanec krajši se ga prevozi z težavo in se pride na vrh z malim parnim pritiskom in malo vode — vendar se da na daljši vodoravni progi spraviti navadno vse na običajno mero. Težje je položaj na dolgem klancu. Pomanjkanje vode povzročijo, da se mora vlak ustaviti ter zbirati paro — kar zopet ni po godu prometu, ker ga vsak obležali vlak zadržuje.

Če pa na drugi strani strojevodja preveč ekspandira, potem je izdatnost strojnega delovanja prešibka in zopet pada brzina, to pot pa pri polni pari in zadostni množini vode — ker porablja stroj pre malo pare. Pripeti se celo, da začnejo pihati varnostni zaklopniki in nato se strojevodja in kurjač čudita, kaj je vzrok zamudi. Izgovori na »težko vozeči vlak« so malokdaj utemeljeni — ker so posledica nepravilnega vporabljanja krmila. Strojvodja mora vedeti, da je pri vsakem stroju za vsako težo, za vsako brzino, za vsako vrsto vlakovne sestave položaj parne izrabe drugačen in da se ga ne da šablonsko voziti. Dober strojevodja bo temu primerno vozil in tudi prevozil klanec s pravo brzino, polno pare, polno vode — vendar brez pihajočih ventilov — ob pravem času.

Tudi naš vlak je prevozil to nekoliko daljši klanček z nekoliko manjšo brzino, toda točno in pravilno.

Kakšna je bila vloga kurjača pri tem? Medtem ko strojevodjo lahko smatramo za konsumenta kotelne energije, ki jo kurjač proizvaja s svojim kotlom. Povdarili smo, da je naš kurjač imel ob nastopu vožnje v klanec polno pare in polno vode — ter lep ogenj v peči. Njegovo obnašanje med strminsko vožnjo je bilo v glavnem oprto v opazovanje in pravo delo. Opazoval je: manometer, ogenj v peči, stanje vode potom vodomera. Pri tem je vsepovsod tam skušal odstraniti ono, kar je opazil, da je napačno. Če je videl, da tlak začenja padati, malenkostno sicer, vendar le padati. Tedaj je to znak, da dovajane gorkote ni dovolj, da ogenj peša. Vendar pa, ker je opazoval tudi ogenj, gotovo ni zamudil obnoviti gorilne plasti še pred pojemanjem. Tudi napajanje zmenoma obema injektorji je bilo njegov delo. Nikdar ni kuril in napajal, oboje menjaje. — Poleg tega je njegova skrb posvečena tudi zelo važni napravi v dimnici — ugaševalni cevici z pipico. — Ker stroj deluje z vso silo v kla-

nec ni pihalniško ustje, zoženo pred nastopom vožnje v klanec, je izpuh močan in marsikatera iskra, ki bi drugače obležala na dnu dimnice — zleti kljub mreži skozi dimnik na prosto. Zapeljevalna zmožnost isker iz lokomotivskih dimnikov je znana še preveč in o škodi, ki je bila že povzročena po na ta način nastalih požarih, bi lahko poročali marsikaj. Zato pa ima kurjač nalogo, da pri močnem delovanju stroja večkrat pomoči v dimnici nabrane iskre in jih ugaša; s tem zabrani marsikatero nesrečo po požaru.

Princip vožnje v klanec je tedaj: polno pare, zadostno vode in previdnost v manipulacijo z nadomeščanjem goriva in vode v kotel. Ogenj in voda sta si itak sovražna elementa in če jih pustimo, da nkrat vplivata slabo na kotel — ne nastane nič dobrega iz tega. Toda tudi zrak je v prevelikih množinah neljub gost v peči, ker hladi po nepotrebnem temperaturi peči in prehlaja ogenj. Pravi kurjač bo vsekdar le najmanjši čas kuril, da pride temmanj mrzlega zraka v peč.

Po prevozu klanca in po daljših dveh postajah vodoravne proge se bližamo večji vodni postaji, kjer ima naš vlak postanek nekaj minut. Kake 4 km pred to postajo se začne precej močan padec 20‰. Mnogokrat se je že opazilo, da je tudi tukaj manipulacija napačna. Malokateri kurjač pravilno računa z progo z ozirom na paro in vodo. Navada je od vseh kurjačev, da drže v kotlju zelo visoko vodno stanje, višje od normalnega. Posledica je, da ima vedno preveč vode in ne more napajati tedaj, ko bi rad. In tako se pogosto dogaja, da pri prehodu iz vodoravne proge v padec začnejo takoj pihati varnostni ventili takoj, ko je strojevodja zaprl ravnalo. Zakaj? Ker kurjač ni pazil na progo. Bližajoc se padec je prav dobro videl, da mu manometer kaže poln obratni tlak, kjer je le delovanje stroja in s tem poraba padca manjšala v zadostni meri parno koncino in tlak v kotlu. Ako bi bil on računal s tem, da bo tlak v padec 20‰ začel voziti itak sam vsled lastne teže in da bo strojevodja zaprl regulator, bi bil on tik pred nastopom padca malo napajal in pihanje ventilov bi izostalo — ako — bi bil lahko napajal. Ker pa je imel vsled svoje nepazljivosti že na vodoravni progi preveč vode — in to zlo, izparevanje pa se vrši naprej in posledica tega je, da uhaja para neizrabljena pri varnostnih ventilih na prosto. — Kuril je zastonj, oziroma za prazen nič — premog bi bil tudi lahko prihranil, tako pa delo zastonj in nobene premije.

Naš kurjač je drugačen mojster. Ko smo bili pred padcem, je stroj sicer se de-

lal z polno močjo, toda parni pritisk je kazal le 12.6 atm. Mirno opazuje kurjač strojevodjo, ki mahoma zapre regulator. In ta čas je kurjač počasi odprl napajalni pristoj in brez pihanja zoklopnikov brzimo po padajoči progi — izgubili nismo niti pare, prihranili mnogo. Toda medtem, ko mi premišljamo o pravilnosti kurjačevega napajanja, je on že dalje od nas. Zaprl je pepelniški loputi, vzal ognjeni kavelj in prav neusmiljeno izločuje v peči žlindro in pepel. Neusmiljen za žlindro in pepel, mora biti usmiljen z pečjo. Previdno stega po rešetki upoštevajoč že višje omenjena osnovna pravila o ognju v peči, o varovanju prehlade cevne stene itd., o uhajanju zraka itd. Ogenj je izčistil in ga lepo znova opremil z gorivom.

Medtem pa je strojevodja zopet razširil pihalnikovo ustje in na postajo pripeljemo z zadostno paro in vodo, brez pihajočih ventilov in drugih nedostatkov.

(Sledi konec.)

Razno.

V Ameriki so zgradili v zadnjem času za Cheasapeake aud Ohio železnico ogromne Malletlokomotive, ki imajo 2 × 4 spojene osovine. Celotna ogrevalna ploskev teh velikanov znaša 650 m², tedaj trikratno ploskev naše lokomotive 380 vrste. Kako močni so ti stroji, izvira iz tega, da razvijejo do 3900 konjskih sil in znaša njih vlečna sila 52.000 kg ali 5krat toliko, kot pri naših običajnih strojih vrste 170. Parni tlak znaša 15 atm., premer kotla 2.4 m, premer 4 valjev 575 mm. Kotel ima 280 vrelnih in 60 dimnih cevi, površina rešetke 11.4 m². Dolžina cevi je 7 m 320 mm, teža stroja v službi 252 ton, adhezijska teža 221 ton. V Ameriki je seveda gradnja tako težkih lokomotiv mogoča, ker oni pritisk ni omejen na 14.5 tone kot pri naš, temveč znaša že delj časa 30 ton.

Najstarejša proga na svetu je l. 1825. zgrajena ter veže mesti Stokton in Darlington. Danes tvori ta proga del angleške severovzhodne železnice ter je po statističnih podatkih prepeljala do danes 1.561.000.000 potnikov. Pri tej ogromni množini ljudi, ki je slična številu prebivalstva na zemlji, se do danes ni nobenemu vseh teh potnikov na tej progi kaj pripetilo. Proga do danes še ne zaznamuje nobenih nezgod. Mimogrede bodi omenjeno, da je zgradil progo slavni George Stephenson, otvoritveni vlak pa je vozil prvi strojevodja na svetu, sin Robert Stephenson kot mladenič 23 let.

Kaj je kalorija? Če hočemo segreti gotovo količino vode, ki ima navadno zunanjo toploto, da zavre — porabimo goto-

vo množino toplote, ki je odvisna od množine snovi, ki se jo segreva, od toplote, ki jo ima. Toplotno množino merimo ravno tako kot recimo dolžino. Kot enoto za merjenje toplotne množine smatramo kalorijo, to je ono množino, ki je potrebna, da se segreje 1 kg vode za 1 stopinjo. Ako imamo tedaj 1 kg vode od 0 stopinj in jo hočemo segreti za 100 stopinj, porabimo za to delo 100 toplotnih edinic ali kalorij. Kotel, ki obsega 2 m³ prostornine, t. j. 2000 kilogramov rabi, rabi za dosego vrenja na prostem 2000 × 100 kal. ali 200.000 kalorij. Če bi pa hoteli segreti isto množino do vretja pod 5 atmosfer, moramo doseči 151 stopinj in znaša potrebna množina 2000 × 151 ali 302.000 kalorij.

Kaj je zračni tlak? Vsem je znano, da obdaja našo zemljo zrak v približno 70 do 75 kilometrov debeli plasti. Zrak je plinaste sestave, ima odlično lastnost raztezanja in napolnitve vsakega praznega prostora na zemlji. Ker ni brez teže, tišči z njo na zemljo. Vendar pa zračne teže ne čutimo in jo tudi ne moremo čutiti, ker nas od vseh strani obdaja in se vpliv ene strani uniči po učinku vseh nasprotnih strani. Če pa n. pr. iz kake na eni strani zaprte steklene cevke izsesamo z ustmi zrak iz nje, čutimo, da nam se ustnice pritrdi na cevno ustje. To je posledica zraka, ki sili v prazno cevko. Ker so mu ustnice na potu, tišči nanje.

Zane:

Spomini.

Vreme je bilo lepo, službe sm bil prost in jesensko solnce me je vabilo šetat v naravo. Toraj palico v roke in hajd na plan. Uberem jo okoli Rožnika v Dravlje h Kovaču na malco. Bil je delavnik, tudi ni bilo gostov, pač sta v enem kotu sedla dva stara možakarja, ki sta pobožno svoje faifce vlekla in se smjala kužetu, ki je po sobi zadnje muhe lovil; videlo se jima je, da sta to dva vpokojenca, dva veterana. Ko vstopim, pozdravim in se vsedem k sosednji mizi, naročim merco vina, klobaso in kruh; dovolil sem si luksus, saj je bilo šele 5. v mesecu. Ko v božjem strahu zavžijem prinešeno, sem hotel malo novine čitati, ker je le dobro, ako se človek malo pouči, kaj je po svetu novega, saj pametnega se tako raven posmrtnic, inseratov in borzних poročil malo čita. Stranke se prepirajo med seboj in vsaka hvali svoje ideje, kakor berač svojo malho, pa kaj se hoče, se pač čita, kar pod roke pride. Sežem po časniku, ki je visel na kluki, ves označen, da so muhe na njemu promenirale, kar znači, da ga domači malo — ali nič ne čitajo. Saj na deželi med tednom tudi časa ni, dostikrat so celo nezadovoljni, ako med tednom gosti pridejo, ko imajo polno dela.

Potopim se torej v časnik in hočem čitati, »A ga še en firkelc prnesem, zdej mam glih čas,« mi zadoni na uho.

»Ja kajpada, samo za enega nisem tako daleč prišel.«

»No, pa ga še nama pu prneste, gre obenem,« se oglasi eden od tistih starih dveh možakarjev.

ženeš, sram te bod, pokora stara, jaz pa moram s tem bogm penzonom za vse skrbet.«

»Ja, veš mama, sam na en firkle sva tla jt s Franclnom, pa je prsedu en mlad kolega, pa je za en liter dav, in tku sma mal klepetaj, drgač b biv že zdavnej doma.«

»Kar tih bod, kaj sevš zgovarjov, saj vem, kakšn ste, in za naprej spravi, kukr de b mov smola na rit, namest de bi biv drugem za vzgled, jh pa še zapeluješ.«

Tako in enako se je slišalo, ko sem bil že daleč od okna stran.

Šel sem naprej in nehoti se mi vrine misel: »le pimo ga zdej, k smo ledig pa frej« in na ves strah jo zavijem h Keršiču in zatopljen v časo vina, premišlujem, kaj me še čaka in napravil sem skklep, da bodem na merodajnem mestu prosil, da v litanije tudi uvrstijo:

»Hudih žen, reši nas o Gospod!«

Iz organizacije.

Zagreb juž. žel. Kurilnica je imela svoj sestanek strojevodij dne 13. oktobra t. l., na katerem je poročal predsednik podružnice tov. Jan o konferenci strojevodij v Zagrebu, ki se je vršila dne 7. oktobra t. l., na kateri so poročali delegati iz centrale Beograd. Podružnica je enoglasno pritrnila izvršenemu ujedinenju vseh strojevodij države SHS. Predsednik je poročal nadalje o konferenci strojevodij v Ljubljani, ki se je vršila dne 9. oktobra t. l., na kateri je bil končno javno sprejet zapisnik ujedinenja, sestavljen dne 23./IX. 1923 na kongresu v Beogradu. Z radostjo se je vzela na znanje na tej konferenci izrečena zaupnica predsedniku društva tov. Dežmanu, kakor ostalim delegatom, ki so se udeležili kongresa v Beogradu.

Nato so se razpravljala razna stanovska vprašanja za kurilnico Zagreb, kakor dodelitev stalnih kurjačev, spremeniitev voznega turnusa, podraženje hrane v železniški kuhinji, na katera je dajal predsednik gotova pojasnila, ter je bilo sklenjeno v prvih dveh zadevah posredovati v Zagrebu, za drugo pa naročiti centrali, da posreduje. — Podružnica je sklenila tudi odposlati pismeno zaupnico in zahvalo predsedniku društva tov. Dežmanu za uspešno delo v korist strojevodij. — Pri slučajnostih so se obravnavala še razna personalna vprašanja, na kar je tov. Jan zaključil lepo uspeli sestanek z pozivom, da naj bo prihodnji sestanek tudi tako dobro obiskan, dotlej pa na delo!

Maribor. Tu se je vršil dne 19. oktobra t. l. širši sestanek strojevodij, na katerem je bilo navzočih 65 članov-strojevodij. Poročal je tov. Dežman iz Ljubljane o novi službeni pragmatiki, potom katere so strojevodje mnogo dosegli. Tolmačil nam je posamezna določila pragmatike in dajal na različna vprašanja pojasnila. — Obravnavale so se nadalje razna stanov-

ska in lokalna vprašanja, posebno ona, o neizplačanju zaslužene kilometraže in premije. — Na sestanku se je tudi sklenilo odposlati pozdravno brzojavko generalnemu direktorju Boro Popoviču v Beogradu, vznak zahvale, da je kot referent službene pragmatike, tako uspešno branil koristi strojevodij. — Želimo si še več takih sestankov in poročevalca iz Ljubljane.

Zagreb juž. žel. Na izvanrednem sestanku, ki se je vršil dne 26. oktobra t. l., obravnavala so se razna stanovska vprašanja, ter so vsi navzoči tovariši posegli v debato. Sestanek je vzel z velikim veseljem dopis društva na znanje, ki naznanja, da društveni koledar prinese toliko potrebno tehnično terminologijo. Predsednik je poročal o novem turnusu, ki se je napravil in upeljal na intervencijo zagrebških strojevodij, ki vsaj deloma zadovoljujejo na skrajšanju službenega časa. O prihodnjem sestanku pošljemo zopet pismeno poročilo, ki se ima vršiti v najkrajšem času. — Na sestanku se je nabralo 25 Din za tiskovni sklad, ki jih v prilogi pošiljamo. Pošiljamo obenem seznam naročnikov koledarja in naslove vseh tovarišev članov. Prihodnjič kaj več. J.

Za štrajkujoče rudarje so darovali: Kurilnica Ljubljana državne železnice 182 dinarjev. (Opomba: Doslej nabrani denar 695 Din in 5800 N. A. kron smo izročili proti potrdilu in pogoju, da morajo biti s podporo iz te svote obdarovani člani vseh obstoječih rudarskih organizacij, ter da dobimo imena obdarovancev na razpolago, kar bomo svoječasnoročali. — Danes izkazano vsoto smo odposlali pod istimi goji. — Kurilnica Zagreb 280 Din. — Vsed darovalcem najiskrenejša hvala!

Vse tovariše, ki jim je razvoj društva in njegovo kulturno stremljenje res na sreco, prosimo, da podprejo društveno knjižnico z naklonitvijo primernih knjig. Gotovo se najdejo knjige v podsrešjih in zabojih, ki za domačo porabo ne pridejo več v poštev ali so ostale v pozabljenosti, društvu bi pa-le koristile. Zberite, kar doma lahko pogrešate in pošljite upravi društva, četudi so nevezane. Nabirajte knjige, pri svojih znaneih, sorodnikih, prijateljih in sosedah, gotovo lahko računate na uspeh. Imena darovalcev knjig bomo sproti objavljali.

Društvo je izdalo koledar za leto 1924 za katerega je treba založiti veliko vsoto. Da bo društvu omogočeno takojšnja poravnava vseh nastalih računov, kakor za tisk, vezavo in drugo, *prosimo vse zaupnike* in posamezne člane, da takoj nabirajo naročnike in pobirajo 20 Din za komad v naprej, da pridemo do potrebnega kapitala. **Zaupniki, člani!** Storite vse, da bo kole-

dar razprodan in naročnina poravnana. Koledar nudite in agitirajte med *kurjači, ključavničarji, delovodji, inženjerji*, ker vsem tem kategorijam je koledar prilagojen. Priporočajte ga tudi privatnikom tehnične in zavarovalne stroke, ker jim je jugoslovanska tehnična terminologija neobhodno potrebna. Nudite ga tudi vsem dobaviteljem, ki oskrbujejo železnice z različnimi materijali, tudi njim bo naš koledar dobro služil. Skratka, širite koledar, nabirajte naročnike in naročnino. — *Vsi brez izjeme na delo!* Prvi koledar naj nam pokaže, koliko bo mogoče računati z izdajo koledarja za leto 1925. Vsak član stori svojo dolžnost do društva in do samega sebe! Na delo!

LISTNICA UREDNIŠTVA.

V zadnjem poročilu o 40letnici tov. Dobrela, se nam je vrnila njeljuba pomota. Tako se naj glasi pravilno, da je z virtuoznostjo spremljala pevca na glasovirju gđc. Slugova. Čveteroročno igranje na glasovirju smo občudovali v gospodični Adi Štajerjevi in ne Olgi Ravno tako popravljamo, da je gospodična, ki je otvorila ples z jubilentom, bila stara 18 in ne 10 let. Naj nam oprostite čitateљи in ravno tako ljubke gospodične, če smo jih pomotoma prekrstili in po starosti prenizko cenili. Gospodičnam pa kličemo, na skórajšnjo svidenje pri enaki prireditvi.

Vse cenjene naročnike, ki smo jih tirjali za poravnavo naročnine, pa so isto že poravnali, obveščamo, da se nam je radi tehnično upravnih neprilik urinila pomota, ter naj nam blagohotno oprostite.

Za tiskovni sklad so darovali: Tov. Kastelic Jože, strojevodja, Novo mesto 20 Din, tov. Jan Al., strojni nadziratelj, Zagreb j. ž. 5 Din, tov. Čuk Iv., strojevodja, Brod n. S. 10 Din, tov. Koprivec Fr., strojevodja, Brod n. S. 10 Din, tov. Homovec Fr., strojevodja, Brod n. S. 5 Din, tov. Rakar Iv., strojevodja, Brod n. S. 10 Din, tov. Bergant Al., strojevodja, Zagreb j. ž. 5 Din, tov. Šešek Jože, strojevodja, Ljubljana d. ž. 20 Din, tov. Dečman, Jos., strojevodja, Zagreb d. ž. 10 Din, tov. Flajnik Ivan, strojevodja, Zagreb d. ž. 10 Din, tov. Rekef Ivan, strojevodja, Ljubljana d. ž. 10 Din; skupaj 115 Din. Vsem darovalcem najlepša hvala!

Za društveno knjižnico je daroval tov. Jan, strojni nadziratelj, Zagreb j. ž. tri dragocene knjige. Lepa hvala! Tovariši posnemajte!

Josip Prešeren
Ljubljana VII, Celovška c. 82

se priporoča za izdelovanje čevljev po meri
Zmerne cene!
Postrežba točna!

Popravila se sprejemajo.



