

ŽELEZNIČAR

Glasilno „Saveza železničarjev“ v Jugoslaviji.

Izhaja 5. in 20. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo. — Rokopisi se ne vračajo.

Uredništvo in upravnništvo se nahaja v Ljubljani, Selenburg. ul. 6.

Naročnina:

za celo leto 40 K
za pol leta 20 „
za četrt leta 10 „
Posamezna številka K 2 K.

Štev. 7.

V Ljubljani, 20. aprila 1922.

Leto XIV.

Železničarji! Praznujte primerno in dostojno naš praznik 1. majnik!

S svojim nastopom pokažite, da ste sedanjih razmer v vsakem oziru siti! Povejte mogotcem glasno in odločno, da si ne pustite krstiti svojih težko priborenih pravic, predvsem naših skromnih socialnih zakonov! Zahtevajte energično, povečanje Vam po vseh človeških pravicah pripadajočega večjega koščka kruha. Spominjajte se ta dan bližajočega se občnega zbora „Saveza železničarjev Jugoslavije“ in dajte svojim odposlancem nanj vezana navodila, da se organizacija okrepi in ojači, da Vam bo mogla ta nuditi, kar je njena naloga in kar od nje pričakujete!

Živel delavski praznik 1. majnik! Živel naš Savez!

Belgrajska konferenca.

Vsled preoblike snovi, nam ni bilo doslej mogoče poročati o velevažni konferenci, ki se je vršila dne 25. II. t. l. v Belgradu. Nadomestiti hočemo ta izostanek v današnji številki vsaj v izvlečku.

Na konferenco so bili vabljeni vsi prizadeti krogi, vse politične stranke in zastopniki tiska. Železničarje so zastopale delavske zbornice iz vse države, glavni delavski Savez in koalirne organizacije. Konference se je udeležila tudi belgrajska trgovska in obrtna zbornica in časnikarstvo, med tem ko so jo, izven socialističnega, prezrli vsi ostali parlamentarni klubi.

Konferenco je otvoril sodr. Pešič, predsednik belgrajske delavske zbornice. V imenu železničarjev je konferenco pozdravil Jovan Stanojevič, Aca Dimič v imenu belgrajske trgovske in obrtne zbornice in je sočasno izjavil, da se bo zbornica vmešavala v razprave konference le v toliko, kolikor se tiče prometa na železnicah, ne pa glede plač železniških uslužbencev. Sodr. Luka Pavičević je pojasnil, da je promet v tesni zvezi z vprašanjem železniških razmer. Po tem uvodu je prešla konferenca v razpravo dnevnega reda.

Prvi je čital svoje poročilo sodr. Sima Vučković. Njegovo poročilo je bilo strokovno v najmanjših podrobnostih izdelano in je vsebovalo v glavnem sledeče:

Največje težkoče je, pri vzpostavitvi razdejanih srbskih železnic, provzročila skrb za nabavo materiala in pa pomanjkanje osebja. Neuporabni so stroji. Premog je slabe kakovosti. Vozovi pokvarjeni. To so vzroki negotovega in nerednega prometa. Vlaki se izrabljajo, dokler je le mogoče in niso povsem upropaščeni. Vse to seveda provzroča veliko škodo. Primanjkuje nam potrebnih signalov, kar ovira premik. Dobri semafori so nam neznan, istotako tehtnice, rampe, mostovi. Vse to otežkuje trgovske potrebe prometa.

Kako je z osebnim vprašanjem? Proge so 1070 km dolge, delovne sile pa so znižane na 1/3 predvojne dobe. Naraščaja nimamo izven onega, ki ga vzgaja protekcijonizem, ki je naše največje zlo. Končuje: Če hočemo razvoj in red v trgovini ter blagostanje države — potem moramo predvsem urediti železničarsko vprašanje.

Sodr. Bogdan Krekič primerja naše železnice z onimi inozemstva, ter dokazuje, da so pri nas najgorje, vzlic temu, da je požrtvovalnost našega delavstva največja. Vsled slabih gmotnih razmer bodo izgubile železnice vse svoje delavce v korist zasebnim podjetjem, zasebna pa one iz inozemstva.

Sodr. Jeronim Lukič govori o škodi, ki jo provzročajo razni strokovnjaki. Predpostavljenim se postavljajo novinci z pol- ali enoletno službo. Delavnice kupujejo svoje potrebščine po zakotnih trgovinah. En stroj v popravilu je čakal 14 dni na 4 vijake, drugi ravno tako dolgo na en vzmet. Premog bi bil raben, če bi se strokovnjaško razdelil. Danes, gospoda moja, vozimo najvažnejše vlake z stroji, ki so ležali že nekaj let v starem železu. Jaz sam sem pripeljal v snegu vlak do Sibina, naprej ni šlo več. Moralo se mi je progo očistiti. — V Vinokovcih so stroji zamrznili, strojevodji pa se je od mraza odtrgala koža raz noge, ko je sezul čevelj. — Trgovci, ki vsega tega ne vidijo in ne vedo, vpijejo: železničarji nočejo delati, oni vrše sabotažo. — Mi brez sredstev zahtevamo predujmov, oni pa vpijejo: strojevodje imajo kredit, a nimajo ga kurjači. Jaz sem moral za kurjača jamčiti, da je dobil predujm, ker se mu ga kot delavcu ni zaupalo, ker bi se inače ne mogel vrniti v Zagreb. — Država mu tega jamstva ni dala. Dokazuje, da imajo dandanes uslužbenci po 27 urni službi le eno uro odpočitka. Ni se toraj čuditi, če kdo v službi zaspi, vzlic temu, da si je vsakdo v svesti, da postavlja s tem svoje življenje v nevarnost. Potnik, ki se je vozil 10 ur prijetno v svojem vozu, je vesel, ko je končal svojo pot, brzih nog hiti proti domu, da se odpočije, strojno osebje pa nima po 27 urni naporni službi niti časa misliti na odmor.

Sodr. Sekulič (Ogulin) govori o pasivnih krajih, kakor je Lika in Primorje, od koder prihaja.

Toži, da so imeli strahovito zimo od 20—25 gradov mraza. S strojem je prebijal celi 2 uri 7 metrov debel sneg, konečno pa je ostal brez pare in odstraniti je moral ogenj. En cent koruze stane tam 1850 kron in radi jo kupujejo, da se se vsaj do sita najedo. Po pravici se naziva Lika naši Sibiriji, kajti 116 kilometrov v njej se vozi po puščavi. Pravi: denarja nimamo ne za hrano pa tudi ne za stanovanje.

Sodr. Jovan Jakšič, zastopnik sarajevske delavske zbornice trdi, da je položaj delavstva, vsled krize v deželi in v finančah, tako težaven. Denar se neprestano tiska, njegova vrednost pa dnevno pada, plače pa ostajajo neizpremenjene. Glavni vzrok temu je, ker nimamo v državnem proračunu ravnotežja: ena nesreča goni drugo. Urediti je treba finance, podjetja pa na tehnično višino dvigniti. Dosedanje gospodarstvo je nevzdržljivo, uslužbenci se pripravljajo, da zapuste svoja mesta in jih zamenjajo s takimi slug in beračev, ker pričakujejo tam veliko več koristi.

Zahteva, da se železničarjem prizna pravica štrajkati, ker je štrajk ekonomsko bojno sredstvo.

Železničarji imajo za gospodarske potrebe splošnosti veliko več smisla nego buržuazija.

Sodr. Jurič (Sarajevo) povdarja, da so razmere na ozkotirni železnici ravnotako neznosne, kakor na normalnih. Od 5000 vagonov jih je 3000 pokvarjenih. Tračnice so obrabljene. 7 do 8 milimetrov obrabljena tračnica, bi se ne smela več uporabljati, toda na Ivanu (to je gora med Mostarom in Sarajevom), kjer je najopasnejše mesto cele proge, so tračnice za 1—1½ centimetra obrabljene. Nabava tračnic se je dovolila baš v trenutku, ko se je železo podražilo. Uradniki so, če hočejo svojo službo opravljati, primorani, da si kupujejo črnilo iz lastnih sredstev.

Zahteva, da se upošteva zahteve železniških ravnateljstev, kajti le ona vedo kaj potrebujejo. Govori o znižanju števila uradništva in o nepoznanju zakonov, ter opozarja na Jakovljevičevo odredbo, po kateri bi moralo sarajevsko ravnateljstvo tekom treh dni staviti predlog za znižanje števila uradnikov. Napada finančnega ministra, ki je odobrill sarajevskemu ravnateljstvu za nakup potrebnih stvari, tako horendno svoto, da bi se zanjo promet lahko vzdrževal celih 14 dni, za osobne izdatke 6000 delavcev in 3000 nastavljenecv pa toliko, da bi se jih, po teh proporcijah, moralo 5500 odpustiti. Tako pojmovanje naziva s klasično primero absurdnega strokovnjaka za zelno mizo. Najlepše je, pravi, da so ne izdane odredbe medsebojno v diametralnem nasprotstvu in da šef kabineta ne pozna ne položaja pa tudi ne zakonov podrejenih mu oblastnih ravnateljstev.

Značilno je — zaključuje — da se prometno ministrstvo ne upa pogajati z železničarji.

Sodr. Stojković (Subotica) pravi, da se je tako zakon kakor knjigovodstvo preživelo, ker ovira nabavo materiala. Zahteva, da se pusti ravnateljstvom pravica, da svoje potrebščine sama nabavljajo. Pravi: Jaz sem kupoval prage po 25 dinarjev, medtem, ko jih je država plačevala po 28 dinarjev. Ko se je od trgovca zahtevala taksa 2½ od sto, je on povišal ceno za 3½ dinarje, tako da stane danes prag 2850 para. Povdarja, da se trgovce muči z izplačilom po 5—6 mesecev, o čemur seveda slednji računajo in temu odgovarjajoče tudi svoje cene določajo.

Po dogovoru, ki ga ima njegovo ravnateljstvo, plačuje država liferantom po 6½ obresti, če ga v teku 20 dni ne izplača. Izplačuje se pač obresti ne pa glavnice — kajti blagajne so polne praznote.

Gosp. Korošec (Ljubljana) pravi: uže štiri leta zahtevamo, da se iz pet obstoječih zakonov napravi enoten. Druzega ne zahtevamo, obljub smo pa siti.

Povdarja, da so cene že za 50% prehitale naše zahteve.

Sodr. **Nachtigal** (Maribor). Vsega bi bilo dosti, pravi, če bi bile delavnice v redu. Da pa temu ni tako so krivi vsi ministri drug za drugim. Krivi so ker nočejo ali pa ne znajo pomagati. Če bi se v vseh delavnicah tako delalo, kakor se dela v Mariboru, bi bilo dovolj strojev na razpolago. Letos se je v Mariboru izgotovilo 5617 vagonov in 74 strojev, kar vse je tako kakor novo. Opozarja, da so delavske plače prenizke in da je to vzrok, da delavstvo zapušča službo in se v druge države izseljuje, po največ na Dunaj, kjer zopet naše stroje in naše vagone popravljajo in to z veliko večjim zaslužkom nego doma, kar je seveda v škodo našo in naše države.

Sodr. **Likar** (Delavska zbornica v Ljubljani) povdarja, da so železnice pasivne in da stojimo neposredno pred katastrofo. Zahteva, da se položaj delavstva izboljša.

Aca Dimič (trgovec) izjavlja, da je na tej konferenci precej slišal, kar mu doslej ni bilo znano. Prometni minister je trdil, da ste smrtno bolni, Vi pravite, da je proti tej bolezni zdravil in še nade da okrevate. Videl je v letih 1912-13, da je v vrstah železničarjev veliko več požrtvovalnosti, kakor pri ostalih slojih, in zato upa, da bodo tudi v sedanjih dobi žrtvovali vse, med tem ko pričakuje, da se bo tudi njim v vsakem oziru zadostilo.

Predlaga, da se ta zadeva prepusti trgovski in delavski zbornici, da oni zbereta ves material, da se delavska zbornica upozna z vsemi zahtevami in da potem ona skliče po preteku enega meseca novo konferenco.

Ne zahtevajte vse, kar se naenkrat dobiti ne more. Dva vprašanja sta prva in najvažnejša; zagotovitev gmočnega položaja uslužbencev in zagotovitev prometa. Delavska zbornica naj povzame inicijativo za zbiranje, ureditev in klasifikacijo materijala, čim se to zgodi, naj skliče konferenco.

Sodr. **Luka Pavičević** (Belgrad, Glavni radnički Savez) je mnenja, da le zadovoljen delavec oddaja tudi dobro delo. Osvaja predlog gosp. Ace Dimiča z sodelovanjem železničarjev. Povsem razume, da se morajo res z delavcu mesečno plačo 450 dinarjev in inženirjev z plačo mesečnih 3000 kron, krčiti čreva.

V državni upravi, je po njegovem mnenju, birokratizem, ki je alfa in omega vsega znanja. Razpravljajoča vprašanja se ne bodo rešila s poslovodji, temveč z železničarji, stroji itd. Z 500—600 dinarji se ne more vestno vršiti službe.

(„Jaz imam 3800 kron, imam pa tudi 4 otroke“ medklic soodr. Lukiča).

Zahteva sporazum z ostalimi zbornicami v svrhu čimprej rešitve razpravnih zadev.

Joca **Stanojevič** se zahvaljuje predstavnikom zbornic, ker so se vabilu odzvali in so konferenco posetili. Prosi jih, da naj pazijo, da zadeva ne ostane na sedanjem mestu in da ne zaspi ter predlaga resolucijo, ki smo jo objavili v zadnji številki našega lista. Konferenca se je zaključila ob 13.10 uri.

Po tej konferenci je utihnilo belgrajsko časopisje, ki je preje stalno napadalo železničarje ter jih nazivalo s saboterji. Tudi minister je opustil te svoje neslanosti, postal pa je nekoliko uljudnejši in mehkejši.

Kje smo mi in kje so oni.

Naša, danes bratska železničarska organizacija v Nemški Avstriji je praznovala, dne 2. aprila tridesetletnico svojega obstoja. — V Jugoslaviji ne bo nikdar nobena organizacija takega slavlja doživela. — Zato nas zanima, če pogledamo nekoliko nazaj v zgodovino te organizacije, katero smo sami preživljali, ter jo primerjamo z našimi razmerami. Res, nam niso bila pota s cveticami posuta in hudo je bilo — toda to je bilo pred tridesetimi leti v absolutistični Avstriji, ki je menda že takrat mejila z nami. Kar smo takrat, torej pred tridesetimi leti preživljali, to preživljamo sedaj zopet, le s to izpremembo, da ne več v modernih, temveč v azijskih formah. Oni, ki so v tej organizaciji sodelovali, ki so se borili včasih pod najtežjimi pogoji, ki so pa uživali plodove svojega napa, ti se z zadoščenjem spominjajo bivših dni.

Seveda je teh med jugoslovanskimi železničarji le še pičlo število, ki bo pa do prihodnje obletnice povsem izginilo, kajti zato skrbe z vso vnemo naši „državotvorni“ elementi. Vzlic temu, pa bo morda vendar zanimalo kakega mlajšega železničarja, kako je bilo nekaj, in po katerih potih so avstrijski železničarji korakali, da so se vsaj deloma svojemu cilju približali. **Marcel Žorga**, ki takrat seveda še ni bil narodni poslanec, bo rekel; zato so železničarji s svojimi zahtevami uspevali, ker so bili njih vodi-

telji policijski špijoni, Viktor Adler pa plačan vladni hlapec. Pri nas seveda, ker imamo na vodilnih mestih samo kristalnočiste poštenjake, ki od vlade ne zahtevajo drugega kakor milosti, je stvar nekoliko drugačna in zato tudi vsi napori železničarjev, ne le nimajo uspeha, temveč jih pogrezajo v vedno večje zlo.

Toda pogledajmo kako je bilo.

V osemdesetih in devetdesetih letih — minulega stoletja — je vladala v Avstriji strašna reakcija, le nekoliko milejša, kakor jo danes preživljamo. Takrat so jo karakterizirali z besedami nazadnjaškega državnika Giskre, ki je rekel: Socijalno vprašanje se ustavi pred Bodembachom. Danes je v tem pogledu že bolje in takih reakcionarjev ni več na svetu, zato pa so drugi premeteni diplomatje, ki s sramežljivo zakritimi besedami moderno žele, da se ves milijonski ruski narod preseli v večnost in da se mu tam kar najbolje godi. Giskra je hotel takrat reči, da v Avstriji „nema riječi v socialnom pitanju, da se ne dovoljava radničkih pokreta, da se ne sme stavkati in da se bodo delavska vprašanja že z „Vagabundengesetzom“ rešila.“ To je bilo zlo, toda hvala Bogu, saj je trideset let za nami. Danes tega ni nikjer več, le prav daleč od nas se sliši, da se delavsko vprašanje še z zapori in batinami rešuje.

Vzlic vsemu zlu pa so se delavske organizacije dvigale in da železničarska ni bila na zadnjem mestu, ni treba posebno povdarjati. Začela so se preganjanja — ta igra se vedno ponavlja — in da so bili pri teh zopet železničarji prvi na redu, je tudi umevno. Ko se je imel ustvariti temelj organizaciji, je lepo opisal njen prvi predsednik soodr. Müller poset prvega tozadevnega shoda: „Udeleženci so se plazili krog zborovalnega prostora, premotrivoč z bistrimi očmi eden drugega, kdo bo prvi vstopil v zborovalni prostor. Vsakemu je tičal strah v očeh. Počasi in previdno, drug za drugim so se ojunčili in vstopili so. Vsak pa je ostal v obližju vrat, kajti previdnost ni še nikoli škodovala. Ko je shod započel, so mirno poslušali novi evangelij, pa vendar se s strahom ozirajo po maloštevilnih sosedih, ker je vsak dobro vedel, da je med 40 navzočimi, ena dobra tretjina „direkcijskih špijonov“. Meščansko časopisje se je unisono oglasilo in zahtevalo je od pomoči — preganjanja so se začela. Prvi predsedniki in tajniki, prvi funkcionarji, prvi zaupniki, vse je sfrčalo brez pardona na ulico — samo da se ubije organizacijo. Nešteto je bilo žrtev, organizacija pa je rastla in rastla. Rastla pa je zato, ker je bila beda železničarjev tako velika, da so se morali poleg vseh žrtev, tudi še boriti za svoje človečanske pravice.

Policijska vedno in povsod zvesta svojim tradicijam, je železniškim upravam požrtvovalno pomagala preganjati bedne in lačne železničarje. Vse tiste, ki so sklicevali shode po § 2. zbor. zak. je pozaprla in jih izgnala. Socijalistična stranka pa je bila takrat še šibka in ni mogla žrtev ščititi. Tiste čase železničarji niso poznali drugega zakona kakor: **kazenski zakon**. Železničarji so si sicer ustvarili organizacijo, toda priznana ni bila. Niti pravice prositi, se jim ni priznalo. Zgodilo se je celo, da je predložil poslanec nepodpisane pritožbe železničarjev parlamentu, ker se ni upal nihče podpisati, dobro vedoč, kaj bi v takem slučaju sledilo. Pri tej priliki je dejal vladni zastopnik: Priznam, da bi bilo prav, če bi se moglo železničarjem več dati, toda gospoda poslanca opozarjam, da je zelo nevarno na ta način podpirati nezadovoljnost med ljudmi.

Leta 1892. je bila organizacija ustanovljena, toda že l. 1897. je bila potem ko jo je rajni dr. Krek, kot poslanec pete kurije, v parlamentu, vehementno napadel, kot „državi nevarna“, razpuščena. Nastopili so še hujši časi in preganjanja so se podvojila (Gutmanov sistem v Ljubljani, ki se še dandanes trdovratno vzdržuje). Organizacija pa ni propadla. Preko svojega lista „Eisenbahner“ so železničarji potom naročnine vplačevali svoje mesečne prispevke in organizacija je ostala. List je započel boj proti vladi in dne 1. aprila ji je dejal: Nezakonitost, katere se napram železničarjem poslužujete, se bo na naši vzdržljivosti razbila. Prepričali se boste o tem, kajti uvideli boste, da se mi ne damo zadržati v našem pravičnem boju za naše pravice. In res! Organizacija je reakcijo preživela in zmagala je!

Seveda so jo tudi kasneje preganjali, toda le v njeno korist, kajti rastla in narastla je. Ker drugače ni šlo, so skušali jo s tem uničiti, da so ustvarili nacionalne, krščansko-socijalne in druge žolte organizacije, toda vse zaman.

Leta 1905. je bila organizacija že tako močna, da je lahko vstopila v boj za pravice svojih članov. Na vseh progah se je pojavila pasivna resistenca, ki je trajala 6 dni. Promet je bil skoraj povsem ustavljen. Vlada je bila vznemirjena, dvor nervozen. Žolte organizacije so skušale, da boj železničarjev

preprečijo, vendar je zavednost in solidarnost železničarjev zmagala in s posredovanjem socialističnega kluba je prišlo do pogajanj, ki so imela uspeh in so se zaključila v smislu zahtev organizacije. Vlada, katera preje ni hotela slišati o železničarski organizaciji, se je morala ukloniti in se z njo pogajati. Organizacija je prebila led. To je bil mejnik v zgodovini železničarskega gibanja in od te dobe sije tudi avstrijskim železničarjem lepše solnce.

Toda železničarska organizacija se ima še vedno boriti proti nevarnemu protivniku kapitalizmu in tega se železničarji povsem zavedajo. Ona vodi pametno gospodarsko politiko, izogiblje pa se doslednje vseh pustolovščin in tako je prav.

Vse težkoče, ki jih je organizacija prebila, so premagane in ona je danes v Avstriji faktor, s katerim mora danes vsaka vlada računati, kar je pred nedolгим, železniški minister v parlamentu javno priznal. Preganjana in prezirana organizacija je dospela do moči, katero se mora upoštevati.

Tako in nič drugače, kakor naši avstrijski sodrugi moramo delati tudi mi, če hočemo priti do moči in ugleda.

Moč pa je predpogoj zmage!

Zakon o drag. dokladah

aktivnih uslužbencev, vpokojencev in vpokojenk državnih saobračajnih ustanov.

Člen 1.

Aktivni uslužbenci, vpokojenci in vpokojenke dobivajo razven osnovne plače (penzije) še draginjske doklade po odredbi tega zakona.

Draginjske doklade so sledeče:

Osebnne, doklade za stanovanje in rodbinske doklade.

Višina osebnih doklad, doklad za stanovanje se odreja napram višini plače (penzije) in napram mestu službovanja.

Člen 2.

Z ozirom na osebne doklade delijo se mesta službovanja na 5 draginjskih razredov in sicer:

I. razred: Beograd, Srešak.

II. razred: mesta v Primorju, Novi Sad, Split, mesta Srbije in Črnogore, Zagreb in Zemun.

III. razred: Ljubljana, Maribor, mesta v Dalmaciji, mesta v Prekmurju, Sarajevu, Subotica, mesteca in vasi v Srbiji in Črni gori.

IV. razred: Banja Luka, Bjelovar, Bihač, Celje, Gospič, Kočevje, Kranj, Logatec, Mostar, Novi Vinodolski, Novomesto, Ogulin, Pančevo, Osijek, Petrovaradin, Ptuj, Sisak, Sremski Karlovci, Travnik in Varaždin.

V. razred: Vsi ostali kraji.

Člen 3.

Z ozirom na doklade za stanovanje uvrščajo se nekateri kraji službovanja v tri stanarinske razrede in sicer:

I. razred: Beograd, Sušak.

II. razred: Mesta Srbije in Črnogore.

III. razred: Mesteca in vasi Srbije in Črnogore.

Ostali kraji niso uvrščeni v nikak stanarinski razred in jim ne pripada doklada za stanovanje.

Člen 4.

Aktivni „tehnički“ ukazni uradniki dobivajo osebne doklade po naslednji tabeli:

Letna plača:	Draginjski razred:				
	Dinarjev dnevno:				
	I.	II.	III.	IV.	V.
Do 2999	30	28	26	24	22
od 3000 do 4999	32	30	28	26	24
od 5000 do 7499	34	32	30	28	26
od 7500	37	35	33	31	29

Administrativni pisarniški uradniki v ministarstvu saobračaja in direkcija dobivajo draginjske doklade po zakonu o draginjskih dokladah državnih službenika gradjanskog i vojnog reda, penzionera i penzionerka.

Člen 5.

Letna plača	Člen 5.				
	I.	II.	III.	IV.	V.
Do 2000	27	26	24	21	19
nad 2000	29	28	26	23	21

Člen 6.

Aktivni sluge dobivajo osebne doklade in sicer: V prvem draginjskem razredu dnevno 19 Din. V drugem, tretjem in četrtm razredu dnevno 18 Din.

V petem razredu dnevno 17 Din.

Člen 7.

Pomožno osebje dobiva osebne doklade po sledeči tabeli:

Uradniški pripravniki:

	I.	II.	III.	IV.	V.
do polaganja II. strokovnega izpita	22	21	20	19	18
po izpitu	23	22	21	20	19
poduradniški aspiranti do avtorizacije odnosno položenega izpita	21	20	19	18	17
po avtorizaciji, odnosno položenem izpitu	22	21	20	19	18
Vse ostalo pomožno osebje	20	19	18	17	16

Člen 8.

Aktivnim uslužbencem in vpokojencem, ako so poklicani k vojakom pripada osebna draginjska doklada kakor jim pritiče v civilu. Za slučaj, da bi jim z ozirom na vojaški čin pripadala večja doklada od one v civilu, jim pritiče osebna doklada tega (vojaškega) čina.

Obroki v naturi ali denarna odškodnina za hrano, ako bi katera od teh kategorij dobivala za čas vojaške dolžnosti, se odbijajo od osebne draginjske doklade.

Člen 9.

Uslužbenci na Sušaku dobivajo poleg višjih draginjskih doklad, dokler traja okupacija še posebne doklade in sicer:

Uradniki z letno plačo do 4999—9 Din dnevno.

Uradniki z letno plačo nad 5000—12 Din dnevno.

Poduradniki, sluge in ostalo osebje — 5 Din dnevno.

Člen 10.

A.

Vpokojenci in vpokojenke po čl. 4., ki imajo pokojnino v kronah, dobivajo osebne draginjske doklade brez razlike na draginjski razred in sicer:

do 2999 K penzije 13 Din dnevno.

od 3000 K penzije 17 Din dnevno.

B.

Vpokojenci in vpokojenke vseh kategorij po členu 5., 6. in 7., ki imajo pokojnino v kronah, dobivajo draginjske doklade brez razlike na draginjski razred po 9 Din dnevno.

C.

Vpokojenci in vpokojenke, kategorije po čl. 4., ki imajo penzijo v dinarjih dobivajo draginjske doklade po sledeči tabeli:

draginjski razred:

letna penzija	I.	II.	III.	IV.	V.
do 2999 Din	12	11	10	10	10
od 3000 Din	13	12	11	11	11

D.

Vpokojenci in vpokojenke vseh kategorij po členu 5., 6. in 7., ki imajo pokojnino v dinarjih, dobivajo osebne draginjske doklade po sledeči tabeli:

draginjski razred:

dinarjev dnevno	I.	II.	III.	IV.	V.
	10	9	8	8	8

Člen 11.

Vpokojenci in vpokojenke, ki imajo osebno penzijo, a so vpokojeni po dovršenju polne službene dobe, dobivajo draginjske doklade iz čl. 1., kakor uslužbenci onega čina, iz katerega so vpokojeni.

Člen 12.

Osebe, ki dobivajo milostne oskrbnine ali življenjske rente na podlagi in v okviru penzijskih zakonov, odnosno zakonskih predpisov, ki so še v veljavi, dobivajo iste draginjske doklade, kot vpokojenci.

Člen 13.

Sirote saobračajnih uslužbencev brez očeta in matere dobivajo osebno draginjsko doklado po 5 dinarjev dnevno, a to pod pogoji, ki so veljavni za vpokojence z ozirom na pravico na osebne doklade.

Člen 14.

Aktivni uradniki, ki služijo v krajih, imenovanih v členu 3., dobivajo doklado za stanovanje po sledeči tabeli:

stanarinski razred:

	I.	II.	III.
letna plača:			
do 2999	9	6	6
od 3000 do 4999	12	7	7
od 5000 do 7499	18	12	12
od 7500	23	16	16

Člen 15.

Vpokojenci in vpokojenke v krajih, imenovanih v členu 3., dobivajo doklado za stanovanje in sicer:

stanarinski razred:

	I.	II.	III.
letna penzija:			
do 2999	7	6	4
od 3000 in več	6	5	3

Člen 16.

Odredbe zakona o draginjskih dokladah državnih uslužbencev gradjanskog vojnog reda, vpokojencev in vpokojenk členu 24. do vključno 45. in členu 47., veljajo tudi za aktivne uslužbenke vpokojencev in vpokojenk saobračajnih ustanov.

Člen 17.

Aktivni uslužbenci, pri katerih se utrdi, da so prijavi neresnične podatke za prejem draginjskih doklad in jih na podlagi teh podatkov tudi prejeto, se bodo kaznovali.

1. Z odvzemanjem plače do 3 mesecev in

2. z izgubo pravice na rodbinske doklade za leto dni.

Vpokojenec ali vpokojenka, ako prijavi neresnične podatke za prejem draginjske doklade in jih na podlagi teh podatkov prejeto, se kaznujejo z odvzemanjem tako osebne, kakor tudi rodbinske draginjske doklade za leto dni.

Poleg prej omenjenih bo vsak tak uslužbenec, odnosno vpokojenec ali vpokojenka tudi sodnijsko obtožen za delo „prevare“.

Poroki na prijavih, s katerimi se zahteva draginjska doklada, so odgovorni i v kazenskem in materialnem pogledu kakor prosilec sam. Oni zapadejo isti kazni, kakor je v tem členu predvidena za prosilca, za določitev kazni, odvzema plače kakor tudi kazni, izgube draginjske doklade aktivnih uslužbencev in vpokojencev, so pristojni in sicer:

Za osebje ministarstva saobračaja: ministar saobračaja, a za osebje oblastnih direktij, generalne direktije, direktije za rečno brodarstvo, oziroma pomorsko brodarstvo direktor dotične direktije.

Proti rešitvi direktorja ima uslužbenec ali vpokojenec pravico žalbe na ministra saobračaja, katerega rešitev je v vsakem slučaju izvršna.

Vse oblasti in jedinice saobračajnih ustanov so dolžne najstrožje paziti nad pravilnim izvršenjem teh določb in vsako nepravilnost prijaviti direktorju, odnosno ministru saobračaja v svrhu določitve kazni in nadaljnjega postopanja.

Člen 18.

Pooblašča se ministar saobračaja, da v sporazumu z ministrom financ izda vsa potrebna pojasnila radi pravilnega izvrševanja tega zakona. Ta pojasnila ministra saobračaja so obvezna.

Člen 19.

Vse osebje državnih saobračajnih ustanov, ki ni navedeno v tem zakonu, dobiva nadalje dosevanje draginjske doklade. Pooblašča se ministarski svet, na predlog ministra saobračaja, da regulira njih draginjske doklade.

Člen 20.

V slučaju potrebe pooblašča se ministarski svet, da na predlog ministra saobračaja v sporazumu s finančnim odborom zakonodajne skupščine ta zakon izmenja ali dopolni kakor tudi, da službeno mesto uvrsti v drugi draginjski razred in da za kako službeno mesto prizna tudi doklado za stanovanje kateregakoli draginjskega razreda.

Člen 21.

Ta zakon stopi v veljavo od 1. januarja 1922. Od tega dne prestane veljavnost vseh drugih določb, kolikor njih veljavnost ni podaljšana po čl. 19. tega zakona.

Privatunternehmungen schon einigemal aufgebessert, den deutschen Eisenbahnern wurden sie zweimal reguliert, den tschechischen den dortigen Teuerungsverhältnissen angepaßt und dreimal wurden sie den deutsch-österreichischen erhöht.

Selbstredend kamen diese Verbesserungen nicht vom Himmel herabgefallen, sondern sie waren das Resultat schwerer aber ernster Kämpfe. Auch wir kämpften nach unserer Kampfweise. Unsere Genossen im Auslande buchen Erfolge in ihrer Bilanz, denn sie kämpften in geschlossenen Kampfereihen einer alten gut geschulten Organisation, die in Deutsch-Österreich eben ihren dreißigjährigen Bestand feiert. Wir kämpften ohne Organisation, oder wenn sie wollen in zwanzig Organisationen aber mit Frasen, leeren Drohungen, weitgeöffneten Mäulern, alle früheren Erfahrungen in altes Eisen begrabend und haben die Passiva in unserer Bilanz um eine fortlaufende Nummer vermehrt. Allerdings hat hievon kein Eisenbahner etwas abzubeissen. Diejenigen aber, die etwas abgebissen haben, halten sich in der Reserve.

Logisch folgert aus dem oben Gesagten, daß unsere Eisenbahner, beziehungsweise ihre Führer, keine besondere Kautzköpfeln sind, am wenigsten diejenigen, die alle vierzehn Tage mit einer neuen Organisationsform auftauchen. Die Eisenbahner auswärts stehen stramm in ihren Kampforganisationen und können daher mit Recht und Aussicht ihre Forderungen stellen, unsere lehrt man, wenn nicht mit Worten, so mit Beispielen, nach oben zubetteln. Dies aber war noch nie ein bewährtes Kampfmittel. **Die Herren haben für Bettler nur Fußtritte.**

Aus diesen Erfahrungen sollten unsere Eisenbahner die nötigen Schlüsse ziehen. Die Schule, die sie im letzten Hlabjahre durchmachten, soll nicht zwecklos gewesen sein. Sie könnten gelernt haben, daß die Wege, die der Genossen des Auslandes fruchtbringender sind und eher zum Ziele führen. Die Genossen sollten nämlich wissen, daß die Ziele unserer ausländischen Genossen, mit unseren vollkommen übereinstimmen. Der Unterschied besteht nur darin, daß sie ihre Köpfe schonen und andern das Mauerrennen überlassen, bei uns aber ist es eben verkehrt. Auch wir brauchen und sollen nicht betteln. **Wir fordern unsere Rechte. Wir arbeiten und haben infolgedessen ein Recht auf's Leben.**

Dieses Recht vertreten wir für uns und für unsere Familien und wir sind überzeugt, daß keiner von uns feige dieses Recht im Stiche lassen wird, wenn man uns lebend zu begraben versucht.

Wir machten einen Fehltritt und giengen in die Koalition. Viele waren nämlich der Meinung, daß man damit die Grundlage zu einer kompakten Organisation schaffen wird. Weit gefehlt, ebenso als mit den gegenwärtig so begeistert propagierenden neutralen Organisationen die einen wolkenschweren Hintergrund haben. Die Koalition brachte daß nicht, was man von ihr erwartete. Der Grund liegt darin daß die nationalen Organisationen deswegen sich der Koalition anschlossen, um ihre Mitglieder mit ihrer Kampfbegeisterung zu übertölpeln, tatsächlich aber den Herrschenden Schergendienste zu leisten. Wann immer es notthat energischer hervorzutreten, blieben die Nationalen immer vorsichtig im Hintergrunde. Aber auch dies genügte ihnen nicht. Sie warfen auch den schon gelungenen Aktionen Prügel unter die Füße und hintertrieben so manches, was als perfekt galt. So war es beispielsweise mit dem Gesetze über die Teuerungszulagen, welches trotzdem es Gesetzeskraft hat, dennoch nicht durchgeführt ist, weil es die „nationalen“ Maulhelden in Belgrad sabotieren. Gleichzeitig mit dem Gesetze der Staatsangestellten trat auch das Gesetz für die Eisenbahner am 18. Februar l. J. in Kraft. Den öffentlichen Angestellten wurden die nun gebührenden Bezüge am 1. April ausbezahlt, die Eisenbahner können warten, bis es den, in den nationalen Organisationen organisierten Machern, unter der Führung der Pädelsführer Joca Stanojevič und Ivan Držič, beliebt, dem Spiele ein Ende zu setzen. Diese Leute sind das Hemmniß für die Auszahlung der längst fälligen Bezüge.

Als das neue Gesetz über die Teuerungszulagen schon Kraft hatte und veröffentlicht war, berichteten die Belgrader Blätter:

„Die Konferenz der Delegierten des Verbandes der nationalen Organisationen beendete vorgestern im Eisenbahnministerium ihre Arbeit.“

Diese Konferenz tagte hinter dem Rücken und ohne Wissen der Koalition. Was sie arbeitete, ist nicht schwer zu erraten, denn es liegt klar an der Hand und macht sich in der Nichtauszahlung der Teuerungszulagen fühlbar. Dieser hinterlistige Vorgang hat das eine gute geschaffen, er hat nämlich die Koalition zertrümmert.

Warum geht's bei uns nicht.

Über 5 Monate lang kämpfen schon die jugoslawischen Eisenbahner um die Aufbesserung ihrer Existenzbedingungen. Bisher erfolglos. In dieser Zeitperiode wurden die Gehälter und Löhne in den

Eisenbahner! Auch in diesem Falle habt ihr neuerlich den Beweis, daß ihr Euch nur auf sich selbst verlassen könnt.

Fort mit den Parasiten von links und rechts und wie ein Mann in Euere Organisation.

Es lebe der „Savez“ der Eisenbahner Jugoslaviens!

Dajte železničarjem, kar jim gre!

Govor posl. Jos. Kopača na 43. seji Narodne skupščine. Dalje.

Gospodje narodni poslanci! Jaz sem sam izročil osebno v ministrstvu saobračaja 416 imen s prošnjo, naj se dotični železniški uslužbenci sprejmejo nazaj v službo. Naš klub je prevzel garancijo, da so to pošteni uslužbenci. Gospod prejšnji železniški minister Joca Jovanovič je uvidel, da se dela tem uslužbencem krivica, in je odredil komisijo, ki je odšla na lice mesta in preiskala vsak posamezni slučaj. Ta komisija je izrekla odločitev, da se morajo razen dveh vsi oni uslužbenci sprejeti nazaj, ker ni proti njim nobenih pomislekov.

Gospod Joca Jovanovič je odšel, ker imamo pri nas toliko vladnih kriz, da je vsakdo minister samo za trenutek, potem pa se že mora pripraviti na odhod, da se izprazni mesto, da se bo usedel drug na njegovo stolico. Tako je tudi gospod Joca Jovanovič zapustil mesto železniškega ministra in na njegovo mesto je prišel nam vsem dobro znani minister na razpoloženju gospod Velizar Jankovič. Lahko si predstavite veliko razliko med Velizarjem Jankovičem in med Joco Jovanovičem. Dočim je minister Joca Jovanovič odredil to komisijo, jo je minister Velizar Jankovič ukinil in zahteval, da vsak posamezni uslužbenec uložijo prošnjo in plača kolek 2 Din za prošnjo in 5 Din za odgovor, tako da je iztisnil iz teh odpuščenih železničarjev zadnje groše. Vse te prošnje leže še danes v prometnem ministrstvu in nikdo ni dobil na svojo prošnjo niti odgovora.

Gospodje! Vi pravite: „Uslužbenci naj z veseljem delajo!“ Vrag naj vzame tako veselje, če mora človek stiskati svoj jermen vsak dan za eno luknjo skupaj, da drži njegove hlače pokoncu! Zraven naj pa še opravlja odgovorno delo na železnici!

Kakor je z uslužbenci pri prometni službi in po postajah, tako je tudi z delavci v delavnicah. Delavci strokovnjaki po naših delavnicah so že pobasali svojo culico in odhajajo drug za drugim

preko meje, eden na Madžarsko, drugi v Avstrijo, ker nočejo gladu krepiti v svoji domovini. Oprostite ta izraz, ni parlamentaren, a človek se mora včasih tudi malo razjeziti, ko vidi, da je vse slepo in gluho in da lahko govori, kolikor hoče, a ga nikdo ne posluša. Ljudje, ki so odgovorni, da je naš promet tako slab, so vsi pobegnili iz dvorane. Nočejo slišati svojih grehov. (Medklic: „Neprijetno jim je.“) Ako primerjamo plače teh delavcev strokovnjakov v delavnicah na železnici s plačami strokovnih delavcev v privatnih podjetjih, bomo našli, da imajo delavci v železniški službi do 75% nižjo plačo nego delavci v drugih delavnicah. Mi smo bili vsi prepričani, da je to nekak sistem in da gospod Jelič nalašč tira strokovnjake iz železniških delavnic radi tega, ker se je osnovala v Brodu tovarna vagonov, da bo lažje dobil od železnice strokovne delavce za svojo tovarno, v kateri postane ravnatelj, kakor sem čul.

Naša državna železnica se je pogodila z južno železnico, da popravlja južna železnica v Mariboru lokomotive državnih železnic. Toda južna železnica je rekla: Jaz ne morem prevzeti popravil strojev v moji delavnici, ker moram plačati delavce, a moram čakati 4—5 mesecev in poslati vsak mesec koga v Beograd, da terja finančnega ministra, preden dobim plačano svoje delo. Jaz pa moram plačati delavcem točno, kadar je plačilni rok.

Ako pogledamo zagrebško delavnico, je ta delavnica sposobna, da lahko fabricira vagone in stroje ter prevzame popravila raznovrstnih strojev. Toda, prijatelji, tretjino strokovno izobraženih delavcev so vrgli na cesto. Od onih dveh tretjin, ki ste ostali, je en del sam odšel, ker ne more več delati pod takimi pogoji; ostali delavci pa in tisti, ki so se nanovo nabrali, so ljudje, ki so dobri kot pomožni delavci, ki pa ne morejo stamostojno delati v oni delavnici. Tako je prišlo do tega, da je produkcija tako nazadovala, da lahko rečemo, da se v tej delavnici izdelala samo polovica dotičnega blaga, kolikor se je izdelalo pred vojno.

In še nekaj drugega je! Materiala manjka. Gospod minister je govoril o materialu, da bi potreboval 30 milijonov dinarjev za nakup materiala. Toda uredbe te birokratične železniške uprave so take, da načelnik delavnice ne sme porabiti več nego 5.000 dinarjev za nabavo sirovega materiala, katerega rabi. Sedaj se pa dogodi slučaj, da dobi načelnik delavnice kako večjo ponudbo. Lansko leto je dobil n. pr. ponudbo, da kupi zelo poceni baker. Mislim, da je bil kilogram bakra na razpolago po 35 kron. Bila je večja količina; če se ne motim, ga je bilo 10 vagonov. Načelnik delavnice je poročal

o tem v Beograd. Iz Beograda je prišel odgovor šele čez 3 mesece v Zagreb, da sme delavnica kupiti dotični baker. Toda dotični prodajalec je bil postavil kratek rok — menda 10 dni — v katerem je treba baker kupiti. Seveda sedaj ni čakal 3 mesece in dotični žid je prodal baker po 49 kron drugam.

Navedel bi Vam lahko še druge slučaje, kako se v naši železniški delavnici nabavlja blago. Pločevina se n. pr. kupuje v Zagrebu pri „grajzlerjih“ (branjevcih). Grede kar v trgovino in kupijo 200 kg pločevine za delavnico, v kateri dela 3000 delavcev.

(Dalje prihodnjič.)

Splošno kreditno društvo v Ljubljani

registrovana zadruga z omejeno zavezo

sprejema **hranilne vloge** vsak delavnik od 8. do 13. ure in jih obrestuje po čistih

4%

Rentni davek plača društvo iz svojega. Večje in stalne vloge se obrestujejo po dogovoru.

Posejila daje svojim zadržnikom proti vknjižbi, na osebni kredit proti poroštvu ali zastavi vrednostnih papirjev. — Menice se eskomtujejo po bančni obrestni meri.

Edini, res delavski denarni zavod.

ADALBERT KASSIG, Ljubljana

Židovska ulica.

Zavod za uniformo, krznar in izdelovatelj čepic priporoča

svojo veliko zalogo vsakovrstnih uniformskih predmetov za železničarje, kakor: čepice, rosete, gumbe, znore, piščalke i. t. d. Čepice zimske in letne za strojevodje, kurjače i. t. d. v raznih oblikah in po najnižjih cenah. **Postrežba točna.**

Konsumno društvo za Slovenijo

Telefon inter. štev. 178. — Brz. naslov
»Kodes Ljubljana«.

Ljubljana

Poštni predal št. 13. — Poštni čekovni račun štev. 10.532.

Hranilni oddelek

sprejema **hranilne vloge** in jih obrestuje od dne vloge do dne dviga po

4½% večje vloge proti polletni odpovedi po **5%**

Hranilne vloge sprejemajo osebno ali po položnicah **centrala v Ljubljani** ali pa **podružnice:**

6 v Ljubljani; dalje: Kamnik, Borovnica, Litija, Tržič, Sv. Ana, Križe, Radovljica, Gorje, Kor. Bela, Sava, Jesenice, Mojstrana, Kr. Gora, Radeče, Celje, Štore, Šoštanj, Ljubno, Poljčane, Rogatec, Pragersko, Ptuj, Maribor, Ribnica na Pohorju, Fala, Št. Lovrenc na Pohorju, Guštanj, Prevalje, Leše, Mežice, Črna I., Črna II

Sodrug, vlagajmo vse prihranke v lastno hranilnico, katere hranilni kapital znaša že danes **nad 3 milijone kron.**

Član društva postane lahko vsak. **Pristopati se zamore v vseh gori navedenih podružnicah. — Delež 200 kron. Pristopnina 10 kron.**