



Štev. 24. Leto 2.

Izhaja dvakrat na mesec.  
Naročnina četrtletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravljanje:

Ljubljana, Karla Marksa trg 2 (prej Turjaški trg), kamor naj se tudi pošiljajo rukopisi.

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

## Zašto naš saobraćaj ne valja?

Sporost i nesigurnost transporta željeznicom, česte nesreće pa i katastrofe željezničke, visoke prevozne tarife, zakašnjenja vlakova itd., sve to su simptomi, da naš saobraćaj nevalja i znak, da treba težiti njegovoj popravci. Podstaknuto našom grubom i nasilnom sredinom, za koju sila znači sve i može sve, ministarstvo saobraćaja tu popravku saobraćaja stalno čini pod parolom »discipliniranja i uvođenja reda« medju saobraćajne službenike i radnike. U tom »discipliniranju« polazi se često do otvorenih brutalnosti, gazeći no-

gama bezobzirno sve što je željezničkom osoblju u cilju naplate dobrog i savjesnog vršenja službe dato i zagarantovano. Šta više, sa tom svrhom gaze i negiraju se najelementarnija građanska prava tog osoblja, kao što je, n. pr. pravo koalicije, zbora i dogovora. Pa ipak, i pored svijju brutalnosti i protuzakonitosti, saniranja saobraćaja nikako nema, već se i nadalje pada na sve niže i niže.

Mi smo već u nekoliko navrata rekli, da su suštinu, zašto saobraćaj kod nas ne valja i zašto on nailazi na tako česte i ogromne zapreke, do da-

nas još nitko nije ulazio. Učinili smo to samo mi. Činimo to i ovoga puta.

Naš saobraćaj ne valja i defektovan je u prvom redu time, što mu je na čelu skroz nevaljala i nesposobna uprava, a u drugom i time, jer ga sadanji broj saobraćajnog osoblja jednostavno nije moguće uredno i kako treba obavljati. Tome za dokaz neka nam posluži i slijedeća tabela, u kojoj su iskazani kilometri željeznica u pojedinim državama i broj zaposlenih željezničara po jednom kilometru.

Broj zaposlenih željezničara po kilometru kod nas je svega 7.5. Naše pruge u glavnom su pruge bivše Austro-Ugarske i broj zaposlenih željezničara po kilometru nebi smio odskakati od onoga broja na željeznicama u tima državama. Pa što vidimo: u Austriji broj zaposlenih po km iznosi 15, u Ugarskoj 7.74, Rumunskoj 10.42, Italiji 10.23. Dakle u svim okolnim državama je broj po km zaposlenog osoblja daleko veći i pored toga, što je u svim tima državama broj željezničkog osoblja sveden na najmanju mjeru. Kod toga je od naročnog interesa i to, da tamo, gdje je broj zaposlenog osoblja po km veći, da je tamo i saobraćaj daleko bolji i savršeniji, a gdje je manji, tamo je i saobraćaj nesigurniji. Iz svega ovoga jasno slijedi, da je mali broj zaposlenog osoblja jedan od jakih razloga slabom saobraćaju. A to je i razumljivo i to je prosti fizički zakon, da manje radnih sila može samo manje i producirati. Kad se tome pridoda još i činjenica, da su plate naših željezničara najniže i najmizernije, tek tada će se shvatiti i ta formalna nemogućnost, da se sa smanjenim silama može postizati i isti kvantum rada. Mirne duše možemo reći, da je saobraćaj kod nas gori i nevaljao najprije za toliko za koliko je smanjen i broj radnih sila, a onda još za toliko su te radne sile slabije plaćene i manje u mogućnosti, da sebe i svoju radnu snagu za rad sposobnu održavaju.

Iz svega ovoga jasno slijedi i to, da će se naš saobraćaj popraviti onoga časa, kada se u njegovom ustroju uklone i ove anomalnosti: kada se broj osoblja poveća u srazmjeru tehn. i terenskih potreba, te kada se tome osoblju bude povećalo i plate u srazmjeri povećanog koštanja života. Prije nikako. »Discipliniranje« tu ništa ne pomože.

## Konferenca o komercijalizaciji železnič.

Dne 5. dec. 1927 je skical ministar saobraćaja Konferenco o komercijalizaciji železnice, na katero je povabil tudi naš »Savez železničarjev« ter nam dostavil osnutek nove uredbe o komercijalizaciji. Vabilo se glasi:

Savezu železničara Jugoslavije

Ljubljana, Karla Marksa trg 2-II.

Koristeći se ovlaštenjem čl. 225 finansijskog zakona za 1927-28 naredio sam područnoj mi Generalnoj direkciji državnih železnica, da mi izradi nacrt uredbe o komercijalizaciji državnih železnica.

Pre no što bih doneo odluku po tom predlogu želim još saslušati i mišljenje stručnih i privrednih krugova, te mi je čast u tu svrhu dostaviti Vam jedan primerak rečenog nacrtu s molbom, da bi izvoleli prisustvovati (odaslati jednog Vašeg izaslanika) konferenciji, na kojoj će se ovo pitanje raspravljati, a koja će se održati 5. dec. t. g. u 9 časova u sali srpskih sestara u Beogradu.

Da bi Vam se mogla blagovremeno dostaviti besplatna karta do Beograda, izvolite se obratiti Generalnoj direkciji označivši tačno ime Vašeg izaslanika.

Izvolite primiti uverenje mog poštovanja

Ministar Saobraćaja Svet. Milosavljević.

Savez železničarjev je, zavedajući se veike važnosti vprašanja komercijalizacije za osoblje, poslao sadr. Stanka na Dunaj, da tam preštudira že izvršeno komercijalizaciju avstrijskih železnice ter ga je tudi delegiral na konferenco o komercijalizaciji v Beograd.

Tu pa je posegel vmes generalni direktor Gjuričić ter kljub ministrovemu pozivu odredil, da se sadr. Stanko ne pripusti na konferenco. Savezu je namreč generalni direktor poslao sledeći dopis:

Zemlja i željeznica	Ukupno stanje osoblja	Glavna uprava	Nuzuprava	Čuvanje i uzdržavanje pruga i zgrada	Služba na stanicama	Vlakovna služba	Strojna služba isključivo radio-ničko osoblje	Osoblje glavnih radionica i radionica za obično uzdržavanje	Ukupno stanje na svaki prometni kilometar
<b>Njemačka:</b> Društvo Državne željeznice . . . . .	707.570	31.847		160.800	220.450	52.150	65.779	175.215	13.27
<b>Austrija:</b> Austrijske Savezne željeznice (1925) . . . . .	87.710 <sup>1)</sup>	1.681	320	16.751	28.094	8.744	13.270	14.397	15
<b>Belgija:</b> Nacionalno društvo belgijskih željeznica: Činovnika i namještenika . . . . . Radnika . . . . .	22.058 86.909	1.659 245	1.534 131	822 17.717	10.636 26.270	5.061 3.659	1.658 21.341	688 18.146	4.61 18.16
Ukupno . . . . .	108.967	1.904	1.665	18.539	36.906	8.720	22.999	18.834	22.77
<b>Bugarska:</b> Državne željeznice (1. IV. 1925—31. III. 1926)	15.337 <sup>2)</sup>	459	—	4.966	4.427 <sup>3)</sup>		3.325	2.160	7
<b>Danska:</b> Državne željeznice (1. IV. 1925—31. III. 1926)	22.377	815	408	5.021	7.451	2.127	3.999	2.556	8.89
<b>Estonska:</b> Državna željeznica . . . . .	4.607	145	215	1.210	1.516	490	559	415	3.92
<b>Finska:</b> Državna željeznica . . . . .	24.679 <sup>5)</sup>	680	146	5.377	9.680 <sup>3)</sup>		3.216	2.845	—
<b>Francuska:</b> Državne željeznice . . . . . Privatna društva: Ceinture de Paris Reseau du l'Est du Midl du Nord P. L. M. Paris Orleans Željeznice Elsass-Lothringen, uključivo linije vojvodine Luksemburške . . . . .	91.108 <sup>6)</sup> 369.410 43.922	3.364 12.161 1.755	2.315 18.558 1.252	20.113 62.064 7.019	30.348 129.452 12.394	6.872 30.090 5.004	9.511 36.742 3.255	15.581 74.861 13.103	10.51 12.02 19.39
<b>Luxemburg:</b> Željeznica Princa Heinricha . . . . .	2.377	69	56	556	472	265	285	662	12.38
<b>Velika Britanija:</b> Great Western Railway London and N. E. London Midland and Scottish Railway Southern . . . . .	590.873	42.520		67.421	216.137	120.324	2.481	141.990	19.01
<b>Grčka:</b> Državna željeznica (1. IV. 1925—31. III. 1926)	7.648	90	386	3.283	941	427	540	1.981	6.1
<b>Nizozemska:</b> Holandske željeznice . . . . .	38.711	2.132	1.966	6.220	12.736	3.024	4.524	8.109	10.6
<b>Madjarska:</b> Državna željeznica Dunav—Sava—Jadran (1. VII. 1925—30. VI. 1926) . . . . .	56.622	1.159	3.159	16.385	13.708	5.070	7.978	8.803	7.74
<b>Italija:</b> Državna željeznica . . . . .	168.885	6.963	9.832	29.425	53.766	19.490	23.520	25.889	10.23
<b>Letonska:</b> Državna željeznica . . . . .	15.576	819	576	4.821	3.610	1.167	1.227	3.356	6.16
<b>Litavija:</b> Državna željeznica . . . . .	7.106	428	2.118	1.104	1.035	994	233	1.289	4.76
<b>Norveška:</b> Državna željeznica (1. VII. 1925—31. III. 1926)	16.127	528	590	4.324	5.043	1.287	2.412	1.943	4.99
<b>Poljska:</b> Državna željeznica . . . . .	195.626	6.353	209	50.056	47.415	15.985	19.790	46.551	10.15
<b>Rumunjska:</b> Državna željeznica . . . . .	114.764	3.301	3.896	29.881	22.918	14.395	14.479	25.894	10.42
<b>Švedska:</b> Državna željeznica . . . . .	32.509	910	333	9.752	9.590	1.042	6.467	4.415	5.4
<b>Švicarska:</b> Savezne željeznice . . . . .	34.138 <sup>7)</sup>	756	689	5.745	13.334	3.863	3.724	5.647	11.60
<b>Čehoslovačka:</b> Državne željeznice . . . . .	164.234	636	6.628	43.998	50.464	19.152	22.053	20.205	12.33
<b>Jugoslavija:</b> Državne željeznice . . . . .	65.694	482	3.448	24.406	—	20.553	16.855	—	7.15

Savez železničara

Ljubljana.

Na Vaš dopis od 22. tek. meseca, kojim označujete kao Vašeg izaslanika za konferenciju o komercijalizaciji državnih željeznica g. Jurija Stanko, Generalna direkcija mora da Vam izrazi svoje čudjenje radi neumestnosti i netaktnosti takovog izbora.

G. Jurij Stanko je otpušteni željeznički činovnik, koji je tim, što je morao biti otpušten, najbolje dokazao, koliko mu je do napretka naših željeznica i sa kakovim bi intencijama raspravljalo na jednoj tako važnoj konferenciji.

Radi navedenog Generalna direkcija ne samo što Vam ne može da dostavi traženu besplatnu kartu za g. Stanka, nego ga, za slučaj da bi ipak lteo pristupovati konferenciji, neće moći niti prepustiti istoj.

Generalni direktor Gjuričić.

Proti temu odluku gen. direktora je »Savez« vložil najostrejši protest na ministra saobraćaja z zahtevom, da ta odluk anulira in odredi, da se na prihodnoj konferenciji s. Stanka pozove. Presneto se vara g. generalni direktor, ako identificira našo razredno organizaciju z drugimi ter ako misli, da bo on za našo organizaciju odlučal, kdo bo delegat in kdo ne.

Vprašanje »komercijalizacije« je pokrenil »Savez« že leta 1922, ko je s. Krekić predložil tozadevne zahteve — depolitizaciji železnice, odpravo korupcionističnega in birokratskega sistema, pomnožitve eksekutivnega aparata ter zmanjšanje zavljučajočega administrativnega kadra itd. — kar edino bi moglo zavreti rapidno propadajoči voz železniške uprave. Tem zahtevam se je takrat smejalo, danes pa, po petih letih, pride dotični minister, ki je bil kot diktator določen, da železnice uredi, ko vidi da z »vojaško železno dis-

ciplino od spodaj« ni dosegel nikakih uspehov, ker se pač ni smel dotakniti birokratičnega in koruptivnega centralnega aparata ter hoče s »komercijalizacijo« rešiti železnice.

Na konferenci dne 5. dec. 1927 je obdržal obširen ekspozé, v katerem je izrecno povdarjal iste napake na sedanji upravi, kot smo jih povdarili mi; ostal pa je s svojim mišljenjem osamljen, ker so se proti njegoví uredbi izjavili celo vsi njegovi podrejeni organi — predstavniki sedanjega birokratičnega aparata — direktorji in razni načelniki, enako seveda zopet zastopniki industrije in kapitala uredbo odklanjajo, ker jim ne izroča železnice v popolno njihovo eksploatacijo.

Konferenca je končala s sklepom, da se sestavi komisija 22 strokovnjakov, ki naj na podlagi na konferenci izrečenih mnenj izdelata osnutek uredbe, ki bo služil od ministra imenovani komisiji kot osnova za izdelavo definitivnega načrta. Nato bo minister sklical ponovno konferenco, ki naj da k načrtu zadnje svoje pripombe.

Po dosedanjih sporočilih ima stopiti uredba o komercijalizaciji v veljavo s 1. jan. 1929. Mi v časopisju tega vprašanja ne bomo obširno obravnavali, ker nameravamo izdati o tem vprašanju posebno brošuro, na katero že danes opozarjamo vse sodruge. — Vprašanje komercijalizacije je za železničarje odločilne važnosti, zato bo Savez ukrenil vse korake, da v uredbo spravi zaščitne paragrafe za osobe, da se mu zasužura personalne komisije, delavske zaupnike, stalnost, starostno, nezgodno in bolniško zavarovanje ter koalicijska svoboda.

naloga naših zaupnikov v gospodarskih zadrugah je in bo: **gospodarsko popolnoma osvoboditi železničarja ter ga privedi do tega, da si bo s plačo, ki jo prejme za nazaj, krije življenske potrebe za bodoči mesec.** Savez železničarjev se zaveda važnih nalog, ki ga čakajo; zbrali

bomo iz svoje srede najbolj možne ter jim poverili nalogo, da tudi na zadrugnem polju organizirajo in izobrazijo vse sodruge, da bo v bodoče naše strokovno gibanje marširalo jednotno s zadrugnim, se skupno bori in skupno tudi zmagalo.

## Božić.

Za par dana slaviti će pobožan kršćanski svijet opet svoj Božić, vezujući za taj blagdan mnoge svoje nade za boljim i sretnijim životom, za većim veseljem i radostima, nego li ih je imao i uživao do sada. Te svoje ljepše i pobožne nade ističu kršćanski fanatici svake godine i svakog Božića, uvijek sa istim uvjerenjem i sa istom nadom, da će ipak, prije ili kasnije, doživjeti onu hiljade puta opetavanu: »Na tom mladom ljetu svega obilja«...

Ovo očekivanje »... svega obilja« imalo je svoj smisao i neku stvarnost u predkapitalističkom dobu, dok je još postojala neka mogućnost, da se bar na Božić prosjedi kraj punije zdjele, pa makar i ne bila vlastita već poklonjena od gospodara, što je omogućilo da se bar za jedan dan zaborave tuđe i žalosti svagdašnjice, međutim, polaganje ma kakovih nada u ova božićna obećanja danas, u doba grube i bezobzirne kapitalističke eksploatacije čovjeka na čovjekom, sasma je suvišno i beskorisno. Hiljade i hiljade proletara, njihovih žena i djece skapavali su od gladi prošloga Božića, skapavali su pred 10 godina, a bez zaloga naći će se na okupu i ove godine. Nada u »... svega obilja«, ako se još nije potpuno rasplinula, ona je na putu da iščezne. Glad i bijeda iz godine u godinu ubija i najokorjeliji fanatizam, pa će tako i ovaj božićni izgubiti sve više na važnosti i privlačnosti. Prazna zdjela, golotinja i bosotinja i na sam Božić, pa kad se to svih Božića opetuje, razbija i najtvrdija uvjerenja u ma kakove milosti ili poboljšanja izvan vlastitih snaga i mogućnosti. Božić i milost, sila i zakon, kako su ih zamislili bogati i siti, gube pred bijednima historijsku i etičku vrednost. Bez kruha i bez ikakvog blagostanja nema ni Božića.

A kakav će biti Božić nas železničara? Vrlo je mali dio takovih, koji će se osjetiti sretni i zadovoljni kraj »... svega obilja«. Tek

njih nekoliko stotina više gospode, koji su u položaju da vedre i oblače i da nešto od svoje zarade i doplatka »metnu na stranu«, a svi drugi, 60.000 njih, biti će i na sam Božić i samoga crnoga kruha željni. Ta što mogu oni imati posebnoga na Božić, kad im je već 15. decembra izmankalo sredstva i za redovno održavanje života. Ta njihova plata dopire tek do polovice mjeseca, pa ako se je prve polovice i jelo do site mjere, to je druga polovica obično gladna. A najmanje pak ostaje još za neke naročite dane, pa tako ne će se imati nikakvog prećička ni na sam Božić. Jasan znak, da je i železničar bijednik, proletar, u kojem isto sve predrasude u milost i spas sa drugog sveta gube svaku vrednost i nestaje ih. Nestaje ih u toliko sigurnije, jer je to za železničare već četvrtnajsti Božić, koji ih snalazi ne samo gladne i nezbrinjene, već i potpuno obespravljene. Naime, železničari od početka rata još uvijek su u posebno teškom stanju i nesređeni moralno i materijalno. Nit imaju »... svega obilja« u zdjeli, niti imaju kakvoga »... mira na zemlji«. Pate se kao roblje iz godine u godinu, iz dana u dan, iz Božića u Božić, ali i postupak prema njima nije ništa bolji. Rade teško i pate se mnogo, a za slabu i gladnu nagradu.

I pravo je, da se prestane polagati nade u taj Božić bogatih i imućnih, i kojega sa pravom samo oni slave. Naš Božić, Božić siromašnih i potlačenih, ima tek da dodje. On nesmiše biti plod maštanja i sanjarskih nada, već plod stalne i nesmakalsale klasne borbe, borbe koja će nam donijeti manje muka, manje patnji, ali više plate i više prava, koja će nam donijeti i naše konačno oslobođenje. Tek onaj Božić, kojeg ćemo slaviti u zadovoljstvu i u slobodi, tek taj Božić biti će pravi naš proleterski Božić. Budimo za to živi i neumorni u radu za našu organizaciju.

## Likvidacija gospodarske poslovalnice.

Gospodarska poslovalnica vse do letos ni vzbujala zanimanja raznih organizacij ter je stal »Savez železničarjev« osamljen v borbi, da se preneha sedanje nelegalno stanje in ustvari zadruga. Le nabavljajčka zadruga v Šiški je zastopala isto stališče. Čim pa je generalna direkcija izdala odlok, da se bo »gospodarska poslovalnica« likvidirala in da bo premoženje po kritju vseh obveznosti napram državi, na predlog direkcije in ministra pripadlo novoustanovljeni zadrugi, se je našlo takoj nekaj »sposobnih in edino poklicanih strokovnjakov«, ki so se smatrali edino poklicane, da tako zadrugo ustanove in vodijo ter tudi seveda prevzamejo premoženje v svojo upravo.

Nacionalna organizacija v spremstvu malih podpornikov — kategorijskih organizacij — je ustanovila zadrugo preko »Saveza« ter je imenovala v odbor razne gg. kot Juga, Ponikvarja, Fratio, Rodiča, Čeka, Burkeljca in še več drugih.

Kako se gospodje opravičujejo, da so šli preko »Saveza«?

G. Deržič se je izjavil, da mu je g. Dr. Fatur reknel, da če bo le en komunist v upravi, ne dobe denarja. Po izjavah ostalih funkcionarjev se jim je dalo isto zagotovilo v Beogradu. — Gospodje so dejali, da so »taktični« in so zato upoštevali povelje direkcije. Ali pa je tudi to taktičnost, da so v nadzorstvo svoje zadruge imenovali onega gospoda, ki je dal gornji odlok, ki je član komiteja za ishrano, ki je dobival dosedaj bandijeme to je samega g. dr. Faturja? (Dr. Fatur je to imenovanje odklonil). Čudno se nam zdi in nelogično, ako sami imenujejo v upravo »svoje« zadruga glavne eksponente direkcije, da se danes sodijo, če direkcija potom svojih eksponentov tudi ustanavlja zadrugo.

O nedeljskem shodu v Ljubljani, ki ga je sklicala »Zveza« ne bomo pisali, ugotavljamo le to, da je s. Stanko predlagal, da se ima pri reševanju gospodarskega vprašanja pustiti na stran strankarske in politične ozire, kar naj se utrdi v posebni resoluciji in da se zlasti »Prometna zveza« pa tudi ostale organizacije izjavijo k pisanju »Mariborčana«, kjer žebot to vprašanje izrablja izrečno le v strankarsko politične namene. Ta predlog se oficijelno ni dal na glasovanje,

dasi ga je z odobravanjem pozdravila pretežna večina prisotnih.

Vprašanje obstoja obeh zadrug (zvezarske in Planinškove) do danes še ni rešeno ter se še ne ve, kdo bo izigran. Skrb »Saveza« je, da ukrene vse korake, da pri tem medsebojnem izigravanju ne bodo prizadeti železničarji — konsumenti ter da bodo njih gospodarski interesi popolnoma zaščiteni.

Stališče Saveza smo že v zadnji številki povdarili, danes hočemo povdariti in pobiti nekatere najbolj demagoške agitacije:

1. Agitira se okoli, da kdor ne bo podpisal izjave ne bo dobil sedaj povrnjenih procentov.

Taka agitacija je čisto navadna laž in vsak konsument tako pri gospodarski poslovalnici kakor pri nabavljajčki zadrugi v Šiški bo dobil od letošnjega izkupička povrnjenih 5%.

2. Gotova struja agitira s tem, da če bodete podpisali njene izjave, bodo drugo leto izplačali več odstotkov.

Tudi ta agitacija je demagoška ter konsumentom direktno škodljiva. Vsakdo točno ve, da more zadruga izplačevati povračila le iz dobička tekom poslovnega leta. Večje procente more plačati le, ako primerno poviša prodajne cene, ker že dosedanjí procenti kljub dobremu gospodarstvu in velikim voznim ugodnostim že vplivajo na cene.

Stališče saveza železničarjev v tem vprašanju je:

Čim najbolj poenostaviti upravo, spraviti režijske stroške na minimum ter nuditi železničarjem najboljša živila po najnižjih cenah, ne pa licitirati s procenti. Od takega poslovanja bo imel velik dobiček konsument in cene iz zadruga bodo vplivale na blagovni trg v privatni trgovini.

3. Agitira se celo s tem, da se bo v zadrugi dalo konsumentom kredit za več mesecev.

Tudi ta agitacija je železničarjem naravnost škodljiva. Dosedanja uprava (direkcija) ter tudi kapitalistični lastniki konsumov svojih podjetij stoj ena stališču, da mora biti njih delavec tudi gospodarsko popolnoma od njih odvisen in zaslužjen, ker kot tak sploh ne more voditi uspešnega boja za zboljšanje svojega gmotnega položaja.

Savez kot razredna organizacija tako stališče najodločneje pobija in

## Zakaj sem bil odpuščen iz službe?

Gospod generalni direktor!

Povodom intervencije ste najprvo dejali, da sem slab uradnik in sem bil zato reduciran. O svoji službeni kvalifikaciji sem navedel sledeče svoje ocene:

1. Pod južno železnico sem izredno napredoval v višje stopnje osnovne plače. (Gotovo ne zato, ker bi bil slab in neuporaben.)

2. Koncem leta 1923, ko sem bil na zahtevo gotovih gospodov nasprotnega mišljenja kot »nezanesljiv« premeščen od personalnega referata, mi je dal direktor inž. Segga glede službe sledečo oceno: »G. Stanko je izvrsten uradnik.«

Za leto 1924 sem dobil sledečo uradno oceno: »Prav posebno sposoben, izvrsten uradnik, jako dostojnega obnašanja, zasluži višji položaj — ocena vrlo dobra.«

Za leto 1925: »Prav posebno sposoben, izvrsten uradnik, vzornega obnašanja, zasluži višji položaj — ocena odlična.«

Za leto 1926: »Prav posebno sposoben, izvrsten uradnik, dostojnega obnašanja — a ocena slaba«, ker sem bil disciplinsko obsojen,

zato ker sem razkrinkal korupcijo, ki se godi na železnici. — Ta ocena je diktirana po zakonu, glede moje sposobnosti pa se detajlna ocena kljub temu glasi: »prav posebno sposoben, izvrsten«.

V letu 1927 sem dobil zelo dobro oceno od načelnika fin. oddelka g. Arko, da sem zelo sposoben računski uradnik.

Enako oceno mi je dal tudi zadnji moj načelnik povodom odpusta iz službe. —

Obračam se do Vas, da javno objavite motive, ki so Vas privedli do tega, da ste me odpustili iz službe, zlasti ker se branite pokazati dopis velikega župana ljubljanske oblasti, s katerim je on glasom Vaše izjave zahteval, da se me kot protidržavnega elementa odpusti iz službe!

To zahtevo utemeljujem zlasti s tem, da sem dobil od merodajnih faktorjev pri ljubljanski policijski direkciji in velikem županstvu precizne izjave, da o meni slična poročila sploh ne obstojajo.

Ljubljana, 10. dec. 1927.

Jurij Stanko.

## Konstituisanje Radničke Komore u Zagrebu

Provođenjem izbora za predstavništvo Radničke Komore, koji su izvršeni u mjesecu septembru o. g., dobila je ova Komora svoj redovni i legalni organ, koji će njezinim poslovima upravljati i izvoditi naloge, koji su Radničkim Komorama Zakonom o zaštiti radnika stavljeni u dužnost. Provedenim izborima do-

šlo se u toj instituciji konačno do normalnoga stanja i predstavništvo Komore, budući birano od radnika a ne naimenovano od Ministarstva, imati će i jače obaveze i odanosti prema radnicima, nego li je to prije bio slučaj kod naimenovane i privremene Komore.

U predstavništvo Radničke Ko-

more nisu ušli željezničari u onome broju, u kojem bi to prema snazi svojeg pokreta i prema važnosti privredne grane, trebali da udju. Razloga tome ima više. Jedan od glavnih je taj, što Ministarstvo Saobraćaja ne priznaje našeg članstva u Radničkim Komorama i što nam i formalno prijeći, da postanemo njihovim ispravnim članovima i ako to samo Ministarstvo nebi ništa koštalo. Drugi je razlog u slabosti našeg pokreta, koji i kroz težak i trnovit teren mora probijati put svagdje, pa i onaj koji vodi u Radničke Komore. Onaj prvi uzrok ima za posljedicu i to, da nas Radničke Komore pravom više smatraju za goste i nepotpune svoje pripadnike, ma da onakav naš odnos nije uzrokovan našom voljom.

## Intervencije za železničarje.

### V volitve delavskih zaupnikov.

Skozi štiri leta je Savez železničarjev vodil energično borbo za zopetne volitve delavskih zaupnikov, ki so bili ob podržavljenju ukinjeni. Ni bilo sestanka, shoda ali intervencije, kjer se ne bi vedno znova povdarjalo in zahtevalo volitve delavskih zaupnikov. Vplivni funkcionarji so vedno vse te zahteve sabotirali; pomočnik ministra, Popović, je označil institucijo delavskih zaupnikov kot *boljševiško*. Vse kategorijske, nacionalne in verske organizacije so se taktično izogibale tej zahtevi iz edinega vzroka, ker so volitve tajne in ker se zavedajo, da jim bodo železničarji ob teh volitvah izrekli še hujšo *nezaupnico* kot ob volitvah v bolniško blagajno.

Savez železničarjev si je izgradil v vseh večjih objektih, delavnicah, kurilnicah in postajah močne postojanke in naše dosedanje delo bo doseglo sedaj prvi večji uspeh, to je: *volitve delavskih zaupnikov v delavnicah v Mariboru in Ptujju*. Besno se zaganjajo sedaj naši nasprotniki v nas; javno kažejo nepoznavanje zakona o zaščiti delavcev. V času, ko smo že izvojevali ta uspeh, iščejo gotovi gospodje vsa mogoča sredstva, da bi volitve delavskih zaupnikov ukinjili ali vsaj odgodili.

Sodrugji v delavnici Maribor in Ptuj! Na Vas je, da te nesramne načrte Vaših nasprotnikov preprečite, da se ne pustite begati od nikogar, da stojite trdno za Vašo razredno organizacijo, ki Vam je zaupnike izvojevala, da vsi kot en mož volite listo *»Saveza železničarjev Jugoslavije«*!

Prvi korak na potu k Vaši zmagi je storjen; ni pa zadosti, da daste *»Savezu«* svojo zaupnico le pri volitvah, ampak sleherni železničar v delavnici, ki hoče boljši kos kruha, mora postati tudi borec v vrstah *»Saveza«*!

Proč s klečeplazenjem in indiferentnostjo! Vsi v razredno organizacijo! Vsi, delavci in penzionisti, nastavljeni in uradniki bodo pri volitvah oddali svoj glas za listo *»Saveza«*. — Za izvoljene naše delavske zaupnike pa moramo postaviti dobro organizirano bojovno armado. Zato: Vsi v Savez!

### Zahtevamo soodločevanje pri delavskem pravilniku.

Od leta 1923 dalje, ko se je začel pravilnik skoro v vseh onih členih, kjer je vseboval kake količkaj sprejemljive določbe za delavstvo, ukini, je *»Savez železničarjev Jugoslavije«* vztrajno nastopal za definitivno ureditev delovnega razmerja nenastavljenega osebja ter je postavil kot svoje glavne parole:

1. Zagaraniranje stalnosti vsem delavcem in profesionistom.
2. Vpeljavo delavskih zaupnikov in personalnih komisij.
3. Vpeljavo avtomatičnega napredovanja in obligatno nastavitve vsega osebja po gotovih letih službe.
4. Obvezno bolniško, nezgodno in starostno zavarovanje ter pripoznanje polne penzije po 25—30 letih službe.
5. Zagaraniranje osemurnega delavnika, službene obleke, dopusta.

Pored sviju ovih zaprijeka mi se nadamo, da će nam uspijevati i tribinu Radničke Komore iskorišćavati za interese i dobro železničara, i ako to nije želja niti u intenciji sa našim poslodavcem. Nužnog razumijevanja za naše potrebe kod ostalih radnika, prestavljenih u Komori, nadamo se, da ćemo uvijek naći.

Upravni Odbor Radničke Komore u Zagrebu konstituisao se je kako slijedi: Predsjednik drug *Vilim Haramina*, tajnik Oblasnog Odbora URSSJ; potpredsjednik drug *Frajo Kmet*, funkcioner našeg Saveza; blagajnik drug *Stjepan Pongračić*, isto funkcioner našeg Saveza. Tajnikom Komore izabran je jednoglasno drug *Vladimir Pfeifer*, predsjednik Saveza privatnih namještenika Jugoslavije.

Proti urnim plaćam smo nastopili v prvi vrsti zato, ker je danes železniški delavec in profesionist neorganiziran; v kolikor pa je organiziran, pa je razcepljen na pet organizacij in ni niti najmanj danes v stanju svojo delovno silo na trgu za pravo ceno prodati ter jo braniti, in to ne samo vsled velike razcepljenosti, ampak tudi vsled groznega števila brezposelnih.

Glavna in edina Savezova zasluga je, da je bil na anketi o delavskem pravilniku leta 1924 sprejet skoro proti vsem glasovom *»zvezarskih«* delegatov iz Hrvaške, Srbije in Bosne tudi princip, da naj se zasigura železničarju stalnost, nastavitve in avtomatično napredovanje.

Od leta 1924 do danes je pravilnik, ki ga je nato izdelala generalna direkcija sama, romal iz ministristva saobraćaja v finančno in zopet nazaj; študirali so se *»finančni«* viri, a g. Nedeljković (ki je bil pred kratkim upokojen), je znal ta pravilnik od leta do leta zavlačevati ter vsako leto izvesti nove redukcije delavskega osebja in plać.

Sedaj, ko se zopet bliža 1. april 1928, je vprašanje pravilnika postalo zopet aktualno in prihajajo na dan vesti, da je pravilnik sedaj definitivno redigiran in so sestavljene tudi tabele plać ter da je vse to dostavljeno finančnemu ministru, da *»preštudira finančni efekt«*. Kako bo ta *»študij«* izpadel, si lahko predstavljamo, ako pomislimo, da je finančni minister še nedavno zahteval, da se železniški proračun zniža za 10%.

Savez železničarjev Jugoslavije je, čim je doznal za ta najnovejši atak na delavstvo in profesioniste, poslal ministru saobraćaja nujno predstavko z zahtevo, da naj se takoj skliče anketa delavskih strokovnih organizacij, kateri naj se predloži v proučevanje in definitivno redakcijo ministrijski projekt.

Savez železničarjev je tudi danes edini, ki hoče priboriti delavstvu soodločevanje v zanj odločilno važnih vprašanjih.

Železničarji! Kdor hoče, da se bo slišal in upošteval tudi njegov glas, ta naj moralno in materijelno podpre edino razredno železničarsko organizacijo, ta naj ne bo samo simpatizer, ampak tudi redni aktivni član Saveza. V borbo za stalnost, avtomatsko napredovanje, nastavitve, osemurni delovnik, starostno, nezgodno in bolniško zavarovanje, za personalne komisije!

### Za odpravo davka na ročno delo.

Vsi sodrugji se bodele gotovo še spominjali, kako je *»Savez«* z dolgimi intervencijami predlansko leto dosegel, da se je vsem delavcem in profesionistom povrnili neupravičeno odtegnjeni davek na ročno delo ter so dobili posamezniki povrnjeno po 300 do 1000 Din tega davka.

Samo eno leto smo uživali davčno prostost in že se je našla vlada, ki je za leto 1926 davek na ročno delo zopet upeljala ter ga za leto 1927 še znatno povišala. Naši protestni shodi niso bili upoštevani, kar tudi ni čudno, saj je od 12 takrat obstojećih organizacij 10 trdovratno molčalo.

Vendar *»Savez«* kljub momentanemu neuspehu tega vprašanja ni

izpustil iz vidika, ampak je sedaj, ko se sestavlja finančni zakon za leto 1928, poslal vsem merodajnim faktorjem (ministristvu, finančnemu odboru, parlamentarnim klubom) poziv, da naj se v ta zakon sprejme poseben člen, s katerim so oproščeni davka na ročno delo vsi delavci in profesionisti, ki so uslužbeni v državnih ustanovah ali prejemajo plaćo iz državnih blagajin.

V prihodnjih dneh se bodo vršili po celi Sloveniji protestni shodi proti obdavčenju delavstva. Pozivamo vse železničarje, da se teh shodov udeleže kompaktno.

### Poslanec Petejan za popravu krivic, ki so se zgodile ob prevedbi.

Savez železničarjev je že opetovano vložil nešteto intervencij, da bi se krivice, ki so se ob prevedbi zgodile, popravile. Koliko ljudi je bilo takrat prikrajšanih. Nešteto višjih gospodov je prišlo brez vsake šolske kvalifikacije v drugo, da, celo v prvo kategorijo uradnikov, pri ostalih pa se je postopalo rigorozno in le malo jih je bilo, ki so uživali protekcijo, da so prišli brez šolske izobrazbe v višjo kategorijo.

Direkcija je sicer izdala razpredelnice, kjer je bilo pisano, da so ta in ta mesta na položaju III. kategorije uradnikov, I. zvaničnikov, a osebje je *jednostavno* prevedla v II. kategorijo zvaničnikov, češ, da nimajo dveh razredov srednjih šol. Koliko vlakovodij, strojevodij, nadpremičarjev, nadkretnikov, blokvnikov itd. je bilo zapostavljenih in materijelno oškodovanih. Na podlagi direktiv direkcije so šli delati izpite, plaćali visoke takse, a ko so spričevala predložili, so dobili odgovor, da *»ni budžetske mogućnosti«*.

Principielno stališće Saveza železničarjev Jugoslavije je bilo in je, da se izposluje revizija zakona, v katerem naj se zajamči prevedba po strokovni izobrazbi in zaposlitvi v vseh eksekutivnih službah. Kakršno delo vršiš, tako bodi preveden, ne pa da bi bil vlakovodja, ki ima slučajno dve gimnaziji, činovnik III. kategorije, drugi vlakovodja pa, ki vrši isto službo, ima isto odgovornost, a nima šolske izobrazbe, naj bo le zvaničnik II. kategorije.

Vse dosedanje intervencije niso imele uspeha. Bivši generalni direktor Ilić je sicer osvojil naš predlog, da naj se osebje prevaja po uporabi, je obljubil izmeno tozadevnih predpisov v zakonu, a obljube seveda ni izvršil.

Da se stvar zopet spravi na dnevni red, smo zaprosili poslanca Petejana, da je vložil na ministra saobraćaja sledeće vprašanje:

Gospodu ministru saobraćaja  
Beograd.

Povodom prevedbe železniških uslužbenecv na novi zakon o državnem prometnem osebju, so prevedbene komisije naredile veliko napak ter materijelno zelo oškodovale zlasti niže prometno osebje.

Medtem, ko so te komisije izvršile nešteto uradništva le z osnovno ljudsko šolo ali par razredi gimnazij v II. in celo I. kategorijo uradnikov, ker so se nahajali na tem kategorijam odgovarjajoćih položajih, so iste komisije zelo različno postopale pri prevedbi v III. kategorijo uradnikov, kjer so nekatere s popolnoma enako šolsko in strokovno izobrazbo, ki so se nahajali na istih položajih, uvrstili v III. kategorijo činovnikov, ostale pa v I., da, celo v II. kategorijo zvaničnikov. Pri zvaničnikih I. kategorije pa so v pretežnih slučajih komisije postopale rigorozno po mrtvem besedilu prvih členov zakona ter jih, dasi so na položaju zvaničnikov I. kategorije (nadkretniki, nadpremičarji, blokvniki itd.), prevedle le v II. kategorijo zvaničnikov, kljub temu da tozadevna tolmačenja ministristva predvidevajo prevedbo zvaničnikov ne oziraje se na šolsko izobrazbo.

Državni svet je pritožbe prizadetih na podlagi poročila direkcije, da nimajo predpisane šolske kvalifikacije, dosledno odbijal, dosti osebja pa tudi pritožbi ni vložilo, ker je bila v ljubljanski direkciji izdana okrožnica, da se bodo te napake pri prevedbi popravile administrativnim putem, za kar so posamezniki vložili prošnje na direkcijo, ki pa so ostale nerešene. Tozadevni materijal prilagam v prigrubu.

Na podlagi prednjih navedb in priloženega materijala mi je čast staviti Vam, gospod ministar, vprašanje:

1. Ali ste o takem postopanju prevedbenih komisij, zlasti pa one pri ljubljanski direkciji, informirani?
2. Ali ste pripravljeni izdati vsem podrejenim direkcijam odlok, da se napa-

**SAMO ŽIKA GARANTIRA** okusno in redilno kavu. Zato je treba zahtevati v trgovini izrecno ŽIKO. Dobite jo samo v rdećih zavitićih. Ime *»ŽIKA«* zadostuje. Napišite to ime v nakupovalno knjižico in dobiti morate pravo *»ŽIKO«* v rdećih zavitićih.

ke, ki so jih prevedbene komisije pri prevedbi zagrešile, popravijo ter da se prizadeto osebje pomakne na one položaje in kategorije, katerim je odgovarjala njih službena uporaba na dan prevedbe, to je n. pr.: vlakovodje in strojevodje v III. kategorijo činovnikov, nadkretnike, blokvnike, nadpremičarje itd. v I. kategorijo zvaničnikov, svetilničarje v II. kategorijo zvaničnikov?

Beograd, 14. dec. 1927.

Josip Petejan.

Da ne bo zamer pri posameznih kategorijah, če niso v tem vprašanju navedene, pripominjamo, da se nam gre za izdejstvovanje načelne rešitve ter smo vsled tega v dopisu navedli le nekaj najbolj znanih napak in krivic, ne mislimo pa pri tem pozabiti na skladišćno, kurilniško in sekcijisko osebje.

Organizacija dela za vse železničarje brez razlike. Dolžnost vseh železničarjev, tudi brez razlike, pa bi bila, da organizacijo podpro, ker čim već organizirane moći bomo imeli, tem preje in tem već uspehov bomo dosegli.

## Dopisi, skupštine, sastanci.

Zagreb.

### Iz radionićke elektrićne centrale.

U železnićkoj elektrićnoj centrali, koja se nalazi u djelokrugu radionice, naše članstvo i naš upliv stali su na čvrsto tlo. Uspjeh naše radionićke sekcije u intervenciji za naplatu prekovremenog rada radnicima u centrali pokazao je svima jasno, gdje je radnicima mjesto i tko se za njih istinski brine. I tako su se svi, osim dvojice-trojice, organizovali u naš savez i marljivo rade na tome, da se u savez organizuju uopće svi radnici centrale. Medju neorganizovanima nalazi se i jedan ili dvojica tzv. *»nezavisnih«*. Njima samo što žuč ne puca radi toga, što je većina radnika složno i organizovano. Za čudo, oni u slozi radnićkoj vide svoju vlastitu smrt. U tom smrtnom strahu oni ne prezaju ni od najnižih podlosti, samo da bi radnićkoj slogu razbili. Tako je neki *Starešinić*, inaće bravar, najprostije napao našega člana *Straha* samo za to, što je bio zaposlen i nemoguć, da mu *»brzo«* donese vodu za ruke prati. Taj nedrug kleo je našem članu oca i mater i grdio ga najprostije i za to, što je kivan na njega jer je naš član. Osim ovoga ta ista dvojica nezavisnjaka silom radnike tjeraju na plaćanje članarine za neku svoju proturadnićku organizaciju, a ako to radnici neće, onda im se groze otpuštanjem, premeštenjem i denunciranjem kod pretpostavljenih.

Iznosimo ovo i pred ostalu radnićku javnost, da uvidi i prosudi, sa kakovima se sve tipovima imamo boriti u našoj radionici i kakove sve zapreke nam stoje na putu. Dok radnici i hoće slogu i medjusobno drugarstvo, dotle ovaki nerazumni tipovi sve to kvare i time direktno pomažu poslodavca, da nam položaj pogoršava po svojoj volji. Kao protiv svih izrabljivaćkih težnja poslodavca isto tako i protiv nesvijesti i nekolegijalnosti radnićke uspješna je borba samo ona, koja propovjeda klasnu svijest, drugarstvo i organizovanost.

Sisak.

Pred 2 mjeseca izvršena je kod nas redukcija radnika u većem obsegu: samo sekcijiskih radnika otpušćeno je 16, a od letećih partija i ložionićkih radnika 10. Bili smo mišljenja, da je sa tim redukcijama svršeno, ali smo se prevarili. Sa 1. decembra, kao iz vedra neba grom, objavljeno je ponovno naređenjem Direkcije Zagreb, da se ima reducirati iz ložionice 6 profesionista i 7 nekvalfikovanih radnika. Dakle, upravo pred ciju zimu baca nas se na ulicu, nu da li je to zadnji

transport u domovinu bijede i besposlice, nikako još ne znamo.

Prigodom ove ponovne redukcije mi smo izvršili intervenciju i uspjeli smo u toliko, da povratimo na posao jednog našeg druga i revnog člana, ali za ostale nikako nismo uspjeli. Nismo uspjeli najviše s razloga, jer pored jedne složne i čvrste sredine organizovane u našoj podružnici postoji ovdje i jedan oveci broj nemoćnih i neorganizovanih, koji svaki naš uspjeh čine teškim i zajedno sa sobom povlače u ponor i nas organizovane. Da tih neorganizovanih nema i da smo svi složni kao jedan, redukcije nebi bilo ili bi je još u početku osujetili. Ne ka na ovom primjeru uvide svi još neorganizovani, koliko je nužno da se organizuju i organizovani brane svoj položaj. Do zla i nevolje dolazi uslijed neorganizovanosti, pa ako hoćemo da ih u buduće otklonimo, moramo u organizaciju i u borbu kroz organizaciju.

**Iz Savskega Brestovca** se malo kaj sliši, lahko bi naši sotrpini mislili, da tu vlada najveći red in zadovoljnost, pač pa se godi ravno nasprotno. Do sedaj se še ni dosti slišalo iz te postaje, uslužbenci so potrpeli dolgo časa, kakor božji voleki, a sedaj pa nočejo več, mera potrpežljivosti je polna, priklopelo je do vrhunca, ki presega vse meje. Delegat centrala, ki si je ogledal razmere, jo podal sledeče poročilo: »Postojanko št. 2, to je postavljalnica, kateri gotovo ni para v celi Ljubljanski direkciji. Utica, ki je bila postavljena leta 1924 se je tedaj zagotavljalo, da je ta samo začasno, za kaka dva do tri meseca, a sedaj je preteklo že cela 3 leta pa še ni nikakega govora od druge postavljalnice. Ta uta je tako velika, da zraven bloka, telefona in na steno pritrjene majhne mize se dva človeka komaj obračata. Da se pri predaji, odnosno prevzemanju službe ne pohodita po bolečih in ozeblih nogah, se navadno pustijo vrata za ta ča sodprta, naj bo po leti ali po zimi, kadar najhujše mete. Tukaj se vsak boji opravljati službo iz navedenih vzrokov. Po zimi je na vednem prepihu, da se naleze revma, kakor imamo živi dokaz, in tudi lahko dokazemo, da je rajni sodrug Alojz Jarh dobil v tej uti neozdravljivo bolezen, katera mu je povzročila prezgodnji drob. Poleti je v tej uti nevarnost pred nalezljivimi boleznimi, ker ni nikakega stranišča. Ker ni tukaj nikakega zavetišča, da bi se zamogel kam skriti, so uslužbenci prisiljeni, da kažejo »zadnje lice« potujočemu občinstvu po močno obljude- ni kranjski okrajni cesti. Žalostno a vendar resnično. Prosili so za stranišče razne merodajne faktorje, a do danes vse zaman, ako ravno se jim je obetalo. Publika, idoča po močno obljude ni okrajni cesti, se zgraža nad njimi, ker gre vsak dan neštevilno ljudi po okrajni cesti, zlasti pa gre vsaki dan v in iz ljudske in meščanske krške šole neštevilno otrok in nedorasle mladine. Kje je tukaj toliko priporočljiv ugled? Kje so sanitetni predpisi? Večkrat so prosili tudi za posodo za pitno vodo, in za umivalnike, namesto teh dveh so dobili le pljuvalnike. Ker pa si umažejo roke pri čiščenju svetilk in kretnic, so prisiljeni, da si umivajo roke v pljuvalnikih, ako hočejo, da saj nekoliko držijo zapisnike snažne in čitljive, ker vpisovati morajo vsakih deset minut. V tej uti se vidi vse vrste golazen. Ali je to po sanitetnih predpisih? Tu se vidi za koga veljajo sanitetni ali drugi predpisi, samo le za višje osobje, nižje pa je izpostavljeno vednim nevarnostim. Prosili so tudi za sirkove metle, katerih nimajo že preko 15 mesecev niti enega komada več, dobili so le brezove, a sedaj pa tudi tistih nimajo več. Kje so sirkove metle, ki pripadajo za čiščenje službenih utic? Zakaj morajo ves prah vdihovati, katera brezova metla dviguje? Ali je zdravo, da se zaredi vedno več mrčesa? Na vseh vidnih mestih so razobešeni razni pozivi za red in snago. Groze se s kaznimi, uprava pa sama vzdržuje skrajno nehygienične prostore, ne preskrbi materiala za

čiščenje, da celo za postavitev navadnega stranišča ne najde kredita. Priobčujemo to poročilo z apelom na g. šef-zdravnika dr. Tičarja, da se o istinitosti navedb na licu mesta prepriča ter preskrbi remedure. Istočasno pa pozivamo osobje iz proge, da naj ne kritizira čez slabe razmere med štirimi očmi, ali pri zaprtih vratih, ampak da o vsem obvesti centralo, spravi pritožbe v javnost. Ako ne bo železniška sanitetna oblast naredila takim razmeram konec, imamo na razpolago še druga sredstva, da jo bomo prisilili k temu, da bo izvajala predpise o čistoći in snagi tudi tam, kjer se gre za delavce ali nižje nameščence.

#### Vrhovine.

Posle održane skupštine prošlog mjeseca prilike se kod nas vidno popravljaju u našu korist. Održanim sastankom udarilo se u čelo nesvijesti i neorijentiranosti ličkog željezničara, koja zla ga teško pritišću i omogućuju svakome šugi, da nad njime nemilosrdno iskaljuje svoj bijes. Odstranjivanjem nesvijesti i stvaranjem organizacije nastupa za sve nas novo doba, doba u kojem nas ne će svatko moći gnjaviti i prodavati po svojoj volji, već će se i naš rad i naša vrednost morati poštivati. Ovo je bio početak i mi smo svijesni, da nam je do konačnog uspjeha još mnogo raditi i možda prepatiti. Odlučna volja i istrajnost poblijediti će.

Pošaljite nam oko 50 pristupnica, jer nam ona količina, koju nam je drug *Korene* donio, nije dostatna. Isto tako pošaljite nam i oko 30 kalendara, koje više drugova želi da ima. S. F.

#### Zagreb.

##### Zbor sekcije vlakoprtnog osoblja.

Za 28. XI. bio je sazvan zbor svega vlakoprtnog osoblja u savezne prostorije. Odazvao se ponovno neočekivano ljep broj vlakopratioca. Zbor je u dupko punoj čitaonici otvorio drug *Hanz*, koji se ovom ljepom posjetu odmah u početku zahvalio i preporučio, da se sekcijske zborove uvijek posjeti u ovakovome broju. Po dnevnom redu govorili su drugovi *Miklošič* i *Mikec* iz Ljubljane. Prvi o općim potrebama vlakoprtnog osoblja, drugi pak o položaju službenika u slučajevima bolesti, nesreća, starosti i smrti, kada bi trebalo da su čim bolje zbrinuti i opskrbljeni, a što danas, po današnjim propisima i postupcima u bolesničkim fondovima, nikako nije slučaj. Drug *Miklošič* je odulje i popularno govorio o važnosti 8-satnoga radnoga dana, o turnusima, o neurednim i nehygieničkim kasarnama, o službenim odnosima, o organizovanim i neorganizovanim vlakopratiocima, o prekomjernim dužnostima, kaznama itd. Sve njegove riječi bile su dozivanje u pamet svakodnevnih događaja, koji se oko željezničara zbijaju i u koje zapadaju. Iz tih svakodnevnih događaja treba svi željezničari da crpe pouku: zlo i nepravda biju nas najviše za to, jer smo nesložni, neorganizovani i bezponosni na naš ja i na našu vrednost. Čim ćemo početi da poštivamo i sebe, pa naše žene i našu djecu, a da ne ćemo samo strepiti pred pretpostavljenima i klanjati im se, onim časom će i za nas da nastupi bolje stanje. Poštivajući sebe kao vredna čovjeka, mi ćemo odmah uvidjeti i potrebu organizacije i borbe, bez čega nam se nikakva priznanja nikada ne će dati. Spas leži samo u organizaciji i slozi, a nesretni smo najviše radi nesložnosti i neorganizovanosti.

Oba govornika bila su pažljivo i sa odobravanjem saslušana. Zbor je zaključen nakon dva sata trajanja, nu nijedan posjetioć nije sa zbora otišao neupućen ili nezadovoljan. Svak je otišao u uvjerenju, da je mnogo koristio sebi i svojoj stvari što je na zbor došao, a još više treba da se založi kako bi organizaciju medju vlakopratiocima pridigao i ojačao. I za očekivati je, da će posle ovog uspielog zbora svi još neorganizovani vlakopratioci znati gdje im je mesto: ne u bezbrizi i

neslozi, već u složnosti i organizaciji.

#### Zagreb.

Za utorak 6. o. m. sazvan je bio sastanak radioničkih radnika, koji je ljepo bio posjećen, a i po svojem radu dobro uspio. Sastanak se u glavnom zabavio pitanjem učestvovanja u izborima radničkih povjerenika, koji predstoje u zagrebačkoj radionici.

Sastanku je predsjedao drug *Korene*, a po dnevnom redu govorili su drugovi *Brić*, *Kmet* i *Pongračić*. Svi govornici su polagali najveću važnost na činjenicu, da u zagrebačkoj radionici nema jake radničke organizacije, pa su uslijed toga i radnički povjerenici mnogo zastavljeni i nemogući, da nešto učine za radnike. Iskustvo do sada nam to jasno potvrđuje, a ako će se i u naredne izbore ići sa dosadašnjim metodama koje je prakticirala »nezavisna« organizacija, onda je za očekivati, da će povjerenici izgubiti svaku važnost i vrednost ne samo pred poslodavcem, već i pred radnicima, a to je ono što je najopasnije i što bi se bezuvjetno moralo spriječiti. Autoritet radničkog povjerenika moguće je pridići jedino jakom organizacijom, a ako te nema i u izbore će se ići pocjepano, onda će taj autoritet biti još više pokopan. Stoga su govornici predlagali i zbor je konačno prihvatio, da se u izbore za radničke povjerenike podje i to zajednički sa »nezavisnom« organizacijom, u koju zajednicu će se tu organizaciju pismeno pozvati. Podjela mandata kao i časništva povjereničkog vijeća ima da bude paritetna. Ove predloge za zajednicu našao je sastanak minimalna i potpuno drugarskima, a ako ih »nezavisni« ne će htjeti prihvatiti i ako će pokušati da manevriraju kao što su to do sada uvijek činili, tada se ima nastojati, da oni za ovaku izdaju pred radnicima i svu odgovornost podnesu. O rezultatu svega ovoga izvjestiti ćemo u narednom broju.

Isti sastanak još se zabavio i stanjem organizacije u radionici i konstatovao, da organizacija, pored svih zaprjeka i neprilika ipak dobro napreduje. Kako preduslovi za uspješan napredak postoje to se nalaže svim funkcionerima i članovima u radionici, da u svojoj okolini na jačanju i širenju Saveza zdušno rade.

#### Jasenovac.

27. XI. održavali smo redovni podružnični sastanak, koji su posjetili 21 organizovana člana i 3 još neorganizovana željezničara, a ostali članovi bili su od prisustvovanja opravdano spriječeni. Sastanak se zabavio: postupkom nadglednika pruge sa otpuštanjem radnika sa rada, o važnosti organizacije i agitaciji, kako da se organizacija proširi i ojača. Zaključeno je bilo: zamoliti pružnog nadglednika, da razdiobu rada posle nastalog »šparunga« pravedno vrši, kako bi svi radnici dolazili do neke zarade a ne da se u radu podržaje samo jedne a druge ne. Naročito da se vodi računa o pravednosti prema starijim radnicima i takovima, koji od zarade kod željeznice žive i nemaju nikih drugih sredstava za svoje održanje. Glede jačanja organizacije rješeno je, da nam je svima dužnost živo raditi na prosvještavanju svih željezničara i tumačenju, što je organizacija i zašto moramo biti svi u jednoj organizaciji. Tek kad budemo klasno svijesni i čvrsti u jedinstvenim redovima, tek tada ćemo napredovati i popravljati si naš teški položaj.

Sa zadovoljstvom je primljeno na znanje dodjelenje drugu *Rekaricu* potpore od 150 Din. Ova svotica mu je dobro došla u njegovoj bijedi za vrijeme bolesti i on će ovu ljepu pomoć organizacije uvijek znati cijeniti. Na ovom primjeru pomoći drugu svi naši željezničari jasno vide, koliko je nužno i dobro biti organizovan.

#### Maribor. — Sekcija strojevodij.

Akoravno smo že nekoliko pisali o sestanku, ki se je vršil dne 9. septembra, ka-

terega je sklical na zahtevo večjega številna strojevodij sodr. *Bibić*, nam da članek o glasilu »Društva strojevodij« povod, da moramo na istega zopet nekaj odgovarjati.

Za ta naš sestanek so gospodje iz društva strojevodij izvedeli in sicer tudi to, da je bil jako dobro obiskan, ker so strojevodje na lastno razočaranje čisto nekaj drugega dosegli v kategorijskem društvu, ne pa to, kar so jim demagogi obljubili. Gospodje kategorijski so smatrali za potrebno, da so tudi sklicali za 18. septembra protisestanek v šolsko sobo s sledećim dnevnim redom: 1. Poročilo o komercijalizaciji (referent *Dežman*); 2. poročilo glede premogovnih premij (referent *Rodić*). Namesto *Dežmana* je prišel upravnik društva strojevodij g. *Rupnik*. Ko so strojevodje bili obavješćeni, da je prišel namesto *Dežmana* *Rupnik*, so začeli mrmrati ter napravljati opombe, češ, *Dežman* se ne upa več k nam, on že ve zakaj itd. K poročilu je dobil *Rodić* prvo besedo, ki je podal poročilo o potovanju v Čehoslovaško, katero je proglašil za strokovni uspel. To poročilo so strojevodje vzeli hladno na znanje. Strojvodje so bili navidezno po obrazu mnenja, da bi bil že čas, da bi se ti intriganti pobrigali za boljše strojevodjske razmere.

Prišel je g. *Rupnik* k besedi. V par besedah je nekaj povedal o komercijalizaciji. Čudež pa je bil, da na njegov govor strojevodje niso bili prav nič navdušeni. Povedal je, da se je Trgovska zbornica obrnila na društvo strojevodij ter zahtevala, da naj se ji da materijala, da ga bode imela za anketo, ki je poklicana v Beograd. Omeniti moram, da sem se čudil, da je to društvo morala Trgovska zbornica spomniti, da se za nekaj gre, kar je za strojevodje tudi velevažno, med tem ko se že »Savez željezničarjev Jugoslavije« peča s to zadevo že par let in obdržuje tozadevno sestanke, konference in shode. G. *Rupnik* je prečital iz nekaj pol papirja vloge na Trgovsko zbornico. Vsebina v teh vlogah ni bila nič drugača, kakor da se morajo proge popraviti, pragi in mostovi izmenjati, predori, ki se že rušijo, se morajo tudi popraviti. Čital pa ni prav nič iz vlog, kako bodo strojevodje v komercijalizaciji zastopani, kako se bode njihove interese, kakor bolniško zavarovanje, nezgode, pokojnina, osemurni delovnik itd., zasukuralo. G. *Rupnik* se je končno spomnil in rekel: Zapršili smo Trgovsko zbornico, da naj »pusti luknjo odprto« se za kako eventualno vlogo. Seveda so bili na ta poročila strojevodje pobiti in so nekateri sestanek demonstrativno s kritiziranjem zapustili.

Po tem poročilu je g. *Rodić* v par besedah nekaj povedal o redukciji premogovnih premij ter povdarjal, da so se nam strojevodjem in kurjačem premije reducirale, ker nam teh krvavo zaslužjenih premij niti ena kategorija ni privoščila.

Na ta sestanek sem bil povabljen tudi jaz kot nečlan od velikega števila strojevodij. Nisem se ga nameraval udeležiti; ker sem pa bil prisiljen in se mi je beseda in udeležba zasigurala, sem se povabilu odzval. Ko se mi je dala beseda, sem podal svoje mnenje in pomen komercijalizacije željeznice ter stališče Saveza željezničarjev, ki ga zavzemam že od leta 1925.

Kar se tiče premogovnih premij, sem povdaril, da ni niti ena kategorija članov, organiziranih v »Savezu«, delala kake nevoljive vloge proti našim premijam. Da se pa prejemi in krvavi zaslužki krajšajo, kakor tudi premije, je samo tedaj mogoče, kadar se kriči, da noćemo razredne bojevne organizacije in boja.

Ako je pisal list »Strojevodja«, da sem skušal ovreći predgovornikove trditve, kar se mi pa niti najmanje ni posrećilo, moram odgovoriti, da se je meni samo to posrećilo, da je bila udeležba dobra, da so strojevodje vaše demagogije zopet slišali ter so si zaćrtali smer, kam mora iti pot, ako hoćejo doćakati kaj boljšega. Imel sem tisti uspeh, da sem strojevodje saj nekoliko prepričal, da brez boja ne bo nič, in to je moja najveća sreća in uspeh, in si drugača ne želim. Meni se je posrećilo tudi, da ste se morali zadržati od gostilniške zabave do pol 2. ure, ker brez mene bi bili v eni uri gotovi. Na demagogije, intrige in fraze, ki so se izvajale, nisem smatral za potrebno na vse odgovarjati, ker drugače bi bilo lahko do polnoć skupaj. Ker me pa mislijo intriganti društva strojevodij kompromitirati v njihovom glasilu, doprinesem na tem mestu njihove demagogije in na žalost tudi izzivanje.

Ze v zaćetku navedenih poročil je omenil g. *Rupnik*, da so dandanes res slabe življenske razmere, ampak kdor si hoće pomagati, si lahko pomaga. On pravi: Jaz s svojo penzijo 560 Din tudi ne bi mogel živeti, ako ne bi znal pisati; ker pa znam pisati, sem z svojim življenjem zadovoljen in vsak, ki zna pisati, mu ni treba, da živi v slabem razmerju. Torej penzionisti, g. *Rupnik* je na strojevodjskem sestanku dne 18. septembra rekel: ker ne znate pisati, zato vam gre slabo. Ali ni to izzivanje? Taki junaki so zastopniki danes že obupanih strojevodij.

G. *Rupnik* si je predrznil reći na tem sestanku: Savez željezničarjev naj gre k voznim pralcem in po stranišćih iskat člane, ne pa k strojevodjem. Na to moram g. *Rupniku* tudi na tem mestu odgovoriti. Vozovni pralci in stranišćni čistilci so že organizirani ter se z njimi tudi ne postopa tako kakor s strojevodij. Vozovni in stranišćni čistilci še niso dobili v službi klofut, kakor strojevodje v onih krajih, kjer je smisel za razredne bojevne organizacije manjši in navdušenje za društvo strojevodij većeje. Vprašamo Vas, voditelje društva strojevodij: Katero pravice imaju še strojevodje od tistega časa, ko ste jih prevarili in potegnili iz razredne bojevne organizacije v nacionalno kapitalistično društvo strojevodij? Nobenih! Od časa, ko

je 90 odsto strojevodij včlanjeni u tem nacionalnem društvu — brez boja niso imeli najmanjšega uspeha — so največji sužnji od vseh drugih kategorij. Strojvodij se ne vrašča, ali bodo mogli plačati kazni; oni so kratkotalo obsojeni in basta. K izdelovanju turnusov se jih tudi ne pritegne več ter morajo voziti proti normalni. Danes, ko imamo najslabše stroje, premog in olje, se jim še vsili turnuse, ki so proti vsaki kritiki in zakonskim predpisom.

Ako si pogledamo kilometražo, ki jo dobivajo vlakovodje, sprevodniki in zavirači, je tako mala, da si te kategorije niti dovolj kruha ne morejo kupiti na progi, strojevodje in kurjači pa imajo za njihovo naporno službo 30 odstotkov manj. Naš Savez železničarjev je proti tej krivici vse podvzel, akoravno ni strojevodij v njem včlanjenih, kar je tudi vzrok, da ni imel uspehov, pač pa bi bilo moralo imeti uspehe društvo strojevodij, saj jih je v tem včlanjenih 90 odstotkov, ki se vedno s tem hvale in ki Vi vsaj to pridobili na kilometraži, kar imajo sprevodniki.

Povedati je treba končno tudi na tem mestu, da so bili strojevodje proti Vama, gg. Rupnik in Rodič, razburjeni, ker se jih šikanira radi čiščenja strojev od strani direktije. Nekateri strojevodje so trdili, da so to zakrivilili ljubljanski strojevodje. Društvo strojevodij zopet ni ščitilo strojevodskega ugleda in ni direktijo opozorilo, da strojevodje niso postavljeni za čiščenje strojev, in tudi to, da so današnji turnusi prestrogi, da ni mogoče kurjačem čistiti vzdolžne kotle in nositi zato odgovornosti ter kazni. Jako značilno je, kakšen odgovor je dal na to g. Rupnik. Rekel je: Ubijte vsakega tistega, kateri se bo plazil po kotlih! — Mi v razredno bojovni organizaciji vprašamo samo eno: kaj bi se zgodilo z našim funkcionarjem, ako bi se tako izrazil, če se ga zato preganja, ako zahteva samo človeško pravico?!

Tudi ta Rupnikov izraz so strojevodje takoj dobro premislili in sodili.

Končno Vas še vprašamo, zakaj se izstopne izjave iz društva strojevodij ne upoštevajo in se odteguje članarina proti volji strojevodij? —ič.

## Pokret železničara u Bosni.

Drugovi železničari u Sarajevu pregli su na živ rad oko širenja klasne svijesti i organizacije među tamošnjim železničarima. Sa tim zadatkom izradio je oblasni odbor saveza za Bosnu i Hercegovinu opširan pla i već je prišao njegovom izvodenju. Glavna pažnja posvećena je prosvetnom radu među železničarima sviju kategorija. Započelo se je kod radioničkih radnika, nu čim prilike dopuste taj rad će se proširiti i na ostale železničare izvan Sarajeva.

Pod konac prošlog mjeseca održane su dve prosvetne konferencije radnika, koje su bile vanredno posvećene. Na tim konferencijama govorili su drugovi Zima, Gjurić, Šubić, Veroneze i Hrkačević o značaju samostalne klasne borbe radničke klase, o značaju sindikalnih i prosvjetnih proleterskih organizacija itd. Ova razlaganja su svaki put naišla na opće interesovanje i pažnju i naše je uvjerenje, da je ovaj početni rad dobro plasiran. Sa takim radom će se i u buduću nastaviti i uvjereni smo, da korisni rezultati toga rada ne će izostati. Takim živim radom podići ćemo svijest radnika u potrebu samostalne klasne borbe, ojačati ćemo organizaciju a ojačanjem organizacije postižemo i nužan preduslov svakom našem poboljšanju i napredovanju.

Партизанство у сарајевској железничкој дирекцији.

Ових дана постављен је за пословоју у радионици један човек који је у радионици свега две године и који нема за тај положај апсолутно никакве квалификације. Овим његовим именовањем запостављен је читав низ старих радника, који су у радионици већ 20 и више година и који поседују све квалификације за то место. Међутим они нису кортеши владајуће партије — и зато им то место не може запасти. И док се тако новајлијама дају најбоља места, докле се старим радницима, који су у радионици живот оставили и ослабили, не дају лакши послови. Тако је ових дана један радник, који је у радионици већ 18 година, по препоруци лекара замолио да му се да лакши посао, али је одбијен с мотивацијом да га се не може преместити него једино — отпустити! Лепо признање за толикогодишњи рад, заиста!

У најновије време управа радионице практикује и то да своје раднике који су морали да отслуже војни рок или двомесечну вежбу не прима

натраг у посао, изговарајући се да прима на њихова упражњена места нове раднике, који долазе разним партијским препорукама. Зар то није врхунац партизанства?! То ће радионицу далеко довести.

**Položaj radnika u železničkoj radionici u Usori. — Aktiviranje podružnice Saveza B.-H. Železničara.**

Položaj radnika u železničkoj radionici u Usori neobično je težak ne samo zbog očajno niskih plata nego i zbog nečuvanih šikanacija kojima su oni izvrnuti sa strane raznih pretpostavljenih. Ti pretpostavljeni su najvećim delom korteši žute železničarske organizacije, koji radnike bilo milom bilo silom hoće da privedu toj organizaciji. Pri tome im oni obećavaju sve moguće, prikazujući tu organizaciju svemoćnom. Međutim radnici su uskoro uvideli da je ta organizacija samo na štetu radnika i počeli su je, ukoliko su u njoj bili organizovani, listom napuštati. To, međutim, nije išlo u račun žutim kaponjama i oni su počeli radnike na razne načine da šikaniraju kako bi ih opet naterali u svoju organizaciju. U tome šikaniranju naročito se iziće poznati poslovođa Mesečko, koji je zakleti neprijatelj klasne železničarske organizacije. Međutim svi njegovi napori da uništi tamošnju podružnicu Saveza B.-H. Železničara ostali su dosad, blagodarajući svesti radnika, bezuspešni.

To se najbolje videlo i po sastanku radnika železničke radionice koji je održan 9. XI. o. g. i na kome je izabran nov podružnički odbor, koji će produžiti življim radom na podizanju organizacije i popravljajući položaja radnika.

Želeći drugovima u Usori uspešan rad, mi žutima preporučujemo da naše članove ostave u miru, kao što i oni njih ostavljaju u miru.

## Delovni čas in odmori čeških železničarjev.

Osemurni delavnik je bil vpeljan na Češkem s 28. januarjem 1919, ker pa se na železnici čisti 8 urnik ni mogel vpeljati, se je določilo, da sme znašati delovni čas na 28 dni 192 ur.

Na čeških železnicaeh je zaposljeno sedaj 139.651 oseb in sicer:

v upravni službi	7.090 delov. čas 6 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> ur
v progovni službi	28.481 » » 8-11 »
v postajni in vozni	63.192 » » 8-10 »
v strojni službi	20.981 » » 8-9 »
v delavniški službi	18.814 » » 8 »
v materijal. skaldišču	891 » » 8 »
tiskarna-razsvetljava	202 » » 8 »

**A. Delovni čas v strojni in vlakospremi službi:**

Delovni čas je določen s 192 urami na 4 tedne. V delovni čas se računa:

1. Pripravljenost: strojno osobje, vlakovodja in manipulant eno uro pred odhodom vlaka, ostalo vlakospremno osobje pol ure; na lokalnih železnicaeh za celo skupino pol ure.

2. Vožnja z vlakom po voznem redu: (Zamude vlakov se ne vračunajo v službeni čas in ne plačajo s čezurnim delom; pri ponavljajočih se zamudah istega vlaka se primerno izpremeni vozni red).

3. Posebna dela: Za strojevodje po prihodu vlaka v končno postajo, ako sami odstranijo stroj pol ure, ako pa to naredi posebna skupina pa le 20 minut; vlakospremno osobje za predajo vlaka četrt ure a to le na glavnih progah.)

4. Za šolanje se računa mesečno 2 ure v delovni čas.

5. Vožnja po vlak ali brez vlaka domov se računa v službo.

6. Pomožna dela: (strojevodje: predkurjava vlaka, držanje pare se računa v službo, za pranje lokomotive se računa 5 ur; vlakospremno osobje pa na pr. ako mora pred odhodom vlaka vršiti premik itd.)

### B. Postajna služba:

Delo postajnega osobja sestoji iz faktičnega dela in pripravljenosti (Dienstbereitschaft). Ako pa je poleg faktičnega dela še pripravljeno, se sme delovni čas podaljšati čez 192 ur to pa le v slučaju, ako faktično delo na 4 tedne ne doseže 144 ur.

Kdor vrši le dnevno službo ter pisarniško osobje na postajah dela 8 ur.

Progovna služba: Za progovne čuvaje veljajo isti predpisi kot za postajno službo. Progovni delavci delajo 8 ur dnevno.

Turnusi: Strojno osobje: Delovni čas za eno vožnjo vračunavši predpripravo in odstavitev lokomotive sme znašati največ:

pri brzovlakih 9 ur,  
pri osebnih vlakih 11 ur,  
pri tovornih vlakih in pri rezervi 14 ur,  
na lokalni železnici 16 ur.

Turnusi so mejeni tako, da mora imeti po 12 urah službe 24 ur odmora, po vsaki 4 turi pa 36 ur.

Vlakospremna služba: Delovni čas za vožnjo v eno smer ne sme prekoračiti 12 ur, le v najmanjših slučajih sme doseči 14 ur, na lokalni pa do 16 ur.

Ako so turnusi urejeni tako, da se po prihodu v končno postajo prevzame takoj vlak za nazaj, potem mora imeti osobje v tej postaji najmanj 2 uri odmora, vendar pa celokupna služba od odhoda iz domicilne postaje do povratka nazaj v tem slučaju ne sme presegati 18 ur.

Rezerva je dodeljena v turnus in sicer znaša do 10 odstotkov celokupne službe. Zadnji dan rezerve se porabi za šolanje.

Postajno osobje: Na postajah z dnevnim in nočnim prometom so vpeljani turnusi 12-24 s spolniti, da imajo po vsaki 4 turi 36 ur prosto.

Lampisti delajo po možnosti dnevno službo 8 ur enako snazilci voz. Ako so med delom velike pauze se sme podaljšati delovni čas do 12 ur.

Kot predpisano delo za en dan se smatra za kretnike in blokovnike odprava 24 vlakov.

### Odmori:

Strojno in vlakospremno osobje: Normalno znaša odmor po eni turi 10 ur v domicilni in 6 ur v končni postaji.

Postajno osobje dobi v eni turi odmor ene ure; enako dobi progovni obhodnik po izvršenem obhodu dnevno najmanj 2 uri, po nočnem obhodu pa najmanj 8 ur odmora.

### Prosti dnevi:

Strojno in vlakospremno osobje mora dobiti vsake 3 tedne najmanj enkrat neprekinjeni 32-urni odmor; postajno osobje, ki dela dnevno službo po 8 ur mora dobiti enkrat tedensko prosti dan 32 ur (po možnosti nedeljo), oni ki delajo v turnusu pa najmanj enkrat na vsake tri tedne po 32 ur.

Progovni obhodniki dobe enkrat tedensko 32 ur, s pripombo, da mora vsaki tretji teden ta prosti dan pasti na nedeljo; progovni čuvaji, ki pa delajo službo v turnusu pa dobe vsaki tretji teden po 32 ur prostega dneva.

### Redni dopust:

Delavci letno 6—8 dni, poduradniki in slugi 8—21 dni, gazisti (poslovođe, strojevodje, itd.) 8—32 dni, uradniki 8—40 dni.

## Elzner in Ogrin morata priti nazaj v službo.

Dokazano pred sodiščem, da obustave dela ni bilo. S. Vuk obsojen na 3 dni in Din 150 kazni le, ker je prekoračil mero kritike.

Danes 15. dec. tl. se je vršila pred mariborskim okrožnim sodiščem javna razprava proti s. Vuku po tiskovnem zakonu radi krive obdolžitve in žaljive ravnatelja Knježevića v našem listu, kjer smo poročali, da je navadna laž argumentacija uprave, da sta Ogrin in Elzner povzročila obustavo dela ter s hujskanjem ostale delavce pripravila, da so delo zapustili. Podrobni potek razprave, te-

kom katere se je ugotovilo, da sta bila oba sodruža po krivici odpušćena prinesemo prihodnjč.

Sodrug Vuk je bil sicer obsojen, vendar samo radi tega, ker smatra sodišće, da je bil izraz »čisto navadna laž« preoster in da je šel preko dopustne kritike.

Pri razglasitvi sodbe in utemeljevanju je predsednik senata izjavil dobesedno: »Ako bi obtoženec rabil milejši izraz na pr. to ne odgovarja istini bi najbrže sploh ne prišel pod obtožbo.

## Internacionalni pregled.

Francoski železničarji in obratne nezgode.

Zadnje veliko železniško nesrečo (iztirjenje ekspresa Paris—Pirineje) je fanco-sko dnevno časopisje tolmačilo tako, kot bi se šlo za sabotažo železničarjev.

Francoska železničarska federacija je tem povodom postavila sledeće zahteve:

Osobje, ki največkrat pade kot žrtev povodom nesreć, ali pa se nanj zvali kriv-

da za nezgode, zahteva od družb in oblasti, da ukrepe vse korake, da se zaščiti varnost potujoćega občinstva in osobja. V to svrhu naj se poenostavijo in zjednačijo varnostne naprave in predpisi, imenujejo delavski zastopniki pri železniški policiji, vpočkije delavske zaupnike k vsaki preiskavi nezgod tako na licu mesta kot pri administrativnem postopanju, obvezno vpelje avtomatično spenjanje voz in skliče povetovanje z zastopniki organizacij radi sprejema varnostnih odredb za preprečitev nezgod.

## Jugoslawien.

(Komunique der ITF, Amsterdam.)

Das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen ist eines der vielen Länder, welche sich für fortschrittlich, demokratisch etc. ausgeben. Es besitzt eine bewundernswerte soziale Gesetzgebung auf dem Papier, und die Zahl der Abkommen der internationalen Arbeitskonferenzen, die es ratifiziert hat, flösst Erfurcht ein. Das alles aber ist Schein, hinter dem Rückständigkeit, Konservatismus und Reaktion versteckt sind, während die Arbeiterbewegung, die einzige Macht, welche diese ausgezeichnete Gesetzgebung zu praktischer Auswirkung bringen könnte, von den Behörden verfolgt und in ihrer Entwicklung auf alle mögliche Weise gehemmt wird.

Angeblich richtet sich die Verfolgung gegen die »Kommunisten«, doch in Wirklichkeit ist dies nur ein Vorwand, um die Arbeiterbewegung als Ganzes zu bekämpfen.

In der Schrift, welche die Internationale Transportarbeiter-Föderation anlässlich der Besprechung des Koalitionsrechtes auf der letzten Internationalen Arbeitskonferenz in Genf herausgegeben hat, wurde aufgezeigt, was für ein glatter Schwindel das verfassungsmässige Koalitionsrecht der jugoslawischen Eisenbahner ist. Unter Berufung auf ein Vorschrift in einem alten, aus dem Jahre 1867 datierenden österreichischen Gesetz, das sonst nicht in seinem ganzen Umfange in Kraft ist, hat die Regierung die Genehmigung der Satzungen der jugoslawischen Eisenbahnerorganisation versagt und in der Fortführung der Verbandsgeschäfte gehemmt.

Dieses Verbot wurde nach den seitens der ITF in Belgrad und Genf erhobenen Protesten und den Vorstellungen der angeschlossenen Organisationen bei den jugoslawischen Gesandtschaften in den verschiedenen Ländern formell aufgehoben. Das sah demokratisch und vernünftig aus, in Wirklichkeit bedeutete dies aber nur, dass das offene Verbot durch Verfolgung in der Form von Massregelung des ersten Verbandsangestellten ersetzt werden sollte. Versetzungen, Entlassungen und Straf-massnahmen aller Art waren an der Tagesordnung.

Das ITF-Sekretariat erhielt nun die Nachricht, dass der Sekretär des Hauptvorstandes der jugoslawischen Eisenbahnergewerkschaft nach einer Versetzung im vorigen Jahre nun ohne jeglichen Grund aus dem Eisenbahndienst entlassen worden ist. Die Verwaltung hofft nun wahrscheinlich, den Verband, der sie so sehr an ihrer vorsintflutlichen Einsparungspolitik und ihren mit der Kommerzialisierung der Eisenbahner im Zusammenhang stehenden Intrigen gehindert hat, los zu sein.

Wir können aber heute schon prophezeien, dass sie wenig Grund haben wird, sich darüber zu freuen. Die ITF und ihre angeschlossenen Organisationen werden ihre jugoslawischen Kameraden nicht im Stich lassen und der entlassene Sekretär wird jetzt wohl mehr denn je für die Organisation arbeiten können.

Der Arbeiterklasse der ganzen Welt ist es klar, dass die Scheindemokratie und der Scheinfortschritt Jugoslawiens nun kein Haar besser ist als die Politik der reaktionärsten und rückschrittlichsten Staates.

### Mednarodna zveza krščanskih železničarjev,

kateri pripada tudi »Prometna zveza iz Maribora«, je imela pred dobrim mesecem kongres v Budimpešti, na katerem se je zlasti konstatiralo propadanje »rdećih« internacional ter zmoglavni pohod krščanskega socializma, ki bo kmalu obvladal ves svet. Delegat »Prometne zveze« iz Maribora je na tem kongresu poročal glasom poročila v »Slovencu« o razmerah v Jugoslaviji sledeće:

V naši državi se dobro razvija ideja krščanskega solidarizma. Mlada organizacija je že večkrat uspešno posredovala za svoje člane. Vodstvo »Prometne zveze« je delavno in odločno, njeni člani so zavedni. Največ podpore imamo pri Slovenski ljudski stranki in njenem Jugoslovanskem klubu. Mi smo del osrednje organizacije Strokovne zveze, katere podpira železničarje v največji meri.

Predsednik kongresa je govorniku čestital in poudaril, da je taka mala pa živa in trdna organizacija veliko boljša, ker je po mišljenju enotnejša, kakor velika, ki ne dela po določenih ciljih. Takoj nato se je jugoslovanska organizacija soglasno sprejela v Mednarodno zvezo krščanskih železničarjev in čestnih železničarjev. Predsednik je naznanil, da je s tem organizacija sprejeta kot stalna članica mednarodne zveze.

Pridobili so si s tem možnost, da bodo lahko brezplačno pošiljali delegata na seje svoje mednarodne zveze. Veliko bistroumnost teh gospodov pa kaže sledeće sklepanje:

Delegat Luksemburške je predlagal, da se tovorni promet od nedeljah in praznikih omeji, da zamorejo železničarji obiskati cerkev. Ker pridejo vpoštev vse evropske države, se je sklenilo, da se zadeva predloži mednarodnemu delovnemu uradu v Ženevi, oziroma v Amsterdamu.

Francoski delegat je predlagal počivanje dela na železnicaeh ob sobotah popoldne in ob nedeljah. Nemški delegat je bil mnenja, da je v Nemčiji popolno ustavljenje prometa ob nedeljah nemogoće, ker gre čez Nemčijo samo enega dne okrog 100.000 vagonov tranzitnega prometa. Samo mesto Berlin dobi na dan 100 vlakov mleka. Nemčija od tega živi in plačuje reparacije. Holandski delegat je izjavil, da je na Holandskem že delo-

ma ustavljen nedeljski tovorni promet. Ustavitev osebnega prometa ob nedeljah je zasedaj seveda nemogoča. Sicer imajo holandski železničarji en dan na teden (po možnosti nedelja) prost.

Ako bi gospodje res imeli pred očmi *interese železničarja*, bi zahtevali izvajanje čistega osemurnika, starostno, nezgodno in bolniško ter brezposelno zavarovanje. Tu se pa vidi, da se jim je šlo le za tem, da ne bi kak železničar zamudil ob nedeljah maše in krščanskega nauka, čeprav bi moral za to med tednom potegniti.

Konec poročila o njih kongresu pa se glasi:

*Večerja dne 29. septembra, katero je priredilo budimpeštansko županstvo, se je razvila v krasno manifestacijo krščanskega mišljenja železničarjev iz vseh evropskih držav. Navzoči so bili mestni župan, dva ministra, visoki železničarski funkcionarji, zastopniki oblasti in časnikarji. — Upamo, da bodo naši železničarji, sedaj uvideli, kdo največ dela zanje in kje bodo dobili največ opore za svoje pravične zahteve. Zato naj vsi pristopijo k Prometni zvezi!*

Mi k temu poročilu dodamo, da se je kongres in »večerja« vršila v Budimpešti, kjer vlada največja reakcija, kjer so zatrte vse razredne delavske organizacije, kjer na tisoče sodrugov trpi v ječah zato, ker so se borili za osnovne delavske pravice. Prometna zveza pa si najbrže šteje v čast, da je njen delegat prisostvoval večerji, kjer so bili zastopani glavni predstavniki tega protidelavskega kurza.

#### Konflikt na čeških železnicah.

Pasivna rezistenca na čeških železnicah se je izvajala od 2. do 9. nov. t. l. Ko so se začele občutne posledice pasivne rezistence, so se začela ponovna pogajanja med organizacijami in ministrskim predstnikom, ki je ponudil za nadaljnja pogajanja sprejemljivo platformo. Ves čas do 1. dec. t. l. so bili vsi strokovni listi pod cenzuro in niso smeli prinašati poročil o poteku pasive. Pogajanja doslej še niso zaključena.

Francoski železničarji zahtevajo moderno starostno zavarovanje.

Na francoskih železnicah (katere so last več privatnih družb), so bili doslej zelo različni predpisi o starostnem zavarovanju, ker je vsaka družba tolmačila zakon po svoje, kolikor le mogoče v škodo osobju. Organizacija je predložila upravni svetu francoskih železnic in ministru za javna dela projekt novega zakona ter je uvedla tudi politično akcijo s tem, da je ta projekt, podpisan od 200 poslancev, predložila parlamentu v zakonitev. V parlamentu projekt še ni prišel na dnevni red, vendar se čuti vpliv te akcije že pri železniških družbah, ker so že vpeljale za vse proge *enotno* ureditev penzij. Odslej se bodo penzije odmerjale na podlagi povprečnega zaslužka zadnjih treh let (dose-daj 6 let). Poleg tega se bo upoštevalo v osnovno za odmero penzije tudi 25 odstotkov draginjske doklade ter se bo gotovim eksekutivnim kategorijam odmerila najvišja penzija tudi pred dosego predpisane starostne dobe. (Doslej je moral vsak za polno penzijo poleg predpisanih službenih let imeti tudi predpisano starost.)

## Iz centrale.

### Popravek.

»Glasnik stručnog ložaca« je v številki 11 od 12. nov. 1927 prinesel uvodni članek pod naslovom »konferencija o komercijalizaciji državne železnice«, v katerem napačno informira svoje čitatelje, češ da je konferenco dne 25. sept. 1927 v Ljubljani sklical trgovska in obrtna zbornica. Resnici na ljubo ugotavljamo, da je ta informacija napačna, ker je to konferenco sklical in vodil »Savez železničarjev Jugoslavije«, ki je tudi izdelal projekt resolucije, ki je bila na konferenci sprejeta.

### Zadnji »Glasnik železničara i bro-dara«

prinaša v slovenskem delu tudi lep dopis, da se »zamorec« Blaž (s. Blaž Korošec) pere ter ugotavlja, da se po Blaževem izstopu iz »Zveze«, njih (nacionalna) organizacija lepo kristalizira. Radi jim verjamemo, ker vidimo to »kristaliziranje« iz pristopnih izjav, ki jih vsak mesec dobimo lepo število in na katerih stoji v rubriki: »Dosedaj član organizacije.« Odgovor »Dosedaj član Zveze«.

Mi jim to kristaliziranje privoščimo ter v interesu železničarjev pričakujemo, da se bo »Udruženje« vsaj v Sloveniji v kratkem času popolnoma skristaliziralo.

Sodrug Blaž Korošec pa bo dal »Udruženju« v najkrajšem času priliko na primernem mestu dokazati »zlobnost, puhlo modrost, neznačajnost« ter ostale krilatice dotičnega članka.

### Železniški koledar za leto 1928.

Vse one podružnice, ki koledarja doslej še niso razprodale, opozarja-

mo, da nam koledar, v kolikor ga ne bodo mogle prodati, ob prvi priliki vrnejo, da ga pošljemo onim podružnicam, ki ga še zahtevajo.

Opozarjamo vse podružnice, da koledar obračunajo najkasneje tekom januarja 1928.

### Strokovna šola.

Zavedajoč se velike važnosti izobrazbe članstva je »Savez železničarjev« sklenil upeljati strokovno šolo in sicer najprvo na sedežu centrale v Ljubljani, a kasneje po možnosti krajše večerne tečaje tudi v vseh večjih centrih.

Ni namen saveza v tej strokovni šoli si vzgojiti le agitatorje, ampak v prvi vrsti nuditi vsem bolj eksponiranim članom (odbornikom sekcij, zaupnikom) ter sploh vsem, ki se za pokret zanimajo, osnovno izobrazbo o temeljnih delavskega gibanja, bodočih nalogah, istočasno pa jih tudi vzposobil, da bodo v stanu, na vsako vprašanje članov o njih zadevah, pravicah, službenih nedostatkih, dati pravilne in dobre informacije.

Važna naloga te strokovne šole pa bo tudi pripraviti ono osobje, ki stoji pred izpiti, na izpite in jim tako pomoči do nastavitve.

Z rednimi predavanji se bo začelo takoj po novem letu, prvi sestanek vseh, ki se zanimajo za strokovno šolo, pa se vrši v prostorih centrale na Turjaškem trgu 2/II v četrtek, dne 22. dec. 1927 ob 7. uri zvečer. Ta dan se bo določil čas, kraj in red predavanj ter se bodo sploh uredila vsa pripravljala dela.

Dolžnost vseh odbornikov sekcij, zaupnikov je, da se tega sestanka udeležijo in pripeljejo seboj čim več članov.

Šola bo brezplačna in bodo vsi stroški že poravnani s članarino, ki jo plačate organizaciji. Upamo, da bodo vsi sodruzi z vpeljavo strokovne šole zadovoljni ter bodo ta korak centrale bolj pozdravili, kakor pa če bi osnovali kako »plesno šolo«, kot delajo nekatere druge organizacije.

Centralna uprava SŽJ.

### Prošnje za podpore in posmrtnine.

Vedno večkrat se dogaja, da prihajajo prošnje za podporo direktno na centralo, ki jih mora šele vračati podružnicam v izjavo, kar povzroča nepotrebne stroške ter tudi zavleče rešitev.

Vsled tega opozarjamo vse, da vsako prošnjo za podporo ali posmrtnino pošljejo potom svoje podružnice, ki jo opremi z vsemi potrebnimi podatki.

Zahvale o prejetih podporah centrale ne priobčuje vsled pomanjkanja prostora v listu in tudi vsled tega, ker itak vsako četrtletje priobčimo skupen seznam izplačanih podpor.

SŽJ.

### Slike kongresa.

Nekatere podružnice, ki imajo lastne lokale, do danes še niso naročile sliko zadnjega kongresa.

Opozarjamo vse na to, da si slike do novega leta naroče, da zamoremo obračun zaključiti.

### Vsem podružnicam.

Vsako premostitev člana v drugo jedinico je takoj javiti centrali ter po možnosti sporočiti tudi novi naslov.

SŽJ.

### Ljubljanskim železničarjem!

Ali ne veste, da obstoji v Ljubljani v Gradišču št. 2 knjižnica kulturno prosvetnega odseka Delavske zbornice, ki je že danes krasno spopolnjena v raznih panogah. Ali ne potrebujete več izobrazbe in spopolnitve? Ali ne privoščite Vašim otrokom in ženam primerno knjigo bodisi za zabavo ali pouk?

Sami si knjig ne morete kupovati, ker so predrage. Upišite se v knjižnico delavske zbornice, kjer dobite vsakovrstne knjige proti najnižji izposojevalnini.

### Ali že veš,

da si knjižnica prosvetnega odseka Delavske zbornice nabavlja vedno nove leposlovne in poučne knjige? Razen tepih romanov in povesti dobiš vse nove pomembne

knjige o socialnih, narodno gospodarskih in tehničnih vprašanjih. V kratkem času po izdaji tiskanega seznama si je knjižnica nabavila med drugimi sledeča poučna dela:

#### a) Delovna znanost:

Handwörterbuch der Arbeitswissenschaft. Doslej so izšli štirje zvezki. To je zbirka znanstvenih razlag in definicij vseh pojmov iz delovnega procesa, socialnega vprašanja itd.

#### b) Socialna politika. — Delovno pravo:

Iz te panoge ima knjižnica sledeča sijajna dela znanega Kaskela: Hauptfragen des Tarifrechtes, Arbeitsrecht, Akkordlohn.

#### c) Racionalizacija dela in delavstvo:

O tem velevažnem vprašanju se je pri nas že precej pisalo — toda izčrpnega malo. Vsak strokovni zaupnik naj preštudira to-zadevno izčrpnno delo dunajske Delavske zbornice: Rationalisierung, Arbeitswissenschaft und Arbeiterschutz. 300 strani obsegajočo knjigo krasi 56 slik. Isto vprašanje obravnava tudi knjiga: Amerikareise deutscher Gewerkschaftsführer.

Vodilnim zaupnikom priporočamo, da si prav tako izposodijo sledeče knjige, ki obravnavajo isto vprašanje — z več ali manj kapitalističnega stališča: Tänzler: Aus dem Arbeitsleben Amerikas, Müller: Soziale und technische Wirtschaftsführung in Amerika, Birnbaum: Organisation der Rationalisierung.

#### d) Narodno gospodarstvo:

Kdor ima osnovno narodno-gospodarsko znanje, bo s pridom čital razpravo priznanega Cassela o značaju in vzrokih revščine narodov. Cassel je napisal to razpravo na mednarodno gospodarsko konferenco v Ženevi. Naslov knjige je: Cassel. Neuere monopolistische Tendenzen in Industrie und Handel.

Knjižnica ima tudi zbrana poljudna dela Diehla in Momberta.

Omenimo naj še dva angleška nacionalna ekonomista: Dalton: Einführung in die Finanzwissenschaft; Robertson: Produktion.

#### e) Rusija:

O sodobni Rusiji ima knjižnica med drugim objektivno pisano knjigo katoliško-konservativno orientiranega Rohana: Moskau in Fülöp-Miller: Der heilige Teufels Rasputin (bogato ilustrirano). Fülöp-Millerja poznajo oni, ki so čitali njegovo knjigo »Lenin und Gandhi«. Nadalje imamo Kischka in Woiskopfov »Umsteigen ins 21. Jahrhundert.«

#### f) Druge države:

Dogodke na vzhodu, angleško kolonialno politiko in revolucijo probujajoče se Azije nam razložita preveda organizatorja kitajske revolucije Sun-Jat-Sena: 30 Jahre chinesische Revolution in Die Grundlehren von dem Volkstum.

Angljo in njeno politiko osvetljuje Kircher Rudolf, Engländer: Menschen, Gestalten, Politik, Pressmagnaten etc.

#### g) Psihologija delavca

obrnava z marksističnega stališča Hermes Gertrud, Die geistige Gestalt des marxistischen Arbeiters. S katoliškega stališča pa Kautz Heinrich: Im Schatten der Schloste.

V Mohorjevi družbi izišle poučne knjige: Pitamic: Država, Pirjevec: Slovenski možje, Steska: Slovenska umetnost in vsa druga dela v slovenskem jeziku so seveda v knjižnici. Vsem delavcem priporočamo končno v centralnem tajništvu Delavske zbornice izišlo knjigo: Ishrana človeka sa socialnog i fiziološkog gledišta. Knjižnica s svojo izbiro najboljših del vseh smeri nudi delavskemu zaupniku možnost, da se res izobrazi in utrdi svoj enazore s tem, da čuje obe plati zvona.

Delavci, obiskujte svojo knjižnico!

Prosvetni odsek Del. zbornice.

**Sibirski punt.** V kratkem izide Pavla Dorohova roman »Sibirski punt«, ki popisuje velike dogodke iz ruske revolucije, katere desetletnico je ruski narod ravnokar obhajal. Delo je eno izmed najboljših iz revolucionarne ruske literature skrajno napeto in zanimivo. Knjigo je prevedel Ivan Vuk predgovor pa je napisal mladi književnik Bratko Kreft. Že danes opozarjamo vse sodruge, da knjigo naroče. Primerna je tudi za novoletno darilo je opremljena z lepo naslovno sliko. Stane samo 15 Din in se naroča pri upravi Proletarske knjižnice, Ljubljana, Karla Markga trg 2/II. Delavci in kmetje, podpirajte svojo literaturo!

## Posmrtnina in podpora.

Od avgusta 1927 pa do 31. decembra 1927 se je podelila članom

#### a) Posmrtnina:

	Din
Lavrič Franc, profesionist v kurilnici I, Ljubljana, po umrli ženi	250.—
Jarh Alojzij, kretnik, Videm-Krško, njegovi vdovi	500.—
Jevnikar Karl, premikač, Ljubljana, njegovi vdovi	700.—
Verhovc Franc, prog. odh., Zidani-most, njegovi vdovi	700.—
Fridau Jakob, premikač, Maribor III, njegovi ženi	500.—
Schwarz Martin, prog. paznik, Limbuš-Bistrica, po umrli ženi	200.—

Bajt I., profes. kurilnice I, Ljubljana, njegovi vdovi	500.—
Hubman Alojzij, kovač, Maribor I, po umrli ženi	450.—
Starček Ivan, premikač, Brezovica, po umrli ženi	500.—
Baraga Ivan, železniški čuvaj, Brežice, po umrli ženi	500.—
Hebein Josip, vozni mazač, Zalog, po umrli ženi	250.—
Mihovec I., sprevodnik, Ljubljana, gor. kol., njegovi vdovi	500.—
Verovnik Franc, progovni delavec, Vuzenica, po umrli ženi	250.—

#### b) Podpora:

Škerjanec Franc, skl. pom. sluga, Ljubljana	300.—
Jernejčič Franc, skladiščni delavec, Ljubljana	300.—
Trošt Ivan, kretnik, Ljubljana	200.—
Sebastian Julijus, Zagreb	200.—
Dobič Martin, plesk. pomočnik, Maribor I	100.—
Jakopič Valentin, pleskar, kurilnica II, Ljubljana	200.—
Počivalnik Valentin, progovni delavec, Dravograd	150.—
Jelen Anton, premikač, Celje	300.—
Cimerman Josip, zavirač, Ljubljana	200.—
Ungar Franc, sprevod., Ljubljana	200.—
Sauperl Ferdo, Maribor I	100.—
Valenček Ferdo, ključav., Maribor I	100.—
Žargi Alojz, ključavničar, Ljubljana, gor. kol.	200.—
Zupančič Anton, progovni delavec, Trbovlje	250.—
Ramsak Jože, delavec, Brezno	200.—
Agić Milan, delavec v kuril., Niš	200.—
Kajnc Franc, premožar, Pragersko	100.—
Lušetič Avgust, vlakovodja, Zagreb	250.—
Ziringer Franc, pom. del., Maribor I	300.—
Pfeifer Franjo, pom. del., Maribor I	250.—
Tomič Filip, ključavničar kurilnica I, Ljubljana	200.—
Cvetkovič Ivan, tesar, Brežice	200.—
Čop Karel, pomožni delavec, Sevnica ob Savi	200.—
Ernecl Franc, železniški zidar, Poljčane	200.—
aRkovič I., prog. del., Jasenovac	150.—
Klinar Franc, delavec, Lesce	100.—
Mori Tomaž, progovni delavec, Vuzenica	200.—
Perat Franc, kurilnica II, Ljubljana	300.—
Šuster Štefan, tesar, Maribor I	250.—
Lončarič Lovrenc, zavirač, Ljubljana, gor. kol.	150.—

#### c) Brezposelne podpore:

	Din
Vežjak Lenard, delavec, Brezno	200.—
Kupertič Lenard, progovni delavec, Brezno	200.—
Ogrin Leopold, ključavničar, kurilnica II, Ljubljana	500.—
Elsner Ivan, ključavničar, kurilnica II, Ljubljana	500.—

#### d) Zavarovalnina koledarja 1927 ponesrečenim železničarjem:

	Din
Verhovc Franc, Zidani-most, vdovi	250.—
Jevnikar Karl, Ljubljana, vdovi	250.—
Jarh Alojzij, Videm-Krško, vdovi	250.—
Mihovec I., Ljubljana, vdovi	250.—
Vrbanič I., Čakovec, vdovi	250.—
Skupaj	14.550.—
Do konca julija 1927 izplačano	65.175.—
Vsega skupaj	79.725.—

### Vsem podružnicam v vednost.

G. Gorše Franc je pristopil v »Savez železničarjev« povodom ujedinjenja iz tedanje »Prometne zveze«. Tedaj je nastopila v »savezu« službo tudi njegova hčerka. V drugi polovici novembra 1927 je bila njegovi hčerki vsled štedenja pri izdatkih za pisarniško službo odpovedana služba in dne 1. dec. 1927 je g. Gorše poslal sledeči dopis: »Izjavljam, da z današnjim dnem odstopam od Saveza žel. Jugoslavije. Franc Gorše.«

Obveščamo vse sodruge, da gosp. Gorše ni več član saveza.

Centralna uprava SŽJ.

## Pridobivajte nove člane za našo organizacijo!

# KARO

nepremočljivi jesenski in zimski čevlji vseh vrst

## DRAG. ROGLIČ

MARIBOR, KOROŠKA C. 19

Pri osebнем nakupu tudi plačilne ugodnosti.