



Štev. 15.

Leto 7.

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrstletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravljeništvo:

Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Del. zbornice) kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

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

Sodrug Cramp o brezposebnosti in fašizmu.

(Iz govora s. Crampa ob otvoritvi kongresa ITF v Pragi.)

Ko vas vse zastopnike transportnih delavcev na tem kongresu prisrčno pozdravljam, obžalujem istočasno, da se je življenski položaj delavstva na celem svetu, še posebno pa položaj transportnih delavcev vidno poslabšal. Tendenčne, ki so se kazale že povodom kongresa leta 1930, so se ne le uveljavile, marveč ustalile. Vlade skoraj vseh držav so, brez vsake narodno-gospodarske uvidevnosti, mesto da bi skušale različne industrijske države združiti v složnem sodelovanju na gospodarskem polju, raje začele paktirati z onimi, ki skušajo potom gospodarskega nacionalizma ojačati svoj »hura patriotizem«. To je vodilo k stalnemu poslabševanju položaja delavstva. Delavstvu je vsled tega vedno manj mogoče nabavljati si potrebščine, ki se danes v velikanskih množinah in s tako nizkimi produkcijskimi stroški izdelavajo. Vsled naraščajočega obupa, ki se polašča narodov skoraj vseh držav, se je od zadnjega kongresa zopet zelo ojačala vojna nevarnost — navajam le vojno na dalnjem vzhodu, vojno v južni Ameriki. — Brez mena, naložena delavstvu, postajo naravnost neznotra.

Postavljeni so številne carinske meje, katerih odstranitev zahtevamo. Velika Britanija, ki je bila še nedavno oltar boga svobodne trgovine, se je puštila zapeljati tako daleč, da sodeluje pri nesmiselnem početju, da se hoče ljudsko blagostanje dvigniti z ukinitvijo proste izmenjave blaga. Vsaka omejitev trgovine in prometa prinaša delavstvu, ki je zaposleno v transportnih podjetjih, škodo. Dokaz sto in stotisoč brezposebnih transportnih delavcev skoraj v vseh državah sveta, dokaz stotine in stotine ladij, zasidranih v pristaniščih brez dela. Ali ni to gotovo znamenje za gospodarsko propadanje na celem svetu?

Že davno bi moral biti v vseh državah rešeno najvažnejše vprašanje: Vprašanje splošnega skrajšanega delavnega časa, — popolnoma vse eno ali na dan ali na teden računano. Obrt in industrija danes ne potrebuje več tako dolgih delavnih časov, kakor so še vedno običajni. Znanstveno vodstvo obratov v skoraj vseh industrijskih panogah, uvedba vedno novih strojev in novih načinov proizvajanja delavne sile omogočajo vedno bolj izločitev delavcev in produkcijskega procesa.

Vendar, če tudi bi rešili vse druge probleme: narodno in mednarodno visoko financo, odpravo carinskih meja, da celo odstranitev sedanjega kapitalističnega družabnega reda sploh, bo ostal nerešen še en problem in sicer problem brezposebnosti po celem svetu, če se ne bo število delavnih moči prilagodilo zahtevam industrije z odgovarajočim skrajšanjem delovnega časa. Po mojem misljenju bi bilo, če tudi bi vsega človeka dobro preskrbeli z vsem, kar rabi za življenje, v tem 20. stoletju še mnogo mož in žena, ki ne bi mogli najti zaposlitve, dokler se ne bi izvedlo dalekosežno skrajšanje delovnega časa.

Mednarodna strokovna zveza je začela kampanjo za 40-urni delavnični čas. Če prav ta ukrep že danes ni več zadosten, vendar upam, da bo ITF ta iz internacionih vidikov tako važen sklep z vsemi močmi podpirala. Prepričan sem, da se problem delavnega časa v eni sami državi sploh ne da rešiti razum, če bi obstojala kaka država, ki bi bila popolnoma neodvisna od drugih. Povsod bo obstojala bojanzen, da bo delavstvo ene države v takem slu-

čaju izigrano proti delavstvu druge. — **Vsled tega je to vprašanje mednarodno in se mora tudi iz mednarodnih vidikov reševati.** Smatram za brezpredmetno, da bi se danes zadrževali pri izvedbi vašingtonske konvencije o osemurnem delavniku. Njena izvedba bi bila danes skoraj brezpomembna za znižanje odnosa odpravo brezposebnosti. Ona ne odgovarja več današnjim razmeram. Če bi se nam posrečilo danes internacionalo izdejstvovati 40-urni delavni čas tedensko, bi morali takoj postaviti zahtev po uvedbi 36-urnega dela tedensko. Dokler pa posamezne vlade in narodi menijo, da morajo medsebojno konkurirati, bomo težko dosegli v tem vprašanju napredek. ITF je poklicana, da kaže pot k pravemu internacionalizmu, brez katerega se bo dalo le malo dosegči.

Prepričan sem, da stojimo še pred daleko težjimi časi, kakor so bili ravnonosni pretekli, ker ravno te posebnosti in zahteve, ki so v vsaki državi drugačne, najbolj ovirajo mednarodno sporazumevanje. V bodočnosti moramo še bolj dvigati našo mednarodno zavest in ona nas mora voditi pri našem boju za doseglo našega končnega cilja: svet delavstvu, mir in sporazum med vsemi narodi sveta in tedaj upam, da bomo srečno premagali tudi največje ovire, ki se nam bodo stavile na pot.

Kot zadnje rešilne bilke pa se oklepa kapitalizem fašizma, ki se ravno sedaj v več evropskih državah z neverjetno hitrostjo razvija. Kot strašna bolezen, ki prihaja od juga in se širi proti zapadu, davi fašizem delavstvo na najbolj brutalen način, duši in ubija v njih vsako duševno delovanje in iniciativno. Da bi zbral ljudstvo okoli svojih zastav, vodi fašizem nacionalistično politiko, ki že danes kaže zelo žalostne sadove in izrastke. Naši nemški sodruži žive pod stalnimi grožnjami tega zakletega sovražnika. Doslej se jim je posrečilo ohraniti svojo svobodo in svojo moč, za to zaslужijo simpatije slehernega delavca v mednarodnem delavskem gibanju. Kajti če bi fašizem v Nemčiji prodrl, bi nastali novi težki problemi in delavstvo bi stalo pred najtežjimi nalogami. Zmaga fašizma pomeni ne samo omejitev, marveč popolno ukinitev koalicijev svobode, razprt in prepoved svobodnih strokovnih organizacij, ukinitev svobode govora, tiska in zborovanj.

Ko vidimo to grozno nevarnost, je dolžnost ne samo vseh sodrugov v onih deželah, kjer fašizem še počasi dviga glavo, marveč tudi tam, kjer ta pojavi še ni znan, da vse svoje sile združijo v pomoč sodrugom v onih deželah, kjer fašizem že z vso silo divja. Podčrtavam pa, da zamore fašizem v svojih različnih oblikah začasno zadržati delavstvo v njegovih stremljenjih, nikdar pa ne bo mogel fašizem delavstva premagati in nad njim zavladati. Sile evolucije so na naši strani in one nam garantirajo našo končno zmago.

Intervencija na pristojnem mestu.

Na podlagi pooblastila IV. rednega kongresa našega saveza je odpotovala v Beograd pod vodstvom predsednika saveza, s. Koroča, posebna deputacija, v kateri je bil po en zastopnik iz vsake železniške direkcije ter zastopnik sekcijske upokojencev, s. Kovač.

Deputacija je predložila v Generalni direkciji daljšo pismeno predstavko, na to pa je bila dne 2. IX. 1932 popoldne sprejeta od merodajnih oseb. Deputacija je predložila vse zaključke kongresa s posebno spomenico, ki se glasi:

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

Beograd.

Potpisanim savezu je čast predložiti Vam, na rešavanje zaključke IV. rednega kongresa, održanog v Ljubljani dne 15. i 16. avgusta 1932. godine i to:

- a) po opštim zahtevima železničara;
- b) po zahtevima radničkog osoblja;
- c) po izmeni postoječih pravilnika;
- d) po pitanjima penzionera i
- e) po pitanju izmene zakona o drž. saobraćajnom osoblju kao po pitanjima regulisanog osoblja.

Iz sviju ovih resolucija pa molimo, da bi, merodajno mesto, posvetili Vašu naročitu pažnju rešavanju slijedečih pitanja

1. da se odobri produženje rada Ujedinjenog saveza železničara Jugoslavije na osnovu §-a 78 in 275 zakona;

2. da se isplati železničkim radnicima dugujuči diferenciju od prevodenja na satnine iz god. 1923., koju isplatu je več odobrio Gospodin Ministar finansija rešenjem br. 126092/31 te je Ministarstvo saobraćaja rešenjem br. 14.398 od 5. VIII. 1932 izjavilo, da će biti u najskorijem vremenu naredjena isplata;

3. da bi se čim pre ukidalo besplatne dopuste za pružne radnike te da bi se radnicima i zanatljima opet povratilo onih 10%

nihovih zarada, koje su jim bile nedavno ukinute;

4. da bi se poduzele potrebne mере za redovno isplačivanje penzija putem finančnih direkcija svakoga prvoga u mjesecu;

5. da se svima radnicima, koji su več uživali stalnost po prijašnjim pravilnicima, odnosno koji su več bili članovi postoječih provizornih fondova, priznalo pravo na stalnost i na godišnji odmor po novom pravilniku, šta je več sprovedeno u svim radijacima drž. željeznica;

6. da se izmene sadašnjeg pravilnika o pomočnom osoblju sistira sustegovanje razlike na članarini za radnički penziji fond za prijašnje vreme članstva, za koje su radnici redovno naplačivali odredjene uloge;

7. da se pri određivanju penzije svim željezničarima priznaje po § 258. tč. 3 zakona i sva radnička služba za određivanje procenata penzije;

8. da se na željeznicama sprovadja 8-satni radni dan i turnus službi;

9. da se pristopi izmeni zakona o drž. saobraćajnom osoblju te opet uvede automatično unapredjenje i uračunanje sviju godina službe za unapredjenje, penziju i odmeri dočista;

10. da se pristopi izjednačenju krunskih penzionera, milostinara i rentnera sa novopenzionerima;

11. da se povrati penzionerima one vodne pogodnosti, koje su uživali za vreme aktivne službe;

12. da se pri prevodenju službenika iz kategorije u kategoriju za unapredjenje po grupama uračuna sva regulisana služba te se ih uvrsti u odgovarajuću grupu i povisiti višu kategorije.

Položaj radnika na drž. žel. u toku poslednjih godina bio je više puta pogoršavan, a posebno bile su izvedene velike redukcije ne samo radničkih zarada več i osoblja posle 1. oktobra 1931. god. te se danas radnici naši u očajnom položaju te je pomoč hitno

potrebna. Redukcija iznosi i preko 50% radničkih zarada — posebno kod sekcijske za izdržavanje pruge — i ove zarade još su smanjene velikim sustegljajima za novi penziji fond, poreze, bolesnički fond te kod pružnih sekcijskih sa besplatnim dopustima. Molimo, merodajno mesto, da bi u našem budgetu osigurali dostatan kredit za isplatu radničkih primadžnosti, da bi se moglo redovno uz zagotovitev osamstog radnog dana uposlititi vse radnike te povrati im reducirane nadnice.

Istovremeno molimo, da bi Ministarstvo saobraćaja podzelilo sve potrebne mere, da se penzionirajoči službenike sa punim godinama službe, medju kojima čekaju na penzijonsko izplačevanje več po 12 do 20 meseci te da bi se na izplačevanje mesta primilu natrag u službo vse one, ki so bili reducirani zgodnjem marta in aprila meseca 1932. god.

Deputacijski so zelo ljubezni spredeli ter odgovorili, da bo zadeva potrditve pravil saveza v najkrajšem času ugodno rešena. Enako se je zamudil dalj časa pri vprašanju izplačila diference delavcem iz leta 1923 ter je izjavil, da mu je zelo žal, da se doslej ta diferenca še ni izplačala, ker ni bilo na razpolago denarnih sredstev. Za izplačilo diference je vse urejeno, izposlovana so odobrenja tudi od Finančnega ministra in je obljubil da se bo zavzel, kolikor bo v njegovih moči, da bo diferenca res čimprej izplačana. Priznal je tudi težek položaj, v katerem se nahajajo železniški delavci in profesionisti vsled znižanja plač in uvedbe visokih odtegljajev za penzijski fond ter je izjavil, da posebna komisija itak izdelava spremembo delavskega pravilnika, s katero se bo skušalo za delavce povoljnije rešiti vprašanje starostnega zavarovanja.

Naš savez je k poedinim v spomenici navedenim točkam predložil daljše predstavke, v katerih smo pojasnili težek položaj železničarjev sploh, ki vsled opetovanjih redukcij najbolj trpe in katerih položaj je danes nevzdržen ter zahteva najnujnejše odpomoči.

Izplačilo delavske diference.

Naš savez je že opetovano predložil Ministarstvu saobraćaju spomenice za izplačilo diference iz leta 1923. Dne 12. avgusta 1932 pa smo dobili rešenje Ministarstva saobraćaja pod št. 14398/32 od 5. VIII. 1932, v katerem med drugim veli:

»Izveštava se savez, da je g. ministar finansija rešenjem br. 126.092-31 odobrio isplatu radničkih razlik iz 1923. god. te će u najskorijem vremenu biti naredjena isplata.

Po naredbi ministra saobraćaja:

Podpis nečitljiv.«

Obveščamo o tej rešitvi vse članstvo in pripominjam, da smo povodom zadnje intervencije dne 2. IX. 1932. god. ministra za promet ponovno opozorili na to najstarejšo zahtevno delavstvo in zaprosili za čimprejšnje nakazilo potrebnega zneska, da bo ljubljanska direkcija lahko izplačala diferenco.

Odgovor ljubljanske direkcije radi diferenca.

Ker je s. Jernejčič predal izvirjavo njemu pripadajoče diferenčne pravne zastopniku našega saveza, se je ta obrnil na ljubljansko direkcijo, ki je na tozadnje zahtevno odgovorila, da je sicer izplačilo diferenčne pripravljeno, ne more pa se izplačati, ker Generalna direkcija ni nakazala do danas potrebnega kreida.

Iz obe odgovorov toraj razvidimo, da izplačilo diference ni več osporavljeno in da obstoji dobra volja, da bi se diferenca izplačala, vendar se ne izplača, ker Finančno ministrstvo ne dostavi za to potrebnega denarja. Vendar to ne sme biti ovira, da se diferenca ne bi izplačala.

SODRUG ALI SI ŽE PORAVNAL NAROČNINO!

Kongres ITF.

Od 7. do 13. avgusta o. g. održavan je u Pragu Kongres naše Internacionalne Transportne Federacije. Kongresu je prisustvovalo 195 oficijelnih delegata, koji su zastupali 62 organizacije sa ukupno 2,294,066 članova. Bili su zastupani saobraćajni i transportni službenici 23 iz Evropske i 4 van-Europske zemlje. Po broju delegata i po značenju vremena i zaključaka ovaj Kongres nadmašuje sve ranije. To je i razumljivo: nikad životne prilike saobraćajnih službenika nisu bile težje i nikad posljedice od prekomjerne eksploatacije sa strane kapitalističke klase nismo toliko trpjeli kao danas.

Protiv spasavanja kapitalističkog društvenog poretka Kongres je rekao:

»Nepravednost i neodrživost kapitalističkog društvenog uredjenja nije još nikad bila tako očita kao u sadanjem privrednoj krizi. Dok milijoni radnika besposleni stradaju i gladuju, pretičak poloprivrednih i industrijskih proizvoda baca se u vatru i uništju.«

Kapitalističko društvo traži zdvojno sredstva za svoje spasenje. Bezobzirno na činjenicu, da sve zlo pada na ledja radnika, kapitalistička klasa zatvara tvornice, otpušta hiljade radnika i stizuje nadnica uposlenima.

U tom kritičnom vremenu, kada sudbina cijekupne radničke klase stoji u pitanju, naročito je važno, da se potraže sredstva i putevi, kako bi se svaka radnička žrtva u svrhu održanja kapitalističkog društvenog poretka osuđila.

Radnici moraju si biti sve više svjesni svojih vlastitih puteva za svoje oslobođenje. Taj put je put klasne svijesti, jedinstva i borbene spremnosti. Ne riječi, već djela mogu nam pomoći!«

Kongres apelira na sve u cijelom svijetu u ITF organizovane radnike, da se suprostave svakom predlogu, kojim se ide spasavanju kapitalističkog društvenog poretka i kojim bi se pridonijelo produžavanju njegovog života.

Kongres se opširno zabavio pitanjem militarizma i ratnih opasnosti u svijetu. Tim povodom usvojena je rezolucija, kojom se ukazuje na strahovitu štetnost militarizma i event. rata. Protiv militarizma i ratnih opasnosti mora se mobilisati sve proleterske snage. Kod toga nas transportne radnike zapadaju naročite dužnosti. Čvrsto organizovani i za akcije sposobni mi možemo mnogo pridonijeti, da se ratna furija oslabi i zaguši. Istovremeno ITF pomagati će sve akcije Sindikalne Internacionale, kojima je cilj postići razoružanje i smanjenje ratnih opasnosti.

Kongres je istovremeno naglasio potrebu najodlučnije borbe protiv fašizma i reakcije. U svim zemljama, koje nagniju fašizmu, sve jače dolazi do izražaja reakcija, uperena lih protiv radničke klase i njenih tekovina. ITF nastaviti će borbu protiv fašizma svim sredstvima, a to u toliko više, jer ta borba donosi već pozitivne rezultate: suprotno divljjanju bijelog terora danas imade u Italiji više organizacija saobraćajnih radnika, koje su učlanjene u ITF.

Kongres apelira za proletarijat sviju zemlja, neka si bude stalno svijestan sviju opasnosti od fašizma i neka pod zastavom Internacionalnog Sindikalnog Saveza vodi jedinstvenu borbu protiv prijeteće reakcije. Tu opasnost neka uoče i svi saobraćajni radnici i neka joj se bespôštevno suprostave.

Povodom besposlice u svijetu Kongres je konstatovao, da je istu izazvala kapitalistička racionalizacija, provedena lih na štetu radnika i konzumenta. U kapitalističkom društvenom poretku zlo od besposlice uopće se neće moći ukloniti. Potrebna je temeljita izmjena producionog sistema. Pod današnjim društvenim prilikama besposlicu mora

se pobijati internacionalnim regulisanim radnog vremena, plaća i ostalih radnih uvjeta, produženjem školske obaveze za djecu, povećanjem renta za starost i iznemoglost, te hitno uvodjenje 40-satne radne nedelje bez smanjenja zarada.

Glede ratnih dugova i reparacija Kongres se izjavio za potpuno ukidanje istih. Reparacija i ratni dugovi čine veliku smetnju zdravim odnosima medju državama, čime je mnogo ugrožena i egzistencija same radničke klase. Odstranjienjem tih tributa biti će dani uslovi i za popravak položaja radničke klase.

Pokret željezničara na strani.

ENGLESKA.

Od 4. do 9. VII. o. g. zasjedao je u Folkestone Kongres drugarske organizacije engleskih željezničara, na kojem je bilo opširnih diskusija o političkim prilikama u Engleskoj i u svijetu. Kongres je tim povodom jednoglasno usvojio vrlo značajnu rezoluciju, koja doslovno glasi:

»Kongres sa žaljenjem konstatiše, da su engleski željezničari, uslijed neuspjeha njihovih kandidata prigodom zadnjih parlamentarnih izbora, prvi puta nakon 30 godina ostali bez svojeg parlamentarnog predstavnštva. Ovo je u glavnom posljedica držanja četvorice članova ranije Radničke Vlade, koji se složile sa liberalima i konservativcima u cilju, da obore cijelo predstavništvo Radničke Partije. Kongres konstatiše, da sadanja Vlade znači neuspjeh i veliku opasnost za dobro naroda i u izvanzemlje. Kongres poziva vse radništvo, da se ujedini u jednu energičnu političku akciju, da bi na mjesto sadanje reakcionarne Vlade bila postavljena Vlada Radnika sa zadatkom, da sadanji zastarjeli kapitalistički potredak pretvoriti u socijalistički, koji nam je jedina nada za gospodarski napredak.«

Ova rezolucija jednoglasno je dopunjena još ovim:

»Mi smo odlučni, da založimo svu našu gospodarsku snagu, kojom se može sprječiti ratna politika sadanje Vlade.«

AMERIKA.

Petroleumski cijevi konkuriraju željeznicima.

Vlasnici petroleumskih poduzeća izgradili su zadnjih godina oko 170.000 km cijevi, kroz koje dovode naftu u fabrike i pristaništa, a gradnja novih 80.000 km cijevi je u tečaju. Ovo dovodenje nafta kroz cijevi teško pogodja američke željeznicu, koje uslijed toga imaju već zmanjeni promet za oko 20%, a skoro će biti smanjen za 30%. Uslijed ove konkurenčije najviše trpe američki željezničari, kojima se stalno smanjuju plaće i time pokriva manjak u prometu.

FRANCUSKA.

Zahtjevi žena-željezničara.

Ženski namještenici francuskih željeznic formulirali su na svojem poslednjem Kongresu svoje naročite zahtjeve i to:

1. Plaća, koja će biti jednakna plaći muških namještenika (za isti rad — ista plaća).
2. Jednake prevozne pogodnosti i
3. Pravo na prenošenje penzije na supruga ili na koga drugog od preostalih.

AUSTRIJA.

Povišenje tarifa poskupilo život.

Austrijska uprava željeznic povisila je tarifne stavove za Šefer, sol i mljeko, što je imalo za posljedicu povećanje cijena tim živežnim namirnicama.

IRSKA.

Ni u zemlji De Valere željezničarima ne svatu ruže. Soj vlasnici željeznicu otkazali su željezničarima do sada važeće plaće i traže, da se iste smanje za 20%. Željezničari su spremni na pregovore, nu svakom smanjenju plaća odlučno će se oduprijeti.

Željeznice u svjetlu statistike.

Od pronalaska lokomotive zemljina kuglina izukrštanu samo rekama, planinskim lancima i morima, nego i čitavim spletom željezničkih šina, kojima klize u raznim pravcima stotine i stotine hiljada vagona sa teškim tovorima robe i mnogobrojnim putnicima najrazličitijih naroda i rasa.

Za sto godina ljudi su izradili na stotine hiljada kilometara pruge, ogroman broj vagona, stanica, lokomotiva, radionica, fabrika da to postaje fantastično.

Otkad su položene prve šine, preko kojih je prošla prva lokomotiva, vukući za sobom male primitivne vagonete koji su više potsečali na srednjovekovne kaleše nego na sadašnje komponente vozova, izgradjeno je do danas 1,239.000 kilometara željezničke pruge u celom svetu.

U tome je bila najaktivnija Amerika. Ona u mnogome ima da zahvali za svoj gigantski razvoj, za svoje ogromno bogatstvo i svoju moć u svetu svojoj razgranatoj željezničkoj mreži kojom je povezala najuda-

ljenje tačke severa i juga i spojila dva najveća mora.

Severna i Južna Amerika imaju 48.1% od ukupne dužine željezničke mreže celog sveta. Sama Severna Amerika imala je 1930. godine 471.000 kilometara željezničke pruge, a Južna Amerika 94.000 kilometara što čini zajedno 596.000 kilometara.

Da bi se veličine ovih cifara mogle bolje shvatiti dovoljeno je napomenuti da naša država ima prema podatcima iz 1930. god. svega 10.133 kilometara državnih i privatnih željeznic.

Posle Amerike najdužu željezničku mrežu ima Evropa. Njena mreža dostiže, bez Sovjeta, 314.000 kilometara, ili 25.5% od ukupne mreže u svetu. Potom dolazi Azija, koja ima, bez Sovjeta, 135.000 kilometara pruge ili 11%. Pa Sovjeti sa 77.000 kilometara, ili 6.3%, Afrika sa 66.000 kilometara (14.000 kilometara su francuski, a šesnaest hiljada kilometara su britanski) ili 5.3%, i zemlje Oceanije sa 49.000 kilometara ili 4%.

Kad bi se celokupna svetska željeznička mreža postavila u jednom pravcu, onda bi ona trideset puta obišla Ekvator. Drugim rečima oko sredine zemlje išlo bi uporedno trideset pruga s kraja na kraj sveta.

Na izgradnju cele svetske mreže utrošena je, računajući jedan kilometar pruge milion dinara, fantastična suma od dinara 1,239.000.000.000. A što tek stoji vozni materijal, ogromni tuneli, koji prolaze ispod gijnovskih planina, teški gvozdjeni mostovi i sva moguća druga postrojenja?

Samo za posljednjih osam godina izgrađeno je u svetu 65.000 kilometara pruge u vrednosti od 65.000.000.000 dinara, odnosno šest puta više nego što pretstavlja sav uloženi novac u izgradnju jugoslovenske željezničke mreže.

Opstrukcije svake godine izradi se u svetu 9000 kilometara željezničke pruge, a u samoj Evropi nešto od hiljadu kilometara.

Najveću željezničku mrežu od evropskih država ima Nemačka. Njena mreža iznosi 58.380 kilometara. Najmanju mrežu, od svega dvanaest kilometara, ima Malta.

Iza Nemačke po dužini željezničke mreže dolazi Francuska, koja ima 43.457 kilome-

tar. Zatim Engleska bez Irske sa 32.835 kilometara, Italija sa 22.151 kilometar, Poljska sa 19.890 kilometara, Švedska sa 16.585 kilometara, Španija sa 15.995 kilometara, Čehoslovačka sa 13.614 kilometara, Rumunija sa 11.133 kilometara i naša zemlja sa 10.133 kilometara.

Po veličini mreže mi zauzimamo deseto mesto među evropskim zemljama. Ispred nas dolaze zemlje koje imaju više od 10.200 kilometara pruge, a iza nas zemlje sa ispod 10.000 kilometara pruge, kao Belgija sa 9750 kilometara, Mađarska sa 8675 kilometara, Austrija sa 6730 kilometara, Irska sa 5511 kilometara, Švajcarska sa 5326 kilometara i onda druge manje zemlje, Malta, Bugarska, Litvanijska, Letonija, Portugalija, Finska, Grčka i Luksemburg.

Za osam godina Jugoslavija je podigla 748 kilometara željezničke pruge, tako da je svoju mrežu, koja je iznosila 1923. god. 9385 kilometara, povećala do 1930. godine na 10.133 kilometara. Jugoslavija je već 1924. god. imala 9548 kilometara, u 1925. godini 9804 kilometara, u 1926. god. 9820 kilometara, u 1927. god. 9840 kilometara, u 1928. god. 10.015 kilometara, u 1929. god. 10.088 kilometara i najzad u 1930. godini 10.133 kilometara. Najviše je izgradjeno pruge u 1926. godini, kada je položeno 211 kilometara željezničke pruge.

Na svim našim prugama prevezeno je u 1930. god. 20.300.000 tona robe i 46.200.000 putnika. Za to vreme rumunske željeznice, koje imaju hiljadu kilometara više pruge, prevezle su isto 20.300.000 tona robe i svega 35.100.000 putnika. Čehoslovačke željeznice prevezle su međutim 93.800.000 tona robe i 333.000.000 putnika, kako Čehoslovačka ima više od naše države svega oko pet hiljada kilometara pruge.

Najviše su prevezle robe željeznice Sjedinjenih Američkih Država, koje su u 1930. godini transportovale 1.107.000.000 tona i prevezle 708.000.000 putnika, a najmanje grčke željeznice sa 1.800.000 tona robe i 3.200.000 putnika.

Željeznice u celom svetu prevezle su u 1930. god. ništa manje nego 9.500.000.000 putnika, što najbolje pokazuje značaj i ulogu željeznic u svetu.

Intervencija industrijskih željezničara u Beogradu.

Na osnovu zaključka IV. kongresa USŽJ putovala je dne 1. IX. o. g. posebna deputacija industrijskih željezničara pod vodstvom druga Župančića, oblasnog sekretara u Beograd, da intervenciše na mjerodavnim mjestima po svim za industrijske željezničare važnim pitanjima. U deputaciji su učestvovali još drugovi: Slomović iz Drvara, Tkalec iz Prijedora i Ljubenić iz Ljubije. Deputacija je predložila ministru saobraćaju slijedeću spomenicu:

Ministarstvo saobraćaj

B e o g r a d .

Na IV. redovnom kongresu potpisano saveza obravnavalo se je i pitanje industrijskih željezničara, zaposlenih na prugama sa teritorija Vrbaske i Drinske banovine te željezničara, zaposlenih kod državnih rudarskih preduzeća sa molbom, da bi izvoledi narediti, da se pristupi čim pre rešavanju i sprovadjanju zaključaka ankete, održane u Banjoj Luci te postojećih zakona. Naročito pa molimo, da bi posvetili Vašu pažnju rešavanju slijedećih pitanja:

1. Regulisanje željezničkog osoblja kod državnog rudnika u Ljubiji. Željezničko osoblje kod državnog rudnika u Ljubiji i to bez obzira na kategoriju (bilo mašinovodje, vozovodje, skretičari itd.) uvršteno je na osnovu »radnih uslova za radnike na drž. rudarskim preduzećima« od 6. II. 1932. koji važi samo za rudarske radnike i nigdje ne pominje željezničara, među obične rudarske radnike sa osnovnom nadnicom Din 12. Pruga Ljubija—Prijedor jeste pruga sa javnim saobraćajem te bi morala biti na osnovu odredaba § 15 zakona o željeznicama javnog saobraćaja prava i dužnosti željezničkih službenika regulisana naročitim propisima, što ovde do danas još nije slučaj. Ministarstvo šuma i ruda bilo je sa § 48 tč. 6 finansijskog zakona za god. 1932/33 ovlašteno, da razvrsta na odredbe zakona o drž. saobraćaju i osoblje državne š

Ljubiji te je Direkcija drž. rud. preduzeća u Sarajevu ovu predstavku uputila pod br. 21622 od 14. VIII. 1932 na nadležnu odluku Ministarstvu šuma i rudnika — rudarskom odjelenju.

Molimo merodajno mesto, da bi nadili nadležnom rudarskom odjelenju, da pristupi rešavanju ove predstavke te naredi, da se željezničare kod državnog rudnika u Ljubiji prevodi po odredbama zakona o drž. saobraćajnom osoblju.

2. Regulisanje radnih uslova željezničara kod »Šipada« i »Krivaje«. Iz priloženog izvještaja razvidan je veoma težak položaj osoblja zaposlenog kod »Šipada« i kod »Krivaje«, gdje su redukcije prinadležnosti na dnevnom redu te posebno kod »Šipada« položaj osoblja nije regulisan nikakvom ugovorom. Ova preduzeća posjeduju željeznicu sa javnim saobraćajem, za koje je obavezan zakon o željeznicama javnog saobraćaja, koji je stupio na obveznu snagu već dne 19. X. 1930 te propisuje regulisanje prava i dužnosti sa naročitim propisima. Pored toga važi za ova preduzeća i zakon o radnjama, koji u § 1 pod tč. 6 predviđa, da važi i za industrijske željeznicu. Taj zakon predviđa sklapanje kolektivnih ugovora medju preduzećem i radništvom.

Poznato je, da je »Šipad« u stvari drž. preduzeće te molimo merodajno mesto, da bi sa svojim uticajem putem nadležne Banske uprave kao i direktno pri Generalnoj direkciji »Šipada« izdještovao, da se pristupi pregovorima za sklapanje kolektivnog ugovora kao i reviziju diktirane redukcije prava i prinadležnosti osoblja, koja je bila diktirana sa službenim nalogom br. 7 od 15. IV. 1932.

Isto molimo, da bi se učinilo i kod preduzeća »Krivaje« gdje se osoblju ne isplaćuje ni zaradijene nadnice te preko postojećeg protokola diktira redukcije, iako je bilo zaključeno u prisustvu predstavnika Inspekcije rada te Radničke komore, da će za osoblje kod »Krivaje« važiti u pogledu prinadležnosti propisi drž. saobr. osoblja.

3. Privredna kriza kod šumske industrijskih preduzeća. Direkcije poedinih šumske industrijskih preduzeća na sve intervencije osoblja za regulisanje radnih uslova pozivaju se na katastrofalni položaj, u kome se nalaze zbog posledica teške privredne krize zbog koje postoji opasnost, da će morati u opšte obustaviti rad. Svaka daljnja obustava rada ili redukcije zarada će imati za posledicu povećavanje besposlice te pogoršavanje već danas očajnog položaja, u kome se nalaze industrijski željezničari bilo na prugama sa javnim ili bez javnog saobraćaja.

Molimo merodajno mesto, da bi se pitanju rešavanja privredne krize posvetila posebna pažnja te da bi se čim pre, a najkasnije u toku mjeseca oktobra sazvala posebna zvanična anketa, na kojoj neka bi sudjelovali predstavnici vlasti, preduzeća i radnika i na kojoj neka bi se stvorili zaključci, koji će osigurati produženje rada kod šumske industrijskih preduzeća i time osigurati radništvo pred besposlicom. Istovremeno neka bi anketa zaključila, da se imaju prava i dužnosti osoblja kod industrijskih preduzeća regulisati kolektivnim ugovorima a za preduzeća sa javnim saobraćajem da se imade sprovesti propise, koji danas važe za državno saobraćajno osoblje.

Deputacija je bila u subotu dne 3. septembra 1932 primljena na merodajnom mestu i je predala predstavke, koje su donešene na osnovu odluka kongresa, a u jedno i resoluciju, koja je bila donešena na željezničarskoj skupštini u Banjoj luci i u kojoj se traži, da bi Ministarstvo poduzelo sve, da ne dodje do obustave rada kod Bos. d. d. u Banjoj luci. Deputacija je predložila i štampan izvještaj o položaju industrijskih željezničara ter ga je zamolila, da bi insistirao na tome, da bi se sproveli na industrijskim prugama postojeći zakoni o željeznicama javnog saobraćaja, o zaštiti radnika, o radnjama te da bi se naredilo putem Inspekcija rada, da se pristupi sklapanju kolektivnih ugovora te sprovajanju zaključaka ankete u Banjoj luci.

Deputaciji se je obećalo, da će predane predstavke i rezoluciju pružiti te odrediti sve što je u njegovoj moći a posebno da će nastojati da se s obzirom na veliku besposlicu koja vlada u Vrbaskoj Banovini, spreči obustava rada kod Bos. d. d.

Pored predanih predstavki deputacija je u duljem razgovoru izložila sta-

nje radnika i industrijskih željezničara, koje je očajno i zadolila da bi izdao naredjenja upravama preduzeća, da u čim kraćem roku pristupe sklapanju kolektivnih ugovora po odredbama zakona o radnjama, jer do sada ni jedno industrijsko preduzeće nije udovoljilo zakonskim propisima. I na ovo su na merodajnom mestu odgovorili, da će izdati naredjenja svima upravama preduzeća kao i svojim područnim organima da se čim prije pristupi regulisanju prava i dužnosti po odredbama postojećih zakona. — Konačno je deputacija izložila cijeli protuzakonit rad pojedinih preduzeća o prekovremenom radu, o higijenskim prilikama radnika te zamolila da bi se od strane Ministarstva odredila komisija koja će pregledati sva preduzeća i da se krije kazni. Na merodajnom mestu su izjavili neka se u čim kraćem roku podnese izvještaj i konkretne slučaje te će nakon toga odrediti komisiju, u koju će odrediti i jednog člana, kojega bude predložila Centrala USŽJ i da će upotrebiti sve mјere u kažnjavanju sviju prestupaka.

Kao dokaz da se ne izvajajo postojeći zakoni, deputacija je izložila,

kako se ne vodi računa o zaposlenju stranih radnika, o pregledavanju i o prekovremenom radu, u kojem kao konkretan primjer navadja da je za prekovremen rad tuženo preduzeće Bos. d. d. u Banja Luci do sada za preko 2,000.000 Din, a ovo preduzeće nalazi se u sjedištu Inspekcije Rada. Na merodajnom mestu su ove izvještaje primili sa pažnjom te naglasili da je potrebno da se radnički predstavnici čim više obraćaju na Ministarstvo po svima tužbama. Mi smo sa ovom izjavom veoma zadovoljni, jer neželimo ništa drugo, nego da nam se pruži zaštita po postojećim zakonima.

Iz prednjega uvidjeti će drugovi industrijski željezničari, da im je jedino putem organizacije moguće doći do boljih prava i doživiti bolju budućnost. Zato ne bi smjelo biti nijednoga industrijskog željezničara koji nije član svoje stručne organizacije Ujedinjenog Saveza Željezničara.

Savezna uprava čini sve napore da bi se položaj industrijskih željezničara popravio. Zato drugovi svi u Savez, svi u borbu za bolju budućnost!

Pravilnik Ujedinjenega saveza željezničarjev Jugoslavije.

(Sprejet na IV. rednem kongresu USŽJ dne 15. in 16. avgusta 1932.)

1. Prijava in odjava članov.

§ 1. Kdor želi pristopiti v »USŽJ«, se mora prijaviti pri najbližji podružnici odnosno poverjeništvu, kjer mora izpolniti pristopno izjavo ter plaćati vpisno v znesku 5 Din in najmanj en članski prispevek. — Podružnica pošlje pristopno izjavo centrali, katera ga, ako odgovarja pogojem § 6 saveznih pravil, sprejme v članstvo in mu potom podružnici dostavi začasno člansko izkaznico. Po dveh letih rednega članstva mora član proti vrtniti začasne izkaznice stalno člansko izkaznico.

§ 2. Kdor izstopiti iz članstva, priavi svoj izstopni podružnici in ji istočasno vrne člansko izkaznico, na kar ga podružnica predloži v črtanje centrali.

2. Premestitve in prekinjanje članstva.

§ 3. V slučaju premestitve v kako drugo službeno edinico mora član premestitev prijaviti svoji podružnici, ki mu potrdi odhod v članski knjižici ter sporoči premestitev centrali, katera obvesti novo podružnico o prihodu člana ter ji pošlje vse za obračun potrebne podatke.

§ 4. Člani, poklicani v aktivno vojaško službovanje odnosno na oružne vaje, morajo to prijaviti pristojni podružnici in so za čas trajanja vojaškega službovanja oproščeni plaćevanja članarine. Podružnica mora vsak tak odhod javiti centrali in v obračunu zabeležiti, da je pri vojakih. Za dotične mesce se članu izda predpisane »proste markice«. Član, ki odhoda k vojakom predpisno ne prijavlja, izgubi pravico na proste markice ter se ga smatra kot izstopivšega.

§ 5. V slučaju, da kak član trajno odpušte v inozemstvo, odnosno zapusti željezničko službo ter vstopi v privatno in želi pri drugi strokovni organizaciji, ki je v sklopu URSS-a odnosno MSZ, nadaljevati članstvo, mora svoj odhod prijaviti potom podružnici ter mu centrala pošlje posebno potrdilo, na podlagi katerega ima pravico na vraćanje dotedanjega članstva.

3. Članske izkaznice.

§ 6. Članske izkaznice izstavlja centrala, ki pa zamore z izstavljanjem začasnih članskih izkaznic poveriti tudi oblastna tajništva in podružnice. Stalne članske izkaznice pa izstavlja le centrala. Član, ki izgubi začasno ali stalno člansko izkaznico, mora to takoj javiti svoji podružnici, ki bo zahtevala izstavitev duplikata, za katerega mora plaćati član pristojbino 3 Din.

4. Vodenje članskih evidenc.

§ 7. Pri vsaki podružnici mora voditi tajnik imenski seznam članov, iz katerega morajo biti razvidni naslednji podatki: ime in priimek, čin, službeno mesto, fojstno leto, pristopni podatki ter naslov. Blagajnik mora voditi enako evidenco o vplačanih članskih prispevkih ter izdanih podporah. Evidence se vodijo bilo po kartotečnom sistemu, bilo v posebnih knjigah.

§ 8. Članske številke se dajejo članom po podružnicah, in sicer v vsaki podružnici počenši od 1 dalje. Dolžnost podružničnega tajnika in blagajnika je, da vpiše na vsako pristopno izjavo pripadajočo člansko šte-

vilo. Vsled izstopa iz članstva izpraznjene članske številke ostanejo nezasedene do prihodnjega kongresa Saveza in dobi izstopivši član, ako zopet obnovi članstvo pred kongresom, staro člansko številko. Po kongresu pa se izpraznjene številke zopet po vrstnem redu zasedejo z novopristopivšimi člani.

5. Podružnice.

§ 9. Podružnice saveza se morejo ustavoviti le z odobrenjem centrale saveza. Tertiorjalni delokrog podružnic odreja na predlog oblastnih uprav centralni odbor.

Podružnice saveza so organi, potom kateri vzdržava centrala odnosno oblastna uprava zvezo s celokupnim članstvom dotičnega kraja.

Podružnice izvršujejo vsa dela odrejena v saveznih pravilih, nadalje vse sklepe kongresov in vsa navodila centralnega odbora ter ne smejo lastnovoljno podvzemati ničesar, kar bi ne bilo v skladu z intencijami in direktivami centrale. Lahko stavijo centrali iniciativne predloge, ki jih smejo izvršiti šele po odobritvi od strani centrale.

§ 10. Glavne naloge podružničnih odborov so:

a) obveštanje članov o delu saveza potom sej, sestankov, konferenc, predavanj in shodov;

b) pridobivanje novih članov in vzbujanje vsega članstva, v razredni zavesti;

c) redno obdržavanje podružničnih sej, ki se morajo vršiti najmanj enkrat mesечно;

d) obdržavanje rednega letnega občnega zabora, ki se ima vršiti vsako leto tekmo prvega četrletja;

e) redno obračunavanje članskih prispevkov, in sicer mesečno do 20-tega centrali;

f) nujno obveštanje oblastnih uprav in centralne o vseh na teritoriju podružnice stalnih izprenembah, dohodkih in sploh o vsem, kar je važno za strokovno gibanje ter za obrambo delavških pravic.

6. Podružnični odbori.

§ 11. Za osnovanje podružnice je potreben najmanj 20 članov in voli taka podružnica odbor iz najmanj 3 oseb,

podružnica z nad 50 člani voli odbor iz najmanj 5 oseb,

z nad 100 člani iz najmanj 7 oseb in z nad 200 člani odbor iz najmanj 9 oseb.

Pri volitvi odbora naj se po možnosti upošteva, da bodo v odboru zastopani začasniki najmočnejših sekcijs v dotičnem kraju, paziti pa je, da se izvoli v odboru najposobnejše.

Nadzorstvo sestoji pri vsaki podružnici iz 3 članov, ki se volijo na občnem zboru.

Sejam podružničnega odbora predseduje predsednik, ako pa je on zadržan, pa najstarejši član odbora. Predsednik vodi sej, stavi predloge na glasovanje in v slučaju enakosti glasov odločuje. Tajnik vodi sejne zapisnike in vse tajniške posle ter dopisovanje s centralo. Blagajnik vodi vse blagajniške evidence ter sestavlja točno obračune za centralo na tiskovinah, ki jih predpiše centrala.

Nadzorstvo ima pravico udeleževati se vseh podružničnih sej ter mora redno me-

sečno pregledati tudi blagajniško poslovanje. Ako zapazi v delovanju podružničnega odbora odnosno blagajnika kakve nedostatke, mora na prvi seji zahtevati odpravo nedostatkova, ako pa se to ne zgodi, pa mora takoj obvestiti centralo in staviti predlog za odpravo nedostatkova.

Za vse ostalo poslovanje podružnice veljajo pravila saveza in specijalna pravila podružnice.

7. Poverjeništva.

§ 12. V krajih, kjer ni 20 članov, imenuje centrala svoje poverjeništvo ter poveri z vodstvom poverjeništva enega člana iz dotičnega kraja.

Dolžnost poverjenika je, da v glavnem vrši iste funkcije kot podružnični odbor, obračunava in dopisuje centrali ter pridobi nove člane, da se bo zamogla osnovati podružnica.

8. Strokovne sekcije.

§ 13. Pri vseh podružnicah, kjer je včlanjenih več kot 10 članov ene in iste kategorije, si v okviru podružnice lahko osnujejo krajevni sekcijski odbor. Sekcijski odbori niso nikake administrativne in organizacijske enote, marveč se imajo baviti izključno le s strokovnimi vprašanjemi svoje kategorije in delovati agitacijsko med še neorganiziranimi tovariši svoje kategorije.

Vse predloge, ki so lokalnega značaja, predlagajo na odborovih sej podružnice, predloge pa, ki so širšega značaja, pošljajo potom podružničnega odbora oblastni upravi odnosno centralni sekcijski odbor. Predsedniki sekcijskih odborov se imajo baviti izključno s posvetovalnim glasom v vseh strokovnih vprašanjih dotične sekcijskih odborov.

Pri vsaki oblastni upravi se zamore osnovati za posamezne kategorije oblastne sekcijske odbore, ki razpravljajo o strokovnih vprašanjih svoje sekcijske za njih teritorij.

Pri centralni upravi pa se osnuje za posamezne kategorije centralne sekcijske odbore, ki se bavijo z vsemi vprašanjimi splošnega značaja za dotično sekcijski ter stavijo predloge centralnemu odboru. Predsedniki oblastnih odborov centralnih sekcijskih odborov se imajo baviti izključno v sklopu centralnega sekcijskega zamorejo (v kolikor niso člani obli, odnosno centralnega odbora), prisostvovati s posvetovalnim glasom v vseh strokovnih zadavah njihove sekcijske, sejam teh odborov.

§ 14. Ustanovitev sekcijskih odborov podružnic je vredno zaslanje oblastnih sekcijskih odborov podružnični odbor, oblastnih in centralnih sekcijskih odborov na centralni odbor.

Za ustanovitev prvih centralnih in oblastnih sekcijskih odborov potrebna navodila in razmještaj centralnih sekcijskih odborov.

ledarja ter po potrebi tudi drugih strokovnih publikacij.

11. Kongres.

§ 18. Ko objavi centralna sklicanje saveznega rednega ali izrednega kongresa, morajo vsi podružnični odbori takoj sklicati članski sestanek ter na njem razpravljati o dnevnom redu kongresa, sestaviti eventuelne samostojne predloge za kongres ter v smislu saveznih pravil izvoliti svoje delegati za kongres.

Pravilnik o članarini, o obračunavanju i članskim pravima.

primljen na IV. kongresu USŽJ dne 15. i 16. VIII. 1932.

1. Članarina.

§ 1. Članovi moraju plačati svoju članarinu redovno i unapred, a istu će podružnički blagajnik obračunati Centrali najkasneje do 20. oga u mjesecu.

Uplaćenu članarini potvrditi će se članu sa markicom, odnosno sa posebnim žigom u članovniku.

§ 2. Članarina se dijeli na četiri razreda. U svakom razredu stiče član posebna prava, a razredi se dijele i prema visini zarade člana.

Prvi razred plaća osnovnu članariniu od po Din 10 mjesечно. Članovi, koji uplačuju tu članarini, imaju pravo na slijedeće:

a) na sve intervencije u njihovim radnim odnosima i na event. savjetovanja;
b) na besplatno primanje saveznog glasila;

c) na izbor u sva savezna tijela;
d) nakon jednogodišnjeg članstva imaju pravo na pravnu zaštitu u svim odnosima proističućim iz službe izuzevši prestupke iz koristoljubija, disciplinske istrage uslijed pisanstva ili prestupe kažnjivog karaktera.

U taj razred mogu pristupiti samo penzioneri, penzionisani do 1. I. 1933. god.

Penzioneri, penzionisani posle 1. I. 1933 ostaju i posle penzionisanja u svom članskom razredu izuzev penzionisane radnike, koji se mogu uvrstiti posle penzionisanja iz drugog natrag u prvi razred.

Drugi razred plaća članarini Din 12. Članovi, koji će plačati ovu članarini imatiće sva prava članova iz prvoga razreda, a posred toga još nakon jednogodišnjeg članstva pravo na bolesničku podporu, ako su iznad 20 dana bolesni i to po slijedećoj lestvici: posle jedne godine članstva i 20 dana bolovanja Din 50. Nakon članstva od dve godine do pet godina poslije 20 dana bolovanja na Din 100, kod istoga članstva nakon bolesti preko 30 dana na Din 150, kod istoga članstva nakon bolesti od 60 dana na Din 200. Kod članstva iznad 5 godina posluju se primanja za 50%. Član, koji je iskoristio svoje pravo na bolesničku potporu i to bez 50% površenja, ako je ponovo uplatio 12 mjesecičnih članarina. Ako tokom 5 godina ne bi iskoristio pravo na potpore to automatski dobiva pravo na 50% površenje.

Za bolovanje radi čekanja na penzioniranje bolesnička potpora se ne izlaže.

Taj razred je obavezan za sve radničko osoblje (pom. radnike, polkvalif. radnike i kvalifikovane radnike — delavci in profesionisti) u koliko ne stupe u viši članski razred.

Treći razred jest osnovna članarina Din 15. Članovi toga razreda imaju pravo na sve potpore, koje su predvidjene za članove drugega razreda, a pored toga još i na besposleničku potporu.

Pravo na besposleničku potporu dobija se nakon uplaćenih 23 članarina (kod prekida uračunava se prijašnje članstvo samo u slučajevima obustave rada, redukcije ili boravka kod vojske), a besposlena pomoć isplaćuje se najviše za 30 dana po 4 Din dnevno.

Kod najmanje 48 uplaćenih prinosa isplaćuje se besposlena potpora kroz najviše 30 dana po 6 Din dnevno.

Kod uplaćenih najmanje 96 članarina potpora za isto vrijeme od po 10 Din dnevno. Kako se taj članski razred uvodi tek sa 1. januarja 1933, to isplaćivanje besposleničkih potpora stupa na snagu tek sa 1. januara 1934. i tada će se uračunati sve dosadanje članstvo.

Ovaj razred obavezan je za sve regulisano osoblje i za sve industrijske željezničare.

Preporuča pa se i svim kvalifikovanim radnicima sa državnih željeznic, da pristeupe u ovaj razred.

Cetvrti razred jest osnovna članarina 20 Din. U taj razred uvrstiti će se svi oni, kojih mjesечно prihodi premašaju 2000 Din, te imadu sva prava, koja predviđa treći razred.

§ 19. Nobena podružnica ne sme delegatom že v naprej vezati roke in jim odrediti, kako morajo glasovati, temveč ima vsak delegat pravico, da svobodno zavzame stališče napram diskusiji in svobodno glasuje.

§ 20. Stroške delegatov za kongres nosi po polovici podružnica in po polovici pa centrala.

§ 21. Višino dnevnice določa centralni odbor.

prestaje biti unašen u uplatnu listinu i gubi sva članska prava.

Centrala će svakome blagajniku dostaviti markice za sve četiri razreda i optereti će ga svakomjesečno saglasno sa obračunanim iznosom markica.

Od članarine I. i II. razreda ostaje podružnici po 1 Din, od članarine III. razreda po 2 Din a od članarine IV. razreda po 4 Din.

Lokalni fond upotrebljavati će se za pokrivanje lokalnih izdataka i za eventualne delegacije po zaključku podružničke uprave.

3. Sekcijski prinos.

Da bi se omogućilo redovno funkcioniranje oblasnih i centralnih odbora pojedinih sekcija, koji su od najveće važnosti za uspešno rješavanje stručnih pitanja pojedinih kategorija, uvađa se posebni sekcijski prinos u iznosu od 10 Din godišnje. Taj prinos moraju ubrati podružnički blagajnici tokom prvoga četvrtgodišta svake godine i najkasnije do polovice aprila obračunati centrali sa posebnom uplatnom listom. Taj sekcijski prinos knjižiti će se odvojeno od redovne članarine i po sekcijama, a sa njime će upravljati centralni sekcijski balgajnik i u prvom redu podmirivati troškove oko sekcijskih konferencija i intervencija kod centralnih instanca u Beogradu.

4. Posmrtna podpora.

Svi članovi saveza imaju pravo na posmrtnu podporu. Posmrtna podpora dijeli se prema godinama članstva i to:

posle navršenih 24 mjes. članstva 100 Din posle navršenih 36 mjes. članstva 200 Din posle navršenih 48 mjes. članstva 300 Din posle navršenih 60 mjes. članstva 400 Din posle navršenih 72 mjes. članstva 500 Din posle navršenih 84 mjes. članstva 600 Din posle navršenih 96 mjes. članstva 700 Din posle navršenih 120 mjes. članstva 800 Din

Isplatu posmrtnne podpore vrši centralna na osnovu predhodno predloženog mrvatskog lista o smrti člana, kojeg mora predložiti podružnica. Posmrtnina isplaćuje se zaostalim članovima obitelji, a u koliko ovih nema, isplaćuje se onome, koji podmiri troškove sahrane (pogreba).

Iz sekcij. Sekcija vlakosprenmoga osobja.

KASARNA V ZAGREBU.

V eni zadnjih številk smo obvestili o naši predstavki, ki smo jo poslali novemu g. direktorju inž. Klodiču o nevzdržnih razmerah v zagrebački kasarni. G. direktor je ljubezivo obljubil svojo pomoč in res so bile v kratkem odstranjene iz kasarne lesene prične ter postavljene notri postelje z mrežami in modroci, tako da se lahko osobje spocije.

NADALJNA UVIDEVNOST.

Vlakosprenmo osobje Ljubljana glavni kolodvor je zaprosilo g. direktorju s posebno spomenico, da bi tudi nadalje ostal pri brzovlakih turnus z 11 skupinami.

Tudi ta zadeva je bila ugodno rešena, kar je vzelo osobje z velikim zadovoljstvom na znanje!

VAŽNA OKROŽNICA.

Št. 20 980-2-II-1932.

»Za odpravo potnikov in prtljage veljajo za Kamnik mesto začasno vozne cene in vozarina od oziroma do Kamnika.

Potniki, ki bodo vstopili v Kamnik mesto, bo odpravilo vlakosprenmo osobje z listnimi voznim kartami v blokih. Prtljaga predana v prevoz na postajališču se odpravlja z doplačilnimi kartami v vlaku.

Eksprezna roba se prevaža samo od in do stanice Kamnik.«

Tako se glasi odlok direkcije!

K temu nov odlok:

»Vlakosprenemu osobju!

Po nalogu direkcije odd. II. morajo kartonske povratne karte in karte v blokih pri Kamniških vlakih za relacijo Kamnik mesto — Ljubljana gl. kol. prodajati potnikom v vlaku edinole vlakovodje in ne revizijsko osobje, kar je strogo izvajati, ker bo sicer vsako kršenje tega naloga predmet stroge obravnave!«

Dalje naj vozno osobje...

Šef stanice: Ludvik!

Citirano naprej!

Člen 102 tč. 3. »Vozovodja je odgovoran za siguran saobraćaj voza i red u njemu.«

Člen 130 je predolg, da bi ga citirali!

Člen 131 tč. IV. je zelo važen! Saj ima kar 6 točk takoj v začetku.

Isti člen tč. V, odstavek 15 i. t. d. tudi niso kar za šalo postavljeni v saobraćajni pravilnik, kar izpričuje razne disciplinske obravnave.

Pride signalni pravilnik!

PIPE IN KURILNE CEVI!

Jesen se približuje. Zato zopet ponavljamo ne le v interesu osobja, ampak tudi službe same, našo staro zahtevo: Pipe in kurilne cevi naj se več ne daje sprevodnikom, marveč vlakom. Kurilne cevi naj bodo inventar stroja pri potniških in tovornih vlakih. Pipe naj se ne dajejo več vlakovodjem v inventar, marveč naj se da v izhodni postaji pipa direktno dotičnemu možu, ki jo ima dati na vlak in isti mož naj v končni postaji pipa zopet vzame v shrambo. Da je pipa oddana in prevzeta v izhodni odnosno končni postaji, naj se vpriše v vlakovni zapisnik na zadnji strani v začetni odnosno končni postaji, kar naj potrdi prometnik po poročilu dotičnega moža in vlakovodje.

VLAKOSPREMNIKI — POZOR!

Kakor vidite, nas tare polno težko in neprijetnosti, katere vse bi se dale ob primerni solidarnosti rešiti, ali vsaj omiliti.

Da se zopet enkrat sestanemo pri resne mdelu za zboljšanje položaja, za pridobitev naših pravic, je potrebno, da se vrši

sestanek vlakosprenmoga osobja

v petek dne 23. sept. ob 18. uri

v malo dvorani Delavske zbornice v Ljubljani, Miklošičeva c. 22.

Na tem sestanku se bomo pogovorili o dosedanju delu našega saveza, naredili smernice za bodoče delo ter izvolili iz naše srede one najboljše sodruge za naše zastopnike, katerim bomo

lahko s zaupanjem poverili zastopanje naših interesov.

Skrb za našo bodočnost na sklice, da se vsi, ki bomo službe prosti, odzvemo vabilu saveza, ne samo Ljubljanci, marveč tudi iz zunanjih postaj.

Vlakosprenmiki! Na svidenje na sestanku vlakosprenmoga osobja v petek dne 23. septembra 1932 ob 18. uri v Ljubljani.

Odsek vlakosprenmoga osobja.

DELAVCI — PROFESIONISTI

POZOR!

V nedeljo dne 18. septembra 1932 ob 10. uri dopoldne se vrši v malo dvorani Delavske zbornice v Ljubljani, Miklošičeva cesta 22 — vhod poleg knjižnice

SESTANEK DELAVEV IN PROFESIONISTOV.

Glasom sklepa kongresa USŽJ in prve centralne seje bomo na tem sestanku izvolili odbor izmed najboljših sodrugo, ki bo imel za bodoče nalogu, da pretresa in rešuje prav vsa vprašanja, ki se tičejo delavskega osobja. Zaključke naše sekcije, ki jih bodo torej sklepali sami delavci in profesionisti, bo izvajal centralni odbor našega saveza.

Da je naš savez edino pravi zastopnik delavstva, ki se ne ozira se na levo, ne ozira se na žrtve, ki jih je treba doprinesti, bori za interes zeljezničarjev! Ne ozira se na grožnje bomo vztrajali v borbi in se zagrožnje bomo vztrajali v borbi in se zavedamo, da bomo v tej borbi zmagali in pomagali ustvarjati boljšo bodočnost.

Dolžnost nas vseh — delavcev in profesionistov v kurilnicah, sekcijah, postajah, skladničih, delavnicah — je, da se oklenemo našega saveza in po njegovih direktivah branimo naše pravice in se borimo za nove. Zato v nedeljo 18. septembra 1932 vsi na sestanek, katerega dnevni red je:

1. Poročilo o dosedanju delu saveza in intervenciji v Beogradu.
2. Volitev sekcijskoga odbora.
3. Direktive za bodoče delo in intervencije.

Vabljeni vse službe prosti sodrugi iz proge!

Za sekc. delavcev in profesionistov:

Zorman l. r.

Iz sekcije postajnega osobja.

KRETNIŠKO, PREMIKALNO IN SKLADIŠČNO NASTAVLJENO OSOBE, VOZOPISCI, LAMPISTI — POZOR!

Glasom sklepa zadnjega kongresa našega saveza se za gori navedene kategorije uslužbenec osnuje posebna sekcija »postajnega osobja«. Naš položaj se je tokom zadnjih let izredno poslabšal, saj smo izgubili proste dneve, na večini postaj tudi turnus 12/24, prikrajšani smo na kilometraži odnosno nočnih dokladah, posameznim kategorijam se že osporava pravica na pavšal za službeno obliko ter so izgledi za bližnjo bodočnost čim dalje slabši. Za to je nujno potrebno, da v strnjeni vrsti začnemo zopet akcijo za povrnitev dosedanjih pravic, akcijo za osemurnik in za proste

2. Poročilo o intervenciji v Beogradu.

3. Volete vodstva sekcije upokojencev in direktive za bodoče delo!

Sodružni upokojenci!

Že deset let čakajo staroupokojenci na izenačenje njihovih pokojnin, njim drugujejo še revnejši — rentniki iz bivše Avstrije, ki še danes prejemajo stare kronske rente ter v bedi čakajo na sprejem v hiralnice odnosno hodijo od kraja do kraja, da se prežive.

V nešteto raznih draginjskih razredov in vrst smo ločeni, dasi smo vsi služili na železnici, vsi plačevali v iste penzijske fonde in moramo danes, na pr.

kar nas je v Ljubljani, vsi kupovati živila na istem trgu za isto ceno! Enako draga je za nas vse obleka, enako draga šola za naše otroke, enako visoke so najemnine za stanovanja. Vse je izenačeno. Kdor ima kaj za prodati, ne vpraša, kakšne vrste upokojenci smo!

Le naše pokojnine še niso izenačene, naše vozne pogodnosti niso vrnjene! Zato je naša dolžnost, da ramo ob rami z aktivnimi sodruži nastopimo za naše pravice.

Zato! Vsi upokojenci tudi iz zunanjih postaj na sestanek upokojencev!

Za sekcijo upokojencev USŽJ:

I. Kovač l. r.

Dopisi.

LJUBLJANA.

Članstvu podružnice Ljubljana v vednost.

Vse člane podružnice Ljubljana obveščamo, da se imajo od 1. oktobra 1932 dalje v vseh družbenih zadevah lokalnega značaja zglasiti **vsako sredo od 17. do 19. ure** v prostorih centrale, kjer bo član odbora podružnice dajal vse informacije in nasvete.

Enako se tedaj plačuje članarina. Pozivamo vse člane, da se drže tega navodila in tako olajšajo delo podružnice in centrale.

Za podružnico Ljubljana:
Jernejčič l. r. Ceraj l. r.

TAŠKARJEVA DOBA.

Nekoč je bil v Trstu na južnem kolidoru priganjač vozovnih čistilcev, s katerim se je morala takrat naša organizacija opetovano pečati, da ga je odvalila raznih neutemeljenih denunciacij. Po evakuaciji je prišel v Ljubljano, kjer je hotel nadaljevati svoje delo, pa so ga kolegi kmalu prepričali, da tu ne bo s takimi podvigi dosegel posebnih uspehov.

Za njim je preteklo sedaj že par let in uverjeni smo bili, da je konec kričačev in priganjačev. Zmotili smo se! Zopet se je pojavil pri vozovnih snažilcih in snažilkah nekdo, ki misli, da brez njega se sploh ne bodo več kolesa vrtila. Kadar je on službe prost, je najlepši mir in red ter vse delo se točno zgotavlja. Ko pa pride zopet v službo, se znaša nad ubogo delavsko paro in kriči okoli vozovnih garnitur, da se že potnik ogledujejo, češ, ali se res vračamo v srednjeveške metode. Po zakonu o drž. prom. osobju je točno predpisano olikanj vedenje tudi proti zadnjemu uslužbencu! Kdor je tako »nervozen«, da se ne more premagovati in mora svojo nervoznost kriti in hladiti v vpitjem, po čl. 112 t.č. zakona ne spada več v železniško službo.

Vozovni snažilci in snažilke na postaji Ljubljana gl. kol. žele, da se proti njim vsakdo taktno in dostojno vede ter si odločno prepovedujejo vsako vpitje, na mašinski oddelek pa apelirajo, da poskrbi, da bodo za bodoče zaščiteni.

ROGATEC.

V zadevi nadkurjaške službe in premij je interveniral naš savez pri mašinskem oddelku ter dobil odgovor, da je normirano za Rogatec eno nadkurjaško mesto s premijo Din 400, ki se razdeli med oba kurjača, ki vršita dotični mesec nadkurjaško službo.

Kurjači pa nimajo pravice premikati z lokomotivami in če to delajo, le samovoljno kršijo predpise!

Vsed tega opozarjam vse kurjače, da ne premikajo lokomotiv, ker če se bo kaj pripetilo, bodo radi kršitve predpisov najstrožje kaznovani.

PRAGERSKO.

Kakor že znano, se je tudi pri nas zadnji čas reduciralo uslužbence in sicer celo take, ki so imeli čez 9 let službe, ne glede na to ali so družine teh zmožne življenga. Znano je, da imajo večina teh otrok, so brez vsakega imetja in se nahajajo danes v skrajno obupnem položaju posebno ker ni upanja, da bodo pred zimo nazaj sprejeti. Kako je njih življenga si lahko mislimo in gotovo se vsak boji deliti z njimi njih usodo.

Ali pa res ni mogoče tem siromakom nič pomagati? Obžalovanja vredno je, da se najdejo še med nami taki, ki pravijo: saj jih nisem jaz odpustil. Kdor jih je odpustil naj jih podpira. Ali naj tudi moja družina strada radi tega, če dam tem podporo. Človeka je sram, ko kaj takega sliši, ko dotični če tudi še ne gre trda, pokaže tak socialni čut, če tudi vemo, da precej rad izpolnjuje javno svoje verske dolžnosti, ki mu jih pa s tem sicer nočemo kratiti. Železničarji! Apeliramo na Vas, ne pozabite nedolžnih otročičev reduciranih očetov, ki zastonj prosijo kruha, katerega jim oče pri današnjih razmerah pač nikjer ne more zaslužiti; ne ubijajte nedolžne otroške duše že v njih mladih telesih, ne pustite, da otrpne njih čut radi grozne bede že v otroških prsih, ampak izkažite vse organizirani sodružno Vašo solidarnost, ostali pa izpolnjujte Vaše verske zapovedi in bodite prepričani, da boste deležni toplega otroškega nedolžnega pogleda, ki Vam bo v plačilo za lajšanje bede.

Apeliramo tudi na vse obrtnike in go-

stnilničarje, kakor na vse hišne posestnike, da po svojih močeh pomagajo do časa, ko se zadeva sama od sebe ublaži.

Upamo, da se odzovete temu klicu prihodnjega prvega kakor tudi še v naprej in radevolje prispevate po možnosti. Saj ni res, da bi radi nekaj dinarjev stradala Vaša družina, saj odkrito rečeno, gre marsikateri dinar še po nepotrebnem po nepravi poti.

ŽELEZNIČARJI — PRIJAVLJAJTE TAKOJ VSAK MRČES V NATURALNIH STANOVANJAH.

V zadnjem času se je pripeljal slučaj, da je direkcija nekemu uslužbencu, ko je izpraznil naturalno stanovanje, predpisala Din 600 za očiščenje stanovanja, češ da ga je pustil zasteničenega. Dasi je navedeni uslužbenec s pričami in pisemnim izjavami dokazal, da so bile stenice v poslopu in stanovanju že davno preje, preden se je vselil, ako ravno je dokazal, da je pustil prejšnje naturalno stanovanje v čistem stanju in brez vsega mrčesa. Vsi dokazi so bili zaman — on mora plačati.

Ta slučaj naj bo svarilo prav vsem železničarjem, da stanovanja pri vselitvi dobro pregledajo in če je v njih mrčes, to takoj prijavijo in zahtevajo očiščenje, ker drugače se lahko pripeti, da bodo morali kasneje sami plačevati stroške. Stranke, ki stanujejo v hišah, ki so zasteničene, pa naj takoj zahtevajo s skupno vlogo desinfekcijo hiše in uničenje mrčesa, saj bo to njim v prid že sedaj in jih bo tudi kasneje obvarovalo velikih stroškov.

VSAK ŽELEZNIČAR NAJ BO ORGANIZIRAN V UJEDINJENEM SAVEZU ŽELEZNIČARJEV JUGOSLAVIJE.

Zakaj priponedujemo to?

S 1. septembrom t.l. se je uvedel na Kamniški progi nov vojni red. S tem voznim redom je brzina povišana in vpeljanih več vlakov — nekak železniški auto-promet —.

To je za potujoče občinstvo zelo ugodno in tudi pri železniški blagajni se pozna.

Je pa danes uveden sistem, da vsak napredek hudo udari delavca, ravno tako je v tem primeru sedaj z vlakospremnim objektom na tej progi.

Vlakovodijo so naprili, da mora prodajati v postaji Kamnik mesto vozne karte. Kakor je tu potrebno, vozi sedaj prazna garnitura iz Kamnik mesta nazaj v Kamnik, kjer se stroj novo opremi, doda ali odstavi kak voz in se postavi stroj na drugi konec vlaka in tako zopet zapelje nazaj v Kamnik mesto. Vso to službo **vlakovodje** mora napraviti sedaj

po **naredbi sprevodnik**, vlakovodja pa mora ves ta čas prodajati karte, katere prinese seboj iz Ljubljane in jih zopet tu oddaja z denarjem vred.

Kakor je iz tega razvidno, se je pričel sedaj ves potniški promet za Kamnik v postaji Kamnik mesto (v postajo Kamnik sam, bo po novem zelo neznanen, kar je razumljivo). Radi tega je neobhodno potrebno, da so vsi potniki v postaji Kamnik mesto, točno in pravilno z vsemi potrebnimi vozovnimi listinami in kartami odpravljeni, kar pa ni mogoče storiti ne **vlakovodju** in ne **sprevodniku**, ker mora za vse povlastice in vmesne postaje izstavljati doplačila v vlaku.

Kakor že omenjeno, se je pa brzina zvišala in so postali vojni časi tako kratki, da sprevodnik do Ljubljane izstavi in napiše, posebno še če mora po daljinaru in tarifi iskatи cene, komaj za potnike iz Kamnika mesto. **Ker so pa postajice Homec in Črnuče tudi opuščene in nezasedene**, je pa nevarnost, da se bodo vsi ti potniki in še drugi, ki vstopijo v vmesnih postajah brez kart, vozili zastonji, to pa ni v prid ne upravi in tudi ne v prid nas vlakospremnikov.

Vlakovodja ima pa s svojimi listinami (vozni izkaz, potni list, prtljaga, seznam v splošnem s prometom) toliko opravka pri tej kratki vožnji, da komaj izvrši vse svoje predpisane stvari, da pa bi pisal in odgovarjal še za vožnje, pri katerih on ni poleg in se vršijo brez njega.

Radi tega je neobhodno potrebno, da se poveri prodaja kart v postaji Kamnik mesto **osebi**, iz postaje Kamnik ali od koderkoli, da bodo vsi potniki popolnoma v redu odpravljeni prišli na vlak, ali pa ukinite vodenje putnega lista, vozovnega izkaza, seznama in **vse vozne povlastice**, potem bom pa brezhibno vozili **kot avtobus ali tramvaj** in strogo paziли, da bo vsak plačal za prepotovanje pot in smo uverjeni, da bo železnicu lepo zaslužila, ker se ne bojimo dela.

Ali razreši vlakovodjo za Kamnik vseh dolžnosti vlakovodje, da bo prodajal karte, ali pa naredi, da bo v Kamnik mesto opremljen urad kot se spodobi, to je da bo tam blagajna, kar je itak samo ob sebi umevno.

Gospodje! Če naj bo to prvi poizkus konkurenčne autobusov! Potem morate ukiniti kazenska doplačila povsod! Datki k vlaku toliko osobja, da bo lahko izvrševalo posel, ali pa na vseh postajah postaviti žandarja, ki bo vsakega, ki bo prišel brez karte, ustavljal in iztrjal dolžno vsoto!

Naš savez se je obrnil na direkcijo z vlogo, da naredi tudi pri tem novem Kamniškem ekspresu red in pripomore zaenkrat še veljavnim predpisom res do veljave!

Ok:

KARIERA MOŽINE.

Veseložalostna zgodba v sedmih dramskih scenah.

MOŽINA: Sede k mizi, nasloni glavo med dlani. **Zasnja.** V ozadju se razvije stena, zabuče orgle, proti oltarju stopata ženin in nevesta; ženin je v paradni uniformi, nevesta v belem. Možina ves čas zamaknjen gleda v prikazen.: Ne, ne, saj nisem ne grbast ne šepast! Poglejte me vendar, kako moško stojim pred oltarjem! Glejte, kako moško stopam, kako sem lep! (Kaže s prstom sliko. Slika izgine. Se vedno zamakneno gleda v steno. Počasi se vzviči v resničnost.) Ali sem sanjal? (Zopet se zamisli. Vzame v roke neki listič, ki je ležal na mizi.) Ah, potrdilo o plačani članarini za »Našo Slogo«. Ko bom umrl mi bodo igrali! (Vzdihne.) Ko bom umrl! (Premišljuje. V ozadju se prikaže na steni časopisno mrtvaško oznanilo):

+

Včeraj popoldne je izdihnil svojo preblago dušo, previden s tolažili svete vere, naš ljubljeni in najboljši mož, oče, brat, svak in stric.

LUKA MOŽINA

načelnik likvidature pri gradbenem komisariatu, vitez križca za zasluge cesarskega doma, častni predsednik prostovoljnega gasilnega društva itd.

Pogreb bo jutri popoldne ob štirih izpred hiše žalosti Hrastova ulica hšt. 7. Igrala bo godba

»Naša Sloga«. Pogreba se bodo udeležili vsi gg. načelniki z g. direktorjem na čelu ter vsevkljuno uradništvo.

Vabljeni vsi in vse.

V Ljubljani, dne . . .

Globoko žalujoča ostala Rija Možina, vdova, itd. (Čita besedilo oznanila na glas ter se pri posameznih besedah, kakor n. pr.: »načelnik likvidature«, »vitez za zasluge cesarskega doma« očitno veseli.) Načelnik likvidature, moj bog in gospod! In vitez križca za zasluge cesarskega doma! Kdo bi bil mogel kaj takšnega upati!

(Oznanilo izgine, izba se razsvetli. Možina stopa po sobi v tempu mrtvaškega sprevoda, močno in odmerjeno udarja po podu ter se spremi.) Rom — tra — rompompomp — tra-ra rom — pom — pom — tra — tra — rr — rra — rom — pom-pom. (V izbi se stemni. Daleč zadaj se prikaže sprevod, najprej godba, ki igra žalostno koračnico, za godbo mrtvaški voz, pred vozom širje konji, za vozom ocilindreni spremjevalci itd. Možina se umakne v kot in zamakneno gleda proti ozadju. V svoj sprevod se tako vživi, da začne od veselja kar poskakovati.) O, kako lepo, kako čudežno lepo! Kolikšna radost, kolikšna sreča takole umreti!

Tamle gredo gospod direktor, tam pa — o jej — sam gospod cesarski namestnik! (Stopi »pozor« in salutira.) O, srečen sem, stokrat presrečen, da sem doživel takšno smrt!

(Pogreb se zgubi, v ozadju se pokaže slika s popolnišča. Krsto spuščajo v grob. Na grobu stoji govornik. Okrog njega stoje množice. Govornik govori):

Umrl je mož. Mož, kakršnega ni več med nami. Še več. Niti njemu podobnega ni več med nami. Zguba je nenadomestna, zgled nič manj, nego zgodovinski. Od preprostega delavca do načelnika! Organizator katekohen!

Hu, hu, hu... Saj sem vedel! Organizator katexohen! Kat exohen... imenitno povedano! čestitam, čestitam!

(Pevci zapojejo: »Gozdič je že zelen«. Drugič pomaga pri refrenu Možina):

Ptički pod nebom
prav milo poj...
Zastor.

V. scena.

Štirinajst mesecev pozneje v načelnikovi uradni sobi.

NAČELNIK (prihrumi v sobo. Sleče jopič ter ga obesi na obešalnik. Briše si pot in se pihlja z robcem. Močno pozvoni.): Ta mrha! Kdo bi si mislil? Ta šema kretenska! Vsak sluga se bo že ukvarjal s politiko!

MOŽINA (prišepa v sobo. Sladko.): Klanjam se, gospod načelnik!

NAČELNIK (vzroji.): Klanjam se, klanjam se! Možina, Možina, Možina! Že dolgo gledam in opazujem, že dolgo...

Pragersko-Kotoriba.

O veliki porcijski olike priča postopanje nekaterih gospodov na gornji proggi, ki se kljub obstoječim okrožnicam direkcije, ki strogo prepovedujejo vsako porabljajo podrejenih uslužbencev za privatne posle še vedno poslužujejo podrejenih za razna privatna dela, za kar pa so ti deležni še raznih šikan. Poudarjam pa izrecno, da to ne velja za vse uradnike, marveč le za nekatere v posameznih postajah in ugotavljamo, da so med temi nekateri zelo dobro situirani. Na vse te prizadete apeliramo, da naj se drže direkcijske okrožnice, opuste izrabljajo podrejenih uslužbencev v privatne svrhe, opuste pa tudi vse ne-potrebne šikane, ki nikomur niso v čast. Izrecno ugotavljamo, da bomo čez en mesec, ako svojih metod ne bodo opustili, objavili njih imena z dokazi vred v našem listu.

Preidimo k stvari sami! Na omenjeni progi je turnus 24-24. V teku 24 ur dela mora vršiti vsa postajna dela in med vlaki nositi avize in gorje mu, če se ne vrne pravočasno, ne morebiti k vlaku, marveč pravočasno da gre po kosilo ali večerjo za gospoda tudi po 20 minut daleč. Gorje, če pride le par minut prekasno, ker že ga primerno nahruli milostljiva, češ, da se bo pritožila pri svojem možu. Drugo porcijo poduka mu da potem še gospod v službi, že je moral par minut dalje čakati na kosilo. Ni čuda, da potem temu revežu, ki ne ve, kje se ga glava drži, ne tekne borno kosilo, ki mu ga prinese na postajo žena. Ali je morda milostljiva od g. uradnika prelepa, da bi nesla možu kosilo? Če jo je sram, naj zaposli služkinjo, ne gre pa uslužbenca, ki ga plača država, izrabljati za služkinjo.

Še drastičneje se pa vidi to tam, kjer je gospoda še bolje situirana, ker sta gospod in milostljiva v državni službi. Imata služkinjo, ki pa ne sme donašati kosila, marveč ga mora uslužbenec v službenem času, pa čeprav s tem zapusti službeno postojanko.

Ne vemo, če je to prav, ali ne! A najbrže je to prav, ker drugače gospodje še postaj tega ne bi dopuščali.

Ker pa s takim postopanjem trpi služba, trpi ugled državnega nameščenca, se uvaja korupcija, smatramo za svojo dolžnost, apelirati na direkcijo, da tako izrabljajo uslužbencev najstrožje zabranji, proti krivcem pa energično postopa.

Se en apel na gospode! Oskrbi naj si vsak potrebne škatljice vžigalnic, ker ni primerno, da se še za te vžigalnice izrablja ubogega delavca, ki ne ve, kako bi sploh nasnil svojo družino, pa mora biti še z vžigalicami na razpolago za gospoda pušča!

Vam vsem pa, ki tarnate in jadikujete, Vam priporočamo, da se pridružite armadi borcev za pravico in poštenost in šikane bodo prenehale same od sebe, ker se boste zavedali vaših pravic!

Na naslov postaje Ljubljana gl. kol.

Ko je promet svoječasno zastal, smo vsi delavci prišli na vrsto za po več dni

brezplačnega dopusta. Izgubili smo naše dnevnice, čeprav smo morali plačevati enako visoke prispevke za pokojninski fond, bolniško zavarovanje, stanovanje itd.

Sedaj pred in med velesejmom pa je promet zelo narastel in v skladisču je bil zlasti ob nedeljah zvečer preobil delna. Pri zunanjji skupini je vpeljan turnus 12-24. Že parkrat se je pripetilo (na primer 14-8, 15-8, 4-9) da je izdal enostavno gospod načelnik naredbo, da se delo podaljša zvečer čez 19. uro, kar za 4 do 5 ur nam delavcem in to brez vsake odškodnine.

Ker je to protivno odredbam o osemurnem delavniku in nam za čezurno delo pripada 100% povišek tudi glasom delavskega pravilnika, apeliramo na g. šef, kakor tudi na računski odsek direkcije, da odrede, da se nam za ta čas čezurno delo zaračuna.

ODTEGLJAJI ZA SAVEZ NABAVLJAKIH ZADRUG.

Z uredbami in nazadnjem z zakonom o zadrugah državnih uslužbencev je bilo v § 70 odrejeno, da mora vsak uslužbenec in delavec plačevati skozi 36 mesecov po Din 10 odnosno Din 5 za kapital Saveza nabavljalkih zadrug. Gledate povrnitve odtegnjenih zneskov pa pravi savez:

Tako zadržane vsote bo izplačal savez na zahtevo po smrti one osebe, od katere so bile dotedne vsote zadržane, njegovim pravnim naslednikom.

Vdove po umrlih železničarjih so že začetkom leta 1932 začele vlagati prošnje za povračilo odtegnjenih zneskov in trajalo je celih šest mesecev, preden je prva dobila od Saveza nabavljalkih zadrug nazaj odgovor, ki se glasi:

»U povratku vaše prednje molbe čast nam je izvestiti Vas, da je potrebno, da se predhodno utvrdi iz platnih podatkov umrloga ili kod blagajne, koja je vršila obustave od umrloga, koliko je od stoga ukupno zadržano po čl. 70. tč. 4. zakona o zadrugama državnih službenika, za tim da li je cela zadržana suma poslata nama kad, od koje blagajne i kojim putem.

Pored ovoga potrebno je priložiti i potpuni dokaz, da ste Vi pravni naslednik umrloga, jer se prema pom. zakonskom propisu povračaj zadržate sume od umrloga moža isplati samo njegovim pravnim naslednicima.

S poštovanjem:

Sav. nabavl. zadruga drž. služb.«

Ne čudimo se danes, da je moglo prieti pri Savezu do raznih poneverb, ako le nekoliko prestudiramo gornji dopis. Ko se je začelo železničarjem odtegovati zneske, ni bilo potrebno izpolniti nikakih formalnosti. Državni urad je odtegoval in moral po zakonu pošiljati odtegnjene vsote na merodajno mesto. Sedaj Savez nabavljalkih zadrug ne verjame potrdilom, marveč zahteva, da mora vsakdo dokazati ne vemo s kakimi potrdili, koliko se mu je odtegnilo, potem koliko je bilo poslano Savezu, kdo je poslal, na kak način je poslal in priložiti se mora

še potrdilo zapuščinske sodnije, da je res žena pravni naslednik moža. Kaj bo potem Savez naredil in ali bo takoj izplačal zneske, pač še ne vemo.

Cudimo se, da direkcija izplačuje vdovam penzije brez dokazil o pravnem nasledstvu žene po možu, ko se gre vendar za daleko večje vsote, tam pa kjer zahteva vdova posojeni denar nazaj pa bi morala predlagati vsakovrstna dokazila.

Naš savez je ukrenil vse potrebne korake, da bi direkcija prošnjam za povračila priložila potrebna potrdila in da bi intervenirala potom Ministrstva pri Savezu nabavljalkih zadrug, da se ne dela nikakih ovir, marveč redno izplačuje dolgujoče zneske.

Na naslov Saveza nabavljalkih zadrug pa pišemo:

Ne zavlačujte z izplačili, ne delajte nepotrebni sitnosti, ker drugače bo zadobilo članstvo zelo čudne pojme o Savezu nabavljalkih zadrug, kar Savezu takemu nikakor ne bo v korist.

IZ SEJE CENTRALNEGA ODBORA

I. Osnovanje strokovnih sekcij. V svrhu čim boljšega delovanja in zastopanja interesov posameznih kategorij, je v smislu zaključkov IV. red. kongresa centralni odbor sklenil osnovati sledeče strokovne sekcije:

1. sekcijsko vlakospremennega objeta. V to sekcijo spadajo vse strok. zadeve objeta, zaposlenega v vlakospremenni službi. Izpred centrale je z nadzorstvom nad rednim delovanjem te sekcije povrjen s. **Mravje Teodor.**

2. sekcijsko postajnega objeta. V to sekcijo spadajo premikalno in kretniško objeto, skladisčno nastavljeno objeto, vozopisci, lampisti, nakladniki. Nadzorstvo nad delovanjem te sekcije ima s. **Renčej Franc.**

3. Sekcijo upokojencev. V to sekcijo spadajo vsi upokojenci, miločinarij, provizionisti in rentnerji. Nadzorstvo nad sekcijo ima izpred centrale s. **Kovač Jakob.**

4. Sekcija delavskega objeta in profesionistov. V to sekcijo spada vse ne-nastavljeno objeto v kurilnicah, delavnicih, progovnih sekcijah, postajah in skladisčih, v kolikor ne vrši službe nastavljencev (ker v tem slučaju spada k dotednejši sekciji nastavljencev). Nadzorstvo nad to sekcijo vodi izpred centrale s. **Zorman Franc.**

5. Sekcija progovnih nastavljencev. V to sekcijo spada nastavljeno objeto pri progovnih sekcijah in signalnih ter mostovnih delavnicah.

6. Sekcija strojnega objeta. V to sekcijo spada vse strojno objeto v kurilnicah ter strojevodje in kurjači. Za to sekcijo vodi nadzorstvo **strojevodja s. Okorn.**

Dolžnost navedenih sodrugov je, da še v teku meseca septembra kličejo ustavnove sestanke ter izvrše vsa pravljalkna dela, da bodo sekcije začele najkasneje s 1. oktobrom 1932 z rednim delom.

Za **delavniška vprašanja** (delavnice Zagreb, Maribor, Ptuj, Sarajevo, Niš, Subotica) pa se osnuje posebna sekcija pri O. O. v Zagrebu.

Za **vprašanja industrijskih železničarjev** bo vodilo vse posle tajništvo v Banja Luki.

Za **vprašanja cestnih železničarjev in šoferjev** pa bo vodila vse posle podružnica cestnih železničarjev v Ljubljani.

II. Določila se je deputacija za intervencijo v Beogradu in sicer: ss. Korošec in Kovač (za upokojence) iz Ljubljane, Kmet ali Weigand iz Zagreba, Veroneze ali Ružič iz Sarajeva, Kalčević iz Subotice in Zupančič iz Beograda.

Za industrijske železničarje pa je v deputaciji ss. Zupančič iz Banja Luke, Slomović iz Drvara in Ljubenič iz Ljubljane.

Centralni odbor.

VSEMU ČLANSTVU USŽJ.

V današnji številki objavljamo novi pravilnik Ujedinjenega saveza železničarjev in novi pravilnik o članarinji in članskih pravicah. Prvi pravilnik je objavljen v slovenskem, drugi v hrvatskem jeziku ter prosimo vse člane, da si te pravilnike izrežejo in dobro shranijo,

ker stopijo v veljavo že s 1. januarjem 1933. Istočasno naprošamo vse podružnice, da te pravilnike na članskih sestankih članstvu razlože, da se bo začela s 1. januarjem 1933 že ubirati nova članarina, ki bo zasigurala močnejše agitacijsko delovanje saveza in njegovih strokovnih sekcij, kar bo v korist vsemu članstvu.

SVIM ČLANOVIMA USŽJ!

U današnjem broju objavljamo novi pravilnik Ujedinjenog saveza železničara in novi pravilnik o članarini in članskim pravima. Prvi pravilnik objavljamo na slovenačkom, a drugi na hrvatskem jeziku ter molimo sve članove, da ove pravilnike dobro spremiju jer će stupiti na snagu sa 1. januarom 1933. g. Istovremeno molimo vse podružnice, da na članskim sastancima sazname vse članove sa novimi pravilnicima, da će se sa 1. januarom 1933. god. več ubirati nova članarina, koja će osigurati pojačanje agitacione dejavnosti saveza i njegovih strokovnih sekcija, šta će doneti koristi svemu članstvu.

Centralna uprava USŽJ.

PODRUŽNICAM IN RAZPRODAJALCEM KOLEDARJA!

Kakor vsako leto, izda založba »Ujedinjeni železničar« tudi za leto 1933

ŽELEZNIČARSKI KOLEDAR,

v katerem bomo objavili vse spremenjene predpise iz zakonov ter vseh pravilnikov in ga izpopolnili z raznimi nasveti, tako, da bo ta koledar res najbolje služil vsem zahtevam in potrebam železničarjev. Koledar bo stal le Din 10.

Da zamoremo dočiti naklado, pozivamo vse podružnice, da nam najkasneje do 1. oktobra 1932 javijo, koliko koledaria žele za svoje območje.

Izrečno priporočujemo, da bomo tiskali toliko koledarja, kolikor ga bo naročenega in podružnica, ki koledaria ne bo naročila, ga tudi ne bo mogla kasneje dobiti.

Kao svake godine, izdaće i za godino 1933 »Ujedinjeni železničar« u svom izdanju

ŽELEZNIČARSKI KALENDAR.

u kojem ćemo objaviti vse izmenjene propise iz postoječih zakona i raznih pravilnika. U kalendaru ćemo objaviti i razne stručne upute i savjete tako, da će taj kalendar veoma dobro poslužiti svim zahtjevima železničara. Nijedan železničar, koji želi stalno biti informiran o svojim pravima i dužnostima, ne smije ostati bez kalendara; cijena kalendara jest Din 10.

Da možemo odrediti nakladu, pozivamo vse podružnice, da najkasneje do 1. oktobra 1932 naruči kalendar izravno kod centrale u Ljubljani. Kalendara neka se naruči samo toliko, koliko će se drugova na iste pretplatiti. Požurite sa naručbom.

»Ujedinjeni železničar«.

JAVNA ZAHVALA.

Podpisana se tem potom prav iskreno zahvaljujem Savezu Žel. Jugoslavije v Ljubljani za sveto 1000 Din, katero sem sprejela v najhujši stiski, to je bilo ob prilikli strašne smrti mojega moža. S tem je podan ponoven dokaz, da je USŽJ strokovna organizacija, ki pozna in priskoči svojim članom v pravem trenutku na pomoč. Sprejmite vse, ki ste mi do te podpore pripomogli, še enkrat mojo globoko zahvalo!

Ginjena Pepca Rap-ova.

ŽELEZNIČARJI — POZOR!

Upoštevajoč težke razmere, v katerih žive železničarji z ozirom na vedno nove redukcije plač, je Splošna gospodarska poslovalnica v Ljubljani sklenila znižati vse cene blagu za deset percentov tudi pri prodaji na obroke. Prodajamo na šest obrokov. Opozorjam na to ugodnost vse železničarje ter jih pozivamo, da si brezobvezno ogledajo našo zalogo.

Splošna gospodarska poslovalnica,

Ljubljana, Miklošičeva c. 13.

30 % popust! — dobite le pri Splošni gospodarski poslovalnici v Ljubljani, Miklošičeva c. 13, ako kupite tam manufakturo proti gotovini!

Poverjeniki in člani Cankarjeve družbe!

Bliža se oktober, ko izidejo knjige Cankarjeve družbe.

Ne bomo povdarjali, kakšne bodo, ker smo to že večkrat objavili in tudi v okrožnicah smo to že sporočili. Omenimo le na kratko da bodo knjige presegale lanske, tako lepe in bogate bodo.

Ker se knjige že tiskajo, moramo vedeti, koliko naj jih tiskamo, da ne bodo zopet zmanjkale, kakor lansko leto. Zato Vas, sodrugi, poverjeniki, prosimo, sporočite nam čim prej, koliko garnitur na Vam pošlje m. (Skupaj všetko: tisti, ki so Vam že plačali in tisti, za katere veste, da bodo vzeli knjige, ko jih bodo videli.)

Dragi sodrug poverjenik in dragi član strokovne organizacije! Skrbite, da Cankarjeva družba kot delavsko književno društvo ne bo poznala krize, da bomo lahko tako vsem pokazali, da delavstvo za sebe storiti vse in kljub križam ustvarja svoje ustanove, svoj mogo