



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

Pred oblastno skupščino boi fonda.

V smislu sklepa centr. upravnega odbora bolniškega fonda se vrše pri vseh železniških direkcijah v nedeljo, dne 19. II. 1933 oblastne skupščine bolniškega fonda, a glavna skupščina bolniškega fonda se vrši v Beogradu, dne 26. marca 1933.

Po odobrenju komisariatov v bolniškem fonda so bili vsi železničarji ljubljanske železniške direkcije trdno uverjeni, da bo nastopila v bolniški blagajni nova doba, sicer doba trdega dela, ki pa bo prav kmalu pokazala dobre sadove za vse zavarovano osobje. Z elanom so šli naši sodrugi tako v upravnem odkolu, kakor oblastni in glavni skupščini na delo in so takoj predložili v rešitev minimalni program zahtev železničarjev, ki so hoteli, da bi bila bolniška blagajna res avtonomna socialna institucija, ki bi izdatno podprla železničarje in družino v bolnišni in nezdodi.

Že na prvi skupščini v Beogradu smo doživel razočaranje, ko smo videli, da ostali delegati nočijo razumeti teženj železničarjev, vendar smo se tolažili z nado, da je to nerazumevanje pripisovati velikemu kaosu, katerega smo našli kot dediščino komisariatov ter da smatra večina kot najnujnejšo nalogo napraviti red v gospodarstvu, nato pa šele izgraditi samoupravo fonda.

Od skupščine do skupščine pa je le rastlo naše nezaupanje, ko smo videli, da večina vse predloge, ki so bili stavljeni v korist zavarovanja članstva, ne samo odklanja, marveč se celo **odločno bori proti uvedbi avtonomije v bolniškem fonda ter vztraja na tem, da bodi delodajalec odločajoča instanca v bolniškem fonda.**

Naši sodrugi so se morali na glavnih skupščinah bolniškega fonda boriti z velikansko nezavednostjo in zakrnjenostjo nasprotnikov, katerih glavna naloga — vsaj po njihovem nastajanju sodeč — je: obdržati bolniški fond v popolni odvisnosti od delodajalca in s tem uničiti tudi ono avtonomijo bolniškega fonda, ki se je do danes vzdržala še na papirju.

*

Skozi pet preteklih let smo leto za letom ponavljali na oblastni skupščini naše predloge za:

Spremembo uredbe in pravilnika boln. fonda, izplačevanje hranarine za vse dni v mesecu, fakultativno članstvo upokojenih delavcev, izplačevanje hranarine za čas ambulantnega zdravljenja, proporčni sistem pri volitvah, plačilo vseh stroškov za prevoz zdravnikov na dom, zgradbo sanatorija na Golniku, brezplačno zdravljenje ponesrečenih v bolnici, interemistično izplačevanje hranarine, neomejen pregled po specialistu, ako to zahteva član, in za druge umestne zahteve, ki jih upravičeno stavi članstvo na bolniški fond!

Leto za letom smo videli, da nam nasprotina večina brez vsakega temeljnega preudarka odklanja naše predloge ter se pri tem postavlja celo v pozekakega zaščitnika »države«, ker vedoma zamenjuje pojmom **države** s pojmom **državne prometne ustanove**, ki je le naš delodajalec in ne bi smel imeti po zakonu v upravi fonda najmanjše predpravice pred zastopniki zavarovalnega članstva.

Ravno to trdovratno — proti interesom železničarjev naperjeno — stališče večine je imelo na pr. za posledico, da je še danes v veljavi gotov paragraf

naredbe, da so vsi sklepi glavne skupščine bolniškega fonda veljavni šele, če jih potrdi minister saobraćaja. In tako smo leto za letom doživljali, da je ministerstvo saobraćač razveljavljalo ukrep za ukrepom, dokler ni prišla skupščina leta 1932, o kateri do danes — po preteklu 11 mesecev — še nimamo sporocila, če je sploh kak zaključek glavne skupščine odobren!

V preteklem letu je bil uveljavljen tudi naš pravilnik o zdravniški službi, s katerim je odvzeta železničarjem zadnja ingerenca na postavljanje in delovanje železniških zdravnikov in si je tu prisvojil odločajoč oblast delodajalec!

Upravnim odborom bolniškega fonda je ostal le še posvetovalen glas, saj romajo vsi sklepi v Beograd, ki jih lahko brez vsega razveljavljajo!

Po samezni, od glavne skupščine sprejeti in od g. ministra za promet odobreni zaključki ostanejo leta in leta neizvedeni le na papirju (Golnik. Op. uredn.), med tem ko se za druge sklicujejo celo izredne glavne skupščine, ki naj formalno odobre že izvršen zaključek, ki ga je naredil delodajalec!

*

Jasno je, da je tako stanje naredilo mučen vtis na vse zavarovano osobje, ki je izprevidelo, da je danes ves trud in prizadevanje, da bi si priborilo vsaj **zgodovinsko zagarantirane pravice, zman.**

O tem nevzdržnem stanju v upravi bolniškega fonda so razpravljali v interesu vsega zavarovanega članstva tudi merodajni forumi »Ujed. saveza železničarjev Jugoslavije«. Pri teh razpravah se je soglasno konstatiralo, da so predstavniki našega saveza vedno **konstruktivno delali** v vseh instancah bolniškega fonda, imajoč pred očmi **edino le interes zavarovanega osobja ter razvoj fonda kot takega.**

Istočasno se je konstatiralo, da hoče **delodajalec obdržati odločajoč vpliv v fondu** ter da zavzema isto stališče tudi nasprotna železničarska organizacija, ki se z vsemi silami bori proti temu, da bi prišel železničarski bolniški fond pod nadzorstvo ministerstva socialne politike.

Vsled takega nastopanja so bili vsi dosedanji naši naporji za zboljšanje položaja zavarovanih članov v bolniškem fonda zman ter so bili tekem dolgih let doseženi le malenkostni rezultati (interemistično izplačevanje hranarine. — Op. uredn.).

Merodajni forumi našega saveza so soglasno konstatirali, da bodo vsi naporji naših sodrugov v raznih instancah boln. fondov zman vse dotlej, dokler se bolniškemu fonda ne pribori avtonomija, ključno je zgarantirana v zakonu o zavarovanju delavcev.

Zato se nalaga vsem članom našega saveza tako v oblastni kot glavni skupščini bolniškega fonda v dolžnost, da zastopajo na predstoječih skupščinah kot glavno zahtevo:

zahtevo po takojšnji izvedbi avtonomije bolniškega fonda!

V to svrhu so izvoljeni skupščinarji za oblastno skupščino vložili sledeči predlog:

P. n.

Oblastna uprava humanitarnih fondov pri Direkciji dr. železnice

Ljubljana.

Podpisani skupščinarji vlagamo na oblastno skupščino humanitarnih fondov, ki se

bo vršila dne 19. februarja 1933 sledče sa-mostojne predloge:

1. Samouprava bolniškega fonda.

Na podlagi predzadnjega odstavka § 6 zakona o zavarovanju delavcev je bil ustavovljen za državno prometno osobje poseben bolniški fond. Predpogoj za ustanovitev tega fonda je bil, da mora fond nuditi zavarovanemu osobju najmanje iste podpore, ki jih vživajo po zakonu o zavarovanju delavcev vsi ostali nameščenci ter mora imeti osobje državnih prometnih naprav v samostojnem fondu pri določanju podpor in v upravi najmanji one pravice, ki jih določa zakon o zavarovanju delavcev.

Zakon o zavarovanju delavcev predvaja kot edinega nosilca zavarovanja »Osrednji urad za zavarovanje delavcev«, ki je osnovan na načelu samouprave in katerega samoupravni organi so glavna skupščina, ravnateljstvo in nadzorni odbor.

Glavna skupščina odloča o več vprašanjih končnovejšavno in ni potreba nikakega odobrenja g. ministra socialne politike, katerega odobrenju so pridržani le zaključki o spremembah statuta, višini podpor, sprememb nevarnostnih tabel in letnega proračuna. Samouprava Središnjega urada je zagarantirana tudi z nadaljnimi določbami zakona ter je zagarantirano paritetno soupravljanje tako delavstvu, kakor delodajalcem v ravnateljstvih Osrednjega urada in Okrožnih uradov.

Naredba o zavarovanju državnega prometnega osobja za slučaj bolezni in nesreč, ki je bila izdana na podlagi pooblastila v § 6 zakona o zavarovanju delavcev, pa ne odgovarja jasnim določbam tega paragrafa in ne zagotavlja samouprave bolniškemu fonda, marveč ga popolnoma podreja določevanju **Ministarstva saobraćaja.**

Tako so vsi sklepi glavne skupščine izvršni šele po potrdilu g. ministra saobraćaja.

Enako se morajo pritožbe zoper odločbe Centralnega upravnega odbora (izvzemši sporov v pogledu dajatev fonda) vlagati na Ministerstvo saobraćaja.

Ministarstvo saobraćaja ima pravico razpuščati centralni upravni odbor fonda.

S temi in sličnimi odredbami je one-mogočena vsaka samouprava bolniškega fonda ter ima v fondu odločajoč besedo delodajalec — Ministerstvo saobraćaja —, a delojemalcu imajo dejansko le posvetovalen glas. Tako stanje v upravi bolniškega fonda pa nasprotuje jasnim določbam § 6 zakona o zavarovanju delavcev.

Na podlagi prednavedenega predlagamo, da naj sklene oblastna skupščina v Ljubljani predloži glavni skupščini bolniškega fonda, ki se vrši dne 26. marca 1933 sledči zaključek:

»Naredba o zavarovanju državnega prometnega osobja naj se v pogledu pravic pri določanju podpor in v upravi prilagodi popolnoma odredbi § 6 zakona o zavarovanju delavcev.

Bolniški fond naj bo podrejen Ministru socialne politike in narodnega zdravja, ki naj definitivno odloča o vseh onih sklepih glavne skupščine, ki so po zakonu o zavarovanju delavcev pridržani končni odobritvi Ministerstva socialne politike.

Samouprava oblastnih uprav humanitarnega fonda naj se izvede tudi v praksi s pridržkom, da sklepi oblastnih uprav ne smejo kršiti naredbe in pravilnika.

Ministrstvo saobraćaja kot delodajalec naj imenuje v samoupravne organe svoje zastopnike na podlagi paritet.

Pri volitvah naj se uvede proporčni sistem.

2. Izvedba zaključka glavne skupščine radi sanatorija za tuberkuloze.

Oblastna skupščina ljubljanska je že na več skupščinah sprejela soglasno sklep radi zgraditve sanatorija za zdravljenje tuberkuloze na teritoriju ljubljanske oblastne uprave. Dne 14. marca 1930 je bila v Ljubljani druga komisija, ki si je zopet ogledala posamezne kraje. Dne 27. oktobra 1930 je ogledala posamezne kraje tudi komisija ljubljanskega oblastnega upravnega odbora. Na podlagi sklepov komisije in oblastne skupščine je na to glavna skupščina v Beogradu dne 23. marca 1931 sprejela sklep, da se zamore iz rezervnega fonda porabiti znesek Din 3,000,000.— za zgradbo sanatorija na Golniku, ako se doseže sporazum med ljubljansko in zagrebško upravo. Ta sklep je odobril g. minister saobraćaja z odkom S. H. br. 53-1932.

Že dne 25. aprila 1931 je bil dosežen sporazum med obema oblastnima upravama in tudi s kr. Bansko upravo je bila sklenjena v načrtu pogodba ter je bila predložena že dne 28. oktobra 1931 centralni upravi humanitarnega fonda v Beograd.

Kljub temu, da je od zaključka glavne skupščine odobrena g. ministra saobraćaja preteklo že skoraj dve leti, se ni za zgradbo sanatorija izplačal še noben kredit.

Oblastna skupščina naj zatorej sklene, da se predloži glavni skupščini sledči sklep in vprašanje:

»Sklep glavne skupščine bolniškega fonda iz leta 1931 glede zgradbe depandance na Golniku naj se nemudoma izvede tako da glavna skupščina v celoti sprejme predloženo pogodbo, sklenjeno med kralj. bansko upravo v Ljubljani ter oblastnima upravama b. f. v Zagrebu in Ljubljani. Ljubljanski oblastni upravi naj se takoj nakaže že leta 1931 odobreni kredit v znesku Din 3,000,000.— in glavna skupščina poleg tega skleni odobriti še nadaljni potrebn kredit v smislu proračunov.

Oblastna skupščina fonda v Ljubljani vpraša, zakaj se sklep glavne skupščine iz leta 1931 ni izvedel in zakaj se odobreni kredit ni nakazal ljubljanski oblast. upravi.

V prvem predlogu so dejansko obsegene vse naše zahteve in vsi predlogi, ki smo jih stavili na prejšnjih oblastnih skupščinah, ker bi zamogli, ako zadočimo samoupravo, v oblastnem upravnem odboru izvajati naš program v interesu vseh zavarovanih članov.

Po dosedanjih neuspehih v borbi za avtonomijo bolniškega fonda sodeč se bojimo, da tudi letos ne bomo z našo zahtevo — zahtevo vseh zavednih železničarjev — prodrl. Borili pa se bomo odločno tudi v bodočnosti za izvedbo tega principijelnega vprašanja, čeprav z drugo taktiko kot smo se tekoma preteklih petih let.

Sodrug — ne pozabi.

Poleg tebe — na progi, v kurilnici, na postaji, v skladisču — stoji sodevsovršnik!

Tudi on, kot vsi tvoji sodrugi, trpi lačen v bedi in mrazu s svojo družino!

Tudi on hoče, enako kot ti, boljšo bodočnost, večje dohodke, kruh, obliko in stanovanje za se in družino, tudi on hoče uživati, se izpopolniti. Tudi on hoče biti človek! — Ti se kot organiziran železničar boriš za to! Ti pa se tudi zavedaj, da osamljen ne pomeni ničesar. Združen pa z vsemi sodelavci, z vsemi prijatelji, pa tudi z onimi sodelavci, ki stoje danes še v nasprotnem taboru, pomeniš moč, katere ne bo mogel nikdo razbiti. — Ustvari to moč!

Pripelji vse one, ki še stope ob strani, v naš Ujedinjeni savez železničarjev! Pridobivaj vedno in povsod nove člane!

Ne pozabi: čim močnejši bo naš savez, tem preje pridemo do cilja!

Iz poročila o poslovanju bolniškega fonda.

Februarja 1932 je bil sprejet sklep, da se izplačuje dečja oprema za vsako živorojeno dete brez ozira, koliko časa je živel.

Isti mesec je bila uvedena posebna kontrola čez zboždravljenje.

Julija 1932 je prišla odredba, da po-stajnih snažilk, ki dobivajo za čiščenje le gotov pavšal, ni treba zavarovati pri okrožnem uradu za zavarovanje delavcev, da pa tudi ne smejo biti zavarovane pri žel. boln. fondu.

Isti mesec je bil odobren predlog, da se sme hranarino, pogrebno in porodniške podpore izplačevati interimistično to je koncem meseca zajedno s plačo.

Septembra 1932 je centr. upravni odbor uredil, da se za otroka, ki je rojen po smrti očeta, ne sme plačati porodniških podpor. (Okrožni urad jih izplačuje!)

Oktobra 1932 je stopil v veljavo spremenjen pravilnik o zdravniški službi, ki je vzel upravnemu odboru fonda vsako ingerenco na postavljanje in poslovanje zdravnikov.

Isti mesec je izredna glavna skupščina boln. fonda odobrila zakupno pogodbo za bolnico na Dedinju za 10 let proti najemnini 4 milijone dinarjev.

V pretekli dobi so bila ustanovljena sledeča nova okrožja:

1. v Šiški (Ljubljana VII), kjer je bil nastavljen g. dr. Rupnik;

2. v D. M. v Polju, kjer je bil nastavljen g. dr. Jenko;

3. v Videm-Krško je v principu odrejeni samostojen zdravniški rajon.

Statistični podatki o poslovanju boln. fonda v letu 1932.

1. Zdravniška pomoč.

Število zdravnikov splošne medicine: 64.

Število zdravnikov specjalistov Centralne Ambulante: 18.

Število zboždravnikov: 12.

7. Stroški za zdravljenje v kopališčih in zdraviliščih.

Naziv kopališča odnosno okrevališča	število			Skupni stroški
	članov	rodbin. članov	dni	
				Din
Dolenjske toplice	9	10	373	14.537-
Krapinske toplice	4	2	90	3.390-
Varaždinske toplice	9	5	213	7.571.70
Rimske toplice	-	2	2	190-
Šmarjetske toplice	11	10	356	12.045-
Čateške toplice	3	1	49	2.428-
Laško	41	30	521	20.480-
Rogaška Slatina	5	1	153	4.084-
Slatina Radenci	6	3	137	5.483.50
Dobrna	2	6	169	7.596-
Novi Sad	-	1	14	310-
Lipik	2	3	101	2.565-
Niška banja	1	-	21	6.9-
Izdž	1	-	20	950.20
Topusko	1	6	176	4.742.30
Kastel Lukšić	1	2	63	-
Pohorje	-	7	195	2.925-
Morje	3	31	886	14.517-
Skupaj	99	120	3.539	104.463.70

Ok:

KARIERA MOŽINE.

Veseložalstva zgoda v sedmih dramskih scenah.

MOŽINA: Saj ni res!

POLITIK: Kaj ni res? Saj si vendar vedel, da si hodil po provizije.

MOŽINA: Ni res, Šele danes mi je Štefe povedal, po kaj sem hodil.

POLITIK (se krohoče): Boš ti meni pel! Nagrade si prejemam!

MOŽINA: Da, a samo za čezurno delo!

POLITIK: Lažeš! Samo zato, da si hodil po provizije!

Le počakaj! Po volitvah boste takšnile ptički frčali. Frčali, si razumel?

MOŽINA: Kaj naj storim, kaj naj storim?

POLITIK: Boriti se moraš za zmago resnice, pravice, poštenja, za vlogo čistih rok, pa bo vse dobro!

MOŽINA: Ali bom potem postal uradnik?

POLITIK: Kaj uradnik, kaj uradnik. Ko bomo prišli mi na vlogo, bomo sploh vse državne uslužbence povisili v — uradnike.

MOŽINA (resignirano): Potem je pač vseeno, če bodo vsi postali uradniki, pridni in lenuhi.

POLITIK: Seveda bodo nižji in višji uradniki!

MOŽINA: Kam boste uvrstili mene?

POLITIK: Ne bomo te pozabili, Možina. Gospod načelnik Klopčar bodo sfrčali... Kaj misliš Možina, ali bi ne bilo to nekaj zate?

MOŽINA: Ali je mogoče, ali je res mogoče? (Ga zgrabi za rokav.) Ali je sploh mogoče?

POLITIK (važno): Kar jaz rečem ni samo mogoče,

ordinacije zdravnikov — na domu: 4360. Število pregledov po zdravnikih splošne medicine: 63.883.

Število pregledov po zdravnikih specijalistih (glej poročilo Centr. Ambulante). Honorari zdravnikov splošne medicine: Din 507.178.43.

Honorari zdravnikov specialistov: Din 275.580.

Stroški za zdravljenje in popravilo zob: Din 1.384.745.10.

Stroški za tuje zdravnike: Din 17.423.40. Stroški za osebje, zaposleno na poslih bol. fonda (potni stroški osebja oblast. uprave skupščinarjev, delegatov, honorari za seje oblast, uprav. in nadzornega odbora, stroški za oblastno skupščino ter nagrade za osebje oblast. uprave): Din 74.936.13.

2. Zdravila, zavojni material itd.

Število receptov: 95.051.

Stroški za zdravila s popustom (magistrater): Din 1.134.450.51.

Stroški za zdravila brez popusta: Din 333.842.91.

Stroški za zavojni material: Din 81.657.40.

Stroški za ostale pripomočke za zdravljenje: Din 99.213.31.

3. Bolnice.

Število v bolnici zdravljenih bolnikov: 2125.

Stroški zdravljenja v bolnicah: Din 1.408.695.61.

4. 1) Denarna podpora — hranarina.

Število dni, za katere so dobivali člani hranarino: 54.232.

Stroški denarne podpore hranarine: Din 1.160.531.25.

4. 2) Denarna podpora — pogrebnilna.

Število smrtnih slučajev:

a) članov b. fonda, 90: stroški Din 174.427.30.

b) rodbinskih članov 295: stroški Din 152.928.36.

5. Stroški za prevoz bolnikov

in njih spremjevalcev: Din 59.127.

Naziv zdravilišča	število			Na stroške bol. fonda odpade	Na stroške članov odpade
	članov	rodbin. članov	dni		
Golnik	14	11	1.888	132.160—	40.587'56

Število smrtnih slučajev: 1.

Na morju se je zdravilo izven domovbol. fonda: 29 otrok.

V okrevališčih se je zdravilo: 7 otrok.

8. Stroški denarne, zdravniške in babiške podpore ob nosečnosti, porodu in otrojčki postelji.

Število podpor:

zdravniških in babiških 695: stroški Din 133.580.

porodniški 5: stroški Din 4660.99.

dobjilskih 739: stroški Din 79.219.50.

Gospod Deržič o bolniškem fondu.

Leta 1931. se je na oblastni skupščini bolniškega fonda g. Deržič (ki je med tem seveda že postal zelo visoka glava. Op. ured.) z vso vehemenco zavzel proti avtonomiji odnosno podreditvi bolniškega fonda ministrstvu socialne politike!

Kakšni so bili njegovi argumenti?

1. Nikakor ne gre, da se vpliv železniške uprave na bolniški fon izloči, ker bi to nekolajno in nepravilno!

V debati je celo napravil medkljic: »da se gre pri železniškem bolniškem fondu za državo, ki je nekaj drugega, kakor privaten delodajalec.«

2. Država da je dober plačnik, ostali delodajalci pa v mnogih primerih ne.

3. Avtonomija, kot jo predlagamo, da je nemogoča, ker gre čez vse meje in ne more nobena uprava na njo pristati.

4. Zahteva, da naj se odpravi budžetiranje v bolniškem fondu, je nemogoča in absurdna.

Tako je govoril g. Deržič leta 1931. v Ljubljani.

G. Deržič je s svojim stališčem polnoma uspel! Vpliv železniške uprave na boln. fond se ni izločil, marveč še ojačil! Avtonomije fonda ni več! Pravilnik o zdravniški službi je spremenil tako, da ima vpliv na zdravnike le železniška uprava! (Častitamo, g. Deržič, k takim uspehom!)

Če bi se izvedla od nas predlagana avtonomija, bi tak pravilnik nikdar ne izšel!

»Odprava budžetiranja je absurdna! Že dve leti čakamo na odobreni denar za Golnik! Kje je ta denar — g. Deržič?«

Iz uradnega poročila posnemamo:

Neplačani doprinos drž. saobrač. ustavne, predviden v § 43 naredbe M. S. štev. 16.276/22 v času od 1. januarja 1924 do 31. marca 1932 znaša . . . Din 33.635.155'38

Dotacija na tekoči račun bol. fonda pri direkciji drž. žel. v Ljubljani po Generalni direkciji drž. žel. v Beogradu vsled naloga Centralne uprave h. f. v času od 1. januarja 1924 do 31. marca 1932 znaša

Din 12.500.000—

Ostane razlika

Iz oblasnih sekretarijata.

PRIVREDNO NAZADOVANJE.

Prema objavljenim podatcima volumen naše spolne trgovine još uviček pada. On je prema godinama prosperiteta spao za čitavih 70%, što znači vrlo mnogo.

U 1929. g. naš izvoz je ukupno iznosio 5.329.866 tona u vrednosti Din 7.921.707.922, a 1930. god. 4.733.223 tona u vrednosti Din 6.780.054.206, 1931. god. pak 3.323.416 tona u vrednosti 4.800.965.997 dinara, dok 1932. god. beleži svega 3.398.239 tona u vrednosti 3.055.576.038 dinara.

Ako se 1929. god. uzme za uporedjivanje kao 100, naš izvoz je u 1930. god. pao na 88,80% po količini, a na 85,58% na vrednost, u 1931. god. po količini na 62,35% i po vrednosti na 60,60%, u 1932. god. pak po količini na 45,99%, a po vrednosti na 38,57 odstotaka.

Naš uvoz u 1929. god. beležio je ukupno 1.671.521 tonu u vrednosti 7.594.750.329 dinara, a 1930. god. 1.513.583 tone u vrednosti 6.960.113.191 Din, pa 1931. god. 1.433.110 tona u vrednosti 4.800.281.0322 dinara i 1932. godine samo 880.145 tona u vrednosti Din 2.859.669.220.

Prema 1929. god. naš uvoz je 1930. god. pao na 90,55% po količini, a na 91,64% po vrednosti, 1931. god. na 67,79% po količini, a na 63,20% po vrednosti i 1932. god. na 52,66% po količini, a na 37,65% po vrednosti.

Volumen naše spolne trgovine 1929. g. je bio ukupno 7.001.387 tona, odnosno Din 15.516.458.261, 1930. god. po količini tona 6.246.806, a po vrednosti 13.740.167.397 Din, 1931. god. po količini 4.456.525 tona, a po vrednosti 9.601.247.029 Din i 1932. god. po količini 3.278.384 tona u vrednosti dinara 5.915.245.258. To znači da nam je prema 1929. god. volumen spolne trgovine opao 1930. god. na 89,22% po količini, a na 88,55% po vrednosti, 1931. god. na 63,65% po količini, a na 61,87% po vrednosti, 1932. god. pak na 46,82% po količini, a na 38,12% po vrednosti.

Ovde nanosimo samo uporedjivanje za poslednje četiri godine. Prema ranijim našim spolnim trgovinama u 1932. godini je suviše mala, jedva oko 20% od volumena iz 1924. i 1925. god.

Iako je volumen spolne trgovine spao kod svih država, to naš pad ipak odskače. 70% prema povprečno 50% vanjskih država. Ako ova i naredne godine tako podje, to će najkasnije u roku od 3 godine svaka međunarodna trgovina potpuno da zamre. To bi značilo katastrofu ne samo za saobraćajno osoblje, već i za kapital, koji je uložen u željeznice, brodove, automobile, aeroplane itd. Državnici svih država dužni su, da svojom razumnom i demokratskom politikom stvaraju međunarodno političko i privredno umirenje, koje je preduslov za pojačanje privredne djelatnosti i međusobne trgovine. U tome pravcu mora se raditi punom parom!

ZAR TO ZNAČI IZVRŠENJE OBEĆANJA?

Zašto i na osnovu čega se odgovoljni nezna se, barem nam se ništa ne kaže; na terenu pak dešavaju se stvari, koje nam daju naslutiti razloge tome: naš povjerenik u jednoj željezničkoj radionici izvršio je kod šefa intervenciju povodom glasina, da će radionica biti raspuštena, a radnici reducirani. Pored svoje legitimacije kao povjerenik legalne organizacije naš drug ishodio si je i dozvolu šefa odelenja za pristup upravniku radionice. Mjesto odgovora na postavljena pitanja u pogledu raspusta radionice i redukcije radnika, upravnik je povjereniku postavio pitanje: »Imate li vi odobrene Pravila? Biti ćete otpušteni, jer nemate odobrene Pravila!« Na izjavu povjerenika, da imade dozvolu od šefa odelenja i da je birani radnički povjerenik, šef je planuo: »Ja sam vaš povjerenik i neima drugih povjerenika osim mene! Biti ćete otpušteni!« Na to je naš drug izašao i sada čeka »kaznu«.

ZAŠTO SE NE PLAĆA PREKOVREMENI RAD?

Neki poslovodje i skupinovodje tjeraju radnike na prekovremeni rad, koji se nikako ne plaća sa 50% i 100% više, već samo sa običnom satninom. To se čini najviše u montaži. Za ljubav ljestvog nagovora radnici upropošćaju ne samo

* Tabela o premijama glasi:

Red. broj	R a d n i c i	Tromesečje 1932/33 b. g.	Zagreb			Maribor			V. Bečkerek			Smederevo			Sarajevo		
			I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1	Prosto fizički	IV	3,25	—	3	—	—	—	—	—	—	3,03	—	—	3,25	—	—
2	Polukvalifikovani	IV	4,20	4,62	—	3,60	—	—	3,92	—	—	3,44	—	—	3,75	—	—
3	Kvalifikovani	IV	5,—	5,50	6,—	4,30	—	—	4,77	5,29	—	4,24	4,66	—	4,12	6,50	—
4	Specijalisti	IV	5,50	6,05	6,60	4,30	—	—	4,77	5,29	—	—	—	—	—	—	—

sebe i svoje zdravlje, već i interesu svojih drugova, kojih položaj je — uslijed lošeg primjera — vrlo otešan. Kod intervencije protiv neplaćanja prekovremenog rada upravnik je doduće izjavio, da se na to neće nikoga siliti. To ali nije dosta: **u današnjim prilikama već i samo nagovaranje znači isto što i silene. Prekovremeni rad treba potpuno zabraniti!** Ako imade toliko posla, da se ne može redovno svršiti, to neka se uzme u posao nove radnike. Sadanja praksa radionice je istovremeno fabrikacija besposlenih.

U NEUSPJESIMA I JEDAN USPJEH.

Pored mnogih neuspjeha, koje u našem mučnom radu oko zaštite interesa radnika doživljavamo, možemo zabilježiti i jedan uspjeh: ishodili smo, da se naime kuluk u ovoj godini neima ništa za platiti, jer će se isti podmiriti iz viška, koji smo platili prošle godine. To je uspjeh napora samih organizovanih radnika. Da nije bilo našeg zauzimanja, kuluk bi se morao platiti prošle i ove godine.

PENZIJA DRUGARICE KORENE.

Napornima organizacije uspjelo je drugarici Korene ishoditi pravo na penziju, koje su joj Direkcija i Ministarstvo osporili. — Doznačeno joj je penzija od Din 3000.— godišnje. Nije mnogo, ali i to bi bilo propalo, da se organizacija nije zauzela.

U jednom drugom slučaju, koji je istovjetan sa drugaricom Korene, nije se uspjelo zadobiti pravo na penziju, ma da je u pitanju udovica sa 4 nejake djece. Zašto? Samo radi toga, jer njezin pokojni suprug nije bio organizovan, pa uslijed toga nije mogla zadobiti pravo na pravnu zaštitu sa strane organizacije, niti je imala koga, da je u njezinom nesreći savjetuje. Svi još neorganizovani radnici moraju iz toga izvući jednu dragocjenu poduku: **Biti neorganizovan ne znači biti nesretan i oštećivan sam lično, već dovesti do nesreće i skapanja svoju vlastitu familiju. Svaki organizovani radnik boriti se ne samo za dobro sebe, već i za dobro svoje familije! U organizaciju!**

Radnik.

SISAK.

Brojčana snaga naše podružnice smanjena je premještenjem mnogih naših drugova u Zagreb i ostala mjesto. Veći dio njih nastavio je članstvom u novim podružnicama. Mi u Sisku, iako brojno smanjeni, nismo klonili duhom. Živim radom proširili smo naš utjecaj i na one drugove koji su do skra stajali po strani. U tome nas pomazu i teške prilike, pod kojima pojedine struke moraju otpravljati svoju službu. U prvom redu mnogo pate radnici kod stanice za desinfekciju. Oni nemaju kanalizacije, skloništa i ostalih pomagala za rad, a osim toga tjeru ih se na rad prekovremeno, za koji ne dobivaju nikakve nagrade. Veliko negodovanje medju svima željezničarima izaziva ustezanje za neki vjerski prirez. Iza njega krije se gradska općina, koja želi na taj način ojačati svoj budžet. Protiv toga prireza borili smo se i boriti ćemo se, jer ga smatramo suvišnim. Isto tako veliko negodovanje izaziva namjera, da se kod ev. stupanja na snagu novog radničkog pravilnika smanje zarade za 10%. Kad bi se to dogodilo, morali bi naše zube obesjiti na klin ili pak poći s trbuhom za kruhom. Željezničarskom radniku u Sisku nebi više biti za opstati!

Mi smo si svjesni, da se uspijesi u borbi za pravedniji i bolji život mogu postići samo čvrstom organizacijom. Stoga naše odobrenice siednice i članske sastanke održavamo redovito i trudimo se, da svijest

naših željezničara bude visoka i jaka. Dne 2. o. m. upriličili smo redovitu fašinsku zabavu, koja je iznad očekivanja dobro uspela.

BROD.

Spor oko imovine bivše podružničke glazbene sekcije konačno je pred likvidacijom: Sud u Brodu je svu imovinu, koju je svojevremeno za glazbenu sekciju ubrao drug Ferković, dosudio Savezu. Savezu se imade uručiti imovina, koja je deponovana kod suda i koja se nalazi u posjedu pojedinih bivših funkcionera te sekcije.

Mi pozivamo sve funkcionere sekcije, kojih se to tiče, da čim prije polože točan obračun preko kod njih se nalazećeg novca. To treba učiniti bez daljnih formalnosti, jer u protivnom mogu imati samo neželjene posljedice. Novac za glazbala dan je za glazbala, a ne da se njime koriste pojedinci.

Ovim je konačno likvidiran spor, koji je bio po našim protivnicima nepotrebno izazvan, a koji je našem pokretu u Brodu doista škodio. Poslije njegove likvidacije svi naši drugovi neka opet predaju na intenzivni rad i privedu u život kao jaku podružnicu tako i novu glazbenu sekciju.

POLOŽAJ VOZOPRATNOG OSOBLJA.

Po svojem broju i po svojoj službi vozopratioci su jedna vrlo značajna struka u saobraćajnom lancu. Njihova služba je teška i delikatna. Oni, u stvari, izvršioci su saobraćaja i, što je još važnije, vrše njegovu kontrolu i predstavljaju ga pred potrošačima. Njima stalno visi nad glavom sa dvije strane nabruseni Damoklov mač: Ako u službi masta srgešte, biti će pozivani na odgovornost, ako prema publici (potrošačima) ne budu nadasve učivi i strpljivi, biti će potiskani kao nekorektani. Sama služba je i fizički teška; izdržati 12 i više sati na nogama, iz kola u kola, na bremzi i t. d. nije šala. I najači živci popuste! Otuda se je, odkada željeznička postoji, tom nepovoljnem položaju vozopratioca posvećivala naročita pažnja: njihovo radno vrijeme bilo je snošljivo, a plaće se odmjeravalo saglasno ekvivalentu njihovih napora u službi.

Od nekog vremena prema vozopratiocima postupa se sasma obrnuto. Iako postoji propis, da radno vrijeme vozopratioca smije da iznosi samo 30%, te potom odmor 20% van domicila i 50% u domicilu, faktično njihovo radno vrijeme iznosi između 35 i 50%, a to na račun odmora. Osoblje se uslijed toga fizički i materijalno iscrpljuje. Službu ne može da vrši sa toliko pozornosti, sve češće zapada u »krivice«, a i obolenja su sve brojnija. Većna sadanjih turnusa nikako nije u skladu sa postojećim propisima i sa fizičkom mogućnošću osoblja, pa su u tom pogledu potrebne osjetne remedije na bolje.

Kilometraža još uviček bazira na nepravednim osnovima: ona se dobiva samo za broj proputovanih kilometara, a ne i za učinjeni rad i radno vrijeme. Već davni je zahtjev vozopratnog osoblja, da se kilometraža zamjeni sa satnim. Samo urenina mogla bi da bude pravedna nagrada za uvećani trošak, koji vozopratioci uslijed izbjivanja iz domicila ima.

Službeni odjeli osoblje ne dobiva, a istovremeno imade obavezu, da službeno odjelo mora nositi. Paušal za odjelo, je prenezatan, a da bi bio dovoljan i za najskromnije odjelo, a kamo li za bezprikorno propisno. Željeznička uprava trebala bi da se vrati na princip podavanja odjela u naravi, odnosno da isplaćuje paušal od najmanje 1200 Din godišnje. Ovakvo rješenje bilo bi jedino zadovoljavajuće, dočim sadašnja praksa jest nepravedna.

Rang vozopratnog osoblja utvrđuje se na konzervativnoj bazi: za podlogu uzima se školska kvalifikacija, ma da je služba vozopratioc posebne prirode, koja sa školskim kvalifikacijama nema nikakve veze. To je sasma stručna služba, za koju je

potrebna čisto stručna spremi i rutina, koja se stiče vremenom službe. Osnovom ranga i napredovanja treba da služi sposobnost za vršenje službe i dulje vrijeme službe, odnosno stručni ispit. Jedino ovako utvrđeni rangovi i napredovanja na takvoj osnovi mogu biti ne samo pravedna, već i u velikom interesu same saobraćajne ustanove, koja samo po ovakvim metodama može doći do najboljih službenika.

Moglo bi se nizati dalje i dokazivati, kako je položaj vozopratioca nesrazmerno nepovoljniji od ranije, dok su im dužnosti veće i teže. O svim tim pitanjima opširno se zabavila velika konferencija vozopratnog osoblja, koja je održana dne 16. I. o. g. u Židanom mostu, a koja su posjetili delegati iz skoro svih mesta Direkcije u Ljubljani i delegati osoblja Direkcije u Zagrebu. Po svim pitanjima donesen su odgovarajući zaključci, kojima se od nadležnih traži više pažnje prema vozopratnom osoblju, a naročito više obzira prema njegovom moralnom i materijalnom položaju. Vozopratno osoblje u saobraćajnom lancu vrši jednu od najtežih dužnosti i otuda njegovo pravo na bolji život.

Više govornika naglašili su na konferenciji slijedeće: **Vozopratno osoblje zapalo je u sadanj nepovoljan položaj i svojom vlastitom krvicom. Mjesto da je medjusobnom sloganom i organizovanostu branilo svoja stena prava, ono je nehajem i slabosu omogućilo, da mu sva dobra voda odnese. Zadnji je čas da se to uvidi i složno podje na istrajan organizacioni rad. Kad budemo opet složni i jedinstveni u našoj stručnoj organizaciji, naše stanje će se opet popraviti. Pobjimo, stoga, na živ organizacioni rad!**

Vozopratioc.

RADIONA DRŽ. ŽEL. SARAJEVO.

Molimo za objašnjenje!

Svakome željezničaru je poznato, kako su se sprovdajale vedno nove redukcije u željezničarskim radionicama. Svojevremeno je bilo uvedeno 6 časovno radno vrijeme, za 10% reducirale su se radnicima nadnice, za 50% pa još više su bile reducirane premije — sve zbog nemanja kredita.

Sve intervencije radnika na mjerodavnim mjestima su bile uzalud — nema kredita, bio je običan odgovor kod svake redukcije.

Prije par dana pa su sarajevske novine donele jedan izvještaj o izradi jednih »luksuznih kola za ručavanje«, koje su bile izradjene iz »uštude« radionice! Članak se glasi:

NOVA KOLA ZA RUČAVANJE NA NAŠIM PRUGAMA.

Luksuzna izrada vagona za ručanje u našoj glavnoj željez. radioni.

Ovih dana pustiće se na našim prugama novi vagon restoran u promet. Ova kola, a to moramo sa ponosom da istaknemo, izradena su kod nas u našoj sarajevskoj radionici po načrtima naših inžinjera, a na čelu su upravnikom radione ing. g. Jocićem.

Jučer smo imali priliku da pregledamo ta nova kola koja se sad službeno zovu kola za »ručavanje«. Ona su sva osim točkova i donjeg postolja, t. j. baze izradena potpuno u našoj radionici tako, da je svaki komadić djeļo ruku naših majstora i radnika Glavne željez. radione. Vagon je dugačak oko 13 m, i vanjska opłata mu je tamno zelene boje na kome žutim slovinom stoji njegova oznaka i njegov broj 400. Ta vanjska opłata je izradena od debelog pleha, koji je električnim putem sav zavaren i predstavlja jednu jedinstvenu cjelinu, koja nije prekinuta sa nijednim šaračićem ili nitnom.

Njegova elegantna forma upada svakome u oči i unutrašnjost po svom ukusu i luksuzu zadivljuje. Nutrašnjost vagona se dijeli na četiri odjela. Prvo je kuhinja, pogre koje vodi mali hodnik sav obložen u fino poliranu hrastovinu. Odio kuhinje je potpuno moderno ureden sa toploim i hladnjom vodom prostorom za pranje suda, štednjakom itd. Drugi dio je šrank sa svim potrebnim napravama. Hodnik vas doveđe do vrata, kojima se ulazi u buffet sav obložen u orahovinu poliranu mahagonim. Tu se nalaze moderne linije »kredenca« u kom je ledenica i prostor za boce sa pićem. U odjelu buffet-a nalaze se šest kožnih fotelja sa potrebnim stolovima nad kojima su električni lusteri. Prode se još kroz jedna vrata pa se dolazi u salu za ručavanje sa 18 sjedišta fotelja od kože. Sa stropu svjetli 6 električnih lusteri. Sistem električne rasvjete u ovome vagonu je pinča.

O svom luksuznom uredaju ovaj restoran vagon je lepši od onih na širokotračnim prugama.

— Koliko Vas je stajala ovih kola g. upravnice?

— Bili vjerovali da je jeftiniji od vagona drugog razreda kojeg smo uzimali a con-

to reparacija, a uz to smo morali za sve pojedine dijelove izradavati modele. On nas je košao 330.000 dinara, a izradili smo ga iz ušteda radionice. Sad izradujemo još jedna ovakova kola, a u projektu su još dvoja kola, završio je g. Josić.

S ovim je čitava naša radiona dokazala da je ustanju da se takmiči sa svjetskim tvornicama vagona.

Dakle, kad su radnici intervenisali za oskudne nadnice, dobivali su odgovor, da nema kredita, a sada se oficijelno kaže, da su se iz »uštede radionice« izradila kola, koja koštaju 330.000 dinara, i da će se izraditi još trojica ovakvih kola!

Protestujući protiv ovakvih postupaka, da se na jednoj strani suzava oskudne nadnice radnika, a na drugoj strani čini velike uštede, dok porodice radnika gladuju tražimo, da mjerodavne vlasti povedu energičnu istragu i dovedu krvice ovakve »štednje« kazni a redukcije radničkih zarada da se odmah ukidaju i **porade** radnicima one zarade, koje su imali prije redukcije.

Još jedno pitanje imademo na mjerodavne: »Po kakim propisima vrši se unapredjivanje radnika u radionici Sarajevo? Dali važi i za ovu radionicu propis pravilnika o pomoćnom osoblju, koji određuje stepene plate.

Postoji puno slučajeva, da onaj radnik, koji nema ni jedne pare uvećane plate te manju osnovnu platu, kao je predviđena u radničkom pravilniku, ne dobije povišice, dok onaj radnik, koji imade poređ osnovne plate još po Din 10.— i više uvećane plate, dobije još avanzma.

Ujedinjeni savez željezničara će svim snagama poraditi na tome, da se ovakav postupak spreči.

Napore Ujedinjenog Saveza Željezničara Jugoslavije i svoje zahtjeve željeznički radnici treba da svojski podupr. Svi radnici moraju se svrstati u redove Saveza. Neka se uvijek ima u vidu: Koliko snage — toliko prava! Svi za jednoga — jedan za sve!

Mednarodni pregled

MEDNARODNI PREGLED.

Nizozemska. Oktobra 1932 je bila na Nizozemskih željeznicah izvedena 5% redukcija plač. Januarja 1933 je bila napovedana nova redukcija zopet za 5%. Energičnemu otporu željezničarske organizacije pa se je posrečilo doseći, da se je ta redukcija odgodila do 1. aprila 1933 in da se je značala na 3%. Poleg tega pa je željeznička uprava prevzela tudi plaćevanje prispevkov za bolniško zavarovanje rodbinskih članov za vse niže plaćane kategorije, tako, da bo redukcija s 1. aprila značala mesto 5% le 0.63 do 2.20%. Tudi ta redukcija še ni definitivna, ker organizacija na njo še ni pristala.

Znižanje plač v Argentiniji. Uprava južno argentinske željeznic je hotela znižati prejemke uslužencem za 8%. Željezničarska organizacija je predlagala razsodisce, na kar je željeznički minister predložil zadevo v odločitev predsedniku republike. Vlada je tako izjavila, da ne namerava podvzeti nobene redukcije uradniških plač in da se tudi ne strinja z namenljeno redukcijo privatne željezničke družbe, pri kateri prevladuje angleški kapital. V Argentiniji je željeznička organizacija zelo močna in uprava hoče na vsak način preprečiti izbruh željezničke stavke pred žetvijo.

Rumunija. General se je zopet vrnil v svoj pravi poklic. V Rumuniji je bil generalni direktor državnih željeznic divizijski general Jonescu, ki je bil znan po rožljaju z orožjem in je imel nalogu izčistiti rumunske željeznice od raznih nezadovoljnih in protidržavnih elementov. Proti njemu so se tako željezničarska, kakor tudi transportne organizacije postavile v najostrejšo borbo ter so v posameznih krajih že grozili izbruh stavki. Gospod general je bil sedaj razrešen službe pri željeznicu in se je zopet povrnil v vojaški resor.

V Rumuniji se je zadnje čase pripetilo več željezničkih nezgod, med katerimi je na pr. nezgoda pri Crajovi zahtevala 9 smrtnih in 20 ranjenih žrtev. Časopisje skoraj po vsaki nezgodi zavzema stališče proti osobju, češ da je bila nezgoda le posledica malomarnosti osobja. Niti najmanj pa časopis je omenja malomarnosti uprave, ko

mora osobje večkrat po cele tedne čakati na izplačilo zapadlih prejemkov.

Racionalizacija in željeznička katastrofa v Turenne. Tudi naše časopis je prineslo poročila o veliki željeznički katastrofi v Alžiru, ki je zahtevala 56 mrtvih in 217 ranjenih. Preiskava je sedaj ugotovila, da je prišlo do katastrofe vsled malomarnosti privatnega podjetja, ki je delalo in vzdrževalo spodnji ustroj. To podjetje je namreč študio s materialom za zasipanje in utrditev proge, kar je imelo za posledico grozno katastrofo.

Poljska. Položaj poljskih željezničarjev se vedno poslabšuje. S 1. avgustom so se zvišali prispevki za bolniško in pokojniško zavarovanje od 6 do 9% na 8 do 12%. Sedaj pa se je podaljšala karenčna doba za doseglo pravice na penzijo od 10 na 15 let.

Danska. V preteklem letu se je število danskih željezničarjev znižalo od 22.547 na 20.551 in je bilo tako deloma upokojenih, deloma pa reduciranih 1990 uslužencev, od tega 243 uradnikov, 98 nižjih nastavljencev in 1655 začasnih delavcev. Kdor ni dobil pokojnine, dobiva seveda izdatno brezposelno podporo. Na Dansku je zelo močna konkurenca z avtobusnim prometom in da v tej konkurenči vzdrži ter zniža deficit, je željeznička uprava sklenila podaljšati veljavnost povratnih kart na osem dni in odobriti za vožnjo nad 30 km daleč, ako se potuje v skupini 4 oseb, 30% znižanje tarife.

Stavka željezničarjev na Irskem. V noči od 29. na 30. januarja je stopilo pri irski severni željeznični okroglo 5000 željezničarjev — z izjemo upravnega osebja — v stavko. Vzrok stavke je bil sklep željezničke družbe, da ba reducirala plača za 15%. Državni urad za določanje plač je pod pritiskom organizacij dosegel, da se je redukcija znižala na 10%. Vlada irske svobodne države je začasno dala družbi do meseca aprila posebno subvencijo v znesku teh 10%, tako da do redukcije tu ni prišlo, pač pa je prišlo do redukcije v severni Irski, vsled česar je izbruhnila stavka. Željeznička družba je hotela stavko onemogočiti s stavkokazi, kar je dovedlo do željezničke nesreče pri Dundalku, ki je zahtevala dve smrtni žrtvi in več težko ranjenih. Uprava je hotela to nezgodo izrabiti proti osebju, češ da je bila posledica sabotaže stavkujočih željezničarjev, preiskava pa je dokazala, da je bilo pri tem vlaku zaposleno neizpršano osebje, ki ga je uprava v hitriči dobila kot stavkokaze. To neizvezbanu osebje seveda ni poznalo niti osnovnih predpisov ter je bila nezgoda neizgibna.

Diktatura francoskih željeznic je že dosti dolgo trajala. V Franciji so vedno glasnejše zahteve po večji kontroli željezničkih družb od strani države in tudi po podprtju privavnih prog. Deficit v letu 1932 je znašal sporaj 4 in pol milijarde frankov. Željezničke družbe so predložile, da bi se ta deficit krije z:

- a) zvišanjem tarife (kar naj prinese 800 milijonov);
- b) znižanjem prometnega davka od vozovnic, ki ga morajo družbe plačevati državi (za 875 milijonov);
- c) zvišanjem tarif za državne transporte, pošto in brzojav ter vojsko (za 600 milijonov);
- d) prevzemom socialnih dajatev družbe v breme države (za 175 milijonov) in
- e) znižanjem prejemkov osebja za letno 900 milijonov, kar pomeni 10% redukcijo.

Poleg tega zahtevajo družbe popolno svobodo v upravno tehničnih ozirih, dalje pri določitvi tras vlakov ter pravico uvedbe laznih prevoznih sredstev.

Sigurno je, da bo tako država, kakor osebje znalo braniti proti tem nakanam željezničkih družb.

OSOBJE SPALNIH VOZ.

(I. T. F.)

Še pred par leti je mednar. družba spalnih in jedilnih voz izplačevala po 70% dividende. — Tudi to mogočno podjetje, ki se je znalo leta in leta umikati raznim zakonitim obveznostim, mora sedaj le občutiti težke posledice gospodarske krize, ker dohodki stalno padajo in se tudi rapidno zmanjšujejo dividende.

Ali pa je imelo tudi osebje spalnih voz tedaj, ko je tako zvana »finančna internacionala« grabila po 70% dividende, kaj užitka od tega velikega blago-

stanja? Niti najmanj! Ker le v malokateri državi si je znalo priboriti z organizirano močjo nekaj vpliva, skoraj povsod drugod pa se je mirno udalo diktatu družbe, ki je izrazila, da ne trpi organizacije. In tudi danes, ko je usahnil bogati vir dohodkov, družba ni spremila svojega stališča, noče priznati strokovne organizacije, ampak hoče vzdržavati z osebjem razmerje, ki naj sloni na »medsebojnem zaupanju«! Danes zahteva družba od osebja, da **sodeluje — pri štednji in redukcijah!** Zakaj ni družba n. pr. pred desetimi leti pozvala osebje na sodelovanje? Teden, ko so akcionarji spravljali letno stotisočake čistega dobitka, družba osebja še pogledala ni! A danes, ko ni več teh mastnih dobitkov, pa naj šteidi osebje na vse načine, plačuje naj milo in celo papir za na stranišča in to pri plači 20 do 25 franc. frankov. In pri tem dobavlja na pr. na nemških progah družba »Gibbo« milo brezplačno, enako družba »Odol« kozarce za na mizo itd., vse v reklamne svrhe. Če pa se kozarec razbije, ga mora nadomestiti osebje na lastne stroške. Osebje mora odgovarjati za ves inventar, perilo, posodo, ogledala, šipe itd. in poleg tega celo za spenjače, kurilne cevi, prehodne mostičke in drugo.

Ali je to sodelovanje?

Pri občevanju med osebjem in predpostavljenimi vlada pravi vojaški duh in dril. O pravicali osebja ni govora in v pretežni večini držav so uslužbeni spalnih voz oropani celo onih pravic, ki jih garantira delavstvu veljavna socialna zakonodaja.

Osebje spalnih voz je končno začelo spregledavati. Uvidelo je, da more edino le z lastno močjo doseči ureditev svojega položaja in se otresti posledic »medsebojnega zaupanja«! Začelo je z mednarodno vodenjo akcijo, da se izvije z družbo, ki je internacionalna, tudi **internacionalno kolektivno pogodbo**, ki naj v osnovah uredi položaj in pravice osebja ter razmerje do družbe v vseh državah, kjer ima družba svoje filijale.

V to svrhu je začelo osebje tudi z agitacijo, da se vsi do zadnjega organizirajo pod okriljem in s pomočjo naše »Internacionalne Transportne federacije« ter tako organizirano pokaže družbi, da noče več biti brezpraven suženj, marveč hoče svoboščine in boljšo bočnost.

Tudi osebje spalnih in jedilnih voz na jugoslovenskih progah v tej borbi ne sme stati ob strani, marveč se mora začeti brigati za svojo usodo! Dolžnost slehernega uslužbenca Wagonlits je, da takoj pristopi v »Ujedinjeni savez željezničarjev« ter začne sodelovati pri spopolnitvi od I. T. F. že izdelanega načrta kolektivne pogodbe!

Uslužbenici Wagonlits! Gre za Vas! Bodite sami svoje usode kovači!

IZ CENTRALNE UPRAVE:

Občni zbori.

Na vprašanja podružnic glede občnih zborov javljamo, da so **občni zbori podružnic odgovjeni za nedoločen čas**. Centralna uprava bo podruž