



Štev. 24.

Leto 3.

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravnništvo:

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

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

Strahote redukcij in odprave osemurnika.

Kapitalizem je postal vedno bolj nenasiten, skrajno nervozen, da rabimo ta izraz, in krut nad vse krutosti. Polom te ogromne, na krvoločnem izkoriščanju vseh in vsega sloneče zgradbe, ki je neizbežen in katerega se ta zgradba zaveda, je izzval in izziva te posledice.

Osemurnik je kapitalistom pošast, katere se boje ter se na celi črti vojujejo proti. Zato so ga odpravili povsod, a kjer še je, kjer ga še čuva močna strokovna organizacija, mu spodnašajo tla z akordnimi zaposlitvami itd.

Strokovne organizacije bi radi zlomili z redukcijami delavstva ter računajo s tem ubiti dve muhi. Kakor že rečeno, strokovno organizacijo oslabil, a delavstvo z redukcijami oplašiti, da preostanek potroji in početi svojo produktivnosti, ter da eden, še nereducirani delavec, izvrši to, kar so prej izvrševali trije ali štirje.

S tem se kapitalizem tolaži z ene strani pred polomom kapitalizma, ki pa ostane vseeno neizbežen, in se veseli velikega dobička, ker prištedi mezdo treh, štirih delovnih moči, a delo, ki so te delovne moči izvrševale, izvršuje sedaj samo ena delovna moč.

Da se ta delovna moč v kratkem izčrpa, da jo vzame v najboljšem slučaju — bolnica, iz katere to delovno moč ponese zapečaten v rakvi, navadno pa jo zmečkajo odbijači vagonov in kolesa strojev, je kapitalizmu postranska stvar. Na razpolago se dobi druga cenejša, po mnenju kapitalizma lažja, kakor stroj, ki ga je treba kupiti za zlato.

Ce pogledamo поближе promet in železnico, vidimo, da je tukaj pri tem podjetju naravnost kričeče zlorabljanje delovnih moči, človeških življenj, materijelnih dobrin in to samo zato, ker »nema kredita«, ker treba »štediti«, in kjer tudi to delo na veliko nad uslužbenci in delavstvom, ki izvršuje vse delo, dočim se v krogih uprave in nadziranja ne »štedi«, dočim tam ni govora o »nema kredita«, in je korupcije na cente.

Redukcija v vsemogočih oblikah je na dnevnem redu pri železnici. Ne mine dan, da se ne pojavi ta ali ona oblika redukcije sedaj tu, sedaj tam. Posledice so razne nesreče, zvezane z materijelnimi in življenjskimi katastrofami, da ne govorimo o nerednem funkcioniranju prometnih naprav.

Le poglejmo поближе, kar se je začelo, oziroma se začne te dni pri železnici.

Progovni čuvaji imajo službo 24/24, in to brez prostih dni. Torej, 12 urna služba. In progovni čuvaj ima pregledati progo, jo čuvati, oskrbovati telefon, signale, zapirati zapornice itd., da lahko vlak brez nevarnosti vozi, da so potniki v vlaku zavarovani pred nesrečo in smrtjo vsled teh nesreč. In vprašajmo gospodo, ki gre preko zakona in sili progovne čuvaje, da delajo 12 urno službo, in to nepretrgoma skozi 24 ur, če je mogoče, da je človek 24 ur neprestano na nogah; ali lahko vse opazi in vidi, kar morda ni v redu, dovolj pritrjeno itd.? Saj niti lokomotiva neprestano 24 ur ne vozi, čeravno je iz železa.

Vlakospremno osebje ima pri tovornikih vlakov na papirju turnus 32 odstotkov, v resnici pa z zamudami 40 odstotkov, da celo do 50 odstotkov. Torej tudi čez 12 ur dela. Biti na vagonih neprestano 12 do 20 ur,

paziti na signale in na vse, kar je potrebno, skakati pri premiku sem in tja v vsaki medpostaji, kdo to zdrži?

Progovni in skladiščni delavci morajo navadne dni delati čezurno delo brez odškodnine. Zakon določa 50 odstotkov. Ali zakon je papir, podpisi na zakonu niso merodajni, ker kapitalistična metoda izkoriščanja je sveta stvar vsem kapitalistom in njih eskponentom in zato se mora delati zastoj kar je več kot osem ur — ter tako desavuirati podpise vlade.

Ob nedeljah in praznikih se progovni delavcem plača le 50 odstotkov, češ, tako pravi odlok. Mirne ure, ki bi jo posvetili svoji družini, se jim ne dovoli. Ko gospoda praznuje nedelje in praznike s podvojeno energijo ter popiva, pleše in se zabava, progovni delavec delaj, ker drugače mi ne moremo plačevati svojih razvedril in počitka.

Tako kruto se glasi ta resnica.

Na progi Split-Knin morajo progovni čuvaji izvršiti službo — turnus 24/12, torej 16 urni delavnik, a za počitek je samo 8 ur. Teh osem ur se izpočij, se naspí, se okrepčaj, čitaj itd., a potem pa zopet na delo. In pri tem je še to, da za teh 8 ur, kar jih dela čez 8 urnik, ne dobi plače, ker »nema kredita«. Korist države pa zahteva, da ji daruješ 8 ur dela, da delaš 8 ur zastoj, da boš pokazal, kako si zvest državljan, in da te bo ona za nagrado pustila opravljati službo progovnega čuvaja in ti zato, kot nagrado, plačala prvih osem ur.

Nič boljše, ali pa še slabše se go di vlakospremno osebju na pr. v zagrebški ali subotški direkciji, ki vozi iz Broda do Novske. To je razdalja kakih 80 km. Železničarju, ki ima ta vlak, pa teh 80 km pogoltne 48—72 ur. Torej 2 do 3 cele dni in noči je železničar na tej progi v službi. In ko pride domov, ima na razpolago samo 10 ur in zopet mora v službo.

Kričeče so te razmere, vnebovpjoče, a ne sliši jih kapitalistično nebo. Delaj, je njegov ukaz, eventualno še moli in zopet delaj. Ker zato si ustvarjen — proletarec-železničar.

Sedaj pa pride »nema kredita« in je s 25. decembrom 1928, torej z dnem, ko »krščanski« narodi (?) praznujejo rojstvo Krista, ko prepevajo v cerkvah »Gloria in excelsis Deo« in mir ljudem na zemlji, ki so dobre volje, napovedana redukcija progovnih delavcev. Izvršila in kršila se bo s tem, da bodo delali progovni delavci samo 4 dni. Tisti, ki so »dobre volje«, jim bodo zato tudi plačali samo za 4 dni, češ, jesti smete tudi samo 4 dni v tednu, a 3 dni stradajte, v slavo onega, ki se je rodil v hlevu. Istotako seveda tudi v slučaju bolezni dobiš hranarino samo za 4 dni.

Ne moremo se vzdržati pikrih besed, ki nam silijo iz prs. Pesti se krčijo in sodrugi železničarji, združite še tesneje del svoje proletarske, zasmehovane, izkoriščane moči v organizacijo, da bo močna in mogočna. Ker v tej moči bo rešitev pred tem položajem, ki presega že vse meje.

Ce premišljujemo to, kar smo tukaj omenili v glavnih potezah — napisati vse, bila bi velika knjiga — pa vstaja pred nami in celo javnostjo rezultat, ki je napojen s krvjo, s solzami, s trpljenjem... Le spomnimo se samo pred kratkim zgodivših se smrtnih nesreč. Nadpremiška Šemrla v Novem mestu je po 17 urah

dela zdrobil vlak. Kdo je kriv? Sodišče bo s paragrafi dokazalo, da uprava železnice, to smo poskrbeli. Vsak pa, tudi kapitalist, ako samo nekoliko premisli, če je mogoče biti po 17 urah naporenega dela še gibčen in prožen, da uide vlaku izpod kolesja, spozna, da to ni mogoče, in da takih »junakov« ni. Sprevednika Kurkoviča v Ljubljani so sprešali odbijači, Kurjača Freceja v Mariboru so istotako zdrobili odbijači. Ali zato, ker so sedaj že pokojni možje-železničarji sami hoteli? Ali zato, ker po 15, 16 in 17 urnem delu drugače ni bilo mogoče, oziroma se je moralo iti v službo neizpočit?

Ali naj nadaljujemo?

Ni potreba. Saj vsak dan sam nadaljuje krvavo štatistiko.

Povemo pač k temu vsem železničarjem. Proletarci, sodrugi, možje! Ko greste v službo, ko se poslovite od žene in otročičev in jim zakličete pri vratih: »Na svidenje!«, skrbite, da bo res. V službi se ravnajte točno po predpisih. Te morate poznati do pičice in če boste to upoštevali, če se boste po njih ravnali — to morate, ker tako predpisi tudi od vas zahtevajo — potem bo Vaš klic »na svidenje!« tudi ostal vedno uresničen. Žena in otroci Vas bodo imeli, in Vi boste njih utehali, oni Vaša radost. Povdarjamo to, ker je to danes potrebno. Ako vas kdo priganja, pogledite mu v obraz, da vidite, kdo je in zakaj hoče vaše nesreče, vaše smrti.

Poleg krvave štatistike se pa množi štatistika materijelne škode, ki nastaja vsled takih nezakonitih razmer. Ali kaj nam, gladnim, izmučenim in ubitim materijelna škoda. Obdolžitve, ki padajo na nas vsled takih nezgod in nerednosti so, ki nam stiskajo pesti in nam bude zavest, da smo mi razred izkoriščanih, da smo delavski razred, in da med nami in med razredom kapitalistov ni pardona. Med nami zija nepregleden prepad in interesi kapitalistov so glad in trpljenje nas delavcev.

Le poglejmo, kako strahota redukcij in odprava osemurnika neprestano in povsod udriha po nas, dočim se onim, ki so vsega tega krivi, ne zgodi nič, jim ne škodi nič.

Pri Carski Čupriji blizu Beograda se je zgodila železniška nesreča, kjer sta trčila skupaj dva vlaka in je bilo več ranjenih in eden mrtev. Obdolžili so nesreče kretnike, dva sprevednika, strojevodje in vlakovodje ter dežurnega promet. uradnika in jih zaprli. Toženi so po § 302 kaz. zak., ki predvideva robijo do 10 let.

Torej redukcije, odprava osemurnika, beraške plače, brezplačne čezure in »nema kredita« niso krive, nego krivo je osebje, delavci in nižji nameščenci. Gospoda s sijajnimi dijetami in lepimi dohodki ni kriva.

Na sušaški progi je bil pretrgan tovorni vlak. Mnogo železničarjev je bilo ranjenih. V Brodu na Savi so zavirača zdrobili odbijači. Na progi med Sunjo in Brodom je razmesarilo dva železničarja. Blizu postaje Okučani na progi Zagreb—Beograd sta trčila dva težko natovorjena vlaka. 11 železničarjev je bilo ranjenih. Nesreči v Novski in Novi Gradski sta se dogodili, kar celo priznavajo meščanski listi, vsled velikega števila vlakov, ki jih mora odpredelati izmučeno in neodpočito osebje. A če bi ne bilo redukcij, če bi se držali osemurnika in bi bilo zadosti osebja, bi bilo v službi, kakor govore predpisi, bilo bi zato osebje spočito in ne preobloženo z delom, in nesreče bi ne bilo. Tega preiskovalne komisije, prometno ministrstvo, vlada in kapitalist. javnost sploh nočejo priznati, pač pa je krivo osebje. In to

osebje nižje kategorije, torej delavci in nižji nameščenci. In če ne morejo ničesar družega najti, najdejo to, da je bilo osebje pijano. Tako je nesreče pri Carski Čupriji krivo to, da so bili sprevedniki pijani, ker so — čuj te, čuj te — popili dva litra vina in več steklenic žganja. In vsled te »pijanosti«, so morali prometni uradniki, strojevodje, premikači, kretniki in drugo osebje narediti službo tako, da je bilo trčenje in da se jih potem, če ostanejo živi, zapre in obsodi. Pomanjkanje osebja — ker se ga je radi »nema kredita« reduciralo, — neupoštevanje osemurnika in vršitev službe po 12, 14, 17 ur neprestano in to poleg vsega še brezplačno, to po mnenju eksponentov kapitalizma ni vzrok. Strašne so te konstatacije.

Zato moramo povdariti še enkrat, naj vsak železničar, ko gre v službo, dobro pomisli, da se mora iz službe vrniti zdrav. Naj vsak pomisli, da ga doma pričakuje žena in otroci. Naj vsak vrši svojo službo točno, dobro, tako, kakor zahtevajo predpisi in nič drugače. In vsak naj bo član »Ujedinjenega Saveza Železničarjev«, da bo tako del svoje moči strnil v veliko organizirano moč, katero bo prisilila kapitalista današnji neznosni položaj izboljšati, oziroma ga bo s tem izboljšala.

Napisali smo ta članek s krvavečim srcem, ker vse nesreče, vsa prelita kri, vse trpljenje, vse solze in obupni klici žen in otročičev po ubitem očetu, lačna usteca železničarskih otrok, prezebla telesca vsled napovedane nove redukcije delovnega časa, izvajajo iz prs nas vseh krik obupa in krik samopomoči.

Zato, železničarji, postanimo enkrat samostojni, zavedni v vsakem oziru, da smo razred proletarcev in da spadamo v armado proletarcev.

V naših silah je naša rešitev. Zato v Savez!

Pred volitvami delavskih zaupnikov.

Letošnje leto smo prvič volili zaupnike v kurilnicah in pri progovnih sekcijah. Volitve smo izvedli v glavnem v območju ljubljanske železniške direkcije ter v vseh delavnicah in tudi v nekaterih ostalih edinicah zagrebške in sarajevske direkcije.

Blizu se sedaj januar 1929 in naša dolžnost je, da izvedemo volitve delavskih zaupnikov prav povsod, istočasno pa da glasno ponovimo našo zahtevo, da zahtevamo volitve zaupnikov tudi v skladiščih in postajah. Mnogo ne bomo govorili. Pač pa primimo za delo in delajmo. Povsod, v vsaki delavnici, sekciji in kurilnici se morajo postaviti kandidatne liste razredno-zavednih sodrugov in povsod morajo biti oni izvoljeni.

Razredni boj se bje z vso silo, kapitalistična ofenziva se pojavlja na vseh koncih in delodajalci se trudijo celo s protizakonitimi metodami, da zlomijo institucijo delavskih zaupnikov, ali pa da jo izigrajo proti strokovnim organizacijam.

Zakon o zaščiti delavcev za upravo ne velja in njej je dosti ležeče na tem, da zlomi tudi zavedne delavske zaupnike. Mi moramo ta napad na celi črti odbiti, prisiliti moramo železniško upravo, da bo tudi ona spoštovala zakon — osemurnik. Na Vas, sodrugi, je, da greste pri teh volitvah na delo z vsemi močmi in da na celi črti pri teh volitvah zmaga lista razredno-zavednega delavstva.

Vsak razredno-zaveden proletarec mora biti organiziran in mora stati v bojnih vrstah za izvolitev razredno-bojnih sodrugov za delavske zaupnike.

To je naše geslo danes. To mora biti naša volja, volja organiziranega proletarijata na predvečer volitev obratnih zaupnikov. V naših rokah je uspeh in neuspeh. V naših rokah je naša osvoboditev in naše ponižanje. Kdo je, ki hoče izbrati drugo, ne prvo? In ako izvolimo povsod za delavske zaupnike razredno-bojne sodrugi, strokovno organizirane v razredno-bojni strokovni organizaciji, smo proti kapitalizmu postavili mogočno silo in strokovne organizacije bodo korakale od uspeha do uspeha, od zmage do zmage. Izboljšanje naših mirnih razmer nastopi, naše gladovanje preneha.

Pokažimo torej, koliko nas je in kakšni smo! Na delo do zmage!

Sklepi železničarske konference v Brodu.

Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije je sklical dne 1. decembra 1928 železničarsko konferenco za Slovenijo, Hrvatsko, Vojvodino, Srbijo in Bosno in sicer v Brod. Istočasno se je vršila za Dalmacijo in progo od Ogulina do Splita in Knina, v Splitu. Konferenca v Brodu je bila posečena od delegatov iz sledečih podružnic: Jasenovac, Sunja, Bje-
lovar, Zagreb radiona, vlakoprato
osoblje, Zagreb-Sava, Indija, Zlatar-
Bistrica, Brežice, Krško, Sarajevo I
(radiona), Sarajevo II (sekcija), Mari-
bor delavnica, Maribor promet, Si-
sak, Pavlovac-Dražica, Dravograd in
Vuzenica, Maribor kurilnica, Ptuj in
Ormož ter Čakovec, Pragersko, Celje
in Grobelno, Jesenice in Kranjska
gora, Zalog, Zidani most. Poleg tega
so bile zastopane vse strokovne sek-
cije. Delegat iz radione Niš ni pravo-
časno dospel na konferenco, ker je
imel vlak iz Srbije zamudo ter ni do-
bil zveze. Dnevni red konference je bil:

1. predlogi za delavski pravilnik;
2. pravilnik o voznih ugodnostih;
3. predlogi za finančni zakon;
4. predlogi za izmenjavo pravil-
nika o sporednih prinaldžnostih;
5. predlogi za novi proračun;
6. predlogi za starostno zavarov-
vanje delavcev;
7. predlogi za izmenjavo pravilni-
ka o bolniškem fondu;
8. osemurni delavnik.

Konferenci so predsedovali: s. Lušetić iz Zagreba, Barbarić iz Sara-
jeva in Terškan iz Ljubljane. Po vseh
točkah dnevnega reda je poročal iz-
črpn centralni tajnik s. Štanko ter
predlagal k vsaki točki resolucije
izpred centrale. Po vseh točkah
dnevnega reda se je razvila živalna
debata ter so se stavili dopolnilni
predlogi k resolucijam. Vsi zaključki,
ki jih spodaj objavljamo, so bili soglas-
no sprejeti ter je bila soglasno izvolje-
na deputacija za Beograd, ki je dne
3. decembra predložila vse zaključke
konference ministru saobračaja ter
potom s. Petejana vse predloge za fi-
nančni zakon finančnemu odboru.
Minister saobračaja je deputaciji ob-
ljubil, da bo vse predloge preštudiral
ter dal na posamezne točke odgovore
tudi s. Petejanu. Konferenca je spre-
jela sledeče sklepe:

Priloge k delavskemu pravilniku!

Dne 31. dec. 1927 je bil razglašen v
»Službenih novinah« nov pravilnik o po-
možnem osoblju o državnih saobračajnih
ustanovah. Na podlagi predstavk od strani
delavskih organizacij, ki so zahtevale
široke izmene in dopolnitve, in na osnovi
predstavk službenih edinic je odgodela
Generalna direkcija z rešenjem G.D.Br.
22881 uveljavljenje pravilnika ter je bila
odrejena komisija, da vsestransko prouči
in dopolni pravilnik ter izdela prehodne
naredbe. Delavskim organizacijam je bilo
obljubljeno, da bo ministrstvo saobračaja
sklicalo v zadevi delavskega pravilnika
anketo. Ker ta anketa do danes še ni
bila sklicana, sklene železničarska kon-
ferenca v Brodu sledeče zahteve:

1. Po vprašanju delavskega pravilni-
ka, naj se skliče hitro anketa vseh delav-
skih organizacij, ki naj delavski pravilnik
predhodno predela.

2. Z novim pravilnikom naj se delav-
skemu osoblju zagantira stalnost, pravi-
ca na dopust in sprejem v penzijski fond
vse po enem letu neprekinjene službe. V
pravilnik naj se uvede sistem delavskih
zupnikov ter naj se delavni pogoji urede
po zakonu o zaščiti delavcev. Istočasno
naj se uvede sistem dnevnih plač za 8-
urni delavnik na podlagi eksistenčnega
minimuma z avtomatičnim napredovanjem
po službenih letih. Plača naj se za vse
dni v mesecu. Delo v nedeljah in ob držav-
nih praznikih naj se plača kot čezurno.
Izrecno naj se v delavskem pravilniku za-
gantira osoblju pravico do vseh spored-
nih prinaldžnostih po sedaj obstoječem
pravilniku v izmeri postavk, ki veljajo za
nastavljeno osoblje; pravico do penzije za-
dobi po 10 letih, pravico do polne 100%
penzije pa naj se zagantira po 25 letih
težke eksekutivne, odnosno 30 letih lažje
službe.

3. Delavskemu osoblju naj se prizna
delavno obleko, vozne ugodnosti in isti
meri kot nastavljenemu osoblju (ukoričene
legitimacije) in onim delavcem, ki vrše
službo nastavljenega eksekutivnega osobl-
ja po čl. 26 zakona, še 20% doklado za na-
porno službo in pavšal za službeno obleko.

V tem so navedeni glavni pred-
logi glede delavskega pravilnika, ker
smo predlog delavskega pravilnika
že opetovano predložili generalnemu
direktorju in ministru saobračaja. Na
to točko je minister saobračaja depu-

taciji izjavil, da je delavski pravilnik
v glavnem že gotov, da priznava u-
pravičenost ankete, da tudi osoblje
izjavi svoje želje in predloge ter je
obljubil, da bo en izvod pravilnika
čim preje dostavil s. Petejanu. Čim
ga toraj naš savez dobi, ga bomo raz-
množili in razposlali vsem našim čla-
nom.

Predlogi za vozne ugodnosti železni- čarjev.

S čl. 242 finančnega zakona za leto
1928/29 je bil minister saobračaja po-
oblaščen, da izda nov pravilnik o voznih
ugodnostih. Za sestavo tega pravilnika
smo mi svoječasno poslali ministrstvu že
večkrat zelo obširne predloge. Že-
lezničarska konferenca v Brodu konsta-
tira, da je ministrstvo od leta 1924 dalje
z vsakim novim pravilnikom odvzelo de-
lavskemu osoblju po nekaj preje zagaran-
tiranih pravic. Zmanjševanje pravic u-
stvarja med osobljem neugodno razpolo-
ženje. Konferenca se obrača do minist-
stva z zahtevo, da naj se povodom končne
redakcije novega pravilnika osoblju za-
gantira vse do sedaj pridobljene pravi-
ce ter naj se istočasno povrne osoblju
tudi preje zadobljene pravice. Posebno
predlagamo:

1. Da se z novim pravilnikom zaga-
rantira ukoričene legitimacije vsem aktiv-
nim in vpokojenim nameščencem, delav-
cem, miloščinarjem in rentnerjem. Isto
tako naj se zagantira pravico do legiti-
macij tudi rodbinskim članom preje na-
vedenega osoblja. Pravico do legitimacije
zase in družino se pridobi po enem letu
službe.
2. Povrne naj se temporarne karte
tudi vsem delavcem (progovnim, delavni-
škim, kurilniškim itd.), ki stanujejo izven
svoje službenega mesta, za vožnjo v
službo ter naj se progovnim delavcem
izda brezplačne vozovnice za vožnjo na
delo od postaje, kjer stanujejo do mesta
dela na progi.
3. Vozne ugodnosti naj se zagantira
tudi adoptiranim otrokom, pastorkam in
bližnjim sorodnicam, ki vodijo gospodinj-
stvo vdovcu ali samcu.
4. Z novim pravilnikom naj se zopet
povrne živilske vozovnice.
5. Tudi delavskemu osoblju naj se pri-
zna pravico do brezplačnega prevoza pre-
moga in drv.

Vozne ugodnosti naj se prizna vsled
hib za delo nesposobnim otrokom tudi po
20. letu starosti.

Predlogi za finančni zakon.

Ker smo te predloge objavili že v
zadnjem časopisu, navedemo tu le še
dodatek: Konferenca je sprejela še
sledeče:

Povodom nastavitve stalnih delavcev
za uslužbence z letno plačo naj veljajo
odredbe čl. 123 in 211 zakona o državnem
prometnem osoblju s tem, da se te usluž-
benice, čim zadobe stalnost, pomakne v
smislu odločb čl. 211 v ono stopnjo
osnovne plače, kamor spadajo po službe-
nih letih.

Poleg tega je bila sprejeta še za-
hleva onih dnevničarjev iz območja
Zagrebske železniške direkcije, ki so
leta 1923 vršili kot delavci službo na-
stavljenecv in se jih takrat ni pre-
vedlo na urne plače, ampak so obdr-
žali dnevno po Din 17, 19. — Ta-
krat se jim je obljubilo, da bodo na-
stavljeni ter so morali vložiti prošnje
za nastavitve, a po par letih se jim je
odgovorilo, da za nastavitve nima
kredita in se jih je šele tedaj pre-
vedlo na urne plače. Tako so ti zgu-
bili težke tisočake ter se je postavila
zahteva, da se tudi tem izplača di-
ferenca od onega dneva, ko so bili
prevedeni ostali delavci. Končno je
bil sprejet še sklep, da naj se zahteva
oprostitev davka vseh onih, ki preje-
majo plačo iz državne blagajne, ozi-
roma naj se eksistenčni minimum po-
viša vsaj za 100%.

Predlog za izmenjavo pravilnika spo- rednih prinaldžnosti.

Konferenca je sprejela sledeče
predloge:

1. Po čl. 16—18 naj se izplačuje potni
pavšal po čl. 40 pravilnika tudi progov-
nim obhodnikom, ki redno obhodijo progo
12- in večkrat mesečno.
2. Poglavje II. naj se izpremeni in naj
se mesto kilometraže uvede sistem urnine
po priloženem predlogu. Dokler se ta
sistem ne uvede, naj se izplačuje kilome-
traža za premik tudi vlakospremnemu
osoblju, ki sedaj te kilometraže ne dobi-
va, dasi mora vršiti premik.
3. Nočne doklade naj se izplačujejo
vsemu osoblju, ki faktilčno vrši nočno služ-
bo, ne oziroma se ali so nastavljeni ali de-
lavci. Vsled tega naj se specificira osoblje
kot sledi: a) eksekutivno osoblje: vlakos-
premnemu, progovno in strojno osoblje; b)
postajno osoblje je: kretniško, premikalno,
lampisti, vozovni zapisovalci in postajni
delavci; c) skladiščno osoblje: nastavljen
in nenastavljen skladiščno osoblje, ki dela
v turnusih ali sploh vrši nočno službo. Ta

doklada naj se izplačuje tudi vozovnim
preglednikom ter v kurilnicah vsem tur-
nus-delavcem. Izplača naj se, neoziraje se
na kilometražo ali kako drugo sporedno
prinaldžnost.

Naš predlog za urnino se glasi:

Pravilnik o urnini.

Čl. 1. Osoblje, ki je zaposleno pri
vozni službi, dobi kot odškodnino za zvi-
šane izdatke na progi urnino.

Urnine so deležni:

a) Nadsprevozniki, vlakovodje, mani-
pulanti-protlačniki, sprevozniki, zavirači,
strojevodje in kurjači.

b) Blokrovniki, strojni mojstri, nad-
kretniki, prostorni mojstri, nadpremičari,
nadkurjači, vozovni pregledovalci, vozo-
pisci, svetilničarji ter pripravniki vseh
navedenih kategorij, oziroma ostalo osobl-
je, kadar vrši službo ene gori navedenih
kategorij.

Osoblje, navedeno pod a), dobi urnino
na podlagi izvršene službe po določilih
tega pravilnika; osoblje, navedeno pod b),
pa dobi urnino pavšalirano.

Čl. 2. Urnina se deli na: normalno,
znižano in prenočevalnino.

Čl. 3. Normalna urnina pripada vsemu
pod a) naštetemu osoblju za ves čas fak-
tilčne službe od voznorednega odhoda do
prihoda v končno, oziroma predajno po-
stajo in za povratek po voznorednem
odhodu iz končne ali predajne postaje do
prihoda v domicilno postajo, ne računajoč
zamude do pol ure.

V normalno urnino se zaračunava
vsemu pod a) naštetemu osoblju tudi čas,
ki je predpisan za prevoz, oziroma oddajo
vlaka ali stroja, to je po 1 uro, kurjačem
pa po 2 uri. Le v slučaju, da je čas od
prevzema vlaka do voznorednega od-
hoda manjši kot 1 uro, se računa faktilčni
čas.

Za normalno urnino se zaračunava
vsak premik na progi ter zamude. Le v
slučaju, da je prihod vlaka v domicilno
postajo zamujen manj kot pol ure, se ra-
čuna za urnino kot prihod »voznoredni
prihod vlaka«.

Ako v končni oziroma predajni po-
staji ne znaša čas od prihoda do povrat-
ka več kot 4 ure, se plača ta čas z nor-
malno urnino. Z normalno urnino se ra-
čuna tudi:

1. Vožnja na stroju.
2. Vožnja v službenem vozu v gotovo
postajo za prezem.
3. Vožnja vlaka za šolanje in za
spoznavanje proge.
4. Čakanje skupine izven službenega
kraja na vlak.
5. Rezervne skupine od ure vpoklica
v službo.

Čas nad 30 minut se zaračuna za celo
uro.

Čl. 4. Znižana urnina. Čas od predaje
vlaka do prevzema novega vlaka, ki pre-
sega nad 4 ure, se plača v končnih oziro-
ma predajnih postajah, kjer ima osoblje
predpisan počitek, z znižano urnino pod
pogojem, da je na razpolago kasarna in
postelja za odpočitek.

Z znižano urnino se plača tudi vožnja
brez službe, bodisi z brzim, osebnim ali
mešanim vlakom, ne glede na to, ali se je
ta vožnja izvršila radi prevzema službe
ali za povratek po službi v domicilno po-
stajo. (Ako pa se ta vožnja izvrši s to-
vornim vlakom, strojem ali službenim vo-
zom, pripada po čl. 3 normalna urnina).

Čl. 6. Kategorija: Vlakovodje, stroje-
vodje: normalne urnine 6.—, znižane urnine
3.—, prenočevalnina 30.—.

Prtljažniki-manipulanti: norm. urnine
5.50, zniž. urn. 2.75, prenočeval. 30.—.

Sprevozniki, zavirači in kurjači: norm.
urnine 5.—, zniž. urn. 2.50, prenočev. 30.—.

Prostorni mojstri, blokrovniki, nad-
kretniki, nadpremičari, vozni mojstri,
strojni mojstri: mesečni pavšal 400.—.

Premižari kretniki, nadkurjači: me-
sečni pavšal 350.—.

Vozopisci, svetilničarji: meseč. pavšal
300.—.

Čl. 7. Ako nadomestuje uslužbenec
ali delavec drugega uslužbenca ali delav-
ca, mu za čas nadomestovanja pripada
urnina, ki bi jo prejemal dotični uslužbe-
nec, ako sta oba iz iste domicilne postaje.
(N. pr. sprevoznik nadomestuje vlakov-
vodjo, dobi urnino določeno za vlakov-
vodjo.)

Ako pa se ga pošlje na nadomestova-
nje v tujo postajo, mu pripada za čas na-
domestovanja poleg urnine še trošarina
(dijete).

Pri voznjah za šolanje in za spozna-
nje proge pripada prizadeta urnina dotič-
ne kategorije, v kateri se nahajajo. (N. pr.
sprevoznik se šola za vlakovodjo, dobi
urnino, določeno za sprevoznika. Vlakov-
vodja se pelje kot dodeljen v svrhu spo-
znajanja proge ali šolanja vlakospremnega
osoblja, dobi urnino kot vlakovodja.)

Ako se pusti vlakospremnika na od-
prti progi ali v kaki postaji, kjer se ga ne
potrebuje, a se ga pozneje pošlje za sku-
pino, si dotični zaračuna iste prejemke kot
skupina. Enako se zaračuna iste prejemke
tudi v slučaju, da se zavirača ali sprevo-
znika vporabi le na gotovih delih proge,
na primer vsled zmanjšanja obremenitve,
ostave voz itd.

Ako vlakospremnik v tuji postaji za-
mudi svoj vlak, si zaračunava urnino le
do voznorednega odhoda vlaka. V slu-
čaju, da se ga potem pošlje domov kot
potnika, mu za to vožnjo pristaja znižana
urnina. Ako pa se ga rabi za drug
vlak, ki pelje tekom 6 ur, mu pripada ur-
nina po predpisih tega pravilnika od voz-
norednega odhoda novega vlaka, prištev-

ši 1, oziroma pol ure za prezem. Nad 8 ur
se ga ne sme v takem slučaju zadržati v
tuji postaji, ampak se ga mora poslati kot
potnika domov.

Čl. 8. Pavšali. Pod točko b), čl. ..., na-
vedenemu osoblju pripada med urnino
pavšal v višini, ki je razviden iz čl. 5. Cel
pavšal pripada, ako prizadeti vrši cel me-
sec predpisano službo. Enako se izraha
rednega dopusta ne smatra za prekinjenje
službe.

V slučaju odsotnosti vsled bolezni, iz-
rednega dopusta itd., se za vsak dan črta
1/30 pavšala. Nadomestnikom se zaračuna
za vsako turo 12/24—1/20 pavšala.

Čl. 9. V svrhu zaračunavanja se izdajo
vsem pod a) naštetim »potne knjižice«, v
katere se vpisuje vsa služba ter potrdijo
vlakovodjem resničnost navedb prometni
uradniki, a ostalim pa vlakovodje.

Za osoblje, naštetu pod b), vodi evi-
denco in računanje pristojno službeno
mesto.

Čl. 10. Urnina in pavšali se izplačajo
vsakega prvega po preteku enega mese-
ca. (Za marec se izplača 1. maja itd.)

Predlog za izmenjavo pravilnika o bolniškem zavarovanju.

Iz rešenja ministrstva saobračaja na
pritožbo našega saveza proti nepravilno-
stim pri volitvah v bolniški fond v Za-
grebski direkciji, smo ugotovili, da je že
izdelan nov pravilnik bolniškega fonda in
to brez zaslišanja glavne skupščine, v ka-
tere kompetenco spada izdelava tega pra-
vilnika. Konferenca zahteva, da se ugoti
predlogu izvoljenih delegatov Ljubljanske
oblastne uprave in skliče izredna glavna
skupščina bolniškega fonda, ki naj sprej-
me novi pravilnik na osnovi sledečih
predlogov:

1. Zavarovani morajo biti vsi želez-
ničarji, njih rodbine, nastavljeni in de-
lavstvo, pogodbeni delavci in snajilke.

2. Hranarina se izplačuje 100% za
52 tednov in sicer redno koncem meseca
zajedno s plačo.

3. Lečenje v bolnicah, sanatorijih in
toplicah naj bo brezplačno za vse člane
fonda ter naj nosi stroške bolniški fond.
Lečenje pristaja za ves čas, dokler pripa-
da hranarina.

4. Budgetiranje od strani centralne
uprave naj se ukine ter naj bo vsak
oblastni upravni odbor avtonomen, vsako
leto naj se le določi gotov rezervni kre-
dit, s katerim razpolaga centralna uprava.

5. Fakultativni člani postanejo lahko
vsi provizionisti, rentnerji in miloščinarji.
Sklepi glavne skupščine postanejo takoj
izvršni.

6. Prispevek državne ustanove vpla-
čujejo posamezne direkcije mesečno di-
rektno pristojnim oblastnim upravam.

7. Za slučaj zdravljenja v centralni
ambulantni se izplačuje hranarina delav-
stvu v vseh onih primerih, kjer delavcu
odpade mezda.

8. Volitve v skupščine se vrše po
kandidatnih listah po proporcionalnem
sistemu. Na vsakem volišču nadzorujejo
volitve zastopniki kandidatnih list.

Pri tej točki se je zlasti konstatir-
alo izdajalsko vlogo one gospode,
ki vedri in oblači v centralnem u-
pravnem odboru bolniškega fonda
(ekspONENTI nacionalne organizaci-
je), ki kljub našim opetovanjem opo-
zoritvam in pozivom niso našli časa,
da bi sklicali izredno glavno skupšči-
no bolniške blagajne, ki naj bi izde-
lala nov pravilnik, ampak mirne duše
gledajo, kako bo ministrstvo samo
sestavilo nov reakcionaren pravil-
nik.

Predlog za starostno zavarovanje.

Ker je z novim pravilnikom o delav-
skem osoblju predvideno starostno zava-
rovanje delavcev in je že imenovana ko-
misija z nalogu, da izdela statut penzijs-
kega fonda za delavce, konferenca želez-
ničarjev v Brodu soglasno sprejme sle-
deče predloge za novi statut:

1. Za starost se ima zavarovati vse
železniško delavstvo brez razlike na ka-
tegorijo ali profesijo in sicer ima stopiti
zavarovanje avtomatsko v veljavo, čim iz-
polni delavec 21. leto starosti in ima eno
leto neprekinjene službe. To se ima iz-
vesti tudi za one delavce, za katere so bili
do sedaj v veljavi slabši statuti.

2. Prispevki za starostno zavarovanje
naj bodo paritetni.

3. Pravico do penzije in to do 50%
poslednjih prejemkov, zadobi delavec po
10 letih članstva, a pravico na 100% pol-
no penzijo pa dobi po 25 letih težje, ali
30 letih lažje službe.

4. Državna železniška uprava mora
nositi še dalje stroške za izplačilo penzij
vsem onim delavcem, ki so bili vpokojeni
pred uveljavljenjem novega pravilnika.
Ako pa se to ne bi izvršilo, naj se v pro-
računu zasigura novoustanovljenemu pen-
zijskemu fondu osnovni kapital v onem
znesku, ki bo zadostoval za izplačilo teh
penzij.

5. Železniška uprava je dolžna skozi
prvih pet let vstavi v redni proračun
rednega letnega prispevka še izredno do-
tacio za izplačilo novih penzij, dokler ne
bo penzijski fond mogel sam kriti teh iz-
datkov.

6. Zastopstvo v penzijskem fondu
bodi paritetno in sicer v vseh odborih —
upravnem in nadzornem — s tem, da ima
biti predsednik onega odbora iz vrst iz-
voljenih članov delavcev.

8-urni delavnik.

Železničarska konferenca je po zaslusanju poročil delegatov iz posameznih edinic Ljubljanske, Zagrebske, Sarajevske in Beogradske direkcije o kršenju 8-urnega delavnika soglasno konstatirala:

1. Da železniška uprava sploh ne izvaja odredb zakona o zaščiti delavcev.

2. Da posamezne železniške direkcije sestavljajo službene turnuse za premikalno, kretniško in ostalo postajno ter progovno osebje v izmeri 24/24 in to brez dveh prostih dni za odpočitek ter uvajajo tako 12-urni delavnik. Na progi Split-Knin in v območju Zagrebske direkcije se vpeljuje za progovne čuvaje turnus 24/12, torej 16-urni delavni čas.

3. Turnusi za vlakospremno in strojno osebje presegajo povsod 30% službe, v poedinih službenih edinicah pa dosega turnusi 40% in z zamudami nad 50% službe.

4. Istočasno pa se reducira železničarje v masah, ne oziraje se, da proge vedno bolj propadajo.

Konferenca se obrača do gospoda ministra z zahtevo, da odredi ministrstvo vsem oblastnim direkcijam, da se uvede

turnus na podlagi 8-urnega delavnika in to za vse osebe, ki dela v turnusih, za vozno osebje pa naj se sestavi turnusi, ki bodo enako odgovarjali 8-urnemu delavniku. Istočasno naj se izda odlok, da se mora zakon o zaščiti delavcev izvajati v vseh prometnih napravah.

V interesu rednega vzdrževanja proge naj se takoj osigura zadosten naknaden kredit ter se zopet zaposli vse reducirane progovne delavce.

Konferenco, ki je trajala ves dan, je zaključil s. Terškan s pozivom, da se bodo sklepi te in sličnih konferenc uresničili, čim bodo železničarji širrom države spregledali ter uvideli, da je njih mesto v razrednobojevnji železničarski organizaciji, kadar bodo železničarji uvideli, da je njih rešitev odvisna od njih samih, njihove složnosti, ter da od kapitalističnega razreda ne smejo pričakovati milosti, pač pa da si bodo v trdem boju morali pravice izvojevati sami.

Pošast brezposelnosti.

Zadnja leta se je gospodarski položaj Evrope precej zboljšal. Brezposelnost pa se vsled tega ni zmanjšala in vključ zboljšanju gospodarskega položaja je povsod v vseh državah Evrope zavlada strašna brezposelnost in s tem nepopisno trpljenje in uboštvo proletarijata. Zakaj velika brezposelnost grize kakor rak v proletarske vrste in v njih akcije.

Internacionalna strokovna zveza poroča, da je bilo sredi letošnjega leta v 18 državah Evrope preko 4 milijone brezposelnih. Če računamo k tem družinske članke, vidimo, da je bilo v teh 18 državah 18 do 20 milijonov ljudi brez dela in s tem brez zaslužka in da je bilo 18 do 20 milijonov ljudi izročeno največjemu pomanjkanju in gladovanju.

Ker pa brezposelnost proti jeseni in posebno na zimo vedno narašča, in se je začela zlasti zadnje čase konjunktura slabšati in industrija padati, se lahko brez pretiravanja računa, da bo število brezposelnih naraščalo. Po zimi pa je položaj brezposelnih naravnost obupen.

S tem vprašanjem so se bavili zadnja leta razni krogi, a kakor se vidi, vsi neresno, kar je razumljivo, saj brezposelnost muči samo delavstvo, kapitalistu pa pomaga do dobičkanosti.

Mnogokrat se je kazalo na Ameriko in govorilo, naj se posnema njene produkcijske metode. Ponovno se je pripovedovalo, da je Evropa postala ubožna in zato ne more konkurirati Ameriki in cenejši produkciji. Raditega se je v nekaterih industrijskih državah produkcija reorganizirala, obrati so se racionalizirali, vendar brezposelnost se kljub temu ni zmanjšala. Ker reorganizacija produkcije in racionalizacija se je izvršila tako, da je dobiček podjetij ogromno narasel. Blagoslov te reorganizacije, ki se ji pravi tudi nacionalizacija, ni veljal resničnemu producentu-delavcu in nastavljenju in konzumentu, nego trotu-kapi-

talistu-delničarju. Mezde se kljub ogromnemu dobičku niso dvignile, niti niso produkti v cenah padli, da bi jih lahko konzumenti in to vsaj za svojo nujno potrebo kupovali.

Različne industrije so se med tem v državi in v internacionalnem okviru kartelirale in sindicirale, zavladele neomejeno trgu, diktirale cene in zato grabile dobičke in dobičke. Par industrijskih kapitenov razpolaga danes s produkcijskim aparatom mnogih za življenje važnih industrij, obvlada trg in nad delavstvom izvaja diktatorsko oblast in njihova moč sega mnogo dalje kakor moč nekdanjih suverenih vladarjev.

Ako hočejo delavci in nastavljenji posledice tega gospodarskega razvoja paralizirati, jim preostaja samo eno sredstvo in to je nepretrgana vpostavitelj svojih strokovnih organizacij, preko katerih bi ne mogel noben sklep teh mogočnih industrijskih kapitenov. Proti mamonskemu divjanju kapitalistov po dobičku, drvenju za zlatim tetelom, in to preko delavskih življenj, mora delavstvo postaviti svojo trdno in neprodno organizirano voljo in se mora zavdati, da vsak posameznik nosi del proletarske moči v sebi. Ako se bo delavstvo v tem smislu postavilo v boj, tedaj se bo situacija spremenila in brezposelnost bo prenehala. Osemurni delovnik se mora uveljaviti na celi črti in brezposelnost se bo zmanjšala. Akordni sistemi se morajo odpraviti in brezposelnost se bo zmanjšala. In kakor se bo manjšala armada brezposelnih, tako bodo naraščale mezde in se bomo položaj delavcev. Rezervna armada industrije bo skopnela in strašna pošast bo odstranjena.

In ker privatno-kapitalistična družba te pošasti trajno noče odpraviti, treba proletarijatu stopiti odločno na plan in izvoljati nov družabni red, v katerem bo imel vsak človek pravico do dela in do človeku dostojnega življenja.

Redukcije progovnega delavstva.

Vsem podružnicam.

Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije je že pred tremi meseci upeljal akcijo, da prepreči grozeče redukcije progovnega delavstva. Izdal je vsem podružnicam nalog, da zbero materijal o stanju proge, potrebnih popravilih ter o vsem, kar bi ogrožalo varnost prometa. Ta materijal smo rabili, da z njim podpremo na vseh merodajnih mestih naše zahteve po odobrenju naknadnih kreditov za progovno delavstvo. Nacionalno Uduženje je v tem času spalo spanje pravičnega in nekje se je celo našel nek gospod uradnik, ki je nesel pismo, naslovljeno na naš Savez, ki ga je poslal naš sodrug iz Krškega s podatki, kje je proga v neredu, gospodu direktorju Ljubljanske železniške direkcije, inž. Kneževiću. G. direktor je smatral za potrebno, da iz tega pisma stvori materijal za protidržno delovanje našega Saveza. Imel je dosti kredita na razpolago, da je v vse podružnice pošiljal svoje kontrolne organe zasliševati naše funkcionarje ter jih svariti pred Savezom. Smatral je za potrebno poslati dolga poročila v Beograd, na podlagi katerih bi naj bil naš Savez razpuščen. Stanje naših prog je za gospoda direktorja uradna tajnost, ne oziraje se, da te proge propadajo, zamude rastejo in bo nujna posledica slabih prog povečanje števila nezgod. Ni se posrečila gospodu direktorju nakana, da bi bil naš Savez razpuščen; v svojo zaslugo pa si lahko šteje, da se bo s 25. decembrom vpeljalo za najbednejše med železničarji, to je za progovne delavce, 2 dni brezplačnega

dopusta. Ni zadoščala njegova avtoriteta, da bi dobil naknadne kredite; akcijo Saveza, da bi bili odobreni naknadni krediti, je postavil popolnoma v napačno luč ter ji onemogočil uspeh.

Savez železničarjev je tudi sedaj podvzel vse korake, da se naknadni krediti odobre; za slučaj, da naša akcija ne bi imela popolnega uspeha, bo padla vsa odgovornost za neizogibne posledice na železniško upravo. Za naknadne kredite smo uvedli parlamentarno akcijo, poslali v Beograd s teletnim materijalom posebno deputacijo in predložili merodajnim faktorjem dejanski položaj in neizogibne posledice redukcij. Dolžnost vseh sodrugov predsednikov delavskih zaupnikov pri progovnih sekcijah je, da proti nameranim redukcijam zavzamejo energične korake ter kot izbrani predstavniki vsega delavstva opozore upravo na njeno dolžnost.

Dolžnost vseh podružnic je, da takoj odpošljejo na ministra saobraćaja v Beograd brzojavke, v katerih protestirajo proti nameranim redukcijam progovnega delavstva ter zahtevajo odobrenje potrebnega naknadnega kredita. Za te brzojavke naj plačajo kolkovino 5 Din. O uspehih naših intervencij bomo obvestili cirkularično vse podružnice. Pozivamo pa že danes vse organizirane sodruge na solidarnost s »reganjanimi« progovnimi delavci. Redukcije progovnega delavstva se morajo preprečiti! Centralna uprava U. S. Ž. J.

Iz bolniške blagajne.

Zadnje čase zopet prihajajo iz posameznih krajev, zlasti pa iz območja progovnih sekcij pritožbe, da se hranarina zelo neredno izplačuje in se včasih kar po več mesecev zavleče. Dolžnost naših sodrugov v upravnem in nadzornem odboru bolniškega fonda bo, da bodo odslej vsako zavlačevanje točno ugotovili ter ukrenili vse potrebno, da se krivce izsledijo in kaznuje. Enako posluje nezgodni oddelek zelo počasi ter traja po dva do tri mesece, da dobi ubogi delavec, ki se ponesreči, izplačano hranarino, rento pa dobi šele čez več mesecev. Tako čaka na primer kurilniški delavec Mekinda iz Borovnice že tri mesece na hranarino. Zidar Urbančič iz Logatca se je ponesrečil 2. oktobra, pa ni dobil še nič nakazane. Progovni delavec Troha pri sekciji Ljubljana, glavna proga, je bil bolan od 17. sept. do 30. okt., a do 1. decembra ni dobil še nobene hranarine. Pozivamo sodruge iz vseh podružnic, da nam takoj javijo vsako zavlačevanje izplačila hranarine in tako pripomorejo, da bomo v bolniški blagajni čimprej napravili red. Tudi pri nakazilih odobrenih povračil za tuje zdravnike se večkrat izplačilo zavleče in na to oblastna uprava trdi, da je že vse nakazano. Za primer navajamo slučaj s. Jereba iz Borovnice, kateremu je bil že 18. maja odobren za tujega zdravnika znesek 597 dinarjev, on pa tega zneska doslej še ni prejel, dasi bolniška blagajna trdi, da ga je že davno nakazala.

V vseh teh in sličnih zadevah bodo naši sodrugi energično zahtevali remediuro.

Ker je v Šiški večje število železničarskih družin, katere so doslej imele železn. zdravnike le v Ljubljani, kar je zlasti v nujnih slučajih bilo zelo nepripravno, so naši sodrugi na zadnji seji predlagali, da se za Šiško nastavi poseben zdravnik.

Nastavitev zobozdravnikov na Jesenicah, Čakovcu in Novem mestu.

Razpis štev. 147-I-H. F.-28.

Po dopisih štev. 1296/28, 1370/28, 1404/28 centralne uprave humanitarnih fondov v Beogradu je odobril gospod pomočnik ministra za promet z odlokom štev. 17314/28,

1370/28, 17985/28 pogodbe, ki jih je sklenila oblastna uprava bolniškega fonda pri direkciji državnih železnic v Ljubljani:

1. Dr. Viljemom / Schwabom, zobozdravnikom na Jesenicah, ki ordinira vsak dan od 11. do 12. in od 14. do 17., izvzemši nedelje in oblastveno priznane praznike.

2. Dr. Vilimom Violom, zobozdravnikom v Čakovcu, ki ordinira vsak dan od 8. do 12. in od 14. do 17., izvzemši nedelje in oblastveno priznane praznike.

3. Dr. Viktorjem Gregoričem, zobozdravnikom v Novem mestu, ki ordinira vsak dan od 8. do 12. in od 14. do 16., izvzemši nedelje in oblastveno priznane praznike.

Ker zobozdravniki niso rajonirani in ker člani bolniškega fonda često nimajo stanovanja na sedežu službene edince, ali celo stanujejo drugje kakor njihova družina, naj v prihodnje vsak član napiše na prošnji za zdravljenje zob (obrazec boln. fond. štev. 40) v prvem razpredelu al. a), odnosno b), ime železn. zobozdravnika, pri katerem si hoče dati zdraviti, odnosno popraviti zobe.

Tudi glede teh zobozdravnikov veljajo določbe razpisa štev. 1371-I-H. F.-1928 (štev. 4236/I-H. F.-1928).

Gg. šefi službenih edinic naj o tem obveste člane bolniškega fonda.

Za direktorja: Dr. Fatur s. r.

Nastavitev specialista za notranje bolezni v Ljubljani.

Razpis štev. 146-I-H. F.-28.

Gospod pomočnik ministra za promet je odobril z odlokom štev. 1287/28 pogodbo, ki jo je sklenila oblastna uprava bolniškega fonda pri direkciji državnih železnic v Ljubljani s specialistom za notranje bolezni, gospodom dr. Mihaelom Kaminom, ki ordinira v Centralni ambulanti v Ljubljani vsak ponedeljek, torek, četrtek in petek od 12.30 do 14., izvzemši oblastveno priznane praznike, ki padejo na te dni.

Gg. šefom službenih edinic naročam, da o tem obveste člane bolniškega fonda.

Za direktorja: Dr. Fatur s. r.

Ordinacijske ure specialista za ženske bolezni v Ljubljani.

Razpis štev. 145-I-H. F.-28.

Od 1. decembra naprej ordinira gospod Dr. Ivan Pintar, specialist za ženske bolezni, v Centralni ambulanti ob ponedeljkih od 8. do 9.30, ob sredo od 16.30 do 18. in ob petkih od 8. do 9.30, odpade pa vsled tega ordinacija ob četrkih.

Gg. šefi službenih edinic naj o tem obveste člane boln. fonda.

Za direktorja: Dr. Fatur s. r.

Mladina mora biti bistre glave in vedrega duha. Prava kava mladino slabi. Kuhajte ji zato rajši vsak dan žiko.

Vsega je kriv železničar!

To geslo se je uveljavilo zlasti v ljubljanski železniški direkciji in tvori bazo za vse kazenske odloke tako, da osebe že več noče dajati svojih zagovorov na protokole, ker je vse brezuspešno in še tako utemeljenemu zagovoru sledi le kazen. Isto je pri železniških nezgodah in ni čudno, da danes naša javnost kar za vsako nezgodo obsodi uboge uslužbenke, češ, da so jo oni zakrivali, ker so bili malomarni ali pijani v službi. Ne bomo se danes spuščali v razpravo o teh obdobjih, ampak pokazati hočemo veliko socijalnost železniške uprave, ki hoče ponesrečene uslužbenke spraviti še pred sodišče. Tako se je našemu sodrugu Mekindi v Borovnici vnel plin ter je plinov puh vrgel Mekindo kaka dva metra proč ter ga poškodoval na glavi in desnem očesu, ki najbrže ne bo nikdar več popolnoma ozdravel. In kaj je naredila uprava? S. Mekinda je sedaj že nad tri mesece doma v bolniškem staležu in ni prejel od železniške uprave niti krajcarja hranarine, rente ali kake druge podpore. Tri mesece ga pusti železniška uprava brez vseh prejemkov na cesti, poziva ga edino na protokole, kjer se mu dokazuje, da je sam zakrivil nezgodo ter da mora železniški upravi povrniti še škodo. In koncem novembra pa je dobil od sodišča na Vrhniki poziv, da naj se pride na sodišče zagovarjati kot obtoženec po § 449 k. z. Kako se je nezgoda v resnici pripetila: Mekinda vrši svojo službo že 30 let. Bil je zaposlen poleg drugega pri skladišču olja in dr. Za časa avstrijske uprave je imel posla v skladišču le čez dan. Šele z nastopom strojevodje Žagarja Franca, komur je poverjeno tudi nadzorstvo nad skladiščem, mu je bilo ukazano, da hodi z odprto lučjo v skladišče,

torej očitno proti določili § 449 k. z. Mekinda se je temu ukazu uprl ter je prišel radi upornosti v preiskavo. Ta je sicer ostala zanj brez posledic, a od tedaj je hodil Mekinda tudi ponoči z odprto lučjo po olje in karbid. Varnostne luči mu sploh niso dali. Rabo karbida se je uvedlo šele zadnja leta. O nevarnosti in o poslovanju s karbidom Mekinde sploh ni nikdo poučil, posebno ne o tem, da karbid tvori eksplozivne pline, kadar je na vlažnem. Sprva so dobivali karbid v škatljah iz lepenke, katere se je stavlalo na lesene police tako, da so ostale suhe. Pozneje pa so vlagali karbid v sod, ki je stal na tleh. Zamašen je bil z vrečico, napolnjeno s peskom. Iz stropa in od kamenite podlage je kapalo in tvorila se je vlažnost ob sodu in vrečici. Nikdo se za to ni brigal. Dne 1. septembra 1928 je Mekinda zopet na povelje kurjača šel po karbid. Postavil je odprto luč na klop, eninpol metra proč od sode. A komaj je vrečico odmašil, se je plin vnel, ter je plinov puh vrgel Mekindo kaka dva metra proč, da se je poškodoval na glavi in na desnem očesu. Zdravi se še danes. Iz tega je razvidno, da je nezgode kriva predvsem uprava: 1. ker ni poučila osebo o ravnanju s karbidom, 2. ker je silila delavca, da je hodil po karbid z odprto lučjo ter mu ni nabavila varnostne svetilke.

Dne 4. decembra se je torej vršila obravnava pred sodiščem na Vrhniki ter je bil s. Mekinda oproščen vsake krivde in kazni, ne da bi se sprejel kak dokaz. Značilno je, da je na to razpravo poslala železniška uprava zastopnika finančne prokurature. Za nas s to razsodbo zadeva še ni končana, ker ni zadosti, da je s. Mekinda oproščen, ampak

železniška uprava mora biti obsojena, ker je povzročila ona nezgodo in zahtevala od osebja, da vrši službo protivno določbam kazenskega zakona. Ker je ta slučaj principijelen, bomo vložili proti državnemu erarju tožbo za izplačilo odškodnine s. Mekind.

Kako razsoja železniški minister?

Vsem sodrugom je še znano, koliko goljufij, nerednosti in nepravilnosti se je izvršilo povodom volitev v bolniško blagajno na teritoriju Zagrebške in Sarajevske železniške direkcije. Naši sodrugi so se pritožili na ministra saobraćaja ter so dobili sledeči odgovor:

Br. S. X. 231—28.

Beograd, 5. XI. 1928.

Ujedinjeni Savez Železničara Jugoslavije
Oblasni Sekretariat

Zagreb.

Po predmetu Vaše žalbe, podnesene proti izborima Skupštinara Bolesničkog Fonda pri Oblasnoj Upravi u Zagrebu, Gospodin Ministar Saobraćaja pod brojem 16.990-28 doneo je

rešenje

da se žalba glede izbora provedenih 10. septembra odbije.

Pošto je u izradi nov Pravilnik, u kojem će se uvesti nov način izbora Skupština Bol. Fonda i čim taj Pravilnik stupi na snagu, provesti će se novi izbori.

Po naredjenju
Ministra Saobraćaja
Šef Socijalnog-Humanitarnog Odseka:
Radoš N. Duduković.

Istočasno smo potom s. Petejana vložili na ministra upit z vprašanjem, ali bo nastopil proti nepravilnostim in razpisal nove volitve. In kaj je naredil gospod minister? Čeprav mu je bil predložen jasan materijal o nepravilnostih ter bi bila njegova dolžnost, da volitve razveljavi, se je postavil le v pozo računskega strokovnjaka ter računa, ali bi zvezarji zmagali, če se one nepravilnosti ne bi vršile. Na podlagi teh računov pride do zaključka, da bi kljub temu zmaga nacionalna lista ter vsled tega ne smatra za potrebno razveljaviti volitve. Ministrov odgovor, ki je jasen dokaz, kako gledajo visoki funkcionarji naše državne uprave na pravico, ako se pritoži delavska organizacija, priobčimo v prihodnji številki.

Sodrugi, naša dolžnost je, da že danes pripravljamo vse naše sile za prihodnje volitve v bolniško blagajno, ki se bodo vršile prihodnje leto. Z odločnim našim nastopom moramo izvojevati zmago naših razrednih list tudi v ostalih direkcijah.

Iz sekcije vlakospremnega osebja.

»Zavedaj se, kaj in kje si, ter pazi na red in snago!« Tak, res pаметen napis, čitam v bivališču vlakospremnega osebja države SHS v Postojni. Napis sam na sebi je umešten in nikomur bi ne prišlo na misel, da bi se nad njim spodbikal. Toda oni, ki je določil ta napis na to mesto, se pač sam ni zavedal in se še danes ne zaveda, da je s tem napisom osmešil samega sebe, osmešil upravo drž. žel. kralj. SHS v obmejni postaji tuje države.

Oglejmo si stvar natančneje.

Vlakospremno osebje, ki prihaja s potniškimi in tovornimi vlaki v Postojno, ima za bivališče določeno barako, ki so jo menda postavili še Avstrijci med svetovno vojno. Je pač baraka, kakor jih vidimo še mnogokje, če hočeš tudi v sredini Ljubljane. Z ob časa vrši nad njo svoje delo od zunaj in znotraj. Mislim, da ista, odkar je naša skrbna uprava osrečila vlakospremno osebje s to barako, še ni bila deležna apna. Pa saj ga tudi ni treba. Če bi se jo vsak mesec prepleskalo, bi to prav nič ne pomagalo, ker imamo v kuhinji štedilnik, ki daleko prekaša vse dosedanje moderne iznajdbe te vrste. Če namreč ta štedilnik zakuriš, se tako kadi, da eden drugega ne vidimo, nakar, hočeš ali ne, moraš pobegniti ven, da se ne zadušiš. V sobi stoji velikanska peč najnovejšega tipa, ki ima samo to dobro stran, da

se še bolj kadi, kot oni štedilnik v kuhinji. Če se hočeš na najenostavnejši način skidati s teva nečimernega sveta, ti ni treba nič drugega, kot da zakuriš to peč ter se vležeš v posteljo in zaspíš. Zbudil se ne boš več.

Temu primerna je pa tudi notranjost te barake, bivališča izmučenih železničarjev. Že smo v decembru in ni nič kaj toplo v nezakurjeni baraki, kjer ti burja nemoteno piha skozi špranje, pri oknih in vratih. Ali uprava drž. žel. še ne smatra za potrebno, da preskrbi zimske odeje. So še ravno tiste, ki so bile poleti, ko smo se kuhali v strašni vročini v tej baraki. Odeje, ki jih imamo na posteljah, so po mojem mnenju pač starejše, kot marsikateri od nas, ki se z njimi pokrivamo. Zapustila jih je avstrijska armada že stare in obrabljene. Če bi ne prišle na cenen način v našo barako, sam bog ve, če bi jih sploh imeli. Največje čudo moderne tehnike je pa vsekakor naš vodovod. Kdor tega ne verjame, naj se kar sam prepriča na lastne oči. Postojna ima že svetovni sloves po svoji podzemski jami. Ko bi se razvila primerna reklama za ta vodovod, ni vrag, da se ne bi ljudje vseh stanov vozili gledat to čudo moderne tehnike in napredka. To je nekaj tako enostavnega in obenem tako modernega, da ti kar sapa zastaja od občudovanja. V zid, kjer so vzdane vodovodne cevi, je vtaknjen lesen klin, ob katerem brizga voda na vse strani po več metrov. Lahko pa seveda reguliraš po mili volji, da brizga močno in daleč. Pri tem imaš brezplačno pršno kopel ali »tuš«. — Druga posebnost tega vodovoda je pa ta, da večkrat nima vode. Če prideš zjutraj, ne teče, če prideš popoldne, ni vode, če prideš pa zvečer, je pa vodovod pokvarjen. Da za take vrste vodovodov res ni kar tako dobiti primerne strokovnjake, pa rad verjamem.

Posebno higijenično je pa stranišče, katerega vrednost se poveča še s tem, da je ravno nasproti kuhinje. To so ti nadvse prijetni vonji, če si pripravljáš tvoje borno kosilce, pa se ti zraven primeša smrad iz stranišča, posebno poleti. Da je stranišče seveda najnovejšega sistema, mi ni treba posebej povdarjati.

Ker je vodovod vedno brez vode, je seveda tudi v stranišču ni in tako je zabasano cel dan, kar prijetne dišave, pomešane z onimi iz kuhinje, le še poveča. V kuhinji visi častiljiva stara svetilka, ki se pa ne spominja več, kdaj je bila zadnjič osrečena s petrolejem. Naj omenim še to, da v deževnem vremenu ni brez dežnika v baraki obstati, ker teče povsod notri. Najbolje je, če si nad glavo, ko si v postelji, razpneš dežnik, drugače lahko v spanju utoneš.

Taka je torej baraka, ki služi za bivališče vlakospremnemu osebju v Postojni. Morebiti je za to tako higijenično urejena, da služi za vzgled pri Italijanih, da si s tem pridobimo ugled in spoštovanje. Vsaj po napisu sodeč, bi mislil tako.

Opozarjamo g. direkcijske organe, ki se pogosto vozijo v Postojno, naj si to glavnačjo ogledajo, in uverjeni smo, da jih bo pred zastopniki italijanskih železnic sram. Ko bi pa to brezno gorja in boleznij videl šefzdravnik g. dr. Tičar, smo prepričani, da zgoraj citirani napis lastno-ročno odstrani, ter ga zamenja s sledečim: »Komur je lastno zdravje in življenje pri srcu, naj se tega pekla izogiblje! Sprevednik Janez.

Iz sekcije kretniškega in premikalnega osebja.

Zadnjič so premikači opisali v »Ujedinjenem Železničariu« svoje razmere. S tem člankom hočemo pa kretniki, blokrovniki in nadkretniki postaje Ljubljana gl. kol. povedati javnosti izmed mnogih nedostatkov, vsaj najglavnejše.

Začnimo pri takozvanih odmorih. Odmori so odvisni le od milosti ali nemilosti gospoda načelnika. Odmor

sta sicer priznana dva, ki pa obstojata le na papirju in v službeni razpredelnici sta zabeležena ter podpisana od vseh mogočih instanc. Kako pa je v resnici? Kretniško osebje dobi le enega mesečno in še ta je vedno v nevarnosti. Kadar najbolj resno računaš, da se boš vsaj za eno službo odpočil doma, pa ti ga »višja roka« ukine. Svoječasno je bila podana izjava od vodstva postaje, da se morajo v prvi vrsti letni dopusti izrabiti, potem se bosta dala dva mesečna odmora. Torej najprej dopusti, potem pa odmori. Kadar pa kdo od nas pride po dopust, pa je gotovo, da ni prišel ob pravem času, ker se ti vsuje cela ploha vprašanj, kam boš šel, in za kaj dopust rabiš. Kretniško osebje zahteva, da se odmori redno podeljujejo tako, kot so bili poprej, to je mesečno dva. Pri tej nad vse odgovorni službi, ki jo mi vršimo, smo tudi do tega povsem upravičeni.

Nadalje je zima tukaj. Da se pa mraz kolikor toliko preganja iz kretniških postojank in bločnih stolpov, so nam določili sedemnajst kg premoga za 24 ur! Bločni stolpi so obširni in koliko se kuri z 1 kg premoga, to bo lahko vsak razumel. Pa to ni še vse; med temi 17 kg je po 5 kg in več prahu. Boljši kosi modrajo iti oddajati gorkoto k družim gospodom v pisarno, ti kretniška para se lahko greješ tudi pri tistih pečicah, ki so sicer postavljene v postojanko, ki pa so se po mnenju modrih glav poletne toplote dovolj naskrskale, da te bodo grele pozimi brez kurjave, ker na nekaterih postojankah niti teh 17 kg premoga ne dobivajo.

Razsvetljava v stolpih je še srednjeveška, to je petrolejska, dasiravno bi se z malenkostnimi stroški lahko stolpi razsvetlili z elektriko.

V tako važnih službenih prostorih, kot so stolpi v Ljubljani gl. kol., pa je taka bleča svetloba, da mora biti res skrajno previden uslužbenec, da prime za pravo ročico. V vseh pisarnah ljubljanskega kolodvora je električna razsvetljava, le blokrovniki morajo vršiti službo v poltemi. En napačni prijem, kar ne bi bilo nič čudnega, pa je nesreča tukaj. Gospodje na direkciji pa ti potem ne vzamejo nič v poštev, da je slaba razsvetljava, pač pa ti napišejo »malomarnost«, površnost v službi, in ti predpišejo kazen. Zato zahtevamo, da se stolpi električno razsvetlijo.

Perijodična revizija kretnic bi se tudi lahko vršila v bolj primernem dnevnem času, kot pa je to sedaj v navadi, t. j. dopoldne. Popoldne ni tako velik naval premika, kot dopoldne. Na tem mestu si blokrovniki dovoljujejo svetovati nadzorniku proge, g. Lederju, da pri prihodnji reviziji kliče številke kretnic, katere je blokrovniku preizkusiti, ne pa kot v zadnji reviziji, ko je le od daleč vihtel svoj dežnik. Kretnice so dostiokrat zakrite z vozmi očem blokrovnika, revizijsko osebje stoji pri kretnici zadaj za vozovi, nadzornik proge pa se postavi pred vozove ravno tako, da ga je videti iz stolpa, ter vihti dežnik (prizor za bogove), blokrovnik pa vohaj, katero kretnico je pri vihtenju dežnika mislil. Pričakujemo, da se take napake prihodnjič ne bodo ponavljale.

Dopisi.

Že zopet defekt na lokomotivi! V kako slabem stanju se nahajajo stroji naših železnic, neglede na mizerno stanje proge, nam zopet kaže slučaj, ki se je dogodil te dni na progi Maribor-Ljubljana. Na lokomotivi jutranjega vlaka je v Zidanem mostu počila ognjena cev in le srečnemu naključju se je zahvaliti, da nista zgubila pri tem kurjač in pa strojevodja svojega življenja. Šele pred par leti smo imeli enak slučaj v Poljčanah, kateri je zahteval življenje strojevodje Kieselich, ki je po 24 urah na opeklinah umrl, a kurjač pa je zadobil težke telesne poškodbe. Ob tej priliki je zadobil samo kurjač manjše poškodbe, oziroma opeklino, strojevodja pa se je rešil na ta način, da je stroj ustavil in se preril skozi paro in vrelo vodo, katere je brizgala skozi vrata peči in le s težavo zapustil stroj. Če pa bi bil kurjač, ko je počila ognjena cev, zaposlen z vlaganjem premoga, bi gotovo bila danes zopet ena smrtna žrtev več. Vse prokletstvo naših železničarjev je v tem, da zna uprava od njih samo zahtevati dolžnosti prenaporne službe, a v zaščito osebja ne ukrene ničesar, ne glede

na nevarnost, v kateri se na naših železnicah posebno zadnje čase stalno nahajajo potniki. Državno pravdnštvo bi moralo polagati takšnim slučajem pozornost ter uvesti preiskavo, morda bi se odločujoči faktori na železnicah potem več brigali za varnost žel. osebja in potnikov. Pa zato ni mnogo časa, treba je paziti na državne nevarne elemente, pa če vse drugo propade. — Železničarji, kdaj boste pričeli braniti svoje golo življenje potom razredne organizacije, ker le ta vam zamore nuditi zaščito. Rešitev vaša je v vas samih!

Zalog.

Na naši postaji se večkrat pripeti kak špas. Tako je zadnjič v našo postajo lepo priskakal brzovlak in se vstavil ter je bilo potreba izločiti jedilni voz, ker se je nosilno pero utrgalo. Ni čuda namreč, ker so na progi marsikje velike luknje, tako da na postaji vagoni kar skačejo. Seveda tu se je moral na postaji takoj razšopiriti ne ki gospod kontrolor (izstopilo je namreč polno potnikov ter gledalo, kaj je) in zelo uradno so začeli g. kontrolor ugotavljati: »Nekaj je moralo biti na »štreki«, kak kramp ali slično. Mi bomo zadevo strogo preiskali in prizadeto osebje kaznovali.« Nič ni pomagalo ugovarjanje preglednika, da je proga slaba, gospod kontrolor so ostali pri svoji trditvi in jo majestetično odjadrali v svoj vagon.

Nacionalni železničarji v zagati.

Razsulo v nacionalni železničarski organizaciji je popolno. Glavni krah je nastopil v beograjski direkciji, kjer so gospodje »radikalni« narodni železničarji začeli prati umazano perilo svojih sokolegov v nacionalnem udruženju. Nočemo slediti metodam »Jug. žel.«, ki z naslodo reproducira »Enotnost« in »Organizovani radnik« (dasi je sam dobro prepričan, da so dotični članki lažnjivi), ker vemo, da je nacionalnemu udruženju prirojen pogin in razcep iz »stanovske« v razne politične frakcije. Minister saobraćaja je zadal sedaj težak udarec zvezi v beograjski direkciji s tem, da je ukinil službeno odtegovanje članarine. Naši slovenski nacionalci poskušajo na vse načine odvrniti pozornost svojih članov od teh pojavov ter sklicujejo protestne shode, kjer sprejemajo resolucije za svoj centralni odbor in ga pozivajo, da »osudi« teren v svrhu rešitve nevzdržnega stanja.

Gospodje nacionalci! Ne bodo Vas rešili javkajoči protesti, na katerih se ne upate z odločno besedo na dan. Železničarjem ne bo pomagalo »sondiranje« vašega centralnega odbora, ne nezaupnica direkciji. Spreglejte raje! Stojite v bojovno fronto brez oklevanja, in redukcije bomo preprečili, naknadne kredite bomo dobili.

Odlikovanja.

Glasom časopisnih vesti so bili sledeči uslužbenci državnih železnic odlikovani za zasluge pri zedinjenju naše države: z redom Sv. Save V. razreda: Josip Mohorok in Ivan Kitak, Alojz Plantan, Jožef Princ, železniški uradniki v Mariboru, Franc Suhadolnik, Ernest Jeras, Franc Majcen, železniški uradniki v Ljubljani, Franc Škof iz Niša in Karol Regoršek iz Slovenske Bistrice. — Z zlato kolajno za državljanske zasluge pa so odlikovani: Anton Rebolj, Ivan Skvarča, uradnika v Mariboru, ter strojevodje Viktor Konečnik, Jamnikar Jože in Karol Petejan. — Srebrno kolajno za državljanske zasluge pa sta dobila Franc Veronek in Franc Medvešček, železniška delavca iz delavnice Maribor.

Ta odlikovanja so bila zaslužnim železničarjem podeljena istočasno, ko so progovne sekcije ljubljanske železniške direkcije izdale proglase, da se bo s 25. decembrom 1928 zopet uvedlo dva dni brezplačnega dopusta za progovne delavce, ker »nema kredita«.

Glasbeno društvo železniških delavcev in uslužbencev v Mariboru.
Železnič. pevsko društvo »Krilato kolo« v Mariboru.

Vabilo.

V soboto, dne 5. januarja 1929 se vrši v prostorih dvorane »Union« v Mariboru

veliki železničarski ples.

Svirala bo železničarska godba pod vodstvom kapelnika gosp. Schönherr-ja. — Pevske točke bo izvajal pevski zbor pod vodstvom pevovodje gosp. German-a. — Spored: Od 20. do 21. ure godba in petje, po 21. uri do 4. ure zjutraj PLES. Čisti dobiček je namenjen za nabavo družbene obleke, godal itd.

Sodrugom in sodružicam!

Vljudno naznanjam, da sem otvoril na Turjaškem trgu štev. 2 svoj

brivski in česalni salon,

katerega bom vodil točno in solidno ter po znižanih cenah.

Izvrševal bom vsa v mojo stroko spadajoča dela, striženje bubi-frizur, onduliranju itd.

Se priporočam

M. Gorenc.



PRECIZNE URE

Schaffhausen, Omega, Doxa itd.
dobite najceneje pri urarju
L. VILHAR, LJUBLJANA
Sv. Petra cesta štev. 36.