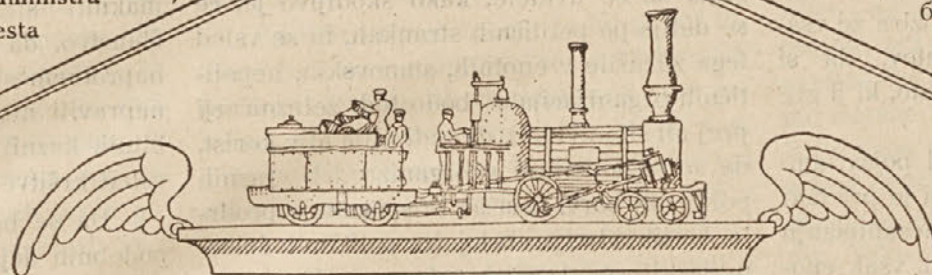


Izhaja prve dni v mesecu. — Izlazi prvih dana u mjesecu
 Излази првих дана у мјесецу. — Posamezna štev.
 2 Din. — Pojedini broj 2 Din. — Поједини
 број 2 Дин. — Redakcija i administra-
 cija u Ljubljani, Dunajska cesta
 br. 58.

Ljubljana - Лjubљana. — Letna naročnina 24 Din. —
 Godišnja pretplata 24 Din. — Годишња прет-
 плата 24 Дин. — Редакција и администра-
 ција у Лjubљани, Дунајска цеста
 бр. 58. — Odgovorni urednik
 Ivan Cek.



STROJNI KURJIAČ

Glasiло „Udruženja kurjačev državne železnice kraljevine SHS v Ljubljani“.

Ob skrčenem prometu.

Naj v tej številki našega strokovnega lista nekoliko pojasnimo tudi mi mlajši provizorični kurjači svoje bedno stanje vsem onim, ki so mogoče slabo ali pa sploh nič poučeni o tem, kako slabo se nam godi, kadar ni vožnje. Prepričani smo, da se bo marsikdo vprašal, ko bo prečital teh par vrstic, je li mogoče, da se godi tem ljudem tako občutna krivica? Da navedemo samo par primerov, ki najbolj osvetljujejo položaj, v katerem se nahajamo, in ki nas najbolj prizadevajo.

V nekem pravilniku je predpisano, da se mlajši kurjači dodelijo, kadar je malo prometa, k raznim drugim opravilom. Zakon o saobračajnom osoblju pravi nekje, da prejema tudi neregulirano osebje 20 odstotkov prometne doklade.

Ker se nahajamo ravno v času skrčenega prometa, pogledjmo si malo naš položaj v zvezi z našimi navedenimi predpisi.

Umevno je, da se morajo, če ni vožnje, skrčiti skupine strojnega osebja. Tako se dogaja tudi sedaj. Mlajše strojevodje se je dodelilo k vožnji za kurjače, nas mlade kurjače pa v kurilnico. Nimamo nič proti temu, ako smo zaradi pomanjkanja prometa dodeljeni po starosti v kurilnico k raznim poslom. Nikakor pa se ne moremo strinjati z razlago zakonskega besedila glede 20 odstotne doklade, po kateri nam ta doklada odpade vsak trenotek, ko nismo pri vožnji. Odpade nam seveda tudi kilometrina in premogovna nagrada. In kaj nam še ostane? Ostane nam še revna urnina, ki je tako ogromna, da znaša ubogih 3.25 dinarjev na uro. Ako zračunamo vse ure v mesecu brez nedelj in praznikov, nam znese vse skupaj zelo zelo malo vsotico! Nastane vprašanje, kako preživeti vsaj

za silo sebe in družino? Pri tem se nam vsiljuje vprašanje, kako to, da moramo biti ravno mi mlajši kurjači prikrajšani v dobi skrčenega prometa za tako občutne zneske svojih dohodkov? Ali je morda naša krivda, da ob pomanjkanju prometa ne pridemo v poštev za vožnjo? In kako je tudi, da moramo ravno mi mladi kurjači sami v dobi skrčenega prometa to najbolj občutiti pri svojih dohodkih, ako ni za vse dovolj vožnje? Saj smo in moramo biti, kadar smo dodeljeni za delo v kurilnici, vedno pripravljene, da vsak trenotek, če je potrebno, odpeljemo na progo. V tem oziru smatramo, da nam po vsej pravici pripada tudi 20 odstotna doklada, če smo vedno v pripravljenosti, da nas lahko po potrebi dodelijo k vožnji. Oni gospodje, ki tako nam v škodo tolmačijo mrtve črke zakona, naj bi pomislili, da, ako spadamo k pometu, kadar je veliko vožnje, da spadamo ravnotako k prometu, kadar ga je malo. S tem bi bilo ravno nam mlajšim kurjačem precej pomagano. Tako, kakor se nam sedaj godi, ne more iti dalje. Nujno potrebno je, da bi se tozadevno ukrenilo nekaj v prid mladim kurjačem, da bi mogli vsaj za silo preživljati sebe in svojo družino.

Nadaljna zadeva, ki nas zelo tišči, je tisti zloglasni predpis o 1000 kilometrih. Tudi tukaj smo prizadeti najbolj prav mi mladi kurjači, ker ne pridemo vedno v poštev za vožnjo. Nič ti ne pomaga, tudi če narediš 999 kilometrov v mesecu; ne dobiš nobene premije! In tako je več tvoj trud v celem mesecu zaman. Smatramo, da je med drugimi tudi pravilnik o nagradi za prihranjen premog zelo potreben revizije. Pri eventualni reviziji bo treba delati na to, da tista določba o 1000 kilometrih izgine iz pravilnika. Ljudje naj do-

bijo svoje plačilo in svojo zasluženost nagrado, pa najsi naredijo še tako mnogo ali pa prav malo kilometrov na mesec! Tako bi izginilo mnogo godrnjanja in upravičene kritike, ki je sedaj na dnevnem redu. Nasprotno bi pa dobili prizadeti veliko večje veselje do službe in tudi do življenja.

Bilo bi zelo umestno, da bi se začelo prej ko mogoče delati na to, da bi se gospodje na merodajnih mestih prepričali o nujni potrebi revizije takih in podobnih pravilnikov. Prepričani smo, da bodo omenjeni gospodje uvideli, da se nam v resnici godijo krivice s predpisi teh pravilnikov in da bodo pripravljene, to zlo čim prej odstraniti!

Toliko za enkrat v vednost od strani nas mlajših, provizoričnih kurjačev.

Naše organizacije.

Mi železničarji se lahko pobahamo s precejšnjim številom organizacij. To nam sicer ne služi ravno v čast, ampak dejstvo je, da smo zelo razcepljeni. Kdor količkarj posmatra udeleževanje naših železničarjev na organizacijskem polju, lahko takoj opazi, kako so lepo podeljeni na nekoliko organizacij. Vse te organizacije so si nadele nalogo, da ščitijo stanovske interese železničarjev, da delujejo za prosopek železničarskega stanu itd. Pade tudi takoj v oči, da se te organizacije delijo v glavnem v dve vrstine: ene so izvedene po kategorijah, druge pa hočejo ali bi hotele združiti vse železničarje pod eno kapo, brez ozira na stroke ali kategorije. In v kljub tolikemu številu organizacij — ali pa morda ravno vsled tolikega števila — lahko opazimo še drug pojav, in sicer ta, da je precejšnje število železničar-

jev, ki niso organizirani pri nobeni organizaciji. Ali pa če so že kje organizirani, so le nekako formalno, plačujejo članarino, in smatrajo, da so s tem zadostili že vsem svojim dolžnostim; za vse drugo se ne brigajo. In to v času, ko se organizira že vsaka grupica specielnih interesentov, da si pribori v državi ali v družbi mesto, ki ji gre ali pa tudi ne gre!

To že ni več samo nevesel pojav, ampak je že zlo. Kajti jasno je, da je pri taki razcepljenosti in pri tolikem nezanimanju za organizacije in za delo v njih, vsak enoten nastop izključen, in posledica tega je, da se dela in se bo delalo z železničarji, kakor je in bo drugim prav, ne železničarjem.

Vzroki, ki so dovedli železničarje v tako neprijeten položaj, so različni. Če jih poiščemo in se malo pobavimo z njimi, bomo morda odkrili tudi lek, ki bi utegnil voditi k ozdravljenju teh nezdravih razmer.

Železničarji so ne morda toliko po svojem številu kakor po položaju, ki ga zavzemajo v javnem življenju zelo važen faktor. Pri današnjih razmerah je železniški promet tolike važnosti, da bi deželo, kjer bi ta promet iz kateregakoli vzroka nenadoma prenehal, zadela brez dvoma katastrofa. In brezhibno, funkcijoniranje železniškega prometa je odvisno v prvi vrsti od železniškega uslužbenstva. Odtod zanimanje, ki so ga začele kazati razne politične stranke za železničarje. Bilo bi zelo ugodno za vsako stranko, če bi mogla razpolagati po svoji volji z dragocenim aparatom, ki ga predstavljajo železničarji v svoji celoti. Železničarji smo ljudje kot vsi drugi. Imamo različna naziranja, prepričanja in tako dalje. Če dobijo ta različna naziranja in prepričanja premoč nad stanovskimi interesi — in to se je pri nas zgodilo — tedaj smo zapadli političnim strankam. In ker nismo vsi ene misli, je razumljivo tudi, da nismo vsi v eni organizaciji. Tukaj se je zlo porodilo! Dasi smo imeli in imamo vsi enake interese, vsaj v glavnem, dasi smo vedeli, da pri toliki razcepljenosti ne bomo mogli doseči nič, je vendar bila politična strast in zagriženost tako močna, da je dobila premoč nad našimi stanovskimi interesi. Dokler se nismo spametovali, ali bolje rečeno, dokler nas niso spametovali drugi. Splošna železničarska stavka leta 1920 je marsikomu odprla oči. Inscenirale so jo naše politične organizacije in masa jim je sledila, ker je verjela, da gre za stanovske pravice. Ko se je pa izkazalo, da so politični interesi vmes, je stavka, v začetku sijajno izvedena, klavrno končala. Marsikdo čuti njene posledice še dandanes! Ali je čudno, da so se ljudem začele odpirati oči in da so začeli tem organizacijam obračati hrbta?! Takrat je tem organizacijam začela zvezda bledeti in od udara, ki

jim ga je prizadejala stavka, si niso več odpomogle, upajmo, da si tudi ne bodo nikoli več! Če so druge stroke državnih nameščenecv in tudi privatnih prišle že zdavnaj do tega, da so uvidele, kako škodljivo je, če se delijo po političnih strankah, in se vsled tega združile v enotnih, stanovskih, nepolitičnih organizacijah, bodo tudi železničarji prej ali slej uvideli, da tudi njim ni v korist, da so organizirani v organizacijah raznih političnih barv. Čim bo to spoznanje prodrlo, bo likvidacija obstoječih političnih železničarskih organizacij izvedena; če že ne formalno, pa vsaj faktično. In to je glavno!

Drug vzrok naše razcepljenosti, ki je obenem vzrok nezdravim in razdrapanim razmeram v vsem našem življenju, je dejstvo, da smo ob ujedinjenju prinesli seboj vsak svoje bolj ali manj razvito organizacijsko življenje. Ampak to je vzrok manjše vrednosti. Če je kateri stan v položaju, da gre preko raznih lokalnih interesov, smo to gotovo železničarji, ki smo v izvrševanju svoje službe v tako ozkih medsebojnih stikih in tako navezani drug na drugega, da si ni ravnno lahko misliti kakega pokreta v svrhu zaščite lokalnih interesov.

Obstoji še tretji vzrok, in to je razcepljenost po kategorijah ali strokah. To zadevo si moramo malo od bliže ogledati. Predvsem pa nam je rešiti vprašanje, ali sploh predstavljamo železničarji enoten stan? Poglejmo, kdo je vse pri železnici. Imamo ljudi z visokošolsko naobrazbo, s srednješolsko izobrazbo in z manjšo izobrazbo. Potem razno bolj ali manj kvalificirano in sploh nekvalificirano delavstvo. Tedaj v glavnem uradništvo in delavstvo. Meja med obema grupama ni natanko in ostro potegnjena. Nekako zvezo ali mostiček tvori 3. činovniška kategorija, ki je, mimogrede omenjeno, čudovit in interesanten stvor. Ampak v glavnem drži ta razdelitev.

(Konec prih.)

Tovarišem v vednost.

Iz dobro informirane in zanesljive strani nam je prišlo na uho, da je bilo na gotovem mestu in od gotovih gospodov sklenjeno, da je treba vsakega kurjača brez pardona naznaniti, katerikoli bi se predrznil, da sam stroj premakne. Zaradi tega obveščamo in tudi opozarjamo vse kurjače, da se pazijo pred strogo kaznijo, ki je namenjena onemu, ki bi se pregrešil pri omenjenem poslu. Na mestu bi tudi bilo, da bi se vsak kurjač zavedal, kaj sme in česa ne sme delati v službi pri stroju. Mislimo, da je itak vsak kurjač preobložen z delom pri stroju in da mu ni treba posezati po poslih, ki so mu strogo zabranjeni.

Znano nam je, da je pred časom izšla nekakšna naredba, oziroma okrožnica, ki je odredila zelo strogo kazen za onega, ki bi si brez državnega izpita predrznil premakniti stroj. Zaradi tega opozarjamo članstvo, da se drži tega predpisa, ker v naprotnem slučaju društvo ne bo moglo napraviti nikakih korakov v zadevi morebitnih kazni, katerim bi zapadli naše člani vsled kršitve te prepovedi.

Da se bodo naši člani še bolj ogibali podobnih dejanj in kaznim, ki jim sledijo, naj navedemo samo en slučaj, ki se je pripetil zadnje dni nekemu našemu članu. Zaradi odsotnosti strojevodje je kurjač prepeljal nekoliko stroj z namenom, da bi to koristilo samo dotičnemu strojevodji in je imel obenem tudi namen, da prepreči morebitno zamudo vlaka. Pri tem poslu pa ga je zagledalo bistro oko in njegovo dejanje ni ostalo brez posledic. Kurjač je bil naznajan in sledila je zelo občutna kazen, in sicer globa 50 dinarjev. Kurjač je napravil napako, da je prekoračil svoj službeni delokrog, vršič posel, ki mu je zabranjen, koristil je drugemu gospodu s tem, da je preprečil morebitno zamudo vlaka, samemu sebi pa je znatno škodoval.

Torej, tovariši, držite se strogo te opozoritve in vam bo gotovo samo v korist. Vsakdo naj opravi svoje delo, vse drugo pa, kar ni njegova dolžnost, da naredi, naj pusti pri miru. Pazite, da se ne bo še v bodoče kdo zmotil ali se toliko spozabil, da bi šel premikati stroj, ako nima zato predpisanega izpita.

Pusti stroj, naj stoji, ako ni strojevodje na mestu, toliko časa, da strojevodja pride!

Ako se zmotiš, da pripelješ stroj, bo gotovo sledila kazen, ki jo boš moral brez pardona sam trpeti!

Toliko v vednost vsem kurjačem!

Počivalnica in menežarija.

Železniško osebje, ki je dodeljeno k vožnji, ima mnogo več neugodnosti in raznih neprilik kot ono, ki opravlja svojo službo na mestu. Osebje dodeljeno vožnji mora v službo ob vsakem vremenu in ob vsaki uri, po dnevi in po noči. Mnogokrat prebije celo noč v službi in pride šele z zoro v končno postajo. Vlakospremnino osebje je tedaj prosto in gre počivat. Strojno osebje pa mora čakati na vlak, da pride spremljevalec stroja, ki ojača stroj in ga spremlja v kurilnico. Včasih traja to delo še dokaj dolgo. No, končno pridemo v kurilniški rajon, in kadar je tu vse opravljeno, kakor mora biti, se lahko

šla tudi strojno osobje domisli, da je trudno in ki da je že skrajni čas, da gre počivat.

Kurjač je seveda poslednji na vrsti. Ko so že vsi odšli, mora on še enkrat vse skrbno pregledati, jeli vse v redu, in vse zapreti, kakor se spodobi skrbnemu hišnemu gospodarju, ali vsaj dobremu slugi. In ko je vse to srečno dokončal, se sme tudi on zmisliti na počitek. Toda počivalnic, ki bi ustrezale pogojem za dosego svojega namena, je le malo. Eden glavnih takih pogojev je pač ta, da je v počivalnicah in v njih bližini mirno in tiho.

Počivalnica v Karlovcu je ena izmed onih, ki so na glasu radi hrupa in nemira in ki je radi tega vredna ožigosanja. Tukaj je po dnevi izključeno, da bi si mogel, ne pošteno, ampak vsaj deloma odpočiti. In kakor za nalašč so tudi tukaj v prvi vrsti prizadeti kurjači. Kajti prav pod okni sob, v katerih bi imeli počivati kurjači, se nahaja prava pravcata menažerija, izvor zla, pod katerim trpimo in o katerem je tu govor. Tu so prešičji hlevi in trije kurniki z raznovrstno perutnino, med katero zavzemajo odlično mesto kokošje družine, od katerih ima vsaka svojega gospodarja-petelina, da jim pridno poje svoj kikiriki. O goseh pa gre glas, da so že v starih časih budile Rimljane iz sladkega spanca in da so baje pri neki priliki s svojim gaganjem celo rešile ponosni Rim pred sovražnikom. Kadar se vsi ti, v ostalem brez dvoma nad vse koristni, pripadniki domačega živalstva združijo v mogočen zbor in zagodejo svoje prijetne melodije, postane vsak spanec iluzoričen.

Najbolj je prizadet kurjač osebnega vlaka št. 1009, ki pride v Karlovac ob 4.05 v jutro. Recimo, da pride ves izmučen do počitka ob pol 7. Že so gazdarice na delu pri perutnini, jih krmijo itd. Hrušč in trušč se prične, zaslišijo se vesele melodije v raznih nijansah in varijantah in ta nemir traja potem ves božji dan. Kako naj pri tem ta ubogi trpin zaspi, kako naj si odpočije? To je docela izključeno! Nekaj časa se premetuje sem ter tja po postelji, potem pa se naveliča in vstane. Mnogokrat ystane že ob osmih in gre ven, da se izogne nemiru prihajajočemu iz menažerije. Zunaj tava potem sem ter tja, dokler ne pride čas, da nastopi spet službo še bolj izmučen kot je bil takrat ko se je vlegel k počitku. In vendar bi bil lahko, če bi imel potreben mir, počival pri tem vlaku dopoldne!

V hišnem redu pravi točka 6, da je treba imeti po dnevi okna odprta zato, da pride v sobe svež in čist zrak. Kakšen svež in čist zrak pa se nahaja nad onimi živalmi? Dalje pravi pravilnik, da mora osobje nastopiti svojo službo popolnoma spočito. Kurjači bi bili zadovoljni, če bi mogli temu

predpisu ustreči vsaj toliko, da bi v tem slučaju nastopili službo ne popolnoma, temveč le deloma spočiti. Ampak pri teh prilikah in pod takimi pogoji ne more biti niti govora tudi o delni spočitosti ne.

Kolikor nam je znano, je bil g. šef ložione Karlovac opozorjen na ta nedostatek ter naprošen, da bi dal odstraniti vsaj peteline, ker so oni glavni kalilci miru. A g. šefu se ni zdelo vredno, da bi tozadevno kaj ukrenil. Nasprotno vzel je to stvar bolj z lahke strani. Ko ga je namreč neki naš tovariš obvestil o tem nedostatku, se mu je veselo smehljalo, in da bi z zadevo imel še večji užitek, je poklical še nekega drugega gospoda, ki je očitvidno lastnik enega izmed kurnikov, naj pride videt in slišat, kako se ljudje pritožujejo nad obnažanjem njegovih kur. Ampak povemo gospodoma, da stvar ni taka, da bi se iz nje norčevala, in da se ne pustimo odpraviti z neslanimi in neumestnimi dovtipi! Če si gotovi ljudje predstavljajo, da smejo uganjati okrog počivalnice, ki je vendar zato tu, da si uslužbenci odpočijejo in črpajo in zberejo nove sile za nadaljno službo, kar se jim poljubi, se presneto motijo!

Radi bi znali, je li o tem kaj znano gg. na zagrebški Direkciji? Ako jim ni tozadevno nič znano, naj blagovolijo tem potom to vzeti na znanje. In naj dajo navodila g. šefu v Karlovcu, da ukrene potrebno proti kalitvi miru, da ne bodo izmučeni in izčrpani uslužbenci na počitku prikrajšani. Sicer ne moremo biti odgovorni za točno izvrševanje službe, ker nimamo prilike, da bi se dovolj odpočili!

Dopisi.

Iz kurilnice Maribor. Tukaj imamo v skladišču take ljudi, da se jih vsak kurjač veseli. Če pride kurjač v skladišče ob 7. uri 10 minut in zahteva potrebne stvari za stroj, s katerim mora peljati na progo, dobi odgovor: zakaj pa nisi prišel ob 24. uri ali pa celo sinoči. Če kurjač reče, prosim imam odhod, se mu odvrne: kaj meni mar. Začnejo se gledati drug drugega, eden si vzame papirček, nadevlje tobak lepo po malem, si zavije cigaretko, začne kresati, oh moj Bog, vžigalnik je prazen, mora po bencin! No hvala Bogu, zdaj že gori, morda pa bo zdaj kaj, pa nič in še nič, dasi se mu že prav megleno pod nosom kadí. Vendar se enkrat le obrne in vpraša: Kaj hočeš? Kurjač pravi to in to, on pa se izgovarja, da se mora preobleči, vzame modro obleko in se preoblači. Kurjač si misli, no zdaj pa bo že vendar enkrat, pa še ne dočaka, da bi dobil, kar potrebuje, ker se najdejo spet novi izgovori. Medtem pa začne strojevodja s par-

no piščalko klicati kurjača na odhod. Ne pomagajo niti prošnje, niti zahteve, te še celo ne, ker kurjač baje nima nič zahtevati. Tudi mu ne pomaga razlaganje, da saj vendar ne potrebuje nič za se, marveč za stroj. Hitro se zasliši izza druge mize bolj v ozadju: *vrž ga ven!* Ali pa obeta celo *zaušnico!* Če pride kurjač menjat lopato, se mu odvrne, da je dobra. Kajti, to da zna on bolje nego kurjač. Le naj se pazi, da ne bo nekoč okusil, kako je lopata res dobra! V drugič si gotovo ne bo želel več take skušnje. Tako zgubi kurjač prav po nepotrebnem okoli pol ure. Potem zgine gospod izza prve mize nekam in kurjač si oddahne. Vsak kurjač je srečen, če ima pozneje odhod, ker mu ni treba prerekati se z omenjenim gospodom. Gorjé pa onemu, ki pride, kadar se gospod povrne. Takrat prinese kurjač iz skladišča obenem s potrebnimi stvarmi še prav posebno polna ušesa.

Res bi bili srečni kurjači, če bi imeli vsi stroji takrat odhod, kadar sta stolčka v skladišču prazna, ali pa če bi sedel tam kak boljši gospod. Še boj srečni pa bi bili, če bi bili stroji urejeni tako, da to ne bi kurjač iz skladišča prav nič potreboval. Potem bi gospod iz skladišča imel dovolj prostosti za svoja pota.

Iz Zagreba gl. kol. Pre nekoliko vremena desio se našem drugu ovaj slučaj: Nam je svim ložičima poznato kada su gg. strojevodje zahtevali od viših vlasti, da im se povisi premija. I naš drug upita svojega g. strojevodju dali će i ložači dobiti što više premije. Ali na to mu odgovori ovako: Što vam reba veća premija? Ovakvih muža i zamazanca dobijemo na Kaptolu svaki dan koliko ih god hoćemo! Jako krasan odgovor od jedne takozvane više, inteligentne osobe, koja se drži, da je prvi faktor pri željeznici. Ali zašto onda idu gg. strojevodje tražiti i moliti gg. strojnim nadzirateljima: Dajte, molim vas, jednog dobrog ložača, koji zna barem dobro ložiti. A kada dodje doma, opet moli: Ja, gospodine strojni mojstre, molim ih lepo, taj ložač ne vredi, ne zna ložiti, morao sam praviti zakašnjenje, nije bilo pare, i opet hoće drugog ložača. A što bi pak bilo posle, ako bi faktično hodili svaki dan na Kaptol po ložače? Ne bi bilo pare, a ne samo to, nego ni vatre! I opet ide drugi g. strojevodja i moli, da mu dodele drugog ložača. Na pitanje zašto, odgovori: Ne čisti dobro stroj, neće mi poslužiti šta mu kažem. Pitanje: Zna-li dobro ložiti i vrši-li tačno svoj posao? Odgovor: To ne mogu kazati, da ne, samo neće da čisti kotao, drogove i odbijače. Pitanje: A vi gg. strojevodjo vršite li tačno svoju službu? Na to ne odgovori ništa! Idite dakle i vršite po predpisima svoje, ložač pak svoje, ali podvornika si morate sami naručiti! Klanjam se, sluga ponižan!

A šta se tiče »Zamazanca« ovo: Nije čudo, da je ložac zamazan, jer »muž« mora kod stroja sve nečiste posle raditi, vrh toga i one, koji mu ne pripadaju i kojim su gospoda ložace opteretili. I ako nam zato kažu, da smo »muži«, nije nas sram, a tako isto nas i ne boli, jer se to isto tako tiče gg. strojevodja kao i nas ložaca.

Dakle, drugovi ložaci, koji još niste u našim redovima, pristupite, da ćemo stupati po onem putu, koji nas vodi do našeg zaželenog cilja, da se spasimo od nepravde, koja nam se događa u službi, i da jedamput i mi pokažemo, da smo ljudi, i ča bez ložaca stroj ne ide; još manje bi pak išao, ako bi došli svaki dan novi ložaci sa Kaptola. Muž sa Kaptola.

Zagrebske razmere. V zadnji številki našega lista smo poročali o inteligenci nekaterih tamkajšnjih gg. strojevodij, ki se je pokazala v pravi luči še prav posebno v onem slučaju, ko je prišel naš drug gledat na službo in ga je neki gospod nahrulil, naj ide stroj čistiti, in ga naposled še ven bacail. Svetujemo dotičnemu gospodu naj si natakne očala na svoj nos pa naj prečita člen 10 Pravilnika za mašinovodje i ložace, pa bo lahko rekel, da idemo skupaj. — Mi prav dobro vemo, da nas nekateri gospodje še vedno smatrajo za lenuhe in da sami ne vedo, kako bi nam mogli pripomoči do še kaj več dela, kot ga že imamo. Ker pa hočemo tudi mi kurjači pokazati, da smo skrbni, priporočamo vsakemu takenu gospodu, naj si kupi dve veliki posodi globina, da bo lahko kar notri stopil in šel nemošteno naprej narvnost v kurilnico gledat, če je stroj čist. Pika.

Še eno opombo na okrožnico g. Lončariča, kurilnica Zagreb gl. kol. Ta krožnica pravi, da stroji morajo biti čisti neglede na to, da li je materijal za čiščenje na razpolago ali ga ni. To je ravno tako rečeno, kot bi mi rekli: kredit za čiščenje strojev naj se nakaže, a novac naj se pa pobaše. Vsem gospodom predpostavljenim pa svetujemo, naj nikar samo takih nedostatkov ne iščejo okoli strojev, ker se s tem kažejo napram uslužbencem, kakor da predstavljajo kake nadčistače strojev. Mislimo, da bi bilo mnogo bolje, če bi se ti gospodje predpostavljeni, ki se toliko zanimajo za čiščenje strojev, pokazali uslužbencem s take strani, da bi jih moralo uslužbenstvo spoštovati, v kolikor se tiče njihove tehnične in pa strokovne izobrazbe; to delo pa naj prepustijo drugim. Mi sicer nismo proti temu, da so stroji čisti, smo pa proti temu, da se od nas zahteva to, kar je proti predpisom. Zato pričakujemo od merodajnih gospodov, da se bodo dodelila ta dela onim, ki jim gredo! Pa če se že za vse take

stvari nekateri tako zelo zanimajo, naj bi se tudi pobrigali za obleko kurjačem, da se ne bo treba nekaterim gospodom od nas umikati, kakor se je to zgodilo zadnjič v Zagrebu-Sava, ko je bilo določeno, da spavajo kurjači tam, kjer strojevodje, pa so to strojevodje odklonili, gotovo vsled tega, ker smo kurjači tako zamazani, da se mora res vsakdo bati, da ga ne okužimo. Zato bomo prosili gospode na merodajnih mestih, da se nam nekoliko omili delo glede na umazanost, da bi res kaka kolera ne izbruhnila. Čudno se nam le zdi, da nas marajo na stroju; seveda to je vse kaj drugega, tam je treba vtriti in vatro čistiti, to pa ni lahko. Potrebuje se ga tudi za slučaj, če kaj opazi, da veli: stoj! In če se je na njegov opomin vlak ustavil, pa lahko dobi strojevodja kako pohvalo!

Iz Karlovca. Naš drug Ivan Matan bio je prilikom otvorenja nove pruge Ogulin—Split premešten u Gračac. Ali par dana prije nego bi premešten vozili su brzoteretni vlak br. 374 iz Karlovca u Srpsku Moravicu pak su do Ogulina stopili ležište gonilnog droga (Leitstangelager). Zato je glavar globio našeg druga Ivan Matana sa 20 Din. Na odlazu u Gračac molio ga, da oprostio globu i oprostio mu je 10 dinara, a 10 dinara, kaže, ne može oprostiti, jer da će mu to biti za sretan put u Gračac. Sada naš drug ne zna, jeli kriv ili nije. Jer on ne zna drugo nego stroj namazati, pa ako se sve stopi, nije on tomu kriv. Ne može on drugo nego sve što treba namazati. A može se i desiti, da mašinovodja malo previše ili malo premalo nategne ležište gonilnog droga, a za to ne može on odgovarati.

Iz Gračca. Neki dan vozili su naš drug Ivan Matan sa strojevodjom Ilijom Dokmanovićem prije otvorenja nove pruge jedan pokusni vlak u Šibenik. Došli so dobro u Šibenik i natrag do Knina. U Kninu trebalo bi vatro čistiti, ali mu strojevodja nije dao, kaže mu, da ne treba vatro čistiti već da namaže pumpu, pregleda stroj itd. Dok je rivalica čistila vatro, mogli su i oni. Jer sada istom nastaje najgori put, uspon od Knina. Dok su imali bolji ugalj, išlo je dobro, a dalje je imao samu sitnu Zenicu i Saboljci, pak je išlo slabo i još k tomu debela vatra. I tako je došlo do toga, da su stali na otvorenoj pruzi. Kad su prvi put stali, došao je k stroju neki gospodin, kojega naš izvestilac ne pozna, pošto je bila vani skoro cijela direkcija, i pita šta je. Strojvodja Ilija Dokmanović se izgovorio, da je stao radi pumpe, da mu se pokvarila pumpa; a oni su stali radi pare, pošto je bila debela vatra. Napravili su sada malo pare, pa su išli dalje. Dok su imali pare, išli su, a kad nije više bilo pare, opet su stali. Ali eto opet onaj

isti gospodin dodje k stroju i pita: Kakva je to vožnja? A onda će nato strojevodja: Nemože mi, kaže, ložac napraviti paru. Onda kaže isti gospodin: Kakav je to ložac? Strojvodja mu odgovori: Slab, ne zna ložiti! A nije mu htio kazati, da je vatra već tako debela, da ložac nije mogao kroz vrata bacati lopatom na vatro, a kamoli da mu paru napravi. Pa kaže onaj gospodin ložacu, neka radje odmah ostavi željeznicu nego da bi tako radio. Tada je i ložacu dosadilo, pa kaže tome gospodinu ovako: Molim vas, gospodine, izvolite pogledati, kakova je vatra debela. Pa ga pita gospodin, zašto nije vatre čistio, na što mu odvratilo ložac, da mu nije dao strojevodja. Onda odredi napomenuti gospodin ložacu, da čisti vatro ondje, gdje su stali, i otide u vlak. Ali da vidite, kakove je na to riječi bezobrazne zbacao strojevodja na jadnog ložaca! Ne možemo ih ovdje ponoviti, jer su preordinarne. I toliko što ga nij išao tući! Samo priznati neće, da je on kriv, jer nije dao ložacu da čisti vatro.

Imamo, da primijetimo ovo: Kada ćemo imati takove propise, da će biti rad potanko odredjen pa i odgovornost zanj, moći će ložac da dokaže: ovo je moj posao! I izvršit će ga, pa bilo makar i protiv volje strojevodje. A onda ne će se desiti slučajevi, da mora za nesposobnost jednoga odgovarati drugi, koji je pri svemu nevin!

ZAHVALA.

Podpisani se vljudno zahvaljujem Udruženju kurjačev za podjeljeno mi podpora v znesku 300 dinarjev ob priliki moje boleznj.

Še enkrat najlepša hvala!

Hribar Matevž, kurjač Ljublj.-kurilnica II.

*Za tiskovni sklad so darovali v mesecu
juliju 1925.*

Kurilnica Zagreb. Janežič Karl Din 10, Kišesondi Ignacij Din 10.—, Šprajcer Josip Din 10, Šprajcer Josip Din 10, Perme Alojzij Din 10, Vengar Milko Din 5, Krizman Ivan Din 10, Lipič Jeromin Din 10, Baranašič Valent. Din 10, Rozencvet Alojzij Din 5.

Kurilnica Ljubljana I. Urbanec Josip Din 10, Rijavec Anton Din. 5, Toplak Martin Din 5, Hvastja Franc Din 10, Trojar Jožef Din 15.—. Vsem darovalcem najlepša hvala!

Deloma vsled tehničnih zaprek, deloma vsled neprilik v tiskarni, se je ta štev. nekoliko zapoznala. Prosimo potrpljenja! V bodoče bomo gledali, da bo časopis izhajal pravočasno prve dni v mesecu. — Uredn.