

ŽELEZNIČAR.

Glasiló „Strokovnega društva železničarjev“
za Slovenijo.

Izhaja 1. in 15. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo. — Rokopisi se ne vračajo.

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

Naročnina:

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

Štev. 18.

V Ljubljani, 15. oktobra 1921.

Leto XIII.

Strokovno društvo železničarjev za Slovenijo

sklicuje

izredni občni zbor

kateri se vrši

dne 30. t. m. 1921 v dvorani gostilne na Zel. travniku
v Celju, točno ob 8. uri zjutraj.

Dnevni red:

1. Poročila:
 - a) predsednika;
 - b) tajnika;
 - c) blagajnika; in
 - d) kontrole.
 2. Ujedinjenje s „Savezom železničarjev Jugoslavije v Zagrebu.“
 3. Volitev funkcijonarjev.
 4. Raznoterosti.
- Krajevne skupine in vplačevalnice
Strokovnega društva železničarjev za

Slovenijo se pozivlja, da odpošljejo **zanesljivo** svoje delegate, ki imajo mandat od krajevnih skupin.

Vsaka krajevna skupina do 50 članov delegira po 1 člana in za vsakih nadaljnjih 50 članov po 1 delegata.

Stroške delegacije nosijo krajevne skupine in vplačevalnice.

V Ljubljani, 12. okt. 1921.

Josip Kopač s. r.,
tajnik.

Jaka Kovač s. r.,
predsednik.

J. Kopač:

Pred našim kongresom.

V smislu sklepa plenarne seje „Strokovnega društva“ sestali se bodo delegati na kongresu, ki se vrši v nedeljo 30. t. m. v Celju. To je prvi kongres našega društva. Nadejamo se, da bode ta kongres postavil temelj ozdravljenju železničarskega pokreta v Jugoslaviji z organizacijo, ki naj zasigura železničarjem sigurno in sijajno bodočnost. Kongres se sestane v času, ko preti **vse**mu delavstvu, posebno železničarjem, nevarnost reakcije, ki ponosno vzdiguje glavo.

Po završenem velikem svetovnem klanju in pod udarci ogromne svetovne bede, se je vil skozi socialno zakonodajstvo, pod bičem moči delavskega pokreta pravec zmeraj bolj na levo, to je na bolje za delavstvo. Osemurni delavnik, za katerega se je pred prevratom vršilo nešteto bojov, je dobil svojo zakonito sankcijo že v času mirovnih pregovorov in ustanovljena institucija „Biro rada“ je imela nalog, da bdi nad izvršenjem cellega sistema delavske zaščitne zakonodaje.

Kratko za tem, pod vplivom velikih socialnih bojov, v katerih je živel proletarijat, je buržuazija prešla v ofenzivo in začela gaziti vsa **zakonom** zajamčena delavska prava.

Ko je buržuazija zapazila, da je močnejša kot proletarijat, je zasukala kurs na desno. Ta izpremenjeni kurz se najbolj opaža v državnih podjetjih, posebno na železnicah.

Razni zakoni vsebine „Obznane“ in „Zastite države“ vplivajo na dve strani: od Amerike, Francije, Švice, Nemčije, pa do Anglije in naposled i do nas v Jugoslaviji. Njih tendenca gre za tem, da se delavski pokret, ki se je razlil kakor povodenj, prevodi v eno globoko korito. Če se ne more spraviti vse delavstvo v to korito, po tem naj se spravi vanj vsaj en del delavstva. Ta del mora biti delavstvo iz državnih podjetij — poglavitno železničarji. Nje je treba ograditi od vseh ostalih delavcev s posebnim zakonom, ki mora biti še reakcionarnjši od drugih reakcionarnih zakonov, vzimajoč jim še to malo svobodo gibanja, ki je priznana ostalemu delavstvu. Dokaz za to trditev je projektirana službena pragmatika „Ministrstva Saobračaja“, ki ne prizna delavske zaupnike, delavske in personalne odbore in postavlja štrajk delavstva pod ravno iste kazenske določbe kakor za razbojništvo! Poleg tega „Uredba osiguranja radnika v bolesi“, ki izloči železniške blagajne iz centralizacije ostalih blagajn, istotako izloči železničarje iz vseh ostalih pomožnih fondov.

I kolikor god je uničen položaj delavskega razreda na celem svetu, je tudi v naši Jugoslaviji; položaj železničarjev je po celem svetu izjemno težak, a poglavitno naših jugoslovanskih železničarjev.

To vsakodnevno poslabšanje položaja ima svoje vzroke v antisocialni tendenci buržuazije, da militarizira železničarje. Ali železničarji sami so vstvarili možnost take izvedbe s tem, da so zanesli vse obsodbe vredni medsebojni pre-

pir v njih vrste, s tem razbili solidarnost, vsled česar so zlomili svojo odporno silo napram reakciji.

Naš kongres se sestane v času, ko treba imeti vse to v vidu, da bo mogoče izbrati izmed zaraščenih potov, pravo pot razrednega boja ter zadobiti potom **ujedinjenja** železničarjev kot razred, tisto moč, ki jo **nujno** potrebujemo za obrambo stanovskih interesov. Izhod je edino v boju; ali boj je nemogoč brez organizacije, kakor dve organizaciji nista ena, brez **edinstva**.

Najvažnejše vprašanje na kongresu je brezdvomno vprašanje samoobrane, ki se da rešiti le potom edinstva. Vsled česar se vprašanje ujedinjenja samoposebi postavi kot najvažnejše vprašanje na dnevnem red.

Po mojem mišljenju mora biti brez vseh ovinkov v prvi vrsti upostavljena jedinstvena fronta **vseh** železničarjev. To se pa da doseči le, če se takoj **ujedinijo vse organizacije istega značaja**. Iz tega zaključujem, da pomeni ujedinjenje vse kaj drugega kakor zbližanje. Zbližanje pomeni **vezivanje** istorodnih **samostalnih** organizacij; dočim je ujedinjenje zvezanje ali pretapljanje istorodnih organizacij v **eno** organizacijo. Po mojem globokem prepričanju, bode kongres rešil najbolje svojo zadačo, ako se postavi na stališče takojšnjega ujedinjenja z vsemi istorodnimi organizacijami v celi državi, ne glede na pokrajinske in jezikovne sfere. Pri teh zaključkih morajo imeti delegati vedno pred očmi, da je železnica **eno** centralizirano podjetje, katero samoposebi nareduje i formo železniške organizacije.

Ker se to vprašanje reši tako kakor je to potrebno, potem se na drugem mestu postavlja vprašanje naše železničarske fronte, upoštevajoč potrebo momentane fuzije z vsemi onimi činitelji, ki zamorejo ojačiti našo moč ter izvojevati boljšo bodočnost vsem železničarjem.

Koalicija.

Koalicija pomeni vezivanje raznih samostalnih delov, v svrhu dosege odrejenega cilja. Koalicija lahko traja kratek ali pa daljši čas. Isto tako ima lahko obrambni ali napadalni značaj. Kadar je dosegla cilj samostalne edinice, ki so tvorile koalicijo, se razide in vsaka teh edinic gre zopet samostalno svojo pot. **Koalicije ne morejo biti trajne. To, kar je lahko trajno, to se udinjuje, a ne koalira.** V koalicijo vstopijo lahko najrazličnejši elementi, ki imajo **trenotno** iste cilje. Naši sodrugi so gotovo že čitali ali slišali o postanku koaličijskega odbora v Ljubljani. To koalicijo tvorijo naše organizacije in „Prometna

Zveza. Pozvana je bila tudi „Zveza jugoslovanskih železničarjev“, da pristopi tej koaliciji, kar pa je Zveza odbila.

Kaj je cilj tej koaliciji? Ako se vidi, da sta v tej koaliciji zastopani dve organizaciji in to dve organizaciji s popolnoma nasprotno ideologijo in političnimi orijentacijami, izmed katerih je ena, ki postavlja nepomirljivi **razredni boj** kot vrhovni princip, a druga **solidarizem**, ki je antipod, — potem je jasno, da sta se ti dve organizaciji našli na isti poti, le vsled nujne potrebe **razrednega boja**. Ena in druga organizacija sta se našli na istem potu kot **železničarski organizaciji in to v času, ko je solidarizem na praksi pokazal, da ne postoji, marveč, da postoji samo še nepomirljiv razredni boj**.

Brez obzira na vse postoječe železničarske organizacije, železničarji kot masa slutijo veliko nevarnost, ki jim preti od one nove službene pragmatike, ki je skrajno reakcionarna. Ta osjećaj mase instiktivno goni vse postoječe organizacije za zbližanje radi obrane enako ogroženih interesov vseh železničarjev. Realno življenje je ovrglo predsodke in združilo jih v **koalicijo na podlagi razrednega boja**.

Koalicija ni nič novega v historiji delavskega boja. Delavska stranka je vedno izkoriščevala nasprotstva, ki obstoje v buržuaznem taboru, da pridobi za sebe temveč koristi. Ali pri tem se moramo vedno držati pravila, da nikjer in pod kakoršnimi okoljstvinami ne **žrtvujemo na čistoči razrednega obeleženja in boja, niti atoma**.

Ona mora **izkoristiti vse**, kar ji pomaga doseči cilj, brez, da zato žrtvuje svoje prepričanje.

Trenotno vstvarjanje koalicije železničarskih organizacij ima za cilj, da ubrani železničarje nevarnosti, ki jim prete v projektu službene pragmatike. Ta situacija je slična požaru ali poplavi, kjer prenehajo vsi prepiri in **vse pomagajo, da se ljudje rešijo skupne nevarnosti**.

Pri tem so nam v mislih besede našega velikega mojstra I. Bebla, ki je v sličnih situacijah pri razpravi o taktiki dejal na enem strankinem kongresu: **getrennt marschieren, vereint schlagen!**

Železničarji Jugoslavije se nahajajo sedaj v tem položaju in zato trenotno priznajo sodelovanje vsakogar, ki jim hoče pomagati razbiti verige, v katere se jih hoče ukovati. Zasledujoč ta cilj, da bi dala naša organizacija tej koaliciji, da bi dala akciji za varstvo interesov železničarjev **svoj ton**, rigorozno motreč na desno in levo, dali člani koalicije odgovarjajo obvezam, radi katerih je ona vstanovljena. V trenutku, ko opazimo kako neizkrenost ali kako zakulisno stremljenje s katerekoli strani, bomo stopili pred maso železničarjev z obtožbo vseh onih, ki so jo varali ali izdali.

Manifestacija zavednih železničarjev.

Sijajno obiskani zbori železničarjev v **Mariboru, Ptuj, Celju in Ljubljani**.

V znanem svojem izreku je vzkliknil Bebel glede na taktiko krilatico: **getrennt marschieren, vereint schlagen!** Ta krilatica se nanaša na momentano zvezo proletarijata kot razredna na prehodno zdru-

ženje z opozicionalno meščansko stranko, s katero proletarijat v dosego svojega izvestnega cilja, more in mora nastopiti v složni fronti ali v svoji lastni falangi. Taka taktika je brezdvomno na svojem mestu; proletarski pokret se ne sme zabarikadirati v formule ampak mora iti po poti, ki mu ga usiljuje življenje, ker je že sam življenje, ki pulzira in ki skuša izboljšati položaj delavskega razreda. Cilj socialističnega delavskega stremjenja je, da vstraja na svojih principih, izkoriščajoč vse sile, s katerimi lažje izboljša gospodarski položaj delavskega razreda, ga dvigne in vspobi za njegovo lastno osvobodjenje izpod kapitalizma. Ali vseh teh prehodnih situacijah izkoriščanja tujih sil v krogu skupnih interesov proletarijata obstoja neopustljivo pravilo: da niti drobca ne žrtvuje od svojih razrednih interesov, čeprav na zunaj v tem namenu izkoristiti vse, kar se da izkoristiti. Na tako taktiko je proletarijat navadilo življenje. In izkazala se je, da je dobra.

In če se povrnemo na ono, kar smo omenili že prej, in če premotrivamo živo vibriranje med našimi jugoslovanskimi železničarji, potrjuje v nas opravičenost gorenjega temeljnega stališča sama življenjska praksa, ki se odigrava pred našimi očmi.

Do okolo pred dvema leti je prineslo ministrovanje Korošca klerikalnega prava, železničarjem službeno pragmatiko, ki potiska naše železničarje v srednji vek, ki jim jemlje še tiste pravice, ki so jih imeli pred vojno. In ko je ta projekt prišel v javnost, in se videle prave vandalske namere predlagateljev, tedaj se je začelo med železničarji vulkansko gibanje proti tej pragmatiki, in za novi projekt, ki so ga hoteli sami predložiti in na njem sodelovati.

Ali ko se je za ta projekt zaznalo, so bili železničarji razcepljeni na več raznih organizacij. In pod njegovim vplivom, in pred skupno nevarnostjo za vse železničarje, se je pričela med temi razcepljenimi organizacijami nujna akcija za zedinjenje, in predvsem med vsemi — razen rumene Zveze — se pojavlja instiktivna želja po skupnem nastopu proti pragmatiki. Tako so celo klerikalni železničarji došli, da poiščejo zvezo s socialističnimi železničarji, da se bore proti pragmatiki, ki jo je ustvaril njih minister! In to je zadosten pojav: da je razredni instinkt železničarjev močnejši kakor klerikalna strankarska zabitost.

V tem razpoloženju so železničarji zadnje dni imeli ogromno obiskane shode v Mariboru, Celju, Ptuj in Ljubljani, kakor tudi po celi Hrvaški in Sloveniji, na katerih se je izražala jednodušna želja za novi projekt pragmatike ter protest proti staremu reakcionarnemu projektu, ki ga je izdelalo Koroščevo ministrstvo in to po predlogih klečeplazne „Zveze“.

Maribor.

V prostrani Götzovi pivnici je bil dne 4. oktobra od 6. do 10. zvečer zbor železničarjev vseh kategorij. Na zboru je govoril o ujedinjenju železničarjev s. Kopač in pragmatiki s. Krekič. Govora je spremljalo burno odobravanje za zedinjenje in proti projektu pragmatike, ter ogorčenje proti „Zvezi“, ki je sedanji škandalozni

projekt na svojem kongresu dne 25. oktobra v Belgradu sprejela ter zahtevala, da se ga takoj izvede tudi v praksi. Ogorčenje zbora je bilo tako, da je malo manjkalo, da ni nekoliko zvezarskih podlic, ki so bili poslani na shod kot špioni, bilo javno linčanih zaradi izdaje, ki so jo izvršili nad svojimi tovariši. Na shodu je govorilo več tovarišev, med njimi Nachtigal, Lapuh, Stropnik in drugi, ki so prekritikovali nekaj merodajnih mest o materialnih interesih železničarjev, ter predlagali, da se zahteva zaradi momentane potrebe povišanje plač.

Ptuj.

Tudi v Ptuj je bil pri Belem križu enak lepo uspeli železničarski shod, ki je po daljši debati sprejel resolucijo z vsebino, kakor drugi shodi. Navzoči so tudi najiskreneje pozdravljali inicijativo za zedinjenje železničarjev, izrekli zahvalo in obljubili, da store vse za novo enotno železničarsko organizacijo.

Celje.

Iz Celja nam javljajo: 16. t. m. je bil tukaj jako dobro obiskan shod železničarjev, na katerem sta govorila ss. Krekič in Kopač o projektu pragmatike, ki je bil predložen za časa ministrovanja klerikalnega vodje g. dr. Korošca, in po instrukcijah rumenih organizacij. Sprejeta je bila resolucija, ki pozdravlja sklep ljubljanske konference železničarjev z dne 25. oktobra glede zedinjenja železničarjev, ter pozdravlja borbo proti nazadnjaškemu načrtu pragmatike ter se izreka za nov liberilen projekt, ki odgovarja dobi časa.

Železničarski shod zoper sedanji načrt službene pragmatike.

Koalijski odbor železničarjev je za 7. t. m. sklical shod železničar. v „Mestni dom“ v Ljubljani. Shod se je vršil od 8. do 11. ure zvečer. Udeležilo se ga je okrog 300 železničarjev. Predsedoval je predsednik koalijskega odbora sodrug **Priatelj**.

Namen shoda je bil, da se protestira proti sedanjemu načrtu službene pragmatike za železničarje. Namen je bil **povsem dosežen; vse železničarske organizacije v Sloveniji, s klerikalno „Prometno zvezo“ in narodno-socijalno „Zvezo jugoslovanskih železničarjev“ vred so sklenile soglasen protest proti škandaloznemu sedanjemu načrtu službene pragmatike**.

Sodrug Bogdan **Krekič** je uvodoma obrazložil v glavnih obrisih reakcionarnost in krivičnost sedanjega načrta službene pragmatike. Nato je poslanec sodr. **Kopač** pojasnil zgodovino tega, da železničarji niso dosegli niti Protokola sporazuma niti niso prišli še do danes do službene pragmatike. V jarki luči je pokazal, kako so tkzv. „narodne železničarske organizacije“ na perfiden način izdale interese železničarjev s svojim bojem zoper Protokol sporazuma in kak reakcionaren in skrajno krivičen načrt službene pragmatike so te organizacije predlagale, **kajti sedanji načrt službene pragmatike izvira iz predlogov teh tkzv. zvezarjev**. Naglašal je dejstvo, da so razredne organizacije železničarjev s klerikalno „Prometno zvezo“ doslej **popolnoma solidarne, da se z**

vsemi močmi borijo zoper uzakonitev sedanjega zvezarskega načrta službene pragmatike.

Nato je bila soglasno sprejeta naslednja **resolucija**:

1. Zbrani železničarji izrekajo svoj najenergičnejši protest proti službenemu projektu železniške pragmatike, ki je radi svoje reakcionarnosti isto toliko kulturna sramota za državo, za železničarje pa prisilni jopič, če bi obveljala.

Zbrani zahtevajo, da se sedanji projekt pragmatike povleče in da novi projekt izdelajo razredne železničarske organizacije in da se skliče javna anketa, ki pripravi material za novo pragmatiko, ki se ima predložiti zakonodajnemu odboru parlamenta.

Zbor se strinja z osnovnimi principi, katere je svoječasno predložil. Savez železničarjev Jugoslavije, po katerih naj se izdela nova pragmatika, z željo, da bi jih sprejele vse obstoječe železničarske organizacije in zastopale na merodajnih mestih.

2. Vpričo težke ekonomske situacije vseh železničarjev, ki ima svoj izvor v vednem naraščanju draginje, vsled česar padajo železničarski prejemki, se nujno zahteva sklicanje gori omenjene ankete, na katero se ima povabiti zainteresirane organizacije, ki naj diskutirajo: a) o materialnem položaju železničarjev z ozirom na eksistenčni minimum; ugotovitev minimuma zahtevanega zvišanja plač; b) naj odloči višino enkratnega nabavnega prispevka za zimo, ki naj bi znašal najmanj 500 dinarjev za železničarje, 300 dinarjev pa za vsakega družinskega člana; c) o zimski obleki; d) o nabavi cenenege goriva za zimo; e) o železničarskih stanovanjih.

3. Zbor pozivlja železničarje Jugoslavije, da složno nastopijo za svoje zahteve, trdno prepričani, da le potom boja močne organizacije morejo uspeti do popravka gmotnega in moralnega položaja.

4. Resolucija naj se potom delavske zbornice v Beogradu in Saveza železničarjev v Zagrebu z nujnimi predlogi glede službene pragmatike predloži ministrstvu Saobračaja in Soc. politike, kakor tudi poslanskim klubom parlamenta.

V imenu „Zveze jugoslovanskih železničarjev“ se je nato oglašil g. **Rupnik**. Le-ta je po dolgem prepirljivem govoru v imenu Zveze slovesno izjavil, da se bo tudi Zveza solidarno borila z ostalo koalicijo železničarskih organizacij zoper sedanjí krivični načrt službene pragmatike.

To izjavo je ves zbor z zadovoljstvom vzel na znanje. Značilno je le pri tej Zvezi, da so člani te Zveze iz vrst neuradniškega osebja vedno z ostalimi zavednimi železničarji solidarni, vsaj izjavljajo vedno tako, ko pa pride do kakega resnega trenutka, pa njih uradniški voditelji stvar vedno narobe zasučejo in nastavijo ost zoper delavske interese. Tem značilnejše je pa, da se je sedaj Zveza solidarno z vsemi ostalimi železničarskimi organizacijami izjavila za boj proti od sebe same inspiriranega sedanega načrta službene pragmatike, ki ga hočejo uzakoniti v Beogradu.

Govorili so na shodu še drugi železničarji. Bilo je mnogo razburjenja, pritr-

jevanja in smeha. Moralen fiasko sta doživela v svojem nastopu oba zvezarska govornika **Rupnik** in **Korošec**. Zadnji je pa naravnost nerodno čveknil, tako da so zborovalci zahtevali že, da se ga iznese skozi vrata. Rupniku sta odgovorila dvakrat na zelo stvaren način **Krekič**, **Prijatelj** ter **Perdan**. Marsikatero pikro resnico na konto Zveze sta morala slišati obadva navzoča Zvezarja, ki sta morala končno priznati, da je Zveza vabilo za skupno delovanje in skupen nastop železničarjev že ponovno odbila in tudi sedaj, ko je šlo za koalicijski odbor.

Shod se je mirno zaključil.

Železniški zakon.*)

V absolutistični državi morajo biti veliki izdatki za vzdrževanje žandarmerije in ostalih varstvenih organov. V demokratični državi tega ni treba, ker le gladen človek krade, siti nikdar, samo tepen se brani; svoboden državljani je miren in zadovoljen. Železniški absolutistični mogotci so morali najprvo vstvariti režim, v katerem se mora čvrsto držati disciplina, radi vstvarjenega nezadovolstva med nižjimi vslužbenci. Ali, ko so to enkrat izvršili, sedaj si je treba preskrbeti zadostno število nameščenih žbirov, ker bi drugače se krhal cel ta sistem v nezadovoljstvo podanikov in žbirov.

Pa kadar so osebo odvzeta že vsa moralna prava, in je ono degradedo na stvar, je treba nadalje izgladiti to stvarino in od tod prihaja ta ogromna diferenca med plačami.

Tu se je ohranila stara praksa, po kateri se je oziralo samo na one, ki so prav blizu solnca, ali vsi ostali naj poginejo — kaj to mar izvoljenim!

Ker se ob tej priliki toliko govori o ekonomski demokraciji, usojamo si primerjati plače najvišjih z najnižjimi in obratno, ker je to unikum. Našli bomo vso krivico, ki leži v tem projektu novega železničarskega zakona, če ta še velja kot projekt.

Mi hočemo te razlike na kratko opisati:

Osnovne plače, potne doklade, selitveni pavšal, funkcijske doklade, nezgodne in bolniške doklade, pri kontumacu, posmrtnine in letni dopusti in končno napredovalni rok nesrečnežev napram napredovalnem roku **onih**, ki se vedno sončijo.

Osnovna plača najnižjih napram osnovni plači najvišjih je **1800**, napram **15.000** din. letno, kar pomeni **8½kratno** diferenco; stanarina za **najvišje 3000** din. napram **najnižjim 1000** din.

Potovalne dnevnice, stoje v razmerju **6 proti 30**. Potom naredbe 146, dobiva ministrov zamenik za potovanja po direkcijah pavšalno po **170 din.**, dočim dobiva **delavec 8 din.** dnevno. To pomeni v prvem slučaju **5 kratno** in v drugem slučaju **21 kratno** razliko.

*) Naš sodrug Bogdan **Krekič** je v Radničkih Novinah napisal že pet člankov pod tem naslovom, katere bomo i mi prinašali v sledečih številkah našega glasila radi izpopolnitve karakteristike službene pragmatike. IV. članek govori o materialni strani projekta službene pragmatike, ki je med železničarji še nepoznana.

Uredništvo.

Selitveni pavšal za uradnike I.—V. čin. razreda iznaša **500 din.** dočim iznaša za delavca **50 din.**

Poleg teh ugodnosti so za visoko birokracijo določene še druge ugodnosti. Takozvana **funkcijska doklada**, ki iznaša za direktorja **8000**, podravnatelja **6000** dinarjev, načelnika **4800**, za njihove pomočnike **3600**, za načelnike delavnice in kurilnice pa **2400**, inženjerje po **2000** in za poslovodje po **1800** dinarjev letno.

Poleg velike razlike v plačah se pokaže še večja razlika v dodatkih.

Res je, da predvideva naredba nagrade i za delavce. Ali te nagrade se bodo delile le „vrednim“ delavcem in sicer na predlog načelnikov in direkcije, po odobrenju ministrstva Saobračaja. Oj, jemenaj!

Pri akordnem delu v vrednosti preko milijon dinarjev predvideva naredba dodatke predstojnikom **250**, ostalim delavcem pa **100** dinarjev **mesečno**.

V slučajih bolezni ima nastavljenec pravico do vseh prejemkov; **eno leto**; provizoričen **pol leta** in pol leta pa **polovico plače**; ostali pa **četrt leta** celo, drugo četrtletje, pa **polovico plače**.

Ni dovolj, da je imel prvi veliko večjo plačo, mora isti imeti v slučaju bolezni dalje časa celo plačo, mora isti, ki je imel vedno slabo plačo to občutiti tudi v slučaju bolezni.

Pri kontumacu, je isto razmerje, dočim dobiva prvi **vse prejemke** izplačane za dobo trajanja, dobi drugi le za četrt leta prejemke.

Posmrtnina se izplača nameščencem kot pomoč **3 mesečna plača**, ostalim pa samo **mesečna**.

Letni dopust dobivajo najstarejši uradniki **30 dni** — (proti temu nimamo ničesar ugovarjati), ali če pomislimo, da dobe najstarejši delavci le po **15 dni** letnega dopusta, je to krivica, ki se mora popraviti. Delavec je gotovo potrošil toliko fizičnih moči, da mora biti enakopraven v tem pogledu.

Če vse to vzamemo v pretres, najdemo v prejemkih med gornjimi in spodnjimi **12 kratno razliko**. Brezsumnje obstoji med obema razredoma nepremostljiv prepad. Eden ne razume drugega.

Kak Košutov ali Tisov dijak, bode vzkliknil tako je bilo in tako mora ostati! — drugače bo vrag vzel disciplino! Ob tej priliki bi opozorili na avstrijsko najnovejšo zakonodajo, ki je pod pritiskom močne železničarske organizacije morala izvršiti revizijo. Diferenca, ki je pred vojno bila približno osemkratna, se je uravnala na približno, trikratno. To v Avstriji, kjer železniški promet funkcionira dobro in tudi disciplina ni ogrožena.

Razne vesti.

Brzjavne in telefonske pristojbine v inozemskem prometu v razmerju 1 frank — 6 dinarjev — 24 kron. S 1. oktobrom t. l. je kot enakovrednost franku določenih šest dinarjev ali štiri in dvajset kron. Od tega dne naprej je torej plačevati pri vseh inozemskih brzjavah in telefonskih pristojbinah za vsak frank ali del franka šestkratni znesek v dinarski oziroma štiriindvajsetkratni znesek v kronski veljavi. — Brzjavna pristojbina za Avstrijo, Italijo in Madžarsko je torej 18 cent. — 1.08

din. — 4.32 kron, za Čehoslovaško in Nemčijo 25 cent. — 1.50 din. — 6 kron od besede itd. — Telefonski pogovori: Ljubljana - Praga 3.50 fr. — 21 din. — 84 kron; Maribor - Graz, Ptuj - Graz 2 fr. — 12 din. — 48 kron, Celje - Graz, Zidani most - Graz 3 fr. — 18 din. — 72 kron; Ljubljana - Graz, Maribor - Wien, Zidani most - Wien, Celje - Wien, Ptuj - Wien 5 fr. — 30 din. — 120 kron, Ljubljana - Wien 6 fr. — 36 din. — 144 kron za enoto pogovora.

Gradba jadranske železnice. Ena od najvažnejših del, ki se sedaj vrši v ministrstvu saobračaja in ki se bo po vpisu državnega investicijskega posojila moglo popolnoma izvršiti, so dela na jadranski progi. Ministrstvo in vlada stojita na stališču, da je zveza Belgrada s Kotorom življensko vprašanje vse naše države. Sedaj so se definitivno odločili, da bo šel glavni del te nove proge po dolini Drine, Pive in Zete. V terenu so izvršena že vsa

pripravljala dela. Preostaja samo še, da se vlada v detajlu odloči za eno izmed proučenih tras in da se takoj prične z delom. V glavnih potezih bo šla proga iz Belgrada na Šabac preko Srema (pri Šabcu se bo zgradil velik most preko Save), Loznico, Višegrad, Fočo, Nikšić in Kotor. Za prvi del proge od Belgrada do Višgrada obstaja tudi varijanta, ki je že proučena v terenu: **Beograd, Valjevo, Užice, Višegrad.** Za drugi del proge od Višgrada do Kotora se proučava še ena varijanta, po kateri bi ta del proge šel od Višgrada na Uvac, **Prijepolje, Bjelopolje, Mojkovac, Kolašin, Podgorico** in Kotor. V zvezi z drugo varijanto Višegrad - Kotor je projektirana tudi zveza z Mitrovico preko **Rožaja, Berana in Bjelega polja**, torej tudi zveza nove jadranske proge s staro progo Belgrad - Solun preko Mitrovice in Skoplja. Ko bodo tehnična dela za trasiranje gotova v načrtu, se bodo načrti predložili

vladi in narodni skupščini. V najkrajšem času se bo vlada odločila o definitivni progi Belgrad - Kotor.

DRUŠTVENI SHOD

sklicuje Osrednje vodstvo Strokovnega društva železničarjev, dne 30. t. m. v Celje z dnevnim redom:

1. NAŠE UJEDINJENJE.

Shod se vrši v gostilni na „Zelenem travniku“. Začetek shoda ob 3. uri popoldne. Sodrugi, udeležite se shoda v polnem številu. Sklicatelj.

VESTNIK UPRAVE.

Vse krajevne skupine in vplačevalnice Strokovnega društva železničarjev se obvešča, da obračun za oktober vpošljejo najdalje do 25. t. m., ker moramo radi žel. kongresa, ki se vrši 30. t. m. v Celju zaključiti račune.

Železničarski koledar za leto 1922

izide okrog 1. decembra t. l. in napram prejšnjim letnikom v toliko izpopolnjen, da ima slovensko in hrvatsko vsebino, in vse za železničarje važne podatke. Z ozirom na izkušnje prejšnjih let se tiska le v omejenem številu in ga bodo lahko dobili le oni, ki se pravočasno pri svojih zaupnikih prijavijo. Razpošiljal se ne bo drugače kakor po povzetju, sicer pa ga dobe zaupniki proti takojšnjemu plačilu — na določenem mestu, ki se jim bo pravočasno naznanilo.

Cena mu bo 6 dinarjev, od katerih odpade 1 dinar kot provizija zaupnikom - razpečevalcem. Naročila je prijaviti pri upravi „Strokovnega društva železničarjev za Slovenijo“ v Ljubljani, Šelenburgova ulica št. 6, II. nadstr., pri upravi „Savca železničara Jugoslavije“ v Zagrebu, Petrinjska ulica št. 40, I. nadstr.

Za prijavljena naročila se bo izpostavila nakaznica, potom katere se bo proti gotovem plačilu oddal koledar.

Sodrugi ne zamudite in prijavite se takoj!
Uprava Železničarskega koledarja.

Splošno kreditno društvo v Ljubljani

registrirano združenje z omejeno zavezo

sprejema **hranilne vloge** vsak delavnik od 8. do 13. ure in jih obrestuje po čistih

4%

Rentni davek plača društvo iz svojega. Večje in stalne vloge se obrestujejo po dogovoru.

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

Edini, res delavski denarni zavod.

Železničarji! Naročajte, širite povsod ŽELEZNIČARJA.

ADALBERT KASSIG, Ljubljana

Židovska ulica.

Zavod za uniformo, krznar in izdelovatelj čepic priporoča

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

Konsumno društvo za Slovenijo

Telefon inter. štev. 178. — Brz. naslov
»Kodes Ljubljana«.

Ljubljana

Poštni predal št. 13. — Poštni čekovni račun štev. 10.532.

Hranilni oddelek

sprejema **hranilne vloge** in jih obrestuje od dne vloge do dne dviga po

4½% večje vloge proti polletni odpovedi po **5%**

Hranilne vloge sprejemajo osebno ali po položnicah **centrala v Ljubljani** ali pa **podružnice:**

6 v Ljubljani; dalje: Kamnik, Borovnica, Litija, Tržič, Sv. Ana, Križe, Radovljica, Gorje, Kor. Bela, Sava, Jesenice, Mojstrana, Kr. Gora, Radeče, Celje, Štore, Šoštanj, Ljubno, Poljčane, Rogatec, Pragersko, Ptuj, Maribor, Ribnica na Pohorju, Fala, Št. Lovrenc na Pohorju, Guštanj, Prevalje, Leše, Mežice, Črna I., Črna II.

Sodrugi, vlagajmo vse prikranke v lastno hranilnico, katere hranilni kapital znaša že danes **nad 2 in pol milijona kron.**

Član društva postane lahko vsak. Pristopati se zamore v vseh gori navedenih podružnicah. — Delež 200 kron. Pristopnina 10 kron.