

Izhaja vsakega 1. in 15. v mescu. — Naročnina znaša celoletno 25 Din, polletno 12 Din 50 para, četrtno 6 Din, mesečno 3 Din. — Posamezna številka stane ----- 1 Din 50 para. -----

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

Upravništvo in uredništvo v Ljudskem domu, Maribor, Ruška cesta 7. — Dopisi morajo biti frankirani in podpisani. — Rokopisi se ne vračajo. — Reklamacije ----- poštine proste. -----

Št. 2.

Maribor, dne 15. januarja 1923.

Leto XV.

Bilanca železničarja.

Skušnje vsakega dne so nauk za jutri. Skušnje enega leta so šola za bodočnost. Vsak, kdor se hoče nekaj naučiti, mora potegniti črto med včeraj in danes, da zbere izkustva enega celega leta ter se okoristi z njimi v bodočnosti. Zato se delajo bilance.

Bilance niso samo trgovske računske, marveč tudi politične, ekonomske, socialne. Kakšna je železničarska bilanca? Kakšna so izkustva s katerimi nas je oblagodarilo staro leto? Od prevrata sem je usoda železničarja enaka — bedna. Položaj železničarjev je vedno slabši. Tekom leta se je pa še mnogo poslabšal, ter postal naravnost nevaren. Cela vrsta zajamčenih pravic ter ugodnosti — v kolikor jih niso železničarji že prej izgubili, so jim bile v tem zadnjem letu odvzete in uničene. Z ozirom na plače in druge ugodnosti so bili železničarji nekoliko na boljšem od drugih delavcev, kar je bilo z ozirom na težjo službo ter nevarnost upravičeno. Danes vsega tega ni več. Ostalo je samo še težko delo, težje kot kdaj prej, ampak plače železničarjev so danes mnogo slabše, kot najslabše plačenih delavcev drugih panog. Tudi ugodnosti so šle, ne da govorimo o ponosu železničarjev, ki so se radi pobahali: »jaz sem železničar!« Po vojni se železničar v resnici sramuje svojega poklica. Minulo leto je revščino železničarja povečalo ter ustvarilo še slabšo bilanco.

In zakaj je železničarska bilanca tako slaba? Zakaj je bilanca vse drugih delavcev in nameščenecv boljša od železničarske? Vsi delavci in nameščenici v drugih privatnih podjetjih so boljše organizirani. In zakaj? Za to, ker so oni prepričani o nauku, ki ga uči socializem: da je današnja družba razredna v kateri ni pravice. V današnji družbi imamo bogate, ki malo ali ničesar ne delajo, marveč žive od dela drugih; a na drugi strani one, ki ničesar ne posedujejo, ki pa celo svoje življenje pridno delajo za tiste prve, za bogate. Od svojega dela dobivajo delavci le toliko, da komaj ohranijo golo življenje, med tem ko prvi kupčijo ogromna bogastva. Ako hočejo delavci dobiti od svojega dela čim večji del ali vsaj toliko, da bi mogli s svojimi družinami bolj udobno živeti, se morajo organizirati. Potom organizacije se bojujejo proti izkoriščevalcem, proti buržuaziji. Kolikor je delavska organizacija močnejša, toliko so njeni uspehi večji.

Brez organizacije se ne more ničesar doseči, ker je neorganizirani delavec brez moči nasproti svojemu razrednemu nasprotniku. Slaba organizacija ravnotako ne more dosti doseči, kakor ne slaba vojska proti močnemu in dobro oboroženemu nasprotniku. Vsi delavci, ki so bili in so dobro organizirani, so se borili in so dosegli zvišanje plač in skrajšanje delovnega časa. Za to so danes daleč pred železničarji. In železničarji? Oni so mislili, da so nekaj drugega kot ostali delavci in nastavljenici: da jih ne izrablja kapitalizem kakor vse ostale in da njim ni

treba biti organiziranin, da bi se bojevali za boljše življenje.

Mislili so, da bodo dobro živeli od milosti delodajalca. Sedaj so uverjeni, da ni tako. Stari pregovor pravi: vsak je svoje sreče kovač. Oni, ki so dobro organizirani, so si srečo dobro skovali. Železničarji so slabo organizirani, v tem ko so drugi dobro kovali, so oni slabo kovali. To je skušnja minulega leta. Ta skušnja nas uči, česa ne smemo in kaj moramo storiti. Naša bilanca ni le negativna, marveč ima tudi svojo pozitivno stran. To je žilavo in vztrajno delo našega Saveza, ki je kot vedež bodočnosti na vse strani širom cele države budil, dvigal, prepričeval in pozival na razredni boj vse brezpravne železničarje. To delo Saveza je rodilo izvrstne rezultate. Ni železničarja, ki tekom leta ne bi bil slišal o Savezu in njegovih vztrajnih akcijah za interese vseh. Ni ga tistega, ki ne bi bil imel v rokah našega lista »Železničar«, kot svojega zvestega sodruha in svetovalca. Žilavo delovanje Saveza je očvrstilo stare borce in našlo tekom leta novih. Razredna zavednost med železničarji si je napravila daljnega razmaha in pripravila teren, da v novem letu pokažejo akcije še več žilavosti in uspeha, a vrste Saveza, da se okrepijo s pristopom nadaljnjih novih borcev.

Mnogo je še železničarjev izven organizacije. Vse te je treba prepričati, da je njihova rešitev samo v razrednem boju. V novem letu nas čaka nova pragmatika.

Kakšna bo? Takšna kakršno zaslužimo. Če ne bomo zahtevali, da sami pri njej sodelujemo, nam jo bo skrojil naš delodajalec sam. Ni dovolj samo zahtevati, da naj pri pragmatiki sodelujemo, ker se takih zahtev ne sliši in se jih prezira, ako za njimi ne stoji sila močne organizacije, ki je v položaju svoje zahteve podpreti z odločnim nastopom. Kakšna pragmatika je že pripravljena za nas, to že vemo. In če se proti temu projektu ne organiziramo za borbo, tedaj bo tudi postal zakon.

Kaj moremo storiti? Naj bo vsak organiziran železničar trden in neomahljiv v svoji dolžnosti, naj ne opusti nobene priložnosti, da ne bi opozarjal svojih sodrugov na nevarnosti, ki nam pretijo; naj dela na to, da ne bo nobenega železničarja, ki bi ne bil organiziran, naj razširja razredno zavest v najširše vrste — to je edina pot, po kateri se pride v boljšo bodočnost.

Kovač dobre bodočnosti za železničarje pa more biti samo dobro izgrajena organizacija železničarjev in to je samo Savez železničarjev Jugoslavije. Organizirajmo se! Naj nam bo to klic v novo nastopajočem letu, da bi popravili ono, kar smo zamudili, oziroma opustili v minulem in da ne bi prezrli nevarnosti, ki nam pretijo v novem letu. Na tej poti, srečno Vam novo leto železničarji!

Delavskim zbornicam

s prošnjo, da priobčijo kraljevski vladi, prometnemu ministrstvu, ministrstvu za socialno politiko, kraljevskim državnim pravdnistvom in celj javnosti.

Prometno ministrstvo je z datumom 19. novembra 1922 poslalo odgovor na predstavko našega Saveza od 1. avgusta 1922, v kateri smo zbrali pritožbe proti ubijajočemu in neomejeno dolgemu delovnemu času na državnih železnicah. Prometno ministrstvo pravi, »da normalna v naprej predvidena prekoračenja delovnega časa po turnusih ne postojajo«.

Savez je med tem predložil pritožbo proti vobče predolgemu delovnemu času, ki železniško osebje telesno in duševno onesposablja za njegov poklic in ki more biti vzrok neizmernim nesrečam v prometu. Ta predolgi delovni čas je predvsem rezultat »normalnih v naprej previdenih« turnusov, in nadaljni rezultat so ogromne vlakovne zamude. To se lahko vidi iz priloženih turnusov: pod 1., ki je bil v

veljavi na progi Zagreb—Vinkovci, v času, ko je bila sestavljena naša predstavka od 1. avgusta 1922 in pod 2, 3, 4 in 5, kateri veljajo danes. In po tem izkazu faktičnega delovnega časa na teh progah in z istimi vlaki. Po turnusu 1. izhaja, da redni nepretrgani delovni čas znaša do 25 ur, ali v desetih dneh znaša delovni čas strojevodje 114 in v celem mescu 342 ur.

To je strašen fakt, ko se ve, da je z zakonom dovoljen za industrijska podjetja najdaljši delovni čas 8 ur dnevno ali 208 mesečno in ko je znano, da je vsako delo v industriji lažje kot pa ono na stroju, ki se nepretrgano giblje, na katerem se nepretrgano mora stati, kjer se neprestano mora paziti na progo in kjer je človek stalno izpostavljen prepihu in vsem vremenskim neprilikam. 134 ur je prebil strojevodja na stroju mesečno več, kot delavec v indu-

striji pri lažjem poslu, ali 5 ur in 15 minut dnevno več, kot delavec v delavnici. To je po rednem turnusu Zagreb—Vinkovci, ki je veljal 1. avgusta 1922.

Po skupnem seštevanju mesečnih ur, izhaja, da je strojevodja takrat vršil 5 ur in 15 minut dnevno več službe, kot delavec v industriji, ki opravlja lažje delo. Toda, ko se pogleda stvarni delovni čas po turnusu 1., kakor se razvidi iz razpredelnice 1 a), se vidi, da je delo trajalo tudi do 28 ur nepretrgano.

Po tem je položaj še strašnejši. Od takrat se te razmere niso izpremenile. Da nismo vzeli najslabšega turnusa za vzgled, navajamo pod 2. sedanji turnus osebnega vlaka Zagreb—Vinkovci (razpredelnica 3), po katerem je delovni čas naj idealnejši in vendar je tudi tukaj 260 ur v mescu namesto 208 po zakonu dovoljenih. Zato pa oni na progi Zagreb—Srb. Moravice—Koprivnica in Gješenjes (razpredelnica 4) vsebuje 320 ur mesečne službe, kar pomeni dnevno po 13 ur (namesto z zakonom predpisanih 208 mesečno. $26 \times 8 \text{ ur} = 208 \text{ ur}$). Vsa grozota delovnega časa na železnicah se pokaže šele tedaj, ko si ogledamo sedanji turnus tovornih vlakov Zagreb—Koprivnica—Karlovac (razpredelnica 5). Število rednih mesečnih ur znaša 406 in v ta čas pade 22 noči v službo. Ako se teh 406 ur razdeli na 26 dni, tedaj izhaja, da znaša dnevni delovni čas 15 ur in pol. To pa samo na stroju, da ne upoštevamo izgubljenega časa s krajšimi odmori na končnih postajah, ki v bistvu niso nikakšni odmori. Poleg tega je treba povdariti, da so odmorišča na končnih postajah pod vsako kritiko, a v Koprivnici, kjer je služba najtežja, ga sploh ni, marveč ljudje spijo na lokomotivi.

Ti ljudje, po sedanjih turnusih sploh niso nikoli doma, nikoli nimajo priložnosti, da bi se naspali in posebno nimajo nikoli časa odpočiti se.

Za eno leto življenja dajo oni dve leti dela; za vsako leto dela, dajo oni nad dve leti življenja. Z drugimi besedami: te ljudi se na delu ubija kot za nagrado za trpljenjapolno delo. S predolgim delom, ki ubija ljudi na splošno, ni le prizadeto strojno osebje, marveč v enaki meri tudi vlakospremno. Pa tudi progovno ter postajno osebje. Dolgo je že tega, kar je Savez predložil pritožbe progovnih čuvajev proge: Zagreb—Vinkovci, ki je kot glavna, prometno obremenjena. Povprečno vzeto, je na tej progi v 24 urah 36 rednih vlakov, poleg izvedenih, kar pomeni, da oni, ki stražijo te proge, morajo budno paziti na svojo službo, da ne pride promet v nevarnost. Ti ljudje morajo zapirati ter odpirati zapornice po dnevu in po noči — več kot vsako uro ter morajo trikrat dnevno prehoditi progo v dolgotnosti od 3—6 km in čistiti travo; razven tega morajo biti v čuvajnici pri vsakem vlaku, da ga odpravijo in da so pri telefonu, da dajo zahtevana obvestila. To je služba, ki se trajno ne more vršiti pri najboljši volji uslužbenca. Ta služba se mora vršiti intenzivno, ako naj bo pazna in budna. Ti uslužbenci pa še sedaj opravljajo nepretrgano 24 urno službo, da so potem deležni 12 urnega odmora, v katerem se naj do dobra naspe ter odpočijejo, da zamorejo zopet 24 urno službo nadaljevati.

In tako gre od dne do dne. Pripomniti se, da ti sužnji povečini morajo v času svojega že itak prekratkega odmora, doma delati in tako se ti reveži pravzaprav nikoli ne odpočijejo, kar absolutno ne more biti v interesu, pač pa le v škodo prometu. Že večkrat je Savez posredoval ter stavljal konkretne predloge, kako naj bi se tem razmeram odpomoglo. Toda od strani uprave železnic se nikoli ni ničesar ukrenilo, da niti poiskusi se ni, da bi se strašne razmere kolikor toliko izboljšalo. Ampak z malo dobre volje bi se dalo dosti napraviti. Če dodamo še, da je poleg predolgega delovnega časa tudi plača mnogo premajhna, kar ima za posledico, da uslužbenci nimajo dovolj hrane, tedaj je situacija še nevarnejša. V prvi vlogi je Savez opozoril na nevarnost tako dolgega delovnega časa, ki preti celotnemu prometu in vsem onim, ki mu zaupajo svoje blago ali svojo osebno varnost. Povdarjajoč najnovejšo turnuse ter razmere progovnega osebja, potrjujemo,

da je ostalo vse pri starem ter da se razmere niso v najmanjšem izpremenile, kakor tudi to, da smo v naši prvi prestavki navedli samo en najbližji primer iz splošnega stanja v katerem se nahaja železniško osebje. Povdarjamo ponovno: ako se preiščejo in pregledajo vsi urniki železniškega osebja, tedaj se bo ugotovilo, da so razmere še mnogo strašnejše, kot smo jih tukaj opisali na podlagi turnusov.

Ker v teh 406 urah mesečne ali po 15 in pol urne dnevne službe, pridejo še zamude, ki niso tako majhne. Lahko se trdi, da strojno, vlakospremno kakor tudi progovno osebje vrši povprečno dnevno po 16 ur službe. Toda nepretrgani delovni čas gre včasih do neverjetnosti. Pripomnimo, da je neki strojevodja l. 1920 od zagrebskega ravnateljstva bil odpuščen, ko je po 30 urni nepretrgani službi izjavil, da je izmučen, da ne more dalje voziti, ker ne more prevzeti odgovornosti za vlak. Kaj tako dolgi delovni čas pomeni za železniško osebje, je jasno. Železničarji so nehalno biti normalni ljudje, ker normalen človek, ki eno noč ne spi, je prihodnji dan nesposoben za delo.

Ampak vendar so železničarji tudi ljudje. Tak delovni čas pomeni, da se jih splošno ubija. Neki angleški zdravnik je rekel na nekem mednarodnem higijenskem kongresu: »Fizični napor povzroča izčrpanje energije miškulature; rezultat tega izčrpanja, t. j. če se prekorači meja odpora, ki jo vsak individij ima, vpliva na organizem ravno tako, kakor strup.« Že l. 1886. je neka francoska anketa predlagala naj se delovni čas železniškemu strojnemu osebju določi na maksimalno 8 ur dnevno. V Ameriki je leta 1907 z zakonom prepovedano, da železniško osebje, ki spremlja vlake ter streže telefon, ne sme pod nobenim pogojem v 24 urah vršiti več kot 9 ur službe. Med tem ko je znanstveno dognano, da delovni čas, ako se noče direktno škodovati delavcu na zdravju, ne sme presegati 120 km potovanja ali maksimum 3 ure. Ko mi iz te strani premostrimo delovni čas v našem prometu, tedaj je čudež, da imamo sploh še živih ljudi in še večji čudež je, da se pod takšnimi razmerami ne dogajajo še večje nezgode. Od prevrata sem ni še prometno ministrstvo smatralo za potrebno, da bi delovni čas uredilo. L. 1919 je molče prešlo preko uredbe o 8-urnem delavniku, kakor je tudi molče prešlo preko zakona o zaščiti delavcev. Ono bi bilo moralo v zmislu uredbe in sedaj v zmislu zakona regulirati delovni čas za železniško osebje. Toda ministrstvo tega ni storilo. Delovni čas se je poslabšal kot še nikoli in nikjer na železnicah. Ministrstvo je privedlo železniško osebje do fizične onemoglosti. Kljub temu so se lansirale govorice, da je primanjkljaju v železniškem gospodarstvu, kriv 8 urni delavnik! Podpisani Savez odločno protestira proti postopanju prometnega ministrstva napram železniškemu osebju, proti ubijanju tega osebja, ki izhaja iz proti zakonito in nečuvno dolgega delovnega časa, ki ubija ljudi in uničuje promet.

Zagreb 20. decembra 1922.

Za Savez železničara Jugoslavije.

Tajnik: **Bogdan Krekić;** Predsednik: **J. Plesnik.**

Dnevne vesti in dopisi.

Nova vlada s starim Pašićem na čelu in z že znanim Velizarjem Jakovićem kot prometnim ministrom, ki je bil naslednik proslulega Korošca, je sestavljena iz samih radikalcev (Velesbov) ima nalog, izvede volitve v skupščino, ki se bodo vršile 18. marca. Novi prometni minister nima sicer »pare«, da bi izplačal 13 plač ali enkratni nabavni prispevek, še manj, da bi zvišal draginjske doklade ali pa vsaj popravil vnebovpijočo krivico, ki jo je napravil njegov prednik s tem, da je več kot polovico delavstva deklariral za »lahke« delavce in jih tako skoro popolnoma izločil pri zadnji regulaciji draginjskih doklad. Železniški tarifi so se povišali za sto odstotkov, večina železničarjev pa je dobila zvišanje po en dinar dnevno. To je ironija. Sedaj se zopet namerava tarife povišati — zopet za 100 odstotkov. Ali bodo železničarji imeli kaj od tega? Ali pa se bodo zopet morali zadovoljiti s psovkami, s katerimi jih občinstvo obsipava, kot nikdar siti ter nezadovoljni element. Bomo videli!

Konferenca premikačev! Na konferenci v Zidnemmostu zbrano premikalno osebje dne 19. novembra l. l. je sklenilo, vsem postajnim načelnikom onih postaj, kjer se nahaja premikalno osebje južne žel. predložiti sledečo resolucijo: Gospod načelnik! Znamo Vam je strašno nevarna in naporna služba premikalnega osebja. Izpostavljeni smo največjim vre-

mentskim neprilikam. Vreme za premikača ni mero-dajno. Ko nastopimo službo, smo podobni vojaku v strelskem jarku. Spenjati in odpenjati moramo vozove z največjo prisotnostjo duha in v strašni nevarnosti za življenje. Premikači ne umiramo doma, marveč v svoji službi, ki jo vršimo vestno. Radi strašne revščine, ki vlada med nami v obleki, v obutvi itd., ker to kar imamo je silno slabo in ponošeno od neprestanega plazenja med voznimi cevimi in zavorami. Izpostavljeni smo najhujšim boleznim, trganju, naše noge so polne revmatizma. Naša obleka že ni bila suha cela dva mesca. Stem smo povedali vso bridko resnico in sklenili sledeče zahteve: 1. Premikalnemu osebju naj se podeli vsako leto 1 čepica, 1 bluza, 2 para hlač, 1 suknja, 1 par škornjev in 2 para podplatov. Vsake tri leta 1 kožuh in 1 dežni plašč, ki se nam vedno obljubuje. 2. Nočno doklado je povišati od 1.50 K na 10 dinarjev za vsako nočno službo. 3. Kilometrino naj se odpravi ter na mesto iste uvede pavšalirana doklada in sicer: za nadziralce 300 Din, za nadpremikače po 250 Din, za premikače 200 Din. 4. Po enoletni uporabi uslužbenca pri premiku, naj se ga vpokliče k izpitu, do tega časa naj se ga uvrsti v razred nekvalificiranih delavcev s težko službo in naj dobi potrebno obleko, da ne zmrzne. 5. Penzijska leta naj se računa-jo 2 leti službe za 3 leta počenši z letom 1914 analog no južnim železničarjem v Avstriji. 6. Nadziralatelj lahko postane oni nadpremikač, ki je to službo opravljal 2 leti in ima skušnjo za nadziralca. 7. Nadpremikače je imenovati poduradnikom, ko so dosegli plačilno stopnjo 1140 Din letno, imajo izpit za nadziralca in opravljajo službo nadpremikača tako dolgo, da je prostor na tej ali oni postaji za nadziralca. Pri tem se mora vedno imenovati tisti, kateri je prvi položil izpit. Navedene zahteve so bile soglasno sprejete. Vse premikalno osebje pozivljemo, da se kot en mož organizira. Le tedaj, če bomo združeni kot ena veriga, bomo kaj dosegli. Vsi na delo za ojačenje Saveza železničara Jugoslavije.

Službena obleka. Sodrugi nas od več strani pozivljejo, da naj pri ravnateljstvu in ministrstvu urgiramo, kaj je s službeno obleko, na katero ima osebje po predpisih pravo. Sodrugi po posameznih postajah mislijo, da so samo oni tako nesrečni, med tem, ko drugi že imajo obleko. Med tem pa s to stvarjo ni tako, ker obleke še vedno pretežen del osebja ni dobil. Mi smo svoječasno poslali na prometnega ministra tozadevno vlogo in socialistični parlamentarni klub je istočasno vložil interpelacijo enake vsebine, s katero se je pozivilo vlado, da pospeši nabavo obleke. Minister je odgovoril, da bo pravočasno poskrbel, toda sobje je še danes po večini nago. Sedaj pa sploh nikogar ni, ki bi se za osebje pobrigal, ker se ministri pripravljajo na volitve. Ravnatelj v Zagrebu je suspendiran in tako vse spi trdno spanje, med tem ko osebje zmrzuje.

»Lahka« služba. Bivši minister prometa Stanić je obljubil deputaciji Saveza, ki je posredovala v zadevi delavskih plač ter zahtevala, da se ukine označba »lahke« službe, ker takšne na železnici sploh ni — da bo našo zahtevo v gornjem zmislu upošteval in da bo izdal tozadevna navodila. Med tem pa nam javljajo sodrugi iz proge, da »lahka« služba še postoji, to je težka služba z lahko plačo, kot je bilo dosedaj. V Dalmaciji (Šibeniku) pa so slučaji, kjer načelniki službenih mest plačujejo tudi tiste delavce s plačo »lahkih« delavcev, ki jim je sicer od strani prometne uprave priznana večja plača. Radi bi vedeli, ali so načelniki posameznih službenih edinic višji, ali pa je prometna uprava višja. Ker dandanes je res že takšna zmešnjava, da ne veš več kaj je moško in kaj žensko.

Sekcija vlakospremne osebja. Dne 20. novembra 1922 je bila pod št. 729 od ravnateljstva Zagreb izdana sledeča naredba: »Dogajajo se slučaji, da se nekateri vlakovodje, vsled pomanjkanja službenih voz, branijo prevzeti službo. Obveščamo vas, da smo že pred več časom ukazali, da se nujno popravi večje število službenih voz, razven tega se preureja 20 sanitetnih voz v slubene, tako da bo potrebno število službenih voz v kratkem na razpolago. Ne moremo pa trpeti, da bi radi pomanjkanja službenih voz tovrni promet zastajal, za to odredimo, da razpolagajoče postaje morajo vedno imeti pripravljeno odgovarjajoče število čistih G voz, da se zamore, v slučaju pomanjkanja službenih voz iste nadomestiti z G vozovi. Opozorite celokupno vlakospremno osebje, da bomo vsako zoperstavljanje v službi smatrali kot nepokorščino ter najstrožje postopali. Načelniki prometnih ekspozitur naj točno

nadzirajo izvrševanje te naredbe.« Štiri leta so že od prevrata minila ne da bi se poskrbelo za službene vozove. Iz Nemčije smo dobili 3000 železniških voz, toda niti enega službenega. Zima je tu. Vlakospremno osebje brez zimske obleke mora v G vozu zmrzovati. To gre že peto zimo tako. Tirani na ravnateljstvu po odredajo in »nočejo trpeti«, če se osebje poslužuje svojih predpisanih pravic in se noče voziti v vozovih, v katerih se niti ne more. (Saj niso niti opremljeni zato.) Gospodom pri ravnateljstvu je lahko v zakurjenih sobah pisati naredbe, kaj vse oni »ne trpe«. Radi teh svojih naredb bi gospoda spadala na zatožno klop. Bivšega vojnega ministra, gen. Vašiča so obtožili, ker je v najhujši zimi dal odpremljati rekrute, ne da bi pomislil, v kakšnih vozovih morajo ubogi ljudje potovati, vsled česar jih je večje število obolelo in vsled mraza tudi umrlo. Železničarji pa vsak dan zmrzujejo. To ravnateljstvo dobro ve; toda ono vendar noče »trpeti«, da bi osebje zmrzovalo. To je zločin podivjane birokracije. Namesto teh neumnih »naredb« odločno zahtevamo, da organi ravnateljstva vsak dan gredo na progo v svrhu kontrole in da se skupno z ubogim vlakospremnim osebjem vozijo v G vozovih in skupno z njim zmrzujejo — tedaj jih bo gotovo minila tiranska volja. Tako pa, ker oni zgoraj svoje službe ne izvršujejo, je razumljivo, da nimajo drugega posla ter skrb, kot da one spodaj vedno bolj terorizirajo. To naredbo, ki je bila vlakospremnemu osebju darovana kot darilo za »Miklavža«, oziroma za »božičnico«, bi si naj bila gospoda pri ravnateljstvu sama obdržala, ker niti deset tisoč neumnih naredb ne bo preprečilo, da ne bi človek od mesa in krvi zmrznil v vozu, ki ni za službo.

Zakaj se nas izigrava? Star sodrug in preiskusen borec nam piše sledeče s prošnjo, da priobčimo kot njegov apel na vse železničarje. Radevolje priobčujemo njegove vrstice in to ne samo kot njegov, marveč tudi kot naš apel: Kamorkoli pogledamo in kamorkoli se obrnemo, povsod slišimo samo jok in stok. Na žal, so to sami naši sodrugi, ki mislijo, da jim bo s tem kaj pomagano če stokajo. Toda če vprašate: prijatelj, ali si organiziran? Odgovor: Ne. A zakaj nisi? Odgovor: Saj tudi oni ki so, ne dobe ničesar. Tak odgovor more dati samo popolnoma nepripravljen človek. Ali je kateri stan v celi državi, ki bi bil v tako žalostnem položaju, kot so železničarji? Revčini in pomanjkanju smo sami krivi; naša nezavednost in nesloga nas bo nekega lepega dne spravila v popolno propast. In ravno tisti neorganizirani delavci najbolj kriče in stokajo. Ti reveži mislijo, da bodo s svojim jokom zbudili pri merodajnih usmiljenjeh in da bodo ti sami od sebe vendar dali vse ono kar žele in kar jim pritiče. Toda varajo se. Izkušnje nas uče: Dokler nismo močni, t. j. dokler nimamo močne organizacije bodo oni zgoraj delali, kakor da mi za nje sploh ne postajamo na zemeljski obli. Sodrugi, 12. ura je, ne čakajte še dalje v takšnem položaju, ker je neznosen. Štiri leta so že minila, od kar se nahajamo v naši narodni državi, in kljub temu, da se v narodni skupščini in v ministrskem svetu vrši debata o gradnjah novih železniških prog in o zbolj, šanju prometa, nas železničarjev se niti omenilo ni. Nimamo moderne pragmatike, na podlagi katere bi bili zavarovani za življenje in ki bi nam olajšala težko službo; v celem času nismo dobili obleke, ki nam pritiče, pa tudi sploh ničesar kar bi nam bilo v korist. Vsemu temu smo sami krivi, ker smo neorganizirani. Prošnje katere pošiljamo na posamezne edince, se ne upoštevajo, kljub temu, da so po predpisih kolekovane, ne dobimo niti odgovora na nje. Zakaj? Za to, ker merodajni vedo, da imajo opraviti z družbo nezavednih, ki gledajo pa ne vidijo. Predaleč bi me zavedlo, če bi hotel navajati vse krivice, ki se nam gode in ki nas vedno bolj tlačijo. Sodrugi, storimo tem neznosnim razmeram konec: organizirajte se čim prej in čim bolj trdno tem boljše. Samo na ta način se bomo zamogli zopet dvigniti iz mizerije v katero smo padli. S sodružnim pozdravom, vaš sodrug. — Železničar.

Za enotno organizacijo. Uprava Saveza je prejela sledeči dopis: Vsem železničarskim organizacijam: Na skupnem shodu železniških uslužbencev brez razlike kategorije z uslužbenci pošte in brzojava, ki se je vršil dne 5. novembra 1922 v Zagrebu, je bil izvoljen 9 članski odbor, kateremu je na tem shodu enoglasno poverjena naloga, da podvzame primerne korake v svrhu, da bi se vse organizacije železniških nameščencev zedinile v eno organizacijo, ki naj bi imela nalogo, da zastopa interese vseh železniških nameščencev brez razlike kategorij ter

pripadnosti poedinim verskim in političnim strankam. Shod je prišel do enoglasnega prepričanja, da so dosedanje organizacije vsaka zase, bile preslabe, da bi zamogle uspešno zastopati interese železničarjev nasproti delodajalcu, ki je do sedaj, kot znano, umel ocenjevati moč posameznih organizacij. Samo tej neenotnosti in neslogi med železničarji, moramo pripisati dosedanje neuspehe pri povišanju naših prejemkov, kakor tudi slabemu projektu službene pragmatike. Prometno ministrstvo se noče iz principa pogajati z organizacijami, ker so tako raztrgane, preslabe da bi ministrstvo prisilile naj se z njimi pogaja. Mnenja smo, da principijelne razlike med stoječimi organizacijami niso take narave, da se ne bi mogle premostiti, imajoč cilj zedinjenja pred očmi in s tem spojene prednosti. Vsled tega prosimo vse organizacije, da nam izvolijo najpozneje do 31. decembra 1922, sporočiti svoje stališče glede gornjega projekta, da zamoremo na podlagi dobljenega odgovora nadalje postopati. V nadi, da bodo p. n. organizacije uvidele potrebo zedinjenja ter da bode podpisani odbor podpirale, bilježimo z osebnim spoštovanjem. Obad Jos., dr. Milan Šibl, Milan Forkapič, Alojz Praznik, Janko Balikas, Franjo Hočevan, Mijo Augustanovič, Franjo Černjav, Ljeditv Fistrich. — Na ta dopis je uprava Saveza poslala sledeči odgovor: Uprava podpisanega Saveza je o cenjenem dopisu razpravljala, s katerim se je podala inicijativa za zedinjenje vseh železničarskih organizacij. Od kar Savez postojal, smo mi vedno povdarjali, da železničarji tako dolgo ne bodo dosegli uspeha, dokler se ne bodo združili. Za to smo mi vedno delali na to, da se železničarji organizirajo, kakor tudi na to, da jih prepričamo o njihovih razrednih interesih. Tudi Vašo željo, da pride do zedinjenja med vsemi stoječimi železničarskimi organizacijami, uprava Saveza pozdravlja in bo vse storila kar more, da se vaša želja izpolni. Uprava Saveza izjavlja, da je pripravljena na vsa tozadevna pogajanja in razgovore vsak čas, na katere bi jo tozadevno povabili. Naša želja je, da se nasprotja v vrstah železničarjev premoste in da vidimo vse železničarje združene v eni veliki in silni organizaciji, ki bo z delodajalcem enakopravna. — Uprava Saveza železničarjev Jugoslavije.

Iz kongresa žoltih. V oktobru so žolti imeli v Beogradu »kongres«. Smatramo za svojo dožnost, da v par potezah orišemo »delo« tuda »kongresa«, da izvedo tudi naši sodruzi nekaj o »delu« te organizacije. Predpoldan do 11 ure sta se prepirala tajnik Pavlovič in »urednik« Janković, ker je prvi trdil, da šteje »udruženje« nad 5000 članov, a drugi, da nima nad 2000, ki redno plačajo članske prispevke. Tega mnenja so bili vsi prisotni delegati, kakor tudi predsedniki pokrajinskih udruženj v Sarajevu in Ljubljani. Pavlovič je hotel, da se »kongres« ne vrši z ozirom na majhno število delegatov in je hotel istega s policijo razgnati, a Janković je zahteval, da se vrši, ker da jih je dovolj in »kongres« se je vršil. Tako so na tem »kongresu« vlekli mačka za rep, z ene strani agenti demokratske, z druge pa radikalne stranke v borbi za premoč. Demokrati so zopet zmagali. Vse »delo kongresa« se je izvršilo v teku ene ure z izvolitvijo uprave, z običajno resolucijo na ministstvo ter z brzojavko na kralja. V odbor je prišlo šest inspektorjev, deset višjih kontrolorjev, inženjerjev, uradnikov, nekoliko nižjih uradnikov in kočno še nekaj najnižjih, da ne bodo višji inšpektorji brez postrežnikov. Potem se je takoj odšlo na banket. Na banketu je delegate pozdravil beograjski župan, a potem je govoril namestnik prometnega ministra Avramović, ki je rekel delegatom: »Vaše želje in Vaše težnje so tudi moje želje in težnje — da lahko rečem — tudi gospoda ministra, ker ni v nobenem slučaju naša usoda deljena od usode naših strokovnjakov.« To so besede tistega gospodina Avramovića, ki je še pred nedolгим rekel žoltim, ko so ga prišli prosjačiti: »stegnite kasijske« (pritegnite jermene). Žolti kongresisti so po licamernem govoru gospoda Avramovića klicali kot očarani »Živio, živio!«, kar je zgledalo, kakor kadar ščene stisne rep med noge pa pokorno miga pred svojim gospodarjem. Po Avramovićeve nagovoru se je razblinil v patriotskem ganutju g. Kosta Pavlić, predsednik žoltih in Sarajeva, kakor tudi Blaž Korošec, predsednik »Zveze« iz Ljubljane. In potem g. Držić ter inšpektor Jovanović. Žolti »Srbski železničar« iz Beograda se kar topi od same milobe, ker je vladalo polno veselje in razpoloženje vse do dveh zjutraj, ko so se gostje in delegati razhajali, noseč seboj najlepše utise in nade, da bodo

tudi za železničarje napočili boljši časi! Alkoholna polne glave niti niso mogle drugače misliti, ko so se vesele vračale domov, da pričajo lačnim železničarjem, kako so v ministrstvu dobri ljudje, tudi minister je dober in njegov namestnik in vsi, vsi inšpektorji. Toda ko so se iztreznili in šli po obljubljeni »dobrote«, takrat jim je odgovorila »dobra« gospoda: »stisnite jermene«. Žolti so s tem železničarjem doprinesli ponoven dokaz, da naj od lepih obljub ničesar ne pričakujejo, marveč se čvrsto organizirajo in sicer v svoji razredni organizaciji »Savezu železničarjev Jugoslavije« in vodijo borbo za svoje pravice. Železničarji morajo žoltim organizacijam obrniti hrbet, ki niso nič drugega kot sluge onih od zgoraj.

Niso agenti ravnateljstva? Organ žoltih, »Srpski železničar« v številki od 28. novembra javlja, da si je »Udruženje« stavilo kot nalogo, da izposluje plačevanje članskih prispevkov potom plačilnih list in sicer od 1. januarja t. l., za kar se je že vložila prošnja na prometnega ministra in na ravnateljstvo. Tako bodo žolti plačevali članarino službenim potom, da skušajo zopet s silo odzematati kot so to že preje prakticirali, ker vidijo, da jim prostovoljno nikdo noče nič plačati. Ampak mi bomo poskrbeli in bomo tej gospodi malo štrečno zmešali ter na merodajnem mestu vprašali, na podlagi katerega zakona v državi se vrši protekcija za žolte organizacije. Da bo razmerje med žolto organizacijo ter ravnateljstvom še bolj jasno, prinašamo iz istega lista nadaljno natico: Na znanje. »Udruženje« je pisarno svojega tajništva preselilo iz dosedanjih prostorov hotela »Bajloni« v — poslopje ravnateljstva, Gračanička ul. št. 10, kjer upravni in nadzorni odbor drži svoje seje. — Temu ni potreba komentarja!

Proga Pragersko—Kotoriba. Na tej progi vladajo čudne razmere, ki jih delavci in uslužbenci v prejšnji reakcionarni Avstriji niso bili vajeni. Kar se je ob prevratu vse obljubovalo, se je hitro izjalovilo, napram uslužbenstvu in delavstvu. Po zakonu določeni 8 urni delavnik se krši. Delavsko kategorijo se je podelilo na »lahke in težke« delavce, če tudi pri železnici ni lahkega dela za delavca. V času vojne, so bili vsi delavci označeni kot težki, ter so dobivali večjo količino moke in sladkorja, kar je tudi samo ob sebi bilo umevno. Tisti, ki težko delo opravlja, tisti potrebuje tudi več hrane. V prejšnjih časih se je delavce po enem letu službe smatralo za stalne ter po treh letih vojaščine prostega delavca se je sprejelo v provizijski sklad. Na ta način si je delavstvo zagotovilo eksistenco po službenih predpisih. V najnovijem času se pa hoče delavca sploh izriniti iz službene pragmatike, da potem ne bo deležen nobenih pravic. Na tej progi je zaposleno večje število pomožnih čuvajev, ki opravljajo to službo stalno, vendar pa kot taki ne dobe nobene službene obleke, če ravno vrše službo na sistemiziranih mestih, so v popolni civilni obleki, nekateri že cela tri leta, ne da bi se katerega vpoklicalo za čuvajnega pripravnika. To je naravnost izkoriščanje od uprave same, ki je merodajen faktor lastnega osebja. Preureditev bolniške blagajne od 1. julija 1922, je tudi velik udarec za delavstvo, ki v času bolezni izgubi polovico lastnih in rodbinskih draginskih doklad. Ravno bolan delavec še več rabi, kot zdrav. Povrh pa si še mora v nagli in nevarni bolezni privatnega zdravnika in draga zdravila nabaviti sam iz lastnih sredstev, čeravno delavci plačujejo največje prispevke bolniški blagajni. Stariše delavca se ne šteje med rodbinske člane, če tudi je to v varovalnem zakonu predvideno in nimajo delavci za rodbinske člane nikakih ugodnosti, dasi jih v mnogih slučajih morajo popolnoma vzdrževati, med tem, ko nastavljen osebje dobiva za vse rodbinske člane draginsko doklado in druge ugodnosti. Zakaj tedaj ta razlika? Sodruzi železničarji, vstopite vsi kot en mož v našo strokovno železničarsko organizacijo in spopolnite naše vrste, da si izbojujemo boljši in sigurnejši obstoj, to je, da bodo tudi naše pravice upošteevane v bodoči službeni pragmatiki.

Ormož. Obratno ravnateljstvo Južne železnice je izdalo odlok št. 9309/VII 1922, glasom katerega bi morale žene progovnih čuvajev na zaporniških postajah prevzeti zaporniško podnevno službo, za katero naj dobe 30 Din mesečne plače. Povdarjamo, da to ni plača niti za poštenega pastirja, tem manj za ženo, ki naj opravlja 12-urno odgovorno službo za 1 Din. Vprašamo gospodo pri slavnem ravnateljstvu: ali se niste zmotili? Ali je mogoče opravljati službo vestno in pravilno pri tej sramotni plači reci in piši: stodvajset kron mesečno. Kaj si naj človek kupi

za ta znesek? En zavojček vžigalic; ješ pa lahko kamenje! Končno pa napraviš majhen prestop, pa te že prav živo kaznujejo. Pomislimo, kaj nam zaleže teh 120 kron. Prav nič! To je sramotno. Kje je pravica? Prizadeti se nobeni službi ne zoperstavljamo, pač pa takemu izkoriščanju. Naj se da primerna plača, ne pa sramotna in se bo služba primerno izvršila. Prizadeti.

Progovna Sekcija južne železnice Maribor — koroška proga. Iz krogov progovnih čuvajev prihajajo že dalj časa pritožbe, da dobivajo tako malo sredstev za službeno razsvetljavo, da ne morejo pod nobenim pogojem več izhajati; najmanj petroleja, katerega potrebujejo za razsvetljavo stalnih signalov, ki spadajo v njih službeni delokrog. Tudi parafin, nadomestilo za njihove ročne svetilnice, dobivajo v tako majhni množini, da mora biti vsakemu normalnemu človeku jasno, da se ne da izhajati, ako dobi čuvaj 1 kg ali celo samo 80 dkg za mesečno nočno službo. Dogodili so se slučajji, da čuvaji, ki imajo za prižigati tudi stalne signale na progi, so, ker niso imeli več petroleja, pustili enostavno signale nerazsvetljene. In kaj je storila progovna sekcija? Namesto, da bi dala več petroleja, je izdala koncem mesca oktobra okrožnico, v kateri se opozarja čuvaje na takšne nedostatke, če se bo prigodilo še večkrat, da ne bo kak signal razsvetljen, bo dotični čuvaj strogo kaznovan ali celo iz službe odpuščen. To se pravi z drugimi besedami: če si ne bo dotični čuvaj sam iz svojih sredstev kupil petroleja in parafina, ki ga mu južna železnica ne da, bo iz službe odpuščen! Na žalost se dogajajo že danes slučajji, da dajejo čuvaji iz svojega nekoliko petroleja, kolikor jim ga primanjkuje, da nasitijo žrelo južne železnice. Ako se čuvaji pritožijo pri njih pred postavljenem progovnem mojstru, da nimajo luči, jim ta z nekoliko kislim obrazom odvrne, da on ne more ničesar več dati, češ, vidite, toliko materijala mi je sekcija črtala in toliko sem ga Vam razdelil! Za danes naj zadustujejo te vrstice. Mogoče, da se merodajni krogi zganejo. — Čuvaj. — K tem dopisu pripomnimo, da smo dobili že pred več časom enake pritožbe ravno s koroške proge, ne le radi nepravilnega štedanja z razsvetljavo, marveč tudi radi drugih nedostatkov. Kar se tiče razsvetljave signalov, so se progovni uslužbenci pritožili, da morajo po noči po vsakem vlaku luči na semaforjih ugasniti. To je nekaj novega, kar do sedaj ni bilo znano, da bi se bilo to na železnicih kdaj prakticiralo. Takozvani »šparsistem« je bil na avstrijskih železnicih dobro znan, toda, da bi se bile na glavnih progah luči na semaforjih po vsakem vlaku ugaševale, to ni bilo znano. Pač pa je kaj takega bilo mogoče na lokalnih progah, kjer ponoči sploh nobenega prometa ni bilo. Semaforji so 500 m izven postaje, potem so bločni signali na odprti progi, ki so največje važnosti za varnost prometa in če ti ne funkcionirajo, tedaj so vse varnostne naprave od več. Zaradi nekaj litrov petroleja se muči osebje, da mora neprestano sem in tja hoditi v nočnem času, v grdem vremenu, po zimi — si lahko vsakdo predstavlja, kaj se to pravi in poleg tega nepotrebnega napora, niti varnost prometa ni absolutna. Mnenja smo, da takšno postopanje na koroški progi ni opravičeno, kjer se vrši nepretrgan promet ter vozijo celo ponočni brzovlaki. Ako se dogodi kakšna nesreča, tedaj nočejo vedeti, kdo je pravi krivec marveč je vedno osebje krivo, če je ono samo neredko kdaj prizadeto. Sicer obstoja v naši »napredni« državi nekaj zakon, ki se mu pravi: »Inšpekcija dela«, toda zakon ne velja za državne ter južno železnico, kakor, da na teh ustanovah ni treba nadzorstva. Dobro je, da se javnost zanima za te reči, zlsati sedaj, ko nameravajo zopet tarife za 100 odstotkov po višati!

Uradna organizacija. Sodruzi iz Ljubljane nam javljajo, da se pri izplačilu v Novem mestu vsak mesec ljudi terorizira in s silo jemlje članarino za »Zvezo«. Ta teror izvaja neki Bukovec, sprevednik drž. žel., ki nalašč za to dobi vsak mesec na 1. in 2. dopust od ravnateljstva. Bukovec terorizira ne le železničarje, marveč tudi blagajničarja. Če se pa kateri brani plačati članarino, tedaj mu pravi Bukovec, da mora plačati, sicer pa da se lahko pritoži na ravnateljstvo, ker, da je ono dovolilo tako inkasiranje. Nas zanima, če je res ravnateljstvo dovolilo, da Bukovec za »Zvezo« terorizira železničarje in jim jemlje denar. In če je res, tedaj nas zanima, s kakšno pravico to dela ravnateljstvo? Če tudi ravnateljstvo favorizira žolto »Zvezo«, vendar nima pravice ljudi siliti v to organizacijo, ker na podlagi

ustave in zakona imajo železničarji pravico, da si vsak izbere organizacijo, h kateri hoče pripadati. Najmanj pa ima za to ravnateljstvo kot delodajalec pravice, da sporazumno z »Zvezo« odtrgava ljudem njihov denar. Vse tiste železničarje, katerim se je proti njihovi volji kaj odtrgalo, pozivljemo, da nam naznanijo take slučaje, da vložimo tožbo proti taki nezakonnosti — in nasilju.

Policija ubija železničarje v službi. Na progi Goljak—Bizak, proga Zidanmost—Zagreb, blizu Zagreba je vršil v zgodnjih jutranjih urah službo čuvaj Mijo Bizak, ko je izmenjeval signalne svetilke. Pijani in objestni železniški policaji so začeli na čuvaja streljati kot na zajca, izstrelili so 14 strelcov, od katerih sta 2 Bizaka smrtno ranila in je ostal na mestu mrtev. Divjaštvo policistov je bilo popolno, ko so mrliča iz mesta, kjer je bil ubit, zavlekli za plot in ga tam tako obrnili, da je zgedalo, kot da je bežal ter so mu sezuli en čevlj, ga zanesli na v bližini stoječ vagon, da bi s tem dokazali, da je Bizak — kradel. Vse to so opazovali nekateri naši sodruzi, ki bodo povsod lahko v tej zadevi pričali. Zgrajamo se nad tem dejanjem objestnih žel želez. policajev, ki jih je današnji družabni red privatne lastnine, tako vzgojil, da jim je več vredna 1 železniška svetilka, kot pa človeško življenje. Pokojni sodrug je polnih 36 ur ležal na mestu, kamor so ga zavlekli zločinci, dokler se ni komisija domislila in ga dala prenesti v mrtvašnico. Pokojnik zapuša 6 neprekrbljenih otrok in bolno ženo. Kaj bo ukrenila uprava južne železnice, da preskrbi zapuščene sirote, katerih reditelja so ubili njeni organi? Tem povodom pozivljemo železničarje, da se organizirajo in se bojujejo proti tiranstvu, da se ne bo z njimi tako postopalo, kot s sužnji, temveč kot z ljudmi.

Podporno in pravovarstveno društvo vlakospremnikov v Mariboru priredi 2. februarja 1923 v vseh prostorih »Narodnega doma« železničarsko veselico. Čisti dobiček je namenjen trajno bolnim članom.

Odbor.

Betriebsdirektion der Südbahn, Ljubljana.

Nr. 10.370 — 1-22. Ljubljana, 22. Dezember 1922.

(Deutsche Uebersetzung.)

Zirkular.

Gegenstand: Provisionsfondangelegenheiten.

Allen Dienststellen!

Es wurde uns bekannt, dass die Arbeiterschaft nicht genügend unterrichtet wurde von der Wichtigkeit des Inhaltes des VII. Anhanges zum Provisionsfondstatut für Arbeiter. (Verordnung Nr. 98 »Službeni list« 13-1922). Der Artikel II des zitierten Anhanges bestimmt nämlich, dass jene Mitglieder des Provisionsfondes, welche vor Ablauf von 8 anrechenbaren Dienstjahren heiraten, bei diesem Fond noch einen 3-prozentigen Beitrag leisten müssen, um der Frau resp. den Kindern die Provision zu sichern.

Arbeiter, welche am 1. Jänner 1922 oder später Mitglieder des Provisionsfondes geworden sind und schon verheiratet sind oder vor Ablauf von 8 anrechenbaren Jahren heiraten, sind verpflichtet diesen Beitrag zu zahlen, während den Arbeitern, welche schon vor dem 1. Jänner 1922 Mitglieder des Provisionsfondes waren und sich schon vor dieser Zeit verheiratet hatten, frei stand den Beitrag zu zahlen oder nicht und welche im Falle, dass sie sich dieser Begünstigung bedienen wollten, darum ansuchen mussten, spätestens bis 30. Juni 1922.

Wegen der ausserordentlichen Wichtigkeit dieser Bestimmungen, welche den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder des Provisionsfondes, welche noch nicht 8 Jahre Mitglieder dieses Fonds waren, die Provision sichert, empfehlen wir, dass alle in Betracht kommende Arbeiter, welche die verlangten Gesuche noch einmal auf diese wichtige Bestimmung aufmerksam gemacht werden, Arbeiter, welche sich dieser Begünstigung bedienen wollen, sollen sobald als möglich die bezüglichen Gesuche vorlegen, in welchen jedoch die verspätete Vorlage begründet und gerechtfertigt sein muss.

Arbeiter, welche schon vor dem 1. Jänner 1922 Mitglieder des Fonds waren und schon vor dieser Zeit heirateten aber noch nicht 8 anrechenbare Mitgliedsjahre haben und sich dieser Begünstigung nicht bedienen wollen, sollen ihrem Dienstvorstande eine Erklärung abgeben, dass sie auf diese Begünstigung nicht reflektieren.

Von dem Inhalte dieses Zirkuläres verständigen sie sofort alle verheirateten Mitglieder des Provisionsfonds im Sinne des 2. Punktes, Artikel IV des VII Anhanges zum Provisionsstatut.

Der Direktor: Bračić, s. r.

Neue Zusammensetzung der Disziplinarkommission der Südbahn für die Funktionsdauer 1923 bis inkl. 1925.

In den Vorsitz der Disziplinarkommission sind ernannt:

Vorsitzender: Herr Dr. Alexander Fatur, Zentralinspektor (Dir.); Vorsitzende Stellvertreter: Die Herren Ing. Matko Schneller, Zentralinspektor (Dir.) und Dr. Janko Polec, Oberinspektor (Dir.); Sekretär: Herr Dr. Franz Štamberger, Eisenbahnkommissär (Dir.); Sekretärstellvertreter: Herr Franz Zmasek, Bahnkonzipient (Dir.).

I. Sektion, Beamte:

Ernannte Mitglieder. Die Herren: Ing. Gjuro Pevac, Oberinspektor (Dir.); August Ludvik, Oberinspektor (Lb.); Ing. Gustav Jurman, Oberinspektor (Lb. Heizh.). Ernante Stellvertreter. Die Herren: Ing. Ivan Müller-Petrič, Oberinspektor (Lb.); Karol Sajovic, Oberinspektor (Lb.); Ing. Anton Dolinšek, Zentralinspektor (Mb.).

Gewählte Mitglieder und Stellvertreter:

a) Gruppe der Beamten der Verkehrsabteilung der Betriebsdirektion und für alle Stationsdienste.

Mitglieder. Die Herren: Ernst Vargazon, Inspektor (Zg.); Konrad Merz, Revident (Mb.); Josip Mohorko, Inspektor (Mb.). Stellvertreter. Die Herren: Mirko Šircelj, Assistent (Lb.); Franz Potočnik, Inspektor (Lb.); Franz Rožman, Ob. Revident. (Pl.).

b) Gruppe der Beamten des Maschinendienstes.

Mitglieder. Die Herren: Ing. Mirko Weinberger, Masch.-Ob.-Komm. (Lb.); Tomaž Supanc, Rev. (Dir.); Jurij Stanko, Assistent, (Dir.). Stellvertreter. Die Herren: Franz Hvastija, Assistent (Lb.); Božidar Sbrizaj, Assistent (Dir.); Vinko Furlan, Assistent, (Lb.).

c) Gruppe der Beamten des Streckendienstes.

Mitglieder. Die Herren: Josip Vadvov, Rev. (Dir.); Ing. Josip Pokorn, Bauoberkomm. (Dir.); Ivan Skerjanc, Rev. (Ho.). Stellvertreter. Die Herren: Franz Ferjančič, Assistent (Zm.); Ing. Karol Zecher, Baukomm. (Zm.); Leopold Juh, Adjunkt (Zm.).

d) Gruppe der Beamten der übrigen Dienstzweige.

Mitglieder. Die Herren: Lovro Počkar, Insp. (Dir.); Peter Janc, Insp. (Dir.); Davorin Topolovec, Oberrev. (Dir.).

II. Sektion Unterbeamte.

Ernannte Mitglieder. Die Herren: Franz Lužer, Wagenaufseher (Dir.); Ivan Jerausch, Bahnmeister (Lb.); Martin Zagratnik, Werkführer (Lb.). Ernante Stellvertreter. Die Herren: Michael Česnik, Verschubaufseher (Lb.); Franz Strajher, Instruktionsführer (Lb.); Rudolf Končnik, Kanzlist (Dir.).

Gewählte Mitglieder und Stellvertreter:

e) Gruppe der Unterbeamten des Verkehrsfahrdienstes.

Mitglieder. Die Herren: Drago Likovšek, Oberkond. (Lb.); Peter Šarc, Oberkond. (Lb.); Simon Lorgger, Oberkond. (Mb.). Stellvertreter. Die Herren: Anton Aleksič, Oberkond. (Mb.); Ivan Eiletz, Oberkond. (Lb.); Franz Smasek, Oberkond. (Mb.).

f) Gruppe der Unterbeamten des übrigen Verkehrsdienstes.

Mitglieder. Die Herren: Franz Lovré, Stations-expedient (Dir.); Miroslav Peruzzi, Verschubaufseher (Lb.); Jernej Rataj, Magazineur (Ca.). Stellvertreter. Die Herren: Anton Perc, Magazineur (Lb.); Nikolaj Rataj, Stationsexp. (Mk.); Simon Jančar, Kanzlist (Mb.).

g) Gruppe der Unterbeamten des Maschinendienstes:

Mitglieder. Die Herren: Franz Postrak, Lok.-Führer (Mb.); Marcel Žorga, Lok.-Führer (Lb.); Rudolf Gale, Instruktionsführer (Lb.). Stellvertreter. Die Herren: Viktor Gril, Lok.-Führer (Lb.); Franz Orehek, Lok.-Führer (Zm.); Franz Sluga, Lok.-Führer (Lb.).

h) Gruppe der Unterbeamten des Streckendienstes.

Mitglieder. Die Herren: Leopold Bole, Bahnmeister (Lb.); Darovin Permè, Telegraphenmeister (Mb.); Jakob Leder, Bahnmeister (Cl.). Stellvertreter. Die Herren: Josip Divjak, Bahnmeister (Lb.); Roman Vihtelič, Zentralweichenmeister (Zm.); Ivo Barl, Telegraphenmeister (Cl.).

i) Gruppe der Unterbeamten der übrigen Dienstzweige.

Mitglieder. Die Herren: Anton Šneider, Kanzlist (Dir.); Hinko Kefer, Stat.-Exp. (Mat.-Mag.); Ivan Safošnik, Kanzlist (Lb.). Stellvertreter. Die Herren: Tom. Namestnik, Stat.-Exp. (Dir.); Drago Vohinc, Kanzlist (Dir.); Matija Svečnik, Kanzlist (Zm.).

III. Sektion, Diener:

Ernannte Mitglieder. Die Herren: Ferde Czermy, Portier (Lb.); Ivan Mencej, Lok. Führer-Subst. (Lb.); Jakob Trček, Kanzleidiener (Dir.). Ernante Stellvertreter. Die Herren: Ivan Turk, Blocksignal-diener (Lb.); Lovro Zatler, Mag.-Aufseher (Lb.); Andrej Spetič, Kanzleidiener (Dir.).

V. Gewählte Mitglieder und Stellvertreter.

k) Gruppe der Diener des Verkehrsfahrdienstes.

Mitglieder. Die Herren: Tomaž Fischer, Kond. (Mb.); Ivan Zelenko, Kond. (Lb.); Ignacij Kuhar, Kond. (Lb.). Stellvertreter. Die Herren: Franc Stranjšak, Kond. (Mb.); Ivan Heller, Kond. (Lb.); Karol Slanta r. Slavic, Kond. (Mb.).

l) Gruppe der Diener des übrigen Verkehrsdienstes.

Mitglieder. Die Herren: Filip Hartman, Kontrollwächter (Mb.); August, Oberschieber (Zm.); Stefan Bračić, Weichenwächter, (Te.). Stellvertreter. Die Herren: Anton Močnik, Oberschieber (Zm.); Ivan Makuc, Verschieber (Lb.); Ivan Zupanič, Oberschieber (Lb.).

m) Gruppe der Diener des Maschinendienstes.

Mitglieder. Die Herren: Franc Kürbos, Lok.-Heizer (Mb.); Franz Čepelnik, Lok.-Heizer (Lb.); Franc Rožič, Wagenmeister (Lb.). Stellvertreter. Jurij Stelle, Lok.-Führer (Lb.); Jože Rodič, Lok.-Führer-Subst. (Lb.); Jože Čenigoj, Lok.-Führer (Si.).

n) Gruppe der Diener des Streckendienstes.

Mitglieder. Die Herren: Jakob Sojer, Streckenwächter (Lb.); Franc Tabaj, Streckenaufseher (Lb.); Franc Šinkovec, Streckenwächter (Zm.). Stellvertreter: Franc Kukovičič, Streckenwächter (Zm.); Franc Geohelli, Streckenaufseher (Lb.); Štefan Rodošek, Streckenwächter (Mb.).

Izdajatelj: Savez železničara Jugoslavije. — Odgovorni urednik: Smasek Franc. — Tisk Ljudske tiskarne d. d. v Mariboru.

KONSUMNO DRUŠTVO ZA SLOVENIJO LJUBLJANA.

Poštni predal št. 13.
Telefon inter. št. 178.

Poštni ček. račun št. 10.532.
Brz. nasl. »Kodes« Ljubljana.

HRANILNI ODDELEK

naznanja, da je s 1. novembrom 1922 zvišal obresti in sicer

za navadne hranilne vloge na . . . 6%

za vloge proti polletni odpovedi na 7%

Hranilne vloge sprejemajo in izplačujejo vse prodajalne naše zadrage!

Vlagajte vse svoje prihranke v lastno hranilnico.