



Štev. 10.

Leto 5.

Izhaja dvakrat na mesec.

Naročnina četrletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravnništvo:

Ljubljana, Miklošičeva c. (palaca Delav. 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.

Križev pot rudarjev.

Štiri mesece že vlada v revirjih Trboveljske premogokopne družbe med delavstvom lakota in beda. Februarja meseca so se začele prve redukcije, brezplačni dopusti, ki so bili posledica spora med T. P. D. in državnimi železnicami. Deputacija za deputacijo je romala v Beograd, Delavska zbornica je sklicevala ankete, rudarji pa so povešali glave, praznovali na delavne dneve, ko bi z največjim veseljem radi delali, da preskrbe kruh družinam. Obljuba za obljubo je prihajala, da bo spor v kratkem poravnal, da se bo začelo z rednim delom; res se je par dni koncem aprila delalo, a začetkom maja je spor zopet izbruhnil z vso ostroščjo.

Bedo, ki vlada v trboveljskih revirjih, si ne moremo predstavljati, saj je nad 35.000 ljudi obsojenih na stradanje, od dojenčkov do bolehnih starčkov; matere in očetje ne vidijo izhoda, ne morejo najti zasluzka, da bi vsaj bomo prehranili svoje družine. Da zamoremo vsaj malo pregledati, v kakšnem položaju se danes nahajajo rudarji, prinašamo podatke iz spomenice, ki so jo predložili vsem merodajnim faktorjem ter iz vlečke iz poročil dnevnega časopisa:

1. v mesecu februarja je delalo 9000 rudarjev namesto 24 samo 19 dni, vsled česar so izgubili rudarji na zaslužku vsak po 5 dni, to je Din 1.800.000.—

2. v mesecu marcu je delalo 9000 rudarjev namesto 26 dni samo 18 dni, vsled česar so izgubili vsak po 8 dni, preračunano v dinarje Din 2.800.000.—;

3. v mesecu aprilu je delalo 9000 rudarjev samo po 2 dni na teden in znaša skupna izguba na zaslužku, ki jo utrpel rudarji do danes, Din 1 milijon 400.000.—

S prvim aprilom se je popolnoma prenehalo z delom v hrastniškem revirju, kjer je zaposlenih 1200 rudarjev, ki so ostali vsled ukinitve dela brez vsakega zasluzka.

Sporedno z ustavitvijo dela, oziroma omejitvijo dela v zadnjih treh mesecih, je Trboveljska premogokopna družba ustavila tudi izdajanje življenskih potrebščin iz svojih skladišč in je preklicala garancijo za kredit rudarjem pri privatnih trgovcih. Desettisoč rudarskih družin trpi strašno pomanjkanje. Na to, da bi zaposlili rudarje pri drugih rudnikih, ni niti misliti.

Položaj je tem težji, ker rudarske bratovske skladnice niso vezane s splošnimi delavskimi zavarovalnimi ustanovami, one same pa nimajo nikakega sklada za podpiranje nezaposlenih, kakor jih predstavljajo skladi, ki z njimi razpolaga ministrstvo za socialno politiko in Borza dela za podpiranje ostalih brezposelnih delavcev. Ta težka izkušnja nas zopet uči, da je treba že vendar enkrat popraviti staro napako, ki se je storila na ta način, da se je rudarje oziroma rudarsko zavarovanje izločilo iz ostalega zavarovanja. Saj nima smisla, da se iz splošnega zavarovanja, katero obsega danes 700 tisoč delavcev, izloči majhno število okrog 600.000 rudarjev.

Tak je bil položaj do začetkom maja. Delavstvo se je po 22. aprilu oddahnilo, ko se je začelo na podlagi provizoričnega dogovora redno delati. A veselje je bilo le kratko.

Začetkom maja se je položaj za rudarje ponovno poslabšal. Provizo-

rični dogovor je koncem aprila potekel, ne da bi bil sklenjen med T. P. D. in upravo državnih železnic dokončen sporazum.

Delo popolnoma počiva v Hrastniku, dočim se v ostalih premogovnih revirjih, kakor v Trbovljah in Zagorju, dela polovico dni v tednu.

35.000 ljudi v revirjih trpi pomanjkanje in glad. Kaj malo nade je, da se bo položaj hitro izboljšal, ker pogajanja med T. P. D. in državnimi železnicami počasi napredujejo.

V čem pa pravzaprav obstoje pogajanja?

O pogajanjih med T. P. D. in upravo državnih železnic se doznavajo, da zahteva uprava državnih železnic

znižanje cen za 10%,

dočim je T. P. D. pripravljena znižati cene

le za 3%.

Pri znižanju cen za 3% in mesečni dobavi 85.000 ton, bi T. P. D. izgubila letno 7 milijonov Din.

Bojazen, da bo T. P. D. skušala izgubo svojih dohodkov kriti z regulacijo rudarskih mezd, ni neopravičena. Pri tem pa se ne sme pozabiti, da sporazum med T. P. D. in državnimi železnicami še ni dosežen. Po zadnjih vesteh označuje uprava državnih železnic zahtevo po znižanju premogovnih cen

za 6% kot minimum,

od katere pod nobenimi pogoji ne misli odstopiti.

Uprava državnih železnic name-rava občutno zmanjšati svoja naročila

za dve petini svojih naročil.

Od dosedanjih 85.000 ton mesečno namerava uprava državnih železnic naročiti pri T. P. D. le še

30.000 ton,

dočim naj bi preostanek krili državni premogovniki.

Kljub stradanju in pomanjkanju v zadnjih mesecih, križev pot rudarjev še ni končan. Pripravljeni morajo biti na najhuje, da bo velik del od 9000 rudarjev obsojen k trajni brezposelnosti, ostali pa da bodo radi redukcije rudarskih mezd živeli klavarno življenje.

Tako poroča dnevno časopisje o vprašanju rudarskega delavstva.

Vam železničarjem mora biti ta udarec, ki je zadel rudarje, glasen memento, da vztrajamo na začrtani poti, da delamo z vsemi silami za povzdigo naše organizacije in nadaljujemo borbo za združenje železničarjev z ostalim delavstvom. Vaša bolniška blažajna ni v nikaki zvezi s splošnimi delavskimi zavarovalnimi ustanovami, mi nimamo in ne zbiramo nikakih skladov za brezposelno zavarovanje in se le tolažimo z upanjem, da je naša služba stalna, da ne bomo reducirani in slično. Ne delajmo si iluzij, ne varajmo sami sebe, marveč danes, ko smo zbrani, ko smo še na delu, glejmo za bodočnost.

Zavedajmo se, da smo sami kovači svojega položaja, da nam kdo tretji ne bo skoval boljše bodočnosti.

Pridobivajte nove člane za našo organizacijo!

Koncentracija.

(«Svoboda» št. 5—6.)

V kapitalističnem gospodarstvu se mesto svobodne igre posameznih sil polagoma uveljavlja premišljenje, sistematična koncentracija (osredotočenje sil). To koncentracijo narekuje stremljenje po večji moči. Industrija se racionalizira, da bi podjetnikom prinesla čim več dobička. Pri tem jim je vseeno, kaj počno delavske družine, ki pridejo ob svoj zaslužek.

Kapitalizem koncentrira svoje sile, da premeša po vojni nastalo krizo in da omajano moč zopet utrdi. To njegovo stremljenje ni ostalo brez uspeha. Podjetniki so praktično uporabljali Lassalove besede: »Vsa umetnost praktičnih uspehov je v tem, da se vsa sila ob vsakem času koncentrira na eni — najvažnejši — točki.« Delavstvo ni vedno upoštevalo te resnice. Še vedno rado v veliki razdalji caplja za nasprotnikom. Konservativnost, to je vztrajanje pri starih oblikah, je med delavstvom močna. Mnogo prepričevanja je treba, da organizacije spoznajo nov položaj in potrebo novega načina dela.

Med različnimi strokovnimi zvezami so medsebojni stiki premalo tesni. Kar se tiče kulturnih organizacij, so danes izven splošne delavske kulturne zveze »Svoboda« le nekatere maloštevilna pevska društva. To bi še ne bilo tako hudo, če bi bilo notranje delovanje podružnic »Svobode« bolj harmonično.

Nezadovoljivo je tudi razmerje kulturnih organizacij do strokovnih in združnih. V tem pogledu greš navadno vse organizacije: zastopnik vsake organizacije trdi: strokovna je najvažnejša, združna je najvažnejša, kulturna je najvažnejša! Resnica je, da je nemogoče uspešno izobraževanje delavstva, če se ne boljša njegov gnotni položaj z delom strokovnih in združnih organizacij. Kjer ni 8 urnika, kjer ni zaščite delavstva, kjer ni primernega zasluzka, tam je plovito kulturno delo nemogoče — tam procvita še najbolj obupno pijančevanje. Strokovne in združne zveze potrebujejo predvsem množice. V svoje vrste morajo sprejemati vse delavce in jih ne smejo pred vstopom v organizacijo odvracati, češ, da še niso dovolj zavedni. Strokovne in združne organizacije pa potrebujejo zavednega, izobraževalnega kadra. Tega ne smejo toliko vzgajati same, kolikor zmore to posebna v ta namen ustanovljena zveza. V tem oziru bi si morale iti vse te zveze na roko, ne mislim v izplačevanju denarnih podpor, temveč v spozornem obdelovanju ledine. S pomočjo strokovnih organizacij bi kulturna organizacija najlažje našla pot do mladih delavcev in vajencev. Delo vseh zvez je važno, za uspeh vseh organizacij je pa najvažnejše skupno, spozumno delo.

Zveza gospodarskih zadrug v Jugoslaviji v Ljubljani.

(K njenemu kongresu dne 29. maja t.l.)

Delavsko gibanje je svoje delovanje razširjalo vedno in od nekdaj že na vse pogoje delavčevega udejstvovanja in življenjskih potreb. Vsako količnik razvito delavsko gibanje je imelo delo razdeljeno in glavni sestavni deli so bili vedno: politična, strokovna, gospodarska in kulturna organizacija.

Delo tretje organizacije v tem krogu je vršila pri nas že od prevrata sem Zveza gospodarskih zadrug v Jugoslaviji v Ljubljani. Sedaj, ko pri nas prve organizacije ni več, je njena važnost še tem večja. Ustanovljena leta 1919 je Zveza l. 1925 preosnovala svoj ustroj iz navadnega društva v drugo in razširila svoj delokrog na celo državo. Ali šele od lanskega leta lahko po pravici nosi svoje ime. Lani so se ji pridružile namreč prve zadruge iz krajev preko Sotle in Kolpe, ki jih sicer ni mnogo, a bile so doslej za lastno delavsko organizacijo

precej indiferentne. Danes se članstvo Zveze že razširja preko treh banovin (Dravske, Savske in Dunavske) ter prestolice Beograda. Večino zadrug pa tvori Slovenija, kjer jih je v Ljubljani 18, v Mariboru 7, na Jesenicah 4, v Celju 3, na Glincah, v Trbovljah in Guštanju po 2, v ostalih krajih po ena. Dalje so tri v Zagrebu, ena v Vel. Bečkerek in ena v Beogradu.

Zveza se je razvijala sledeče:

	1926	1927	1928	1929	1930
skupno	36	38	39	46	50
od tega:					
konzumne zadruge	6	6	5	6	8
produktiv. zadruge	11	12	12	14	15
denarne zadruge	7	7	7	8	8
stavbne zadruge in Del. domovi	7	8	9	11	13
tiskovne zadruge	3	3	3	3	4
razne zadruge	2	2	3	4	5

Posamezne postavke zadrug so bile:

	1926	1927	1928
člani	22.775	22.654	22.887
prodano blago	Din 56.060.910,11	Din 48.231.609,33	Din 50.424.903,10
od tega lastne produkcije	Din 11.362.787,25	Din 12.519.195,52	Din 14.021.515,79
oddajališč	63	72	82
uslužbencev	330	340	362
deležev	Din 4.160.505,42	Din 4.042.659,99	Din 4.148.902,58
hranilne vloge	Din 15.083.283,43	Din 15.597.008,89	Din 17.797.665,66
skladi	Din 1.845.285,31	Din 1.814.516,59	Din 2.083.955,61

Članov imajo naše zadruge že preko 24.500. Ustanavljajo se neprestano nove, zlasti v Bosni in Hercegovini (Drvar, Banja Luka, Teslić, Ljubija) ter po Hrvatski.

Konzumne zadruge napredujejo dobro, enako produktivne in denarne. Delovanje stavnih zadrug se je ustavilo, dasi je zgradila zadruge »Stan in dom« že 70 hiš v vrednosti 14 milijonov Din in upravlja zadruge »Mali dom« 10 stanovanjskih barak, za katere je morala kupiti za skoro Din 400.000 sveta, vse iz članskih prispevkov. Barake, ki nudijo stanovanja do 50 rodbinam, so sedaj že zadružna last. V zadnjem času so marljivi zlasti gorenjski zadrujarji, ki pridno zbirajo fonde za zgradbo svojih »Stan in domskih« hiš na Jesenicah, Imamo tudi dva zadružna kina na Jesenicah (»Radio«) in v Trbovljah (»Svoboda«). Tiskovne zadruge ne uspevajo najbolje ne sicer v denarnem oz. poslovnem oziru, nego v moralnem: delavstvo ne kupuje rado delavskih od delavcev za delavca izdanih knjig. Zadružna založba v Ljubljani je izdala od leta 1923 že 42 stvari za delavstvo, in »Naša Snaga« v Zagrebu pa večino hrvatske delavske literature. Redno izhajata: Zadružni koledar in Crveni koledar. Zveza stavnih

zadrug iz že omenjenih vzrokov ne deluje preintenzivno. Splošna zavarovalna zadruge varuje interese svojih članov in vseh zadrug in zadrujarjev, ki se obračajo na njo. Poljedelska zakupna zadruge izvajajo načelo: »Proč s posredovalci« in poizkuša na dveh veleposestvih v Sloveniji lastno poljedelsko produkcijo, ki naj bi nudila konzumnim in deloma produktivnim zadrugam surovine: pšenico in druge žitarice, mast, meso, jajca neposredno. Ko se bodo ti poizkusi končali in se bo zlasti dognalo, kaj je najracionalnejše pridelovati, bomo lahko v malem začeli posnemati Angleže, ki na lastnih poljih v Kanadi pridelujejo žito, ga v lastnih parnikih prepeljejo v Anglijo, ga z lastnih mlinih predelajo v moko in to zopet v lastnih prodajalnah oddajo članom, ki se lahko ponašajo s tem, da uživajo »lastno zadružno moko« ali celo lasten zadružni kruh, ki ga spečejo zadružne pekarnice. Teh slednjih imamo mi pet (Ljubljana, Maribor, Zagreb, Hrastnik in Prevalje). Ljudska kuhinja v Celju opravlja tamošnjo ljudsko kuhinjo in Zadruge nakladalcev in razkladalcev lesa na Rakeku bo urejevala delo tamošnjih lesnih delavcev.

Naša zadruga in zadrugne ustanove posejajo danes že 49 zadrugnih nepremičnin v bilančni vrednosti 16 milijonov Din, s »Stan in Domske« pa 116 v vrednosti 30 milijonov. Te številke so zgornje in vsaka taka nepremičnina je postojanka delavstva Jugoslavije.

Zadruga banka je denarna središnica delavskih zadrug. Ima Din 5.000.000 delniškega kapitala, 19.205.440,44 hranilni vlog, Din 415.000 rezervnih skladov in 560 milijonov letnega prometa. Njena palača na Miklošičevi cesti 13 v Ljubljani je lahko v ponos delavskemu zadržarstvu.

Poleg tega delujejo še razne pomožne organizacije kot Zadruga liiga (društvo za zadrugno propagando, Izseljenska liiga, društvo za varstvo in pomoč našim izseljencem) itd. Veliko delo vrši tudi Zveza delavskih žena in deklet.

Kot glasilo Zveze izhaja že 9 let mesečnik »Konzument«, ki služi za propagando in pouk zadržarjev ter tvori svoje posebno mesto v jugoslovanskem delavskem tisku; v svoji stroki je edin.

Za svoje zadrugne skrbi Zveza kolikor pač možno. V minulemu letu je izvršila nebroj intervencij v vprašanih taks, poštne, družbenega davka, zgradarine, rentnine in dopolnilne takse. Povsod je večinoma uspela, le vprašanje zgradarine stavbnih zadrug je še odprto, in pa seveda davek na poslovni promet, ki najhujše teži baš delavca-konzumenta.

Skupno delo vseh delavskih zadrug bo prispevalo k osamosvojitvi delavskega razreda in k njegovi gospodarski moči in vplivu. Združen bo dosegel vse, kar mu pripada.

Cvetko Kristan.

Franc Fischer.

Zopet je izgubilo tako železničarsko kot splošno delavsko gibanje enega svojih zelo agilnih borcev. Preminul je obče znani funkcionar raznih delavskih društev in zadrug, upokojeni železniški nadprevodnik Franc Fischer. V torek, dne 20. maja zvečer se je vračal od seje oblastno imenovanega odbora železničarskega pogrebne in podpornega društva. Med potjo ga je napadla slabost, da se je komaj privlekel do prijateljske železničarske rodbine, kjer je čez nekaj trenutkov radi srčnega mrtvila izdihnil. Pokojni je bil že od mladih nog udeležen v delavskem gibanju. Bil je soustanovitelj in funkcionar večine mariborskih delavskih društev, zlasti pa zadrug. Njegovo življensko delo je pa bilo predvsem železničarsko pogrebno in pod-

porno društvo, ki se je zlasti po prevratu pod njegovim predsedstvom dvignilo do važne gospodarske ustanove, z večmilijonskim premoženjem. Kako obče priljubljen je bil, je dokazal njegov pogreb v četrtek popoldne. Dvatisočglava množica ga je spremljala k zadnjemu počitku.

Tudi v vrstah našega saveza je nastala velika vrzel, saj je bil sodrug Fischer eden med prvimi, ki so sledeč zgledom sodrugov v ostalih državah, uvideli veliko važnost zadrugnega in gospodarskega dela med delavstvom, ki je uvidel neodložljivo potrebo, strokovni železničarski pokret okrepiti z močnim gospodarskim združenim ozadjem. Iz vrst razredne organizacije ga niso spravili napadi, dasi je težko občutil gonjo nasprotnikov proti pogrebni društvu, ki so nagradili proti društvu in s tem seveda v glavnem proti s. Fischerju neutemeljene, zlagane in zavite obdolžitve.

Vztrajal je kot odločen delavec do zadnje minute svojega življenja. Njegova neumornost naj nam bo svetla vodnica in vzgled pri našem delu.

Železničarska konferenca v Madridu.

(Splošna varnost na železnicah.)

Iz referata s. Bidegaray, delegata francoske železničarske organizacije, ki ga je imel na mednarodni železničarski konferenci v Madridu, posnemamo sledeče misli:

Statistika železničarskih nezgod med in zlasti po vojni pokazuje v posameznih državah veliko naraščanje nezgod. Po vojni se je porast nezgod navadno pripisoval povojnim posledicam, razdrapanosti železniških prog, vendar se je ta izgovor uporabljal predolgo ter je danes iskati vzroke nezgod v območju železniške tehnike.

Za javnost so iztirjenja, trčenja vlakov in nezgode na železniških prelazih običajne nezgode. Na podlagi strokovnih izkušenj pa se teh nezgod ne da vseh pripisati slučajno, ampak tudi višji sili, ker je mogoče varnostni procent s preventivnimi ukrepi pomembno povišati. Ena prvih preventivnih mer je, da se mora vse varnostne naprave vzdrževati vedno v brezhibnem stanju, nadalje se mora postavitev in izpopolnitev varnostnih naprav vedno prilagoditi razvojnemu stadiju železniškega prometa. Končno se mora, neoziraje se na finančne izdatke, vse iznajdbe, ki omogočajo povečanje prometne varnosti, takoj uvesti.

Glavni vzroki odnosno povodi za nezgode so sledeči: pomanjkanje varnostnih naprav, pomanjkljivosti na teh napravah, nedostatki na vozovih,

tirih, nadalje pomanjkljiva organizacija službe in končno tudi malomarnost uslužbencev.

Že pred leti so bile iznajdene naprave za ponavljanje signalov na lokomotivah odnosno za avtomatično vplivanje danih signalov na vlak; do danes pa te iznajdbe na železnicah še niso v uporabi, dasi je vsakemu jasno, koliko signalov se pregleda, ker stoje na neprimernih mestih odnosno so slabo razsvetljeni.

Pomanjkljivosti na vozovih se zelo težko zapazijo in je velika krivda uprav, ki se ne briga za pravočasno in res strokovnjsko revizijo voz in lokomotiv, marveč nekatere dajejo še premije, ako voz odnosno lokomotiva brez popravila naredi večje število kilometrov kot je predpisano. Posledica tega je povečanje števila nezgod, katerih vzrokov pa se kasneje, ko so vozovi razbiti, ne dajo ugotoviti ter tako večkrat osobe po nedolžnem plača kazni. Nešteto je nezgod vsled nalomljenih tračnic, kar je pripisovati dejstvu, da se pri nabavi tračnic ne posveča zadostno pažnjo kvaliteti materiala in se tračnice pravočasno ne izmenjava.

Nezgod na železniških prelazih v pretežni večini ne povzroči železniško osobe ali kak preje naveden razlog, marveč so pripisovati nepazljivosti tujih oseb. Zadržarice ne morejo preprečiti vseh nezgod, posebno ne one, katere se zapira iz daljave,

vendar nudijo zatvornice na cestah z jačim prometom kolikor toliko največjo možnost varnosti. Nezavarovani prelati morajo imeti v primerni oddaljenosti od proge postavljene varnostne signale. Da se na železniških prelazih pripeti toliko nezgod, je pripisovati tudi dejstvu, da oblasti kršitev železniško-policijskih predpisov zelo mlo kaznujejo, kar zapolnjuje v ponavljanje kršitve in seveda s tem povečuje možnost nezgod. Vendar morajo vse železniške uprave stremeti za tem, da se železniški prelazi odpravijo in da se na vsakem križanju železnice zlasti s prometnimi cestami, kjer se vrši avtomobilski in vojni promet, napravijo pod ali nadvozi.

Dosti nezgod se pripeti tudi progovnemu osobju, ki dela na progah ter je dolžnost železniških uprav, da poiščejo sredstva, ki bodo te nezgode zmanjšale na minimum. Isto velja za premikalno in vlakospremno osobje.

Problem avtomatičnega spenjanja voz, ki je istočasno tudi važen problem zavarovanja stotine in stotine železničarjev proti smrtnim nezgodam, se mora postaviti v program onih izboljšanj varnostnih naprav, ki jih je takoj izvesti. Isto velja tudi glede tirnih zavor na premikalnih kolodvorih, kjer se ponesreči letno stotine premikačev pri izvrševanju službe in podkladanju zavornih cokel.

Ne smemo pozabiti na dejstvo, da je med dolgotrajno delavnega časa in pomotami, ki jih naredi osobje pri izvrševanju službe, direktna zveza. Med državami, ki so ratificirale konvencije o 8 urnem delavniku ter osemurni delavnik vpeljele, so one, ki so osemurnik izvedle tudi na železnicah, v manjšini. Železničar, ki mora vršiti zlasti eksekutivno službo po 10 do 12, v nekaterih državah je celo predpisana do 14urna neprekinjena eksekutivna služba (pri nas se dogaja tudi 24urna eksekutivna služba, op. ured.), sigurno ni več tako duhaprisoten in ne obvlada več tako sigurno položaja, kakor oni, ki dela le 8 ur. Preizčrpanosti osobja je pripisati velik del nezgod in prva dolžnost železniških uprav je, da brez oklevanja uvedejo osemurni delavnik.

Pomanjkljiva strokovna izobrazba osobja tudi pripomore, da se je po vojni procent nezgod povišal in da se zlasti zadnja leta ta procent še povišuje, mesto da bi izdatno padel. Še tako dobre varnostne naprave, dober železniški material in lokomotive ne morejo omejiti nezgod, če pa dotičnik, ki naj se teh naprav poslužuje, ni zadostno vpeljan v svojo službo. Imperativna zahteva torej bodi: čim najbolj jasni in točni služ-

beni predpisi ter na drugi strani metodična strokovna izobrazba železniškega osobja. Denar, izdan za predpise, ki morajo biti jasni, poljudno pisani, s čim manj korektur in seveda izdani v občevalnem jeziku železničarjev, se stokrat povrne z zmanjšanjem železniških nezgod. Isto velja za denar, izdan za strokovne šole, instruktorske in za izvežbanje železniškega naraščaja.

K zmanjšanju nezgod bo zelo pripomogla sprememba dosedanjega, skoro v vseh državah vpeljanega sistema preiskave nezgod. Skoro vse države danes smatrajo za edino pravilno, da vodi preiskave o nezgodah izključno le železniška uprava, sodnija pa se pritegne k preiskavi le tedaj, če je bila nezgoda posledica kakih prestopkov odnosno, če so bile smrtno žrtve. Vse te preiskave se vodijo enostransko v tem pravcu, da se po možnosti razbremeni železniška uprava kot taka. Nekatere države so v zadnjem času vpeljele drug sistem, in sicer, da vodijo vse preiskave mešane komisije iz zastopnikov železniške uprave in zastopnikov uslužbenega osobja. Smatramo ta sistem za edino pravilen, ki bo, kjer se bo uvedel, tudi doprinesel k zmanjšanju nezgod.

Končno je potrebno posvetiti pažnjo tudi problemu statistik železniških nezgod. Doslej se skoro povsod vodijo statistike skupno za prometne kot delovne nezgode in sploh ne obstoja nikak internacionalni urad, ki bi se pečal z zbiranjem in primerjavo teh statistik.

Poročevalec je končno apeliral na vsa železniška podjetja, da naj vprašanje nezgod ne obravnavajo samo enostransko stališča rentabilnosti podjetja kot takega, marveč naj smatrajo problem nezgod za važen iz splošnega državnega stališča, iz stališča uslužbenega osobja, industrije ter občinstva sploh.

Prinesli smo izveček iz tega referata s. Bidegaray, ker je važen tudi za naše razmere. Tudi pri nas se spopolnjevanju varnostnih naprav, službenih predpisov (le malo jih je v slovenskem jeziku), šolanju osobja, točnemu izvajanju osemurnega delavnika ne posveča tolika pažnja, kakor bi bilo potrebno. Vprašanje, ki se je obravnavalo na mednarodni železničarski konferenci v Madridu, se mora z vso pažnjo začeti obravnavati tudi pri nas ter svetujemo železniški upravi, da čimprej vpelje za preiskavo pri nezgodah mešane komisije, istočasno pa strogo pazi na to, da se osemurnik ne bo nikjer kršil, ves naraščaj pa da se bo res strokovno izobraževal.

Ukinjenje nočnih doklad.

Z novim budžetskim letom so železničarji doživeli zopet eno iznenađenje. Po treh letih obstoja pravilnika sporednih prinaladnosti je ministrstvo saobračaja vprašalo glav-

no kontrolo za tolmačenje, komu pripadajo nočne doklade.

In glavna kontrola je marca meseca izdala sledeče rešenje:

Mrtvec.

»Prosveta«, delavski dnevnik, glasilo Slovenske Narodne Podporne Jednote v Chicagu, Amerika, je priobčilo zanimivo povestico, ki jo tudi mi tukaj prinašamo.

V poletju 1950 je neki advokat sedel s svojim prijateljem pri čaši vina ter trl orehe. Stvar se godi v Londonu. Advokat je pričel:

Ko sem nedavno prelistaval akte mojega očeta, sem našel ta-le časopisni izrezek, ki je datiran: 19. decembra 1930. Čuden dokument. Ako želiš, ti ga prečitam.

»Prosim,« odvrne prijatelj. Advokat je pričel:

Pred londonskim policijskim sodiščem je včeraj izzval veliko senzacijo borno opravljen, sicer pa dostojen človek, ko je prosil sodišče za svet. Razgovor se je vršil dobesedno takole:

»Smem li vaši milosti postaviti eno vprašanje.«

»Da, ako bom mogel odgovoriti.«

»Hotel bi samo to vedeti, če sem živ, ali ne.«

»Ne govorite neumnosti.«

»Jaz mislim popolnoma resno, vaša milost. Za mene je jako važno,

da vem baš to; jaz sem namreč ko-vač po poklicu.«

»Ali ste pri zdravi pameti, ali ne?«

»Popolnoma pri pameti, vaša milost.«

»Kako potem morete postaviti vprašanje?«

»Brezposeln sem, vaša milost.«

»Kakšne zveze pa ima to z vašim vprašanjem?«

»Dovolite, vaša milost, da pojasnim. Dva meseca sta že potekla, kar sem brezposeln, a to ne po moji krivdi. Vaša milost je gotovo že čula, da je stotisoče ljudi v enakem položaju.«

»Dobro, nadaljujte.«

»Nisem član nobene organizacije. Vaši milosti je gotovo znano, da moj stan nima svoje organizacije?«

»Da, da.«

»Vaša milost, tri tedne sem že popolnoma brez vsakih sredstev. Poskusil sem vse mogoče, da bi našel posel, a vse zaman.«

»Ste se li obrnili do ubožnega urada vašega okraja?«

»Da, vaša milost, ali urad ne more več dati nobenih podpor.«

»Ali nimate sorodnikov, ali pri-

jatelj, ki bi vam mogli pomagati?«

»Polovica njih se nahaja v enakem položaju kot jaz, vaša milost, od ostalih sem pa itak že vse izvabil.«

»Kaj ste?«

»Izvabil sem iz njih vse, česar nisom neobhodno potrebovali.«

»Imate li ženo in otroke?«

»Ne, vaša milost. To je ravno ena izmed zaprek, zaradi katere sem vedno zadnji na vrsti.«

»Seveda, seveda, ali končno obstoja varstvo brezdomincev, vi imate pravico...«

»Vaša milost, bil sem v dveh azilih, toda sinoči so nas odslovili dvanaest, ker ni bilo več prostora. Vaša milost, lačen sem. Mar jaz nisem upravičen za delo?«

»Samo v ubožnem domu.«

»Povedal sem že, sir, da sinoči nisem mogel nikjer pod streho. Mar ne bi mogli kakega človeka prisiliti, da bi mi dal posla?«

»Težko.«

»Vaša milost, jaz sem silno gladen. Ali mi morete dovoliti, da prosim po ulicah?«

»Ne, tega ne morem. Dobro veste, da to ne gre.«

»Ali bi morda smel krasti, vaša milost?«

»Vi samo po nepotrebnem zadržujete sodišče.«

»Vaša milost, to kar govorim, je bridka resnica. Jaz dobesedno umiram gladi. Ali mi morda dovolite, da prodam suknjič in hlače — pri tem je odpel suknjič in prikazale so se gole grudi — nič drugega nimam, da bi...«

»Ni vam dovoljeno, da se kretate nedostojno oblečeni in jaz nikakor ne smem dopustiti, da se zakon krši.«

»Potem pa morda vsaj dobim dovoljenje, da smem prenočevati pod milim nebom, ne da bi me odvedli v zapor radi potepuštva?«

»Enkrat za vselej vam povem, da kaj takega nikdar ne morem dovoliti.«

»Kaj naj torej počnem, sir? Jaz govorim resnico. Ne mislim delati proti zakonu. Mogoče pa mi morete povedati, kako naj živim brez jedila?«

»To bi jaz rad vedel.«

»Potem Vas pa vprašam, sir, ali sem po mišljenju zakona vobče živ?«

»V prvem odstavku čl. 55 pravilnika sporednih prinaldnosti je v principu priznana pravica na nočno doklado prometnemu, skladiščnemu, postajnemu in strojnemu osoblju. Koliko znaša ta doklada za posamezne uslužbence, pa je razvidno iz razpredelnice. V razpredelnici pa je določena tarifa le za prometno in strojno osoblje; medtem ko se skladiščno in postajno osoblje ne omenja.

Vsled tega se doklada za nočno delo lahko izplačuje le prometnemu in strojnemu osoblju, a za skladiščno in postajno osoblje bo to mogoče šele takrat, ko se spopolni seznam s predmetnimi postavkami i za to osoblje.

Na pojasnilo, da uslužbenci, ki prejemajo kilometražo po čl. 51 pravilnika, ne morejo ob enem prejemati tudi nočne doklade, ampak ali eno ali drugo, nima glavna kontrola ničesar pripomniti.

Direkcija je na osnovi gornjega tolmačenja izdala sledeči odlok:

»Na osnovi citiranega rešenja glavne kontrole se priznajo od 25. II. 1930 dalje nočne doklade samo šefom edinic, njih namestnikom, prometnim uradnikom in zvančnikom, voznemu, premikalnemu in kretniškem osoblju, kakor tudi dnevničarjem odn. delavcem, kadar vrše službo navedenih uslužbencev ter imajo predpisane izpite.

Opozorjamo izrecno, da osebe istočasno ne more prejemati dvojnih doklad (nočnih doklad in kilometražo).

Edinice pa morajo brezpogojno še nadalje voditi evidenco o vseh izvršenih nočnih službah, tudi onih, ki za enkrat ne pridejo v poštev za izplačilo.

Moramo priznati, da je to umetnost posebne vrste. Tri leta se redno izplačuje nočne doklade vsemu osoblju, po treh letih pa se pride na to, da v tabeli manjka besedica: »postajno in skladiščno osoblje« ter se temu osoblju doklade ukine.

Velik del osoblja je sedaj analogno prizadet kakor vlakospremno osoblje povodom uveljavljanja pravilnika sporednih prinaldnosti, ko ni dobilo kilometražo za premik, ki temu osoblju po vsaki zdravi pameti pripada, le iz razloga, ker je v čl. 50 pravilnika pomotoma izostal tozadeven pasus. Nešteto intervencij smo izvršili tozadevno, generalni direktor, načelnik saobračajnega odelenja v gener. direkciji in ostali merodajni faktorji so priznali upravičenost zahteve vlakospremnega osoblja, obljubili korekture, a te obljube sedaj že četrto leto čakajo na izpolnitev.

Ker gotovo tudi direkcije uvidevajo nesmiselnost takega stališča, da bi se osoblju, ki po službeni dolžnosti mora vršiti redno nočno službo in ne prejema poleg plače nika-ke druge odškodnine, ne plačale nočne doklade, pričakujemo, da se bode ukrenilo vse, da novi pravilnik sporednih prinaldnosti, seveda primerno izpopolnjen, čimprej stopi v veljavo.

Spopolnajte prazna mesta pri prometu s progovnimi delavci!

Že večkrat je naš savez opozoril merodajna mesta na zapostavljanje progovnih delavcev, ki so na železnici danes najslabše plačani, istočasno pa imajo tudi zelo slabo, naporno delo; izpostavljeni so vsem vremenskim nepravilnostim, najprvo so na vrsti pri redukcijah in znižanju plač, nimajo pa nikakega izgleda na boljšo bodočnost. Vedno naj vihte kramp in lopato, od leta do leta, da gredo po 30, ali 40. letih vsi izčrpani in bolni zopet kot progovni delavci iz železnice. Na postaje in v skladišču pa se stalno vsako leto sprejema gotovo število novih delavcev, ki po par letih pridejo na preji k premikačem, kretnikom, zaviračem in tako polagoma k nastavitvi. Smatramo, da so s tem progovni delavci zapostavljeni, ker jim ni dana možnost, da bi prišli k prometu, na postajo kot postajni ali skladiščni delavci in tako s časoma do nastavitve. Že zakon kot tak navaja, da se ima pri spopolnjevanju praznih mest v prvi vrsti upoštevati one, ki so že na železnici, ki že imajo nekoliko strokovne izobrazbe in šele ako takih ni, naj se sprejema novince. Res je, da se za premikača nastavi skladiščnega delavca, torej že iz vrst železničarjev. Vendar se tu ne sme zaključiti ta vrstni red, marveč se mora dati tudi progovnim delavcem možnost, da pridejo na prosta mesta skladiščnih in postajnih delavcev in sicer v prvi vrsti

in šele, če na ta mesta ne reflektira noben progovni delavec, naj se sprejema nove delavce.

Naš savez je poslal tozadevno ljubljanski direkciji posebno vlogo sledeče vsebine:

Direkcija državnih železnic
Ljubljana.

Spoštovani gospod direktor!

Podpisani savez se obrača do Vas s prošnjo, da bi odredili saobračajno-komercialnemu odeljenju, da naj se na izpraznjena mesta pri prometu (na postajah in v skladiščih) sprejema v prvi vrsti one progovne delavce, ki so že v službi na železnici, sposobni za eksekutivno službo in ki že priiti k prometu.

Progovni delavec danes nima nikakega izgleda za kako napredovanje, zaradi pomanjkanja kreditov ne more napredovati v urni plači, nima pa tudi izgleda, da bi bil nastavljen, čeprav ima primerno šolsko izobrazbo in bi si rad ustvaril eksistenco s tem, da bi prišel do stalnosti in nastavitve. Pri sedanjem načinu, ko se sprejema na postaje in v skladišča delavce popolnoma na novo, so progovni delavci zapostavljeni, zlasti če so že par let na železnici, ker jih oni delavci, ki je bil na novo sprejet, tekmo par let prehiteli in je nastavljen. Sigurno bo tudi v interesu državne prometne naprave, če pridejo v postajno službo, iz katere se rekrutirajo zavirači, premikači, kretniki itd., taki delavci, ki so že par let na železnici pri progovni službi in imajo vsled tega že vse osnovne pojme o železniški službi.

Na osnovi prednavedenega prosimo, da bi direkcija izdala postajnim načelnikom navodilo, da naj pri sprejemu delavcev na prosta mesta v prvem redu upoštevajo one progovne delavce, ki bi se prijavili za prestop k prometu.

Izplačevanje hranarine koncem meseca.

Vsem železničarjem je znano, koliko let se že naš savez bori, da bi se za izplačilo hranarine zopet uvedel prejšnji sistem, to je, da bi se hranarina delavcem izplačevala zajedno s plačo koncem meseca. Na vseh oblastnih skupščinah smo prejeli ta sklep, vendar leto za leto smo čakali zastoj, da se bo izvedel. Leto za letom je bil ta sklep v Beogradu črtan.

Lansko leto so naši zastopniki v upravnem odboru bol. fonda v Ljub-

ljani sklenili, da se začne izplačevati hranarina zajedno s plačo, vendar je ta sklep moral čakati na odobritev višjih instanc.

Te dni pa je dobil naš savez potom direkcije sledeči odgovor:

Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije
centrala Ljubljana.

K Vaši vlogi MDO-1017 od 17. marca 1930.

Postopka nakazovanja in izplačevanja hranarine po analogiji čl. 73 pravilnika o poslovanju oddelkov za računovodstvo in finance pri generalni in obl. direkcijah drž. železnic. Centralna uprava hum. fonda v Beogradu z rešenjem 494-30 po dopisu generalne direkcije drž. žel. št. 33547-30 ni osvojila.

O izplačevanju urnine delavcem za čas ambulantnega zdravljenja prejmete posebno obvestilo.

Direktor: Dr. Borko I. r.

Torej z izplačilom hranarine pravega v mesecu zopet ni nič, ker

centralna uprava humanitarnih fondov v Beogradu našega sklepa ni osvojila. Delavci, ki ste organizirani pri zvezarjih, kaj pravite na to? Ali boste zahtevali od Vaše organizacije pojasnilo?

Izplačilo diferenc delavstvu.

To vprašanje danes, poleg vprašanja, kaj je z delavskim pravilnikom, najbolj zanima delavstvo. Kjer prideta dva delavca skupaj, se bo sigurno začel pogovor o diferencah in nato seveda kritika čez organizacijo, ki nič ne dela.

Kritika organizacij je tu popolnoma odveč, ker je organizacija podvzela vse, da se difference izplačajo ter bo še opetovano intervenirala, da delavci pridejo do svojega denarja.

Neka organizacija, ki je bila pretekli mesec v Beogradu, je prinesla odgovor, da se difference ne more izplačati, ker je že vse monopolsko posojilo porabljeno. Ugotavljamo, da ta izgovor ne drži in da monopolsko posojilo še ni v celoti porabljeno ter bi vsled tega apelirali tudi na ljubljansko železniško direkcijo, da ugotovi pri posameznih oddelkih, koliko kreditov, odobrenih iz monopolskega posojila, je še neizrabljenih ter da predloži ministrstvu saobračaja, da sme te neizrabljene kredite takoj porabiti za delno izplačilo difference.

V zvezi s tem izplačilom diferenc citiramo tudi izveček iz uradne izjave ministrstva financ, podane povodom debate o stabilizaciji dinarja, v kateri ministrstvo izjavlja:

Dalje ne odgovarja resnici vest o neplačevanju poedinih državnih obvez. Vse državne obveze iz prejšnjih let, so izplačane, v kolikor pa obstojajo še obveze, izvirajo edino iz dejstva, da te obveze niso še definitivno likvidirane v administrativno-pravnem pogledu in pripravljene za izplačilo. Ponovno je treba naglasiti, da ni finanč-



To je prava Kolinska cikorija!

nega zadržka za izplačilo teh obveznosti, ki bodo tudi takoj izplačane, čim bodo končani potrebni administrativni posli. Dalje je treba v zvezi s tem naglasiti, da je dosedanje stanje financ ter stanje dolgov in terjatev znano vsem faktorjem v državi in v inozemstvu. To stanje je v vsakem pogledu povoljno.

Tudi iz te uradne izjave je razvidno, da ne primanjkuje finančnih sredstev. Ker pa so končani tudi vsi administrativni posli radi izplačila diferenc, je sedaj naloga finančnega ministrstva, da v smislu svoje lastne izjave takoj odredi izplačilo diferenc.

Naš savez je zaprosil centralo URSS-a v Beogradu, da tozadevno izvede intervencijo pri finančnem ministru, da bodo tudi delavci končnoveljavno že enkrat prišli do pred 6 leti zasluženega denarja.

Obleke in klobuke kemično čisti, barva, plisira in lika tovarna Jos. Reich.

Spremenite sistem šolanja!

V eni zadnjih številčk smo opozorili upravo na dejstvo, da primanjkuje praktično izvežbanega osoblja in da se vežbanju osoblja ne posveča zadostna pažnja ter da je v interesu boljšega razvijanja službe in varnosti prometa spremeniti sistem šolanja.

V posameznih postajah se opaža delna sprememba, vendar moramo konstatirati, da se naše predloge ni pravilno razumelo. Ni zadosti, da se delavca gotov čas zaposli pri praktičnem delu, da bo s tem že zadobil potrebno strokovno izobrazbo, marveč potreba je paziti, kako se ga zaposli in komu se ga dodeli. Vzglede, kako se osoblje nepravilno vežba, navajamo le postajo Ljubljana glav. kolodvor. Tu se dodeli delavca k premikalni skupini in sicer danes k temu nadpremikaču, prihodnje turo zopet k drugemu in tako dalje, da obrede vseh devet skupin in nato začne zopet od kraja. Sigurno je, da se na ta način ne more naučiti ni-

česar, ker radovedni smo, koliko bi se koncem leta naučil učenec v ljudski šoli v Ljubljani, ako bi se ga vsak dan poslalo v drugo šolo in bi tako sicer res celo leto obiskoval isti razred, vendar na kakih 15 šolah ter smo sigurni, da bo koncem leta bolj zmešan, kakor je bil v začetku ter bo sigurno padel. Isto je pri vežbanju premikača. Nadpremikač in skupina je čez glavo obremenjena s svojim delom in se dotični dan, ko je novinec za en dan pri njej, za njega ne more brigati ter ga pusti, da se pač sam zanima za delo. Drugi dan pri drugi skupini je isto.

Ta način šolanja je brezpogojno opustiti in smatramo za edino pravilen način šolanja ta, da se novinec za stalno skozi cel mesec dodeli k eni skupini in enemu nadpremikaču, ki za njega odgovarja in kateri naj tudi poroča načelniku, kako napreduje ta novinec in kdaj gre lahko k izpitu.

Kdo hoče službeno obleko . . .

Nastavljenecem je še dobro znano iz prejšnjih let, ko so imeli dobiti službeno obleko v naravi, kako so čakali mesece in mesece, prišla je zima in še niso dobili letne obleke, ki je tako zapadla.

Zadnje leto, predno so se uvedli pavšali, so železničarji zahtevali podelitev zaostale obleke, pa je večinom niso dobili, češ, da je obleke zmanjkalo ter da jo dobe v prvi vrsti (v kolikor bo zaloga zadoščala)

Železničarjem v Sloveniji!

Obleka se nikjer toliko ne kviri, zmečka, zamaže, kakor na potovanju. Človek pride čestokrat v položaj, ko ne ve, kam bi se obrnil, da bi se obleko zopet popravilo in zlikalo. Da v bodoče ne bode v skrbeh za Vašo garderobo, se poslužite prilike, ki jo Vam nudi **Wallet Express** v Ljubljani, da Vam obleko zlika za 18 Din, na željo kemično očisti, pošije in obrne, da zgleda kot nova.

Vsem železničarjem in drugim potnikom polagamo pažnjo na v tej številki našega lista priobčeni inserat tvrdke **Wallet Express**, Ljubljana.

oni uslužbenci, ki so v eksekutivni službi. Res malokateri so obleko dobili, ker jo je zmanjkalo.

Z začudenjem pa so ti uslužbenci sedaj čitali na oglasnih deskah sledeči uradni poziv:

»Generalna direkcija državnih železnic v Beogradu ima na razpolago še gotovo količino letne službene obleke; vsi oni uslužbenci, ki prejemajo redno pomoč za službeno obleko in si isto žele naročiti, naj se zgleda do 20. maja pri g. . . . Letna službena obleka se bo izdajala uslužbencem po nabavni ceni in se jim bo ta vred-

Železnato vino

lekarne
Dr. G. PICCOLI-ja
v Ljubljani, krepča oslabele, malokrvne odrasle in otroke.

OGLEJTE SI

bogato zalogo vseh vrst kuhinjske posode, razne svetiljke za železničarje in še drugo v to svrhu spadajoče blago, pri tvrdki

Stanko Florjančič

Ljubljana, Sv. Petra cesta 35
Točna in solidna postrežba!

nost odtegnila od letošnje pomoči za službeno obleko.

Železničarji s svojo pametjo ne morejo rešiti te čudne uganke, kako, da pred leti službene obleke, ki jim je po predpisih pristojala brezplačno, niso mogli dobiti, ker je ni bilo več v zalogi, sedaj pa kar na-

enkrat uprava ponuja »službeno obleko« uslužbencem na prodaj kot kak trgovec.

Smatramo za edino pravilno in pravično, da se ta obleka brezplačno podeli onim, ki je kljub dejstvu, da jim je brezplačna obleka pripadala, niso dobili.

Kaj je z mariborskim železničarskim podpornim društvom?

Eno leto je že preteklo od razpusta mariborskega podpornega društva in od uveljavljanja komisarijata in v tej dobi se je pri društvu že marsikaj zamudilo. Čudno je, da do danes še ni rešen vložen priziv, še bolj čudno pa so govorice, ki so se začele v sredo razširjati po Mariboru radi usode tega društva.

V Maribor je prišel višji uradnik direkcije ter se je baje informiral pri posameznih članih komisarijata, kako so približno razdeljeni člani podpornega društva po organizacijski pripadnosti. Ko teh podatkov ni dobil, je napravil enemu članu komisarijata omenil, da je že sestavljen novi odbor, ki ga bo ban imenoval ter je imel pri sebi listo, kjer je bil g. Tumpej kot predsednik, g. Sila kot tajnik in tako dalje so bili navedeni ostali odborniki, seveda iz vrst zve-

zarjev. S to listo se baje strinja tudi ljubljanski železniški direktor.

Ta poročila so se v sredo razširila v Mariboru in seveda izzvala v najširših železničarskih krogih nepotrebne debate, razburjenja ter začudenja, kako more priti do imenovanja zvezarskega odbora in izročitve društva brez volje oziroma proti volji članstva v roke gotovih ljudi.

Dolžnost merodajnih oblasti, ki so odredile razpust pred enim letom je, da končno preštudirajo revizijska poročila in se na podlagi teh prepričajo o pravičnem poslovanju društva ter zopet vpostavijo prejšnje stanje. O upravi in delovanju podpornega društva mora odločevati članstvo, pa čeprav to ne ugaja gotovim osebam, ki bi k temu društvu rade pristavile svoj lonček.

zacijski uradniški aparat in je v njem deloval do svoje smrti. Preminul je dne 6. V. 1930.

Sodrug Lill se je vse svoje življenje udeleževal kot urednik delavskih glasil in je bil zadnjih 24 let neprekinjeno glavni urednik glasila »Svoboda« avstrijske organizacije »Eisenbahner«-ja. Njegov moto je bil: »Biti človek, se pravi, biti lovec« in v tem smislu je skozi četrto stoletje učil in spodbujal železničarje, navajal jih v organizacijo, na delo v organizaciji in na borbo za zboljšanje položaja. Ob njegovem grobu (preminul je 15. maja) žaluje ne samo železničarska organizacija, marveč vse organizirano delavstvo Avstrije.

Spomin teh vzornih in odločnih borcev za delavske pravice bo živel med nami in naj tudi nas dnevno vzpodbuja in opozarja na naše dolžnosti — na vztrajno in požrtvovalno delo.

Razno.

Desetletnica S. K. »Svoboda« v Ljubljani.

Dne 8. in 9. junija 1930 proslavi športni klub »Svoboda« 10 letnico svojega obstoja. Proslave se udeležijo delavski športni klub »Red Star« iz Avstrije, delavski športni klub »Hajduk« iz Sarajeva, »Olimp« iz Celja, »Amater« iz Trbovelj, »Primorje«, »Grafika« iz Ljubljane.

V nedeljo, 8. junija dopoldne so tekme na igrišču S. K. »Ilirija«:

a) S. K. »Svoboda« II : »Amater« Trbovlje.

b) S. K. »Grafika« : S. K. »Olimp«, Celje.

Popoldne koncert delavske godbe »Zarja«. Nato tekme:

c) A. S. K. »Primorje« : R. S. K. »Hajduk«, Sarajevo;

d) S. K. »Svoboda« : »Red Star« (Avstrija).

V ponedeljek, 9. junija dopoldne: premaganca tekem A : B od nedelje; zmagovalca tekem A : B od nedelje.

Popoldne: premaganca tekem C : D od nedelje; zmagovalca tekem C : D od nedelje.

Ker je obenem v Ljubljani velesojem in s tem polovična vožnja, pridite sodrug in

sodružice na to 10 letnico S. K. »Svobode«. Takoj napišite dopisnico na naslov: S. K. »Svoboda«, Ljubljana, poštni predal 280 (Delavska zbornica) ter sporočite, da se udeležite proslave. S. K. »Svoboda« Vam takoj preskrbi velesojemsko legitimacijo za znižano ceno, s katero imate tudi polovično vožnjo. Tako bo Vaš binkoštni izlet zabaven in poučljiv. Videli boste velesojem in udeležili se boste proslave 10 letnice S. K. »Svobode«.

S. K. »Svoboda«, Ljubljana.

Redni občni zbor Cankarjeve družbe se vrši dne 18. junija t. l. ob 8. uri zvečer v Ljubljani v prostorih Stokovne komisije. Dnevni red: 1. Poročilo odbora, 2. poročila nadzorstva, 3. sklepanje o računskem zaključku za l. 1929, 4. sklepanje o proračunu za l. 1930, 5. določitev članarine za l. 1930, 6. sklepanje o knjižnem programu za l. 1930, 7. razno.

Podružnica Maribor I naznanja, da je dne 7. maja t. l. umrl naš dolgoletni zavedni član, sodrug

Gabriel Jakob

mizar v delavnici drž. žel. Maribor. Bodi mu zemljica lahka!

ZAHVALA.

Podpisani se tem potom zahvaljuje vsem sodrugom in prijateljem podružnice Maribor I za sprejeto podporo v iznosu Din 524.50.

Varjačič Mijo, miloščinar Maribor.

Gospodarska poslovalnica železničarskega obojja.

Ker se je v praksi v mariborskem oddaljšku uvidelo, da stranke prihajajo v trgovino največ proti večeru, smo sklenili delovni čas spremeniti v toliko, da bo v času od 1. junija do 1. septembra trgovina v Mariboru na Aleksandrovi cesti št. 45 odprta popoldne od 15. do 19. ure (torej od treh do sedmih zvečer).

Opozarjamo na to vse železničarje v Mariboru in v bližnji okolici.

Gospodarska poslovalnica oddaljške Maribor.

Rudolf Weigl. Franc Lill.

Dva izmed najstarejših železničarskih borcev sta začetkom maja preminula. Kdo izmed starejših sodrugov ni poznal imen Weigl, Lill?

Sodrug Weigl je stal v vrstah organiziranega delavstva, odkar je zapustil šolo. Izučeni klepar je prišel k železnici kot skladiščni delavec in v kratkem je prišel do položaja vlakovodje. Prva njegova naloga je bila organizirati dotlej neorganizirane vlakovpremnike, kar je s pomočjo sodrugov

Wintersberger, Draxler, Beringer in Beer tudi izvršil. Ko se je prvič volil odbor za zavarovanje proti nezgodam, je že bil voljen v ta odbor. Pomagal pa je pri delu tudi izven organizacije in leta 1892 je bil eden glavnih organizatorjev velike tramvajske stavke, ki je bila za tedanje čase nekaj nezaslišane. V službi je zgubil levo oko ter je moral vsled tega zapustiti železniško službo in je nastopil tajniško mesto v organizaciji. Leta 1902 je vstopil v organi-

Lekarna Trnkoczy / Ljubljana / Mestni trg štev. 4

Zdravila

Poštni ček. rač. 10.755

na recepte vseh bolniških blagajn.

Telefon štev. 2186

Doxa 300 Din Omega 450 Din

PRECIZNE URE

Schaffhausen, Omega, Doxa itd. dobite najceneje pri urarju

L. VILHAR, Ljubljana, Sv. Petra cesta št. 36.

Železničarji!

Kupujte pri tvrdkah ki inserirajo v našem listu!

Pokopališka vrtinarija

Pavel Šimenc

Ljubljana, Sv. Križ

Oskrbovanje družinskih grobnic in grobov celo leto.

Cvetličarna Sv. Petra cesta 33

Vedno sveže cvetje, izdelava suhih in svežih vencev.

Dekoracija dvoran.

Železničarjem!

Priporoča se bufet pri Sv. Križu

Vedno sveže pivo, pristna štajerska vina in mrzla jedila. Za obilen obisk se priporoča

Ana Trotošek

Pol življenja

je tečna in okusna hrana. Zato uživajte vedno le testenine



Dobijo se povsod!

Sveže meso debelo slanino mesne izdelke perutnino konzerve

kupite najboljše in najcenejše pri

FR. SLAMIČ-U, VELEMESARIJA

LJUBLJANA, GOSPOSVETSKA CESTA 6

Obiščite na velesojmu moj paviljon, v katerem se na najmodernejši način izdelujejo pred Vašimi očmi izborne hrenovke!

ŠIVALNI STROJI

izborna konstrukcija in elegantna izvršitev iz lastne tovarne. 15 letna garancija. Vezanje se poučuje pri nakupu brezplačno.

Pisalni stroji, Adler.

Kolesa iz prvih tovarn. Dürkopp, Styria-Kayser, Nero.

Pletilni stroji vedno v zalogi. Posamezni deli koles in šivalnih strojev.

IVAN JAX IN SIN

LJUBLJANA

GOSPOSVETSKA CESTA ŠT. 2

Daje se tudi na obroke! Ceniki franco in zastoj!



Železničarjem

se priporoča

Fran Iglič,

krojaški atelje in specialna izdelava uniform za železničarje

Ljubljana, Pražakova 10

v bližini Gospodarske poslovalnice.

Parketne deščice Trstje za strope

„BAKULA“ za strope in stene.

„Bakula“ nadomestuje vsako opažbo stropov in sten z deskami in trstjem. Velik prihranek na denarju in delu.

Strešno lepenko in lesni cement dobavlja v vsaki množini

JOS. R. PUH, Ljubljana, Gradaška ulica št. 22. Telefon int. 2513

Svetujemo Vam

Puch kolesa

Najstarejša in najboljše znamka! Dobi se po ugodni ceni in tudi na obroke pri tvrdki

Ign. Vok, Ljubljana

Tavčarjeva ul. 7. - Podružnica: Novo mesto

Točijo se v hotelu

„LOYD“

Ljubljana, Sv. Petra c. 7

zajamčeno pristna dalmatinska vina iz lastnih vinogradov iz otoka Prvič, Šepurine, Roko Vlahov. Opolo, črno in belo liter po 12 Din, čez ulico 1 D ceneje.

Uniforme

pelerine in dežne plašče za železničarje nudi po najnižjih cenah tvrdka

Drago Schwab

Ljubljana, Dvorni trg 3

Zaloga vsakovrstnih oblek, površnikov i. t. d. Najmodernejši vzorci angleškega in češkega blaga vedno v zalogi, katero se oddaja v poljubnih množinah (na metre).



Kipi, reliefi, ornamenti, cerkevna in stavbna dela, umetni kamen, okvirji, mauzoleji, grobnice, nagrobni, javni spomeniki, ograjice, vaze, uklesavanje in zlatenje napisov, porcelanske slike, svetiljke, poprave itd.

FRANJO KUNOVAR, LJUBLJANA

POKOPALIŠČE SV. KRIŽ

kamnoseško-kiparsko podjetje

Naznanilo otvoritve nove lekarne!

Javljam cenjeni javnosti v mestu in okolici, da sem otvoril na Dunajski cesti št. 41, tel. 3141 nasproti Sv. Krištofa

SVOJO LEKARNO

s kemično farmacevtskim laboratorijem. Izdajam na recepte vseh bolniških blagajn.

Dr. Stanko Kmet

ŠTAMPILJE

društvene znake, emajlirane tablice itd. dobavlja točno in najceneje tvrdka

T. RABIČ, LJUBLJANA

KOLODVORSKA ULICA ŠT. 26