

Štev. 19. Leto 4.
izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrtno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravnštvo:
Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Delav.
zbornice), 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.

Intervencija Ujedinjenega Saveza pri novem ministru saobračaja.

Savez za izplačilo diferenc delavcem. — Predlogi za novi delavski pravilnik. — Naknadni krediti za progovno delavstvo odobreni. — Savez za odpuščene železničarje. — Naši predlogi za ureditev delovnega časa, izmenjavo zakona, pravilnika sporednih prinaldelnosti in službene obleke.

V četrtek, dne 26. septembra 1929, je bila od g. ministra saobračaja Radivojevića v daljši intervenciji sprejeta deputacija Ujedinjenega Saveza Železničarjev Jugoslavije, katero je predstavil ministru Dragiša Lapčević in katero so sestavljali sledeči sodruzi: F. Jernejčič, skladiščni delavec za ljubljanski sekretariat, Gjuro Brlić za zagrebški, Gjorgje Gjurić za sarajevski in B. Krekić za beograjski sekretariat.

V to intervencijo savez ni šel radi kakih agitacijskih razlogov, marveč se je na njo pripravil skozi dva meseca, sklical je celo vrsto strokovnih sekcij, konferenc, z zastopniki najširših železničarskih mas je predelal ves material, ki naj se predloži ministru saobračaja ter je vse predloge poslal še na vseh 76 podružnic v državi, da se pred predložitvijo ministru, izjavijo o njih. Lahko rečemo, da je pri izdelavi predlogov in resolucij sodelovalo na tisoče najboljših naših sodrugov in da predstavljajo ti predlogi res edino prave zahteve železničarjev. Še eno moramo poudariti: nismo postavljali demagoških zahtev, nismo licitirali, ampak smo imeli pri postavitvi zahtev pred očmi današnji položaj državnih prometnih naprav in današnji položaj osebja ter smo postavili zahteve na podlagi pravil: pošteno in vestno delo ter zato pošteno plačilo, ki naj omogoči železničarju dostojno življenje.

Naša deputacija je bila prva, ki jo je sprejel g. minister saobračaja ter je predložila ministru sledeče zahteve:

a) za delavsko osebje in profesionaliste dve vlogi, v katerih eni se zahteva ureditev najnujnejših tekočih zadev in v drugi pa uzakonjenje delavskega pravilnika. Radi razumevanja prinašamo obe vlogi v slovenščini in hrvaščini:

Gospodu Ministru Saobračaja

Beograd.

Podpisanemu savezu je čast obrniti se do Vas s prošnjo, da se:

a) odredi izplačilo dolgujuče difference in železniškim delavcem in profesionalistom za čas od 1. septembra 1923 do dneva prevredbe na urnine na podlagi naredbe ministra saobračaja, štev. 72/1923 in odloka G. D. br. 7355/23,

b) da se odobri zadosten naknadni kredit oblastnim direktorjem za povišanje urnin delavcem in posebej še direktorji Zagreb za gradbeno odeljenje, da se ukine odpuščanje progovnih delavcev in njih pošiljanja na brezplačen dopust,

c) da se izmenja pravilnik o voznih ugodnostih v toliko, da se tudi delavskemu osebju povrne one vozne ugodnosti, ki jih je že imelo, pa so bile v teku zadnjih let odvzete.

To predstavko utemeljujemo s slečimi razlogi:

a) na podlagi odloka G. D. br. 7355/23 bi se moralo vse delavce prevesti iz plač, določenih v čl. 7 začasnega pravilnika iz leta 1920, na urnine s 1. septembrom 1923. Prevredba pa se je izvršila kasneje, in sicer najprej v delavnicah, za tem v kurilnicah, progovnih sekcijah in najkasneje na postajah. Enako se je prevedlo najprej delavce na progah državne železnice, a dosti kasneje na progah bivše južne železnice. Tako so bili postajni delavci bivše južne železnice prevedeni šele s 25. avgustom 1924, to je celo leto po objavi ministrovega rešenja. Vsi ti južno-železniški delavci imajo že po rešenju ministra saobračaja V. Jankovića, Pov. štev. 3 iz leta 1923, pravico na vse prejemke, katere prejemajo državni železničarji.

Ko se je sprejelo monopolosko posojilo, so vsi delavci pričakovali, ker je njih materialni položaj zelo slab in je na tisoče delavcev, katerih mesečni prejemki ne dosega južni Din 800.—, da bodo oni v prvi vrsti dobili izplačane difference. Med tem so se difference izplačale vsemu nastavljenemu osebju, delavci pa do danes še niso dobili teh zaostankov.

Delavski zaupniki, izvoljeni na podlagi zakona o zaščiti delavcev, so se obrnili že početkom junija 1929 iz območja vseh oblastnih direktorij do ministrstva s prošnjo, da se tudi delavcem gre na roko in izplača difference, a do danes še niso dobili nikake rešitve. Poleg tega se je tudi centralna uprava podpisanega saveza obrnila do g. ministra saobračaja dr. Korošca dne 24. julija 1929 s prošnjo, da se izplača difference, pa do danes ta prošnja še ni rešena. V prigrbu prilagamo prepis rešenja Generalne direktorije br. 7355/23 in prosimo, da se določi zadosten kredit ali iz monopoloskega posojila ali iz izrednih kreditov, da se še v teku tega leta izplača delavskemu osebju difference.

b) Enako se je naš savez obrnil že 19. avgusta 1929 do ministra saobračaja s predstavko MDO-466 radi odobritve naknadnih kreditov. V vseh oblastnih direktorijah, posebej pa v ljubljanski, zagrebški in sarajevski primanjkuje kreditov za delavske plače ter se pripravlja redukcija urnin in grozi pošiljanje delavcev na brezplačen dopust. V ljubljanski in zagrebški ter sarajevski di-

rekciji je na pr. polno delavcev z več službenimi leti in številno družin, katerih urna plača znaša le Din 3.— in mesečni prejemki skupaj Din 600.—. Regulacija delavskih plač se ni vršila radi pomanjkanja kreditov, a leta 1927 s 1. aprilom se je izvedla redukcija urnin za 10%. Položaj delavstva na železnici je danes neznošen ter primanjkuje dobrih delovnih moči in je tako nastopilo stanje, ki je uradno ugotovljeno v razpisu M. S. br. 72/23.

Iz območja progovnih sekcij Bjelovar, Split in še nekaterih edinic nam javljajo naše podružnice, da se delavce odpušča kar v skupinah ali da se jih pošilja po 10—20 dni na brezplačen dopust (na pr. Virovitica, Pakrac), a delo na progah ostane neizvršeno in to tik pred zimo, kar more imeti za posledico prometne nezgode in s tem v zvezi veliko materialno škodo za državno prometno napravo, katere bo sigurno dosti večja kot kredit, ki je sedaj potreben za stalno zaposlitev vseh progovnih delavcev. Na intervencijo smo dobili od zagrebške direktorije odgovor, da se je moralo delavce odpuščati zaradi pomanjkanja kredita in ker ni izgleda, da bi minister prometa odobril naknadne kredite, se lahko odpuščeni delavci iščejo privatna zaposlenja.

Prosimo Vas, gospod minister, da bi tej predstavki poklonili Vašo posebno pažnjo ter odredili poedinim direktorijam zadosten naknadni kredit, da se ukine odpuščanje ali pošiljanje delavcev na brezplačni dopust ter zopet regulira delavske dnevnice, dokler ne stopi v veljavo definitivni delavski pravilnik.

c) Z zadnjimi izmenjavami pravilnika o voznih ugodnostih, se je odvzelo delavskemu osebju, provizionistom, milošinarjem in rentnerjem ter njihovim družinam pravico na ukoričene legitimacije, na osnovi katerih bi se mogli posluževati režijske vožnje na železnici, dalje pravico na brezplačne karte za inozemstvo in pravico na letne brezplačne karte za ono osebje, katero stanuje izven službenega mesta ter se vozi dnevno na delo. Naš savez se je že z več predstavkami obrnil na Generalno direktorijo in na Ministrstvo saobračaja s predlogi in prošnjami, da se gre delavskemu osebju na roko ter povrne že uživane vozne ugodnosti. Delavsko osebje dobiva danes lične listne legitimacije, veljavne za celo leto, katere stanejo državno-saobračajno ustanovo mnogo denarja, ker se menjajo vsako leto in istotako se potroši za izstavljanje istih vsako leto dosti delovnih sil, katere bi se mogle drugače racionalno zaposliti.

Z ozirom na prednavedeno, prosimo Vas, gospod minister, da bi čimprej pristopil k izdelavi novega pravilnika o povlaščenosti vožnji in v tem pravilniku zagarantirali vsemu delavskemu osebju, aktivnemu in vpokojenemu, njihovim družinam, milošinarjem in rentnerjem, ukoričene legitimacije s pravico na režijsko vožnjo kakor regulisanemu osebju, dalje, da se povrne delavskemu osebju brezplačne vozne karte za vožnjo na delo in prizna vemo osebju pravico do brezplačnega prevoza premoaga in drv. A otrokom delavca, da se prizna za vožnjo v šolo ali za učenje obrta brezplačne karte kakor otrokom nastavljenih uslužbencev.

V imenu delavstva, zaposlenega v državnih saobračajnih ustanovah, katerega de-

lovni pogoji in položaj do danes še ni urejen s kakim definitivnim zakonom, se obračamo do Vas, gospod minister, da izvolite posvetiti delavskim vprašanjem posebno

Gospodinu Ministru Saobračaja

Beograd.

Potpisanom savezu čast je obratiti se do Vas, gospodine ministre, molbom, da se a) odredi isplata dugujuče difference i železniškim radnicima te zanatljajama za vrijeme od 1. septembra 1923. god. do dana prevodjenja na satnine prema naredjenju ministarstva saobračaja br. 72/1923 i odluke G. D. br. 7355/23;

b) da se odobri dostatan naknadni kredit oblastnim direktorijama za regulisanje satnina radnicima te posebno direktoriji Zagreb za gradjevinsko odeljenje, da se ukida odpuštanje pružnih radnika i njih slanje na besplatan dopust;

c) da se izmjeni pravilnik o voznim pogodnostima time, da se i radničkom osebju povrati one vozne pogodnosti, koje su već imali pa su jim bile u toku poslednjih godina oduzete.

Ovu predstavku utemeljujemo sa slijedećim razlozima:

a) prema odluci G. D. br. 7355/23 moralo bi se sve radnike prevesti sa plata, določenih u čl. 7 privremenog pravilnika iz godine 1920, na satnine sa 1. septembrom 1923. god. Prevodjenje pak se je izvršilo kasnije i to postepeno najprije u radionicama, za tim u ložionicama, sekcijama za održavanje pruge i najkasnije na stanicama. Isto tako najprije se je prevelo radnike na prugama drž. železnice, a puno kasnije na prugama bivše južne železnice. Tako su bili radnici na stanicama bivše južne železnice prevedeni tek s 25. VIII. 1924, to jest jednu godinu posle obnarodovanja ministarskog rešenja. Svi ti južno-železnički radnici mađu već po riješenju g. ministra saobračaja V. Jankovića, Pov. br. 3 iz god. 1923 pravo na sve prinaldelnosti, koje će imati i državni železničari.

Ko se je zaključio monopoloski zajam su svi radnici pričekoivali, jer je njihov materijalni položaj vrlo loš te ima hiljade radnika, kojih mesečne prinaldelnosti ne dostignu 800 dinara, da će oni u prvome redu dobiti isplaćene difference. Medjutim isplatile su se difference svom regulisanom osebju, dok radnici do danas još nisu dobili ovih zaostataka.

Radnički povjerenici birani na osnovu zakona o zaštiti radnika obratili su se početkom juna 1929 iz sviju oblastnih direktorija do ministarstva saobračaja sa molbom da se i radnicima izdaje u susret te isplati difference, a do danas niso još dobili nikakvog rešenja. Pored toga se je i centralna uprava potpisano saveza obratila g. ministru saobračaja dr. Korošcu sa molbom za isplatu difference pod br. MDO-379 od 24. jula 1929, koja molba do danas još nije bila riješena. U prilugu prilazimo jedan prepis rešenja Generalne direktorije br. 7355/23 te molimo, da se odredi dostatan kredit bilo iz monopoloskog zajma ili vanrednih kredita, da se još u toku ove godine isplati radničkom osebju difference.

b) Isto tako se je naš savez obratio već 19. VIII. 1929 g. ministru saobračaja predstavkom MDO-466 radi odobrenja naknadnog kredita. U svim oblastnim direktorijama, posebno pa u direktoriji Ljubljana i Zagreb te Sarajevo nedostaje kredita za radničke nadnice te se priprema redukcija satnina i pošiljanje radnika na besplatan dopust. U ljubljanskoj, zagrebačkoj i sarajevskoj direktoriji ima puno radnika sa po više godina službe i mnogobrojnim rodbinama, kojih satnina iznosi tek Din 3.— ili mjesečne prinaldelnosti ukupno Din 600.—.

Te predstavke je še umestno utemeljil s. Jernejčič in Gjurić, nakar je g. minister saobračaja izjavil, da mu o izplačilu diferenc delavcem ni znano, če je ta zahteva upravičena, da pa bo dal našo predstavko takoj proučiti in ako je utemeljena, bo ukrenil vse potrebno, da se delavcem izplača, kar jim pripada.

Naknadnih kreditov je zaenkrat odobrenih 25 milijonov dinarjev, ki se bodo razdelili na posamezne direktorije. Kar se tiče redukcije delavcev, je bil minister mnenja, da se je reduciralo le pogodbene sezonske delavce. Namen ministra je, urediti vse tako, da se vsakemu, ki dela, tudi tako plača, da bo lahko živel. Enako se bodo proučile naše zahteve glede voznih ugodnosti ter se bo podvzelo vse, da se krivice, ki so bile prizadete delavstvu odpravijo.

Dosegli smo toliko, da se bo vprašanje izplačila diferenc delavcem vzelo resno v pretres in da se bo enkrat ta zadeva definitivno rešila in da bodo tudi delavci prišli do svojih pravic. Drugi uspeh pa je ta, da se bo naknadni kredit razdelil zlasti za progovne delavce, da se prepreči redukcije.

Radi delavskega pravilnika pa smo predložili sledečo vlogo:

Gospodu Ministru Saobračaja

Beograd.

Delovni pogoji, položaj, pravice in dolžnosti delavskega osebja, zaposlenega pri državnih prometnih napravah, so bile leta 1920 začasno urejene z začasnim pravilnikom s pripombo, da bo v najkrajšem času

Gospodinu Ministru Saobračaja

Beograd.

Gospodine ministre!

Radni uslovi, položaj, prava i dužnosti radničkog osebja zaposlenog na državnim saobračajnim ustanovama bilo je god. 1920 privremeno regulisano sa privremenim pra-

pažnjo ter odrediti, da se ugodno reši naša prošnja za izplačilo diferenc delavcem, odobrenje naknadnih kreditov in povrnitev prejšnjih voznih ugodnosti.

Regulacija radničkih nadnica nije se vršila zbog pomanjkanja kredita, a god. 1927 provela se je redukcija radničkih satnina za 10% i to sa 1. aprilom. Položaj radnika na železnicama danas je neznošen te nedostaje dobrih radnih snaga te je opet nastupilo stanje koje je zvanično utvrđeno u raspisu MS br. 72/22.

Iz območja sekcija za održavanje pruge u Bjelovaru, Splitu i još nekih jedinica javljaju nam naši pododbori, da se radnike odpušta sa rada u grupama ili da se jih šalje po 10 do 20 dana (na pr. Virovitica, Pakrac) na besplatan dopust, a rad na prugi ostaje neizvršen in to tik pred zimom, šta može imati kao posledicu saobračajne nezgode i time u vezi velike materijalne štete za državnu saobračajnu ustanovu, koje će biti sigurno daleko veće kao kredit, koji je sada potreban za stalno zaposlenje svijui pružnih radnika. Na intervenciju smo dobili od zagrebačke direktorije odgovor, da se je radnike moralo odpuštiti zbog pomanjkanja kredita i pošto nema izgleda, da bi ministar saobračaja direktoriji odobrio naknadne kredite, mogu si odpušteni radnici tražiti privatna zaposlenja.

Molimo Vas, gospodine ministre, da bi ovoj predstavi poklonili Vašu posebnu pažnju te odredili poedinim direktorijama dostatan naknadni kredit, da se ukine odpuštanje ili slanje radnika na besplatan dopust te opet regulira radničke nadnice, dok ne stupi na snagu definitivni radnički pravilnik.

c) Zadnjim izmjenama pravilnika o voznim pogodnostima oduzelo se je radničkom osebju, provizionistima, milostinjarima i rentnerima te njihovim porodicama pravo na ukoričene legitimacije, na osnovu kojih bi se mogli služiti sa pogodnom vožnjom na železnici, dalje pravo na besplatne karte za inostranstvo i pravo na godišnje besplatne karte za ono osebje, koje stanuje van svog službenog mjesta te se vozi dnevno na rad. Naš savez se je već sa više predstavkama obratio tako Generalnoj direktoriji kao Ministarstvu saobračaja prijedlozima i molbama, da se i radničkom osebju izdaje u susret te povrati već uživane vozne pogodnosti. Radničko osebje dobije danas lične listne legitimacije važeće za godinu dana, koje stanu državnu saobračajnu ustanovu puno novaca jer se mijenjaju svake godine i isto tako se potroši za izstavljanje istih svake godine puno radne snage, koja bi se mogla na drugim poslovima racionalno zaposliti.

Obzirom na prednavedeno molimo Vas, gospodine ministre, da bi čim pre pristupili izradi novog pravilnika o pogodnoj vožnji i u tom pravilniku zagarantirali i svom radničkom osebju, aktivnom i penzionisanom, njihovim porodicama, milostinjarima i rentnerima ukoričene legitimacije sa pravom na režijsku vožnjo kao regulisanom osebju dalje, da se povrati radničkom osebju besplatne vozne karte za vožnjo na rad i prizna tom osebju pravo do besplatnog prevoza ugljena i drv. A djeci radnika da se prizna za vožnjo u školu li za izučavanje zanata besplatne karte kao djeci regulisanih službenika.

U ime radništva zaposlenog na državnim saobračajnim ustanovama, kojeg radni uslovi te položaj do danas još nije regulisan sa jednim definitivnim zakonom se obračamo do Vas, gospodine ministre, da izvolite posvetiti radničkom pitanju naročitu pažnju te odrediti da se udovolji našoj molbi po isplati difference radnicima, odobrenju naknadnog kredita i povraćaju prijašnjih voznih pogodnosti.

izdan definitivni pravilnik. Ta provizorij traje sedaj že 9 let in je začasn pravilnik pretrpel polno izmenjav, a najvažnejše leta 1923 z uvedbo urnine. Že naslednje leto je sklical tedanji minister saobraćaja službeno anketo z nalogo, da obravnava in predloži definitivni projekt za delavski pravilnik. Po tej anketi so se vsi železniški ministri bavili s tem vprašanjem in s 1. decembrom 1927 je bil v Službenih Novinah razglašen pravilnik o pomožnem osoblju, ki pa zopet ni stopil v veljavo, ker ga je Generalna direkcija odgodila. Potem se je vršila v Beogradu še anketa, sklicana od delavskih zbornic na inicijativo našega saveza, ki je sprejela predlog za izdelavo definitivnega delavskega pravilnika.

Ne samo interes osoblja, ampak tudi interes državne prometne uprave je, da se razmere delavstva do uprave in obratno definitivno uredi in da se istočasno uredi tudi vprašanje starostnega zavarovanja delavstva. Podpisani savez se obraća do Vas, gospod minister, s prošnjo, da posvetite posebno pažnjo izdelavi delavskega pravilnika in Vas istočasno prosimo, da blagovolite pri definitivni izdelavi pravilnika sklicati anketo predstavnikov železničarskih delavskih organizacij in delavskih zbornic, da dajo predloge izpred prizadetega osoblja.

Dovoljujemo si Vam, gospod minister, v prigibu predložiti načrt delavskega pravilnika, kakor je bil sprejet od delegatov delavskega osoblja na državni konferenci v Brodu dne 1. decembra 1928 in na okrožnih strokovnih konferencah leta 1929 ter istočasno pošiljamo »Splošne pripombe« na uradni projekt pravilnika, ki ga je izdelalo ministristvo leta 1929 ter Vas prosimo, da jih izvolite pri končni redakciji pravilnika uvaževati.

To vlogo so delegati še ustmeno raztolmačili g. ministru, ki je nato podal sledeče stališče k pravilniku:

Uradni osnutek je že izdelan ter bo sedaj g. minister odredil, da se prouči tudi naš predlog in pripombe in ako so **velike razlike med obema, bo sklical anketo, ako pa bistvenih razlik ni, bo g. minister pravilnik izdal, vendar ne preje, dokler ne bo budžetne možnosti.**

Dobesedno je izjavil: sigurno uvidite, da če ni budžeta, tudi pravilnik ni nič vreden, čeprav se ga izda, ker se ga praktično ne bi moglo izvajati.

Radi razmer v delavnicah, na katere so ga opozorili posamezni delegati, je g. minister izjavil, da je mnogo krivde na tem, da so delavnice podrejene direktno Generalni direkciji, vsled česar se posamezne rešitve zavlečejo tudi cele mesece ter da bo odredil, **da se delavnice zopet podrede posameznim oblastnim direkcijam.**

Za nastavljeno osobje pa je delegacija predložila sledečo vlogo:

Gospodu Ministru Saobraćaja
Beograd.

Podpisanemu savezu je čast predložiti Vam v prigibu svoje predloge o izmeni predstojećih predpisov, katere, uvažujući potrebo saniranja razmer v našem železniškom prometu, smatramo za važne in Vaše pažnje vredne. Prosim, da se posebna pažnja posveti rešitvi sledećih vprašanj:

1. **Izmena zakona o državnem saobraćajnom osoblju.** Na temu vprašanju se dela že od leta 1924 dalje ter so bile od raznih ministrov prometa određene posebne komisije, da izdelajo načrt za izmeno zakona. Mi predlagamo v prigibu načrt, katerega smo izdelali na osnovi mišljenja delegatov nastavljenega osoblja na državnih konferencah, obdržanih v Zagrebu, Splitu in Zidanem mostu za posamezne kategorije. Iz našega predloga podčrtamo sledeće glavne izmene:

a) da se ukine dosednji sistem položajnih plać in uvede stalnost ter automatično napredovanje po službenih letih;

b) da se uvrsti vse osobje razen administrativnega v kategorije, da napreduje po strokovni izobrazbi;

c) da se uvede paritetna disciplinska komisija ter upošteva odredbe zakona o zaštiti delavcev in uvede osemurni delavni dan.

2. **Izmena pravilnika o sporednih prnadležnostih.** Pravilnik sporednih prnadležnosti, kateri je sedaj v veljavi, je pomankljiv ter so potrebne izmene in dopolnitve, ker je en del osoblja oškodovan. V predlogu, kateri je priložen tej predstavi, predlagamo v glavnem izmeno dosednjega sistema kilometraže s sistemom urnine, ker je z dosedanjim sistemom oškodovano vlakospremno osobje zlasti pri tovornih vlakih in premiku; dalje prosimo, da se izplaća **potni pavšal obhodnikom proge in desetarjem.** Nadalje, da se namesto dosedanjega sistema kilometraže uvede za **premikalo osobje** premikalne doklade, za **kretniško osobje** in **blokownike** poseben dodatek in končno funkcijski dodatek za nadziralce strojev, nadkurjače, preglednike vozov, vozovne zapisovalce in svetilničarje. Končno prosimo, da se prizna **dodatek za nočno delo** vsemu osoblju, katero nočno delo opravlja brez ozira, ali že prejema kako drugo sporedno prnadležnost.

3. **Izmena pravilnika o službeni obleki,** kjer predlagamo, da se zopet podeljuje službena obleka v naturi ad personam vsem nastavljenecem in onim delavcem, kateri vrše dolžnost regulisanih uslužbencev, dalje, da se podeli osoblju tako službeno obleko kakor tudi kožuhe, a delavcem da se podeli **delavno obleko.** Za slučaj pa, da bi še nadalje ostalo pri denarni pomoći za obleko, prosimo, da se ta denarna pomoć poveća za najmanj 1200 Din letno in da dobi to pomoć vse osobje, katero mora nositi službeno obleko.

vilnikom time, da če biti u najskorije vrijeme izdan definitivni pravilnik. Taj provizorij traje sada već 9. godinu te je privremeni pravilnik pretrpeo puno izmjena a najvažniju godne 1923 sa uvođenjem satnina. Već naredne godine bila je sazvana od strane tadašnjeg g. ministra saobraćaja zvanična anketa, sa zadatkom, da pretrese i donosi definitivni projekat za radnički pravilnik. Posle ove ankete skoro svi ministri saobraćaja bavili su se tim pitanjem i dne 31. dec. 1927 bio je u Službenim Novinama obnarodovan pravilnik o pomoćnom osoblju, koji opet nije stupio na snagu, jer ga je Generalna direkcija sa rešenjem G. Dr. br. 22.881 odgodila. Posle tog datuma održana je bila u Beogradu od strane radničkih komora na inicijativu našega saveza železničarska anketa, koja je donosila jedan predlog za izradu definitivnog radničkog pravilnika.

Ne samo interes osoblja već je interes državne saobraćajne ustanove, da se razmere radništva do uprave i obratno definitivno regulišu i da se uredi pitanje starostnog osiguranja radništva. Potpisani savez obraća se do Vas, gospodine ministre, molbom, da posvetite naročitu pažnju izradi radničkog pravilnika i Vas istovremeno molimo, da blagovolite pri definitivnoj izradi njegovoj sazvati jednu anketu predstavnika železničarskih radničkih organizacija kao i radničkih komora, da dadnu prijedloge ispred prizadetog osoblja.

Mi smo slobodni, da Vam, gospodine ministre, u prilogu predložimo nacrt pravilnika o pomoćnom osoblju, koji je bio od delegata radničkog osoblja primljen na državnoj konferenciji u Brodu dne 1. decembra 1928 i na okružnim strokovnim konferencijama god. 1929 i istovremeno šaljem »Općenite primjedbe« na projekat radničkog pravilnika izradjenog po Ministarstvu Saobraćaja god. 1929 te Vas molimo, da jih pri konačnoj redakciji radničkog pravilnika blagovolite uvažiti.

Molimo Vas, gospodine ministre, da primite uverenje našeg odličnog poštovanja.

Gospodinu Ministru Saobraćaja
Beograd.

Gospodine Ministre!

Potpisanom savezu čast je predložiti Vam u prilogu svoje predloge u izmjeni postojećih propisa koje, uvažujući potrebu saniranja prilika u našem saobraćaju smatramo važnima i Vaše pažnje vrijednima. Molimo, da se naročita pažnja posveti rešenju slijedećih pitanja:

1. **Izmena zakona o državnem saobraćajnom osoblju.** Na tom pitanju radi se već od god. 1924. dalje te su bile od raznih ministara saobraćaja određene naročite komisije, da izrade nacrt za izmjenu zakona. Mi predlažemo u prilogu nacrt, kojega smo izradili na osnovi mišljenja delegata regulisanog osoblja na državnim konferencijama, održanim u Zagrebu, Splitu i Zidanem mostu za pojedine kategorije. Iz našeg predloga podvućemo slijedeće glavne izmjene:

a) da se ukida dosadašnji sistem položajnih plata i uvede stalnost te automatično unapređenje prema službenim godinama;

b) da se uvršća sve osoblje izuzev administrativno u kategorije i unapređuje po stručnoj spremi;

c) da se uvede paritetna disciplinska komisija te poštuva odredbe zakona o zaštiti radnika i sprovodi osamsatni radni dan.

2. **Izmena pravilnika o sporednim prnadležnostima.** Pravilnik sporednih prnadležnosti, koji je sada u važnosti, manjkav je te su potrebne izmjene i nadopune, jer je jedan dio osoblja oštećen. U prijedlogu, koji je priložen ovoj predstavi, predlažemo u glavnem zamjenu dosadašnjeg sistema kilometraže sa sistemom satnina, jer je sa dosadašnjim sistemom oštećeno vlakopravno osoblje kod teretnih vozova i kod manevra; dalje molimo, da se isplati putni pavšal obhodnicima proge i desetarima. Nadalje da se mesto dosadašnjeg sistema kilometraže uvede za manevarsko osoblje dodatak za manevru, za skretničarsko osoblje i blokare poseban dodatak i konačno funkcioni dodatak za nadziralce mašina, nadlozače, pregledače kola, popisivače kola i lampiste. Konačno molimo, da se prizna dodatak za noćni rad svom osoblju, koji noćni rad obavlja bez obzira, dali već prima koju drugu sporednu prnadležnost.

3. **Izmena pravilnika o službenom odelu** gdje predlažemo, da se opet podeljuje službeno odelo u naturi ad personam svim regulisanim službenicima i onim radnicima, koji vrše dužnost regulisanih službenika, dalje da se podeli osoblju kao službeno odelo i bunde te opakiše, a radničkom osoblju da se podeli radno odelo. Za slučaj pak, da bi i nadalje ostalo pri novčanoj pomoći za odelo molimo, da se ta novčana pomoć povisi na najmanje 1200 Din godišnje i da dobije tu pomoć svo osoblje, koje mora da nosi službeno odelo.

4. **Uvođenje osamsatnog radnog dana.** Prema čl. 87 zakona o državnem saobraćajnom osoblju predviđeno je, da će ministar saobraćaja o radnom vremenu izdati poseban pravilnik, koji do danas još nije

4. **Osemurni delavni čas.** V čl. 87 zakona o državnem saobraćajnom osoblju je predviđeno, da bo minister saobraćaja o delavnom času izdal poseban pravilnik, kateri do danas še ni stopil v veljavo, čeprav je v poedinih direkcijah različito urejen ter so nekatere direkcije v eksekutivni službi uvedle turnuse 24/24, da celo 24/12, to je 16 urni delavni dan. Posledice takega delavnega dne so česte nezgode. Zakon o zaštiti delavcev predpisuje za saobraćajne ustanove osemurni delavni dan ter Vas, gospod minister, prosimo, da izdate čim preje pravilnik o delavnem času na železnici in prilagamo tozadevni naš predlog.

K tej predstavi je deputacija predložila še celoten načrt zakona o državnem prometnem osoblju, pravilnika sporednih prnadležnosti, službene obleke in uredbe o delovnem času. Vse te predloge bo ministrstvo odstopilo v proučitev pristojnim komisijam, odnosno strokovnim odborom, ki imajo nalogo sestavljati načrte za gornje zakone in pravilnike.

Deputacija je še posebej poudarila usodo po stavki leta 1920 po **nedolžnem odpuščeni železničarjev**, za katerih odpust je večkrat zado stovala gola denunciacija kakage nasprotnika. Deputacija je predložila, da se one, ki so imeli ob odpustu že pravico do pokojnine, upokoji, kolikor se jih ne more več vpoklicati v službo, ostale pa, da se zopet zaposli. Tozadevno bo ministru te dni predložena še posebna predstava.

Naš savez je torej ministru predložil kot prvi predložil vse za **železničarje važne zahteve in je tako dokazal, da je vedno in povsod na mestu. Dolžnost železničarjev je, da se saveza v čim večjem številu oklenejo, pomnožijo njegove vrste in pripomorejo k pridobitvi vseh zahtevanih pravic.**

Bolesnički fond i nacionalni železničari.

Malo je železničara, koji su sa radom bolesničkih fondova zadovoljni. Živi i zdravi, a pogotovo bolesni — pa i mrtvi — imaju fondu koješta da zamjere. Ne prima ih se bolesnima, ina da je bolest očita, nekoji liječnici su neučtivi, postupaju sa bolesnicima kao sa kakvim bezvrijednim stvarima, lijekovi su bez stvarne vrijednosti i ne propisuju se, na hranarinu se mora mjesecima čekati, povraćanje izdataka za poziv i lijekove privatnog liječnika u slučajevima hitne nužde ne izvršuje se, liječnički rajoni podijeljeni su tako, da se često do liječnika nikako ili samo kasno može doći i t. d. To su uzročnici pojedinačnih nezadovoljstava, koji sve više postaju uzročnikom općeg i najdublje mržnje prema fondu. Mjesto da železničari vide u njemu svojeg zaštitnika i pomagaca u danima najvećeg zla, u danima bolesti, oni počinju u fondu naslućivati neprijatelja i izrabljivača: dok sam zdrav moram da te plaćam, a kad sam bolestan, tjeraš me kao bezpravnog prosjaka. Takvo uvjerenje nailazi pogotovo, ako se još pridoda način, na koji su današnji upravljači fondova u njih došli i neodgovornost, sa kojom oni tu gospodare. Dobiva se utisak, da bijedni železničari moraju trpjeti sve to samo zato, da bi nekolicini bilo lagodno i dobro.

Mi vjerujemo, da postoje važni, možda i nesavladavi, uzročnici ovakvog nepovoljnog stanja i postupanja naših bolesničkih fondova. Posle rata sva radnička osiguranja trpjela su na poremećajima, kojih ni naše železničarsko nije moglo mimoći. Pad nadnice, povišenje cijena svemu i povećan postotak bolesti nije moglo ostati bez posljedica i na radničko osiguranje, kojem su za pomoć počele se obraćati sve veće mase ljudi. Ipak, između našeg železničarskog fonda i ostalih institucija osiguranja izbija jedna ogromna razlika i u tom pogledu: dok su te poremećaje ostale radničke institucije već savladale i dovele ih iz gliba na ravan put, dotle je naše železničarsko osiguranje upravo sada zapalo u najdublji, iz kojeg, po svima znacima, nema ni izlaza bez velike štete po svo železničko osoblje.

Upravo u tome, što je vanjsko radničko osiguranje sanirano i izvedeno na zdrav put, a železničarsko u deficitu i u najvećoj neizvjesnosti za svoju budućnost, izbija i vrijednost i sposobnost ljudi, koji tim osiguranjima upravljaju. Železničarskim osiguranjem upravljaju žuto-nacionalni železničari, a njima uz bok sjede i imenovani predstavnici Direkcija, koji su, isto, u najvećem broju najuže vezani sa žutim nacionalnim organizacijama. Ništa ne pretjerujemo, ako ustvrdimo, da su za katastrofalno stanje bolesničkih fondova, a time i za nezadovoljstvo železničara za njima, u 90% samo oni odgovorni. U koliko pak vrijeme više odmiče i u koliko su fondovi

stupio na snagu i ako zakon o drž. saobr. osoblju postoji već šestu godinu. Radno vreme u pojedinim direkcijama različito je uređeno te su nekatere direkcije u eksekutivnoj službi uvedle i turnuse 24/24, da celo 24/12, to jest 16-satni radni dan. Posledice takvog radnog dana su česte nezgode. Već zakon o zaštiti radnika propisuje za saobraćajne ustanove osamsatni radni dan te Vas, gospodine ministre, molimo, da izdate čim pre pravilnik o regulisanju radnog vremena na železnicama i predlažemo tozadevni naš predlog.

Molimo Vas, gospodine ministre, da primite uverenje našeg odličnog poštovanja.

derutniji, u toliko postaje i njihova odgovornost veća.

Ovu težinu odgovornosti za stanje bolesničkih fondova počinju osjećati i sami nacionalci. Dok su godinama gubili, kako će njihovim zauzimanjem kroz bolesnički fond procuriti med i mlijeko, uvidjeli su konačno, da curi samo gorko i da to železničari počinju osjećati i pitati: tko je kriv? Žuti pak, mjesto da metnu ruku griješnika na srce, mjesto da priznaju svoju nesposobnost, kojom su bolesničke fondove doveli do ivice propasti, viču: Ne, nismo mi krivi! Na jedan perfidan način nastoje sada svu krivicu da zbace sa sebe i preture je na same železničare. U svojim novinama »Železničar«, koji izlazi u Zagrebu, od 15. 8. o. g., nastoje to prebacivanje krivice izvršiti na jedan toliko pokvarenjački način, da se i samim njihovim članovima gadi. Iznosimo nekoliko njihovih izreka, da svi železničari uvide, sa kakvim pokvarenjacima se tu ima posla: Oni kažu:

»... Utvrđena je činjenica, da su nekoji članovi zloupotrebljavali fond u prljave svrhe, dapače svojim postupcima dolazili u sukob sa pozitivnim slovom zakona. Oblasna uprava bolesničkog fonda (zagrebačka) sprovodi u tom smjeru u najnovije vrijeme strogu kontrolu, kako bi nesavjesnom izrabljivanju fonda sa strane članstva stalo na put, ali sve to neće biti dostatno, ako se i sami članovi ne zagriju za fond i počnu sami bditi nad njegovom sudbinom. Veliki dio naših bolesti daje se izliječiti takozvanim domaćim lijekovima, i u velikoj većini slučajeva nikada se ne utroše propisani lijekovi potpuno, nego u polovini, a nadje se, da i dvije trećine ostane neizrabljeno, te time proizlazi materijalna šteta za fond, a i za člana samoga...«

»Doznali smo, da se među članstvom bolesničkog fonda, a sa prozirnim namjerom, šire vijesti, da pojedini liječnici imaju kredit samo do ustanovitog iznosa i da preko toga iznosa ne smiju u nikojem slučaju liječiti članstvo fonda. Mi skrećemo pažnju svima članovima, da je širenje takovih vijesti neistinito, jer liječnici mogu i preko određenog iznosa, gdje zaista postoji potreba, postupiti...«

Ne treba biti naročito pronicljiv, pa da se uoči sva perfidnost, koja iz ovih napisa slijedi. Žuti osjećaju puter na glavi, koji im se tali i svi železničari to vide, ipak, evo, nismo mi krivi, već vi železničari, koji ste zloupotrebljavali fond u svoje »prljave svrhe«. U ime svih železničara pitamo: **Koji su ti železničari i kakovo su to prljave svrhe?** Pa onda: ako je zloupotrebljavanja bilo, zašto se njima staje »na put« u najnovije vrijeme, zašto to nije učinjeno već davno prije. Ta vi ste, gospodo žuta, na kormilu bolesničkog fonda već 6 godina! Zašto ste dopustili zloupotrebe? Vrhunac nevaljalstva je svakako tjeranje železničara

ra u šume, da traže »takozvane domaće lijekove«, a ne da se služe lijekovima bolesničkog fonda, kojima, evo, izdavanje lijekova nije nigdje ograničeno. Jeste li čuli željezničari Splita i Šibenika! Zar vas, gospodo žuta, nije stid ovakovih preporuka. Zar vi ne znate, da željezničari trga-ju sebi od usta i uplaćuju prinos u fond! Zar i pored toga, da idu u šumu po lijek i — konzekventno — se oskim vraćarama na pregledbu! A tko će onda u Fond? Zar samo ono nekoliko gospode i njihovih dama? Ako išta, ovo prelazi sve granice ne-savjesnosti i željezničari si sa naj-većim opravdanjem postavljaju pi-tanje: pa dokle ćete vi tu da gospo-darite? Kranje je vrijeme, da vas iz

fondova nestane u nepovrat! Mjesto da ste fond povelili napred i stvorili u njemu barem razumljivo stanje, ne, vi nas gurate sve više natrag. Još malo, i po vama izgubit ćemo i sam bolesnički fond.

Mi smo na našem Kongresu, na anketi u Beogradu i na svim zemaljskim konferencijama sekcija nagla-sili, što treba poduzeti, pa da se bo-lesnički fond spasi i učini korisnim. Kao najaktuelnije pak treba učiniti slijedeće: u nepovrat najuriti iz fon-da njegove upropastitelje žuto-na-cionalne željezničare i provesti sa-sma slobodne izbore! Ako se to ne učini skoro, pitanje je, da li će ka-snije ma čime i ma kako biti mogu-će, da se išta spasi.

Kako se je razvijalo „Podporno društvo željezničkih delavcev in uslužbencev v Mariboru“

Kratek pregled o razvoju in delovanju tega društva od ustanovitve do oblastvenega razpusta.

Že pred več desetletji so začeli zavedni delavci in nižji uradniki mi-sliti na svojo lastno samopomoč, ker jim je pač njihov borni zaslužek za-doščal komaj za vsakdanje življen-ske potrebe ter jim običajno ni ostalo za stara leta prav ničesar. Pričeli so ustanavljati razna podpor-na in zaščitna društva, ki so imela namen, svojim članom dajati denar-ne podpore, pravno zaščito itd. Pred-njčili so na tem polju posebno že-lezničarji, ki so si ustanovili več ta-kih društev v vseh večjih mestih biv-še Avstro-ogrske monarhije. Tudi Maribor kot važen željezničarski center ni zaostajal. Mariborski že-lezničarji so si ustanovili že leta 1871 svoje »Hranilno in posojilno društvo«, katero je pričelo delovati z neznatno denarno podlago in se je v času delovanja pod vodstvom pre-prostih delavcev povzpelo tako da-leč, da obratuje danes z večmilijon-skim prometnim kapitalom. Drugo društvo, za željezničarje ravno tako velike važnosti in pomena, je bilo u-stanovljeno leta 1894 pod imenom »Podporno društvo željezniških de-lavcev in uslužbencev v Mariboru«.

Tudi to humanitarno društvo so ustanovili preprosti željezničarji. Med inicijatorji te ideje je bil tudi danes v Št. Juriju ob juž. žel. se nahajajoči vpokojeni željezniški delavec Ferdi-nand Uranič, ki je z drugimi tova-riši krepko pomagal ves čas zbirati društvene člane ter s svojim dobrim organizatoričnim talentom mnogo

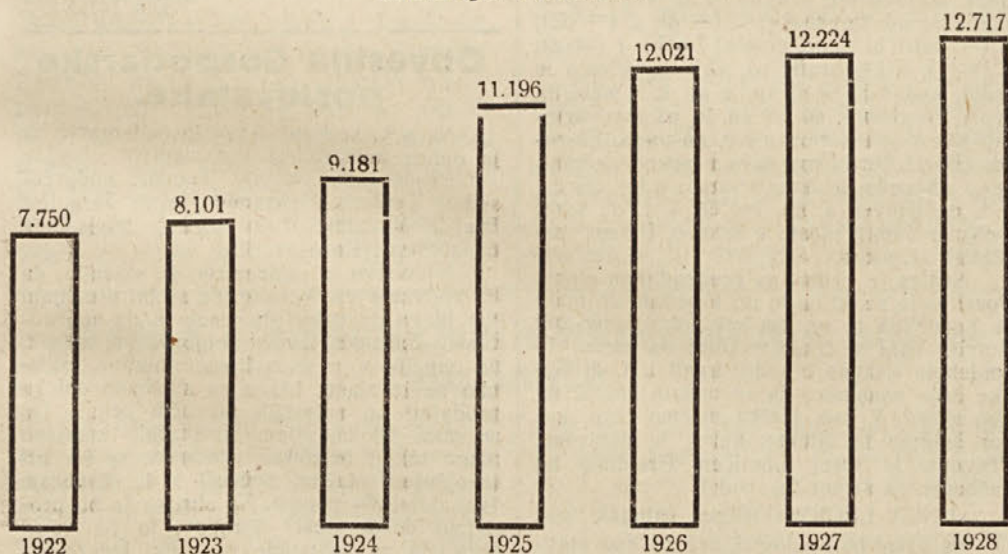
pripomogel društvu do uspešnega razvoja.

»Podporno društvo željezniških delavcev in uslužbencev« je pričelo istotako kot »Hranilno in posojilno društvo« z malenkostno vsoto sto kron, katere je zbrala peščica za-vednih željezničarjev med seboj, svo-je delovanje, ki pa se je po neumor-nem prizadevanju odbora že do pri-četka vojne razvilo v mogočno društvo, ki je svojim članom v slučaju smrti nudilo primerno podporo za dostojen pogreb. Kakor vsepovsod, je ta društveni delavski zavez zade-la vojna s težkimi udarci, ki so pri-šli posebno po razsulu Avstro-ogr-ske monarhije do izraza. Leta 1919 je društvo izvršilo likvidacijo z oni-mi člani, ki so po nastanku Jugo-slavije pripadli drugim državam.

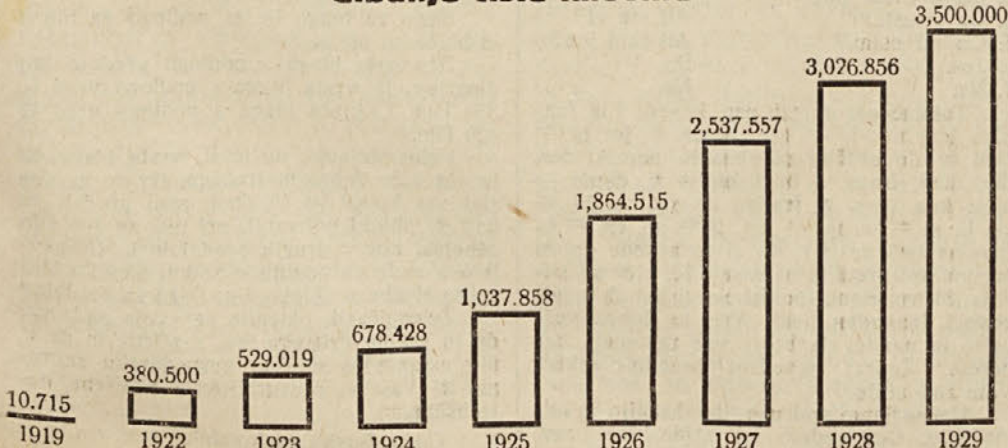
Prvi občni zbor »Podpornega društva« se je vršil dne 9. oktobra 1921, na katerem je bil izvoljen za predsednika Franc Fischer, željezniški poduradnik, v odbor pa Lorgér, Jančar, Gradišnik, Kašper in še ne-kateri željezniški delavci, ki so ves čas do razpusta z malimi izpremem-bami vodili društvo in v tem času med drugim tudi izvedli priključitev »Društva sprevodnikov«.

Za lažje razumevanje, kako se je razpuščeno društvo razvijalo, prinašamo statistične tabele o »gi-banju članstva, imovine in izplača-nih podpor« od leta 1917 do konca leta 1928, ozir. do oblastvenega raz-pusta:

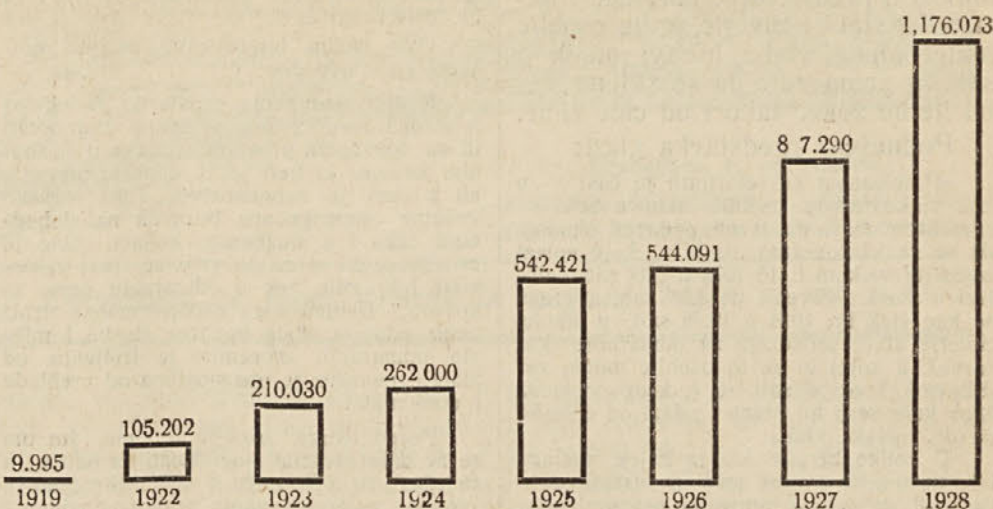
Gibanje članstva



Gibanje čiste imovine



Gibanje izplaćanih podpor



Te številke o ogromnem narašča-nju društvenega premoženja, izpla-ćanih podpor in porastu števila dru-štvenih članov najbolje dokazujejo, da je bilo društvo ravno zadnja leta, pod sedanjim vodstvom z dolgolet-nim predsednikom Fr. Fischerjem na čelu v najboljših rokah. Društvo je šlo po začrtani poti naprej in je iz-polnjevalo to, kar so mu nalagala pravila in koristi članov, revnih že-lezničarjev, t. j. oskrba za njihovo starost in za njihove rodbine v slu-čaju smrti. Preko teh številki ne mo-re nihče.

In številke govori, da se je pod vodstvom razpuščenega odbora ogromno dvignilo:

Iz podružnic.

Maribor. Smrtna nezgoda v delavnici. Že večkrat smo kritizirali sistem kazni, ki jih uvajajo nekateri inženjerji, misleč, da se da s kaznijo preprečiti vse in doseči res dobro delo. Po našem pa kazni ubogega de-lavca, ki mora računati z vsako paro, pri-vedejo le do tega, da izpostavlja svoje živ-ljenje v smrtno nevarnost, samo da prište-di družini po 20 do 50 ali še več dinarjev. Pretekli teden se je v delavnici Maribor po nesreči ključavničar Matija Svenšek in je dobil težke opekline pri izvrševanju svo-je službe. Nesreča se je zgodila v ponde-ljek, dne 23. septembra, ko so preizkušali v omenjeni delavnici popravljeni stroj št. 9935. Lokomotiva je starega sistema in nima sko-ro nobenih varnostnih naprav, kot n. pr. stroji bivše južne železnice. Ko so torej o-menjeni stroj preizkušali, je Svenšek opa-zil, da pod parnim kotlom uhaja para ne-posredno pri vijaku. Ni dolgo pomišljal, kaj naj napravi, dobro se zavedajoč, da bo radi-te napake sledila kaznen, ako isto opazi ka-teri izmed gospodov inženjerjev. Kazen je obična: 25 ali 50 para odtegljaja od urne plače, kar pomeni skozi več mesecev ozir. let veliko izgubo na zaslužku. Zlezal je pod lokomotivo, ki se ni stala nad čistilnim jar-kom, kakor je to predpisano, hotel pritr-diti matico vijaka, ki je puščal paro. Naen-krat pa se je pri natezanju vijak odtrgal in para je s pritiskom 12 atmosfer pušnila v njega. Imel je še toliko zavesti, da je še sam zlezal izpod stroja ter se podal, ves opečen po celem životu, k zdravniku, ki ga je nemudoma odpravil z rešilnim vozom v bolnico, kjer pa je v tork podlegel poškod-bam. Raje kot 25 ozir. 50 para kazni na uro je izvolil ponesrečenec smrt.

Ljubljana 11. (kurilnica). Od nas že daji časa ni bilo nič slišati ter izgleda, kot da je vse v redu. Temu pa ni tako, ker pri nas se je začelo štedenje že tam, kjer je narav-nost smešno. V severni kurilnici se je preje podelilo po 7 kg jute, sedaj pa le 1½ kg. Mila sploh ne dobimo, čeprav je naročen in tako si lahko predstavljate, kako izgle-da na pr. profesionalist, ki dobi pri zelo u-mazanem delu za cel dan 3 dkg jute, mila

1. Število članov iz leta 1922 od 7750 na 12.717 v letu 1928.

2. Premoženje od 10.715 Din v letu 1919 na 3 milijone petstotisoč dinarjev v letu 1929.

3. Izplaćane podpore od 9995 Din v letu 1919 na 1 milijon 176.073 Din.

4. Plaćevanje državnih davkov od 26.382 v letu 1923 do 1925 na 34.500 že v 4 mesecih 1929.

Napredek društva je torej razvi-den vsestransko: v številu članov, izplaćanih podpor, naraščanju pre-moženja in plaćevanju državnih davščin.

Odbor, ki je zadnji vodil razpu-šćeno društvo, ima torej lahko mir-no vest in gleda s ponosom na svoje delo v korist željezničarjev.

sploh ne, da pa delavne obleke ne dobimo, je itak znano vsem. Ventilacije v kurilnici še sedaj ni in pri današnjem reševanju naših zahtev se lahko pripeti, da bomo zopet po zimi najbolj zdravi ljudje, ako se še smemo tako imenovati. Tudi jedilnice pri nas še nimamo in pravijo, da je za delavca dobro, če je v umazani zadimljeni kurilnici, kjer mu pepel in razni odpadki padajo v jed, češ, saj si delavec itak ne more za-behliti jedi; bo pa mislil, da mu plavajo očvirki po krompirjevi juhi. Še več stvari bi bilo za poročati o razmerah pri premogari-jih, čistilnih itd., pa se bomo oglašili drugič. Danes pa pozivamo naše delavske zaupni-ke, da ne odnehajo preje, dokler se ne od-stranijo preje navedeni nedostaki in pre-priča gotove ljudi, da je tudi delavec »u-stvarjen po božji podobi« in ne samo gospod.

Trbovlje. Ali so klopi, ki so željezniška last, zato na postaji, da jih gospod postaje-načelnik postavlja v svoj vrt, ali so zato, da so na peronu, da se lahko kak potnik vsede na nje?

»Strojvodja«. Ta list od 15. septembra se v celih dveh in pol kolonah jezi na našo notico »Strojvodje, ali slišite«, ki je ob-segala le 15 vrstic in tako imenitno zavija, da bi pisec tega zavijanja v zadnji svetovni vojski lahko zavzemal položaj oficijelne-ga vojnega poročevalca. Naš časopis malo-kdaj lopne po Dežmanu, ker njega in nje-gove kvalifikacije ter udejstvovanja pač pozna pretežna večina željezničarjev. Noti-co smo priobčili le radi tega, ker Dežman pač z vsemi silami hoče preprečiti zopetno povrnitev strojevodij v enotno organizacijo, ker ve, da bo tedaj njegova slava zatemne-la in bo ostal zopet čisto navaden direkcijski uradnik brez visokih misij. Strojvodje pa smatramo tudi toliko pametnim, da zna-jo ločiti demagogijo od stvarnega dela in vemo, da bi se smejali, če bi savez v svojo pragmatiko postavil plačo na pr. 6000 Din mesečno za strojvodjo. Z notico smo ho-teli doseči le iskrenost pri gotovih vodite-ljih, da odlože dvojni obraz. Istočasno pa izjavljamo, da nima s. Bibič nikake veze z našo notico. — Uredništvo.

STROKOVNI VESTNIK.

Iz sekcije vlakopratnog osoblja.

Zagreb.

Vlakovodje brzih vlakova br. 3 i 6, koji saobraćaju na pruzi Zagreb-Beograd, podnjeli su saobraćajnom odjelenju Direkcije u Zagrebu, a pu-tem oblasnog sekretarijata, opširnu predstavku, kojom mole, da im se kod tih vlakova dodijeli i službenika-manipulanta. Tu predstavku vlako-vodje su obrazložili kako slijedi:

»Vlak br. 3 prima službenu poštu za Ministarstvo Saobraćaja, za Generalnu Di-rekciju Željeznice, za Direkciju Beograd Subotica i Sarajevo. U 20 do 30 vreća pri-ma poštu za Glavnu Kontrolu Prihoda u Beogradu, koju se mora putem predadbe-nog spiska predati, a svaki list ima po više brojeva. Uz službenu poštu prima se velika količina prtljage, često po 40 i više kom-da, među kojima ima i carinskih sa olov-nim zaporima, koji se radi toga moraju vrlo oprezno predavati, a što je teško mo-guće, jer se utovar vrši u vrijeme izbiva-

nja vlakovodje t. j. dok se nalazi u promet-nom uredu ili kod popisa vlaka. Vlakovodja biva iz prometnog ureda otpremljen često pred sam odlazak vlaka, pa kad stigne u službena kola, naidje na puno utovarene i razbacane prtljage, te službenu poštu, što sve ne može više u redu i savjesno pre-uzeti osim, da zakasni vlak. Za vreme vož-nje vlakovodja mora da vodi 3 putna lista i teretnice, na stanicama Brod i Vinkovci ostav-lja službena kola, pa se lahko desi i krađa. Osim toga, svakih 5 do 10 minuta nailazi stanica, nailaze signali, na koje vlakovodja isto mora da pazi. Sasma slične prilike su i kod vlaka br. 6. Iste su uzroci mnogih manjkavosti, koje se inače upisuje u krivi-cu vlakovodja, a kojih bi, sa udjelivanjem manipulant, potpuno nestalo.»

Vlakovodje se sa opravdanjem nadaju, da će toj njihovoj predstavi biti u cjelosti udovoljeno. To je inte-res ne samo boljeg otpravljanja vla-kovodske službe, već i samog saob-raćaja.

Split.

Ispred vlakopratnog osoblja u Splitu podnešena je Direkciji pred-

stavka u predmetu odmarališta i karsarne u stanici Siverić, gdje osoblje materijalnog vlaka boravi punih 6 sati, a nema gdje da se sklone kao od ljetne žege, tako i od ciće zime.

Podnešena predstavka glasi:

»Potpisano sekretarijatu je čast — u ime vlakopratsnog osoblja stanice Split — zamoliti naslov, da izvoli poduzeti shodno, da se za vlakopratsno osoblje, koje polazi iz Splita vlakom L 15-1073 u 8,49 sati i dolazi u stanicu Siverić u 13,58 sati, a vraća se kao vlak br. 1076 u 19,35 sati, u stanici Siverić uredi prostorija za odmaranje (karsarna), u kojoj bi se to osoblje moglo zadržavati kroz 6 sati, t. j. kroz vrijeme, kroz koje se u toj stanici nalazi od dolaska pa do polaska vlaka.

U koliko bi pak ma iz kojeg razloga bilo nemoguće ovome izaći u susret, osoblje moli, da mu se turnus za povratak ure-

di tako, da se može vraćati u Split kao vlak br. 1044 drugi dio.

Ovu molbu interesirano osoblje potkrepljuje sljedećim:

Radi pomaćkanja prostorije za odmor u stanici Siverić, ono se mora zadržavati ili na slobodnom prostoru, ili pako u službenim kolima. U ljeti je to donekle moguće, ali u zimi je nepodnosivo. Zima i ružno vrijeme onemogućuju boravak na slobodnom tako i u službenim kolima. Ono je prisiljeno, da si za to vrijeme traži zaklonište bilo gdje, tek o odmaranju nema ni govora. Uslijed toga osoblje mnogo trpi: nema odmora posle naporne službe i mjesto odmaranja izvrgnuto je trpljenju od zime i mokrine, te opasnostima od prehlade i oboljenja.

Pored ovoga, osoblje je time, što mu se ne daje stvarne mogućnosti za odmor, a zadržava se u Siveriću 6 sati, prikraćeno je svojem zagarantovanom pravu na odmor.

Vijesti obl. sekretarijata Zagreb

Ljep uspjeh podružnice Zagreb.

Policijska uprava u Zagrebu izdala je naredbu, da su sva lica, koja stanuju na području grada Zagreba, dužna, da si kod iste izdaju naročite policijske legitimacije, sa kojima će se legitimirati za slučaj, da budu na legitimisanje pozvana. Po legitimaciju treba da dodje svatko lično i da doprinese 2 fotografije i podmiri iznos od 32 Din, skopčan sa troškovima oko izdavanja iste. Od dužnosti, da si vade policijske legitimacije, nisu bili oslobođeni ni željezničari.

Ova naredba policijske uprave dala je povoda našoj podružnici u Zagrebu, da se obrati Direkciji i upravi radionice opširnog i dokumentovanom predstavkom, u kojoj je zamoljeno, da se kod policije sa njihovih strane poradi, da se željezničare od vadenja tih legitimacija oslobodi. Objasnili smo, da je to potreba ne samo željezničara službenika i radnika, kojima će time biti uštedjeni izdatci oko legitimacija i gubljenje zarade, već je to interes i same saobraćajne ustanove, koja će štetiti, ako će se službenici i radnici radi tih legitimacija udaljavati sa dužnosti.

Direkcija kao i uprava radionice poduzeli su korake u pravcu naše predstavke i rezultat toga je sljedeće riješenje Direkcije od 17. sept. o. g.:

»Na Vašu predstavku od 15. sept. o. g. upućenu Direkciji, koja se tiče naredbe Uprave Policijske o ličnom vadenju policijskih ličnih legitimacija ovime Vam se saopćuje, da prema usmenoj informaciji kod Uprave Policijske za željezničko osoblje do daljnjeg naredjenja mjesto policijskih legitimacija vrijede ispravne željezničke lične ukoričene i lisne legitimacije.

Uz to je Direkcija i pismeno tražila od Uprave Policijske oslobodjenje od vadenja policijskih legitimacija za želj. osoblje, koje ima ispravne legitimacije, pa kad stigne odgovor, bit će o tome obavješteni.

Mi vjerujemo, da će kod toga i ostati, da željezničari neće trebati bacati se u troškove i dangubiti radi tih legitimacija. To je i sasvim suvišno, kad već imaju svoje službene željezničke legitimacije, koje za legitimisanje mogu isto tako da posluže, kao i one policijske.

Time, što se željezničare u Zagrebu oslobodilo od dužnosti vadenja policijskih legitimacija, postignuto je za njih pojedince kao i za sve ukupno vrlo mnogo. Uzevši, da bi svaki imao da plati za fotografiju i legitimaciju samo 50 Din, uštedjeno je u njihovom korist 200.000 Din. uzevši, da željezničara u Zagrebu ima 4000. Ako se tome još doda gubitak nadnice od najmanje 20 D. proizlazi, da je za svakoga pojedinca uštedjeno Din 70, a za sve ukupno najmanje oko Din 280.000. Zar to nije lijep uspjeh! In te kako. Isti je plod harnoga rada naših zagrebačkih članova, koji, evo, ni na jednom koraku ne propuštaju interese željezničara uzeti u obranu. Tu se najbolje vidi, koliko je potrebno, da svi željezničari budu čvrsti i vjerni članovi svojeg Saveza.

Nova Gradiška.

U nedjelju 15. sept. o. g. održali smo vanredno dobro posjećen zbor u gostionu Ivanišević. Uz mnogobrojne sekcijske radnike, zboru su prisustvovali i radnici znanije i ostali službenici.

Zbor je lijepim pozdravnim riječima otvorio drug Ilić, predsjednik podružnice, a po dnevnom redu: položaj radničkog i imenovanog osoblja, bolesnički i mirovinski fond, opširno je govorio drug Pongračić iz Zagreba. U skoro dvosatnom govoru temeljito je obrazložio sve uzroke teških uslova rada, pod kojima željezničari svoju službu vrše, i teška uslova svagdanjeg života, kojim željezničari žive. Naglasio je, da se kod nas još uvijek ne shvaća važnost, da radnik, pa i službenik, ne bude nikad previše iscrpljen na radu, a s druge strane opet slabio ili nikako plaćen. Politika, da se sa čim manje sredstava postignu čim veći rezultati, dovela je dotle, da su željezničari već ogoljeli i ogladnjeli, pa se to odrazuje i na samome saobraćaju, koji se uslijed toga ne obavlja kako treba, jer se to ni ne može.

Dalje se govornik osvrće na prilike u bolesničkom fondu, sa kojim se ne može biti zadovoljnim. Kamo god čovjek dodje, na fond ima toliko žalba i prigovora, da se sa opravdanjem pitamo: pa šta je sa tim fondom? Zar je zaista sve upropašteno! Šta rade tu predstavnici žutih nacionalnih željezničara? Ako su ispravno od željezničara izabrani, zašto ne dodju među njih i obavještavaju ih, zašto je bolesnički fond postao gnjavatorski i protuželjezničarski? Zašto

željezničari, mjesto da u fondu nadju negu u bolesti i zlu, nailaze samo na mrka lica i na torturu? O svemu tome treba žuti da polože račun, ili pak da se iz fonda maknu, ako za stanje u njemu neće da snose odgovornost.

Skupština se jednodušno složila sa govornikom, da treba prilike u fondu liječiti brzo i to tako, da se iz njega istjeraju žuti i provedu slobodni izbori, a novi ljudi da izmjene Pravilnike fonda onamo, da se isti izuzme ispod svakog utjecaja željezničkih Direkcija kao poslodavca, te da se pripoji općem radničkom osiguranju i stavi pod nadzor Ministarstva Socijalne Politike i Narodnog Zdravlja.

Pri koncu pojašnjen je opširno smisao naše organizacije i ciljevi naše borbe. Naša organizacija je legalna i na zakonu osnovana, a služi nam u svrhu, da zajedničkim radom postignemo bolje uslove rada i bolji život, da se zajednički odupremo svima nevoljama, koje nas iz dana u dan stižu. Svima željezničarima je slobodno, da budu članovi našeg Saveza, da se zajednički zalazu za svoju bolju sudbinu. Svatko radi na tome, da mu bude bolje, pa se to mora dozvoliti i željezničarima. Odbijamo od sebe svaku podvalu, da je naš rad ma u kojem obliku antidržavan, kao što bi to neki mrčni tipovi htjeli da prikažu. Rad za veću koru hljeba, koja nam omogućuje bolje i savjesnije otpravljanje naše teške službe, ne može biti antidržavan.

Jasenovac.

U nedjelju dne 15. o. m. održali smo naš redovni sastanak. O važnosti organizacije opširno je govorio naš vrijedni drug M. Šepović, koji je, koliko god živ na teškome radu za dobro željeznice, isto toliko i u radu za napredak sveukupnog željezničkog osoblja. Radi ove divne njegove vrline, svi ga naši članovi vole i poštuju, pa kad nam na sastanku govori, radi ga slušamo.

Posle glavnoga govora druga Mate razvila se slobodna rasprava, u kojoj su pojedini članovi iznosili žalbe na razne postupke, koje obnašale nepravdama. Bilo je opširno riječi i o potrebi čim skorijeg donošenja definitivnog radničkog Pravilnika, kojim bi položaj radnika konačno bio regulisan. Ovo je potrebno radi toga, da bi i radnici konačno znali koja su im prava i koje dužnosti. Sastanak je zaključen sa apelom na sve članove, da i dalje čuvaju i jačaju svoju organizaciju.

Križevci.

U nedjelju dne 15. sept. održali smo dogovor sviju drugova, za koje znamo, da su voljni, da pridju opet u redove našeg Ujedinjenog željezničarskog Saveza. Iz »Ujedinjenog Željezničara« vidimo, kako se željezničari sve više spajaju sa svojim Savezom, vidimo kako se drže brojne konferencije i zborove, kako se na njima raspravljaju naša životna pitanja, a mi, mjesto da pljunemo u ruke i pomognemo drugove, stojimo po strani. Smatrajući ovakav naš stav za dalje nedostojnim, riješili smo, da se opet okupimo u redove boraca i pridjemo u sklop našeg Saveza. U tome, nadamo se, neće nam činiti nitko smetnje. Žuto nacionalno udruženje je mrtvo. Ono niti je moglo kome koristiti, a niti je koristilo, pa je sasvim u redu, da ga više nikad ne bude.

Pošaljite nam potreban materijal, da može privremeni odbor započeti odmah radom, a čim se sakupi dovoljan broj članova, sazvat ćemo opći zbor, na kojem neka svi željezničari odluču: da li i dalje spavati, ili zajedno sa ostalim drugovima raditi na svojem poboljšanju.

Sisak.

Naši magazinski radnici podnjeli su Direkciji molbe, da im se, u smislu odredbi »Oglaš« br. 87.493 od 11. sept. 1926., poviše plate na iznos, na koji po istom »Oglaš« imaju pravo. Na svoje molbe dobili su već poznati stereotipni odgovor: »Nema kredita«.

Po istom oglaš plate radnika i pomoćnih službenika ima da se kreću: Godine službe od 1 do 3 dnevica je 26 dinara; od 4—5 27 dinara; od 6—8 28 dinara; od 9—11 29 dinara; od 12—14 30 dinara; od 15—17 31; od 18—20 32; od 21—23 34; od 24—26 36; od 27—29 38; od 30 dalje 40 Din.

Iako bi po čl. 7 Privremenog Pravilnika, t. j. po odredbama o izmjeni istoga, plate radnika i pomoćnog osoblja trebale biti utvrđene na osnovu pijačne cijene radne snage dotičnog mjesta i po slobodnoj pogodbi, ovim »Oglašom« su jednostavno diktirane u minimalnom iznosu sa strane samog poslodavca. Pa evo, doživjeli smo i

tu žalosnu stvar, da se Direkcija ni tih minimalno utvrđenih plata ne drži. Nikome od magazinskih radnika ne poviše se plate su smislu ovih odredbi i ove šeme, ma da bi se to — i najmanje to — moralo činiti.

Oblasni sekretarijat podnio je ispred sviju radnika opširnu predstavku Direkciji sa zamolbom, da se odredbe ovog »Oglaš« poštuje i da se pomoćnom osoblju poviše plate, kao što mu je to ne samo obećano, već i zagarantirano. Zanima nas, hoće li Direkcija izvući se izgovorom, da nema kredita, ili će pako uvažiti, da treba da se poštuje ono što je sama naredila i odredila. U jednom i u drugom slučaju radnici će znati, što im je činiti: kakva plaća — takav rad!

Esperanto.

(Otvoritev tečaja za začetnike.)

Esperanto je mednarodni pomožni jezik, ki je razširjen že po celem svetu. Neutrnost jezika, ker ni on svojina nobenega naroda, lahko, s katero se ga nauči, njegova enostavnost in ostala svojstva, so vplivale, da ga skušajo vse mednarodne organizacije uporabljati kot pomožni jezik v svojem poslovanju.

Tudi naša Internacijska Transportna Federacija v Amsterdamu je obrnila svojo pozornost na ta važen problem. Vsaka številka njenega glasila prinaša vesti o Esperantu, ki ga tako propagira med svojimi člani. Dopisovanje z nekaterimi organizacijami se vrši v tem jeziku. Povod za to propagando so bila izkustva, pridobljena ob priliki kongresov in konferenc, kjer se najlepše vidi, s kakšnimi težočami, izgubo časa in izdatki je združena prireditev kongresov in konferenc, ker morajo biti vsi govorniki posameznih delegatov prevedeni na 2 do 3 jezike, da bi jih mogli vsi delegati tudi razumeti.

Premali obseg lista nam ne dopušča, da bi obravnavali podrobno dosedanje razširjenost Esperanta, radi tega bomo navedli samo najvažnejše institucije, katere ga že uporabljajo: Mednarodna Transportna Federacija v Amsterdamu, velesejmi v Parizu, Lyonu, Pragi, Frankfurtu, Leipzigu, Danzigu, Budimpešti, Reichenbergu in ostali; željezniške uprave: Švice, Avstrije in Japonske so izdale vodnike za turiste na esperantu, uporabljajo ga: Trgovska zbornica v Parizu, Mednarodni urad dela itd.

Sledeč primeru naše Internacijske smo se odločili od 1. oktobra naprej tiskati tečaj za začetnike. Opozorjamo na to vse naše sodruge ter jim priporočamo, da posvetijo temu vprašanju potrebno pozornost ter da se tudi oni potrudijo naučiti ta lahki in koristen jezik. Dotični, ki se namerava učiti ta jezik, si mora nabaviti učbenik »Kursa lernolibro« od E. Privat, ki stane brez poštnine 10.— Din, naroča se pri »Sudslava Esperanto-Servo, Zagreb, Jezuitska ulica 1. Razen tega je koristno, če si nabavi vsak ravnokar dotiskani »Ključ za Esperanto«, ki stane 3.— Din brez poštnine, ter se ga naroča pri: Esperantski Klub, Narodna kavarna, Ljubljana. Prosim vse sodruge ki so voljni učiti se Esperanto, naj to jave na navadni dopisnici na sledeči naslov: Andrej Veber, Visočka ul. 12, Beograd.

DOPISNA ŠOLA ZA ESPERANTO.

(Začetek.)

Vsak, ki se hoče učiti mednarodni jezik Esperanto, mora imeti učno knjigo od E. Privat-a: »Kursa lernolibro«. Kdor si je nabavil to knjigo, more že danes začeti z učenjem.

Odprite knjigo na strani 12 z naslovom »Elparolo«, kar pomeni »Izgovor«. Začnimo z abecedo, ki je poglavito sestavljena iz latinskih črk in se le v sledečem razlikuje od slovenske: ĉ (= č), ĝ (= dž), ĥ (= ostri h, n. pr. nemški Loch), ĵ (= ž), ŝ (= š), ŭ (= kratki u). Črko ŭ pišemo le tedaj, kadar je pred njo a ali e, s katerim tvori dvoglasnik aŭ ali eŭ, ki ga izgovarjamo kakor jeden zlog n. pr. aŭ-to-ro, eŭ-ro-po. (Pazi! Ne kakor našo besedo »za-ušnica«.) Abecedo ne izgovarjamo: a be, ce, ĉe, i. t. d., temveč a, bo, co, ĉo, i. t. d., torej moramo dodati mesto e črko o. S tem smo končali 12. stran.

Naglas je vedno na predzadnjem zlogu. Posebno je paziti na to pri besedah, ki imajo na koncu aŭ n. pr. aŭ-baŭ (oba), mór-gaŭ (jutri). Vaja v čitanju: Čitaj na strani 13 poldebelo tiskane besede: kanti i. t. d. Velike črke pomenijo, da se nahaja naglas na tem zlogu. V esp. jeziku pišemo tako, kakor čujemo in čitamo, kakor je napisano. Pravopis je torej fonetičen. Preidimo na vezbanje na strani 13 spodaj.

UNUA LECIONO (Prva naloga).

Na desni beli polovici, zraven esp. stavkov, napiši s svinčnikom sledeči prevod:

1. Kie estas la frato? Kje je brat?
2. En la domo kun la frato. V hiši s sestro.
3. Ĉu li estas tie? Ali je on tu?
4. Ĉu vi estas? Ali ste vi?
5. Ĉu mi estas? Ali sem jaz?
6. Jes. Da.
7. Ne. Ne.

Tolmačenje gornjih esp. besed: Kie (naglas leži na -i- = kje, estas = je, la = člen (v slovenščini ga nimamo, nemški der, die, das), frato = brat, en = v, domo = hiša, kun = s, z, frato = sestra, ĉu = ali, li, vi = vi, mi = jaz, li = on, tie = tu (naglas leži na -i-). Ko si te besede dobro zapomnite, preidite na stran 14, kjer se nahaja 20 vprašanj (poldebelo tiskano) z odgovori (naveden tisk). Vse to dobro vezbajte in pazite, da boste vse razumeli, kar berete. Zgoraj navedeni besedni zaklad Vam zadostuje.

Opozorjamo sodruge, da shranijo to tolmačenje. Čez sedem let pride vse prav,

pravi naš pregovor. Sodrugi, razširite učenje tudi na družino. Če Vam ne bi bilo vse jasno, obrnite se z navadno dopisnico na naslov: Andrej Veber, Visočka 12, Beograd. Pojasnila bomo dajali vedno točno. (Nadaljevanje sledi.)

Željezničarski koledar za leto 1930.

Kakor vsako leto, izda naš savez tudi letos željezničarski koledar ter smo pri letošnjem izdaji upoštevali vse predloge željezničarjev. Koledar bo zelo trpežno vezan, za zapreti z elastiko, zadaj s predalčkom, dobrim svinčnikom ter bo poleg koledarja, tabel za turnuse, običajnega gradiva, imel zopet dnevne beležke in nad 100 strani strokovnega vestnika, v katerem bodo vzorci za vse vrste prošnji, ki pridejo pri željezničarjih vpoštev. Ker bodo tekom prihodnjega pol leta izšli novi predpisi, bomo vsem kupcem koledarja, čim predpisi izidejo, dostavili: »Dodatek h koledarju.« Vsak kupec koledarja je zavarovan za slučaj nezgode za Din 250.— Cena koledarja bo tudi letos le Din 10.—

Ker bo koledar v kratkem izšel, pozivamo vse podružnice, da nam javijo, koliko koledarja in na kateri naslov naj dostavimo.

Naročila pošljite na naslov: Ljubljana — poštni predal 280. Uprava USZJ.

Podpore in posmrtnine.

(Izplačane od 1. VI. do 1. IX. 1929.)

Višić Ante, radnik, Split, izredna Din	150.—
Skerjanc Franc, vpokojenec, Ljubljana, posmrtnina	1000.—
Bacavilla Valentin, Zalog, posmrtnina po ženi	250.—
Abram Franc, Boh. Bistrica, posmrtnina po ženi	350.—
Tornič Filip, Ljubljana II, posmrtnina po ženi	350.—
Petrič Janez, kuril. delavec, Borovnica, posmrtnina	800.—
Musec Andrej, pis. moč, Logatec, podpora	200.—
Prime Jožef, kuril. delavec, Ljubljana II, podpora	150.—
Halilović Mehmed, Sarajevo I, podpora	100.—
Juhart Ivan, zvaničnik, Maribor III, podpora	200.—
Majer Ivan, zidar, Maribor I, podpora	200.—
Gradišek Ivan, prog. delavec, Zalog, podpora	200.—
Strah Josip, delavec, Zagreb, podpora	100.—
Klobasa Anton, zvaničnik II, Židani most, podpora	100.—
Braniš Franc, delavec, Maribor I, podpora	100.—
Gmajnić Stefan, post. delavec, Videm-Krško, podpora	125.—
Pregernić Hinko, Sarajevo I, podpora	300.—
Lorber Franc, profesionist, Maribor I, podpora	150.—
Filipšek Jožef, sklad. sluga, Celje, podpora	100.—
Pliberšek Anton, kovač, Maribor II, podpora	150.—
Kolarič Ignac, strojevodja, Maribor II, podpora	150.—
Mahorić Ivan, kotlar, Maribor II, podpora	150.—
Helbl Luka, prog. delavec, Brezno, podpora	100.—
Tarček Franc, kretnik, Brezno, podpora	75.—
Skupno Din 5550.—	
Do 1. VI. 1929 izplačano » 141.845.—	
Din 147.395.—	

Obvestila Gospodarske poslovalnice.

Na prvi seji načelstva in nadzorstva je odbor konstituiral kot sledi:

Predsednik »pravljje Teodor, podpredsednik Terškan Aleksander, tajnik Jernejčič Franc, blagajnik Brus Vinko, predsednik nadzorstva: Korošec Blaž.

Načelstvo in nadzorstvo je sklenilo, da bo podvzelo vse korake, da se bo prodajalo vse blago po najnižjih cenah in da se istočasno željezničarjev z dolgoročnimi obroki ne zapelje v nepremišljene dolgove. Sklenilo se je zlasti, blago za službeno obleko prodajati po najnižjih mogočih cenah. Da se nuditi željezničarjem, ki plačajo kupljeno blago takoj, primerna ugodnost, se bo pri takojšnjem plačilu, počenši s 1. oktobrom 1929 dajal 3% popust. Na obroke se bo prodajalo do 6 (šest) obrokov, to pa vsled tega, da ne nastanejo preveliki izdatki za plačevanje obresti. V dokaz, da poslovalnica res štiti željezničarske interese, navajamo danes cene za blago in podlogo za kompletno službeno obleko.

Cene za blago in za podlogo za bluzo in hlače so pri nas:

III. vrsta blaga s podlogo vred le 270 dinarjev, II. vrsta blaga s podlogo vred le 350 Din, I. vrsta blaga s podlogo vred le 420 Din.

Pripominjamo, da je II. vrsta blaga, ki je res zelo dobro in trpežno, ter so ga doslej vsi kupci (v 10 dneh smo prodali že nad 40 oblek) pohvalili, pri nas za 100 Din cenejša, kot v drugih prodajalnah. (Nabavljajka zadruga ponuja v zadnji številki blago za službeno obleko s podlogo za 444 Din.)

Željezničarji, oklenite se svoje zadruge, da jo tekom drugega leta razširite in da iz nje ustanovite splošno gospodarsko zadrugo, ki Vas bo preskrbevala z vsemi potrebnostmi.

Gospodarska poslovalnica r. z. z o. z.