

# 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. 4.

Maribor, dne 18. februarja 1927.

II. letnik.

### Ali ima smisel, da je PZ včlanjena v JSZ?

Prometna zveza je organizacija železničarjev, Jugoslovanska strokovna zveza pa je organizacija delavcev v obče in obe organizaciji temeljita na krščansko-socialnih načelih. Torej načela obeh organizacij so ena in ista. Ostane še samo vprašanje, ali je železničar delavec? Brez dvoma bo rekel eden, uradniki, vsaj višji uradniki pa niso, bo trdil drugi. Torej rešiti je treba še samo vprašanje, ali je uradnik delavec ali ne? Delavec — da, uradnik je delavec. Svoječasno je bil uradnik več ali manj le duševni delavec, dandanes, ko imamo že več kategorij uradništv, imamo celo skupine uradnikov, ki so tudi ročni delavci. Kaj pa višji uradniki? Tudi oni so delavci, duševni delavci. Samo da se jih ne smatra rado kot takšne, tudi sami niso zadovoljni s tem stanovskim naslovom (saj gotovo ne vsi, ali pa še mogoče boljše: le malokateri), pa so vendar tudi delavci.

Torej ta predsodek, da PZ ne more biti včlanjena v JSZ, če hoče biti organizacija vseh železničarjev, — tudi uradnikov — ne drži.

Sedaj se pa vprašajmo, kakšnega pomena je to, oziroma kaj ima PZ od JSZ? Nepobitno dejstvo je, da čimveč nas je, ki imamo iste zahteve, iste težnje, ob skupnem nastopu, toliko več lahko dosežemo, ker je naša sila jačja.

Iz tega sledi, da PZ, če je včlanjena v JSZ in kot takšna stavi svoje zahteve na merodajnih mestih, zmore veliko več, kakor pa če zahteva samo v imenu svojih članov. In ako se delo skupnega interesa vsega delavstva razdeli zopet sorazmerno med vso delavstvo, je produkt tega samoumevno veliko večji. Pa tudi naša načela nas silijo samo po sebi k temu, o tem pa drugič več.

### Reorganizacija prometne službe.

Zadnja leta zasedajo prometno ministrstvo razni »stručnjaki« in »nestručnjaki«, ki pa imajo brez izjeme vsi nekaj skupnega. Vsi čutijo potrebo, reorganizirati prometno službo. Navadno vsak začne uslužbenstvo kar na debelo zalagati z novimi okrožnicami. Eden obljubljuje vse mogoče, drugi zopet grozi. Pa pustimo to za drugič.

Sedanji prometni minister je obljubil, da bo postavil železnice na komercialno bazo. Kako misli to storiti, ne vemo. Tudi videli še nismo dosedaj kaj takega, kar bi nas lahko spominjalo na njegovo obljubo. In kakor je pri tem ministru, tako je bilo tudi pri prejšnjih. Če pomislimo samo na naše proge, kako se te vzdržujejo, kedaj so bile zadnjič popravljene in da se vsako leto tozadevni krediti precej zmanjšujejo, se pač ne smemo čuditi, če se bo promet nekega lepega dne ustavil.

Kakor se štedi z denarjem za material, podobno in še bolj težko je dobiti potrebnega kredita za osobe. Dobro so znani slučaji pri posameznih jedinicah, ko so vodstva pošiljali delavstvo na brezplačne dopuste, pa ne mogoče zato, ker ni bilo dela. Kaj še, kredita ni bilo, dela pa čez glavo.

Pri vsem tem »šparanju« pa ima naša država vsako leto večmilijonske izgube. Med tem, ko n. pr. nemške drž. železnice dajejo mesečno 50—60 milijonov mark čistega dobička, kar predstavlja približno 25% celokupnih dohodkov železnic. Ali tam tudi tako »šparajo«? Naš zastopnik, ki se je udeležil III. mednarodnega kongresa krščanskih železničarskih organizacij v Kölnu, nam je pravil, kar je na lastne oči videl, namreč: železničarji so tam dobro plačani. Ne čutijo pomanjkanja kakor mi. Ne le, da si lahko privoščijo pošteno hrano, tudi stanu primerno se lahko oblačijo. Če ima progovni delavec tam štirisobno stanovanje, kopalnico itd., se ne smemo čuditi. Delavec je tam cenjen. Ničesar država ne ukrene, ne da bi se prej posvetovala z zastopniki svojih uslužbencev, kakor dober kmet, ki samo ne zapoveduje svojim hlapcem, ampak sluša njih pametne nasvete in če so dobri, se tudi ravna po njih. V naši državi? Kujejo se razni zakoni, delajo se načrti o reorganizaciji železnic, pa k temu se ne pokličejo zastopniki železničarjev. Železničar se menda na železnice ne razume . . .

Komercializacija? Uvodoma smo omenili, da je sedajni prometni minister obljubil, postaviti naše železnice na komercialno bazo. Omenili smo tudi, da ne vemo, kako misli to izvesti, svetujemo mu pa, da tudi v tem oziru povpraša one države, ki jim daje železnica lep dobiček. Mi sami za sebe pa vemo, kakšen odgovor bo dobil. Mi stari delavei pri nekdamnem dobrem gospodarju vemo, da jim bosta Nemčija in Belgija odgovorile: Cenite svoje delavce, spoštujte njih delo; kadar boste snovali kakšne načrte, ne pozabite, da delavec, ki dela vse svoje življenje na progi, pozna svojo progo in bo on vedno najpametnejšo pogruntal. In drugo, kar bi mu svetovali ti dobri gospodarji železnic v drugih državah, bi bilo, zlasti če bi poznali ti našo progo tako dobro kakor mi: Pred vsem si popravite proge, če še hočete nekaj časa voziti!

### Strokovna izobrazba.

Če pogledamo malo okoli sebe, lahko opazimo, da se dandanes veliko več stori za strokovno izobrazbo, kakor se je pred par desetletij. Obrtné šole, vsaj v svojem sedajnem razmahu, razni prikrojevalni tečaji, so nekaj povsem novega. Pa ne samo obrtniki: krojači, čevljarji, zidarji, ključavničarji, tudi kmet se je začel strokovno izobraževati. Svoje sinove pridno pošilja v kmetijske šole z namenom, da bi znali, ko se vrnejo domov, rodovitna polja še boljše izrabiti, kakor jih je on sam. In mi, železničarji? Tudi mi imamo svojo višjo strokovno šolo. Imamo po ve-

njih jedinicah nalašč v to svrhu nastavljene železniške učitelje, ki imajo nalogo, svoje stanovske tovariše strokovno izobraževati. Pa to je še vse premalo! Potrebno bi bilo, da v tem oziru tudi organizacije nekaj storijo. Brez dvoma bi strokovne šole, ki bi jih vodile organizacije, bile bolj privlačne, da ne rečem tudi boljše. To pa pred vsem radi tega, ker bi bile te šole v celem svojem ustroju bolj svobodne. Na prosto bi bilo dano posamezniku, da si izbere najboljše in še več, sam kot član organizacije, torej tudi vodstva šole, bi lahko vplival na razvoj šole. Že ta zavest, to storim, ker sam hočem, ker hočem napredovati, se spopolnjevati in ne mogoče, ker moramo, bi marsikaterega dvignila. S tem pa še seveda ni rečeno, da bi obvezni pouk moral popolnoma odpasti. Nasprotno, to mora biti. Tega bi morali posečati vsi železničarji. Za tiste pa, ki bi se hoteli spopolnjevati, naj bi se jim še posebej nudila prilika višje izobrazbe v železniški stroki.

Da pa bi imelo vse to siguren uspeh, je brez dvoma nujno potrebno v organizaciji železniške službe marsikaj spremeniti. Pred vsem je treba iz železniške službe odpraviti vsako partizanstvo ter odstraniti vse, kar služi korupciji. Zmožnost se mora veliko višje ceniti, kakor se dandanes cenijo. Sposobnost se mora bolj vpoštevati in za gotovo stroke in mesta potrebna predizobrazba v službi boljše nagraditi. Stari znani rek, kdor za ničesar drugega ni, gre k pošti ali železnici, se mora spremeniti v: najboljše moči so pri železnici.

## Služitelji.

Marsikateri, vsaj neželezničar, ne ve, da imamo v naši stroki tudi služitelje. Kdo pa so to? V zakonu o promelnem osebju ni prav razločno pisano, kdo spada med te. V členu 11. imenovanega zakona stoji le: Za služiteljsko službo se zahteva pismenost in odsluženi rok pri vojski (za moške). Iz tega bi človek sklepal, da vsi železničarji, ki so stalno oziroma dalj časa pri železnici zaposleni in niso v uradniških ali zvaničniških kategorijah, so — če znajo pisati in so vojakom odslužili — služitelji. Pa temu ni tako. Imamo še veliko železničarjev, ki so že desetletja zaposleni pri železnici in se jim še ni posrečilo, doseči te visoke šarže. Prvo, kar se sme upravičeno zahtevati, je, da se vso delavstvo, ki je že eno leto pri železnici zaposleno in je dovolj izgleda, da bo imelo tudi v bodoče dovolj dela, da se ji hvrsti tja, kamor po svojem položaju spadajo. In druga zahteva služiteljev in tistih, ki imajo pravico to postati, je, da se jim plače zvišajo. Bode mogoče kateri rekel, to je predrzno od nas, da se to v sedajnih razmerah zahteva, ko še pač ni upanja, da bi se moglo takoj vse naenkrat ozdraviti. Ja, dragi, ali ne čakamo in »pardoniramo« vse mogoče že lepo število let! Kaj pa je to — 2100 Din na leto?! Gospodje, mogoče niti ne veste, da znaša začetna služiteljska plača letno, dobro pomnite: letno, samo 2100 Din, kaj pa je to?! Od nas ne more nihče več zahtevati, naj še koga pardoniramo. Ampak jako skromno je od nas, če zahtevamo, da se začetna služiteljska letna plača zviša na 5000 Din. To je minimum, ki ga imamo pravico zahtevati pod vsakim pogojem. Samoumevno je, da bi se po gotovih letih mogla plača zvišati, kakor do sedaj. Kot naslednjo plačo bi predlagali 5800 Din, potem 6600 Din, itd., tako, da bi služitelj, ko bi dosegel polna leta, dobil vsaj blizu 14.000 Din letne plače. To je jako skromna zahteva, zlasti če pomislimo, da bi štirje služitelji s svojimi najvišjimi osnovnimi plačami dosegli komaj enega uradnika I. kategorije v njegovi najvišji položajni plači. Kakšno razmerje pa vlada sedaj? Najvišja položajna plača služitelja znaša 6200 Din in uradnika I. kategorije pa 48.000 Din. Kakšna razlika je to? Drugi dobiva 40krat več kakor prvi. Če bi imel ta res 40kratne večje potrebe, kakor nas eden, recimo, da bi imel tolikrat večji želedec (ampak potem bi mogel biti njegov slonovemu podoben, naš pa ko-

košjemu). Nismo mu nevoščljivi, Bog ne daj, tudi ne zahtevamo, naj se mu zniža plača (če res toliko rabi), pač pa bi radi imeli, da bi gospodje v Beogradu že vendar enkrat uvideli, da so naši železci tudi človeški in ne kokošji!

## Seznam novih železniških prog.

V prvi polovici tega meseca so se v Beogradu vršile širše konference zastopnikov vseh gospodarskih korporacij iz cele naše države radi železniškega programa za nadaljnih 20 let. Po načrtu, ki so ga izdelali na teh konferencah, bi se naj gradile sledeče normalnotirne železniške proge. 1. Beograd—Pančevo. 2. Kragujevac—Kraljevo—Kosovska Mitrovica. 3. Beograd—Obrenovac—Šabac—Bjelina—Tuzla—Banjaluka. 4. Tuzla—Sarajevo—Mostar—Metkovič z odcepitvijo Mostar—Imotski—Split in Sarajevo—Bjelopolje—Kotor. 5. Prokuplje—Priština—Peč. 6. Peč—Andrijevič—Mateševo. 7. Koprivnica—Varaždin. 8. Beograd—Batajnica (dvojni tir) in Batajnica—Ruma. 9. Lapovo—Velika Planina (dvojni tir). 10. Sunja—Caprag (dvojni tir). 11. Skoplje—Tetovo—Prilep—Bitolj. 12. Zablježje—Lajkovac. 13. Kočevje—Šušaska proga. 14. Kočevje—Straža. 15. Požarevac—Majdanpek—Prahovo, Gradište—Donji Milanovac. 16. Raška—Sjenica—Uvac. 17. Kumanovo—Kriva Palanka. 18. Zaječar—Rešava—Markovac. 19. Bihac—Knin. 20. Šid—Baška—Palanka. 21. Št. Janž—Sevnica. 22. Prilep—Veles. 23. Lajkovac—Valjevo—Tuzla. 24. Rogatec—Krapina. 25. Kruševac—Kraljevo. 26. Slavonski Šamac—Zavidovič zveza s progo Sarajevo—Tuzla. 27. Obrenovac—Boljevac. 28. Kovin—Smederevo. 29. Stari Bečej—Novi Bečej. 30. Samoš—Orlovat. 31. Kostanjica—Dubica. 31a. Kostanjica—Glina. 32. Bjelina—Slavonska Rača. 33. Bjela crkva—Pančevo. 34. Podžena—Biograd na moru. 35. Zveza šušaska proge z Bakrom, Kraljevo, Senjem. 36. Bihac—Plitvica—Otočac—Kraljevič. 37. Krapina—Golubovec. 38. Garešnica—Banova jaruga. 39. Grubišno polje—Končanica. 40. Bihac—Korana—Karlovec. 41. Brežice—Novo mesto. 42. Pragersko—Rogaška Slatina. 43. Črnomelj—šušaska proga. 44. Kavadar—Sv. Gjorgje. 45. Kumanovo—Štip—Štrumica. 46. Košana—Pehčevo. 47. Bitolj—Ohrid—Štruga. 48. Vranja—Uroševac. 49. Prizren—Djakovica. 50. Kruševac—Tulare. 51. Našice—Vinkovci. 52. Split—Metkovič—Kotor. 53. Bijelina—Brčko—Dubica. 54. Pirot—Leskovac—Podujevo.

Razven tega so še v načrtu sledeče ozkotirne proge: 1. Obrenovac—Zvornik—Tuzla. 2. Prahovo—Zaječar. 3. Petrovac—Zaječar. 4. Ustipača—Foča—Bileče—Trebinje z odcepitvijo Bileče—Podgorica—Virpazar. 5. Zveza Banjaluka—gozdna železnica, ki vodi do travniške proge. 6. Gačko—Nevesinje—Čapljina. 7. Bugojno—Rama. 8. Prozor—sinjska proga. 9. Vrpolje—Banjaluka—Bos. Gradiška. 10. Knin—Šibenik. 11. Knin—Sinj. 12. Metkovič—Ploče. 13. Njemačka cunja—Kikinda.

## Iz osrednjega odbora.

Intervencije. Načelstvo PZ je vložilo potom Jugoslov. kluba na ministrstvo za promet naslednje intervencije: 1. Da se delavstvu v delavnici drž. železnice v Mariboru izdajo nemudoma pripadajoče legitimacije ter zaprosene proste vozovnice, katerih to delavstvo kljub prošnjam še ni dobilo. 2. Da se vobče vsemu delavstvu izdajo vezane legitimacije, kakor so jih imeli pod prejšnjo upravo. 3. Da se vdovi Mariji Jaušnik nakaže podpora, oziroma denarna pomoč po njenem umrlem možu, ki je služboval pri železnici čez 49 let. 4. Da se službeni dopisi, pravilniki in okrožnice na ljubljanski direkciji izdajajo v slovenskem jeziku. 5. Da se popravi prevedba uslužbencev, ki so bili napačno prevedeni. 6. Da se stalnim delavcem ukinejo brezplačni dopusti. 7. Da se razlike na plačah iz novega proračuna iz-

plačajo takoj, ko bo novi proračun v veljavi. 8. Napredovanje uslužbencev se naj izvršuje redno, to je 1. januarja in 1. julija vsakega leta. Ko dobimo odgovor, ga takoj razglasimo v našem listu.

Krediti za delavce v materialnem skladišču v Mariboru doseženi. Do novega budžetnega leta so delavci v materialnem skladišču zasigurani, da se jih ne bo poslalo na brezplačne dopuste. Ker je delo vsled pomanjkanja delavskih moči zaostalo, se bo moralo to nadoknaditi in bodo zato delavci delali nadure, za koje dobijo zvišano urnino. Tako se jih bo tudi malo odškodovalo za brezplačne dopuste.

Za miloščinarje. Na predlog PZ je g. poslanec Žebot interveniral pri ministru za promet ter dosegel, da se je z dne 26. novembra 1926, pod št. M. S. 31.166-26, zopet dovolilo izplačevanje miloščine osobju bivše južne železnice od dneva, ko je bila ista ustavljena. Izplačevalo se bo po predpisih, ki so veljali pod bivšo južno železnico v smislu »Rimskega sporazuma« južne železnice, člen 17, točka 6, od 29. marca 1923. Izplačevanje se izvrši brž, ko bodo zbrani potrebni podatki in se najde potreben kredit.

Predlogi PZ na oblastno skupščino Bolniškega fonda v Ljubljani. 1. Da se vsem obolelim članom BF plačuje 100%na hranarina za vse dneve obolenja, t. j. tudi za nedelje in praznike. 2. Da se hranarina plačuje redno vsak mesec za minuli mesec. Ostale dajatve BF se naj čimpreje izplačujejo. 3. Da železniški zdravniki predpisujejo bolnikom taka zdravila, ki bodo odgovarjala resnični potrebi. Ordinacije se naj izvršujejo v službenih ordinacijskih prostorih in naj gg. zdravniki ne vabijo bolnih članov BF v ordinacije v njihove privatne ordinacijske sobe, kjer se za take preiskave vedno zaračunava zdravniški honorar. Gg. zdravniki naj izvršujejo ordinacije na službenih mestih, tako kakor je predpisano. 4. Morebitnim ponesrečencem naj vedno nudi prvo pomoč najbližnji zdravnik, posebno pa še železniški zdravnik. (Primeren slučaj: V delavnici drž. železnice v Mariboru se ponesreči delavec, ki spada pod zdravniški rajon nasprotnega konca Maribora. Ko pa pride k železniškemu zdravniku na koroškem kolodvoru, tik pred delavnico, ga ta napodi k njegovemu zdravniku, do katerega je dobre tričetrt ure hoda.) Prvo pomoč bi moral nuditi v navedenem slučaju g. železniški zdravnik na koroškem kolodvoru. 5. V neugodnih slučajih in obolenjih se naj nudi članom in njihovim družinam brezplačni prevoz v bolnico. 6. Za čas, ko je član v bolnici, naj se mu ne odteguje hranarina in se mu naj ista izplačuje brez odbitka. Stroške bolnice naj plača uprava BF. 7. Gg. železniški zdravniki naj na poziv obiskujejo v težjih slučajih bolne članove BF in njih družine na njih domu. Ta zdravniški obisk naj plača BF. 8. Za bolnike, ki so bolni na pljučah, naj se jih na stroške bolniške blagajne pošilja v to prirejena zdravilišča. Zdravilišča ob morju, kakor tudi ostala zdravilišča v državi naj bodo na razpolago tudi delavstvu na račun bolniške blagajne. Za ljubljansko direkcijo predlagamo najmanj 40 takih mest v raznih zdraviliščih. 9. Bolnike, ki so po zdravniškem mnenju potrebni daljšega oddiha v svrhu okrepitve zdravja, se naj na željo pošilja na bolniške dopuste. 10. Vsem bolnikom, ki so radi svoje bolezni lahko kretajo v naravi, se naj dovoli prost izhod na sveži zrak.

Predlogi PZ na Delavsko zbornico. 1. Da se z vsemi silami dela na to, da se zaščiti osemurni delavnik. Naj že vendar enkrat stopijo v veljavo točke »Rimskega dogovora«. 2. Delavska zbornica naj dela na to, da se železniškega delavstva pod nobenim pogojem ne pošilja na brezplačni dopust. Stalni železniški delavci naj imajo redni zaslužek. 3. Da se zahteva od ministra za promet, da izvede nemudoma volitve delavskih zaupnikov, ki pritičejo delavstvu po zakonu o zaščiti delavcev. 4. Da se v mariborski delavnici drž. železnice uredijo posamezni oddelki tako, da bodo odgovarjali zdravstvenim predpisom. 5. Da

se za takozvane »miloščinarje« in kronske vpokojeince zahteva od uprave, da se jim nakažejo in povišajo prejemki, ki bodo odgovarjali sedanjim draginjskim razmeram. 6. Da se dela na to, da se urnine železniškega delavstva povišajo in ti poviški pravično razdelijo. Pri komisiji, ki naj določa urnine, naj bo zastopano tudi delavstvo, ki jih isto samo predlaga. 7. Da se zahteva od ministra za promet, da čimpreje uveljavi razne pravilnike, posebno »Delavski pravilnik«, na katerega čaka delavstvo že več let. 8. Da se delavstvu, ki opravlja svojo službo na prostem in v vseh vremenskih neugodah, dajo dežni plašči v svrhu zaščite pred mokroto.

## Pojasnila.

Dojilska pomoč. V smislu člena 45. zakona o zavarovanju delavcev pripada ženam, katerih možje so člani bolniške blagajne, ako svoje dete doje, denarna pomoč za dojenje. A tudi onim materam, ki svojih otrok ne doje, pripada pomoč za hrano detetovo v naravi, ki pa ne sme biti večja od dojilske podpore. Tudi po členu 58. naredbe o zavarovanju prometnega osobja in po členu 69. pravilnika o bolniški blagajni ima žena pravico do dojilske podpore ne oziraje se na to, ali dete doji sama, ali ne.

Društvo »Vzajemnost železniških uslužbencev kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev« v Mariboru je postavni naslednik prejšnjega društva »Allgemeiner Verband der Bediensteten der k. k. priv. Südbahngesellschaft österr. Linien«. Društvo daje svojim članom enkratno podporo: a) ob njihovi upokojitvi ali odpravi s strani železniške uprave, in b) zaostalim po v aktivnem in stalnem stanju umrlemu članu. Od 1. junija 1927 se bo podpora izplačevala po tej-le tabeli: od 1 leta do 3 let članstva 350 Din, do 3 do 6 let 650 Din, od 6 do 9 let 900 Din, od 9 do 12 let 1200 Din, do 12 do 15 let 1500 Din, do 15 do 18 let 1900 Din, do 18 do 21 let 2300 Din, do 21 do 24 let 2700 Din, od 24 do 27 let 3100 Din, do 27 do 30 let 3500 Din, od 30 let naprej 4000 Din. Članarina znaša mesečno 5 Din.

Kaj naj storim, da bom tudi jaz znal pisati. Urednika člani povprašujejo, kako je treba pisati, da je za javnost. Ker spada to bolj med pojasnila (tako vsaj trdi urednik), bom pa jaz dal par navodil tistim, ki bi radi pisali, oziroma se naučili pisati: Piši pred vsem resnico. Piši jasno in ne žaljivo. Piši tako, da bo vsak že iz tvojega dopisa lahko bral, da si pisal z najboljšim namenom. Piši vse, kar misliš, da je dobro. Pred vsem piši take stvari, za katere je dobro, da ve vsak železničar, sleherni član PZ. Piši in popravljalj svoje dopise tudi sam, daj jih popraviti kakemu prijatelju, znancu, duhovniku, učitelju, ki je imel več prilike se učiti lepo pisati. Zagotavljam te, da ti bodo z veseljem napravili to uslugo, samo če jih boš le prosil. Prosi jih pa tudi, da ti tuintam razložijo, zakaj ni bilo prav, kar si napisal. Tako stori in boš znal tudi ti pisati, ne bo se ti treba več bati, da bo urednik pognal tvoj dopis v koš!

## Dopisi.

Maribor. Mariborska skupina PZ sklicuje v smislu svojih pravil člena 16. redni občni zbor, ki se vrši v nedeljo, dne 27. februarja 1927 ob 9. uri dopoldne v dvorani na Koroški cesti 1 s sledečim dnevnim redom: 1. Čitanje zapisnika zadnjega občnega zbora. 2. Poročilo odbora. 3. Poročilo nadzorstva. 4. Volitev novega odbora in nadzorstva. 5. Volitev zastopnikov za občni zbor centrale. 6. Slučajnosti. Ker je občni zbor skupine izredne važnosti za članstvo, pričakujemo obilne udeležbe! — Odbor.

Ne pozabite, da ima mariborska skupina dne 24. t. m. svoj redni sestanek!

Tudi pravilno pisati se lahko učite v naši socialni šoli. Ta mesec vsak teden po pondeljkih in petkih ob pol 8. uri zvečer na Koroški cesti št. 1 se torej vidimo!

## Razno.

**Popust na dalmatinskih železnicah.** Prometno ministrstvo je odredilo 50odstotni popust na dalmatinskih železnicah za vse tiste, ki bodo 14 dni prebili na našem Jadranu.

**Telefonske kabine.** Ministrstvo za pošte je odredilo, da se v Beogradu in Zagrebu postavijo na ulicah telefonske kabine. Pet kabin dobi Beograd, pet pa Zagreb.

**Železniška nesreča.** Na postaji Medok v Liki sta trčila brzi in osebni vlak. Ranjenih je 11 oseb. Lokomotivi sta obe pokvarjeni in prva dva voza pri obeh vlakih razbita.

**Zagreb dobi novo predmestje,** ki se bo imenovalo »na Rebri«. Mestna občina je kupila na Rebri poleg Maksimira večji kompleks parcel, ki jih bo razdelila in razprodala za stavbišča.

**Jubilej sv. Cirila.** Včeraj smo obhajali 1100letnico rojstva našega apostola in prosvetitelja sv. Cirila. Ta dan je spominjal nas vse Slovane na dejstvo, da smo si med seboj bratje in da naj svojo bratsko ljubezen izvršujejo po Kristovih naukih, ki nam jih je kot prvi razlagal v materinem jeziku ravno sv. Ciril s svojim bratom sv. Metodom. Pa tudi drugače se bo ta obletnica celo leto na večih krajih slovesno obhajala. Pobožne molitve se bodo pošiljale k Stvarniku, ki naj zopet združi vse Slovane v eni veri!

**Generalni štrajk na Dunaju.** Dne 2. t. m., ob 11. uri dopoldne, je prenehal na Dunaju ves promet in vsako delo. Ko so zatulile sirene, so se ustavili vsi vlaki, tramvaj, brzovaj, telefon, prenehalo je delo v tvornicah in delavnicah. Vse se je ustavilo na mestu, tudi mednarodni vlaki. Delavstvo je hitelo na zborovališča. Čez 15 minut se je pa povsod zopet delalo. Ta štrajk je bil v znak sožalja za žrtvama, ki sta padli ob spopadu med monarhisti in socialisti v Burgenlandu.

»Prerod« piše: Predpust je . . . Čas veselje in zabav. Vse pleše in raja. Ples in zopet ples. Kmalu bomo imeli ples reduciranecv, ples hromih, ples norih (če ga še nimamo!), ples smrtnobolnih itd. itd. Nazadnje bomo kar odplesali iz tega življenja v drugo . . . Iz življenja v smrt! Pa pravijo, da je zemlja dolina solz! Kaj še? Dolina veselja, veselična dvorana, plesna šola, dolina matinej, dolina soarej! Samo veselje in radost! In — vendar — še več je zdaj solz in gorja kot nekdanj. Beda in lakota, siromaštvo in obup kažejo v marsikatero razdrapano kočo, podstrešno ali podzemsko luknjo svoj grozotni obraz! Pa pravijo, da že rešujejo socialno vprašanje! Kakopak? Kdo pa? Morda Amor in Bakhus!

**Koliko se izpije alkohola v delavski občini?** Po točnem poročilu se je izpilo v občini Studenci pri Mariboru v letu 1926 in sicer: 2279 hl 25 l vina, 136 hl 98 l vinskega mošta, 391 hl 64 l piva, 442 hl 36 l sadjevca in reci in piši: 59 hl 3 l žganja. Za vso to popito pijačo se je plačalo samo občinskega davka 155.454 Din 29 p. Še lepša svota je pa romala v državno kaso.

**Zlato jezero.** V Andah v Ameriki se nahaja jezero, katerega dno je pokrito z zlatom. To jezero je bilo eno izmed petih svetih jezer, katere so Chibcha-Indijanci častili kot kraj hudobnih duhov. Da so te duhove potolažili, so predmete iz čistega zlata metali v vodo. Španci so se zelo trudili, da bi te zaklade dvignili, a popolnoma zaman. Leta 1914 se je posrečilo jezero osušiti in še 50 čevljev globoko izkopati. Našli so ogromne zaklade. Delo izkopavanja se nadaljuje.

**Bele mravlje.** Pred 1 mesecem so se v neki vasi blizu Valencije v Španiji pojavile bele mravlje. Prišle so v mogočnem pohodu urejene kakor vojaški polk. Bilo jih je več milijonov. Vrgle so se nad hiše ter izpodkopale temelje. Prebivalci so jih hoteli uničiti s strupom in ognjem, a

vse ni nič pomagalo. Kakor hitro so ljudje prišli v bližino mravelj, so se te takoj vrgle nanje in človek je moral pred to malo živalico bežati. Mnogo hiš se je zrušilo in prebivalcem je morala priti vlada na pomoč. Obenem se pa tudi posvetujejo, kaj ukreniti proti tej strašni nadlogi.

Čevlje do najfinejše izdelave izdeluje po najnižjih cenah Kristovič Anton, čevljar v Studencih, Kralja Petra cesta št. 68. Prevzema tudi vsakovrstna popravila.

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

Kupi se enostanovanjska hiša v bližini Maribora. Ponudbe pošljite na uredništvo lista.

Lepe fotografije dobite! Fotografatelj M. J A P E L J, Maribor, Aleksandrova cesta 25. Trgovski dom. Železničarji znižane cene! 5

**Klobuke, čepice, obleke, perilo, čevlje, gamaže, dežne plašče i. t. d.**

kupite najceneje pri

**Jakob Lah, Maribor**

samo Glavni trg 2.

**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 Koroski 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.

**Denar naložite**

najboljše in najvarnejše pri

**Spodnještajerski ljudski posojilnici**  
**v Mariboru**

Stalna ulica 6 r. z. z. o. z. Stalna ulica 6

Obrestuje hranilne vloge brez odpovedi po

6%

na trimesečno odpoved po

8%