



Štev. 11. Leto 4.

Izhaja dvakrat na mesec.

Naročnina četrletno 12 dinarjev.

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

Internacionalno delavsko gibanje.

(Poroča tajnik U. R. S. S. J. sodr. B. Krekić.)

Mednarodni parlament Dela v Pragi.

V času od 23. do 25. maja t. l. so bile v Pragi seje Uprave Internaciona- lneg sindikalnega Saveza (ISS). Seje uprave ISS se vrše vsako leto najmanje enkrat. Po internaciona- nem sindikalnem kongresu, ki se vrši vsako tretje leto, je uprava ISS najvišji internacionalni sindikalni forum, zato imajo te seje pomen za celokupni delavski pokret. Na seje uprave ISS prihajajo zastopniki sindikalnih central iz vseh držav in zastopniki vseh strokovnih internaciona- lnih tajništev. Na seji v Pragi je bilo nad 50 delegatov, ki so zastopali strokovno gibanje vseh evropskih držav z okrog 14 milijoni organiziranih delavcev in delavk in privatnih nameščencev.

Okrepitev strokovnega pokreta.

Interne stvari, s katerimi se je bavil ta visoki forum, so bile v glavnem: položaj strokovnega gibanja v raznih državah in internacionalno sistematično delovanje za okrepitev pokreta; budžet ISS za bodoče poslovno leto in akcije ISS. Splošnega značaja so pa bila vprašanja: izde- lava pridobitnega programa ISS; vprašanje letnih delavskih dopustov in utrditev, kje se naj obdrži izredni internacionalni sindikalni kongres.

Mednarodni sindikalni forum v Pragi je z velikim zadovoljstvom konstatiral, da delavski svobodni sindikati (svobodne strokovne organizacije) v vseh industrijskih državah v glavnem naraščajo in napredujejo. To napredovanje je številčno v članstvu in materijelno v okre- pitvi sindikalnih rezervnih fondov in povečanju nepremičnin. Nazadova- nje v posameznih manjših državah, ali v državah, kjer so posebne težkoče ali se nasilno ovira sindikalni pokret, se to ne opaža s stališča celote in z ozirom na napredovanje v drugih državah. Zato je seja lahko povečala — podvojila — točko v budžetu za bodoče leto, namenjeno za pomoč strokovnim organizacijam tistih držav, kjer se to pokaže potrebno. Naposled je sklenjeno, da predsedstvo in tajništvo uprave ISS sklicuje anketo o položaju strokovnih organizacij v državah, ki zabranjujejo delo strokovnih organizacij ter da se na dnevni red prihodnjega internacionalnega kongresa, ki se bo vršil prihodnje leto od 7. do 11. julija v Stockholmu, stavi posebna točka o položaju strokovnih organizacij v državah, ki so brez demokracije.

Delavski razred in pridobhnina.

Obširna in temeljita diskusija se je vodila okrog vprašanja pridobnne radi izdelave enotnega internaciona- lneg pridobninskega programa in specjalnega za posamezne države, grupiranega v splošne poteze, enotnega za vse.

Na ta vprašanja je delavsko strokovno gibanje vedno polagalo največjo pažnjo; a po vojni, ko je nastala v pridobnini anarhija, ki je najteže udarila po delavskem razredu,

(Konec prihodnjic.)

Železničari — zločinci.

Beograd 23. maja 1929.

Juče i danas bili smo živi svedoci jedne — u našim delovima države dosta česte — železničarske tragedije, koja se odigravala pred varoškim sodom opštine grada Beograda. Na optuženičkoj klupi sedeli su Ljudevit Pokišek, mašinovodja,

Josip Pŕvanović, vozovodja, Dušan Grbović i Miloš Jovanović, kretničari. Optuženi su, da su svojim nemarom i propustom skrivili teški sudar vlakova kod Careve Čuprije, koji se je desio u noči 28. novembra 1928. Glavna krivica sviju jest, što su bez naloga i bez ikakvih signala

vozom br. 4835 napustili stanicu i time proužročili stidar sa vozom 162, koji je iz Beograda dolazio u protivnemu pravcu. Usled sudara poginuo je trgovac R. Vasić, više lica je bilo teže i lakše ranjeno, a železnični tripi štetu od tristo hiljada dinara.

Prestup je nadjen u nemarnom i površnom vršenju službe, a obzirom na teške posljedice sudara, tražena je i sa strane državnog i privatnog tužioca, najteža kazna. Tužitelji i sud složiše se u tome, da je krivica samo do imenovanih, te samo isti imaju biti kažnjeni. Ni tužitelji ni sud u ispitivanje dubljih i daljnjih uzroka nesreće nisu ulazili. Nisu i pored toga, što je vozovodja Pŕvanović izjavio, da ne poseduje nikakvih stručnih ispita, da je nepoznat u egzekutivnu i vlakovodsku službu i — da bude stvar još drastičnija — da mu je bilo nepoznato, da se bez signala ili naredjenja voz iz stаницe nesmije krenuti. Mašinovodja krenuo je voz tek pošto je primio 2 signala od vla- kovodje, da vozom krene. Proglašen je krivim jer je prošao izlazni signal, koji mu nije bio otvoren. Skretničar Jovanović nije bio jače terčen s razloga, jer je prije sudara svega nekoliko dana bio kod železnicice, ali je zato u toliko važnija obrana Grbovića, nadzornika skretnice. I on nikakvih stručnih ni inih ispita i kvalifikacija za opravljanje službe nije imao. Kao običan magacinski radnik morao je da vrši i naročite dužnosti u egzekutivu.

Sva trojica, osim Jovanovića, proglašeni su krivimi. Branioci optuženih dokazali su sa pravne — pa i stručne strane — da se ni jednog od optuženih ne može suditi, jer ni na jednoum krvice nema. Ni jedan nije učinio ma kakav propust namjerno, već su to bili propusti, koji su bili posljedica nepoznavanja stručnih funkcija. A što oni predhodno nisu bili upoznati sa svojim dužnostima i što se predhodno nije utvrdilo, da li su sa službom upoznati ili ne, nije to bilo do njih, jer oni su se nalogu i dodijeljenom poslu moralni pokoriti, već je to bila dužnost uprave i onih, koji su ih na odredjeni im posao dodijelili. Ako je radi nepoznavanja službenih propisa i saobraćajnih funkcija uslijedio defekt — pa bio to i sudar — neka se ne poteže na odgovornost službom neupoznate ljude, već neka se pozovu stvarni krivci, a to su oni, koji su im opravljajuće službe na neupoznatom mjestima naredili. Nu sud sve to nije uvažio, preko svih tih dubokih i stvarnih uzročnika te nesreće on je prešao i svu trojici optuženih osudio sa po 2 go- dine robije. Razumlje se, da će i

lišenje službe i stečenih prava automatski slijediti.

Mi železničari, koji smo i živimo u železničkome stroju, vrlo dobro znano, kakovi sve i koji motivi mogu izvještati zastoj ili nesreću izazvati. Za točno i pravovremeno opravljanje železničke službe potrebna je — pored maksimalne fizičke i duševne snage — u prvom redu i stručna spremja. Bez nje i tam, gde je nema, saobraćaj neide, ili pak dolazi do čestih sudara i nesreća. Ili jedno ili drugo, samo sredjenosti nema. Međutim, upravo na tu stranu — stručnu spremu — nije se polagala važnost. Ima sijaset slučajeva, kad je prije nedavnog vremena iskaznica radikalne ili demokratske partije bila dovoljna ne samo za prijem u železničku službu, već i za preuzimanje najdelikatnijih funkcija, kojima je i stariji i stručni službenik jedva doraso. A što je bilo najfatalnije, upravo onog savjesnog i stručnog službenika potislo i odstranilo se samo zato, da se da mesta onom novom i nevaljalom. I sada, kad takav službenik zgreši ili bude njezovom nesposobnošću uzrokovana nesreća, zar se smije njega kudit! Ne! Na odgovornost valja pozvati od reda one, koji su ovakav režim na železnicu inauguirali. I razumljivo je, da se samo sa odstranjencem ovakvog režima može uticati i na to, da se broj neprilika u saobraćaju i nesreća smanji. Tu presude pojedinača, pa bilo to i više godina robije, neće ništa pomoci. Ta železnicu nije hajdučija. Nisu to namjerni hajduci, već sa službenim funkcijama neupoznati — a inače vrlo čestiti — gradjani, koji će »grješiti« tako dugo, dok ih se stručno ne vaspita i ne stvoriti im sve preduslove za opravljanje teške i odgovorne dužnosti. Naprotiv presude ove vrste i »slike« saobraćaja ovim metodama može urodit najvećim neprilikama i za sam saobraćaj, jer, ako ga se počne opravljati po striknim propisima, to kako će onda ići, neka stručnjaci odgovore!

Osudu nad železničarima radi sudara vozova kod Careve Čuprije smatramo stoga neopravdanom i vidimo u njoj jednu tragediju više, koju preživljavaju naši železničari unatrag 10 godina, a sve samo zato, da budu jaganci, koji oduzima grijehi tejudje. Neka bi i ova teška pre-suda bila jedan memento svim razlutalim i neorganizovanim železničarima, da se okupe u redove organizacije i tim putem porade, da pri-bave sebi i svojoj odgovornoj službi nužan rešpekt.

B. Ž.

Poročila delavskih zaupnikov.

Delavski zaupniki za izplačilo diferenca delavcem.

Nastavljencem se izplačuje že drugi del diferenca, na delavce pa se še nikdo ne spomni. Razne kategoriske in stanovske organizacije molče, delavstvo pa je od dneva do dneva v slabšem položaju.

Dá se tudi za delavce pokrene to vprašanje, je naš savez pozval vse delavске zaupnike, da zaprosijo za izplačilo diferenca. Vloga se glasi:

Podpisani delavski zaupniki se obračamo do Vas gospod minister s prošnjo, da bi izvolili odrediti izplačilo diferenca, ki jo dolguje Generalna Direkcija državnih železnic profesionistom in delavcem za čas od 1. septembra 1923 do dneva prevedbe na urne plače, ki se je izvršilo tekom leta 1924.

Ko se je sklenilo monopolsko posojilo, je vse delavstvo drž. železnic z ozirom na izjavo, da se bo to posojilo v prvi vrsti

porabilo za poravnavo državnemu osobju od strani državnih institucij dolgujočih zneskov za čas do 31. marca 1928, pričakovavo, ko se je nastavljencem izplačalo prvo polovico diferenca, da bo prišlo tudi delavstvo na vrsto; a tudi sedaj je izšel odlok le za izplačilo drugega dela diferenca nastavljencem, delavstvo pa se sploh ne omenja.

Gotovo Vam je gospod minister poznal bedni položaj, v katerem se pretežna večina delavstva nahaja, ki je moralno pretekla leta občutiti velike redukcije vsled vednega pomanjkanja kreditov, bilo po nekem dalicu časa na brezplačnem dopustu, v letu 1927 je moralno utrpeti občutno redukcijo urnih plač, ki se kljub jasnim dolobčam tozadovnih naredb generalne direkcije niso regulirale. Na tisoče je delavcev, ki morajo preživljati svoje družine z mesečnim zaslužkom 600—800 Din, kar ne zadostuje niti za najboljšo prehrano.

Da delavstvu razlika pripada, se sklicujemo na naredbo ministarstva saobraćaja br. 72/1923, pod katero je bil izdan na podlagi odloka M. S. br. 6705 razpis G. D. br. 7355/23, ki odloča, da se ukine važnost

čl. 7 začasnega pravilnika iz leta 1920 in uvede plačanje po pogodbji, katero velja od 1. septembra 1923. Na nove plače pa smo bili prevedeni sukcesivno in se je nazadnje izvršila prevedba delavstva na postajah ljubljanske direkcije na pr. šele s 25. avgustom 1924, tako da se tu dolguje diferenca za celo leto, v nekaterih edinicah pa za štiri do osem mesecev.

Podpisani delavski zaupniki, ki smo bili od vsega delavstva na podlagi določb zakona o zaščiti delavcev izvoljeni. Vas prosimo gospod minister, da odredite, da se tudi delavstvu državnih železnic izplačajo iz monopolskega posojila dolžne razlike.

A. Kurilnica Ljubljana I., glav. sol.

Po daljšem presledku se zopet javimo ter sporočamo, da je s. Terškan kot predsednik zaupnikov izročil vodstvu Kurilnice sledeče predloge:

1. Mila, ki ga delavstvo v mesecu marcu 1929 ni prejelo, uprava kurilnice do danes še ni podelila.

2. Dežnih plaščev še do sedaj niso dobili vsi turnus-pepelarji in premogarji, ampak je bilo na pr. v kurilnici Ljubljana I. podelenih le 21 komadov dežnih plaščev ter jih je dobila le ena skupina, ostali dve skupini pa jih nista dobili, enako tudi ne ostali delavci in profesionisti, ki morajo stalno ob vsakem vremenu delati na prostem. Preoblačenje že po 12 ur nočenih in premočenih dežnih plaščev je skrajno nehigijenično ter more le pospeševati razne nalezljive bolezni. Enako se že dalje časa sploh niso podelili cokle.

3. Brisače se rokodelcem doslej še niso izmenjale s pripombo, da so sicer naročene, a še niso dobavljene. Dalje doslej tudi niso dobili brisač delavci, ki so zaposleni pri umazanih delih pri strojih.

4. V kurilnici Ljubljana I. se ne podejajo turnus delavcem redno prosti dnevi, kar ima za posledico fizično preobremenitev delavstva, od katere nima uprava nikake koristi, pač pa, v kolikor se tiče produkcije, še skodo, ker izčrpan delavec dosti manj producira, kakor če je izpočit.

5. V kurilnici, kjer je zaposleni stotin delavstva, do danes še ni napravljena jedilnica ter morajo ljudje zavzmati svojo hrano na prostem, ali v zakajenih prostorih. Povsod se dela v velikih obratih na to, da se določi in opremi z mizami in stoli poseben čist prostor, kjer delavstvo lahko v miru zavžije svoje kosilo.

6. Isto je s kopalnicami, kjer je kotel za umivanje premajhen, ter zamorejo dobiti toploto vodo le oni delavci, ki prvi pridejo, ostali pa se morajo umivati z mrzlo vodo.

7. V pogreznih jarkih so požiralniki za vodo pokvarjeni in varovalne mreže strgane, kar vsak čas lahko povzroči težke telesne poškodbe zaposlenega delavstva.

8. Stranična zdaleka ne odgovarja najprimitivnejšim higijenskim predpisom ter se je o tem že prepričala sanitetska komisija, a se doslej še niso uredila.

9. V južni kurilnici je umivalnik tako postavljen, da je na prepihu in ni na razpolago kotla za toplo vodo.

10. Glede ventilacije v severni kurilnici mi je čast sporočiti, da se sedaj pri odprtih ventilatorjih v kurilnici bolj kadi kakor popreje brez ventilacije. Vzrok temu je, ker so cevi nad streho prekratke, vsled tega odbija ves izsesani dim gornji nastavek strehe pri stranskih odprtinah nazaj v kurilnico.

Z ozirom na prednavedeno predlagam naslednjo ureditev, ki je ne samo v interesu zaposlenega delavstva, ampak tudi kurilnici:

1. Da se delavstvu podeli pripadajoči milo za mare, brisače ter da se brisače podeli tudi pomožnim delavcem. Nadalje, da se cokle delavcem redno podeljujejo. Kar se tiče dežnih plaščev prosim, da se ukrene vse potrebno, da se podeli dežne plašče vsem na prostem zaposlenim delavcem in profesionistom, v prvi vrsti pa sedaj še ostalim skupinam pepelarjev in premogarjev.

2. V kopalnici naj se montira večji kotel, da bo za vse na razpolago topla voda, enako naj se kotel naredi pri umivalniku v južni kurilnici in istočasno zavaruje pred prepihom. Nujno pa naj se popravi vse mreže v jarkih, da se izogne nezgodam, nadalje higijenično uredi stranična in pravčasno popravi ventilacija v severni kurilnici, da ne bode pozimi, ko bodo vrata radi mraza zaprti, vsled nepopolne ventilacije, ovirano delo.

3. O nujnosti naprave jedilnice je govorilo tudi uprava kurilnice prepričana ter povdarnjam, da je to delo od zelo velike važnosti in da v vseh modernih obratih podjetnik skrbi za jedilnico za svoje delavce, zato prosim, da se jedilnica čim preje napravi.

4. V kurilnici v Ljubljani in Zidanem mostu naj se zopet redno podeluje vsem turnus-delavcem (12/24) ali zaposlenim v dnevнем turnusu po dva prosta dneva.

V naslednjem prosim, da bi se posvetilo urediti gmotnih razmer zaposlenim delavcem in profesionistov posebno pažnjo in sicer v glavnem v pogledu:

- a) regulacije urnih plač,
- b) podelitev delovne obleke,
- c) ureditev zaračunavanja premij.

Plače delavstva so danes zelo nizke ter se tekoma zadnjih let ni vršilo nikako večje napredovanje delavstva, pač pa se je leta 1927 izvedla redukcija urnih plač. V splošnem prosim, da bi se vsem onim delavcem in profesionistom, v kolikor se jim leta 1927 reducirane urne plače še niso povrnile, zopet priznale one plače, ki so jih imeli pred redukcijo. Ostalim delavcem pa, da bi se sukcesivno povisale urne plače.

Delavstvo porabi zlasti pri umazanem delu v kurilnici dosti več obleke ter je preje redno dobivalo delavno obleko, ki pa se zadnja leta ni podelila, ker so plače večinoma tako nizke, da ne zadostujejo za redno prehrano družin. Prosim, da bi vodstvo kurilnice Ljubljana I. prevzel iniciativu s posebnim utemeljenjem predlogom na medodajnih mestih, da bi se zopet podelila redno površna obleka vsem onim, ki vrše umazana dela, izpiralcem strojev pa naj se podeli letno dve modri obleki.

Pri zaračunavanju premij naj se spremeni nedostatke in naj se v bodoče računa:

a) Ako se stroj po popravilu prihodnji dan ne rabi, ne sme izgubiti zato za ta dan predpisane nagrade;

b) Enako naj stroju za dneve pranja tudi pripada nagrada;

c) Vroči osi naj se ne računajo na tekoča popravila, kadar nastane vroča os vsled slabega mazanja ali slabega olja. Samo vsled vročih osi izgubi tekoča skupina mesečno po 500—700 ur;

d) Za pralce naj se določi posebna premija in ne, da se njih premija zaračuna na tekoče popravilo, kar znaša okroglo 800—900 ur mesečno.

Končno predlagam še, da se delavni čas na one praznike, ki niso več državno pripoznani kot prazniki, pa jih naše ljudstvo še vedno praznuje, upelje v kurilnici nedeljen delavni čas od 6. do 14. ure, tako, da so delavci vsaj popoldne prosti.

Delavci in profesionisti morajo sedaj že od lanskega leta čakati na sprejem v provizijski fond ter morajo potem, ko so sprejeti, seveda plačevati zaostanke, vsled tega prosim posredovanja na direkcijo, da se delave takoj s prihodnjim prvim, ko zadoste predpisom za sprejem v fond in predlože dokumente, sprejme v fond in se jim začne takoj odtegovati prispevke.

V elektro-delavnicu naj se napravi tla iz desek, omare za obleko in postavi umivalniki za umivanje. Stroje, ki pridejo v letno odnosno dvoletno popravilo, naj se temeljito opere, predno se jih postavi v delavnico, ne pa kakor se sedaj, ko se perejo ti stroji v delavnici, katero se s tem popolnoma ponesnaži in se kvari delavstvu obleko.

Delavnična Ptuj.

Naši zaupniki so odpeljali na medodajno mesto sledečo vlogo:

Delavski zaupniki, zbrani na redni seji dne 29. maja 1929, se obračajo do naslova s prošnjo, da bi se ugodilo sledečim predlogom:

1. Urnne delavcem so se leta 1927 zelo znižale in se na to ni izvedla nobena večja regulacija. Večina delavstva se s sedanjimi plačami ne more достојно preživljati, posebno večje družine. Zato se obračamo do naslova s soglasnim sklepom, da naj se delavstvu povrne vsaj one plače, ki jih je imelo do 1. aprila 1927.

2. Uveljavljenje delavskega pravilnika z vsemi starimi priznanimi pravicami. Predsednik: Pešovič.

Kurilnica Maribor.

Naši sodruži delavski zaupniki so postavili sledeče zahteve in predloge:

1. Izplačilo difference delavcem in povišanje urnne.

2. Pripoznanje nočne doklade pepelarjem, premogarjem, okretničarjem itd.

3. Povišanje plače za Din —50 na uro izmivalcem kotlov.

4. Automatičen sprejem vseh delavcev v provizijski fond, ki so zastonili predpisanim pogojem.

5. Redno podelitev dopustov.

6. Podelitev dežnih plaščev vsem skupinam, tako, da bo vsak mož imel svoj plašč.

7. Pripoznanje eksekutivne doklade skupinovodjem premogarjev, ki opravljajo tudi kretniško službo.

8. Redno podelitev cokelj in mila v prejšnji izmeri.

Zboljšanje prometa na progi Zidan most—Zagreb.

Večkrat čitamo po dnevnih časopisih, da mora postaja Zidan most dobiti most čez Savo, da bo trikot, in drugi tir med Zidanim mostom in Zagrebom. Da je to potrebno, je resnica. Ker pa prihaja več takih dopisov od strani oseb, ki jim je stvar dobro znana, si dovoljujem pripomniti sledeče:

Upati je, da bosta k hitrejšemu prometu in odstranitvi velikanskih zamud veliko pripomogla dvojni tir in pa most-trikot, ali vsega se s tem še ne bo doseglo, če se bo promet ravnal po tem pravcu kot dosedaj. V prometu med Zidanim mostom in Zagrebom obstajajo tri glavne napake, katere ovirajo promet, in ga bodo še nadalje, kljub temu, četudi se drugi tir izpelje. Te napake so:

1. Da se v Zidanem mostu tovorni vlaki vpeljujejo ali razpuščajo, ker se s tem postaja zatrapa in promet ovira. Zidan most nima nikakoga loko-tovora, ampak samo tovor od razpuščenih vlakov. Vsi tovorni vlaki bi morali skozi postajo Zidan most s kratkim postankom voziti naprej. Opremo strojev v postaji Zidan most je treba zmanjšati, ker se lahko opremi v predpostajah, in sicer v Sevnici, Celju in Trbovljah. Zatorej je v Zidanem mostu treba obrniti samo stroj.

2. Sestava vlakov v Zagrebu je pod vsako kritiko. Govori se celo od merodajnih oseb, da ne pomaga nobena pritožba. Kaj je treba storiti, da bi se to izboljšalo? Po 10 letih je pa že čas, da se to škandalozno delo odpravi. Glavna krivda je, ker osebe ne ve, katera navodila naj bi vpoštevalo in kako naj dela. Potrebno je poznanje strokovnega dela, enotno postopanje in enotne direktive. Sedaj v tej hudi zimi se je videlo, koliko se je trudilo osebe ljubljanske direkcije, ko je iz Trbovlja pošiljalo premog v Zagreb in naprej; do pice natančno se je po želji zagrebške direkcije vršila sestava vlakov v Trbovljah, toda preden je vlak prispel v Zagreb, se je naredba dva do trikrat spremenila, to se pravi, vlak je moral zopet menjati tovor po progi. Iz tega je razvidno, da je komanda od zgoraj zelo pomanjkljiva in da vedno izmenjanje naredb le škoduje, zlasti, ako to izvršujejo teoretički. Ako se ne bodo vlaki sestavljali po prometnih določbah, ne bo drugi tir nič pomagal, kajti drugi tir bo samo križanje vlakov olajšal, ne pa sestavo vlakov.

3. Vozni red: Od dobro sestavljenega voznega reda je odvisen hiter in reden promet. Velike in glavne napake pri voznih redih so, da se vlake v kratkih presledkih enega za drugim vpeljuje, ali pa v eno postajo natrapa in poleg tega še določjo dolgi postanek, čeravno nima vlak tam nič opraviti. Ali pa: delovni vlak ima veliko postanka, pa ne more ničesar opraviti, ker ima sama prehitjenja ali pa križanja. To ne sme biti. Vlake je treba tako razvrstiti, da gredo v večjih presledkih, delovni vlaki pa da ne pridejo v iste postaje, kjer je veliko dela v istem času, ko se največ vlakov tam nahaja. Ako se vse to upošteva, potem je vozni red dobro sestavljen.

Kar se tiče prelaganja, križanja vlakov na progi Zidan most—Zagreb, bi bilo treba marsikaterega poteka, ker to ne gre gladko izpod rok. To je gotova stvar. Ko pride tovorni vlak v postajo, potem se šele pripravi zaradi križanja, in to ne bi smelo biti.

Lahko bi še marsikaj nedostatkov napisal, zaradi katerih mora vlakovo osebo toliko trpeti. Če pa le nekaj tega popravijo, potem bo za upravo in osebo boljše.

Vlakovodja.

Več progovnega obja in osemurni delavnik — ali več nesreč.

Sistem redukcij, ki se je uvedel tekom zadnjih treh let v železniški upravi, je v prvi vrsti zadel obje in z njim v zvezi varnost prometa. Ukinjenje 8 urnega delavnika za progovne čuvanje, obhodnike in za ostalo eksekutivno obje, vedno bolj kaže slabe posledice in gotovo je že danes, da bodo materialni stroški, povzročeni vsled raznih nezgod, odškodninske zahteve za poškodovanje blago, ponesrečene ali ubite žrtve, daleko večji kot je bil prihranek, doseganj s podaljšanjem delovnega časa. V eri štedenja se je železniška uprava spravila tudi na redukcijo zapornic ob železniških prelazih in to ne samo ob kakih lokalnih progah, ampak tudi ob progah z velikim prometom. Tekom letosnjega leta beležimo večje število nezgod ravno vsled ukinjenja zapornic. 8. januarja letos je zavozil dolenski vlak pri postaji Ljubljana dol. kol. v naložen tovorni voz in ga razbil. Le srečnemu naključju je pripisati, da se ni zgodila večja prometna nezgoda, ker vlak še ni vozil s polno brzino.

Dne 9. junija se je pri Naklem zaletel tržiški mešani vlak v avtomobil.

Kako si predstavljajo gospodje vrednost stanovanj?

Seja železniškega odbora ljubljanske direkcije je sklenila, da bo od 1. junija 1929 dalje za vsa na novo oddana naturalna (službena) stanovanja odtegnila uslužbencem celo po zakonu jim pripadajočo stanarino, neoziraje se na velikost ali kakovost stanovanja.

Da je ta sklep skrajno krivičen, naj dokaže par primerov.

N. N. činovnik III. kategorije stanuje v Ljubljani v naturalnem stanovanju, ki je suho in sestoji iz dveh sob, kuhinje, predsobe in pritiklin. Za to stanovanje se mu bo odtegnilo stanarino, ki mu pripada, ker še nima 15 let službe, mesečno Din 100.

Progrovni čuvaj, ki pa stanuje v zapuščeni čuvajnici ob progi, daleč od trga, ali vsasi in je v stanovanju vse vlažno, tla trhlena, vrata nepopravljena in sestoji stanovanje le iz ene sobe in male kuhinje, pa bo plačal tudi Din 100 mesečno.

Ta odlok velja torej za novo do deljena stanovanja.

Enostavnejše in cenejše prati! to naj bo geslo za prihodnje pranje. Neprijetno in trudopolno pranje na perilih deski ni samo muka, ampak je tudi mnogo dražje. Uporabljajte »Persil«! Perilo je treba samo nekoliko časa enostavno kuhati in uspeh je, cvetnobelo in svežedehteče perilo.

Iz okrožnic.

»Gospodin Ministar Saobraćaja rešenjem svojim M. S. Br. 8107/29 od 13. aprila tek. god. stavio je van snage rešenje Generalne Direkcije Državnih Željeznica F. O. Br. 11.823-27 od 17. juna 1927. godine, kojim je odredjeno, da se Pravilnik Gospodina Ministra Finansija o naplaćivanju ispitnih taksa D. R. Br. 72.100/27 od 4. juna 1927. godine ima primjenjivati i u resoru Ministarstva Saobraćaja.«

Prednje se dostavlja u vezi akta G. D. Br. 46.132/27 od 16. jula 1927 i depeše Br. 6778/29 od 22. marta tek. god., koja se ovim stavlja van snage. (G. D. Br. 34.281/29.)

Znižanje dojilske podpore.

Gospod minister saobraćaja, Dr. Korošec, je pod št. C. U. br. 469/29 podpisal odlok, da se znižajo dajatve bolniškoga fonda ob porodu in sicer v prvi vrsti dojilske podpore.

Doslej je dobila žena železničarja ob porodu kot dojilsko podporo Din 2 skozi 32 tednov, skupno torej Din 448.—

Po novem odloku železničkega ministra pa se od 1. maja 1929 dalje izplača ženi železničarja ob porodu kot dojilska podpora le Din 1.50 skozi 8 tednov, torej skupno Din 84. Tako je sedaj dojilska podpora znižana za celih 364 Din.

Objašnjene čl. 1 Uredbe o razvrstitvi železničarjev.

Ministarstvo saobraćaja je izdalo pod št. M. S. 5939/29 pojasnilo glede napredovanja posameznih kategorij v položajnih plačah in sicer za sprevodnike, nadziratelje postaj, skladisč in premikalne vodje.

Odlok se glasi:

Povodom pitanja, da li se mogu unaprediti u I. grupu I. kategorije zvaničnika oni konduktori, koji imaju više od 15 godina priznate železnične službe, to je, da li položaji konduktora sa više od 15 godina služe ulaze u I. grupu I. kategorije zvaničnika, kao i da li se nadzornici stanica, magazina i rukovodci manevre mogu unaprediti dalje iz tretje grupe I. ka-

tegorije zvanička, ako za to ne bi bilo zakonskih smetnji —, da čl. 1. uredbe o razvrstanju službenika predviđa konduktore u drugu grupu prve kategorije zvaničnika, a nadzornike stanica, magazina i rukovodce manevre u trećoj grupi iste kategorije, pa prema tome broj godina provedenih u službi za te položaje nije od uticaja.

Torej po tem pojasnilu sprevodnik ne more napredovati više kot do inkl. druge položajne plače I. kategorije zvaničnika (prve kategorije le, ako ima 2 razreda srednje šole), v prvo položajno plačo pa kot sprevodnik osebnih ali tovornih vlakov sploši ne more več priti.

(Op. ured. Radovedni smo, kaj bodo dejali na ta odlok baš oni sprevodniki, ki so radi napredovanja šli k prometni zvezzi.)

Kaj pristoja ženi delavca ali profesionista, ki umre v aktivni službi?

Ako delavec ali profesionist umre vsled nezgode med aktivno službo, torej med delom, pripada ženi odnosno družini poleg pogrebne, ki jo dobí od bolniške blagajne in penzije (ako je bil član fonda) še trimesečna meza po začasnom pravilniku kot podpora. Prošnjo za nakazilo je treba vložiti potom službene jedinice. Ako pa aktiven delavec umre vsled bolezni, pa pripada ženi odnosno otrokom od direkcije enomesecna meza.

VABILO.

Spoštna Delavska Gospodarska zadruga »Železničarski Dom« r. z. z. o. z. v Ljubljani vabi tem potom vse svoje člane na 8. redni občni zbor, ki se vrši 23. junija t. l. ob 8. uri.

Dnevni red:

1. Poročilo načelstva in nadzorstva.
2. Blagajniško poročilo.
3. Odobritev bilance za leto 1928.
4. Volitev načelstva in nadzorstva.
5. Razno.

Ker je občni zbor te delavske inštitucije zelo važen, je dolžnost članov zadruge, da se istega polnoštivno udeleže.

Načelstvo.



Vijesti sekretarijata Zagreb—Sarajevo—Beograd.

Radničke strukovne organizacije i narodni interes.

Razvoj života i raznih društvenih pojava u zemljama, u kojima je radnički strukovni pokret razvijen i u svojoj punoj funkciji, najbolje dokazuje, kako taj pokret korisno i blagotvorno djeluje ne samo na položaj najamnih radnika, već istovremeno i na sve ostale društvene i narodne redove. Klasična zemlja industrijskog razvijanja i radničkog pokreta jest Njemačka. Moderni i klasični radnički pokret u toj zemlji star od prilike 50 godina, i upravo kroz to vrijeme sve do danas mogu se zapaziti značajni preokreti na svima pojima, u koja djelatnost radničkog strukovnog pokreta zadire.

Zadatak je strukovnih radničkih organizacija, da povećanom nadnim com i skraćenim radnim danom, te osiguranjem egzistencije radnika za sve slučajevne nevolje, poboljšaju i podignu životni im nivo, t. j., da radnik bolje i dulje živi. Upravo radom na tom polju postignuti su u Njemačkoj ogromni rezultati.

U godinama od 1871. do 1926. umiralo je stanovništvo u prosječnoj starosti:

Od godine do godine:	muški: god.	ženski: god.
1871.—1880.	35.6	38.5
1881.—1890.	37.2	40.3
1891.—1900.	40.6	44
1901.—1910.	44.8	48.3
1910. i 1911.	47.4	50.7
1924.—1926.	56	58.8

Dakle za 50 godina produljena je starost cijelokupne nacije za punih 20 godina. Velika nastojanja, da se od prevelikog pomora zaštiti i žena, imala su za posljedicu, da je život žene produljen za skoro 3 godine više nego muškarca. I najveći neprijatelji radnika i njihovog strukovnog pokreta moraju danas priznati, da ovaj ogromni napredak ima svoj korjen samo u neprestanoj i žilavoj borbi tога pokreta, koji je bezkompromisno i konzistentno išao uvek samo za time, da popravi i podigne položaj radnika, a budući da radnici predstavljaju većinu nacije, to je i položaj cijelokupne nacije poboljšan.

Ta blagotvornost dolazi do izražaja i u smanjenom broju smrти kod

djece i dojenčadi. 1913. godine umiralo je u prvoj godini života od stotine 15.1 dojenčadi, a godine 1927. samo 9.7. Bolja hrana i obezbjedniji život smanjile smrtnost djece za više od 5% godišnje u nepunih 15 godina. Ta ista blagotvornost najbolje dolazi do izražaja u smanjenom postotku od tuberkuloze umrlih: godine 1913. umiralo je od tuberkuloze na 10.000 gradjana 14.6 osoba, a godine 1928. umrlo je od isto tolikog broja samo 10.3 lica. Dakle za nepunih 15 godina smanjen je broj od tuberkuloze umirajućih za 4 od 14.6. Kod toga, mora se uzeti u obzir, da je Njemačka jedna industrijski razvijenija zemlja, gdje bi, u srovnjenju sa našim prilikama u industrijskim centrima, smrtnost od tuberkuloze moralna biti daleko veća. Koliko je to minimalan procenat od tuberkuloze umirućih vidjet će se najbolje iz toga, da kod nas, iako sa 75% nismo industrijska već agrarna zemlja, umire na tuberkulozi od 10 hiljada ljudi oko 30. Dakle 3 puta više.

Što još više zapanjuje jest činjenica, da se zdravstveno stanje njemačke nacije popravlja upravo rapidno posle rata. Nu i to se da objasniti samo činjenicom, da su i strukovne organizacije njemačkih radnika upravo posle rata bile ne samo brojno najjače, već i u svojim zadatcima najaktivnije. Strukovne organizacije njemačkih radnika postale su posle rata jedan silan faktor, pa su zato i rezultati njihove posleratne djelatnosti najefikasniji.

Radi ovih ogromnih koristi, koje od rada strukovnih radničkih organizacija crpi danas cijelokupna njemačka nacija, nikome više i ne pada na pamet, da rad i slobodu njihovu ometaju. Koliko bi to poneki militarista ili ograničeni kapitalista i htio, to mu ne uspijeva, jer se njihove uske i lične težnje ne mogu više probiti kroz silnu ekonomsku i političku snagu, koju njemački radnički pokret razvija.

Pa i iz postignutih rezultata jasno se vidi, koliko bi to bilo ludo i upravo samoubistveno, ako bi se snagu radničkih strukovnih organizacija slamsalo. Iz tih ogromnih rezultata ujedno se vidi, koliko grijesne vladajući u onim zemljama, u kojima radnici u radu za svoje podizanje i napredak nisu slobodni. S. P.

Pozor, radnici!

Svi radionički, ložionički i pružni radnici kod Direkcije Zagreb upozoravate se, da je potrebno, da čim prije i putem nadležnih šefova, za tražite za prijem u Penzioni Fond. Prijem u Penzioni Fond valja zatražiti pismenom molbom, upravljenom na Bolesnički Fond kao upravu i Penzionog Fonda, a molbu valja podnijeti službenim putem nadležnih jedinica, a gdje iste ma iz kojeg razloga takve molbe nebi primile, neka se istu pošalje izravno na bolesnički Fond preporučenom poštom. Ako ima gdje ili bi se desio slučaj, da nadležni šef ili jedinica takve molbe nebi sproveli upravi Penzionog Fonda, neka se to hitno javi sekretarijatu u Zagreb, da može izvršiti potrebnu intervenciju.

Molbe za prijem u Penzioni Fond valja podnijeti svatko, tko je više od godine dana u neprekidnoj željezničkoj službi i bez obzira na godine starosti. Molbe ne treba biljegovati.

URSSJ ima riječ!

»Ujedinjeni Sindikati«, glavni organ URSSJ, na poslednjoj strani svojih mjesecnih izdanja, redovno donosi i popis svojih sastavnih organizacija, a medju ostalim nalazimo tu i organizaciju pod imenom »Opći Radnički Savez Jugoslavije«, sa sjedištem u Zagrebu Ilica 55.

Organ toga saveza »Radnički Glasnik«, u broju 6 od 1. juna o. g., pod potpisom V. Haramine, ali u ime ORSJ, veli doslovce ovo:

»Jedno poduzeće jedna organizacija, jedna grana zanimanja, jedan podsavet; podsaveti raznih grana zanimanja, jedan Opći Radnički Savez, koji spaja sve podsavete u zemlji, i sa njihovim stručnim internacionalama u svijetu.«

Koliko se može razvidjeti, sve ovo odnosi se i prima si u zadatku ORSJ, koji je učlanjen URSSJ. Poznato nam je međutim, da su kongresnim odlukama URSSJ točno odredjene granice, do kojih djelatnost toga ORSJ može da dopire i da je taj savez, kao i svaki drugi, učlanjen u svojoj strukovnoj internacionali. Poznavajući sve to, mi molimo ovim putem vodstvo URSSJ, da nam hitno pojasni: od kuda odjednom toliku opsežnost ORSJ: na sva poduzeća i na sve grane zanimanja, pa

jedan ORSJ i sve stručne internacionale, pa ORSJ kao organizaciju, »koja je još jedina u ovoj zemlji u stanju da štiti interese industrijskih radnika«?

Neupućeni, mi iz svega ovoga možemo zaključivati, ili da je URSSJ glavne svoje funkcije — bez znanja svojih sastavnih organizacija — prenjeo na ORSJ, ili se je ORSJ povampirio i počeo svršavati stvari, koje na njega ne spadaju, ili — u što sa strahovanjem počinjemo vjerovati — stojimo pred jednim najtežim i najfatalnijim zločinom nad našom radničkom klasom, jer joj podmukli i mračni tipovi spremaju jedan novi rascjep?

Sva ova naslučivanja nukaju nas, da ovim putem i javno zapitamo: Šta je na stvari? Ako je po srijedi nesporazum, valja ga u interesu cijeline radničkog pokreta čim prije otkloniti, a ako je po srijedi spremanje zločina, valja zločince razkrinkati i žigosati prije, nego li im uspije izvesti taj plan!

URSSJ ima riječ!

Skupštine, sastanci i dopisi

Sisak.

U utorak dne 21. maja održali smo vrlo dobro posjećen širi sastanak naših povjerenika i funkcionera. Na njem smo pretresli predloge povodom Radničkog Pravilnika i obnašli smo, da su predlozi, koje je izradila i objavila naša Centrala, najbliže našim potrebama i, ako bi ih se u većoj mjeri prihvatile, da bi naš položaj i naša egzistencija bili zadovoljavajuće poboljšani.

Ovo ex-lex stanje sa radnicima, za koje ne važe više stari propisi a novi se nikako ne donose, uzrokuje im mnoge štete i nevolje. Prije svega njihove plate podleže samovoljnom smanjivanju pojedinih šefova, radno vrijeme podleže samovoljnom preduživanju, a sva ostala prava imamo i nemamo. Tako se našim radnicima plate reduciraju svake godine, da život postaje teži i skuplj, radno vrijeme važi za sekcjske radnike kao 10 satno, godišnje dozvane nam se uopće ne daje, a penzionog osiguranja nikavog i nema. I oni, koji su prije i sada penzionirani, dobivaju na ime penzije tako neznačne svote, da im je nemoguće

i najbijednije izdržavanje. Pa i to se odmah ne dobije! Treba najprije čekati po godinu i više dana, dok se dobije mizerna penzija. Od plata ne dobijemo mi ono, što smo već davno zaradili. Još iz god. 1923.-24. duguje se našim radnicima 77.489 dinara, za koje još nema izgleda, da će ih primiti.

Brojne i velike su nevolje, koje radnici i službenici radi neuredjenih odnosa trpe. Raspravljujući o stvari najšli smo i na izvjesne uzroke o svemu tome. Jedan od njih je loše i naopako upravljanje našim željeznicama, koje dolazi do izražaja u načinu budžetiranja. I željezničari i željezničari ovisni su od sredstava, koja ima na raspolaganju Ministar Finansijski, pa ako isti sredstava nema tada se i nama na cijeloj liniji oduzimaju, prikraćuje i skučava nam se prava. Mjesto da se finansijska politika uravnjava prema potrebama saobraćaja, mora saobraćaj da se povinjava finansijskoj politici, odnosno, moraju željezničari da stežu kajše. Nalazeći štetu u takvoj politici i uzročnike naših nevolja, mi smatramo, da je potrebno, da se toj činjenici počinje posvećivati pažnja i nastojati, da se ponovno stavi na dnevni red pitanje komercijalizacije željezničara.

Na anketi u Beogradu mi ćemo nastojati sudjelovati i svestrano pri-pomoći, da se u čim većoj mjeri ostvare težnje, koje sve naše članstvo, pa i svi željezničari, že do-vesti do izražaja. Više kruha, više prava i više slobode — to je naša lo-zinka.

Sunja.

U nedelju 26. maja održali smo našu prvu skupštinu posle Kongresa. Na dnevnom redu bilo je: izvještaj sa Kongresa i predlozi za Radnički Pravilnik. Po obim točkama opširno je govorio naš delegat na Kongresu, drug Ivančić. Pročitao je rezoluciju po rezoluciju i svakoj je dao objašnjenje. Zadržao se je na-ročito na razoluciji o našem socijalnom zakonodavstvu, rezoluciji za izmjenu Zakona o saobraćajnom osoblju, za 8 satni radni dan i za novi Radnički Pravilnik. U svojem izvještaju podukao je silne napore, koje čini naš Savez u cilju popravke našeg moralnog i materijalnog položaja, naglašujući, da samu tim naporima i našem Savezu ide zasluga, da naš položaj nije još teži. Put do boljeg života vodi samo preko naše organizacije. To treba željezničari da si zapamite.

Izvještaj kao i rezolucije sakupljeni su pažljivo saslušali. Sa velikim zadovoljstvom primilo se do znanja izvještaj o stručnom i stvarnom radu Kongresa, iz kojeg rada su nikli za sve nas korisni zaključci. Takav rad moramo nastojati požrtvovno pomagati po onoj: svim za jednoga jedan za sve. Najmanja i najdostavljiva pomoć jest u tome, da svaki član izvršiće svoje čanske dužnosti. U prvom redu našu članarinu moramo na vrijeme namirivati. Onaj član, koji tih dužnosti ne izvršuje kako treba, čini zlo sebi i svima ostalima. Uvijek moramo imati pred očima, da će Savez biti za nas u toliko korismi, u koliko ćemo biti spremniji za njega podnijeti žrtve. Sa osjećajima najpunijeg povjerenja u naš Savez i njegovo vodstvo, zaključena je skupština posle punih 4 sata trajanja.

Niš.

Povodom okružnice sekretarijata iz Zagreba, kojom smo obavešteni o zaključcima našeg ovogodišnjeg Kongresa i predlozima za anketu u predmetu radničkog Pravilnika, održali smo vanredno posjećen sastanak članova i simpatizera, na kojem smo opširno izvjestili o radu Kongresa, kao i o predlozima za radnički Pravilnik. Svi prisutni saslušali su izvještaj pažljivo, a u uslijediloj diskusiji vidjelo se opće zadovoljstvo, što je naš Kongres bio na tolikoj visini i što je stvarno i temeljito ušao u sva pitanja, koja su danas za sve željezničare važna. Diskuzija zadržala se je naročito na predlozi-

ma za radnički Pravilnik, koje smo u cijelosti obnašli dobrima i zaključili, da svim silama nastojimo, da ih se na anketi u čim većem opsegu usvoji.

Sastanak je sa velikim zadovoljstvom primio do znanja stručan i požrtvovan rad našeg Saveza, koji je došao do izražaja naročito na Kongresu, pa i u svima provedenim akcijama. Ova stvarnost i stručnost rada našeg Saveza omogućuje nam prilaz u najšire redove željezničara, i nadamo se, da nije daleko dan, da će i željezničari iz pokrajine Srbije u velikom broju takav rad Saveza honorirati na taj način, da mu pridruži u članstvo i tako ga pomognu u plemenitom nastojanjima. Ovakav rad Saveza najbolje dokazuje, da je Savez čvrst i da si je većina članova svijesna svojih zadataka i u najtežim časovima.

Sastanak je izjavio i svoje divljenje nad požrtvovnim radom drugova u Sloveniji, Bosni i Hrvatskoj i Dalmaciji, zavještavajući se, da se i u Srbiji mora sa istom živošću na dizanju organizacije poraditi. Ta naša dužnost je u toliko veća, u koliko je teži naš položaj. A isti je teži za najmanje 40%. To je posljedica onog prokletog i zagriženog partizanstva, kojem ni željezničari nisu mogli odoljeti i postali su mu žrtvom. Našim marljivim i požrtvovnim radom moramo sve to u budućnosti ispraviti.

Sa drugarskim pozdravom

M. H. i C. R.

Veliki Bečkerek.

U utorak 23. aprila o. g. održali smo sastanak, na kojem smo podnjeli izvještaj o radu i zaključima našeg Kongresa, kojem je i naš delegat prisustvovao. Izvještaj je podnio drug Slugić. Opširno je izvjestio o toku Kongresa, a naročito o raspravama i zaključcima, kojima se teži popravci našeg moralnog i materijalnog položaja. Pri koncu izvještaja, koji je primljen do znanja, drug Slugić pozvao je sve prisutne, da marljivo rade na dizanju organizacione svijesti kod radnika i ostalih željezničara, jer svi kongresni zaključci mogu se u život provesti samo tada, ako iza njih stoji brojno jaka željezničarska organizacija.

Za anketu u Beogradu vlasta kod nas vrlo velik interes. Nastojat ćemo svakako, da na istu izašaljemo našeg delegata i da doprinesemo najviše, da ta anketa ispadne čim bolje po željezničare.

Pozdravljamo Vas I. S.

Bjelovar.

Uspjela intervencija radničkih povjerenika.

Cesti je slučaj, da radnici za održavanje pruge budu upotrebljeni na radu oko pretovara vagona sa upaljenim osovinama. Zaradu za taj posao ne isplaćuje im sekacija, jer se rad obavlja za stanicu, pa slijedom toga i nadnische terete budžet stanice. I baš radi toga, jer se te zarade isplaćuje iz budžeta stanice, njih se je vrlo teško dočekati. To traje dugo i dugo, dok stanica nadje ili dobije kredite za tu isplatu, pa je i umret lakše prije, nego li te nadnice dobiti.

Tako je stanica već od mjeseca februara dugovala radnicima više nadnische, do kojih nikako da dodju. Intervencijom radničkih povjerenika Direkcija je konačno doznačila na knadni kredit i radnicima su tada negda iste isplaćene. Bilo bi za željeti, a i u interesu je željeznicu, da se ta puževa administracija nekako drugaćije uredi. Radnikova nadnica nije dug, na koji se može dugo čekati, a uzrok tome čekanju najmanje smije biti nedostatak u administraciji.

Kraljevčani.

Mnogo smo zahvalni organizovanim drugovima, koji su došli u našu sredinu i pojasnili nam smisao i važnost naše organizacije. Po njihovom odlasku općenito je raspoloženje kod svih radnika i službenika cijele pruge Caprag-Karlovac, da se slože i

organizuju u veliki Ujedinjeni Savez Željezničara Jugoslavije.

Molimo Vas, da nam pošaljete sve potrebne upute za rad na organizaciji, a naročito pristupnica i ostali administrativni materijal. Nadamo se, da će biti vrlo rijetki oni, koje neće biti za slogan.

Za kratko vrijeme sazvati ćemo sastanak, na koji nam pošaljite delegata iz Zagreba. Obzirom na teške prilike, pod kojima danas radničke organizacije žive, potrebno je, da budemo u naše dužnosti podrobno upućeni. Mi želimo, da nam rad na organizaciji ne bude s nijedne strane ometan, a ipak da nam organizacija bude od koristi.

Očekujući Vaše dalnje upute
sa drugarskim pozdravom J. F.

Split.

Sa nama se je u zadnje vrijeme počelo postupati kao sa pastorčadi. Kilometraža za april trebala nam je biti isplaćena još u drugoj polovici maja, međutim, prolazi i juni, a mi stočimo još uvek kratkih rukava. Gospoda valida misle, da se mi tu nalazimo na ljetovanju i da imamo svega u izobilju, jer inače bi se više briňula, da nam krvavo zašljena kilometraža bude i doznačena.

Predstavka, koju ste podnijeli, nadamo se, da će imati željezničnog učinka i da na već davno zaradjene pare nećemo dugo čekati. Zaista, sva nuda nam je još naša organizacija, jer da nije nemaino, jao i pomagaj nama. Ovako, ipak imamo nekoga na koga se možemo obratiti, kojem se možemo potužiti i koji se zauzme za nas.

Knin.

Na prilike kod nas osvrnuli ste se u predzadnjem »Ujedinjenom Željezničaru« sa mnogo razloga. U iznesenoj žalbi nije rečeno ni mali dio onoga, što se kod nas stvarno događa i što bi trebalo iznjeti, pa da svijet vidi nepravde, koje mi trpimo. Vrhunac torture pretstavlja postupak, kojim nas se sili, da pored redovnih 24 sati službe, moramo dolaziti u tk. zv. rezervnu službu od još po 4 sata. E to se valjda nigdje u svijetu ne događa, ali, evo, kod nas je to praksa, koja se sprovodi sa najvećom brutalnošću. Izmorenog službenika tjeri se, da pored svojih redovnih dužnosti, za koje je pogodjen i — mizerno plaćen — svršava još posebne dužnosti, koje mu oduzimaju slobodno vrijeme, umaraju iznad fizičke podnositosti, a koje nam, sigurni smo, ni bog na nebū neće platiti. Svako nedolaženje ili zakašnjenje u tu nepripadnu službu kažnjava se najstrožije sa oduzimanjem naših kukavnih plata — sa globama.

Pod ovakvom torturom, evo, mi ovdje patimo. Tješimo se time, što ista, pored muke i nevolje za nas, za naše pretpostavljene, znači neizbrisivu sramotu.

Razno.

Podružnici in funkcijonari pozor!

Prepoved javnih govorov na pokopalištih. Veliki župan ljubljanske oblasti opozarja na to, da veljajo za javne govore na pokopalištih isti predpisi, kakoršni veljaju za shode pod milim nebom, da so, torek po členu 5. zakona o zaštiti javne varnosti in reda u državi vsi taki govor brez predhodne dovoljivosti, pristojnega upravnega oblastva prepovedani. Kdor ravnava drugače, utegne biti sodno kaznovan z. zaporom do 3 mesecev, poleg tega pa še z denarno globalbo do 500 Din. Opozorjamo na ta razglas vse srodruge, da ne bodo imeli event, nepotrebni sitnosti. Za pogrebne govore je treba, torek, enako zaprositi dovoljenja od srezke poglavarske.

Prijavljanje shodov, običnih zborov in zborovanj. Nekatera srezka poglavarska jemljejo odredbe zakona o zaštiti javne varnosti glede prijavljenja shodov itd. tako, da mora biti prijava cele tri dne pred shodom, že na srezkem poglavarstvu. Da ne bi kdor imel radi tega sitnosti, naj vedno vsak shod prijavi najmanje tri dne preje, to je, ako se vrši shod u nedelju, naj posjeće prijavo najkasnejše u sredo in sicer rekomanirano.

Dopisnici v. podružnicah! Tudi poleti, čeprav je vroče, je treba dopisovati v. Uj. Željezničarjev. Ako hočete list na 6 stranah, pišite. — Centralna uprava USŽJ.

Ponikva.

V nedeljo, dne 5. maja 1929 se je vršio dobro obiskan ustanovni obični zbor naše krajevne skupine, ko smo dobili pretekli mesec potpisana lokalna pravila od velike županstva. Delegat od centrale je po-

dal izčrpno poročilo, na kar se je izvolio podružnični odbor in sicer za predsednika s. Selan, tajnika s. Mlakar in blagajnika s. Pospeh. Odborniki so soderug: Andrić, Klar, Pristovnik, Lah in Novak. Sedaj, ko so pravila potpisana, bomo šli s podvojeno silo na delo, da spravimo v naše vrste vse željezničarje.

Podružnicam za vrgled.

Tekom mjeseca maja 1929 so predstavile najveć novih članov sledeće podružnice:

Ljubljana (sekr. Sarajevo)	70 članov,
Šibenik (sekr. Zagreb)	18 članov,
Zagreb (sekr. Zagreb)	14 članov,
Sunja (sekr. Zagreb)	14 članov,
Maribor I (sekr. Ljubljana)	obnovilo članstvo, ki so ga prekinili

21 članov,

Lesce (sekr. Ljubljana)	5 članov.
-------------------------	-----------

Skupno je po kongresu pristopilo na novo, odnosno obnovilo članstvo 163 članov, izstopilo jih je 16, črtanih, ker so tri mesece izostali, je bilo 32, tako da znača skupno pristopilo na članstvu po kongresu 115 članov.

Sodruži v ostalih podružnicah! Kidbo bo v juniju 1929 na prvem mestu glede novih članov? Ali hočete, da Vaša podružnica ne bo omenjena?

Ali ne veste, da je kongres nam vsem naložil nalog, da je treba tekmo enega leta število članov podvojiti?

Podvojimo, potrojimo število organiziranih sodrugs! — Podvojimo, potrojimo naše pravice!

Ogorevc Josip.

Bio je valjan i marljiv manevrista na stanici Zagreb-Sava. Težak rad, patnički život i zla kob shrvaše ga tjelesno i duševno toliko, da je sam kidisao na svoj život, bacivši ga u hladne valove Save. Učinio je to i radje to, nego li da i dalje trpi mnoge i nepodnosive muke, ma da je bio u cvatu života, t. j. u tridesetoj godini.

Ogorevc Josip nadjen je jednoga dana bezsvijestan ležati medju tračnicama. Drugovi ga izvukosé. Nitko nije ispitavao razloge njegove nemoci, nu reklo se je, da boluje od padavice. Na činjenicu, da je pao medju tračnice uslijed slabosti i iscrpljenosti, kao posljedici vazdanog bježanja i otkačivanja vagona po suncu i ljetnoj žegi, nitko nije posmislio. Od tada je ujedno nastao i križni put za njega: supiralo ga se za čuvara vagona, za čuvara sklađišta, za becetlera, popisivača kola, na rampu, itd. Mira više nije imao. Nemir u službi, nepravde u postupku prema njemu, šikane i razne globe toliko ga shrvaše, da je konačno kidisao na sam život.

Dne 4. aprila o. g. ispratili smo ga na njegovom poslednjem putu do hladnoga groba. Bio je dobar drug i valjan član naše organizacije, pa nam i rastanak snjime bio u toliko teži. Rastajući se boltnim srcem od njega — neka mu bude laka zemlja.

Željezničari sa kolodvora Zagreb-Sava.

Članom v vednost.

Tajnik saveza s. Stanko je od 16. do 20. junija odsoten iz Ljubljane, ker se udeleži kongresa-letos obnovljene srodrune rumunske željezničarske organizacije in IV. Balkanske željezničarske konferencije, ki se vrši v Bukareštu.

Kdor želi z njim govoriti, naj te dni ne hodi v Ljubljano, da ne bo imel zastonj potov.

Centralna uprava USŽJ.

Ujed. Savez Željezničarjev Jugoslavije, podružnica Ptuj,

pri