

hom ozrl po razredu in rekel med grobno tišino z mehkim glasom:

»Dečki, ponosen sem na vas in vesel, da razumevate bedo bližnjega. Le bodite zmeraj takšni, pa boste nekoč pošteni in vrli možje naše lepe Jugoslavije!«

Vsi so razumeli, samo Rojcu je bilo vse tako čudno.

Ko so se na sveti večer razsvetila okna hiš nasproti Rojčeve in je sto in sto svečk ozarjalo božična drevesca, je tudi Rojčeva mati po-

TAJNOST ZVONENJA IN ŠTEVILK

Pri železnicah so uvedeni vidni in zvočni signali, ki jih boste prav lahko razumeli. Železniška proga je razdeljena in vsak del proge se odpre prihodnjemu vlaku šele, ko prevozi prejšnji vlak ta oddelek, odnosno ko je že odbrzel mimo signala.

Vidni signali: To so železni signali (znamenja, semafori), pri katerih je na visokem železnem drogu nameščena ena gibljiva prečka ali pa več. Če stoji ta prečka poševno navzgor, pomeni to »Proga je prosta«, vodoravna lega pa znači »Stoj!« Razen tega je približno 600—800 m pred vsako postajo zaklopna deska (tabla) z zelenim četverkotnikom. Vodoravna lega te deske pomeni »Proga je prosta«, navpična pa: »Glavni signal je na ‚stoj!‘, zato pozor, počasi — stoj!«

Zvočni signali: To so udarci na zvon, ki jih slišimo na postajah; ta znamenja daje najbližja postaja, odkoder prihaja vlak. Za vlake, ki vozijo od začetka proge proti koncu proge, je signal: 2 udarca, ki se trikrat ponavljata. Za vlake, ki vozijo od konca proge proti njenemu začetku: 3 udarci, ki se trikrat ponavljajo. Kje so začetki in konci za poedine proge? To je različno; o tem nas poučuje vozni red, in sicer: Vlaki, ki vozijo od začetka proti koncu proge, so v voznem redu označeni z lihimi številkami, vlaki, ki vozijo od konca proge proti začetku, pa s sodimi števili. Torej na primer za pro-

klicala sinčka v sobo. Deček je presenečen stal pred okrašenim drevescem, pod katerim je ležal čeden, topel suknjič in knjiga, polna prelepih pravljic.

»Kako pridni so tvoji sošolci; vse to so ti poslali po Božičku!« je pravila mati. Šele zdaj je deček razumel tisto veselo vznemirjenje v šoli, od radosti sta mu zdrknili po licih dve debeli solzi, in v njegovi glavicici se je zbudila skrb, kako in kdaj jim bo vse to povrnili.

go Kočevje—Ljubljana je začetek Kočevje. Za vlake, ki vozijo iz Kočevja v Ljubljano, je zvočni signal: 2 udarca, ki se trikrat ponavljata. Za progo Beograd—Zagreb—Maribor je začetek Beograd. Za vlake, ki vozijo od konca, t. j. iz Maribora v Beograd, je zvočni signal: 3 udarci, ki se trikrat ponavljajo.

Spredaj na lokomotivi na obeh straneh, kjer je strojevodja, so na deščicah številke: tam je n. pr. številka
387029

Prva številka 3 pomeni, koliko osi poganja neposredno stroj.

Drugo število — 8 — je treba povečati za 3 ter pomnožiti z 10; tako dobimo največjo dovoljeno brzino lokomotive v kilometrih na uro. Torej v našem primeru: $11 \times 10 = 110$ km na uro.

Tretje število — 7 — moramo povečati za 10 in dobimo pritisk na eno os v tonah — 17 ton. Če pomnožimo prvo število — 3 — s tretjim številom, povečanim za 10, t. j. s 17, dobimo t. zv. adhezivno (sprejemno) težo na oseh — $3 \times 17 = 51$ ton. Ena tona te adhezivne teže zadostuje za dosegov vlačne sile, ki je potrebna za prevoz tovora desetih ton pri vzponu proge od 10 do 1000 m in pri brzini 25 km na uro. Če bi bila lokomotiva prelahka, bi imela premajhno adhezijo (sprijemnost) in njena kolesa bi drsela na mestu. Če pomnožimo adhezivno težo — 51 ton — z 10, dobimo približno delo lokomotive, v navedenem primeru 510 ton (toliko more lokomotiva vleči). Nadaljnje številke podajajo skupino izdelka ter inventarne številke.