

# ŽELEZNIČAR

Glasiło „Saveza železničarjev“  
v Jugoslaviji.

Izhaja 1. in 15. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne spreje.  
majo. — Rokopisi se ne vračajo.

Uredništvo in upravništvo  
se nahaja v Ljubljani, Šelenburg. ul. 6.

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

Štev. 2.

V Ljubljani, 1. februarja 1922.

Leto XIV.

## Sestanek zaupnikov v Zagrebu.

Z ozirom na sklep ostalih organizacij, da je nujno potreben sestanek zaupnikov vseh organizacij, so se zbrali dne 22. januarja t. l. zaupniki Saveznih podružnic. Zastopane so bile podružnice Maribor, Brod, Vinkovci, Suhopolje, Karlovec, Celje, Zatok, Sisek, Nova Gradiška, Ogulin, Podused, Ljubljana, Sunja, Dugo selo, Zagreb. Navzočih je bilo 54 delegatov, ter nekaj gostov od nacionalnega udruženja, prometne zveze in uradniškega društva.

Sestanek je otvoril sodr. **Dopačič** iz Siska s primernim nagovorom v katerem je označil značaj sestanka in podelil kot poročevalcu besedo

sodr. **Lukič-u** (Zagreb). Le ta je kratko poročal o razpravah v Belgradu in o stanju akcije za povišanje plač. Tekom svojih izvajanj je prišel do zaključka, da so doslej uspeh akcij le lepe obljube s katerimi se pa niti enega železničarja ne more nasiti in tudi ne zadovoljiti. V trenutku, ko zahtevajo železničarji kruha, jim pripovedujejo minister in njegovi ravnatelji o potrebi dviganja stanovske zavesti. Ali ni to ironija? O plačanem trinajstem mesecu ne mara minister ničesar slišati, sklicuje se na albansko posebnost, češ, da v to svrhu ne obstoja nikakoršen zakon. Seveda obeta, da se bo brigal za obleko — toda samo za one, ki imajo — po zakonu — pravico do nje, da bodo ostali v bodoče nagaj po svetu hodili, tega ni povedal. Sploh minister govori precej o zakonih, kar pa nikakor ne dokazuje, da jih tudi pozna.

Sodr. **Kopač** (Ljubljana) se pritožuje, da je nekdo lanciral med železničarje vest, da je varal železničarje s tem, ker jim je pripovedoval, da je njihovim zahtevam

zadoščeno. To pa ni res, kajti res je le, da se v vladi od Pašiča pa do Staniča nihče za železničarje ne briga. Če hočejo železničarji, da se to razmerje spremeni, potem jim ne bo drugega preostalo, kakor, da si svojo organizacijo izpolnijo in okrepe in da sami spravijo zvišanje plač na dnevni red.

Sodr. **Nachtigall** (Maribor) povdarja, da je bila deputacija že štirikrat v Belgradu in to v kratki dobi obstoja koalicije. Vsa ta pota pa so bila brezuspešna, kajti siti ministri ne verujejo lačnim železničarjem. Treba je, da se skliče velik železničarski shod, katerega naj se udeleže železničarji iz vseh krajev države in na katerem naj se železničarjem poda jasna slika o sedanjem položaju ter jim prepusti, da sami odločijo, kaj naj se zgodi.

Sodr. **Brezniščak** (Indija) pravi, da je stavil velike nade v koalicijo, toda položaj kaže, da zavlačevanje tudi sedaj ne pozna nikakršnih mej, toda ta položaj je nevdržljiv. Navaja več primerov iz raznih krajev. Vrhovnemu vodstvu predbaciva, da ni železničarje vedno pravilno informiralo in zato je treba one, ki so se zavzemali za taktiko prikrivanja resnice, izmenjati.

**Beltram** (Prom. zveza Ljubljana) se strinja z izvajanjem predgovornika in je mnenja, da se javnosti ne sme lagati. Vodstvo železničarjev se mora podvreči kontroli železničarjev. Zgraža se nad zakonom o zaščiti države, kateri železničarjem onemogočuje štrajk in pasivno rezistenco. Železničarji si morajo zapomniti vse tiste, ki so sedaj v državni upravi, da bodo ob priliki novih volitev tako z njimi kakor z njih strankami, temeljito obračunali.

Sodr. **Krekič** tolmači člene zakona o zaščiti države, ki se bavijo z štrajkom in

s pasivno rezistenco. Mnenja je, da ni ravno zakon največja nesreča za železničarje, temveč, da je za nje večje zlo večna kriza, v kateri se država nahaja. Take zakone kakor je naš, so imeli davno pred nami že v vseh državah, toda zginili so in zginili so morali, ker jih je razvoj kapitalizma potisnil v zapeček. Delavsko gibanje je v vseh državah preživelo enake zakone, toda uklonilo se ni in tudi mi se ne bomo uklonili, kajti to bi pomenilo, da smo poraženi. Tisti, ki vstraja napram vsem težkočam in se ne prenegli, mora končno zmagati.

Govori se, da je treba vzdržati koalicijo močno ter razširiti slogo med železničarji. Od vodstva se mora zahtevati odkritost in obsojati se mora vsako prikrievanje. Naj železničarji vse, kar se njih tiče, tudi vedo. Povdarja, da je minister izjavil, da noče razpravljati z železničarji, na drugi strani pa jih slepari s praznimi obljubami. Ministri v drugih državah, kakor Loyd George, Beneš, Harding, Groeyer, razpravljajo z železničarji, naš minister je pa seveda duševna kapaciteta, ki se z njimi ne more jednačiti. To si pa le radi tega domišljuje, ker je mnenja, da smo mi šibki. Če je železničarjem na tem, da ga od tega bolestnega mnenja ozdravijo, potem se morajo organizirati, da bodo na ta način dosegli duševno višino svojega ministra.

Sodr. **Strmota** (Zagreb) pravi, da so se železničarji vedno znali bojevati in da se bodo znali tudi sedaj umakniti sekiri, katero jim je namenil minister. Oni, so lahko proti štrajku in proti pasivni rezistenci, vendar pa za boj in se ne bodo dali izzivati. S složnim nastopom se da vse doseči in tudi razbiti ministrov trdoglavost.

## LISTEK.

### Kapitan.

(Spisal E. Kristan.)  
(Konec.)

Ah! Še nekoliko ur, pa bode vse končano. Morje mu ostane zvesto. Kako bi ga to morje izdalo, katero tako ljubi!

Čuj! Neki glas . . .!

Ne — nič ni bilo . . . A vendar! Kakor bi nekaj šumelo? . . . Da — volovje bobni . . . Kaj je to?

Prvi častnik pristopi.

— Kapitan, zdi se mi, da smo malce zgrešili smer?

— Kako to?

— Ako se ne motim, smo zašli med granjonske kleče.

— Menite?

— Prav tako se mi zdi.

Kapitanu se vsa duša strese. Smrten strah mu napolni prsa. A v licu mu ni čitati bojazni. Nobena črta v obrazu se mu ni spremenila, samo v očeh mu je nekaj temno zasvetilo.

Kratka zapoved — vožna hitrost se zmanjša, ladija se pomika počasi, da se komaj opazi.

— Kaj se je zgodilo?

— Nič. Megla je menda gostejša.

Potniki ostanejo brezbrizni. Kapitanu se duša krči. A mirno zapoveduje, kakor ne bi bilo nobene nevarnosti.

Počasi . . . počasi se pomika barka . . .

Krrr sss-šššrrrššš . . .

— Za Boga! Kaj je? Pomoč? Pomoč . . .

Grozen trenotek! Bilo je slišati, kakor bi se bilo nekaj ogromnega, trdega

zadrlo v telo pomorskega orjaka. Kapitan je vedel, kaj se je zgodilo. Podvodna skala je prerezala barko. Voda šumi vanjo. Ladiji ni rešitve. A ljudem . . .

— Mir! zagrmí njegov mogočni glas z zapovedniškega mostu, na katerem stoji sam, kakor posebljena podoba miru. Nehote se mu vse pokori. Grozni, plašni dirindaj utihne.

— Čolne v vodo! sledi njegova zapoved.

Pokorno, kakor zapoveduje, izvršujejo mornarji povelje. Častniki nadzirajo delo. Vsa srca trepečejo. Smrt v valovju! Grozna misel . . .! Daleč od svojcev . . .

Čolni se spuščajo v morje. Vse pritiska, vse hiti, vsak bi bil rad prvi v barčicah, ki so sedaj edina rešitev. Kakor soha iz kamna stoji kapitan na svojem mestu.



Sodr. **Lukič** (Zagreb) naznanja, da se vrši 29. t. m. v Zagrebu javni sestanek železničarjev cele države, na katerega se bo povabila tudi javnost, da se lahko pouči o naših razmerah.

Sodr. **Pongračič** (Zagreb) predlaga, da se sestanek prekine, ter da naj se nadaljuje popoldan ob 2. uri.

Sodr. **Brezinščak** (Indija) predlaga sledečo resolucijo:

„Na širšem sestanku članov Saveza železničarjev Jugoslavije dne 22. januarja v Zagrebu, na katerem so bile po svojih delegatih zastopane savezne podružnice iz cele države, se je razmotrivalo vprašanje položaja železničarjev, koalicije železničarskih organizacij in akcij za izboljšanje razmer, ter enodušno sklenilo sledeče sklepe: 1. Odobrava se korak Saveza, ki je dal inicijativo, da se ustvari koalicija železničarskih organizacij na podlagi konkretnih zahtev; 2. Interes vseh železničarjev je, da se čvrsto združijo, ker so brez močne organizacije nezmožni, da si izboljšajo svoj razredni položaj; 3. Upravi Saveza železničarjev Jugoslavije se izreka priznanje za njeno dosedanje delo v pravcu izboljšanja gmotnega položaja železničarjev, ter popolno zaupanje v nadaljnjem tozadavnem delu. Zbrani zahtevajo od Saveznih zastopnikov v koalicijskem odboru, da vztrajajo na stališču, da mora biti delo koalicijskega odbora za vse železničarje odprta knjiga, t. j. da se jih o vsem in pravočasno obvesti, in s tem omogoči kontrolo dela in dajanje smernic. Zbrani konstatirajo z zadovoljstvom, da je uprava Saveza tudi doslej v tem oziru pravilno postopala, ter da je iskala inicijativo za smernice svojega dela iz kontakta s članstvom železničarjev v splošnem. Obveščevala jih je vedno o vsem pravilno in to potom časopisja, letakov, komunikejev, z zbijanjem, od raznih strani v javnost lanciranih lažij, kakor da je uprava zadovoljila zahtevam železničarjev. Uprava Saveza je storila svojo dolžnost v polni meri in zato se ji izreka priznanje, pričakuje, da bo tako postopala tudi v bodoče.

Po končani razpravi, katere so se udeležili sodrugi **Adelsberger, Pongračič, Lukič, Palja, Pintar, Dropučič, Krekič**, je bila resolucija soglasno sprejeta, sestanek pa se je zaključil ob 5. uri popoldan.

## Apel železničarjev na vso javnost.

Na javnem zborovanju v Zagrebu, dne 29. januarja 1922 protestirajo zastopniki koaliranih železničarskih organizacij cele države najodločneje proti temu, da merodajni faktorji še niso ugodili upravičenim zahtevam železničarjev.

Zborovalci ugotovijo, da so bile te zahteve predložene že pred koncem meseca novembra 1921, a v tem času je izbruhnila vladna kriza, ki je njih rešitev odgodila do sestave nove vlade.

Zastopniki koaliranih železničarskih organizacij so za časa vladne krize obvestili ustmeno in pisмено vse merodajne faktorje od ministra saobračaja do ministrskega predsednika, kakor tudi vse parlamentarne klube.

Na vseh teh mestih so bile dane zastopnikom koaliranih železničarjev najlepše obljube: Da se bo njihovim zahtevam, ki so jih priznali kot upravičene, ugodilo takoj ko bo vladna kriza rešena.

Naposled je bila kriza rešena. Toda obljube se niso izpolnile! Železničarji so pozabljeni, kakor so bili pozabljeni vedno v zadnjih treh letih. Obljube so se dajale samo v času krize, takrat ko se je mislilo, da bo prišel drugi, ki naj bi jih izpolnil; a ko so ti drugi ostali ravno isti, kateri so dali tudi obljube, se je prešlo preko položaja železničarjev kakor preko stvari, ki ki ji ni potrebno obračati pažnje niti toliko kakor eni najbrezpomembnejših. V svojem nedavnem ekspezeju je minister saobračaja s številkami razložil slabo stanje našega prometa. Niti besedice pa ni našel, da razloži bedo železniškega osobja. Vsak moder delodajalec skrbi, da ima zadovoljno osobje, ker le v tem slučaju ima pričakovati intenzivno delo; a za to se minister saobračaja ni brigal. 2. Glede železniškega osobja je minister v zakonodajnem odboru podal dve izjavi: 1. Da so mu zahteve železničarjev neznane. 2. Da se z železničarji noče pogajati. Kar se prvega tiče pripomnimo: g. minister saobračaja je bil obveščen o zahtevah osobja, ker ga je deputacija železničarjev predhodno obvestila, nakar je minister obljubil, da se bo zavzel za zahteve železničarjev tako v zakonodavnem odboru kakor v ministrskem svetu, boječ se edino nasprotovanja finančnega ministra. A kar se

tiče drugega: Jasno je, da je minister saobračaja železniško osobje prevaril.

Ministrovo izjavo, da se noče pogajati z železničarji, razumen človek ne spravi v sklad s členom 33. Ustava, v kateri je nameščencem in delavcem zagotovljena pravica organizacije, da dosežejo boljše materijelne pogoje za življenje. Čemu „liberalna“ Ustava, ako je konservativni ministri nočejo priznati? Minister se noče pogajati. Sam ne da nič; zakon o zaščiti države prepoveduje ekonomsko borbo, a mirovnih razsodišč za spore med delojemalcem in delodajalcem ni. Na koga naj se torej železničarji obrnejo?

Ono, kar ekspeze ministra saobračaja ne omenja, smo dolžni mi, da povemo: Da je železničarsko osobje danes v položaju, ki je v vseh ozirih katastrofalen in ako bi statistik in fiziolog ta položaj hotel podati v številkah, bi bile te strašnejše, nego one v ministrovem ekspezeju. Plača kvalificiranega delavca v železniški delavnici znaša mesečno 2500 kron; nekvalificiranega na progi mesečno 1500 kron; uradnika z maturo in desetletji službe 3000 K. Primerjajoč te plače s plačami privatnih podjetij, je osobje z istimi kvalifikacijami na železnici za 20 do 30 odstotkov na slabšem. Naproti temu stanju je bilo predvojno razmerje plač nasprotno; še pred več kot letom dni je primerjava plač in draginje proti predvojnemu stanju pokazala sledeče: Draginja je narasla za 3114 odstotkov, a plače povprečno za 1571 odstotkov. Znano je, kako je pred letom dni narasla draginja in potem, kako je to nesorazmerje še strašnejše.

In ko se ministar saobračaja pritožuje nad neproduktivnostjo delavnic, je potrebno, da se ozre tudi na izstradanost delavcev v delavnicah, v pisarnah itd. in se informira, koliko izmed najsposobnejših je še ostalo pri železnici pri taki skrbi za njihovo materijelno nagraditev?

Ministar saobračaja smatra, da je zakon o zaščiti države univerzalno sredstvo, katero more služiti v ekonomiji in tudi v politiki. Železničarji računajo z zakonom, kakor ministar sam, vendar ne verujejo v univerzalnost tega zakona, kajti: Ako zakon zahteva, da železniško osobje gladu pogine, ali da čaka na milost svojega ministra, bodo najsposobnejši na železnici prisiljeni, da si poiščejo posla izven železniške službe. A tudi ono, ki ostane s skrbjo,

Častniki določijo mornarje za krmarjenje in veslanje. Samo kolikor jih je brezpogojno potrebno. Brez besede poskačejo v čolne in pograbi vesla in krmila. Za njimi sili vsa množica. Nekateri hočejo kar čez ograjo poskakati.

— Počasi! grmi kapitan. Žene in otroke v čolne! Nihče drugi!

Mornarji pomagajo zbeganim ženskam čez stopnice in jim podajajo deco. Prva dva čolna odrineta. Robci zaplapolajo v zraku, sto oči se osolzi. Čolna izgine v megli.

Ladja se nagiba na desno stran.

— Naprej! Rešujte po vrsti! zapoveduje mož na mostu. Naprej starejše, potem ostale...

Reši se, reši se... šepetne neki glas kapetanu; še nekoliko trenutkov... potem bo prepozno.

En hip preleti zaničevalen posmeh kaitanovo lice in zopet je soha.

Ljudje se rešujejo po vrsti.

Še dva čolna se spustita v morje, zadnja dva. Mornarjem teče znoj curkoma s čela pri težkem delu. A mirno opravljajo svoj posel. Vsak misli na svojo dolžnost, nihče na svojo rešitev.

Pod ladijo zašumi voda, kakor bi se spuščal hrib v morje.

...Zadnji trenotek.

Kapitana preleti mrz.

— Kdor se more, naj se reši! zakliče in njegov glas je slišati kakor trombo angelja, ki budi mrtve.

Reši sebe! šepeta oni tajni glas.

A on stoji na svojem mestu. Nobena mišica, nobena črta njegovega obličja se ne zgane...

Zadnja dva čolna odrineta.

Nekoliko mornarjev in častnikov je še ostalo na ladiji, na mostu pa kapitan...

Še enkrat zaplapolajo robci v zraku...

V gosti megli je izginil zadnji čoln...

Ladija se nagiblje — močneje — hitreje — zdajci — — —

— Z Bogom, otroci!

— Z Bogom, kapitan!

Morje zabobni, voda zašumi — — ladija izgine v nedosežnem breznu...

Velik krog se vreže v valove, širi se, dalje, dalje okrog točke, kjer je ladija izgine. Nekoliko desk plava po gladini...

Četrť ure pozneje je vse mirno, vse kakor je bilo prej — — —

Z Bogom, otroci! Z Bogom, kapitan...!



da ne pogine gladi, kar bo prav gotovo vplivalo na intenzivnost dela na železnicah. Ali je zakon o zaščiti države v stanju, da podaljša življenje od 30 na 60 let onim, ki tega po svoji fizični konstituciji ne morejo vzdržati? Ako da, potem je politika ministra saobračaja pri prometu umestna.

Mi izjavljamo: Osojbe neče niti štrajka, niti pasivne rezistence, ali osojbe je danes fizično onemoglo, kar bodo mogli ugotoviti tudi zdravniki.

Dočim ministar saobračaja grozi z zakonom o zaščiti države, pozablja, da je njegovo ministarstvo pogazilo toliko zakonitih naredb, ki so bile v prilog železničarjev in so bile v veljavi še pred vojno (n. pr. pravica do službene obleke, odvzeta stanarina, krivičen prevod v dinarske plače, kršene pravice do voznih ugodnosti itd.). Pripomniti se mora tudi takoj, da je železniško ministrstvo pogazilo obvezo, ki je bila dana delavcem s pogodbo „privremni pravilnik“ od 2. junija št. 18.345 iz l. 1920, kjer je rečeno, da se bo pred koncem avgusta 1920 „pristupilo“ novom odmerivanju dodatka na skupoču, sa obzirom na vladajuče prilike.

Na to svojo obvezo opozorjeno od železničarskih organizacij, je ministrstvo saobračaja bilo neprestano gluho, da jo izvrši. Mesto povišanja plač je uvedlo sistem nezaslišanih preganjanj in globljenj osebja, da jih s tem nasiti. In sedaj, ko po dveh letih zavlačevanj železničarji ponovno zahtevajo, kar jim je neobhodno potrebno za življenje, je minister saobračaja tako ljubezniv, da jih opozori na zakon o zaščiti države!

Ministar saobračaja se je pritoževal tudi na pomanjkanje strokovnega osebja na železnicah. Ni pa omenil, da je bilo od železnice predlansko leto, ko so bili železničarji pognani v štrajk, odpuščenih okoli 3000 strokovno izvežbanih moči, ki jih še do danes niso mogli nadomestiti. Večina teh odpuščenih je že našla službe, a one, ki je še niso, ministrstvo še danes mrcvari, mesto, da jih sprejme zopet v službo in tako nadomesti potrebo po sposobnih.

In ko imamo po ministrovem ekspoziciju pred očmi žalostno stanje našega prometa, tedaj je dvakrat nejasna politika ministra saobračaja proti železničarjem, ker se vidi, da leži problem ozdravljenja prometa v prvi vrsti v delavnicah. A naše mnenje je: Ako bodo mogle uspevati z delavci in materijalom privatne tovarne vagonov in lokomotiv v Brodu in Subotici, da bi toliko bolj mogle uspevati državne železniške delavnice, ki že obstojajo, razven, ako je tendenca v tem, da ne uspevajo!

Imajoč pred očmi vse postopanje ministarstva saobračaja proti železniškemu osebju, zbrani železničarji iznašajo pred celo javnost, da se o prometni politiki ubere nova pota.

Poleg investiranja potrebnih vsot v uničeni promet, je najhitreje in najuspešnejše ozdravljenje prometa iskati v medsebojnem sodelovanju med železničarji in ministrom saobračaja, kot dvema faktorjema na skupnem polju. To postopanje ni upropastilo prometa v najkulturnejših državah sveta — ravno nasprotno — pa ga tudi pri nas ne bo.

Apelujoč na celo javnost, železničarji prosijo, da se razumeva njihov težak položaj; javnost naj se sama prepriča, kje so oni, ki so dovedli promet v to žalostno stanje.

### Spomini.

Dne 18. januarja 1919. leta je naš „Najprej“ sporočil železničarjem veselo novico:

**„Osemurnik na železnicah. Z 20. t. m. se uvede, začasno za vse delavske kategorije pri železnicah osemurni delavnik. Narodna vlada pozivlja upravi državne in južne železnice, da se glede delovne dobe pri vseh ostalih kategorijah uslužbenstva medsebojno posvetujeta in varujoč prometne in upravne železniške interese našega ozemlja pripravita dogovorno z zaupniki uslužbenstva primerne predloge.“**

Kako pa je danes? Po ponesrečenem železničarskem štrajku, se je začela krhati nekdanja močna železničarska organizacija. Reakcija je nastopala tako brutalno kakor nikdar prej — tisoče železničarjev je bilo odpuščenih. Razveljavljale so se že pridobljene pravice uslužbencev. Delovni čas na železnicah se je začel podaljševati. Čuvaji, progovni obhodniki, kretničarji na malih postajah so dobili zopet 14—16 ali pa še celo 20—24 urni delovni čas. Šikaniranje osebja je postalo neznosno, kazni so se brezobzirno dekretirale.

Osojbe je v kratkem času, to je v teku enega leta izgubilo vse tekom revolucionarne dobe pridobljene pravice. Personalna komisija, delavski odbori, to so bile le še institucije na papirju.

Kaj sledi iz tega?

Iz tega se lahko železničarji naučijo, da ni le radi momentanih priboljškov potrebna močna stanovska organizacija, ampak da je potrebna organizacija tudi tedaj, kadar ne stoje železničarji pred mezdanim gibanjem, da žnjo tudi branijo železničarji pridobljene pravice. V času najhujše sile, se je sestavila iz obstoječih strokovnih organizacij koalicijska. Ta koalicijska ima nalogo, da izvojuje železničarjem **najnujnejši** priboljšek in pa, da prepreči reakcionarno službeno pragmatiko ter predloži ministru saobračaja načrt službene pragmatike kakor so si ga zamislili oni — za katere bo veljala. Vrhovno vodstvo koalicijske bo moglo le tedaj izvršiti svojo nalogo, ako bodo za njim stale čvrste železničarske organizacije.

### V opomin.

Tudi železničarji so se ob polomu po petletnem krutem klanju in moritvi oddahnili, v nadi, da zasije svoboda in blagostanje, da preneha robstvo ter da bo vsakdo dobil za svoje pošteno delo tudi pošteno plačo. Ob preobratu so bili v prvi vrsti železničarji nižjih kategorij, ki so kljub vsem nevarnostim ostali na svojem mestu ter vršili neumorno svojo službo v najtežjem času, dočim so mnogi inteligenti vrgli puško v koruzo in bežali. Žal samo, da je nekaj gospode po preobratu zopet uvedlo stare metode avstrijskega birokratizma pri železnicah, ki je vladal pred tri-

desetimi leti, zakaj, ko je delavstvo zahtevalo svoje pravice, ga je ta birokratizem še hujše vklenil v verige, kakor je bilo to nekdanj. Raznim agentom so nasledili deloma tudi železničarji.

Kot provokacijo so porabili razveljavljenje protokola sporazuma, ki je vsaj deloma dajal podlago za eksistenco železničarjem, dasi so ga nekateri imenovali skrupucalo. Namesto protokola sporazuma so pa uvedli začasni pravilnik, ki je odvezel železničarjem vse do tedaj pridobljene pravice, kar je moralo povzročiti med njimi ogromno ogorčenje. Železničarji so si hoteli zakonitim potom priboriti, to, kar jim gre po pameti razsodnih ljudi ter že vse imajo v drugih modernih državah. Stopili so v stavko in buržuazija je zakričala, da hočejo železničarji razbiti državo. Tako so postali tisti železničarji, ki so s svojo požrtvovalnostjo rešili Slovenijo in državo, „nevarni element“. Pregarjanje se je pričelo. Trumoma so romali pošteni železničarji, osiveli v službi, v ječe samo zaraditega, ker so se borili za kruh, ki ga je v naši državi v izobilju. In še danes jih je mnogo, ki so že dve leti brez kruha, ker so bili solidarni s tovariši v tem boju. Kljub vsem obljubam ministarstva saobračaja še niso bili mnogi odpuščeni železničarji sprejeti, pač pa teptajo uprave in država pravice železničarjev dalje. Državniki jemljejo tam, kjer je malo, ter dajo tja, kjer je že mnogo; to je vsa modrost narodnega gospodarstva v naši državi ali iz sebičnosti ali hudobije, je vprašanje. Prav pa ni ne eno ne drugo.

Navedimo zgled, kako gre železničarjem. Že lani meseca aprila je izšla naredba o draginjskih dokladah. Kaj nudi železničarjem, naj pove ta zgodba. Železničar služi 20 let južno železnico. V mladosti si je s svojo pridnostjo in varčnostjo nekaj prihranil in ker ni bilo stanovanj, si je s pomočjo svoje žene kupil bajtico z malo zemlje, kjer je po trudnem delu lahko mirno zaspal. Zadel ga je kazen, da ima enajst otrok, od katerih jih je šest pod 16. leti. Za te bi moral dobivati draginjske doklade, pa je ne dobi, ker plača od svoje bajte 5 dinarjev direktnega davka. Mož si komaj prerediti eno kravico, da mu pol leta ni treba kupovati mleka, in zato ima le 1400 do 1600 K plače na mesec. S tem naj preživlja osemčlensko rodbino, če ne vpoštevamo otroke nad 16 let?

To je en primer. Imamo pa zlasti med železniškim delavstvom nešteto takih slučajev pri progo vzdrževalnem oddelku po deželi. Rodbine teh uslužbencev so večinoma popolnoma odvisne od očetovega zaslužka. In vendar tak skromen zaslužek niti zanj ne zadostuje! Ali ne tirate s tem poštene uslužbenca v obup? Kako naj se v navedenem primeru preživi osemčlenska rodbina od 70 arov zemlje in smešnega zaslužka očetovega?

Krivica se tudi godi prestavljanim nastavljenecem. Tudi ti okušajo sladkosti naredbe o draginjskih dokladah. Naredba pravi:

„Draginjska doklada ne pritiče vsem onim uslužbencem, katerih družine žive na svojih posestvih izven službenega kraja, od katerega plačujejo najmanj 5 din. neposrednjega davka.“



Kako krute so te določbe dokazujejo naslednji primeri:

S Pragerskega so poslali premikače v Zagreb. V Zagrebu ni stanovanj, zato so morale ostati rodbine na prejšnjih bivališčih. Nekaj jih ima tudi lastno stanovanje in nekoliko zemlje in seveda te rodbine zgube doklade. Nihče ne vpraša, kako se rodbina preživlja. Premeščen je bil uslužbenec, ki ima ženo in štiri majhne otroke (od 2 do 10 let). Direktnega davka plača 9 din. Do draginjskih doklad nima pravice, a žena mora ostati na domu, ki ne more hraniti rodbine, zato mora iti za delom, da se preživi, otroci so pa prepuščeni sami sebi, namesto da bi jih mati vzgajala. Na tak način se pač ne rešuje socialna beda, s takim ravnanjem se razdira in vničuje še to, kar je zdravega in kdor nosi dogovornost za vse to, ne vemo, kako se bo opravičil pred javnostjo.

Merodajni krogi imajo gluha ušesa za vse upravičene pritožbe onega delavstva, ki je ob prevratu največ žrtvovalo in žrtvuje danes kljub svoji težki socialni bedi za povzdigo splošnega blagostanja. In gospoda, ki vodi usodo te države, ne da niti drobtinic, ki padajo od njihovih bogato obloženih miz, dasi jih železničarji krvavo zaslužijo. Našega minulega in našega sedanjega dela gospodje nočejo upoštevati! Dan plačila pride tudi zanje!

Vse naše oropane pravice moramo zopet dobiti; priboriti si jih bomo morali od kapitalistične družbe; to vidimo iz dosedanjih dogodkov. Nikdar nas še ni potreba tako odločno klicala na branik kakor sedaj, nikdar še nismo živeli v tako žalostnih socialnih razmerah in kljub temu se premalo brigamo za svojo organizacijo. Zavedati se moramo, da smo razred delavcev, da je vse gospodarsko življenje odvisno od našega dela. V tej zavesti bomo tudi znali ceniti našo slogo, našo organizacijo in na boj za izboljšanje socialnih razmer nam samim in našim rodbinam.

Ne pozabimo, da je le v organizaciji sloga in v slogi zmaga!

### Provokacija železničarjev radi tuje nesposobnosti ali dvomljivih računov.

#### Povodom ekspezeja železniškega ministra.

Dne 23. januarja je poročal železniški minister g. Andor Stanič pred zakonodajnim odborom, o stanju naših železnic. Kakor poročajo časopisi, je bilo zanimanje za to poročilo zelo veliko in zbornica polna in to vsled tega, ker se doslej sploh še ni slišalo nikakoršnega poročila o železnicah, vzlic temu, da vsi vidimo, da dnevno propadajo. Ministrovo poročilo zanima tudi nas železničarje, da iz njega razvidimo program njegovega dela, ter da iz njega razvidimo, če je pričakovati, da se naše železnice sploh uredi.

Takoj moramo poudariti, da nas je ministrovo poročilo iznenadilo. Iznenadeni smo vsled tega, ker se poročilo peča z vsem obširneje, kakor z onim, kar bi bilo treba. Iz njegovega poročila se vidi, da v njem ni prav nič ministrovega, da nima o železnicah niti najmanjšega pojma, na-

sprotno, čital je številke, katere so mu napisali, njemu podobni duševni velikani, njegovi ravnatelji in njegov zloglasni „zamenjenik“ Szabo Jelič. Najboljši dokaz zato je dejstvo, da se ni, napaden od članov zakonodajnega odbora in finančnega ministra, znal braniti, temveč je spustil za svojega zagovornika v ogenj Jeliča. Sreča je za to državo, da ima, še enega ministra brez glave, ki pa nikomur ni odgovoren, oba skupaj pa sta srečno uničila na „strokovnjaški“ način ves promet.

Številke, ki jih je železniški minister čital, so strašne. Njegovo ministrstvo je požrlo vse investicijsko posojilo v znesku 500 milijonov dinarjev, ni pa ustvarilo niti najmanjšega. Povedal je, da naše delavnice, kurilnice in sekcije nimajo ne materijala pa tudi ne orodja. Mi pa dobro vemo, da bi se vse to dalo dobiti in v zadostni količini doma. Naše lokomotive in vozovi se pošiljajo v inozemstvo v popravila in vzlic temu so popravila za nič, — mi pa dobro vemo, da bi se vse to in dobro lahko doma popravljalo, zakaj se toraj pošilja v inozemstvo? Pravijo, da nimamo strokovno naobraženega osebja, ker se je sprejelo po 30 od sto novih moči v službo, ter da bo treba otvoriti strokovne šole; mi pa se še živo spominjamo, da so današnji mogotci izgnali najboljše delovne sile in da se te burke uganja dosledno še dandanes. Najprej je treba odstraniti tujce, potem pa je treba sprejeti domačine — čeprav povsem nesposobne; sedaj pa se odganja še zadnje ostanke sposobnih z bajnimi plačami, s katerimi nihče ne more živeti.

Glavnega vprašanja se seveda železniški minister ni dotaknil: **plač železniških uslužbencev in pogojev službe**. Tega ni omenil in najbrže tega tudi ne ve, da so plače železničarjev za 20—50 in ponekod celo za 100 odstotkov nižje kakor plače uradnikov in delavcev v zasebnih podjetjih. On seveda ne vidi neizogibne katastrofe, ki preti prometu s te strani, kajti on ne ve, da že danes vsak vsaj delno sposoben železničar išče zasebne službe in zaslužka.

Povsem logično je za tiste, ki niso balkanskega mentaliteta, da bodo zopet v prvi vrsti odšle najsposobnejše moči, veliko jih je že odšlo, ostali se pripravljajo za odhod. Toda: „Pa šta nam treba saobračaj, imamo kola i mule.“

To dejstvo, da se ni niti minister, niti njegov pomočnik dotaknil tega tako važnega osebnega vprašanja, je značilno.

Železniški minister je povedal, da imamo skupaj 31.000 vagonov, od katerih je 14.717 nerabnih, ter da železniške delavnice ne izgotove toliko kakor bi morale in mogle — če bi imele materijal.

Spominjamo se še poročil časopisja o velikih tovarnah za vagone v Brodu in Subotici, ki so seveda zasebna podjetja. Te tovarne bi mogle izgotoviti vsak mesec po par sto vagonov. Časopisi so pa poleg tega tudi poročali, da se bo to le tedaj zgodilo, če bo ravnatelj brodske tovarne — sedanji minister pomočnik Jelič.

Ali ni morda tudi to vzrok, da imamo toliko nepopravljenih vagonov? in da železniške delavnice nimajo materijala? in da se ni govorilo o povišanju železničarskih plač?

Poglejmo: nove tovarne rabijo delavce — strokovnjake. Te ima pa samo železnica. Ker pa niti eden od njih ne bi rad zapustil svojega službenega mesta, na katerem je preživel desetletja in se že udomačil, zato ga je treba odgnati z — **malimi plačami**. Naj zgube državne delavnice te delavce, glavno je da jih dobe zasebna podjetja.

Novim tovarnam je treba takoj zagamčiti mogočnost poslovanja. Zato je treba skrbeti, da državne delavnice čim manj producirajo, ter da se kupiči število nepopravljenih vagonov.

Zato se pri delavcih sistematično ubija z šikanacijami veselje do dela in zato državne delavnice nimajo — materijala. Kje pa bodo dobile potrebni materijal zasebne tovarne v Brodu in Subotici? Saj se vendar pripravljajo za delo v velikem obsegu, da spravijo pod svoje okrilje vse ono, čemur država ne more zadostiti. Ali razumete, kam pes taci moli?

Promet je uničen do skrajnosti, to je jasno razvidno iz ministrovega poročila, razvidna je pa tudi nesramna provokacija napram celokupnemu železniškemu osebju, kateremu se hoče naprtiti vse ministrske nesposobnosti in vse ne prečiste račune, da se odvrne pažnja javnosti od pravih krivcev obupnih prometnih razmer in se z njimi obremenijo nedolžne železničarje. Gosp. Stanič in Jelič sta že preje ustvarila za železničarje strašilo v podobi zakona o zaščiti države, kakor se bika ustraši z rdečo cunjjo. Ali ne tiči tudi v tem več želja kakor pretenj?

Stvar postaja smešna. Stanič je stopil pred zakonodajni odbor in zahteval, da se mu dovoli, da da železničarjem ono obleko, katera jim je uže itak zajamčena in za katero so prizadeto osebje doslej Stanič in njegovi predniki enostavno osleparili. Ali je storil ta korak zato, da opremi svojo žalostno sliko z nedolžnim špasom?

Le sreča bo za gg. Staniča in Jeliča, če se osebje ne bo dalo po njihju izzvati, tako da se bo njihova vloga kot organizatorja železnic pokazala v vsej njeni nagoti v sramoto našim državnikom in čast našim železničarjem.

### Grebeni zopet naraščajo.

Vsi železničarji se še živo spominjajo lanjske akcije „naših komunistov?“ ko so pod višjim poveljstvom nadkomisarja Kauriča, ki je posebno znan vsled njegovega izbornega gospodarstva z delavskim denarjem, rušili in razrušili proletarske organizacije. Hrvatski železničarji so se te golazni kmalu otresli in so si novo organizacijo vpostavili, pri nas napreduje ta proces nekoliko počasneje vsled brezbriznosti in neumevanja položaja. Toda tudi pri nas že uvidevajo železničarji, da je le v slogi moč in pot do sloge in moči bodo mogli prej ali slej iskati in najti.

Kaurič in njegovi verniki smatrajo sedanji trenotek najbolj ugodnim, da zopet počno s svojo „akcijo“. Sedaj, ko so železničarji najbolj zainteresirani v svojem boju, v katerem nastopajo vse njihove organizacije skupno in složno, — poskušajo Kauričevci ponovno, da zanetijo v enotnih vrstah razdor s tem, da razširjajo najgo-



rostatnejše laži in podtikavanja proti posameznim sodrugom. Seveda je njih trud povsem neploden, kajti zločinci so znani na dolgo in široko in vsak pošten in zaveden železničar se jim umakne že od daleč.

Toda zakaj delajo to? Poglejmo! Slova železničarjev in njih močna organizacija, ki je v stanju, da jim izvojuje postavljene zahteve, bode vladajoče v oči. Radi tega je treba to organizacijo razgnati in oslabiliti, železničarje pa razcepiti in zapeljati, da postanejo nesposobni za dosego tega kar žele.

Zato je oblast — ki sicer navidezno „naše komuniste“ preganja in jim s tem reklamo dela — izpustila Kauriča, da zopet započne svoje stare posle. Med tem ko se neuke in naivne delavce, kot „komuniste“ zapira in preganja, vzlic temu, da niti pojma o komunizmu nimajo, se pušča njih voditelje, kot agente oblasti, da rušijo delavsko gibanje, ker to tako vladajoči žele.

Komunistične akcije, postajajo, kot delo vladnih agentov, vsaki dan očitvidnejše. Sodrugi odprite oči in ušesa, toda zaprite usta, kajti hudiči se plazijo polnoštevilno, v ljudem podobnih oblikah okrog vas.

### Dobri gospodarji.

Na enem zadnjih sestankov zagrebške delavnice so zahtevali nekateri sodrugi, da se jim dovoli vpogled v upravne knjige, da se sami prepričajo o izvanrednih finančno upravnih zmožnostih g. **Kauriča**, ki ima tudi v Sloveniji svoje maloštevilno, toda vse njegove lastnosti posedujoče krdelce. Uprava Saveza se zahtevi rade volje odzvala in dala je sodrugom ne le Kauričeve, temveč tudi sedanje knjige na vpogled, izjavljajoč, da si jih lahko vsakdo med uradnimi urami v prostorih uprave ogleda. Volila se je pri tej priliki komisija, ki je dobila nalogo, da knjige natančno pregleda in o uspehu svojega dela poroča. Uprava Saveza je poleg tega še predlagala, da se v to komisijo voli tudi Kauričeve pristaše, ko so sami izjavili, da so pripravljene v komisiji sodelovati. Toda glej čudo čudov, drugi dan, potem, ko so na predvečer s Kauričem konferirali, so svoje mandate odložili in niso se hoteli udeležiti komisijnega dela. To seveda ni nikakoršna nesreča, kajti delo se je tudi brez njih sodelovanja opravilo in zaključilo s sledečim **zapisnikom komisije**, za ugotovitev resničnosti „Kauričeve bilance“, katera je poslovala dne 15. I. 1922 v prostorih Saveza železničarjev v Petrinjski ulici števil. 40/I.

Podpisani izjavljajo: Po vsestranskem pregledovanju bivšega knjigovodstva, smo se prepričali, da ubeležke niso bile točne, ker smo dognali velike nerednosti v njih; pomanjkljivo vknjiževanje in izpuščaji celih posameznih postavk Saveznega prenoženja, kakor tudi primanjkljaje, ki so bili objavljeni v bilanci izdani leta 1921. Za vse to je, povsem naravno odgovoren tedajni tajnik **Slavko Kaurič**. Mi ga pozivamo tem potom, da nas o nasprotnem osebno prepriča.

Palla I. r. Bartolome Jakob I. r. Augustinčič August I. r. Majnarič Dragutin I. r. Turner Franjo I. r. Sebastian Julio I. r. Car Jakob I. r. Strmota Milan I. r. Krčelič Stjepan I. r. Čokan Josip I. r.

### Nekaj odgovora.

„Srpski železničar“ z dne 21. decembra št. 27 se zaletava v naš hrvatski „Železničar“, ker je v števil. 16 z dne 1. decembra objavil članke: „Povodom koalicije“, „Nije istina“ in „Konferencija za koaliciju“, v katerih je točno pojasnil difference med organizacijami v koaliciji ter končno izjavil, da je koalicija mogoča le toliko časa, dokler bodo tudi vse druge organizacije, kakor Savez, stale trdno za zahtevami, katere so bile predložene, da se zanje zavzamejo tudi z bojem, ker je bila le v to svrhu koalicija ustvarjena. V teh člankih je nadalje dognano; da je prišlo do koalicije vsled tega, ker so nacionalne organizacije uvidele svoje prejšnje pogrške, ko so govorile: železničarji lahko počakajo, ker je to mlada država. Mi smo na to odgovarjali: železničarji morajo svoje pravice zahtevati, ne pa čakati, da se drugi na njih račun prijetno ustoličijo. To je bil povod za neprestane napade na nas s strani nacionalistov in na motenje vseh naših akcij za zboljšanje položaja železničarjev. To smo konstatirali v dostojni obliki, ter povdarjali, da nas veseli, ker so se spreobrnil, uvidevši, da so preje grešili. Ker smo to konstatirali nas je udruženje s tem napadlo, da nam je doposlalo neko pismo z mistificiranim podpisom „vrhovnega vodstva“ (kakor bi se dalo zamisliti vrhovno vodstvo brez našega Saveza), v katerem zahteva popravek in izpopolnitev. Na pismo je uprava Saveza Udruženju odgovorila, da odločno protestira proti temu, da se od druge strani zlorablja in kompromitira ime „vrhovnega vodstva“, kakor tudi da na zahtevanem popravku nimamo ničesar popravljati, ker je vse, kar smo pisali, gola resnica. Ne reproduciramo celega našega odgovora, kakortudi ne pisma g. Stanojeviča, ker to sedaj še ne smatramo potrebnim, čeprav je on svoje pismo v „Srp. železničaru“ ponatisnil, ne pa tudi naš odgovor. Mi samo konstatiramo nelojalnost človeka, ki želi, da bi bil „objektiven“.

Konečno naj še navedemo pisanje naše „Zveze“ povodom zahtevanega popravka, katera potrjuje naše prejšnje pisanje in s tem sama sebe, kakor svoje ostale tovariše in sopodpisnike na doposlanem pismu, desavaira. V svojem listu, ki je izšel po popravku „nacionalnih“, piše:

Žalibog je Zveza naletela na gluha ušesa. Čuti in občutiti je morala, da država ni narod, pač pa vladajoči v Belgradu. Izrabili so naš boj za interese države in naroda v druge namene.

„Tudi po tem spoznanju Zveza ni postala malodušna. Upošteva joč notranji položaj v državi in mentaliteto državnikov, je izpremenila svojo taktiko.“

Tako piše „Zveza“ o sebi, to pa je veljavno tudi za vse ostale nacionalne organizacije. Mi nismo ničesar več rekli za nje in o njih, vse drugo so napisali sami v gornjem citatu.

S tem, da je „Zveza“ priznala, da je spremenila svojo taktiko, nas je samo opozorila na to, da je treba biti napram njej oprezen, kajti inace bi lahko zopet spremenila svojo taktiko, in bi zapustila boj, radi katerega se je koalicija ustanovila.

Toliko v pojasnilo onim, ki citajo tudi hrvatski „Železničar“ in „Srpski Železničar“.

### Razne vesti.

**Zakon o zaščiti javne varnosti.** Precej se je govorilo in pisalo o zakonu „o zaščiti države“, ki visi kakor Damoklejev meč nad glavo delavskega razreda. Oglejmo si ga nekoliko bližje, posebno tiste točke, ki so baje v prvi vrsti naperjene proti železničarjem. Člen 10. pravi: državni uradniki in uslužbenci, delavci vojne administracije, uslužbenci samoupravnih teles, ki posamezno, v večjem številu ali skupno zapuste svoje službeno mesto v svrhu štrajka, bodo kaznovani z zaporom, a kolovodje poleg tega še z denarno globo 10 tisoč dinarjev. Ravno tako bodo kaznovani isti, ki s sabotažo ali pasivno resistenco otežkočujejo redni potek službe in dela. Člen 11. pravi: Osebe, ki skušajo odvrniti druge osebe od dela, se bodo kaznovale z zaporom 6 mesecev, če ni njih delo povzročilo kako težjo škodo. Če se take osebe na poziv oblasti takoj ne razidejo z mesta, kjer so se neopravičeno zbrale, se kaznujejo z zaporom do enega leta in z denarno globo 3000 dinarjev. Tako govori zakon o „zaščiti države“. Kaj pa pravi ustava, na katero se morajo opirati vsi ostali zakoni, toraj tudi zakon „o zaščiti javne varnosti“, v svojem 33. členu? **Delavcem je v dosego boljših delovnih pogojev zajamčena pravica do organizacije.** Sami razmotrivajte, kdo ima prav, ali ustava, ali zakon „o zaščiti javne sigurnosti“.

**Kaj pravi Stojan Protič o veljavi zakona o zaščiti države.** 21. januarja letos, to je v soboto, je govoril v Narodni skupščini v Belgradu g. Stojan Protič. Iz njegovega govora posnemamo (po Slobodnoj Tribuni) sledeče stavke: „Predbacuje večini (Narodne skupščine), da tepta ustavo, ker je to lažje kakor revizija. **Kot dokaz navaja zakon o zaščiti države**, za katerega so odgovorni poslanci iz vlade. To je vedoma ustvarjen precedens. Poteptan je tudi člen ustave, ki govori o tisku. Pred ustavo nismo imeli takega zabranjevanja listov in na tak način, kakor se to danes dogaja. Spominjati se je treba tudi na to, da brani, kasacijsko sodišče v Zagrebu, z avstrijskimi zakoni v rokah, ustavo. Ustava je danes dobra le za tiste, ki hočejo z njo omejevati svobodo.“ Na drugem mestu zopet pravi: „Toraj se je letos, ko je bila ustava sprejeta proti onim, s katerimi je vlada skupno delala, ustvaril **zakon o zaščiti države, ki stvarno sploh ni zakon**, ki je pa vendar čez 50 narodnih poslancev vrgel iz parlamenta. Kaj takega se na svetu še ni zgodilo. V ostalem svetu izginjajo vladarji in predsedniki republik in cesarice, toda nikjer doslej še ni nikomur prišlo na misel, da bi predložil tak zakon, kakor se je pri nas zgodilo. Tako govori človek, kateremu tudi nasprotniki ne morejo odrekati avtoritete.“

**Iz koalicije.** Vodstvo koalicije v Zagrebu je sklenilo, ter svoj sklep predložilo vodstvom v Sarajevu, Ljubljani in v Belgradu, da se zahteva od ministrstva odgovor na stavljene zahteve do 20. t. m. in



da se dne 22. m. m. sestanejo v Zagrebu predstavniki vseh organizacij in iz vseh krajev države, ter da se pred tem forumom poroča o ministrovem odgovoru. Zagrebško vodstvo je ta sklep sklenilo dne 4. m. m. in o njem obvestilo vse pripadajoče organizacije koaliranih železničarjev. Sočasno s to akcijo je, da pouči tudi javnost o važnem gibanju, izdalo tudi komunikacije, v katerem je dementiralo lažnjive vesti, po katerih je baje železniško ministrstvo ugodilo zahtevam železničarjev in letak, v katerem se pojasnjuje stanje akcije. Iz Slovenije je dospel odgovor na naš predlog dne 12. m. m. in to brez pridržka, iz Sarajeva dne 16. m. m. in ravno tako iz Belgrada 15. m. m. negativen. Vsled tega se sestanek, ki si ga je zamislilo zagrebško vodstvo, ni mogel vršiti, pač pa se je vršil sestanek zastopnikov Saveznih podružnic, o katerem poročamo na drugem mestu. Iz Belgrada je dobilo zagrebško vodstvo poleg tega, še dodatni predlog, katerega je podpisal g. Joce **Stanojvič**, predsednik nacionalnega združenja, katero je izdalo tudi morda našim sodrugom poznani letak. Zagrebško vodstvo se s takim početjem ne more strinjati, ker smatra, da je nedopustno, če se železniško osebje zapeljuje z lažnjivimi poročili, temveč stoji na stališču, da se mora osebje vedno povedati in pokazati le gola resnica, čeprav včasih ni razveseljiva.

**Nova intervencija.** Dne 26. januarja je bila pri železniškem ministru zopet deputacija. Minister je izjavil: 1. O trinajsti plači ni govora, ker finančni minister noče nič slišati o njej, ker bi imeli potem isto pravico državni uradniki in nameščenci to zahtevati. 2. Na povišanje plače ka 50 od-

stotkov minister ne more pristati, ker ni potrebnega kredita. V dobi splošne finančne krize ni mogoče misliti, da bi se dobile vsote za tako regulacijo. 3. Na zahtevo, da se skliče enketa, na kateri se ob sodelovanju koaliranih železničarjev izdela službena pragmatika minister ne more pristati, pač pa sprejema predloge, o katerih se bo v ministrstvu posvetoval c njih z dotičnimi referenti. 4. Na zahtevo, da se vsi železničarji, ki so bili zaradi železničarskega štrajka odpuščeni in se jim ne dokaže sabotaža, zopet sprejmejo v službo in jim povrne škoda, pravi minister, da na generalno zahtevo ne more pristati, pač pa bo videl, kaj se da v tej zadevi storiti. — Iz teh dogovorov je razvidno, da minister opravičenih železničarskih zahtev ne jemlje prav resno, ker vedno manj obljublja in da pa sploh nič. Niti se ne mara posvetovati z železničarji o novi službeni pragmatiki. Takega preziranja železničarji nismo bili vajeni in jugoslovanski železniški ministri ga bodo morali opustiti. Organizirani železničarji so tudi enakopravni državljani.

**Poročilo o konferenci strojevodij,** Pravitnikstrokovnih organizacij in več dopisov je moralo za danes zaradi pomanjkanja prostora izostati.

**ADALBERT RASSIG, Ljubljana**  
Židovska ulica.

Zavod za uniformo, krznar in izdelovatelj čepic  
priporoča

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

## Pozor, železničarji!

Uprava Saveza železničarjev Jugoslavije je izdala letos prvič skupni slovensko-hrvatski

**železničarski koledar za leto 1922.**

Njegova lična in poučna vsebina vam je znana, ker ste ga gotovo videli pri svojih sodrugih.

Ker ga je še nekaj v zalogi, vas vabimo, da si ga oskrbite čim preje.

**Cena mu je 5 dinarjev.**

Naroča in dobi se neposredno pri knjigovezu **Ivan Jakopič, Francovo nabrežje v Ljubljani.**

Po pošti se ne pošilja. Sodrugi, ki žele v komisijsko prodajo, naj se oglase pri gori imenovanem knjigovezu.

**Sodrugi sezite po vašem koledarju!**

**UPRAVA.**

## 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.

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

**Edini, res delavski denarni zavod.**

# Konsumno društvo za Slovenijo

Telefon inter. štev. 178. — Brzlj. 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

Sodrugi, 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.**