



Štev. 24. Leto 1.  
Izhaja dvakrat na mesec.  
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravništvo:  
Ljubljana, Karla Marksa trg 2 (prej Turjaški trg), kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

Svoje pravice bodo uveljavili železničarji le z združeno močjo. Zavedajte se tega, trpini in organizirajte se vsi v USŽJ

## Trnjeva služba železničarjev.

Dnevno časopisje se zadnji čas zelo peča z železničarskim vprašanjem in po enem teh časopisov posnemamo naslednje vrstice:

Pred kratkim je bila v ministrstvu saobračaja konferenca, ki jo je sklical minister saobračaja, da se pogovore o prometni politiki in izdelajo velikopotezni program.

Sam minister saobračaja je nastopil in referiral. Njegov referat je bil uničujoča kritika vladajočih razmer pri železnici.

Kaj vse se je tu dogajalo in godilo in se godi od začetka leta 1920, ko je duhovnik dr. Korošec prevzel ta resor pa do danes, ko je bilo že toliko in toliko ministrov, to je nekaj neverjetnega.

Pred vsem so vsi ministri stremeli za tem, da uničijo vsak vpliv železniških uslužbencev in delavcev na racionalno poslovanje železnice. Njih stremenje je šlo za tem, da železniško upravo kolikor najbolj mogoče zbirokratizirajo, kar se jim je, to treba priznati, izborna posrečilo. Birokracija pa je najbližnja sorodnica korupciji. In tako vidimo, da so vsi ministri bili vedno zaposleni s tem, da regulirajo železniške tarife, plače in mezde pa znižajo. Na vodilna mesta pa da nastavijo svoje somišljenike, kateri stranki je pač ta ali oni minister pripadal, čeprav nesposobne, a zato strankarsko-politično zanesljive. S strahom in grozdo se je opazalo, da so ogromni dohodki komaj pokrivali upravne stroške, a za investicije ni bilo že denarja. Da, celo najpotrebnejše reparature železniškega parka in mreže se niso mogle vršiti. Vkljub temu, da so se dobivali vagoni in lokomotive na račun reparacij in premož za tretjino cene, promet ne napreduje, lokomotive ne dosegajo predpisane hitrosti ali pa so proge v lakšnem stanju, da je treba največje opreznosti in s tem seve zmanjšanje hitrosti.

Dolgot naših normalnih in ozkotirnih prog je okroglo 10.000 km. Od teh spada privatnim družbam in lastnikom 3000 km.

Izvedenci so vrednost enega kilometra nemških državnih železnic ocenili na 500.000 zlatih mark, torej okroglo poldrug milijon dinarjev. Če vzamemo, da je en kilometer naših prog vreden le polovico, še se dobi vedno vsota okrog 22 milijard dinarcev.

Kako pa izgledajo dohodki in izdatki naše železniške uprave, govori dalje minister.

Dohodki znašajo dosedaj 2316 milijonov, izdatki pa 2544 milijonov dinarjev. Za vsakih 100 dinarjev dohodkov je 110 dinarjev izdatkov, ne računavši eksploatacijo privatnih prog, za katere država lastnikom ničesar ne plačuje.

Tu nekaj zahtimivih podatkov o korupciji, tatvinah in nesposobnosti, ki delajo na to, da bodo naše železnice, ako se bo tako nadaljevalo, lepega dne obstale.

Nek kontrolor v ministrstvu saobračaja je pripovedoval sledeče: Do-  
hodki blagajn na kolodvorih se več

dnevno ne oddajajo, nego se od časa do časa prihaja po nje. Pri skoncaciji blagajne v srednjih postajah sem zasledil deficite čez milijon dinarjev. Uradnik je bil takoj suspendiran in se je uvedla preiskava. Pol leta pozneje sem zapazil v svojo grozo, da je dotični mož bil prestavljen v prometno ministrstvo, kjer je imel priložnost, reševati akte, ki so se tikali njegove tatvine. . . . Pozneje sem zvedel, da ima v prometnem ministrstvu vplivnega sorodnika . . .

V neki drugi postaji je taisti kontrolor zasledil deficit več stotisoč dinarjev. Uradnik, uboga para, je izjavil, da manjkajoči znesek povrne in je to tudi takoj storil. Odkod ima toliko denarja?

Zanimivo pripoveduje ta kontrolor proces cirkulacije aktov, ki cela leta potujejo od oddelka do oddelka, s pripombo: »pristojnemu referentu«. — Mnogi, ko nastopi zima, izignejo v plapojočih plamenih pisarniških peči.

Kontrola dohodkov v Mariboru je edina, ki dela po starem avstrijskem vzorcu. Za tisto delo, ki ga v Mariboru opravlja 60 ljudi, je zaposlenih v Beogradu 130 nastavljenecv in še imajo zaostanka za 50 mesecev.

Tako je n. pr. mariborska železniška kontrola izsledila milijonsko goljufijo, pri inozemskem obratu v Djevdjeliji (v Srbiji). Ko se je naredila ovadba in se je še nekolikokrat osebno interveniralo, da se naj preiskava pospeši, se je mariborski kontrolni dalo razumeti, da se v to zadevo nima več prav nič mešati.

Kolodvorska blagajna v Beogradu ni n. pr. vsa leta od prevrata sem še podala nobenega mesečnega obračuna.

V delavnice se sprejemajo ljudje v prakso, ki so že v naprej določeni za šefe, neglede na to, da so popolnoma nesposobni in v šestih mesecih toliko ne naredi, kakor sposoben inženjer v enem dnevu.

Gladujoči železniški uradniki v Sloveniji in vso ostalo uslužbenstvo in delavstvo se zgražajo nad vsem tem, kar vidijo in opazujejo. Glad boli. Gospada naj se ne čudi, ako ljudje, ki še danes drže na poštenost, pri takih razmerah in vzgledih, ki jim prihajajo dnevno pred oči, sami ne začnejo delati po teh vzgledih.

Železničarji trpe, gladujejo, nimajo počitka, ker se ne upošteva 8 urni delavnik, se jih reducira — vse zato, ker korupcionisti, defraudanti, tatovi višjih sfer mesto kazni vrše svojo službo naprej, ali pa so še povišani. Zato je to trnjeva služba danes, in zboljšala se bo le, če zdrav duh železničarskega proletariata, organiziran v močno razredno organizacijo prisili upravo, da bo nam navadnim železničarskim uslužbencem in delavcem plačevala pošteno naše delo, kakor določa pragmatika in upoštevala dejstvo, da potrebuje človek po delu primeren in zadosten počitek, t. j. da se upošteva 8 urnik.

Železničarji, naša zavednost in odločnost je faktor, ki nas čuva pred velikim izkoriščanjem.

## Nov pravilnik sporednih prinaldežnosti.

V »Službenih novinah« od 20. novembra je bil razglašen novi pravilnik sporednih prinaldežnosti, od katerega so pričakovali železničarji zboljšanje svojega gmojnega položaja, pa so bili zopet zelo prevarani.

Nikjer nikakega poboljšanja, ampak kjer je kaj spremenjenega na starih pravilnikih, je to v škodo osobju.

Proti takemu brezglavemu postopanju uprave protestiramo, saj to postopanje mora popolnoma upropastiti pretežno večino železničarjev in tudi celokupen promet.

Kaj prinašajo novi pravilniki?  
V členih 1—45 prinašajo določbe o potnih in selitvenih pristojbinah, ter določajo od 1. dec. 1926 dalje naslednje postavke:

Vrsta uslužbencev	Dnevnica		Troškov. pavšal		Kilometraža	Potni pavšal
	normalna	skrajšana	normalni	skrajšan		
dinarjev						
Uradniki II. kategorije:						
1.—2. grupe . . . . .	70—	45—	25—	20—	6—	700—
3., 4. in 5. grupe . . . . .	60—	40—	20—	15—	6—	500—
Uradniki III. kategorije:						
1.—2. grupe . . . . .	50—	30—	20—	15—	5—	450—
3. in 4. grupe . . . . .	45—	25—	15—	10—	5—	400—
Zvaničniki I. kategorije:						
1.—2. grupe . . . . .	45—	25—	10—	6—	4—	400—
3. in 4. grupe . . . . .	40—	20—	8—	5—	4—	350—
Zvaničniki II. kategorije:						
1. grupe . . . . .	40—	20—	8—	5—	4—	350—
2. in 3. grupe . . . . .	35—	20—	6—	4—	4—	300—
Služitelji:						
1.—2. grupe . . . . .	35—	20—	—	—	4—	250—

Normalna dnevnicca in normalni troškovni pavšal pripada za prvih petnajst dni potovanja, nadalje do 2 mesecev pa skrajšana dnevnicca in troškovni pavšal.

Za čas čez 2 meseca pa mu pripada 75% skrajšane dnevnicce.

Potni pavšal je vezan na one službene funkcije, v katerih mora uslužbenec neprestano ali vsaki mesec najmanj 10 dni potovati. Ta pavšal dobe uslužbenci, ki so z odlokom ministra ali generalnega direktorja po predlogu oblastnih direktij odredjeni, da prehodijo redno, ali vsak mesec najmanj 10 dni, progo.

V slučaju selitve pripada uslužbencu: a) ako je premeščen po službeni potrebi:

1. normalna dnevnicca in normalni troškovni pavšal za njega.

2. četrt normalne dnevnicce in troškovnega pavšala za vsakega člana družine (žena, otroci, pastorki, adoptirani otroci in sicer: moški do polnoletnosti in tudi potem, ako so nesposobni za delo ali so se v šoli, ženski pa do poroke, ako živi stalno pri starih in se z njimi seli.)

3. brezplačen prevoz zase in družino in brezplačen prevoz prtljage (na vsakega člana po 25 kg a največ 200 kg) ter brezplačen prevoz pohištva ter povrnitev stroškov za pakiranje in vselitev.

Iste ugodnosti pripadajo uslužbencu: 1. kadar je premeščen iz službenih oziror,

2. kadar je reaktiviran, takrat od kraja kjer stanuje do novega službenega mesta, 3. kadar se službeni oddelek, kjer službuje, premesti v drugi kraj, ali ukine in dobi novo službeno mesto.

Pravico do brezplačne vožnje za se in družino ima uslužbenec, a ne dobi selitvenih stroškov:

a) kadar se sprejme v službo,

b) če je premeščen na lastno prošnjo. Ako pa je premeščen kazensko, ne dobi nikakih ugodnosti.

### 2. Doklade za nočno delo.

Za nočno delo pripada doklada za težjo in naporeno službo tu imenovanemu železniškemu, prometnemu, skladiščnemu, postajnemu in mašinskemu osobju po naslednji tablici in tarifi:

Komu	V vseh dispozičnih postajah	V ostalih postajah	
		Din	Din
a) prometnemu osobju:			
uradniku . . . . .	10—	5—	
zvaničniku . . . . .	8—	4—	
služitelju . . . . .	3—	2—	
b) mašinskemu osobju:			
voznememu pregledniku . . . . .	6—	3—	
voznememu čavaju . . . . .	5—	2-50	
voznememu mazaču . . . . .	3—	2—	

Dnevničarji (delavci op. m.) ki vrše službo nastavljenecv, dobe za nočno delo iste doklade kakor dotični nastavljeneci, ako imajo položene njihove predpisane izpite.

Kot nočni čas se računa čas od 20. do 6. ure. Polna doklada se izplača za delo od najmanj 8 ur v noči, za delo čez dve uri pa polovična doklada.

Pravilnik o premožovnih premijah je ostal isti kot dosedaj le z naslednjimi spremembami:

1. Premožovne premije na direkcijski sploh odpadejo.

2. Premožovne premije nadzornemu osobju v kurilnicah so maksimirane in more dobiti največ mesečno:

a) Načelnik kurilnice z 10 ali več lokomotivami . . . . . Din 2.500

b) načelnik kurilnice z 10 ali več lokomotivami . . . . . » 1.800

c) namestnik načelnika z 10 ali več lokomotivami . . . . . » 2.000

d) strojni mojster z 10 ali več lokomotivami . . . . . » 1.800

e) poslovođe in kontrolni organi . . . . . » 1.500

f) nadkurjači z 10 ali več lokomotivami . . . . . » 600

g) nadkurjači z 10 ali več lokomotivami . . . . . » 400

Ta pravilnik je stopil v veljavo 11./IV. 1926 in morajo preveč prejete premije po 1./IV. 1926 plačati nazaj. Le dotičnim, ki po novem pravilniku ne dobe nikakih premij (direkcija), ni treba plačati nazaj prejete premije.

Podružnicam, ki pridejo v poštev, smo ta pravilnik v celoti poslali. Ako ga še kdo rabi, naj ga urgira pri centrali.

### Pravilnik o delavniških premijah

je tudi stopil v veljavo naknadno s 1./IV. 1926 in je približno jednak dosedaj veljavnemu pravilniku. Predvideva normiranje delavnih časov ter prosimo prizadete podružnice, da naš tozadveni dopis točno prouče (tu pride v poštev podr. Zagreb, Maribor, Ptuj, Sarajevo in Niš.)

Spremenjene so le nagrade nadzornemu osobju in sicer more dobiti mesečno največ premije:

Načelnik delavnice I. vrste . . . . . Din 2.500

načelnik delavnice II. vrste . . . . . » 2.000

načelnik delavnice III. vrste . . . . . » 1.500

pomočnik načel. del. I. vrste . . . . . » 2.000

šefi tehničnih oddelkov . . . . . » 1.750

pomočniki teh sefov . . . . . » 1.250

dodeljeni inženjerji in tehnični uradniki ter poslovođe . . . . . » 1.000

Kar so tu navedeni uradniki po I./IV. 1926 več prejeli, morajo v smislu člena 105 pravilnika plačati v 6 mesečnih obrokih nazaj.

### Nagrade za doplačila v vlaku.

Kot nagrado dobe uslužbenci od vseh doplačilnih kart s kaznjivo:

Vlakovni revizor 10 odstotkov od ubranih doplačil, vratar enako 10 odstotkov od po njegovi prijavi ubranih doplačil, sprevodnik odnosno manipulant 6 odstotkov in 4 odstotke vlakovođe od celokupne vsote doplačil izvzemši slučaje, pri kateri hse potom doplačilnih listov ne zaračuna nikako naplačilo in ne ubere nikak povišek. V pojedinem slučaju ne sme presežati nagrada Din 50.

### Nagrada za vršenje dvojne službe.

Progovni čuvaj, ki poleg svoje službe vrši še kako drugo službo (prodaja kart, oskrbe semaforov in signalov etc) dobi po Din 50 mesečno.

Za zlomljeno tračnino dobi prijavitelj Din 50 nagrade.

Za zlomljeno os pri vlaku dobi prijavitelj Din 500 nagrade. Ako je nastavljen, delavec pa le, ako ima položene predpisane izpite, (čudna modrost direktcije!)

Napajalni pazniki v Zagrebu, Ljubljani, Subotici, Novem Sadu, Nišu in Skoplju dobe 50 Din mesečno.

Nagrade za akordno delo pri kontroli dohodkov so ostale iste in sicer 0,15, 0,20, 0,10 in 0,10 Din za preglede raznih računov. Ta nagrada se izplača od 1. decembra 1926 dalje.

### Kilometraža.

Kilometraža pripada mašinskemu in voznemu osobju. Delavec dobi kilometražo, ako vrši vsled pomanjkanja nastavljenega osobja službo eksekutivnega nastavljenca, po postavki, ki bi pripadala dotičnemu uslužbencu, ako ima položene strokovne izpite za dotično službo. Strojnomu osobju pripada kilometraža:



Komu:	Normalnotirna proga					Ozkotirna proga			Na prog. Braidica-Bakar	Na prog. 0-60 m
	ekspresni in brzi vlak	osebni vlak	mešani vlak	brzotovorni vlak	tovorni vlak	brzi vlak	osebni in mešani vlak	tovorni vlak	Povečano od tarife za normalno prog.	Povečano od tarife za ozkotirno prog.
Strojvodja	8	8.5	11	11	13	11	13	16	50%	25%
Kurjač	5	5.5	7.7	7.7	9.9	7.7	9.9	12	50%	25%

Strojnemu osebju se računa za kilometražo:

- a) vsak stvarno prepotovani km.
- b) 1 uro držanja pare v končnih postajah = 3 km.
- c) 1 ura premika v postajah in na prog. = 12 km in sicer:

Pri potniških vlakih le v končnih postajah in med postajah; v postajah pa, kjer se premika s posebnimi stroji in skupinami se plača premik po postavki za tovarne vlake.

d) za režijsko potovanje se računa polovična kilometraža dotičnega vlaka.

e) za režijsko potovanje z lokomotivo se računa polovična kilometraža brzega vlaka.

f) Držanje pare in premik se računa le, ako traja najmanj četrt ure. Vsak nadaljni

začetni četrt ure, se računa kot cel. Kadar izostane strojno osebje v službi več kot 3 dni izven svojega službenega mesta, mu pripada za cel ta čas poleg kilometraže še polovična dnevnicca. Ako v tem času ne potuje, mu pripada za ta čas cela dnevnicca.

To velja tudi za vlakospremno osebje.

g) Vojniki zaposleni kot kurjači ali strojvodje dobe polovično kilometražo in premijoj.

h) Spremljevalci parnih kotlov dobe kilometražo kot zavirači.

i) spremljevalci, ki nadzorujejo razsvetljavo pri vlakih, kjer ni plinske razsvetljave, dobe kilometražo kot zavirači.

k) tretji osebi na stroju pripada kilometraža kot kurjaču.

Vlakospremnemu osebju pripada kilometraža:

Komu:	Normalna proga					Ozkotirna proga			Proga Braidica-Bakar	Proga 0-60 m
	brzi (ekspres)	osebni	mešani	brzotovorni	tovorni	brzi	osebni-mešani	tovorni	Povečano od tarife za normalno prog.	Povečano od tarife za ozkotirno prog.
Vlakovodja	12	12	13	13	14	14	16	18	50%	25%
Sprevodniku-manipulantu	9.5	9.5	10.5	10.5	12	12	13	14	50%	25%
Zaviraču in spremljevalcu vozov	9	9	10	10	11	11	12	13	50%	25%

Vlakospremnemu osebju se računa za kilometražo:

- a) vsak stvarno prepotovani km.
- b) režijsko potovanje na lokomotivi ali z vlakom radi prevzema vlaka ali vrnitve domov, se računa s polovično kilometražo.
- c) pri nadomestovanju dobi nadomestnik kilometražo onega, ki ga zastopa.
- d) Kadar je vlakospremnik izven svojega službenega mesta, se mu da na razpolago v dotični postaji brezplačno prenočišče, ako pa ni prostora, dobi kot odškodnino za čas čez 6 ur 5 Din, čez 12 ur pa Din 10.

To velja tudi za strojno osebje.

e) Ako vlakospremnik ostane v službi izven svoje domicilne postaje več kot tri dni, se mu da za ta čas po Din 10 dnevno kot odškodnino za prenočišče, ne oziraje se na to, ali je prenočišče na razpolago ali ne.

V dispozicijskih postajah, kjer so premikalni stroji, pripada premikalnemu oseb-

ju, ki sodeluje pri premiku, premikalna doklada in sicer za km:

- premikalnim nadziraljem (šefovi manevre) po 0.10 Din.
- nadpremičarjem (rukovavcem manevre) in vozni preglednikom po 0.09 Din.
- premičarjem, kretnikom in vozovnim zapisovalcem po 0.08 Din.

Ena ura premika ali popisovanja voz se računa 12 km.

Vlakospremnemu osebju se premik pod četrt ure ne računa, a vsak začetni četrt ure se računa za cel četrt ure.

Opustimo danes kritiko teh pravilnikov, ker smo sklicali za 1. decembra 1926 širšo konferenco prizadetega osebja v Ljubljano, ki se bo s temi pravilniki podrobno pečala, sprejela protipredloge za izmenjavo teh pravilnikov ter se bomo k temu povrnili v prihodnji številki.

## Kaj se pri nas lahko dogodi?

»Volksstimme« od 20. novembra 1926 poroča:

»Nezaslišane razmere pri nezgodi na postaji. Delavec z odrezano roko pol ure brez zdravniške pomoči.

Dne 25. t. m. okoli 6. ure zjutraj je snažil 27 letni železniški delavec Karl Feliks na glavnem kolodvoru kanal (grezno jamo). Kmalu nato pripelje na tiho po istem tiru lokomotiva, kolo zagrabí delavca za desno roko in mu jo popolnoma odtrga. Pone-

srečenec ves oblit s krvjo, katerega so prihiteli delavci položili med tيره glasno vpil: Ubijte me, ubijte me. Zdravnika ni bilo nikjer in tako je moral nesrečnež skoro pol ure ležati v mlaki krvi in čakati na prihod zdravnika. Nato je prišlo rešilno društvo in ga prepeljalo v splošno bolnico.

Nato se časopis zgraža nad takimi razmerami, da ni na glavnih postajah s tako velikim prometom zdravnika prisotnega! Kje je krivda, vprašamo

## Oblast železa.

(Internacionala kapitalizma.)

Prva desetletja obstoja kapitalističnega gospodarstva, ki je vrglo delavstvo v bedo, do tedaj v taki meri nepoznano, se je družba opravičevala s slavošpevi, da je omogočila vsled svobodne konkurence razvoj in dvig spretnih in nadarjenih duhov. Vsak podjetnik je poskušal prekašati drugega z upeljavo novih tehničnih metod, s cenejšimi produkti, radi česa je mogoče nuditi vedno večjim množicam uporabo in uživanje materijalnih dobrin ter tako pospeševati splošno zadovoljstvo. Ali tisti časi, ko je stal podjetnik proti podjetniku, da ga nadkrili, so že davno minuli. Mesto medsebojnega boja kapitalistov je nastal medsebojni sporazum kapitalistov.

Že v devetnajstem stoletju so že dogovori med podjetniki, karteli, sindikati in trusti igrali značilno vlogo. Najprej so se zedinila enakovrstna podjetja ene države, da obvladajo notranji trg, ki je bil carinsko zavarovan. Ali kmalu je prišlo do pogodb med industrijo različnih držav, tako da je bilo že pred vojno, kakor trdi teoretik v kartelnih vprašanjih, Robert Liefmann, nekako 40 takih internacionalnih zvez. Vse so imele isti cilj, da spravijo gotovo produkcijsko panogo pod gospodarstvo kapitalističnega producenta in odjemalca (konzumentom) ene ali več držav diktirajo ceno.

Ta razvoj je po vojni zelo napredoval. Centralizacija podjetij v posameznih državah je zelo napredovala. Ravno v železni industriji Češkoslovaške se to zelo opazuje. Skodovim tovarnam v Plznu, ki so pod vplivom francoske težke industrije, so se pridružila podjetja v Plznu, Kraljevem gradu, Smichovu, Hradeku in v Komarno. Soudeležene so pri brskih tvorilci orožja in so pritegnile h koncernu premogokopne družbe. Lani so pridobile tudi tovarno avtomobilov Laurin & Klement. Na Češkem in Moravskem se vrši združitev tovarn poljedelskih strojev v dve grupi. Leta 1923 se je izvršila združitev elektrotehničnih zavodov. Izdeljuje se načrt za združitev treh največjih češkoslovaških železnih industrij. Tako bo kmalu velik del češkoslovaške železne industrije združene v eni roki. Se večje važnosti je združevanje podjetij v velikih kapitalističnih državah, kakor n. pr. v Ameriki, kjer ameriški jekleni trust zaposluje 246.000 delavcev, ali združene jeklarne v Nemčiji, kjer je zaposlenih 175.000 delavcev.

Ali karteli segajo vedno bolj preko mej držav. Tako se vse oceansko paroplovstvo sveta danes vodi enotno, vsa produkcija petroleja je v rokah treh družb, vsa trgovina z bakrom se opravlja s svetovnim bakrenim sindikatom, velik del izdelovalnic vžigalic je združen v švedsko-amerikanskem trustu. Obstaja internacionalni sindikat ogledal, evropska zveza steklenic ureja produkcijo steklenic, internacionalni sindikat električnih žarnic nam dobrodušno daje luč; nemško-francoski

mi?! Ljubljanski oblastni odbor bolniške blagajne, ki je v rokah »Ujed. saveza« je že davno predlagal ustanovitev **permanentnega zdravnika za Maribor**. Na eni predzadnjih sej je za Maribor izrecno sklenil, da se uvede »inspekcijska služba žel. zdravnikov« tako da bo vedno nekdo prisoten za vsak slučaj! **Centralni upravni odbor v Beogradu pa tega sklepa ni odobrill!**

Kdo bo nosil odgovornost, ako se pripeti večja nezgoda kako nedeljo

ali praznik in so se železniški zdravnik odpeljali na izlet v okolico?

Naši zaupniki v boln. fondu odklanjajo za take slučaje vsako odgovornost. **Oni bodo ponovno zahtevali inspekcijsko službo za Maribor in Ljubljano, centralna uprava v Beogradu pa naj se zaveda ogromne odgovornosti, ako bo ta predlog ponovno odbila!**

**Dragoceno je življenje najzadnjega delavca in mi ga hočemo zaščititi.**

## Novi predpisi.

Ministrstvo saobračaja je uzakonilo nove predpise kot »signalni pravilnik«, »pravilnik o vršenju prometnih služb«, ki se uveljavijo na vseh progah s 1. marcem 1927.

Posebne izpraševalne komisije bodo od 1. jan. 1927 dalje izpraševale vse osebje in kdor bi dobil oceno »nesposoben«, bo dodeljen v drugo službo, kjer se bodo lahko intenzivno vežbali in učili.

Ker pa pravilniki za posamezne stroke še niso gotovi morajo posamezne vrste eksekutivnega osebja znati naslednje člene prometnega pravilnika:

a) Vlakovodja: člene 4, 5, 7 do 11, 13 do 19, 24 do 29; odsek VI; čl. 46 do 67; odsek VIII; čl. 71 do 73; 76, 86; 91 do 95. Odsek XII; člen 102 do 107, 109 do 114, 116 do 121, 123 do 126, 128, 130 do 137, 139 do 143. Odseke XV, XVI in XVII; člen 168, 171 do 176 in 178.

b) Tovorni sprevodnik: člen 4, 5, 7 do 11, 13 do 15, 17 do 19, 26, 27. Odsek VI; člen 46, 48, 49, 62, 63, 67, 71, 72, 104, 107, 124, 125, 128, 130 do 136, 142, 143, 173, 175, 178.

c) Strojvodja: člen 4, 5, 7 do 11, 13 do 19, 24 do 29. Odsek VI; člen 46 do 66, 71 do 73, 76, 91 do 97, 100, 103, 105 do 107, 109 do 114, 116 do 121, 123 do 126, 128, 130 do 137, 139 do 143. Odseke XV, XVI in XVII; člen 168, 171 do 175, 178.

d) Nadpremičar in premikalni nadziralj: člen 4 do 11, 13 do 23, 26 do 29. Odsek VI; člen 46 do 63, 65, 66, 70 do 72, 76, 78, 79, 94, 95, 107, 108, 125, 137, 139, 141. Odsek XVIII; člen 168, 171 do 173, 175, 178.

e) Kretnik in premikač: člen 4 do 11, 13 do 21, 23, 26, 27. Odsek VI; člen 46, 48, 49, 62, 63, 71, 72, 94, 95, 107, 108, 125, 137; 139. Odsek XVIII; člen 168, 171, 173, 175, 178.

f) Progovni čuvaj: člen 4, 5, 7 do 10, 13 do 15, 17 do 19, 71, 72, 94, 95, 109, 133 do 137, 139. Odsek XVIII; 168, 171, 173, 175, 178.

g) Vlakovodja in blokovnik: člen 4, 5, 7 do 10, 13 do 15, 17 do 19, 71, 72, 94, 95, 109 do 114, 116, 133 do 137, 139. Odsek XVIII; člen 168, 171, 173, 175, 178, 183.

h) Progovni nadziralj: člen 4 do 24, 71, 72, 94, 95, 109, 133 do 137, 139. Odsek XVIII; člen 168, 171 do 173, 175, 178.

i) Brzojavni mojster: člen 4 do 11, 13, 14, 17, 18, 19, 71, 72, 94, 95. Odsek XVII; člen 178.

k) Skladiščnik: člen 5 do 8, 10, 11, 13 do 15, 17 do 19, 26 do 29. Odsek VI; člen 71, 72, 173, 178.

l) Kurjač: člen 5, 8 do 10, 11, 13 do 15, 17, 18, 62, 125, 128, 178.

m) Vozovni preglednik: člen 5, 7, 8, 13, 14, 17 do 19, 26 do 29, 46, 48 do 50, 63, 71, 72, 94, 95, 178.

Ostale vrste uslužbencev morajo znati analogno vse one odredbe pravilnika, ki se tičejo njihove službe, nadalje morajo znati vsi uslužbenci vse signale in one odredbe, signalnega pravilnika, ki se tičejo njihove službe.

Do sem bi bilo vse lepo. Sedaj pa pride ta kunštna stvar. Pravilnikov še ni in od osebja se zahteva, da naj si vse to, kar pride za njega v poštev napiše v šoli, kar bo trajalo pri sedanjih redukcijah, ko prostega časa sploh več ni, najmanj en mesec. Ne vemo, ali se tako glasi nalog direkcije, ali je to le samo volja nekaterih šolskih uradnikov?

Naj si bo eno ali drugo, mi proti temu energično protestiramo in zahtevamo, da se imajo vsi pravilniki in popravki dostaviti slehernemu, ki pride za izpit v poštev, da jih zmore preštudirati.

## Debata o stanju naših železnic.

Finančni odbor že cele tedne pretresa stanje prometnega ministrstva. Minister saobračaja govori o pomenu prometa za navadno gospodarstvo, o njegovi nacionalni nalogi, o deficitu na tarifne popuste iz leta 1925, navaja kot vzrok za deficit tudi poplave itd.

Večina poslancev, ali mislimo, da lahko rečemo, noben izmed poslancev, ki so v finančnem odboru, ni popoln strokovnjak za železniška vprašanja in za to ni čuda, da se vsa debata vrši le okoli deficita in načina prihranka. Redukcije se obetajo iz večine govorov, dasi vsi govorniki zahtevajo povišanje produkcije.

»Jutro« poroča, da je g. poslanec dr. Pivko (samostojni demokrat) izvajal sledeče:

Za njim je poslanec dr. Pivko razpravljaval o železniških delavnicah, vsled katerih smo mnogo let trpeli tudi radi tega, ker smo v delavnicah odbržali delavce in inženjerje, ki niso bili naši državljani. Bilo je pogrešno, da se s temi elementi ni postopalo rigorozno glede nacionalitete, ker se je v delavnicah v primeru s predvojno produkcijo produciralo tako malo, da se more reducirati tudi to, da so gotovi elementi v naših delavnicah izvajali pasivno rezistenco. V mariborski delavnici se je opazilo v tem letu znatno povišanje produkcije, vendar pa še vedno ni toliko, kakor bi jo bilo želeti, ne samo s stališča prometnega ministrstva, temveč tudi s stališča splošne potrebe. Dr. Pivko želi, da se delavnicam v prihodnjem budžetu da

kali-sindikata, evropski kartel tračnic in cevi, žična konvencija med Nemčijo, Belgijo, Avstrijo in Češkoslovaško, vsi ti so se ustanovili zadnje tedne in 1. oktobra je zagledal luč sveta internacionalni železni kartel.

Ta kartel obsega pred vsem produkcijo železa v Franciji, Belgiji, Luksemburgu, Saar-oblasti in Nemčiji. Obstoji v tem, da bo produkcija teh petero oblasti kontingentirana: od vse produkcije dobi Belgija, ki je delala največ težkoč in se najdalje upirala, ne celih 13 odstotkov, Francija 31 odstotkov, Luksemburg 8 odstotkov, Saar-oblast nekaj nad 5 odstotkov, Nemčija okrog 43 odstotkov. S tem je konkurenčna borba teh petero držav shranjena ad acta. Ta zapadno-evropski železni kartel pa bi se naj razširil s pristopom srednje-evropskih držav. Istočasno, ko so se baroni železa zapadno-evropskih držav pogajali v Parizu, so se pogajali na Dunaju podjetniki železne industrije Avstrije, Madjarske, Poljske, Jugoslavije in Češkoslovaške. In ta pogajanja so se ugodno izvršila, kar dokazuje, da že obstoja med Češkoslovaško in Poljsko na eni strani ter med Češkoslovaško, Avstrijo in Madjarsko na drugi strani sporazum o prodaji železa v notranjosti in deloma tudi o eksportu. Gotovo je torej, da se bo zapadno-evropski kartel razvil v kontinentalnega, izven katerega bodo stale severne dežele, Italija in Rusija.

Jasno je, da pomeni evropski železni kartel za lastnike železarn in jeklarn velik narast moči. Saj pride poleg promoga

zelo važna evropska industrijska panoga v roke nekoliko mogočnikov. Druga industrija, ki izdeluje potem iz surovin predmete in naposled konzumenti, je na ta način odvisna od take mogočne grupe, ki poljubno diktira Evropi cene železa. Gotovo je, da karteliranje evropske železne industrije pomeni gospodarski in tehnični napredek in delavskega razreda naloga ni, da bi delal na to, da se povrne k srednjemu in malemu obratu. Gospodarsko-tehničnemu napredku kapitalizma je predpogoj produkcija skupnosti, pravilno organiziranje produkcijskih panog. Četudi na kapitalistični bazi, je začetek organiziranega socialističnega gospodarstva. Ali nakupičenje ogromne gospodarske moči v rokah peščice, tvori veliko nevarnost ne samo delavstvu železne industrije, katere mogočna moč je v internacionalni organizaciji, nego tudi za vso družbo. Zato morajo velike internacionalne kapitalistične sile biti postavljene pod kontrolo splošnosti. Zato zahteva internacionalna strokovna zveza internacionalno kontrolo nad surovinami in transportom in internacionalno ureditev plač in delovnih pogojev. Ako stoji delavstvo sedaj kot eden nasproti izkoriščevanju podjetnikov posameznih držav, tako je odslej potrebno, da stoji kot eden ves proletariat nasproti internacionalno združenim podjetnikom. Nove metode strokovne borbe se iščejo. Ogromne borbe, ki se razprostirajo preko več držav, se pojavljajo na obzorju.

Internationalni kapitalizma nastopa internacionalna proletariata.



možnost dobre zaposlitve in zadostni kredit, da se opremi vodstvo in uprava delavnice, da se razširi razvoj produkcije in da se očuva izvrstni delavski kader. Treba je zaposliti čim več delavcev in preprečiti krizo med delavstvom. Denar, ki se daje za popraviljanje vagonov v inozemstvo, bi ostal doma.

Odločno moramo obsoditi prvi del kritike, najbolj odločno pa moramo protestirati proti temu, da slovenski poslanec obdoljuje »gotove elemente v delavnici, da so izvajali pasivno rezistenco.« On pravi, da smo v delavnicah mnogo let trpeli vsled tega, ker smo v njih držali delavce in inženjerje, ki niso bili naši državljani in s temi bi bilo treba rigorozno (strogo) postopati glede nacionalitete.

Gospod poslanec gotovo ne ve, da so se takoj po prevratu naredili za vse delavniško osebje posebni sezname in sicer: rdeči, modri in zeleni in da niti en delavec ni mogel oditi v inozemstvo, ako ni bil slučajno v rdečem seznamu. Kdo je pri teh seznamih sodeloval, ne bomo omenjali, ali iz arhivov se lahko prepriča, da so nacionalni ljudje rigorozno postopali. Dnevno so bile na direkciji deputacije iz mariborske delavnice in kurilnice, najboljših profesionistov - specialistov etc. zahtevajoč, da se jih čimprej odpošlje v Nemško Avstrijo, kjer bi dobili dobra mesta. Uprava (direkcija Ljubljana) jih je pridržala nazaj, da naj ostanejo še toliko in toliko časa, da se izvežba naraščaj in da bodo potem lahko odšli. In so delali ti ljudje v interesu uprave, producirali, vezbali naraščaj in ko so storili svojo dolžnost, se jih je premestilo v Avstrijo — kjer pa so bila vsa boljša mesta zasedena. Dosti jih je ostalo tu, ker so bili rojeni pri nas, zaprosili so

za državljanstvo, čakajo že leta in leta na rešitev in delajo po 30 let že v delavnici za to, da kot tuji državljani še voznih ugodnosti nimajo. Radovedni smo, kaka bi bila produkcija, ako bi uprava v letu 1919 naenkrat odposlala kakih 700 delavcev in sprejela nove, ki mašinerij še poznali niso.

Naj se pogledajo statistike o produkciji delavnice v letih 1921, 1922 in 1923, ko je bila še v privatnih rokah in naj se primerjajo s produkcijo leta 1924 in 1925! Kje je pasivna rezistenca? Pasivna rezistenca je v tem, da je danes lesno skladišče, kjer je bilo preje na stotine m<sup>3</sup> lesa, prazno, da morajo posamezne skupine stati brez dela, ker ni na razpolago barv, litine etc, ker se mora demontirati vozove, da se z deli teh popravi druge. Ker morajo hoditi posebne komisije in v ročnem nakupu kupovati par metrov desk, par kilogramov barve itd.

Pasivna rezistenca leži v tem, da se delavnica od podržavljenja ni modernizirala. Pasivna rezistenca leži v tem, da so se osebju zmanjšali prejemki, se niso regulirale urne plače in kljub temu in vsem oviram je lačen železničar produciral skoraj toliko kot v normalnih časih in je v preteklem letu celo dvignil produkcijo, ki pa je sedaj — ne po njegovi krivdi — padla.

Naj pride g. poslanec enkrat v našo delavnico, naj se ob naših prejemkih vživi v naše naporno delo, naj vidi naše delovne pogoje in — ne bo več deduciral iz kakih tabel teoretično pasivne rezistence. Dosti nas pritiska uprava sama in slabo uslugo se dela delavstvu, ako se ga v finančnem odboru slika kot delamrznega ali nezadovoljneža.

volje od strani direkcije, ne bilo potrebno odvzeti edini prosti dan v mesecu.

V oči gled temu prosimo g. načelnika, da nam da priliko osebnega razgovora.

Prejmite, gospod načelnik, pri tej priliki izraze našega spoštovanja.

Ljubljana, dne 25. nov. 1926.

Sekcija vlakospremnega osebja bo ukrenila vse, da zaščiti interese osebja ter bo tozadevno, čim bi direkcija hotela kaj ukrepati, pravočasno sklicala sestanek. Glede prostega dneva je pa zadeva ugodno rešena. — Točneje poročilo o intervenciji na sestanku.

#### Zahteva po predpisih.

Direkcija je zadnje čase izdala nove predpise, šolski uradniki pa silijo osebje, da si te predpise prepise. Zahtevali smo, da se predpisi vsem dodele.

#### Kurilnica Ljubljana I.

Vložena je intervencija za proste dneve premikačev in kretnikov, dodelitev tretjega premikača in moža za čiščenje kretnic.

### Iz bolniške blagajne.

Neki visoki funkcionarji neke organizacije so dvignili začetkom novembra krik in vik, da so »Savezarji« vzeli in položili ubogim delavcem pogrebno in v Mariboru so dotični gospodje celo govorili, da gredo takoj intervenirati v Beograd.

Kaj je bilo na tem?

Direkcija Ljubljana je izdala naslednjo okrožnico:

»Centralna uprava je izdala na vse oblastne uprave hum. fondov nastopno rešenje.

Centralni upravni odbor na sednici održanoj 13. nov. doneo je za ključak, da se pogrebne in v smislu § 58 zakona o osiguranju radnika ne mogu isplačevati za članove bol. fonda s razloga, što odredba toga § zakona o osiguranju radnika nije ušla u Naredbu o osiguranju saobračajnog osebja za slučaj bolesti i nesreče.

Naročamo vsem šefom, da o tem obvestijo člane bol. fonda.

Za direktorja: Inž. Schneller.

Tako je govorila okrožnica, ki jo je na svoji seji sprejel centralni upravni odbor, ki pa je v rokah zvezarjev. Seveda gotovi gospodje so hoteli to izrabiti proti nam, češ »savezarji« so Vam, delavci, vzeli pogrebno. Udari so s tem sami sebe po glavi.

Ker pa se je v Ljubljanski direkciji res že v dveh postajah dogodil slučaj, da uradnik ni hotel prevzeti dokumentov o smrti otrok delavca, poučimo tem potom te gospode, da se člen 58 zakona o zavarovanju delavcev glasi:

»Za člana, ki je izčrpal bolezensko podporo po tem zakonu, se plača pogrebna samo, ako je nastopila smrt kot posledica bolezn, za katero je dobival podporo, in ako je nastopila v dveh letih od tedaj, ko je prestala podpora.«

O kaki ukinitvi pogrebne torej ni govora. Ako kdo ne bi hotel prevzeti dokumentov v slučaju smrti radi pogrebne, jih vpošljite nam.

#### Nove pogodbe z zobozdravniki.

Na zadnji seji upravnega odbora boln. fonda so se odobrile nove pogodbe z zobozdravniki, ki bodo zagarantirale solidno in trpežno izdelavo zobozdravniških del, umetnega zobovja itd. V kratkem bo tudi definitivno rešeno vprašanje nastavitve zobozdravnika v Celju, Ptuj, Novemestu in Jesenicah.

#### Nov specialist za Maribor.

Z ozirom na veliko število zavarovanega delavstva v Mariboru in da se temu delavstvu omogoči posebno zdravljenje brez velikih stroškov, se je sklenilo nastaviti v Mariboru zdravnika-specialista za očesne bolezni. Naši sodruzi bodo delali na to, da se po možnosti že v prihodnji proračun vnese gotova vsota za zidavo centralne ambulante v Mariboru.

#### Izplačilo dojitjskih podpor.

Dojitjske podpore se izplačujejo sedaj naenkrat in sicer ali koncem dojenja (ako neha dojeti pred 32. tedna) ali pa koncem 32. tedna. Za izplačilo mora predložiti potrdilo zdravnika, da otroka res doji.

#### Zobozdravnik Dr. Stamol.

v Mariboru bo ordiniral vsak dan in ne le 3 krat na teden kot dosedaj.

#### Oddelek za kirurgijo

se je otvoril na centralni ambulanti v Ljubljani. Ordinacijske ure so vsako sredo, petek in soboto.

Posvetovalnica za matere in dojenčke, ki se nahaja v centralni ambulanti v Ljubljani je odprta vsak torek in četrtek od pol 10. do 11. ure. Za to posvetovalnico ni potrebna nikaka posebna nakaznica, ampak gre vsaka žena posvetovati se ali z otrokom na pregled kar s članskim listom bolniškega fonda.

### Iz okrožnic.

Prošnje za pokojnino, provizijo, posmrtnino in pogrebno.

Obrazci prošenj za nakazilo pokojninskih in provizijskih predmetov.

Vsem službenim edincam!

Da olajšamo zbiranje podatkov in omogočimo hitro rešitev prošenj za nakazilo pokojninskih in provizijskih prejemkov, naročamo vsem edincam, da v bodoče vsakokrat pozovejo prošilce, naj zaprosijo za nakazilo pokojnin, provizij in posmrtnin na sledečih tiskovinah:

Obrazec F. št. 161: prošnja za pokojnino (za vse osebje, ki je bilo prevedeno po novem zakonu o državnem prometnem osebju);

Obrazec F. št. 162: prošnja za rodbinsko pokojnino (za vdove in sirote vsega osebja);

Obrazec F. št. 166: prošnja za provizijo (za delavce, ki so člani prov. zavodov za delavce prejšnje družbe južne železnice ali bivših avstrijskih držav. železnice);

Obrazec F. št. 169: prošnja za posmrtnino (za vdove ozir. svojece članov provizijskih zavodov); in

Obrazec F. št. 174: prošnja za pogrebno in podporo v smislu čl. 108 zakona o drž. prom. osebju (za vdove prevedenega osebja).

Tiskovine je s trebovanjem naročiti pri materialnem skladišču v Mariboru. Sveženj tiskovin.

Direktor: Inž. Knežević s. r.

Odslej naj torej vsakdo zahteva tozadevno tiskovino pri načelniku, ker je iz tiskovine točno razvidno, kaj mora prošnji priložiti.

#### Izpolnitev predpisov voznih ugodnosti.

Izpolnitev člena 37 predpisov o voznih olajšavah.

Vsem edincam!

Gospod minister za promet je z odlokom M. S. br. 29226/26 z dne 6. okt. 1926 odredil, da se člen 37. predpisov o brezplačni in povlašteni vožnji izpopolni s sledečim:

»Oni vpokojeni uslužbenci državnih prometnih ustanov, ki vodijo tako trgovino in imajo protokolirane tvrdke odnosno, ki so katerikoli oblasti prijavljeni, da upravljajo neko trgovino, ne uživajo nikake vozne ugodnosti na železnicah v državni eksploataciji.«

Postajam se naroča, da javijo direkciji vse vpokojence, o katerih jim je znano, da v smislu te naredbe niso upravičeni do voznih ugodnosti.

Direktor: Inž. Knežević s. r.

Ta predpis velja le za upokojence in ne za aktivne uslužbence.

#### Podelitev službene obleke za oktober 1925.

Podelitev službene obleke za oktoberski rok 1925.

Vsem edincam!

Tekom teh dni se bo delila službena obleka na podlagi naročil po trebovanjih za podelitveni rok oktober 1925. Izprva se bodo delile zimske bluze in hlače, druga obleka bo sledila v kratkih presledkih.

Obleka je brez našitkov in distinkcij. Za to potrebni material bo materialno skladišče istočasno poslalo edincam in naj si posamezniki sami dajo prišiti našitke in distinkcije.

Razdelnike in rezerve naj edince vrnejo materialnemu skladišču potom svojih pristojnih odelenj.

Cen za posamezne komade generalna direkcija še ni objavila. Cene v razdelnik, matico, spretnico in reverz bo materialno skladišče odnosno bodo edince naknadno vpisale, čim bodo le te objavljene.

Istotako bo tudi direkcija določila število in višino mesečnih obrokov za odplačilo.

Ker si nekatere edince niso na jasnem glede odvedbe stare obleke po členu 31. pravilnika o službeni obleki, opozarja direkcija, da je odvesti obleko in obutev, ker je temu primerno prikrojena že predpisana tiskovina, obrazec obleka št. 10, ki predvideva odvedbo obleke in obutev.

Direktor: Inž. Knežević s. r.

Opozarjamo tu, da nikakor ni treba odvesti obleke prejete za prejšnje termine. Ker je ta podelitev prva po novem pravilniku, to je za oktober 1925, dočim onim, ki sedaj obleko dobe, stare ni potreba odvesti, ker so jo vendar dobili že za prejšnje termine, to je okt. 1923 ali okt. 1924, takrat pa je veljal še stari pravilnik.

#### Otvoritev oddelka za kirurgijo v Centralni Ambulanti.

Vsem službenim edincam in vsem gg. žel. zdravnikom!

S 1. decembrom 1926 se otvori v Centralni Ambulanti (v Ljubljani na Celovski cesti št. 4, soba 23) kirurški oddelek pod vodstvom specialista za kirurgijo dr. Roberta Blumauerja, ki bo ordiniral vsako sredo, petek in soboto od 11. do pol 1.

Sprejemal bo vse kirurške operativne slučaje, katerih ne sprejemajo bolnice in ki se dajo ambulatno brez večje asistencije operirati. Zdravil bo dalje kirurške in ortopedične hibe ter posledice nezgod in poškodb, katerih žel. zdravniki ne morejo zdraviti z uspehom. Vršil bo tudi operacije v ustih in goltih ter bo na razpolago za konsilijarna mnenja in zdravljenja.

Službenim edincam naročamo, da osebje zanesljivo obvesti o otvoritvi kirurškega oddelka Centralne Ambulante in o ordinacijskih urah.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

#### Naročitev stalnih brezplačnih kart za leto 1927.

Vsem službenim edincam!

Vposlati je sezname za izstavitev stalnih brezplačnih kart za leto 1927.

Seznami naj bodo ločeno izstavljeni.

a) za imenske stalne brezplačne karte, ki se rabijo v službene svrhe (v smislu čl. 6 in 7 predpisov o brezplačni in znižani vožnji),

b) za karte, katere dobe uslužbenci, ki stanujejo izven kraja službovanja (v smislu čl. 35 istih predpisov) in

c) za karte na donosila.

Seznami naj obsegajo sledeče podatke:

1. tekoča številka,  
2. priimek in ime,  
3. službeni naziv (čin, zvanje, kategorija in skupina),  
4. proga,  
5. prazen prostor (za vpis številke nove karte),  
6. vplačana pristojbina a Din, s končno vsoto zneska.

7. prostor za opombe, v to rubriko je navesti v seznamih pod točko a) za karte, katere bodo izdane v smislu čl. 7 predpisov, vzrok potrebe.

Seznami je urediti po voznih razredih (najprej I., potem II., III.), imena pa po abecedi. Kjer je več uslužbencev istega voznega razreda, kateri dobe karte za eno in isto relacijo, (n. pr. Hrušica, Jesenice itd.) naj se vpošteva pri tem tudi skupna relacija.

Seznam za železniške zdravnike dostavi zdravstveni odsek VI/2 z označbo zdravstvenega rajona vsakega zdravnika. Vsakemu rajonu se pristoječa za slučaj nadomestovanja še sosedna dva zdravstvena rajona.

Uslužbenci, kateri stanujejo izven kraja službovanja, dobijo karte samo na podlagi stanovanjskega potrdila občinskega urada (za upravno stanovanje od prog. sekcije ali postaje s podpisom šefa) ter



ako se vozijo dnevno redno v službo in iz službe.

Dnevničarjem pripada III. vozni razr. Kart na donosilca (brez imena) je naročiti samo toliko, kolikor se jih res brez-pogojno potrebuje za redno vršitev službe. Vse sezname je poslati pisarni za vone olajšave preko pristojnih strokovnih odeljenj, katere seznane pregledajo glede pravilnosti podatkov in upravičenosti do kart ter jih dostavijo po zabeleženem pregledu VI. odeljenju.

Za istavitev stalnih brezplačnih kart naj se prilože seznamom v gotovini sledeče pristojbine.

Za I. razr. brzi vlak po Din 3.—, za II. razr. po Din 2.— in za III. razr. po Din 1.50. Za I. razred potniški vlak po Din 2, za II. razred po Din 1.50 in za III. razr. po Din 1.—.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

## „Hrvatski radnik“.

Zadnji »Hrvatski radnik« je zopet začutil potrebo obregnuti se ob nas ter je napisal par člankov, ki pa mu jih je tiskarski škrat ali pa pisec sam tako zmešal, da v večini niso razumljivi. — Čuden se mi zdi naš molk. Ja, o kom pa naj pišemo? Ali o radičevski železničarski organizaciji v Mariboru? Kako, ko pa še ne vemo, da eksistira!

Saj so vendar sklicali dva javna železničarska shoda, bo odvrnil kdo. Seveda so jih in kot govorniki so nastopili od strani radičevcev sami neželničarji, kot: g. Prepeluh, radičevski poslanec g. Trnjar, dr. Novačan, Bende, dr. Rapotec. Ni čudno potem, da so ti železniški strokovnjaki želi za svoja izvajanja velik aplavz in da se njih organizacija med železničarji trumoma širi! *To-liko jih je že, da so za reditelje z rdečimi trakovi!*

Kaj pa uči njih nepolitična (oni pravijo, da niso radičevci) strogo strokovna organizacija?

Deset zapovedi so postavili in sicer: *Dolžnost vsakega zavednega člana je, da si drži v hiši »Radnika«, »Kmetički list« in kdor premore, da se odreče še enemu listu — tudi »Dom«.* — Torej sami strokovni listi kot »Kmečki list« in »Dom«. Pa ja ne bo kdo trdil, da sta ta dva časopisa glavni glasili radičevske stranke?!

Glede ostalih člankov pa se bomo pogovorili na merodajnem mestu; za danes povemo le to, da imamo v našem časopisu še premalo prostora za razpravljanje strokovnih stvari ter se ne moremo spuščati v polemike lokalnega značaja.

Kdo dela in kdo ne dela, pa naj razsodijo železničarji sami in naš savez se te razsodbe niti najmanj ne boji.

## Socialen škandal.

V Sloveniji smo v večini krajev toliko napredovali, da mora biti bolniško in proti nezgodi zavarovana vsaka pisarniška moč, delavec in tudi dekla.

Vendar imamo v centru Ljubljane veliko institucijo, ki ima zelo različne nazive: danes je gospodarska poslovalnica, jutri skladišče živil, če je potrebno tudi »odsek za ishrano« direktije drž. železnice v Ljubljani. In ta poslovalnica oziroma »odsek« ima poleg par ljudi, ki jih plača železnica še celo trumo delavcev in delavk, ki jih plača ta »državna institucija« preko vseh pravilnikov o računovodstvu itd. iz lastnega premoženja, ki gre preko vseh budžetov kar v cele milijone Din.

Do poddržavljenja so bili vsi ti delavci in delavke v penzijskem fondu, bili so člani bolniške blagajne in imeli zasigurno bodočnost.

Kmalu pa se je izkazalo, da stoji ta poslovalnica v istem razmerju do uprave kot privatnik, direktija noče sprejeti teh delavcev v provizijski fond (kako to, saj je vendar tu odsek za ishrano!) in ima vsak delavec po 1 letu pravico do sprejema v prov. fond?) in kot privatni delavci tudi ne morejo biti člani bolniškega fonda za državno prometno osobje. Gospod šef tega odseka (pardon »poslovalnice«) si iz tega vprašanja ne dela sivih las in že cele mesece vsi ti delavci niso nikjer zavarovani zoper bolezen in nezgodo. Pokazali pa so nam izplačil-

ne liste iz katerih se vidi, da jim g. šef odtegne prispevek za bolniško blagajno. In ko so bolni dobe tudi hranarino. Kdo pa jim jo plača? Železniški bolniški fond ne in okrožni urad tudi ne! Kdo torej plača? Ali jim plača te dajatve kar poslovalnica (odsek za ishrano!)? Saj to je vendar državno podjetje in mora mesna kontrola odobriti izplačilo.

Kaj se bo zgodilo, ako enega teh delavcev ubijejo zaboji, povozijo voz itd. Kdo mu bo plačal rento, nabavil proteze, preskrbel družino?

Ali bo podjetje odgovarjalo zanj? Pozivamo okrožni urad, da pozove vodstvo tega podjetja, da takoj zavaruje svoje delavce.

Če pa je podjetje državno in le odsek direktije pa pozivamo to direktijo, da izvrši zakonite dolžnosti, sprejme vse te delavce v provizijski fond. Ali ne smatramo zadeve za končane, ako se imenuje le šef odseka za ishrano in postavi nek nadzorovalni komite.

Za danes le toliko! Prihodnjic bomo osvetlili celo zgodovino tega podjetja v vseh fazah in železničarstvo ljubljanske direktije bo enodušno dvignilo močan glas: **Težki milijoni, ki so naloženi v kreditnem zavodu v Ljubljani so naša last, prihranili smo si jih mi od svojih ust, ker smo plačevali dražje cene in zahtevamo jih za se.**

## Ali se gremo boljševeke?

Pravijo, da boljševiska revolucija nima vpliva v buržuaznih državah. Konstatiram, da se motijo. Boljševiki so uvedli marsikaj novega, ki se je obdržalo in so to tudi posneli drugi, neboljševiki. Boljševiki so poskušali tudi razne poskuse, na primer, kako pripraviti uradništvo, da točno prihaja v urade. Ko sem bil jaz tam, so leta 1918 in 1919 uvedli knjige, v katere se je moral vpisati vsak točno, ob kateri uri in minuti je prišel v službo. In bogme, stali smo v dolgih vrstah ter se vpisovali celo uro. Jezili smo se, da se tako nezaupno gleda na nas in ne verjame naši volji in svojo avtoriteto tako zaničuje. Pa so sprevideli, da je to bil ponesrečen poskus in so ga odpravili.

Sedaj pa je direktija državnih železnic v Ljubljani ta boljševiski poskus vzela za svojega in odredila, da se ima vsak uradnik, od najvišjega do najnižjega vpisati v zato določeno knjigo in to pri sekundi njegovega prihoda. Odrejeno je namreč, da se službeni čas deli in da mora biti sedaj od 8.—12. in od 3.—6. In avtoriteta uprave sumi s svojo avtoriteto, da bi se ta odredba upoštevala, zato je vpostavila tisto zanimivo vpisno knjigo — folijs. *Talno!* Sedaj se bodo pa tu začele dolge vrste. Uspeh pa . . . ?

Torej, nikar ne govorite, da boljševiski poskusi nimajo posnemalcev v buržuaznih državah. Starogorski.

## Poročila iz centrale.

### Ustanovitev novih podružnic.

Tekom novembra 1926 so se ustanovile nove podružnice v Skoplju in Novemgradu. Pripravljajo se ustanovitve več podružnic v Subotički direktiji. Istotako se bodo obnovile podružnice v važnejših železniških centrih Srbije.

### Priprave na kongres.

II. redni kongres U. S. Ž. . . se bo vršil leta 1927 v Ljubljani. Vse podružnice naj točno upoštevajo našo zadržno okrožnico zlasti glede občnih zborov. Vsi delegati za kongres se morajo izvoliti na občnih zbore, da bodo tako res predstavljali zahteve večine članstva.

Centrala izda obširno tiskano poročilo o prvem poslovnem letu, ki ga bo dostavila vsem podružnicam najkasneje en mesec pred kongresom.

Istčasno s kongresom se vrši III. konferenca federacije transportnih delavcev balkanskih držav.

### Koledar 1927.

Vsi zaupniki naj pazijo, da bo koledar do 1. jan. 1927 ves razprodan in obračunan. Dne 27. nov. 1926 smo razposlali tudi hrvaški koledar.

Kjer ga je zmanjkalo, ga takoj naročite. Denar za koledar pošljite s posebno čekovno položnico.

### Naj se spoštujejo zakoni.

Ta klic so izdale nekatere strokovne organizacije, a so ostale le pri klicu. U. S. Ž. J. pa je na svoji seji principijelno

sklenil, v vsakem slučaju, kjer so kršene zakonito zajamčene naše materijalne pravice, nastopiti sodniško pot. Dosedaj tečejo tožbe za: a) izplačilo doklade za otroke po Din 80 mesečno za nazaj od dneva, ko mu pripada, b) izplačilo miloščin po predpisih prov. fonda bivše j. ž. in določbah čl. 17 rimskega akorda, c) izplačilo 20% eksekutivne doklade delavcem, ki vrše eksekutivno službo.

V najkrajšem času pa se bo vložila tožba za nepodeljeno službeno obleko za termine IV. 1924, X. 1924 in IV. 1925. Za te tožbe prosimo vse podružnice, da točno izpolnijo tiskovine, ki jih bodo v kratkem prejele. —

### Strokovna šola v Ljubljani.

V nedeljo 21. tm. je s. Štukelj v imenu Strokovne komisije otvoril strokov. šolo za Ljubljano in okolico s sledečim programom:

Učni načrt Strokovne šole v Ljubljani se vrši vsak petek od 20.—22. ure.

I. Gospodarstvo Jugoslavije: 1. Zemlja. — 2. Poljedelstvo. — 3. Industrije. — 4. Trgovina. — 5. Promet. — 6. Gospodarska politika buržuazije.

II. Državoslovje Jugoslavije: 1. Ustava. — 2. Zakonodaja. — 3. Obrtno in drugo sodstvo. — 4. Finančna politika. — 5. Socialna politika.

III. Strokovno delavsko gibanje v Jugoslaviji: 1. Organizacijska in upravna vprašanja. — 2. Kolektivna pogodba. — 3. Mezdna tarifa. — 4. Članarina. — 5. Tisk. — 6. Izobraževalno delo. — 7. Ženske in mladina. — 8. Strokovne organizacije v razrednem boju: a) Gospodarski boj, b) Taktika, c) Protioorganizacije, d) Organizacija podjetnikov in države, e) Strokovno in politično gibanje, f) Strokovna organizacija in svetovni kapital.

V šoli bo poučeval s. Likar. Zgoraj objavljeni program bo izčrpan v I. letniku šole. Drugo leto se bodo gojenci praktično vežbali v pridobljenem znanju.

S to šolo bomo dobili brezdvomno nove strokovne izobražene funkcionarje iz delavskih vrst.

Zaupniki! Obiskujte redno šolo!

### Konferenca za zgradbo železnic.

ki se je vršila 10. nov. 1926, smo se udeležili po svojem zastopniku ter enako tudi pazno spremljamo akcijo javnih nameščenec v Zagrebu za odbrano naših splošnih pravic. Čim bo stvar postala jasna, bomo vse podružnice tozadevno obvestili.

### Članstvu v vednost.

Da ne bo pomot sporočamo vsem članom, da g. Gosar Joško, bivši tajnik podr. Borovnica, že davno ni več funkcionar navedene podružnice in sploh ni član podpisane organizacije ter nimamo s njim nikakih vez. Enako ni več član naše organizacije že tri mesece mizar H. Horvat iz opiz. Sevnica. U. S. Ž. J. — centrala Ljubljana.

## Naznanila.

### PROLETARSKI MIKLAVZEV VEČER

prideji v nedeljo, dne 5. decembra t. l. godbeni odsek »Ujedinjenega Saveza Železničarjev« v Ljubljani, v prostorih Delavskega doma na Kad. Maršovem trgu 2. Začetek ob 7. uri. — Vstopnina prosta. Prvikrat nastopi železničarska godba na pihal. Vsi člani godbe se najljubneje vabijo na ta večer.

### SPORED:

Godba, petje, recitacije, nastop proletarskega Miklavža, njegov nagovor otrokom in obdaritev.

Starši, pripeljite svoje otroke, da jih obdaruje proletarski Miklavž. Darila se sprejemajo od 1. decembra t. l. naprej v prostorih organizacije U. S. Ž. J. Karl Marksov trg štev. 2, II. nadstropje.

Sodeluje delavsko pevsko društvo »Cankar«, lastna godba na pihal in dramatičen odsek.

Delavsko pevsko društvo »Cankar« zapoje v nedeljo 12. dec. t. l. ob 10. uri dopoldan na grobu pisatelja Ivana Cankarja.

Ker je ta dan nedelja, se tega spomina smrti našega največjega pisatelja udeleži gotovo veliko število železničarjev in ostalih delavcev. Slava Ivanu Cankarju!

### Vabilo na občni zbor »Svobode« Ljubljana.

Delavska telovadna in kulturna zveza »Svoboda« Ljubljana vabi na občni zbor, ki se bo vršil v nedeljo, dne 19. decembra t. l. ob 9. predp. v prostorih zveze v Ljubljani, Delavski dom, Marksov trg (Turjaški trg) št. 2/II. s sledečim dnevnim redom: 1. volitev komisije za pregledovanje mandatov, 2. sklepanje o poročilih zveznega odbora in nadzornikov, 3. volitev zveznega ožjega in širšega odbora, nadzornikov in razsodišča, 4. sklepanje o rednih in izrednih prispevkih podružnic in včlanjenih društev, 5. sklepanje o prijavljenih predlogih in pritožbah.

Med prijavljenimi predlogi zveznega odbora je posebne važnosti vprašanje reorganizacije s posebnim ozirom na razmerje podružnice ljubljanske in mariborske pokrajine ter delovni program za bodoče leto z posebnim ozirom na podporo Delavske zbornice v Ljubljani.

Podružnice se opozarja, da morajo naznaniti pismeno svoje delegate ter urediti pravočasno račune s centralo.

Vsaka podružnica in društvo ima pravico delegirati največ 5 delegatov, ki imajo toliko glasov, kolikor zastopajo članov podružnice. Delegati se morajo izkazati s poverili. Podružnica mora izkazati, da je z obračuni v redu, ker sicer nima pravice do glasovanja.

Zvezin občni zbor je sklepčen le, če je na njem zastopana polovica članov. Če bi tega ne bilo, se vrši občni zbor eno uro pozneje t. j. ob 10. ob vsakem številu prisotnih in upravičenih delegatov.

Preselitev »Delavske zbornice« v Zagrebu. Zagrebška »Delavska zbornica« je preselila svoje uradne prostore iz Starčevičevega trga 18 v Ilico št. 55-II. — Telefonska številka te zbornice je 28—73. — V dosedanjih prostorih na Starčevičevem trgu je ostal le kulturno - prosvetni odsek zbornice (Delavska čitalnica, knjižnica in akademija).

Strokovna komisija za Slovenijo v Ljubljani se je preselila v Gradišče št. 2, kamor je pošiljati vse dopise za strokovno komisijo.

## Razno.

### Ga že imamo . . .

Cele mesece se že pečajo razni odbori, ankete in komisije z železničarskim vprašanjem in ogromnim deficitom.

Kunštne glave so pred meseci poruntale, da so deficita krivi železničarji sami, ker jih je preveč na železnici in izvedla se je obširna sanacija — redukcija tisočev železničarjev.

A zatrpal se je promet, razbili vagoni in lokomotive stoje po progah, delavnice počivajo, ko ni materiala za popravila in direktije si belijo glave, ker »nema kredita« . . . In zopet sejejo načelniki, komisije in odbori. In seme je obrodilo. Direktija je dobila od samega g. ministra brzojavko, da mora ukreniti vse potrebno, da bodo vsi vagoni do konca leta popravljivi. Sprejme naj delavce in delo izvrši.

In vlečejo se delavci nazaj v kurilnice, a neverni so, ker ravno ne vejo, ali ne bodo čez par mesecev zopet na cesti in sicer še v večjem številu, ker ravno »nema kredita«.

Res čudna so pota »kredita«.

### Stalno delo.



Uprava železnic (delavcem): Reducirali smo vas, ker vas je bilo preveč. Zdaj pa je zopet preveč vagonov in lokomotiv pokvarjenih in pridite nazaj. V 14 dneh jih popravite, potem pa zopet hajd na cesto . . .

Izgubljeno. Dne 15. nov. 1926 je progovni obhodnik iz Blance pozabil na vlaku št. 546 ročne signale, obstoječe iz jermena, signalne zastavice ter pušice s 4 razpočniki. — Osobje omenjenega vlaka je ročne signale ako ne prej, gotovo pa pri oddaji istega vlaka moglo najti, in se prosi naj jih najditelju nemudoma pošlje ali odda na postaji Blanca, ker izgubljeni signali so že prijavljeni in v slučaju da se ne bi našli, morajo biti plačani. — Podružnica Videm-Krško.