



Гласник Удружења Ложаџа Државних Железница у Београду  
 Glasnik Udruženja Ložiča Drž. Železnica u Beogradu. — Glasilo Udruženja Kurjačev Drž. Železnic v Beogradu

ГОД. X	Излази 12 пута у години. Поједини број 1 динар Годиш. претплата 12 дин.	Izlazi 12 puta u godini Pojedini broj 1 dinar Godiš. pretplata 12 din	Ishaja 12 krat v letu Posamezna številka 1 din. Letna naročnina 12 din.	Београд, 1 маја 1933 г. Beograd, 1 maja 1933 g. Beograd, 1 maja 1933 g.	Број 5
--------	---	---	---	---	--------

Конгрес Централне Управе одржат ће се у првој половини месеца јуна. Скреће се пажња свима Обласним Управама. Пододборима као и Пове- реништвима, да благовремено спреме сав потребни материјал за Конгрес, (евентуалне молбе, жалбе и т. д.) Тачан датум јавиће се накнадно свима Обласним Управама, исти ће се објавити у идућем броју нашег листа.

Извештавају се сви чланови Удружења, да је Централна Управа поднела госп. министру саобраћаја резолуцију Удружења ложаџа држ. жел. поводом претстојеће измене закона о држ. саобр. особ. Резолуција је предата под бројем 8250, и иста садржава све жеље које се могу узети у обзир приликом доношења новог закона. Резолуција је послата свима Облас. Управама у препису и чланови који се интересују за садржај исте, могу исти добити код свих Обл. Управа

## V znamenju časa in smrti

Dovolite g. urednik, da se tudi mi upokojenci oglasimo. Poudarili ste v 2 številki našega strokovnega lista, da je tisk najmočnejše agitacijsko orožje za doseg naših ciljev. Zato je več ko potrebno, da se s pisano besedo podpro naše dolgoletne zahteve in želje po izboljšanju socialnega položaja. Sredi nevzdržnih razmer zamažamo čakamo na ureditev svojega težkega stanja, vsestransko utemeljene prošnje po najnujno potrebni pomoči, že nešteto krat vložili in posredovali zanje na odločujočih mestih, naleteli pa smo žal skoro pov-

sod na gluha ušesa. Da pa naš glas ne ostane glas upijočega v puščavi, zahteva naša stanovska zavest, da vedno znova tirjamo ono, kar nam po vestni službi po vsej pravici pripada.

Že več ko desetletja sem opažamo to grenko borbo upokojencev za svoje pravice. Grenko tembolj, ker so vsi naši upokojenci v težki dolgoletni službi preiskušeni možje, ki se ži po svojem vestnem in na pornem delu zaslužili ono priznanje, katerega nujno zahteva vsaka, že i tak skromno odmerjena starostna doba do smrti. Ali tisti, ki v svojih izjavah vedno poudarjajo, koliko dobrega store za narod, običajno ne najdejo za nas upokojence potrebne ugodne rešitve. Vsepovsod je zavlada nekak princip večno prenavljajoče se prirode, češ kar je starega, mora izginiti. Pa venadar, priroda ustvarja zelenje in sadove, ko usahne njih življenska moč, morajo poginiti, ker ni več pogojev za njihov obstanek. Tudi nas upokojence bi hoteli po tem prirodnem zakonu odstraniti čeprav vsi dobro veno, da je bilo dovolj pogojev sa naš obstoj. Smatra se nas kot da smo priberačili, toda ne sme se pozabiti na ogromno premoženje — proviziski sklad, v katerega smo dolga leta svoje službe prispevali. Neomejene režijske vožnje pa so bile kot nameček znaten priboljšek k našemu vedno slabšemu življenskem obstanku.

In danes? Vsak će občutiti krivico, ki nam je bila zadana z ukinjenjem pravice do neomejenih režijskih voženj. Upokojenci, ispostavljeni tako javnemu zasmehu, životarimo sedaj iz dneva v dan v edini veri, da nam zdaj pa zdaj prinese časopisje brezupno vest,

ki bi otkrila saj iskricu nade, da se nam storjena krivica popravi. Še 26. 12. 1932. smo čitaii izjavo nekoga ministra, da se bodo vozne ugodnosti za upokojence najbrž že z novim letom znatno razširile. Tozadevni pravilnik pa je gotovo kakor vedno naletel na nešteto izumetničenih ovir, kakor je marsikaj, kar bi naj prineslo toliko potrebno olajšanje teški život borcev dela. Zato je naravnost vnebovpijoče, da se sploh dopusti, pasti še tako skromen namen v korist upokojencev. Saj se vedno poudarja, da je visoko razvit socialni čut naroda najvernejše merilo njegove kulturne stopnje. Tembolj je zato obžalovanja vredno, če naše zahteve glede režijskih voženj nalete na namigavanja ljudi, češ, da naj se pazimo, da še teh dvanajst voženj ne izgubimo. Ako brezčutnost takih oseb sloni na prepričanju, da je morda tudi ta naša ugodnost pripomogla teškem ekonomskem stanju, potem smo pripravljeni odpovedati se še teh skromnih pravic, samo da ostane naša domovina zaštićena in da propadejo tisti, ki v svojem rovarenju proti nam ne žive z duhom časa, ovirajoč dosledno naše skromne, a tembolj utemeljene želje. Saj je ravno danes bolj ko kdajkoli poprej potrebno gospodarsko sodelovanje vseh dobrih Jugoslovenov, zato si lastimo tudi mi pravico, da z nasveti in željami pomagamo odpravljati vse one kričeće krivice, ki jih gotovi ljudje s svojim nerazumevanjen še bolj podžigajo v škodo naroda im države.

*Upokojenec*



Деца обучена о Ускрсу од добровољног прилога, прикупљеног од особља ложионице Београд.

## Ložac Janko na parobrodu

Bilo je to rauo u proleće. Posle ledenih zimskih dana, granulo divno proljetne sunce, koje na mah izaziva obnavljanje života u prirodi. Blagotvorni sunčevi zraci, za kratko vreme izmeniše tužno i sumorno lice prirode, unoseći u svako živo biće radost i čežnju za životom. Još pre desetak dana, ogolelo granje kalimegdanskog parka, kao preko noć osvanulo je prekriveno divnim plaštom senovitog zelenila. Aleje i bašte, između starodrevnih zidina beogradske tvrđave šarolikog cveća i razcvetalog žbunja. Duskora puste i prazne terase i staze, ponova oživeše dokonim šetaćima, žbunjem zaklonjene drvene klupe postale su omiljenije od somotskih fotelja raskošnih bogataških salona. U podnožju strmih, zasađenih rascvetalim grmljem kalemegdanskih padina, kao vijugava srebrna trake, vijuu se Sava milujući svojim valima pešćane obale savskih plaža. Po glatkoj, suncem obasjanoj površini, ponovo se zaorila huka benzinskih motora, na malim luksuznim čamcima, koji besomućno jure sa kraja na kraj.

Na savskom štekcu, luksuzni šetni brod ukrcava putnike željni rasonode, na svoje palube, koje se odjednom prepuniše šarolikim svetom. Pored elegantne šiparice, odene skupocenim pariskim modelom, ponosito se istakla figura bezprekorno obučenog bogatog bonvivana. Na somotskoj fotelji ležerno se opružilo ugojeno telo bogatog rentijera. Blagi proljetni povetarac nestašno se poigrava skupocenom svilenom toaletom koketne dame, diskretno milujući duboko dekoltoovane grudi. Pored boka, besno projuri elegantan motorni čamac u kome se pored atletski razvijenog kavaljera koketno opružila u kostimu obnažena mlada dama, izazivaćki pokazujući svoje zavodljive draži. Sa kalemegdanskog visa, razgovetno dopire čežnjiva melodija radio aparata, koja se postepeno gubi u huci automobilskih truba i u šumu savskih talasa. Na palubi broda, žagor, radost i razdragani smeh. Sunce, taj večiti izvor svakog života, neodoljivo pokreće sav taj vrtlog ljudskog života.

U mračnoj dubini ispod palube broda gde umesto sunčevih zraka odskaću usijane varnice rasplamtele vatre, u domenu carstva moderne tehnike, gde božanstvene lepote prirodnoг života gube svaki misao, ložac Janko nakon više časovnog napornog rada, umoran i iscrpljen, predaje svoju dužnost. Utirajući mlazeve znoja sa užarenog čela, on se teškim koracima uputi izlazu. Na palubi broda, usled bleštavih sunčevih zraka i navale svežeg vazduha, za momenat smrće inu se pred očima i hvata ga vrtlogiavica. Umoran, on se nasloni na drvenu ogradu, željno udišući sveži vazduh. Za momenat, prićini mu se kao da je izašao iz nekog mračnog i tamnog podzemnog carstva, iz utrobe usijane zemlje.

Duboko zamišljen, Janko je nemo posmatrao sav taj vrtlog bujnog života oko sebe. Njegov pogled nemirno prolazi sa skupocene svilene toalete, na elegantno obučenog bonvivana i na ležerno zavaljenog, bogatog rentijera. Zamišljeno je posmatrao, kako jure po vodi mali elegantni i luksuzni čamci, u kojima dokonu svet provodi svoje vreme. u bogastvu, sreći i zadovoljstvu. Do njegovih uši dopiru zvuci zanosne arije radio aparata, koja u njegovoj duši stvara pitanj: „Našta sve to“. Nemo i zamišljeno je posma-

trao svu tu bujicu i vrtlog velegradskog života, a u mislima si je predstavljao život tog sveta, kome je sav životni smisao provod i rasonoda. U mislima Janko se je setio svog života i svoje detinjstvo. Izade mu njegova koleba na visovima planinskih obronaka, gde je kao dečak čuvao stado. Setio se je zatim svojih siromašnih roditelja koji mu dadoše, kad pode u svet dobre savete: „Budi pošten i valjan“. Sećao se je dalje, kako se je otisnuo u svet, kako je od zore do mraka neumorno radio, dok se naposletku pre par godina nije obreo na brodovima rečne plovidbe. I u tome poslednjome periodu svoga života, on je nailazio samo na muke i patnje bez zračka radosti u životu. I sada kao i ranije, on danonoćno napreže svoje mišiće, izlaže svoje telo na bliski domak rasplamtele vatre, koja kao pijavica, isisava iz njegovog tela energiju života. Posmatrajući pred sobom sav taj svet, pred Jankom izilazi gruba stvarnost.

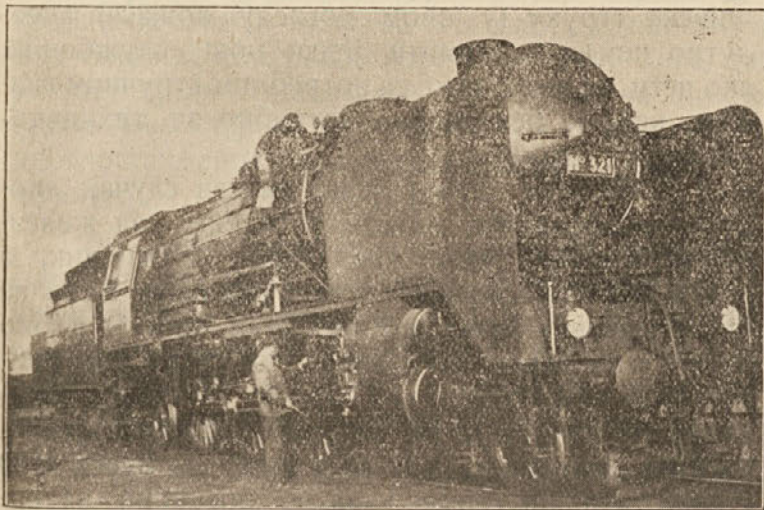
Dok je luksuzna lada polako klizila po plavim dunavskim talasima, u Jankovoj glavi su se redale razne misli.

Posmatrajući zelenilom prekrivene obale, u njemu se je rodila želja, da pobegne daleko od domašaja tog savremenog života, u divne predele visokih planina, gde je kao dečak provodio bezbrižne dane, nepoznavajući čovečju pakost i zlobu. Zaželeo je, da pobegne daleko od tog varljivog velegradskog života, natrag u prirodu, gde još nisu doprli gvozdeni okovi savremenog društva i njegove civilizacije, sa njezinim licemernim društvenim životom.

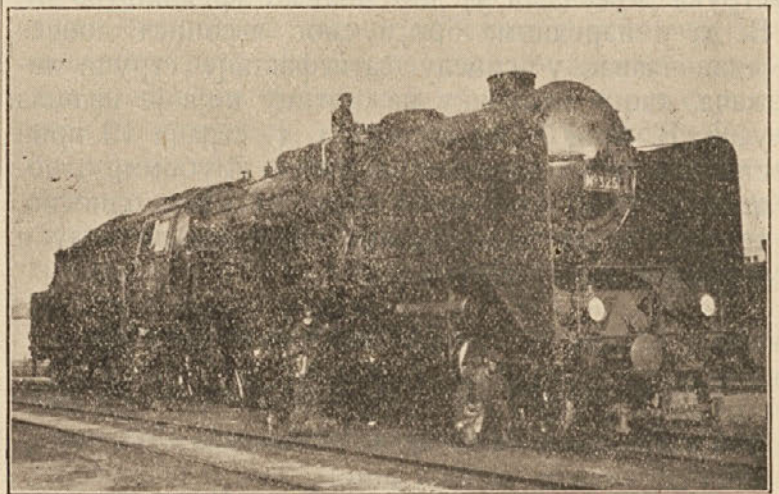
Iz tih misli, odjednom ga je trgao prekoran glas zapovednika brod. „Janko šta ćeš tu“ Zatim se Janko laganim koracima uputi ka mračnom otvoru palube broda, kroz koji se je spustio u još tamnije prostorije, određene za odmor.

I dok je na palubi broda suncem obasjanoj, ostali svet tražio rasonode i veselja, ložac Janko se je bacio na skromno ležište i zaspao je nemirnim snom.

J. Z.



Како је напорно и колико времена одузима ложацу, од оног потребног за одмор, када је упућен, да сам одржава чистоту целокупне локомотиве



Како то изгледа, када у ложионици постоји нарочита партија за чишћење локомотива и колика је благодат за ложача овакво уређење, кад на овај начин, већи део времена после напорног путовања, може употребити за свој одмор.

## Из централне управе

Поводом писања „Железничког венца“ који никако није у складу са интересима струке ложаца, Централна управа поднела је уредништву часописа „Железнички венац“ следећи акт:

### УРЕДНИШТВУ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ВЕНЦА

Научно-забавно-књижевни часопис „Железнички венац“ од свога постанка а нарочито у последњим бројевима, систематски запоставља, омаловажава, унижава, па шта више и исмејава машинску струку железничких службеника, у кратко речено: ради директно против моралних интереса исте струке, а поготово струке ложаца, премда исти сачињавају један огроман део прет-

платника истог часописа. Услед тога међу ложаца подигао се је оправдани револт и негодовање против таквог писања часописа „Железнички венац“.

Централна Управа овог Удружења, примила је масу протеста од својих чланова у истом смислу. Заиста је неразумљиво, како може један часопис доносити notiце и чланке, који директно вређају и исмејавају службено звање својих властитих претплатника. Зар ово није парадокс.

Ако уредништво „Железничког венца“ сматра за забавно да доноси у своме часопису вицеове на рачун својих претплатника, онда се много вара ако мисли да ће ти претплатници и надаље потпомагати тај часопис, са својим тешко зарађеним новцем, пошто ниједним законом није предвиђено,

да морају сви службеници бити претплатници једног часописа, већ је истима то остављено на слободну вољу. Услед тога могу бити излишне и notiце, као што је она у Ж. В. бр. 7. стр. 18. трећи ступац под насловом „Пажња претплатницима“.

Централна управа овог Удружења сматра за неопортуно да уредништво Ж. В. фаворизира једну струку железничких службеника на рачун друге струке, већ сматрамо да би било потребно да буде часопис Ж. В. у своме писању објективан и непристрасан наспрам свих својих претплатника, пошто сви подједнако плате претплату.

На основу свега горе изложеног Централна управа удружења ложача у име свих својих чланова одлучно протестује против оваквог писања часописа Ж. В., којим је циљ морално унижавање струке ложача, а уједно молимо уредништво Ж. В. да у наредноме броју свог часописа донесе један чланак у смислу сатисфакције струци ложача, као и исправку на notiцу која је изашла у Ж. В. број 7. од априла т. г. страна 19 први стубац, одговор ложачу Сарићу Љубомиру, пошто је исти одговор сасвим нетачан, односно, требао би да буде сасвим обратно, по раду и спреми у самој струци.

Остајемо са поштовањем.

Из канцеларије Цент. уп. Удружења ложача држ. жел. и бродова у Београду дана 22 априла 1933 год.

Секретар,  
Зујанац Јосиф

Претседник,  
М. Милић

## Квалификације ложача

У броју 7. часописа „Железнички венац“ (чији сам и сам сталан претплатник), у рубрици „питања и одговори“ изашла је једна notiца у којој се каже да је за струку кочничара потребна много већа спрема него за струку ложача. Пошто се у истој notiци намерно омаловажава струка ложача, сматрам за потребно да у овоме чланку упоредим спрему ложача са спремом кочничара, која је у пракси безусловно потребна и да тиме разбијем велику заблуду (намерну или ненамерну) код појединаца, да је за струку кочничара потребна већа спрема него ли за струку ложача.

Није ми циљ, да омаловажавам стручну спрему возног и маневарског особља, него желим на објективан начин изнети факат и чињеницу, да је техничко-машинска служба куд и камо више комплициранија од службе возног особља, па је наспрам тога потребна куд и камо већа спрема службеника машинске струке од службеника возне струке.

Опште је познато да се наш железнички кадар нижих службеника рекрутује поглавито из редова земљорадника оближњих села. Сувишан број становника на селу приморан је тражити упослење у варошкој индустрији а нарочито на железници. Услед тога један огроман број земљорадничких синова, по одслужењу војног рока, обраћа се железничкој Управи тражећи службу. Огроман број тих кандидата за будуће железничаре, првенствено се обраћа са молбом за возну и маневарску службу а само један минимални део тражи упослење код ложионичких Управа. И сада поставља се питање зашто је возна служба привлачнија за ове новајлије од машинске, односно ложачке службе? Одговор је једноставан: зато, што се за пријем у службу возног особља нижег ранга (коч. и маневриста) не истражују такорећи никакве претходне квалификације односно стручна спрема, док се у машинску струку (у овом погледу ложача) апсолутно неможе примити један нови службеник, ако исти не располаже са потребним стручним знањем, које је безусловно потребно за техничко-машинску струку.

Узмимо за пример један овакав случај: двојица земљорадника добише упослење код железничке Управе, један као возни службеник, а други код ложионичке Управе; оба двоје желе да ступе у екузитивно особље. Први који је добио место као возни службеник већ сутра дан примио је на реверс сигнално барјаче, светиљку (пиштаљку и барјаче), па је одма додељен једној партији маневриста, где је у року од месец дана стекао основно стручно знање потребно за вршење дужности маневристе и кочничара. (Сигнал напред, назад, одбацај, стој, као и сигнале парном свирајком, попусти кочнице, кочи, полазак воза и т. д). Након месец дана ако се је указала потреба, он је већ додељен партији кочничара, где је постепено стекао и остало стручно знање, које за први моменат није неопходно потребно. У року од две године, исти је службеник већ постао званичник и осигурао је себи егзистенцију и будућност. Међутим његов друг који се је упослио код ложионичке Управе, морао је да издржи, куд и камо дужи период времена обављајући најтежи физички рад уз минималну награду док је постигао оно што је постигао његов друг као возни службеник, за извесно кратко време. Док је постигао спрему потребну за звање ложача, њему је било потребно минимално пет година (према личној способности) док се је први пут попео на локомотиву као ложач, односно док је стекао потребну стручну спрему која се безусловно истражује од ложача. Као ново примљени раденик, он је био прво додељен партији за утовар и истовар угља на рампи или за намиравање, са пута долазећих локомотива, или пар-

тији за чишћење локомотива ако иста постоји у ложиони. У томе послу он је провео минимално две године. Ту је он имао први пут прилику да се поближе упозна са основном стручном спремом коју безусловно истражује локомотива од лојача. (Упознавање разних врста горивног материјала, материјала за подмазивање лежишта и разних покретних делова, његовог квалитета, и т. д.) Након тог горе означеног времена, ако се је исти службеник показао као изванредно бистар и окретан, он је добио место подпалјивача локомотива. На тој новој дужности, он је морао опет да проведе минимално две до три године (према личној способности). Ту нову дужност, он је вршио под строгим надзором и законском одговорношћу једног машиновође или надлојача, који је пред законом одговоран за његов рад. Тај машиновођа или надлојач био је њему тако рећи први наставак у погледу техничко стручне спреме потребне за звање лојача. На овој дужности, а под сталном контролом горе поменутог лица, он је опет провео минимално две године за које је време био стално поучаван од његовог првог претпостављеног старешине. (машиновође или надлојача.)

Тек након овог периода времена, припремне службе, која траје као што је показано минимално четири године, он, ако се је показао довољно спреман, упућује се као треће лице, на једну путујућу локомотиву, а у изванредном случају, као лојач на маневарску локомотиву.

Овде на овој новој дужности, кад је већ претходно стекао основну техничку стручну спрему, потребну за звање лојача, он је тек почео да се подучава у стручној спреми потребној подједнако како лојачу тако и кочничару и маневристи. т. ј. сигнализација основни прописи саобраћајне службе, колске службе и т. д.

На овој дужности, тај исти кандидат за лојача, морао је да проведе опет минимално шест месеци, док се је упознао са свима ђудима локомотиве у раду, као и основним прописима припремне службе, (која траје 5—6 година) он се подвргава првоме испиту од стране његовог шефа јединице, а који се састоји првенствено из техничко машинске службе, а друго из саобраћајне службе, сигнализације и т. д. Тек сада, ако се је тај службеник показао довољно спреман из свих напред наведених предмета, он је додељен на једну локомотиву као лојач.

Из ових непобитних факата јасно се види колика је огромна разлика између стручне спреме службеника машинске струке, (лојача) и струке возног особља (кочничара). Док је лојачу било потребно 5—6 година, да би стекао потребно знање за свој позив, дотле је његов друг у служби као

возно особље, њему потребну стручну спрему, стекао за куд и камо краће време, па је за време шест година у свему обезбедио свој положај. Па зар онда није чудновато тврђење како је за струку возног особља (кочничара) потребна много већа спрема него за машинску струку (лојача). Осим свега овде изнетог постоји и безброј осталих примера, који у пракси јасно илуструју сву разлику између стручне спреме лојача и кочничара. Један од таквих примера јесте, и повремено стручно предавање, које морају да посећују кочничари и лојачи. На овим часовима, лојачима и кочничарима заједнички држе се предавања из свих предмета, које истражује струка возног особља. Значи, да железничка Управа истражује, да лојачи познају све прописе егзекутивне службе, који су потребни кочничарима и маневристима, као у опште возном особљу. Међутим, поред тих заједничких школских часова, за лојаче се држе специјални часови из службе техничко машинске струке, на којима држе предавања машински инжињери. Значи, да је лојачима поред спреме која се истражује од возног особља, потребна и специјална спрема из машинске струке, која возном особљу апсолутно није потребна. Како се може онда тврдити да је за струку возног особља потребна много већа спрема него ли за машинску струку т. ј. за лојача.

Из свега горе изложеног излази да једном кочничару при прелазу у машинску службу за лојача, било би потребно, без обзира на његову ранију службу, да проведе опет 5—6 год. па тек да постане лојач. Докле једном лојачу при прелазу, у службу возног особља потребно је да већ сутра дан прими сигнално барјаче, светиљку и остало, па да отпочне да врши службу маневарског особља, а за кратко време и возног особља као кочничар.

Из ових редова, јасно се види колико је нетачно тврђење у „Железничком венцу“ да је за струку кочничара потребна много већа спрема него ли за струку лојача. У идућем броју нашег листа, изнећу још неколико примера, у прилог тези: да је за струку лојача потребна куд и камо већа стручна спрема, него за струку кочничара.

Ј. З.

## „Мајстор затворио регулатор, а лојач дао кантра ревезиром“

У последњем броју једног железничког часописа, изашао је један интересантан чланак, у којем писац тога чланка на један комичан начин описује: пуговања једног машиновође и лојача. Чланак је интересантан по томе што се из истог може наслутити, да је његов писац видео неке

локомотиве, које су нама до сада непознате, по начину руковања тим локомотивама. На тој, нама непознатој локомотиви, писац је видео неко нарочито руковање локомотивом, као и осталим саобраћајним сретствима. На тим локомотивама, њихов конструктор расподелио је руковање на њима на један праведан начин подједнако на машиновођу и ложача, пошто се парна свираљка и локомотивска крма (односно ревизор као што писац каже) налазе се стране ложача, док је машиновођи остављен и поверен само регулатор. А због овог може да се изведе и опис једног траги-комичног догађаја, кога је писац описао у поменутом чланку.

Заиста идеалне локомотиве за ложаче!! Камо лепе среће, да хоће и наша железничка Управа да уведе њихов систем на нашим железницама. Замисли пријатељу ложачу како би то било згодно: саобраћајни чиновник даје сигнал за полазак воза, а ти си лепо дохватио лопату и прво си добро набацио на ватру, а затим си ухватио за парну пиштаљку и дао сигнал за полазак воза. (Чик да ти онда машиновођа преврне ватру). Машиновођа је за све ово време лепо стрпљиво чекао, док си ти обавио тај посао и тек затим је отворио регулатор. У путу, машиновођа се је нешто наљутио, па је распалио регулатор до краја. А ти ће да кажеш: „Е нећеш брајко“, па си лепо дохватио крму и скратио пуњење колико год ти хоћеш, а машиновођа нека чупа косу како ће одржати возно време. Заиста примамљиви систем локомотива за ложаче. Само је писац заборавио да наведе где тај систем постоји, а за сигурно могу да тврдим да ниједноме од наших машинских инжињера он није познат, нити је и у једној познатој држави исти у примени. А писац чланка мора да је видео, пошто у своме чланку описује један догађај, који је на систему наших локомотива. На нашим локомотивама изгледало би овако: ложач и машиновођа теретног воза, при пуној брзини, одједном приметише да је страховити судар неизбежан. Да би истог што више ублажили, њих двојица су почели следећу комичну манипулацију. Машиновођа је прво уступио своје место ложачу, како би исти могао дати сигнал. „опасност кочи“, а затим је ложач уступио место машиновођи да би исти могао затворити регулатор, затим је опет машиновођа уступио своје место ложачу како би исти могао пребацити крму у натраг, (дао контра као што писац вели) а ложач опет машиновођи да овај отвори регулатор за пуштање контра паре итд. А док би њих двојица овако лепо манипулисали са локомотивом, дотле би стварно „ђаво дошао по своје“, као што писац вели. (А у том случају однео би и оне позади локомотиве, пошто код њега нема фаворизирања по струкама). А пошто

је овако нешто немогуће на нашим локомотивама, онда, као што рекох, писац чланка морао је да негде види горе описани, нема непознати и чудновати, систем железничких локомотива а и сам описан догађај у том чланку десио се је тамо где постоје тако чудновате локомотиве са њиховим руковањем. Надаље, као што су год чудновате те локомотиве, тако исто су чудновати и остали железнички прописи, у тој непознатој земљи, у којој писац чланка мора да је путовао. Из његовог чланка јасно се види, да на тој железници, чији саобраћај он у своме чланку описује, у опште не постоји ред вожње, већ ложач и машиновођа возе брзином која је њима у вољи. (Е благословене ли железнице!?).

Ј. Зупанац

## Код браће сложне и олово пливати може

Ово каже једна стара пословица. А једна прича приповеда о једноме старцу који је имао седам синова, па је на својој самртничкој постељи позвао себи сву седморицу. Затим је тражио да му се донесу седам штапова и наредио је да се исти чврсто повежу заједно у један сноп. Затим је подао ту везу најстаријем сину и наредио му да исту преломи на пола. Син се напрезао, али веза не попустила и напослетку је изјавио оцу „Оче овај сноп је немогуће преломити“. Пробао је и други, па и трећи и тако редом сва седморица брата, али сноп је опет остао читав. Ниједан није имао снаге да га сломије. Затим је отац наредио да се штапови развезу, па каже синовима: „Узмите сваки свој штап и сломите га.“ Без и мало труда штапови су били сломљени. „Е драги моји синови“, каже затим отац, „ово сам учинио зато, да би вама пружио јасан пример, колика се снага налази у слози. Само док буде братска слога везивала ваша срца у једно, као што су били повезани и ови штапови, само дотле ћете моћи успешно одољевати свима непријатељима, а чим буде та веза братске слоге попустила, вашим непријатељима неће бити тешко да вас сломију једног по једног као што сте и ви сломили један по један штап“.

И ја сам ову причу написао, да би нашим члановима предочио, колико се значајне истине налази у истој. И Удружење ложача сачињава такође једну такву огромну везу, у којој су сви ложачи држ. железница и бродова повезани братском и једнодушном солидарношћу, како би као једна јака целина могла успешно одољевати свима тешкоћама у животу, и како би удруженим снагама побљвљали свој тешки положај.

Међутим изгледа, да има међу нама доста таквих, који нису свесни огромног значаја горње пословице и наведење приче. Пошто се само тако може разумети чињеница, да у последње време долазе у обласну управу појединачне жалбе, од стране чланова, у којима се поје-

динци жале на, заиста неразумљиво понашање и међусобно обхођење појединих чланова, па и самих функционера, у појединим Пододборима и Повереништвима. Из тих жалби може се увидети да поједини чланови и функционери, уносе у званичан рад Удружења, своје личне мржње и нетрпељивост, што је за најгору осуду. Изгледа, да поједини чланови нису свесни да овакви њихови поступци иду само на њихову сопствену штету, као и на штету Удружења као целине. Званичан рад Удружења треба да стоји увек високо изнад свих личних разлика и размимоилажења. А сваки онај члан који у Удружење уноси своју личну мржњу и нетрпељивост или жели да Удружење експлоатише у своје личне, било моралне било материјалне сврхе, има се сматрати као кукољ у жити, који треба избацити. А нарочито функционери Удружења треба да буду свесни тога да њима није дато поверење њихових другова зато да би са својим осижоним опхођењем рушили оно што је трудом саграђено и да би у своме делокругу са својим радом правили раздор и мржњу. Ми смо се окупили у своме Удружењу зато, да би солидарним радом и заједничким напорима побољшали свој морални и материјални положај. Зато је дужност сваког члана, а нарочито функционера, да у тај рад уложи све своје снаге, за добро осталих другова, а сваки онај који ради противно овој идеји, треба га сматрати као што је речено кукољем у жити, који треба избацити.

Обласна управа и овога пута апелује на све чланове, да не уносе у делокруг Удружења своја лична размимоилажења, већ да се у свакој прилици руководе девизом: „сви за једног један за све“. Пошто само у слози и сложном раду, налази се позитиван успех. У слози је моћ!

Председник обласне управе Београд  
*Никола Ђ. Колар.*

## Iz Ob拉斯ne Uprave Subotica

Обласна управа удружења ложаца државних жељезница у Subotici одржаће своју редовну годишњу скупштину на дан 7 маја 1933 година у просторима своје канцеларије у улици Мајчански пут број 8 круг 8. са следећим дневним редом:

- 1) Извештај председника;
- 2) „ Секретар;
- 3) „ Благajника;
- 4) „ Надзорног Одбора;
- 5) Разрешница старе управе;
- 6) Бирање нове управе и
- 7) Eventualije.

Ovim се извештава Centralna и Ob拉斯ne Uprave.

*Обласна Управа Subotica*

**Kongres Centralne Uprave održat će se u prvoj polovini meseca juna, Skreće se pažnja svima Ob拉斯nim Upravama, Pododborima kao i Povereništвима, da blagovremeno spreme sav potrebni materijal za Kongres, (eventualne molbe, žalbe i t. d.) Tačan datum javiće se naknadno svima Ob拉斯nim Upravama, i isti će se objaviti u idućem broju našeg lista.**

Izveštavaju se svi članovi Udruženja, da je Centralna Управа podnela gosp. ministru saobraćaja rezoluciju Udruženja ložача држ. žel. povodom pretстојеће измене закона о држ. саобр. особљу. Резолуција је предата под бројем 8250, и иста садржава све жеље које се могу узети у обзир приликом доношења новог закона. Резолуција је послата свима Обласним Управима и prepisu и чланови који се интересују за садржај исте, могу исти добити код свих Обл. Управа.

## Захвалница

Доле потписати чланови Удружења ложаца државних жељезница Краљевине Југославије, најтоплије захваљујемо Обласној управи удружења ложаца државних жељезничара у Београду, на исплаћеној нам помоћи приликом смрти и болести:

- |   |        |
|---|--------|
| 1) Велимир Пешић, ложионица Скопље дин.   | 250    |
| 2) Тома Васиљевић, ложиони Скопље   | „ 560  |
| 3) Дивко Стојановић, ложионица Кичево   | „ 250  |
| 4) Недељко Рајић, ложионица Смедерево   | „ 250  |
| 5) Естика жена поч. Луке Додића, ложаца ложионице Београд                       | „ 2160 |
| 6) Љубица жена почив. Светозара Новаковића, ложаца-пензионера-ложионице Београд | „ 1500 |

Укупно динара: 4970

И словима динара четири хиљаде девет стотина седамдесет и 00/100.

28 априла 1933 године  
у Београду.

*Обласна Управа*

**Ложачи ширите  
свој стручни  
гласник и ступајте у чланство**

## ПРАВИЛНИК

Споредних принадлежности службеника државних саобраћајних установа

—Наставак—

Таблица тарифа за исплату трош. служб. путовања.

Службенику, који за време службеног путовања тако обולי, да не може вршити службу, припада одговарајућа дневница док болест траје, изузев времена проведеног на лечењу у јавној болници. Немогућност вршења службе услед болести доказује се уверењем државног лекара, а где овог нема уверењем самоуправниог лекара.

Ово важи и за остале државне службенике кад путују за рачун установа Министарства саобраћаја, и ако на њиховим касама дневнице за путовање наплаћује.

Пратиоцима дворских возова повећава се дневница са 50% за време путовања.

Члан 41.

Кад су приватна лица — правна и физичка — по звкону дужна да сnose трошкове за излазак државних службеника, било по позиву приватног лица, било по наређењу законском или службеном, дневница и остали трошкови наплаћиваће се у оним износима, који су за дотичног службеника одређени у овом правилнику, уколико није посебним законским прописима друкчије наређено.

## PRAVILNIK

Sporednih prinadležnosti službenika državnih saobraćajnih ustanova

—Nastavak—

Tablica tarifa za isplatu troškova službenog putovanja

Službeniku, koji za vreme službenog putovanja tako oboli, da ne može vršiti službu, pripada odgovarajuća dnevnicica dok bolest traje, izuzev vremena provedenog na lečenju u javnoj bolnici. Nemogućnost vršenja službe usled bolesti dokazuje se uverenjem državnog lekara, a gde ovog nema uverenjem samoupravnor lekara.

Ovo važi i za ostale državne službenike kad putuju za račun ustanova Ministarstva saobraćaja, i ako na njihovim kasama dnevnicice za putovanje naplaćuju.

Pratiocima dvorskih vozova povećava se dnevnicica sa 50% za vreme putova.

Član 41.

Kad su privatna lica — pravna i fizička — po zakonu dužna da snose troškove za izlazak državnih službenika, bilo po pozivu privatnog lila, bilo po naređenju zakonskom ili službenom, dnevnicica i ostali troškovi naplaćivaće se u onim iznosima, koji su za dotičnog službenika određeni u ovom pravilniku, ukoliko nije posebnim zakonskim propisima drukčije naređeno.

Redni br.	VRSTA SLUŽBOVANJA	DNEVNICA	
		Cela	Skraćena
		D i n a r a	
1	Činovnici VI i VII grupe	30	25
2	Činovnici VIII, IX i X grupe i činovnički pripravnici sa potpunom i nepotpunom srednjom školom	25	20
3	Zvaničnici I i II kategorije I i II grupe	20	18
4	Ostali zvaničnici	18	15
5	Služitelji	15	15
6	Ostala momčad	15	10

Дневница и накнада осталих трошкова наплаћиваће се за сваки излазак ван канцеларије, без обзира да ли се посао обавља у месту службовања или ван овога.

Дневница се наплаћује по одредбама члана 8 с тим, да за излазак који је укупно трајао мање од 6 часова припада четвртина дневнице.

Приликом путовања железницом или бродом службеник мора употребити класу која му припада и не сме се користити повлашћеном возњом. У противном од службеника ће се наплатити разлика у корист државне касе. Накнада за целу возну карту признаће се по поднетом доказу о плаћеном износу.

Километража ће се наплаћивати под условима члана 15, а накнада за пренос и подвоз пртљага, као и накнада за изванредне трошкове, под условима члана 9, 10 и 11.

—наставиће се—

Dnevnicica i naknada ostalih troškova naplaćivaće se za svaki islazak van kancelarije, bez obzira da li se posao obavlja u mestu službovanja ili van ovoga.

Dnevnicica se naplaćuje po odredbama člana 8 s tim, da za izlazak koji je ukupno trajao manje od 6 časova pripada četvrtina dnevnicice.

Prilikom putovanja železnicom ili brodom službenik mora upotrebiti klasu koja mu pripada i ne sme se koristiti povlašćenom vožnjom. U protivnom od službenika će se naplatiti razlika u korist državne kase. Naknada za celu voznu kartu priznaće se po podnetom dukazu o plaćenom iznosu.

Kilometražica će se naplaćivati pod uslovima člana 15, a naknada za prenos i predvoz prtljaga, kao i naknada za izvanredne troškove, pod uslovima člana 9, 10 i 11.

—nastaviće se—