

ŽELEZNIČARSKI VESTNIK

STROKOVNO GLASILO PROMETNE ZVEZE.

Izhaja 1. in 15. vsakega meseca in velja za privatne naročnike za celo leto 40 D, za pol leta 20 D, za četrt leta 10 D. Izven Jugoslavije 52 D. Naročnina se pošilja na Osrednji odbor Prometne zveze, Maribor, Aleksandrova cesta št. 6. Naročnina se plačuje naprej. Člani Prometne zveze dobivajo list brez

posebnega naročila. — Osrednji odbor Prometne zveze tudi sprejema naročnino, dopise, inserate in reklamacije. Dopisi se ne vračajo. Cene inseratom po dogovoru. Za večkratne objave primeren popust. Nezaprte reklamacije so poštne proste. — Čekovni račun št. 13.351.

Štev. 5.

Maribor, dne 1. junija 1926.

I. letnik.

Iz zgodovine železnic.

Ni ga nobenega drugega dogodka v vsej svetovni zgodovini, ki bi tako odločilno vplival na razvoj svetovne zgodovine, kakor je bila vpeljava železnice. Čez noč so se spremenile vsled njenega vpliva vse gospodarske in tudi kulturne razmere. Mi si tega velikanskega preobrata niti predstavljati ne moremo, ako ne premislimo, kake so bile prometne razmere, preden smo imeli sedanjo železnico.

V starih časih je bilo najboljšje prometno sredstvo vprežna živina, konj, osel, govedo, v puščavi slon in velblod. Že takrat so pa že skušali olajšati prevoz s tem, da so začeli graditi primerne ceste, kjer je voz gladko tekel in je tudi živina lažje hodila. Že pred Kristusovim rojstvom so na primer stari Egipčani, Grki in Rimljani vsekavali v skalo gladke, ozke ceste s posebnimi ogibališči, da bi lažje vozili brez večjega trenja. Te v skalo vsekane ceste, ki so na malenkost zmanjšale trenje in tako štedile z uporabljivimi silami, so bile prve predhodnice sedanjega železniškega tira. V 15. stol. so šli ljudje korak naprej in so v svrhu olajšanja prometa v važnih gospodarskih središčih postavili prvi tir iz lesenih tračnic. Na bi se te tračnice prehitro ne obrabile, so jih okovali z železom. Pozneje pa so jih začeli splošno nadomestovati z železnimi tračnicami, ki so bile v sredini izdolbene za kolesni obod. Za odpremo blaga na teh železnih tirih so rabili do začetka 19. stoletja izključno konje.

Iznajdba parnega stroja pa je naenkrat spremenila vse dosedanje prometne razmere. Sloviti angleški učenjak Stephenson je upeljal namesto konjskih moči pri železnici parni stroj. Tako je po njegovih zaslugah iztekla prva železnica v sedanji obliki na progi Stockton—Darlington na Angleškem 1825, na naši evropski celini pa na nemškem med mestoma Nürnbergom in Fürthom leta 1835. Od tega časa naprej datira velikanski preobrat v vsem gospodarskem življenju človeštva in narodov. Danes skoro ni več večjega prometnega središča, ki bi ne bilo združeno z drugimi kraji po železnici.

Vpliv železnice je bil neizmerno blagodejen. Gospodarstvo, posebno obrt in tovarniška industrija se je nenavadno hitro dvignila. Olajšan železniški promet je omogočil osredotočenje produkcije na primernih trgovskih mestih, kakor tudi racionalno delitev dela. Hitri prevoz po železnici je pospešil medsebojno izmenjavanje pridelkov, kakor tudi izravnavanje cen. Če je v eni deželi preveč blaga, se ga mora hitro odpremati, kjer ga primanjkuje, nasprotno se pa tudi pomanjkanje na kakem blagu s hitrim prevozom po železnici kmalu odpravi. Odkar imamo železnice, ni bilo več na svetu v nobenem kraju velike lakote. Kajti ako v eni deželi zemlja ne obrodi, more hitro prispevati od svoje obilice druga dežela. Neverjetno so se tudi cene vsemu blagu po vsem svetu izenačile ravno po zaslugi železnice, ki je bliskoma okrajšala največje razdalje med deželami.

Kako ugodne posledice je imela železnica tudi za izobrazbo, zblížanje, medsebojno spoznanje in pomirjenje

narodov, tega pa sploh ne moremo v tem sestavku dovolj oceniti. Danes je ravno vsled ugodnih prometnih sredstev mogoče, da najbolj oddaljeni narodi in države drug drugemu posredujejo svojo izobrazbo, knjige, časopisje, gospodarske in tehnične spretnosti. Kar eden iznajde in zna, hitro koristi tudi drugemu, ker železnica skrajšuje vse razdalje prostora in časa.

Ker je železnica tako važna uredba v novodobnem gospodarskem življenju, je jako važno, kako stališče zavzema napram njej država in kako si naj predvsem država ravno vsled velike gospodarske važnosti železnic prizadeva, da jih kolikor mogoče pospešuje. O tem več prihodnjic.

Iz malega raste veliko.

Naslov je že star slovenski pregovor in ta pregovor se je tudi uresničil na našem železničarskem organizatoričnem polju. Pred nekaj leti je bila naša železničarska strokovna organizacija še precej šibka, tiha in le malo poznana med železničarskim proletarijatom, seveda, kjer ni pravega gospodarja, tam tudi gospodarstvo ne napreduje in ravno tako je tudi pri železničarskih strokovnih organizacijah. Če vodstvo takega društva nima popolnega zaupanja svojih članov, ter si ni sigurno na njih zaslobo in nima dovolj lastne moči, potem na noben način ne more napredovati. Tako je bilo svoječasnno tudi pri nas. Časi se pa spreminjajo, kakor zima v toplo pomladno in poletno dobo. Golo in prazno drevje se spremeni v lepo zelenje, pod zelenim drevesom nastane lepa senca in, ko popotnike pride do te sence, se ves utrujen od hoda in hude vročine vsede in tako malo počije. Ravno tako je pri nas železničarjih in naših strokovnih organizacijah. Če se člani zanimajo za organizacijo in, da se organizacija razvija ter postane široka in močna zaščitnica železniškega proletarijata, takrat se tudi železničarji zatekajo pod njeno okrilje, kjer se pogovorijo o vseh zadevah in vprašanjih ter tako določijo nadaljne smernice. Ako železničar vidi, da njegova stanovska organizacija res dela v interesu njega in celokupnosti, torej vseh njegovih tovarišev sotrpinov, je nemogoče, da bi on ostal izven teh bojevnikov in, da ne bi stal tudi v tej vrsti svest si svoje dolžnosti za svoje pravice. Tako je bilo tudi v naši organizaciji. Ko je ves proletarijat videl, da naša organizacija napreduje, da ima zelo dobre moči v vodstvu in da celokupni odbori aktivno delujejo in, da se dosežejo tudi za posameznike uspehi, so se začeli zbirati in organizirati tako, da danes stoji že lepa armada železničarjev v eni vrsti, ki se bojuje za svoj kruh in za zboljšanje gmočnega položaja ter ohranitev svojih, s težkim naporom pridobljenih pravic, in da pridobi še vse one pravice, ki so se ji odvzele. Zato pa naj bo misel vsakega poedinega neorganiziranega, da se takoj oglasi pri naših zaupnikih ter zahteva pristopnico in potrebna pojasnila. Naloga vseh članov naše organizacije pa je, da zbudé vse one tovariše, ki še spijo v svoji nezavednosti, da takoj vstanejo in pristopijo k našim tovarišem, ki so organizirani in pomagajo

se sobojevati za bodočnost življenja. Vedno imejmo pred očmi: iz malega raste veliko. Čim širše drevo, tem več sadja, čim več članov, tem več uspeha.

Razne okrožnice.

Okrožnica št. 46-VI. Predmet: Posojila — brezobrestna. Vsem službenim edinicam! Generalna direkcija drž. železnice nas z odlokom F. O. št. 4682 z dne 20. aprila t. l. obvešča, da je člen 260 finančnega zakona za leto 1926-27 razveljavil določbe člena 107 zakona o državnem prometnem osebju, po katerem se uslužbenecem ob nujni potrebi sme dovoliti brezobrestno posojilo do višine trimesečne plače in stanarine.

O tem obvestite vse podrejeno osebje in ne predlagajte posiljal nobenih prošenj več za omenjena posojila. — Direktor: Dr. Borko l. r.

(Op. ur. Cenjeni čitatelji naj oprostijo, da te okrožnice nismo vsled preobilnega gradiva že v zadnji številki objavili.)

Okrožnica št. 49-VI. Predmet: Bolniško stanje žel. uslužbenecv radi kile. Dogaja se, da vodijo gg. železniški zdravniki člani b. f. po več mesecev v bolniškem stanju radi kile, katero navadno spravljajo člani v zvezo s kako nezgodo, ne da bi žel. zdravniki poslali dotičnega na Oblastno upravo humanitarnih fondov takoj ko se javi bolnim, s predpisom za kilni pas ali pa z nakaznico v bolnico k operaciji. Napačno je zato voditi člana z diagnozo »kila« v bolniškem stanju, ne da se takoj ukrene brez vsakega odlašanja.

Ako uslužbenec, ki je prejel kilni pas, ne odgovarja več zahtevam svoje kategorije, naj ga pošlje pristojna službena edinica s tiskovino 28b o. z. s primerno izpolnjenim »izidom in mnenjem« k okrožnici 50-VI—25 do žel. zdravnika, da se izjavi, ako tega že ni sam od sebe storil glede službene uporabnosti v obče in z ozirom na sedanjo zaposlenost posebej.

Superarbitrije oddaja sanitetni šef, oziroma stalna lekarska komisija. Za direktorja: Inž. Scheller l. r.

Okrožnica št. 13-V—26. Predmet: davek na prejemke telesnih delavcev. V smislu čl. 177 finančnega zakona za leto 1926-27, objavljenega v Službenih Novinah št. 72 iz elta 1926, plačujejo telesni delavci, ki prejemajo svoje prejemke od države, davek v celi kraljevini po čl. 5 zakona o odmeri davka za leto 1921-22 v Srbiji in Črnigori.

Na podlagi te zakonite določbe plačujejo vsi delavci direkcije državnih železnic Ljubljana od 1. aprila 1926 naprej na neposrednem davku 0.77% celokupnih prejemkov ter odpadajoči invalidski davek in komorsko doklado.

Invalidski davek se odmerja in pobira po vsoti neposrednega davka za 1926. in 1927. davčno leto po naslednji lestvici:

Invalidski davek znaša: Na odmerjeni neposredni davek:

D 4.—	do všteti D 20.—
« 12.—	do všteti « 50.—
« 24.—	do všteti « 100.—
« 48.—	do všteti « 200.—
« 74.—	do všteti « 300.—
« 124.—	do všteti « 500.—
« 174.—	do všteti « 700.—
« 250.—	do všteti « 1000.—
« 378.—	do všteti « 1500.—
« 520.—	do všteti « 2000.—
« 840.—	do všteti « 3000.—
« 1200.—	do všteti « 4000.—
« 1600.—	do všteti « 5000.—

Komorska doklada se odmerja in pobira s 50% invalidskega davka.

Primer: Na letni davek D 89.94 pri delavcu, ki dela v turnusu in prejema urnino po D 4.— za 8 ur dnevno in 365 dni v letu, odpade letno D 24.— inv. davka, torej mesečno D 2.—, na komorno doklado pa letno D 12.— ali mesečno D 1.—.

Slično je postopati pri delavcih, ki ob nedeljah in praznikih ne delajo in se jim zato upošteva leto samo 300 delavnih dni.

Pripomnimo, da za trošnine ni odtegniti davka.

Čistilne pavšale je smatrati kot delavske prejemke, je torej odtegovati od teh zneskov odpadajoči neposredni in invalidski davek ter komorno doklado.

Zneske zgoraj navedenih davkov je zaračunati v spisku obustav obrazec GKMS 12 in sicer je vpisati vsako vrsto davka v posebni rubriki s primernim nadpisom. Za dobo do 24. aprila t. l. je odtegniti zneske naknadno v računski dobi od 25. aprila do 24. maja t. l. in to ločeno od zneska za dobo od 25. aprila do 24. maja t. l. in za vsako vrsto davka posebej v primernih rubrikah, s posebnim nadpisom. Direktor: Dr. Borko.

Iz osrednjega odbora.

Iz osrednjega odbora. Dne 19. maja se je vršila 5. redna seja osrednjega odbora Prometne Zveze. Udeležba je bila, kakor navadno, polnoštevilna; dobro je bila zastopana tudi skupina Maribor. V splošnem se je ugotovilo, da se posamezne podružnice krepko razvijajo, oziroma nove ustanovljajo. Tekom prihodnjega meseca se ustanovita podružnici Tezno in Celje. Iz Hrvatske se je oglašilo čez 140 članov iz posameznih krajev in prog. Za tem se delajo predpriprave za ustanovitev plačilnic v Ponikvi in Grobelnem. Železničarji na progi Rimske Toplice—Zid. msot se polagoma oglašajo drug za drugim za vstop k Prometni Zvezi. Plačilnice št. II, Pesnica in Ruše se pridno organizirajo, da se kmalu prekrste v podružnice. Razveseljivo je dejstvo, da je ena največjih skupin, mariborska, ki deluje izborna. Njeni predlogi centrali so tako globoko in vsestransko zamišljeni, da je treba posvetiti vse moči temu delu, da se vsi ti predlogi izvrše in uresničijo. V prvi vrsti je smatrala podružnica za potrebno, da si kategorije razdele svoje delo in to se bo zgodilo tako, da se ustanovijo razni odseki, katerih bi bilo zaenkrat deset v področju mariborske skupine. Ko bo pa se pokazala potreba, oziroma, ko bo zadostno število organiziranih, se bodo ustanovili še odseki za one kategorije, ki v sedanjih še niso zastopane. Ti odseki bodo predvsem pripravljali in zbirali potreben material za razne osnutke, oz. dopolnila k osnutkom. Nadalje se ustanovi poseben veselčni odsek, ki bo imel nalogo, vse potrebno pripraviti, da se bo v poletju priredila veselica v korist obolelim in ponesrečenim železničarjem. Zivahna debata se je razvila glede uradnih ur v društvenih prostorih. Sklenilo se je, da bosta vedno po dva člana odbora ob nedeljah stalno na razpolago, in sicer od 9. do 11. ure dopoldne. Vsako soboto, od 4. do 6. ure zvečer bo pa v društveni pisarni tovariš strokovni tajnik, ki bo članstvu na razpolago za vsa pojasnila. Osobito bo za zunanje skupine PZ primerno, da lahko dobijo ta čas vsa potrebna pojasnila. Z ozirom na to, da članstvo tu in tam neredno prejema list, se je sklenilo, da se ta nered zasleduje in krivce naznani pristojni oblasti.

Za tiskovni sklad »Železničarskega Vestnika« je daroval naš tovariš Gorenjak Franc iz Konjic 100 dinarjev. Iskrena hvala! Želimo obilo posnemalcev.

Dopisi.

Ruše. Dne 13. maja 1926 se je vršil pri nas sestanek članov Prometne Zveze. Tovariš Mlakar kot zastopnik centralnega odbora PZ v Mariboru, je podal obširno poročilo o delu in o bodočih smernicah organizacije ter poudarjal, da je nujno potrebno, da se organizira vsak železničar. Kapitalisti, zavedajoč se, da delavstvo ni več tako solidarno kot je bilo nekdanj, se pripravljajo, da bi zadali čim težje udarce delavstvu sploh. Ker so še itak danes razmere skoraj nevdružne in da se še v tem naskokom ne poslabšajo, je dolžnost, da se or-

ganizirajo vsi, kateri si morajo služiti svoj kruh pri tujih ljudeh. Da ne izvzamemo našega železničarskega položaja, ki je ravno tako na sporni točki, in da si še naše eksistence ne poslabšamo, je potrebno, da nas vsi železničarji podpirajo v našem poštemem in pravičnem boju za naše pravice. Navzoči smo z zadovoljstvom vzeli na znanje dveurno poročilo zastopnika centrale ter obljubili, da bomo vsak v svojem krogu delali na to, da se organizira vsak, tudi najzadnji železniški delavec v Prometni Zvezi. Vsi v organizaciji!

Podružnica Maribor je na svoji seji dne 15. t. m. med drugim sklenila, da se v smislu pravilnika ustanovijo razni odseki, kakor uradniški odsek, kateremu bi pripadali postajni in administrativni uradniki; potem odsek nadsprevednikov, sprevodnikov, zaviračev ter premikačev; odsek skladiščnikov, skladiščnih paznikov, skladiščnih slug in nakladnikov; nadalje odsek nakretnikov, kretnikov in blokovnikov; odsek skladiščnega in postajnega delavstva; progovni pazniki, čuvaji in obhodniki dobijo tudi svoj odsek; svoj odsek si osnujejo tudi strojevodje in kurjači; istotako je posebno potreben odsek za rokodelce iz delavnice in kurilnice, kakor kovače, ključavničarje, tesarje, mizarje, slikarje itd. Poseben odsek zopet tvori pomož. in stroj. osebje. Dana je pa še možnost, da se še ustanovijo odseki za ono železniško osebje, ki bi se ne moglo opredeliti v nobeden zgoraj omenjeni odsek, pač pa pod pogojem, če jih je zadostno število, da se spleča poseben odsek ustanovljati.

Ti posamezni odseki bi tvorili zase svojo celoto, ki bi bili v tesni medsebojni zvezi in skupaj tvorili mariborsko podružnico PZ. Namen teh odsekov bi bil povsem se strokovno izobraževati, za slučaj izdaje raznih zakonov, bi se potrebni protipredlogi najprej pretresali v teh odsekih. Ker le prizadeti sam bo najbolj vedel, kje ga čevljev žuli.

Dovolili bi pa si že sedaj opozoriti vse člane, da bi ta grupacija po odsekih ne odtujila članov ene in iste podružnice. Delokrog skupine ali podružnice ostane s tem popolnoma neizpremenjen. Delati moramo kakor udi enega telesa za skupni blagor, sicer vsak na svoj način pa za skupni namen: izboljšati razmere vsega železničarskega stanu. Kakor noge in roke delajo, da želodec dobi svoj del in ta zopet v kri spremenjeno hrano, ki cirkulira po nogah in rokah, vrača prvim, da zamorejo delovati naprej vsak po svojem načinu za ohranitev celega telesa, tako je treba, da si odseki vsak na svoj način pripomorejo k skupnemu uspehu vseh tovarišev železničarjev.

Razno.

Alkohol je strup, ki se nahaja v vseh alkoholnih pijačah. Mnogo naših ljudi je že zastrupil. To so tudi spoznali železničarji v Belovaru in so ustanovili iz lastnega nagiba protialkoholno društvo.

Analfabeti v naši državi. Po številu analfabetov se pozna kultura prebivalcev države. Statistika nam kaže, da je v Sloveniji prav malo analfabetov, in sicer le 5%, kar pove, da smo Slovenci na visoki stopnji kulture. Hrvatska ima 70%, Srbija pa celo 90% analfabetov.

V novi Zelandiji se je kazenski sistem za jetnike že leta 1901 popolnoma predrugačil. Istega leta so tam zaprli vse stare kaznilnice. Ustanovili so za kaznjence gospodarske naselbine, kjer se pečajo s poljedelstvom, živinorejo, sadjarstvom in vrtnarstvom. Delajo pa tudi pri zidanju različnih stavb, pri gradbi cest, mostov in žag. Pa tudi v opekarnah so zaposleni kaznjenci. Za svoje opravilo dobijo primerno plačilo. Pazniki niso oboroženi in opravljajo isto delo kot kaznjenci. V svojih naselbinah, ki so namesto prejšnjih jetnišnic, imajo vso svobodo. Izobrazujejo se, da smejo obiskat večerne tečaje. Za duševno hrano, ki bi naj oblačila njihova srca in očistila njihove duše, dobijo dobre knjige in časopise, katere smejo čitati do 9. ure zvečer. A ne samo to. V kaznjencih hoče ta novi sistem zbuditi spoštovanje do samega sebe in samozavest. Zato jim puste zvečer obiskati kino in gleda-

lišča, ako dajo častno besedo, da se po končani predstavi takoj vrnejo v naselbino. Vsi so dosedaj držali dano besedo in opazili je, da se število jetnikov znatno znižuje. Nam se to ravnanje s kaznjenci zdi prav smelo; gotovo pa je, da imajo v Novi Zelandiji prav lepe uspehe.

Iz razprave o proračunu ministertva za promet.

(Dalje.)

Ako bi g. minister in vsi drugi, ki hočejo dvigniti železniško upravo, res to hotelo, potem bi moral skrbeti, da bi se vse potrebno pripravilo za spremembo slabega zakona o žel. osebju in za spremembo pravilnikov, ki jih je jako mnogo. Sklicati bi moral konferenco in na to konferenco bi moral povabiti zastopnike vseh strokovnih organizacij. Tukaj pa vidimo, da pokliče samo zastopnike svoje stranke. Dasiravno vemo, da se tudi druge strokovne organizacije, bodisi naše, socialistične ali kake druge, prosile gospoda ministra, da jih upošteva, vendar jih gospod minister nikdar noče klicati, kadar se vrše kake konference ali posvetovanja.

Omenjam še tukaj prav posebno žalosten položaj delavcev v delavnicah in na progah. Ti ljudje še do danes niso dosegli stalnosti, dasiravno se jim je to že od vseh ministrov opetovano obljubilo. Ker ti delavci nimajo stalnosti, tudi niso pravilno oskrbljeni za slučaj nesreče, onemoglosti in starosti. Kako krivično se postopa z delavstvom v državnih delavnicah in na progi, bi lahko govoril cele ure. Delavske organizacije zahtevajo že leta in leta, da se uredi vprašanje njihove stalnosti, a vse zamanj. Kako žalosten je položaj teh delavcev, naj vam služi slučaj, ki se je pripetil nekemu železničarju v Mariboru. Ta je v delavnici pri brušenju jekla oslepel. Eno oko je popolnoma izgubil, drugo je močno poškodovano. In kaj se je zgodilo s tem človekom? Temu delavcu, ki ima 32 let službe, je dala železniška uprava 700 D odpravnine in ga vrgla na cesto, kjer naj žalostno pogine.

Važno vprašanje personalne politike je stanovanjsko vprašanje. Bivši minister gospod Sušnik je izvršil, kar se tiče stanovanjskega vprašanja železničarjev največ in bi bil tudi zadovoljil stanovanjskim potrebam železničarjev, da ni moral prerano zapustiti svojega mesta. To nam potrjujejo izjave železničarjev ne samo naših organizacij, ampak tudi izjave železničarjev nam nasprotnih skupin. Njegovi nasledniki v tem oziru ne ganejo niti z mezincem. Potrebno bi bilo podpreti privatno stavbno inicijativo železničarjev samih. Pomislimo, da imamo še danes vedno preko 1000 družin železničarjev v Zagrebu, Ljubljani in Mariboru, Osjeku, Zemunu, Topčideru in drugod v preperelih vozovih in smrdljivih barakah, kar je največje zlo za družine naših železničarjev. Opozarjam, da je 50 odstotkov članov železniških družin, ki morajo prebivati v vagonih ali barakah, jetičnih. (Fr. Kremžar: Čujte, gospod minister! Karl Škulj: Na eni strani imamo ministrstvo za narodno zdravje, na drugi pa gnezdišča za tuberkulozo!) Direktno kulturni škandal je, da državna ustanova, katera z neznosno visokimi tarifi sigurno dela z železnico velik dobiček, izroča svoje pridne uslužbenke ne samo bedi, ampak jih pušči vsled stanovanjske bede propadati in telesno hirati. V Beogradu kakor tudi v Sloveniji in na Hrvatskem imajo železničarji več stavbenih organizacij in zadrug, katere naj bi železniška uprava podpirala. Ali za vse to »ima još vremena«.

Železnica je navečje transportno podjetje, ne samo pri nas, ampak tudi v drugih državah. To transportno podjetje ne bi smelo služiti ne vladi, ne režimu ali posameznim strankam, ampak skupnosti naroda. To transportno podjetje ne bi smelo imeti fiskalnega sistema. Mi pa vidimo, da ima naša železniška politika to smer, da ima železnica fiskalni namen. Opažamo, da je na primer, posebno sedanji gospod minister uvedel v železniško administracijo princip centralizacije. Dosedaj so imeli pokrajinske oblastne direkcije

pravice, da so potrebne stvari za delavnice, za kurilnice itd. naročevale pri domačih trgovcih, pri domačih industrijalcih itd. Pred kratkim pa so v ministrstvu, oziroma v generalni direkciji izdelali načrt, da se vse to centralizira in sicer tako, da bodo naši slovenski industrijalci, slovenski trgovci in slovenski kmetje izključeni od dobav za železnice. Gospod minister je rekel, da bodo tudi naši ljudje imeli priliko udeleževati se licitacij. Toda, gospod minister, mi prav dobro vemo, kako se vršijo razne državne nabave in licitacije. — Imam tukaj podatke, in če gospod minister želi, mi morem z njimi postreči. Imamo marsikatero stvar, ki nekaterim gospodom ne bi bile ljube. Interesantno bi bilo, če bi tukaj navedel, kako se dobavlja premog za direkcijo v Zagrebu, kako se dobavlja za direkcijo v Subotici, kako se postopa v delavnicah v Nišu, v Brodu itd. Nimam časa, da bi vse to natanko razložil, ker mi naš skupščinski pravilnik tega ne dopušča. (Mirko Neudorfer: Kažite, da čujemo. Ivan Vesenjaj: Kaj je s plombami, koje liferuje jedna Ruskinja? Fr. Smodej: Najboljši človek je takoj premeščen, ako nekaj reče.) O načinu, kako se pri nas vrši dobava, kako se te dobave oddajajo, hočem govoriti. Imam poseben kapitel za to, gospodje, bodite samo nekoliko bolj potrpežljivi.

Kar se tiče naše administracije, moram tukaj poudariti, da je veliko zlo posebno okorni zakon v državnem računovodstvu. Moje mnenje je tudi in tudi mnenje mnogih je, da bi se železnice morale osvoboditi okorelega zakona o drž. računovodstvu. Ako se je moglo naše državno paroplovstvo osvoboditi od zakona o drž. računovodstvu, je tembolj potrebno, da se tega zakona osvobodijo železnice.

Ker je g. Neudorfer želel, da bi navedel nekatere slučaje, kake zlorabe se pri nas dogajajo glede dobav, naj vam, gospodje, navedem nekaj slučajev. Interesanten je predvsem slučaj, kako se dobavlja premog za zagrebško direkcijo. To je danes javna tajnost; časopisje je že pisalo o tem in tudi tukaj se je o tem govorilo, da se pri dobavi premoga v Zagrebu nekaj godi. Prosim, gospodje, da imate toliko potrpljenja in da me mirno poslušate, da ne bom govoril samo za stenografe, da pride v stenografski zapisnik, ampak da to slišite vi in gospod minister. Časopisje že dolgo časa namiguje, in to se tudi javno govori, da imajo tajno in vendar glavno besedo pri nabavljanju premoga za zagrebško direkcijo nemški, hrvatski in srbski židje. V letu 1925 je direkcija Zagreb poleg dobrega premoga (angleški in trboveljski) kupovala ogromne večine manj vrednega premoga in sicer po mnogo višjih cenah, nego je plačevala dober premog. Dočim je plačevala fini angleški premog dvojne vrednosti po ceni 430 D za tona in trboveljskega po 320 D, je kupila manj vredni premog Ivanopolje 15.000 ton po 400 D, Lepoglava 300 ton

po 420 D, Pitomača 15.000 po 300 D, Liverič 2000 ton po 400 D, Liverič orehovec 2000 ton po 385 D, Jelena 10.000 ton po 420 D, Mines 18.000 po 410 D, Krapina 10.000 ton po 400 D, Radoboj—Mirna 5000 ton po 400 D franco vagon tovor na postajo.

Dalje prihodnjič.

Listnica uredništva.

Dopisnike se opozarja, da je sklep redakcije vsakega 8. in 24. v mesecu. Pišite s črnilom razločno in samo na eni strani pole.

Popravek. V poslovniku Prometne zveze, ki je bil objavljen v številu 2, se je zgodila neljuba tiskovna pomota pri čl. 44, ki se pravilno glasi: § 44. Istotako plačujejo normalno članarino vseh vrst upokojenci, ki pristopijo v organizacijo že kot upokojenci, v starosti do 40. leta in so jim tako tudi zajamčene vse pravice, kot jih imajo aktivni člani. — Prosimo, da nam člani to oprostite in to pomoto v listu številu 2 popravijo.

Kuhinjsko posodo

pločevinasto, postekleno, lahke vrste, kakor tudi posebno težke vrste, vsaki gospodinjici znano pod prvovrstno znamko »Herkules«. In aluminijevu posodo, litoželezno in postekleno posodo. — Nadalje vse kuhinjske potrebščine, kakor mline za meso, orehe, kavo, mak in poper. Tehtnice za kuhinjo in meropreizkusne za trgovce z uteži. Ribeže ravne, okrogle, polokrogle in oplate. Lopatice za oglje, pepel in smeti. Sita, deske za testo in valjarje. — Likalnice. — Razne oblike za vsakovrstno pecivo. Kutije za špicerijo in dišave. — Kotličke in šibe za sneg. — Solnike, ročke za mlekonosače, razne servise, cedila za juho, čaj, testo in salato. — Vedrice, umivalnike z vrčem. — Stiskalnice za ocvirke in krompir. Različno izdelane samovare. — Škafje, okrogle in oval. — Lonce za kuhanje perila in perilnice. — Vse to in še mnogo drugega prepotrebne blaga dobite po konkurenčni ceni, tudi ceneje kot v žel. konzumih pri

:-:-: A. VICEL, MARIBOR :-:-:
Glavni trg št. 5. 12

Cenejšje kot pri

razprodaji

dobite pri I. Trpinu, Maribor, Glavni trg št. 17 vsakovrstno manufakturno blago po čudovito nizkih cenah. — Železničarji znižane cene. —11

Lepe fotografije dobite! Fotoateljé M. JAPELJ, Maribor, Aleksandrova c. 25. Trgovski dom. Železničarji znižane cene! 5

Čevlje do najfinejšje izdelave izdeluje po najnižjih cenah Kristovič Ant., čevljar v Studencih, Kralja Petra c. št. 68. Prevezema tudi vsakovrstna popravila. 3 24

Šegula Štefan, čevljarski mojster v Studencih, Aleksandrova cesta 13 izdeluje vsakovrstne čevlje po meri. Železničarjem dajem tudi na obroke. 8

Najtoplejšje se priporoča cenjenim železničarjem za izdelavo civ. oblek in žel. uniform. Matija Mesarič, krojaški mojster, Maribor, Maistrova ulica št. 16. 7

Klobuke, dežne plašče

perilo, čevlje, gamaše, dežnike, nogavice itd. kupite najcenejšje pri

Jakob Lah, Maribor 10

samo Glavni trg št. 2. samo

Tiskarna sv. Cirila v Mariboru

r. z. z o. z.

se priporoča za tiskanje knjig, brošur, vabil, vizitk, računov, lepakov in drugih tiskovin.

V Knjigarni in prodajalni Cirilove tiskarne na Koroški cesti št. 5 in v Podružnici te knjigarne in prodajalne v Aleksandrovi cesti št. 6 dobiš dobro in poceni: papir, pisarniški, pisemski, ovojni, svileni in prešani za kinč; svinčnike, peresa, ravnila, črnilo in druge potrebščine; vsakovrstne knjige, leposlovne in šolske ter razne molitvenike. 9