



Štev. 4. Leto 6.
Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

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

Oblastna skupščina bolniškega fonda v Ljubljani.

Vršila se je 15. februarja in je bila slabo obiskana — vsaj za naše razmere slabo. Navzočih je namreč bilo skupaj 67, t. j. 41 izvoljenih in 26 imenovanih skupščinarjev. Opravičili so se trije, en izvoljen in dva imenovana skupščinarja.

Iz letnega poročila upravnega odbora je mogoče ugotoviti, da je bil ta odbor v tekočem proračunskem letu v vsakem oziru zelo aktiven; dodatek k poročilu pravi, da je uspelo našim sodrugom po dolgih in trdovratnih borbah — ostale morebiti potrebne ugotovitve naj zavoljo ljubega miru izostanejo! — doseči, da je bil v Mariboru tik pred oblastno skupščino nameščen z ministrskim odlokom št. 1714-1931 g. dr. Majcen Martin za zdravnika-specialista za kirurgijo v Mariboru. Le kdor je pazno zasledoval vse etape tega trdovratnega triletnega boja za namestitev dr. Majcena, bo umel preceniti doseženi uspehi. Prav tako moremo šteti za lep uspeh naših ss. odbor-nikov, da je naposled c. upravni odbor sklenil odobriti namestitev še po enega zobozdravnika v Ljubljani in Mariboru.

K poročilu je govoril s. Bahun, ki je poročilo v glavnem pohvalil, enako tudi delo upravnega odbora, pač pa je napadel upravni odbor zaradi zadeve z izplačevanjem hranarine. Očitno je upravnemu odboru in upravi, da nista na svoječasni napad »Jugoslovanskega železničarja«, čes, da je upravni odbor kriv, da se hranarina ne izplačuje interemistično — hkrati z mezdami ob koncu meseca —, da nista na ta očitek reagirala. S tem je bil ustvarjen videz, kakor da sta omenjeni instituciji odn. korporaciji zakrivila to nesocialnost. S. Cerkvenik je odgovarjal za upravni odbor: upravni odbor je ukrenil vse, kar je bilo v njegovi moči, da bi se hranarina izplačevala interemistično, a kakor je videti iz poročila — str. 15 — je centralni upravni odbor v Beogradu, torej prijatelji in najožji sodelavci gg. okrog slovenskega »Jugoslovanskega železničarja«, na svoji seji dne 11. aprila 1930 a sklep ljubljanskega upravnega odbora razveljavil. Je torej posebne vrste morala in posledica posebne etične vzgoje, če se grehi prijateljev očitajo svojim nasprotnikom.

G. Deržič je skušal z nekaterimi vprašanji, naslovljenimi na upravo bol. fonda, posredno razbremeniti uredništvo »Jugoslovanskega železničarja«, kar mu pa ni uspelo. Menimo, da je oblastna skupščina najdoslednejše obsodila infamijo obrekovalcev. S tem je za naše ss. ta polemika zaključena. Obračun in proračun je bil sprejet po kratki debati, ker so — posebno proračun — temeljito pripravili že člani upravnega odbora in uprava, preden je prišel na skupščino. Obračun za preteklo poslovno dobo (1929-30) je pokazal, da se je izrabil skoraj do 100% (t. j. 99,69%).

Po poročilu oblastnega nadzornega odbora, ki ugotavlja, da je računsko poslovanje uprave bilo brezhibno in da je uprava (pravilno bi bilo: uprava in upravni odbor) fonda skušala tolmačiti zakonske predpise kolikor le mogoče v korist članov, je skupščina soglasno dala upravnemu odboru razrešnico.

Precej ostra in močno živahna debata pa je nastala, ko so prišli na vrsto samostojni predlogi.

Ze pri predlogu Bahun in ss. radi očal in optikov, je g. Deržič skušal poučiti skupščinarje, da takšni predlogi ne spadajo v kompetenco skupščine, marveč da more take predloge reševati upravni odbor sam. S. Bahun je odgovarjal: Na prvi pogled ni videti stvar bogve kako važna, a če kdo stvar intenzivneje ogleda, bo kmalu prišel do sklepa, da je tudi svobodna izbira nabaviteljev očal prepotrebna. G. šef-zdravnik je menil, da morejo nabavljati očale samo diplomirani optiki. Naši sodrugi so na to modificirali na osnovi izjave g. šef-zdravnika predlog in zahtevali, da se o predlogu glasuje, poudarjajoč, da kompetenca upravnega odbora ni in ne more biti nikakšna ovira, da bi kakšnega predloga širši forum, kakor n. pr. oblastna skupščina, ne smel sprejeti ali o njem razpravljati. (Naši ss., ki so zahtevali, da se predlog baš na skupščini sprejme, že vedo, zakaj so to zahtevali!)

Mnogo hujša in ostrejša debata se je vnela pri predlogu za spremembo uredbe in pravilnika. G. Deržič je proti temu predlogu nastopil zelo ofenzivno in oblastno. Pri tem se ni mogel otresti svojega priljubljenega očitka o političnih vplivih, ki kažejo kar po vsaki črki predloga svoje šmentane roge. Te roge je vzel za tarčo in nanje vehementno streljal. Ker jih seveda nikje ni bilo, ni — nič zadel.

Najprej je vprašal, kaj pravi k temu predlogu zastopnik uprave?

G. predsednik mu je odgovoril, da zastopnika uprave ni na skupščini in da ne ve, če je takšno vprašanje sploh oportuno. Mi pa menimo, da je bilo navzočih na skupščini 26 zastopnikov uprave in nam je bilo vprašanje g. Deržiča zelo nerazumljivo.

Potem pa je navajal svoje argumente proti predlogu:

1. Nikakor ne gre, da se vpliv uprave na naš bol. fond izloči. To je nelojalno in nepravilno.

2. Iz predloga je razvidno, da hočemo izenačenje z ostalimi panogami zavarovanja, torej v nekaterih primerih poslabšanje zavarovanja.

3. Avtonomija, kakršno zahtevamo, je nemogoča, ker gre čez vse meje in bi nobena uprava na tako široko kompetenco samouprave ne mogla pristati.

4. Ta predlog diši močno po političnih vplivih, ki zagovarjajo celo unifikacijo vseukupnega zavarovanja; pri tem — bajé — ne mislimo na to, da se naše zavarovanje bistveno razlikuje od ostalega zavarovanja, ker so pri OUZD zavarovani le delavci, nameščenci pa ne. Že svoj čas so agitirali med uslužbenci za istop iz bol. fonda, zdaj se je ta agitacija ubila in ta predlog ustvarja nove možnosti omenjene agitacije.

5. Zahteva, naj se odpravi bužetiranje, je v vsakem stvarnem gospodarstvu nemogoča in absurda.

6. Država je dober plačnik, ostali delodajalci pa v mnogoterih primerih ne. Zato ne smemo nič takšnega delati, kar le od daleč kaže na koncentracijo moči delavskega zavarovanja.

7. Pri tem predlogu gre zgolj za zamenjavo imen posameznih kompetenčnih korporacij, ki v bistvu na stvari ničesar ne spremenijo.

G. predsednik je izjavil, da v predlogu ne vidi nič nezakonitega, da ga bo zato dal na glasovanje, ne glede na to, da so posamezne zahteve v predlogu — nerealne. Poudarjal pa je, da je res nepravilno hoteli izločiti vpliv žel. uprave na bol. fond, ker pošilja žel. uprava v skupščine kot svoje zastopnike tudi le delojemalce!

Naši sodrugi so g. Deržiču kratko jasno in jedrnatno odgovorili:

1. Ne gre za izločenje vpliva žel. uprave na bol. fond, marveč za odpravo anomalije, da je delodajalec hkrati tudi nadzorni organ. Za to imamo ministrstvo socialne politike! Lep kaos bi nastal, če bi hotel biti povsod vsak delodajalec hkrati tudi nadzorni organ.

Tu je napravil g. Deržič medklcik: »Tukaj gre za državo, ki je nekaj drugega nego kakšen navaden delodajalec.«

Na to je predlagatelj takoj reagiral z ugotovitvijo, da so državni rudniki prav tako državne ustanove, ki pa kljub temu ne zahtevajo zase kompetence nadzorne oblasti. (Isto je s tobačnimi tovarnami, arzenali in nešteti drugimi drž. podjetji! Op. uredn.)

Na ugovor g. predsednika je predlagatelj konstatiral, da tudi drugi delodajalci pošiljajo v svoje skupščine svoje uradnike — torej delojemalce — za zastopnike in da ni tukaj važno vprašanje odnosa delojemalca do delodajalca, marveč zaupanje delodajalca do delojemalca in vprašanje, v koliko takšen delodajalec zaupano mu misli skop pravilno vrši. To pa nas kot izvoljene skupščinarje prav nič ne briga. To vprašanje naj rešujejo drugi.

2. Točka g) predloga pobija argument g. Deržiča, ker je prvi pogoj tega predloga, da se ohranijo vsaj vse tiste bonitete žel. zavarovanja, ki jih zavarovanci že sedaj uživajo.

3. Predlog določa mejo avtonomije, t. j. zahteva takšno avtonomijo, ki — glede na sklepe oblastnih uprav — ne sme kršiti v nobenem pogledu uredbe in pravilnika. Ta zahteva je povsem umestna in kdor ni proti zdravim gospodarskim načelom, mora, če je le količkaj dobre volje, delati z vsemi silami za čim širšo samoupravo oblastnih uprav.

4. Unifikacija vsega zavarovanja mora biti končni cilj vsakega — ne politika! — racionalnega gospodarja, ker je povsem drugače mogoče delati z velikim kapitalom, nego z drobnimi denarji partikularističnih uprav tolikih in tolikih bol. fondov. Čeprav bi kdaj izjavljali predlagatelji, da govorimo o tako priljubljeni temi g. Deržiča, politiki, bil pristaja kakšne stranke, ki bi nastopala proti unifikaciji del. zavarovanja, bi četudi sam iz čisto gospodarskih razlogov nastopil za to unifikacijo, ker naposled ne gre motriti to stvar s partikularističnega železniškega, ali če hočete tudi železničarskega stališča. (Ali niso baš pri g. Deržiču močnejši »politični« vplivi, ki se borijo proti unifikaciji, nego gospodarski motivi? Op. uredništva.)

Res je, da pri OUZD nekateri nameščenci niso zavarovani. To pa nas ne sme motiti. Doseči moramo s smotrenim delom in agitacijo obligatno splošno zavarovanje za vse delojemalce. Sicer pa je to še zelo oddaljeno in bi mogli o tej zadevi debatirati 24 ur, ne da bi debato za obe strani zadovoljivo zaključili.

V kolikor pride v poštev agitacija za izstop nameščenecv iz bol. fonda, moramo ugotoviti, da ta agitacija še dolgo ni — odbita! Ta agitacija se še vedno vrši in če smo odkritosrčni, moramo priznati, da naši kolegi, posebno uradniki, po vrsti izjavljajo, da bi koj izstopili iz fonda, če bi le mogli.

5. Zahteva po odpravi bužetiranja ni nesmiselna, marveč je v naravi ustanove, da se vsakršno bužetiranje odpravi, ker regulirajo pač izdatke že dohodki sami in praksa po starih obračunih. Dejstvo, da ne nudi noben bužet v proračunu enake slike kakor jo je nudil kot bužet pred uporabo, dovolj zgovorno pravi, da je že življenje samo vrglo bužetiranje v staro šaro. Nesmiselno je — baš nasprotno! — z bužetom hoteli določiti, koliko članov sme obeti na hripl, koliko jih sme umreti, koliko roditi se itd. Baš te vrste ustanove so po vsem svojem bistvu močno antibužetarne ustanove. Naposled pa že tako dohodki nujno regulirajo izdatke in je tak bužet samo »Pflanzmacherei«.

6. Na to točko je odgovarjal specialno s. Bahun.

7. Ne gre zgolj za zamenjavo imen, marveč za poudarek analogne ureditve administracije in samouprave, kakor jo ima OUZD.

Naposled moramo poudariti še odgovarjajoč g. predsedniku, da niso niti malo nerealni predlogi, ampak da bodo najbrž povsem nerealni misli gg., ki bodo v Beogradu ta predlog v celoti odklonili.

S. Bahun je g. Deržiču ugovarjal:

1. Nerazumljivo mi je, zakaj bi se ministrstvo za socialno politiko, ki nima nikakršnih podjetij in nikakršne upravičenosti do obstoja, če ne vrši nadzorstva nad izvajanjem socialne zakonodaje, odrekalo pravico do nadzorstva nad zavarovanjem 75.000 železničarjev.

2. Kar se tiče trditve, da je država tako zelo dober plačnik, je mnenja, da zaostanki, katere žel. uprava fondu dolguje, ne potrjujejo baš mnenja g. Deržiča.

3. Nestvarna je trditev, da so pri OUZD zavarovani samo fizični delavci. Res je, da so tam zavarovani nameščenci vseh kategorij, torej tudi uradniki.

Po izčrpi debati se je potem predlog — z majhnimi spremembami stilizacije — in z dodatnim predlogom s. Cerkvenika, naj se v bodoči uredbi zahteva pri volitvah v vse korporacije proporcionalni volil-

ni sistem, sprejel s 40 glasovi proti 15 glasovom imenovanih gg. skupščinarjev. Ostali skupščinarji so se glasovanja vzdržali.

Vsi ostali predlogi so se z nebesitvenimi spremembami — v kolikor niso postali neaktualni odn. nepotrebni kakor n. pr. predlog o namestitvi drugega zobozdravnika v Ljubljani in Mariboru ter predlog o namestitvi dr. Majcena v Mariboru — v celoti in gladko brez vsakršne izčrpnije debate sprejeli.

Na izpraznjena mesta dveh namestnikov v nadzornem odboru sta bila izmed izvoljenih skupščinarjev soglasno izvoljena ss. Stard in Skuk, od imenovanih skupščinarjev pa g. Osana s 15 glasovi imenovanih skupščinarjev, g. dr. Senčar je sprejel 6 glasov, gg. Deržič, Rasperger in še nekateri drugi pa po en glas.

Skupščina je bila ob 13. uri zaključena. Tudi ta skupščina je pokazala strnjeno, enotnost in discipliniranost sodrugov, ki jih je naše članstvo poslalo v to važno ustanovo.

Poudarjamo pa letos znova, da so oblastne skupščine s sedanjo kompetenco nedvomno najnerealnejši pojav — samouprave. Enako je tudi z upravnimi odbori, ki nimajo dejansko nobene upravne moči v svojih rokah.

Dolga in naporna bo še pot železničarske strokovne organizacije v boju za resnično samoupravo in unifikacijo socialnega zavarovanja. Mi smo za unifikacijo tega zavarovanja, ker hočemo ustvariti res dobro in moderno socialno zavarovanje in ne vidimo v železničarskem stanu nobenih fizioloških posebnosti, ki bi n. pr. baš pri bolniškem zavarovanju zahtevale neke posebnosti. Glede realnosti naših zahtev pa moramo poudariti, da predstavljajo predlogi, ki smo jih predložili oblastni, ki jih bomo predložili glavni skupščini, komaj prvo in najnižjo stopnico programa socialnega zavarovanja svobodnih strokovnih organizacij vsega sveta.

Z realnostjo je namreč tako:

Včeraj fantom — je danes kruta realnost.

Danes dvomi, te že jutri primejo energično za ušesa kot žive in agilne sile.

Nič drugače ni:

Vsebinska življenja je: večno ustvarjanje, presnavljanje, izpopolnjevanje do popolnosti, ki ji ni ne konca ne kraja, ki ji zaman skušaš najti meje.

—n.—n.

Ali je še v veljavi zakon o zaščiti delavcev?

Začetkom januarja je Ministrstvo socialne politike odredilo volitve delavskih zaupnikov ter smo v železniških delavnicah, kurilnicah in progovnih sekcijah, kjer so bili leta 1928 že izvoljeni zaupniki v smislu zakona o zaščiti delavcev in navodil za volitve delavskih zaupnikov ukrenili vse potrebno, da bi se volitve razpisale in izvršile. Ker se je postavila železniška uprava na stališče, da teh volitev ne more dopustiti, smo se potem Delavskih zbornic obrnili na Ministrstvo socialne politike, ki je na tozadevno intervencijo izdalo rešenje, ki je razvidno iz naslednjega dopisa:

Na našu predstavko, upućeno Ministrstvu Socialne Politike i Narodnog Zdravlja pod Br. 1620/30 od 15. o. m. po pitanju izuzimanja državnih saobraćajnih preduzeća iz Zakona o zaštiti radnika dobili smo odgovor, koji glasi:

»U odgovoru na akt br. 1620/30 od 15. o. m. saopštava se Sekretariatu, da je ovo Ministarstvo po pitanju izuzimanja državnih saobraćajnih preduzeća i Zakona o zaštiti radnika dostavilo Ministarstvo Saobraćaja akt sledeće sadržine:

»U odgovoru na prednji akt Ministarstva je čast izvestiti to Ministarstvo, da Gospodin Ministar Socialne politike i Narodnog Zdravlja nije doneo nikakvo rešenje o izuzimanju državnog saobraćajnog osoblja od zaštite po Zakonu o zaštiti radnika, s obzirom, da za to ne postoji nikakva potreba niti za ovo izuzimanje postoji zakonska mogućnost, pošto se zakon o zaštiti radnika, kao što se to jasno vidi iz § 1 ovoga Zakona, odnosi i na državna saobraćajna preduzeća, te prema tome i na osoblje u ovim preduzećima.

Prema tome moli se Ministarstvo Saobraćaja, da svojim područnim ustanovama izda u ovome pogledu potrebna obaveštenja.

Prednje se dostavlja Sekretariatu na znanje.

Za Centralni Sekretariat
Radničkih Komora
Sekretar.

Iz tega rešenja je jasno razvidno, da velja zakon o zaščiti delavcev tudi za delavce-uslužbence na železnicah, da ti niso bili nikdar izvzeti izpod tega zakona ter da se imajo volitve delavskih zaupnikov izvršiti. Stari zaupniki so prijavili volitve ter je faktično Kr. banska uprava v Ljubljani odredila volitve zaupnikov pri posameznih

železniških edinicah. Sedaj so se pa proti izvedbi volitev postavili posamezni načelniki ter je na pr. načelnik v kurilnici Maribor izdal sledeči službeni razpis:

Razglas.

Danes je bil nabit izven območja kurilnice neki razglas, s katerim se razpisujejo volitve delavskih zaupnikov za nedeljo, dne 22. t. m. Vodstvo kurilnici ni prejelo od strani železniške uprave nobenega dovoljenja, da se smejo volitve vršiti na osnovi zakona o zaščiti delavcev, temveč so iste predvidene z novim pravilnikom o pomožnem osoblju drž. prometnih ustanov, za katere pa niso izšle še nobene tozadevne navedbe.

Volitve zaupnikov v nedeljo, dne 22. t. m. niso dopustne, zato se tudi pod nobenim pogojem ne bodo vršile. Opozarjamo resno vse delavstvo, naj ne naseda izjavam posameznikov, da ne napravi kakršnih nepremišljenih korakov, ki bi ga vodili v nesrečo.

Kurilnica Maribor, 22. II. 1931.

Šef kurilnice:
Ing. Vidic I. r.

Kljub raznim oviram so se delavci držali odlokov Kr. banske uprave kot najvišje instance na teritoriju Dravske banovine in odloka ministra socialne politike ter so zahtevali izvedbo volitev delavskih zaupnikov in s tem seveda izvajanje postojajočih zakonov. Volitve zaupnikov bi se v vseh službenih edinicah izvršile, če ne bi banska uprava iz nam neznanih razlogov v soboto, dne 21. II. izdala brzojavne naloge, s katerimi je volitve delavskih zaupnikov na železnici do nadaljnjega odgodila.

Ne vemo, kakšni motivi so vodili bansko upravo, da je izdala ta odlok, vendar pričakujemo, da bodo merodajni faktorji ukrenili vse potrebno, da se pridobi zakonu o zaščiti delavcev spoštovanje tudi na železnici in da se tudi na železnici izvolijo res pravi delavski zaupniki.

Železničar! Ali si že član saveza železničarjev?

Napravite konec redukcijam.

Od leta 1924 dalje so zlasti na železniških postajah kaj običajen pojav komisije s službenimi taskami in polami papirja, ki določijo stalež osebja in običajno vsaki taki komisiji sledi redukcija osebja in na drugi strani podaljšanje delovnega časa. Vsako leto dobijo šefi službenih edinic nalogo, da stavijo predloge za prihodnji budžet in vedno se jih opozarja na nujno potrebno štedenja in ni čuda, da šefi, zlasti oni, ki žele kake karijere, takim pozivom ustrezajo in sami večkrat predlagajo štednje. Zadnja leta pa se je že udomačila praksa, da se uslužbenca, ki umre, ne nadomesti, ampak »njegovu delo porazdeli med druge«. Precej časa so organizacije uspešno branile osemurnik, opozarjale so železničarje na veliko nevarnost, v katero se spravljajo, ako se polakomnijo kakih nagrad in vrše službo v svojem prostem času ali čmogočavajo izrabo dopusta s tem, da sami nadomestujejo tovariša na dopustu in slično. Žal so bili železniški uslužbenci prenaivni ter so verovali, da jim zakonito zajamčenih pravic in osemurnega delovnika delodajalec ne bo skušal kršiti, marveč da jih bo za uslugo še nagradil. Zgodilo se je ravno nasprotno in iz posameznih odgovorov direktorji jasno izzvenili, da delavstvo lahko vrši daljše turnuse in daljšo službo, ker »itak vrši službo v turnusu 24/24 že dalj časa, kar dokazuje, da ta turnus ni prenaporen«. Redukcije so bile v začetku majhne, ukinil se je tu in tam »radi pomanjkanja nadomestnikov« po eni prosti dan, progovni delavec ni mogel dobiti v jeseni dopusta, v malih postajah, kjer so bili na pr. trije kretniki, se je vpeljala praksa, ko je šel eden na dopust, da sta delala ostala dva na pr. tri tedne službo v turnusu 24/24.

Tem nedolžnim redukcijam pa je sledil že večji udarec. Direktorja je iz svojih evidenc videla, da so na pr. v tej in tej postaji vsi trije kretniki eden za drugim izrabili svoj dopust recimo po 20 dni, torej skupno 60 dni in da so ta čas vršili službo v turnusu 24/24. Kaj je to dokazovalo direktorji? Da je en kretnik odveč ter je enega prestavila v drugo postajo, za dva ostala pa uvedla turnus 24/24, z motivacijo, »da nista ves čas zaposlena in da odgovarja faktilna služba osemurnemu delovniku. Vsi kasnejši protesti in intervencije so bile zaman.

Vlakospremno osebje je imelo turnuse, ki so odgovarjali osemurnemu delovniku, v turnusu proste dneve. Prišla je izvozna sezona, promet se je pojačal in direktorja je osebju zagotovila posebno nagrado, ako v svojem prostem času pelje vlak v Postojno. Dosti vlakospremnikov je delalo za te nagrade. Prihodnje leto nagrad ni bilo več, turnus se je skrajšal, prosti dnevi so izginili, ker je imela direktorja dokaz, da osebje lahko več producira.

V kurilnicah so razkladali premogarij premog. Prišlo je dosti premoga, vozovi so ostali naloženi, v prometu je vozov manjkalo ter je uprava vpeljala posebne premije za razkladanje premoga. Ljudje so garali z

vsemi silami, da so zaslužili nekaj premije in res ni bilo treba sprejeti novih delavcev. Prihodnje leto so bile premije manjše, nazadnje so popolnoma izginile, železniška uprava pa je zahtevala v določenem času isto storitev brez premij, kakor preje za premije.

Tako bi lahko našli nešteto zgledov, ko je osebje nevede vsled kolegijskosti ali pričakujoč posebno nagrado, premijo, akord itd. mudilo upravi dokaz, da se da isto delo izvršiti z manj delavci, odnosno da se more delovni čas podaljšati, vpeljati druge turnuse in s tem prističiti na osebje. Redukcije, ki so sledile v letih 1926 do 1929, so stalež osebja faktilno znižale na minimum, imele so za posledico popolno ukinitve prostih dni, vpeljavo 24/24 urnih turnusov, ne izrabo pristojnih letnih dopustov, ker ni bilo več nadomestnikov na razpolago ter se osebje pri turnusu 24/24 ni več moglo medsebojno nadomestiti.

Redukcije, izvršene koncem leta 1930 in začetkom letošnjega leta, pa presegajo že vse meje. Vsled pomanjkanja kredita se enostavno odredi posameznim postajam, da morajo v enem mesecu prističiti toliko in toliko dnevnic, kar se pravi, da morajo že skrajno zreducirano osebje poslati še na brezplačni dopust, ker pa brez delavcev ne morejo izhajati, morajo ostalim delavcem še podaljšati delovni čas. Tako gre na pr. v eni postaji vsak delavec mesečno 6 dni na brezplačni dopust. Njegov kolega pa naj ta čas vsak dan dela 14 ur, seveda za plačo, ki odgovarja osemurnemu delu. Ni instance, kamor bi mogel ta delavec vložiti tožbo za plačilo čezurnega dela ter je v današnji težki krizi prisiljen, se popolnoma izrabiti in delati dnevno po 14 ur, ali pa iti na cesto.

Železniška uprava si je znala preskrbeti, da Inspekcije dela nima pravice nadzorstva na železnici, zakon o zaščiti delavcev se stalno izigrava ter si v vseh slučajih pomanjkanja kredita pomaga s tem, da prevzame primanjkljaj na ramena delavstva. Uverjeni smo, da bo prej ali slej imel tak postopek tudi za železniško upravo nedogledne posledice, vendar bo takrat že prepozno. Smatramo za svojo dolžnost, da ponovno opozorimo železniško upravo na nepravilen način štedenja, kakor ga ona izvaja, da jo opozorimo na kršenje obstoječih predpisov in na dejstvo, da pride v zelo slabo luč, ako zakone enostransko, in sicer tam, kjer govore o dolžnostih osebja, striktno izvaja, na drugi strani pa, kjer govore o pravicah uslužbencev, ostane pretežna večina neizvršena. — Zadnji čas je, da preneha z vednimi redukcijami in podaljševanjem delovnega časa ter da zopet uvede in spoštuje osemurni delovnik. Železničarje pa pozivamo, da se vsi strnejo v enotno fronto ter pristopijo v svojo bojovno organizacijo »Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije« ter se bori za spoštovanje zakonov, za ohranitev dosedanjih in pridobitev novih pravic.

Zato prosimo, gospod direktor, da izdate saobračajnemu oddelku nalog, da se popravki razmnože v tolikem številu, da bo dobil vsak vlakovodja po en izvod in bo skrbel, da bo njegova skupina izvršila popravke pravočasno. Ker mora saobračajno odeljenje popravke itak razmnožiti za vse postaje, ne bo dosti večjih izdatkov, ako se popravke recimo mesto v 50 izvodih razmnoži v 200 izvodih, odnosno v zadostnem številu. Tako se je preje vedno prakticiralo ter je imelo osebje vse popravke vedno v redu.

Prosimo, gospod direktor, da bi tej predstavi, ki jo stavimo v interesu službe kakor prizadetega osebja, ugodili.

Za prosti dan osebnim skupinam in prtljažniku k brzovlakom 1, 2, 4 in 5.

Direkciji državnih železnic — Ljubljana.
Saobračajno-komercialno odeljenje.

Spoštovani gospod načelnik!

Ker je sedaj tovarni promet zelo zreduciran in je na razpolago dosti izvežbanega osebja, prosimo, da bi se k turnusu osebnih vlakov dodelila še ena skupina 1/2, da bi osebje osebnih vlakov lahko dobilo po en prosti dan v mesecu, katerega sedaj nima v turnusu.

Nadalje prosimo, da bi se dodelilo prtljažnika k brzovlakom 5, 4, 1 in 2 za progo Ljubljana—Zagreb in obratno, ker je pri omenjenih vlakih, posebno pri vlaku 5, vedno dosti prtljage in brzovoza, posebno sedaj v zimskem času je vsaki dan do 70 komadov cvetlic za Rumunijo in razne druge kraje.

Vlakovodja je do Zidanega mosta preobložen z delom, od Zidanega mosta dalje pa mora iti v srednji službeni voz za stroje.

Beograjsko osebje ima pri vseh teh brzovlakih, tudi, ko je pri vlaku samo en službeni voz, dodeljenega prtljažnika.

Periodični izpiti vlakospremnega osebja.
Direkciji državnih železnic — Ljubljana.

Spoštovani gospod direktor!

Z ozirom na izredno slab rezultat periodičnih izpitov vlakovodij postaje Ljubljana, kjer je padlo 43 vlakovodij Maribora in drugih domicilnih postaj, si usojamo Vam, gospod direktor, razložiti vzroke tega neuspeha in Vas ob enem zaprositi, da bi ukrenili potrebne korake, da se dosedanj način izpraševanja osebja ukine in da osebju možnost, da pred nepristransko komisijo dokaže svoje znanje in s tem dokaže, da je gornji rezultat periodičnih izpitov nepravilen.

Za zgled navajamo, da so padli pri izpitu na pr. Medvešek Ivan, Mravljec Božidar, Božič Franc, Simonič Stefan, Lotrič Karol, Svetec Ignac, Uranič Anton, vsi izredno dobro ocenjeni vlakovodje, katerih izkaz kazni ne zaznamuje skoraj nikakih kazni, ki popolnoma obvladajo vse predpise, Medvešek Ivan se n. pr. uporablja stalno kot vlakovodja za dvorne vlake, kar dokazuje, da je v ljubljanski direkciji eden najboljših in najposobnejših vlakovodij. Pri periodičnem izpitu pa je ocenjen z nezadostnim uspehom, kar jasno dokazuje nepravilnost in neregularnost teh izpitov odnosno pobja način izpraševanja kot neodgovarjajoč.

Za letošnje izpite se je osebje izredno pripravilo, šolski uradniki in šefi domicilnih postaj so se izredno potrudili pri šolanju osebja in vsakdo je pričakoval najmanj 90% pozitivnih rezultat, a doseženo je bilo baš nasprotno ter je padlo 70% vlakovodij. Način izpraševanja je skrajno zastarel ter se je celo v šolah opustil že pred desetletji način učenja na pamet ter se povsod uvaja praktično šolanje in praktično izpraševanje, t. j. da vsakdo z lastnimi besedami odgovori na vprašanje ter se n. pr. odgovor točno po knjigi (naučeno na pamet) slabše ocenjuje kakor prost odgovor, ker s tem, da nekdo prosto odgovori, dokaže, da res pravilno razume stvarino in zna nauk tudi praktično izvajati, med tem ko odgovor na pamet tega dokaza ne doprinese.

Gospod Ogrinc na pr. zahteva, da se

mu odgovori na vprašanje glede gotovega člena, ki ima 11 točk, točko za točko dobesedno in če na pr. pri zadnji točki ne pove dobesedno, je že slabo ocenjen. To zamorejo potrditi vsi prizadeti vlakovodje. Zatevta torej znanje predpisov na pamet, da si mu je dobro znano, da vlakovodje na pr. nimajo saobračajnega pravilnika in so ga dobili pred približno 10 meseci za dva meseca na vpogled in so ga potem morali vrniti ter danes niti en vlakovodja v Ljubljani nima tega za službo najvažnejšega predpisa, zahteva pa se od izpraševalnega organa dobesedno vsebino.

Prosimo, gospod direktor, da bi preskrbeli prizadetemu osebju zadoščenja s tem, da bi odredili posebno komisijo treh višjih uradnikov in prometnih šefov, ki naj bi vse padle vlakovodje izprašala ter smo uverjeni, da bo rezultat tega izpita, ako se bo zahtevalo obvladovanje stvarine praktično, popolnoma pozitiven.

Za bodoče prosimo, da bi odredili, da izvršuje periodične izpite vsaj komisija dveh uradnikov in sicer poleg direkcijskega organa še pristojni šef prometne službe.

To vlogo predlagamo, gospod direktor, v interesu službe in uslužbenecv samih, kateri so se v preteklem letu izredno potrudili, da vrše službo res vestno v korist državnih prometnih naprav ter prosimo, da bi tej vlogi posvetili Vašo pažnjo.

Prejmite, gospod direktor, ob tej priliki izraze našega posebnega spoštovanja.

Iz direkcijske prakse.

Kateremu upokojujencu pripadajo službene doklade?

Slučajno nam je prišla v roke zadeva nekega uslužbenca, ki je bil upokojen ter mu direktorja ni pripoznala za penzijo službene doklade. Proti tej odločitvi direktorja je vložil pritožbo na Državni svet. Radi tipičnosti objavimo ta slučaj v listu, da bodo železničarji videli, s kakšnimi motivacijami se odklanja vloge uslužbenecv.

Prižadeti uslužbenec je bil v službi do konca avgusta 1930 in je bil torej s 31. avgustom razrešen službe na železnici. Ves čas od 1. aprila l. l. dalje je redno prejemal službeno doklado ter se mu je pokojnina odmerila od 1. septembra 1930 dalje. Direktorja pa je motivirala odklonitev njegove prošnje za pripoznanje službene doklade s tem, da je bil dekret o njegovi upokojitvi podpisan dne 6. julija 1930, medtem ko je bil zakon o službeni dokladi objavljen v »Službenih Novinah« šele 16. julija 1930.

Na videz bi ta motivacija držala, v resnici pa ne bo mogla držati in to iz sledečih razlogov:

Prižadeti uslužbenec je dobil dekret, da je upokojen dne 9. oktobra 1930 ter nosi dekret datum od 4. novembra 1930. V aktivni službi se je nahajal še do konca avgusta 1930, torej še po dnevu, ko je bil zakon o službenih dokladah objavljen ter je do tedaj redno prejemal aktivne prejemke in bil šele koncem avgusta službe razrešen. Čisto logično je tedaj, da se mora za pripoznanje službene doklade vzeti v poštev oni čas, do kdaj je delal službo in bil v aktivnem staležu, ne pa datum nekega rešenja, o katerem on sploh nič ni vedel. Apeliral bi na direktorja, da v sličnih slučajih tolmači zakon v korist uslužbenecv.

Naše stališče, ki je pravilno, je, da pripadejo službene doklade najmanj vsem onim, ki so bili na dan 16. VII. 1930 še v aktivnem staležu, bodisi da so delali službo, bili bolni ali na razpoloženju. Za pripoznanje službene doklade se mora vzeti v poštev dan razrešitve od službe in ne kak datum podpisa rešenja.

Da samo datum podpisa ne velja, so jasni dokazi razni zakoni in neredbe, ki so objavljeni v »Službenih Novinah«. Ako bi praksa direktorja, da se mora upoštevati dan podpisa, obveljala, potem je na pr. bil zakon o službenih dokladah od kralja podpisan dne 23. VI. 1930, a dekret prižadete železničarja pa dne 6. VII. 1930. Kolikokrat se pripeti, da leži kak podpisani akt leta in leta v pisarni, predno se ga izda in logično podpis, dan na pr. pred enim letom, ne more izbrisati iz sveta dejanske službe. Zato je pri vsakem zakonu na pr. poseben paragraf, da »stupa zakon u život, kad ga potpiše kralj, a obavezu snagu dobija na dan obnarodovanja.«

To prakso, ki velja na pr. celo za zakone, bo morala upravna oblast upoštevati tudi pri dekretih, kateri

dobe obvezno moč z dnem objavljenja v »Službenih Novinah«, ali z dnem dostavitve uslužbenecem, ako služba dopušča, da se dekret takoj izvede. Ako pa obstoje višje sile ali službeni razlogi, ki ne dopuščajo izvedbo dekreta (razrešitev uslužbenca ni mogoča), pa ta višja sila odloži »obvezno moč« dekreta do dneva, ko se dekret more dejansko izvesti, ker bi bil v nasprotnem slučaju uslužbenec brez lastne krivde težko oškodovan za to, ker je moral dalje časa služiti na pr. državni ustanovi. Mesto plačila za poštvrtovalnost bi bil kaznovan.

Upamo, da bo tudi ljubljanska direkcija uvidela edino pravilnost takega postopka ter bo krivico popravila že v lastnem delokrogu in ne bo čakala dve leti na rešitev državnega sveta!

Ali je direktorja dolžna popraviti nepravilnost, za katero ve?

Marsikomu se bo zdel čuden ta naslov, ker že sami med seboj vedno zahtevamo, da se mora krivica popraviti ter smatra vsak pravičen človek za svojo dolžnost, da krivico, če jo je naredil, tudi popravi. Še bolj pa je dolžnost železniške direktorje, da vsako nepravilnost ali krivico, za katero zazna, da so jo zagrešili njeni organi napram nižjim uslužbenecem, že iz lastne iniciative popravi. V našem časopisu smo že pisali o krivici, ki se je zgodila na pr. železniškemu delavcem v kurilnici v Mariboru, v Pragerskem, v Brezicah, ki so bili stari nad 36 let ter so morali iti kljub jasnim okrožnicam direktorje še enkrat k železniškemu zdravniku in tam plačati takso Din 20.—. V kurilnici v Mariboru se je na pr. starim delavcem zagrozilo, da ne bodo prevedeni na novi pravilnik, ako ne gre do k zdravniku ter so morali iti k zdravniku tudi delavci stari po 50, 60 in več let.

Pričakovali smo, da bo direktorja, čim je zaznala za to krivico, ki se je zgodila delavstvu kljub jasnim odredbam direktorje, štev. 36, 51 itd. odredila, da se vsem tem delavcem povrne znesek po Din 20.— ter se čudimo, da do danes ni izdala nobenega takega odloka. Obračamo se danes ponovno na direktorja ter jo pozivamo, da ukrene vse korake, da se vsem onim delavcem, katerim ni bilo treba iti radi pridobitve stalnosti na zdravniški pregled, pa so po nalogu šefa kljub temu morali iti, povrne taksa po Din 20.—, ki so jo morali plačati zdravniku.

Ali je to mogoče?

V vseh narodnih pregovorih in raznih izrekih se vedno obljublja pridnemu nagrado, kaj dobrega, le nemo in slabemu pa revščina, ponižanje in same slabe stvari. Tudi privatni gospodar danes navadno pridnemu delavcu, katerega more porabiti za vsako delo, poviša plačo, ga pomakne na višje mesto, slabemu

Iz intervencij.

Izplačilo državnih dolgov iz prejšnjih let.
Zahtevamo izplačilo diferenc delavcem.

Finančni minister je predpisal naredbu o likvidaciji državnih dolgov iz prejšnjih let, glasom katere se poravnajo dolgov do konca budžetskega leta 1920-30, ki znašajo po zbranih podatkih Din 48.731.875 in dolgov preteklega budžetskega leta, ki znašajo okoli Din 34.000.000. Izplačila ima izvršiti naredbodavec l. stopnje z izplačilom na državni blagajni iz lastnih sredstev. Izplačila se morajo izvršiti samo na podlagi pravilno likvidiranih plačilnih nalogov. Najprej se morajo poravnati dolгови iz prejšnjih let in se ima za vsote, ki so večje od Din 50.000, zahtevati dovoljenje finančnega ministra.

Tako se glasi naredba finančnega ministra za izplačilo državnih dolgov. Železniški delavci sedaj zopet upajo, da bodo končnoveljavno dobili izplačane difference iz leta 1923, saj je to vendar eden izmed najstarejših državnih dolgov. Ker pa se na državne nameščence in delavce tako rado pozabi, se je savez ponovno obrnil na ministra saobračaja in na finančnega ministra ter ju opozoril, da dolgujejo državne prometne naprave nad 17 milijonov dinarjev železniškim delavcem že sedem let, da je bil ta dolg pravočasno prijavljen finančnemu ministru in da je on že odobril tozadeven kredit. Savez zato naproša finančnega ministra, da ukrene potrebno, da se difference delavcem v prvi vrsti izplača.

Za popravila voznih redov, dodatkov itd.

Direkciji državnih železnic — Ljubljana.

Spoštovani gospod direktor!

Podpisanemu savezu je čast zaprositi Vas, gospod direktor, za rešitev sledeče predstave:

Pri vsakoletnih voznih pripomočkih, voznih redih, prometnih in komercialnih določbah, dodatku in instrukcijam izdaja uprava tekom leta dosti popravkov. Vsaka postaja dobi popravke le v enem ali dveh izvodih, kar nikakor ne zadostuje, posebno ne na večjih domicilnih postajah. Postaje prakticirajo s popravki na sledeči način:

V Ljubljani gl. kol. razobesi postaja po en izvod popravkov v določenih sobi ter mora vlakospremno osebje popravke tam prepisavati in tam popravljati pripomočke, kar je popolnoma neizvedljivo pri tolikem številu osebja in tudi ne praktično, ker osebje ne more nositi črnila s seboj. Včasih se pripeti, da si posamezniki ta popravek izposodijo na dom in morajo potem drugi čakati ter so izpostavljeni kazni, ako nimajo pripomočkov pravočasno popravljenih.

delavcu pa zniža plačo ali ga celo odpusti. To je v navadi v privatni službi, na železnici pa se tudi v takih slučajih ravno nasprotno postopa. Delavec ali profesionalist, ki se peha in trudi, dela službo **nastavljenca, polaga strokovne izpite**, je nastavljen, neoziraje se na službena leta, le v **prvo stopnjo plače** in mesto, da bi napredoval in dobil večje prejemke nazaduje in izgubi na prejemkih včasih po par sto dinarjev. Mesto da bi bil za svojo požrtvovalnost in pridnost nagrajen, izgubi na prejemkih ter se smatra glede napredovanja kot novinec, ki nima nikdar izgleda, da bo dosegel končno stopnjo plače.

Še lepši primer oškodovanja osebja vsled nejasnosti zakona je pri onih, ki so bili leta 1926 nastavljeni v višjo stopnjo osnovne plače in so morali šele po **nastavitvi polagati izpit**. — Vzemimo dva enako stara uslužbenca, ki sta bila nastavljena v 10. stopnjo osnovne plače ter je bil eden izmed njiju zelo priden in vesten, poleg tega seveda dobre glave ter je leta 1929 naredil z odličnim uspehom strokovni izpit, ki je bil nagrajen s tem, da je **nazadoval iz desete stopnje v prvo stopnjo osnovne plače**, ker je postal stalen. Njegov tovariš pa je pri izpitu padel ter je bil kaznovan s tem, da je ostal še eno leto začasen in je seveda še celo leto imel prejemke 10. stopnje. Ali vam gre to v glavo? Zato, ker si naredil izpit, padeš v smislu določb zakona iz desete v prvo stopnjo, ako ga pa ne narediš, ostaneš še vedno v deseti stopnji?!

Navedli smo ta dva zgleda le zato, da bi končno železniško upravo prepričali o velikih pomanjkljivostih zakona o državnem prometnem osebju, katerega je nujno potrebno spopolniti, da bo vsaj deloma odgovarjal današnjim razmeram. Nujno potrebno je zagotoviti železniškemu delavcu, da se mu bodo pri nastavitvi upoštevala prejšnja službena leta, da vsled nastavitve ne bo izgubil ne na

prejemkih in ne na izmeri dopusta, da torej vsled nastavitve ne bo nazadoval, ampak napredoval.

Še danes čaka veliko število onih revežev, ki so bili leta 1926 nastavljeni v višje stopnje, pa so bili lansko leto degradirani v prvo stopnjo, na rešitev svojih pritožb proti tej degradaciji. Danes je na železnici že tisoče nastavljenec, ki imajo po 10 in več let službe, pa so še vedno v začetni stopnji plače ter upajo, da jim bo z novim zakonom položaj izboljšán, odpravljena krivica in da bodo pomaknjeni v službenim letom odgovarjajočo stopnjo. Smatramo, da je dolžnost Ministarstva Saobračaja, da ukrene vse korake, da se novi zakon o državnem prometnem osebju čim preje uzakoni, pred uzakonjenjem pa, da se skliče anketa železničarskih organizacij, ki naj da k projektu zakona svoje mišljenje in pripombe, da v novem zakonu ne bo nejasnosti in dvoumnih določb.

V časopisu bomo vpeljali to kolono in od časa do časa priobčevali razne nepravilnosti, katere zagreši sedanja praksa, ki je popolnoma zavrgla skozi desetletja veljavno načelo: »Če je kje kak predpis nejasen ali dvoumen, naj se vedno razlaga do brohotno in v prid uslužbencem.«

S to kolono bomo skušali pri merodajnih instancah dokazati nujno potrebo **sodelovanja žel. organizacij**, jih prepričati o **potrebi odprave okostenelega birokratizma**, ki večkrat dela zelo čudne skoke, ki ne pripomorejo do ugleda. Hočemo doseči, da se **razbremeni višje instance od nešteti pritožb**, ki bodo sigurno padle za 50 odstotkov, ako bodo nižje instance reševale vloge itd. ne le po **mrtvih črkah predpisov**, ampak se skušale v dvomljivih slučajih vsaj nekoliko uživiti v stremenje naredbodavca. **Kjer je mrtva črka nejasna, naj odločuje zdrava pamet dobrohotno in v prid uslužbencem.**

Strašna nezgoda železniškega delavca.

Vso javnost je zelo pretresla vest o strašni smrti železniškega delavca **Drenik Franceta** iz Trebnjega, katerega je povozil vlak blizu postaje Trebnje ter vlekel njegovo truplo do Novega mesta. K tej grozni nezgodi ne bomo pisali komentarja, pribijemo le to, da se vse železniške organizacije ter delavstvo leta in leta bore za upoštevanje osemurnega delovnika, na železnicah pa se vsled vednih redukcij in pomanjkanja kredita osemurni delovnik vedno bolj krši ter ni nobena redkost več, ako mora delati delavec po 12 in več ur in to dan za dnem. Dnevno časopisje je k tej nesreči prineslo daljša poročila in iz

»Slovenca« posnemamo sledečo notico:

K strašni železniški nesreči na Dolenjskem smo prejeli iz Trebnjega še naslednje: Poročali ste že, da je vlak povozil in strašno razmesaril tukajšnjega postajnega premočarja **Fr. Drenika**, ko se je vračal iz službe domov na Dol. Podboršt, kjer ima zelo borno bajtiko. Njegova služba je bila od lani dalje brezprimerno naporna. Prav vsak dan v službi, najsibo s petek ali petek, brez vsakega oddiha. En dan od 5. ure zjutraj do 6. ure zvečer, drugi dan pa od 8. ure zjutraj do četrtega do 10. ure zvečer. Nobena nedelja, noben praznik prost, nobe-

nega namestnika, da bi se vrstila. Prosil je na vse strani — brezuspešno. Strojno odelenje ljubljanske direkcije je njegovega službenega tovariša prestavilo in njega samega pustilo za vse lokomotive, ki se ustavi na trebanjski postaji. Mož je vidno pešal živčno in telesno. Ni čuda! Dne 16. t. m. se je vračal domov z nahrbtnikom ob progi, kakor je neštokrat — semintja se je tudi peljal z vlakom do Ponikev, od koder ima še malo bližje do doma. Ali ni čul za seboj vlaka ali kaj, ali se je premalo v sneg umaknil. Skratka, vlak ga je zgrabil kmalu izven trebanjske postaje ob začetku vasi Stari trg. Vlekel ga je s seboj, odtrgal mu nogo, njega pa vlekel dalje, tako da so

drugo jutro našli njegove stvari ležati na raznih mestih ob progi do Mirne peči (nahrbtnik, razbite steklenice, suknjič, kapo, šope las, eno roko šele pri Mirni peči). Vse razmesarjeno truplo so pa dobili šele v Kandiji pri Novem mestu. Ta že sama na sebi strašna nesreča je grozno zadela njegovo številno družino. Ponesrečeni zapušča od skrbi in težav ter pomanjkanja zelo slabotno ženo in šest malih, povsem neprekrbljenih otrok. Osirotela družina res zasluži vse naše sožalje in tudi pomoč. Upajmo, da bo tudi železniška uprava do skrajne možnosti pomagala skoro obupani družini, zlasti še, ker je bila zadnje čase le malo preveč skopa.

Iz bolniške blagajne.

Izvoljeni skupščinarji so na zadnji skupščini bolniške blagajne pri »Slučajnostih« predložili še sledeče zahteve ter pooblastili upravni odbor, da pri direkciji državnih železnic v Ljubljani izvede vse korake, da se te zahteve čim preje urresničijo:

1. **Redno izplačilo vseh prejemkov ponesrečenecem.** Skupščinarji zahtevajo, da bi se tudi delavcem, ki se v službi ponesrečijo, izplačevala hranarina redno kakor ostalim, ki so bolni in ne, da morajo ravno ponesrečenci čakati včasih po več mesecev v največji bedi na pripadajočo jim hranarino.

2. **Progovnim paznikom naj se podeli vse priprave in obvezni material za prvo pomoč.** Progovni delavci in profesionalisti so ravno pri delu na progi, izmenjavi pragov, polaganju novih tračnic, najbolj izpostavljeni nevarnostim, da se več ali manj poškodujejo. Na razpolago ni nikakega obvezilnega materiala ter se večkrat obveže rane z umazanimi cunjami, kar povzroči razne infekcije ter še poveča bolečine. Zato naj se vsem progovnim paznikom da obvezila, jod in najpotrebnejši material za prvo pomoč.

3. **Intervencija pri direkciji radi podeljevanja dežnih plašev.** Skupščina naroča upravnemu odboru in prosi g. šef-zdravnika, da podvzamejo pri direkciji potrebne korake, da se odpravi dosedanja praksa, da je po en dežni plašč določen za dva ali celo tri delavce, ki ga vsega premočenega oblačijo eden za drugim, kar je skrajno nehygienično.

4. **Onim delavcem, ki so bili stari nad 36 let, pa so po nalogu načelnikov morali iti na ponovni zdravniški pregled ter plačati Din 20, naj se ta znesek povrne, da ne bodo pri že itak mizernih plačah po nepotrebnem oškodovani.**

po svojem bistvu gospodarska teorija, toda le na temelju kapitalistične privatne lastnine, kakor je nastala po 15. stoletju. Narodno gospodarstvo pa ne obravnava bistva gospodarskih pojavov in dogodkov. Zato je tudi naravno, da ta teorija ni napredovala in ni prav nič pripomogla do globljega razumevanja gospodarskih pojavov.

Res je, kar je zapisal Marx: buržuazija je zatrla pri svojih teoretičnih duhovni nagon in polet, ko je dobila politično moč v svoje roke.

Marksizem pa ni le narodno-gospodarska teorija: on smatra celo epoho, v kateri se vrši družabna produkcija le zato, da si ustvarjajo posamezni razredi bogastvo, le kot zgodovinsko stopnjo v razvoju človeške družbe, preiskuje zato realne vzroke, ki so dovedli do tega razvoja, in vzroke, ki bodo povzročili izpremembo, odnosno izmeno te stopnje. Zato ima Karl Kautsky prav, da je Marxov »Kapital« izrazito zgodovinska knjiga. »Kritiko narodnega gospodarstva« je mogel izvršiti marksizem le, ker je sistem, ki obravnava družabni razvoj. V tem razvoju pa je kapitalistični način proizvodnje le prehodna faza. Z eno besedo: Marksizem ni narodno-gospodarska teorija, marveč **družabna veda.** (Iz »Svobode.«)

Nastavitev še po enega zobozdravnika v Ljubljani in Mariboru. Vsemu članstvu sporočamo, da je po dvehletnih intervencijah in urgentnih ljubljanskega upravnega odbora končnoveljavno potrjen sklep, da se v Ljubljani in Mariboru nastavi še po en zobozdravnik. S tem je ugodno rešena zahteva prizadetega osebja v teh dveh največjih železničarskih centrih ljubljanske direkcije.

Nastavitev g. dr. Majcena za specialista-kirurga v Mariboru odobrena. Tudi ta zadeva se je vlekla celi dve leti ter je ljubljanski oblastni odbor opetovano nastavljal dr. Majcena za specialista-kirurga, kar pa centralnemu odboru v Beogradu ni bilo prav ter je to nastavitev vedno razveljavil.

Tik pred oblastno skupščino, ko smo nastavitev dr. Majcena postavili kot samostojen predlog na dnevni red skupščine, pa je prišel iz Beograda odlok, s katerim se nastavitev dr. Majcena potrjuje. Tudi tu je končnoveljavno prodrta upravičena zahteva železničarjev.

Zahtevamo zobozdravnika za M. Soboto. Na progi Pragersko—Čakovec sta sicer od bolniške blagajne postavljena dva zobozdravnika, eden v Ptuj in drugi v Čakovcu, ki pa za osebo, zaposleno na progah Ormož—Ljutomer—Radgona—Murska Sobota—Hodoš sploh ne prideta v poštev radi nemogočih železniških zvez. Iz proge Hodoš—Murska Sobota na pr. mora iti z doma zjutraj ob 6. uri, da pride v Čakovec popolne ob pol 15. uri, nazaj grede pa mora prenočevati v Murski Soboti in pride šele drugi dan domov. Še slabše je, če se pelje v Ptuj. Ker mora iti zobozdravniku po večkrat, zgubi tako veliko dnevnice, kar ga odvrča od zobozdravljenja, ker mu potem primanjkuje denarja za preživljanje družine. Ker je v Murski Soboti železniški zdravnik istočasno tudi zobozdravnik, osebo upravičeno pričakuje, da bo bolniška blagajna odobrila železn. zdravniku tudi izvrševanje zobozdravniških del. Prizadetih je okoli 1100 oseb (uslužbencev in rodbinskih članov).

Položaj železničarjev na industrijskih železnicah.

Težka kriza, ki se tekom zadnjih dveh let opaža zlasti v lesni industriji, je zelo težko prizadela tudi železničarje, zaposlene na industrijskih železnicah. Redukcijam delavcev v gozdovih in na žagah je vsled skoraj popolnega zastoja izvoza neobdelanega in polobdelanega lesa sledila občutna redukcija tudi med železniškimi delavci. Najprvo se je začelo z odpuščanjem osebja, nato s podaljševanjem delavnega časa preostalim uslužbencem in končno pa kljub podaljšanju delavnega časa še z zniževanjem plač. Tako je danes položaj uslužbencev na industrijskih železnicah neznošen, saj je ponekod stalež osebja napram lanskemu letu zmanjšán za 30%, a plače v podobnih slučajih celo za 40%.

Danes prinašamo statistiko za železnice v Bos. Krajini, ki merijo skupno skoraj 1600 km in so pred enim letom zaposlovale skoraj 6000 delavcev, danes pa jih imajo komaj še 4700. Največje podjetje je šumsko podjetje **Dobrljin—Drvar**, ki ima 388 kilometrov železniške proge z javnim prometom in 471 kilometrov pa industrijskih prog. Na skupno 859 km zaposluje komaj 1211 delavcev, pri katerih znaša danes delovni čas 10 do 14 ur, a plače komaj 12 do 46 Din dnevno. Samo pri tem podjetju je bil stalež železničarjev reducirán za nad 30 odstotkov.

Kaj je marksizem?

Najbolj je razširjeno naziranje, da je marksizem narodno-gospodarska teorija. Utemeljuje pa to svoje naziranje s tem, ker je znanstveno največje Marxovo delo »Kapital« na videz narodno-gospodarsko. Vsaj zdi se, da obravnava Marxov »Kapital« le stvari, ki tvorijo bistvo narodnega gospodarstva. Vemo, da obravnava Marx v svoji knjigi cirkulacijo kapitala, analizira pojme blaga, njegove vrednosti, pojme cene in dobička, kako se ustvarja dohodek itd.

Toda: že podnaslov znamenite Marxove knjige pa nas opozori, da obravnava Marx v kapitalu druge stvari, ne le narodno gospodarstvo. Podnaslov pove: »Kapital« je kritika politične ekonomije. Politična ekonomija pa pomeni v francoskem in angleškem jeziku to, kar označujemo pri nas z narodnim gospodarstvom.

Besede kritika pa ne smemo v tem primeru istovetiti s kritiziranjem, marveč: s to **kritiko narodnega gospodarstva je hotel Marx razjasniti dejansko bistvo in pogoje narodnega gospodarstva.**

Zato je jasno, da se je moral postaviti Marx na stališče, ki je izven znanosti, ki jo je hotel Marx v svojem delu objeti. Zato stoji Marx s svojim delom izven okvirja narod-

nega gospodarstva. Značilno za Marxovo gospodarsko politiko je, da opazuje narodno-gospodarske pojave ne le z narodno-gospodarskega vidika, marveč tudi in to pred vsem kot **družabne pojave**, torej kot pojave družabnega življenjskega procesa.

Marxova nova osnova analize je torej družba, ali, še boljše, **podružabljenje**. Ker dokaže Marx, da so narodno-gospodarski pojavi produkti podružabljenega, in pokaže, kako so se razvili po nekih, zgodovinsko nastalih gospodarskih tvorbah, se izpremene narodno-gospodarski pojavi v zgodovinske. V tem pa tiči bistvena razlika med marksističnim in narodno-gospodarskim naziranjem. Za meščansko narodno gospodarstvo so gospodarski pojavi oblike družabnega življenja. Pa tudi, če meščansko narodno gospodarstvo zgodovinsko opazuje, ne prizna, da bi bil sedanji kapitalistični način proizvodnje le zgodovinska faza, preko katere mora nujno iti nadaljnji družabni razvoj. Narodno gospodarstvo je po svojem bistvu nauk o ustanavljanju in delitvi bogastva, ki ga z za meščansko ideologijo značilno dvoumnostjo označuje za **narodno bogastvo**. Če ravno je to le bogastvo posedujočih razredov, ki pa veljajo pač še vedno za nosilce nacije.

Kratko: narodno gospodarstvo je

Druga največja železnica je industrijska proga destilacije drva Teslić, ki meri 131 km, a zaposluje na tej progi le 205 delavcev, katerih plače se gibljejo med Din 24 in 52, delovni čas pa med 8—12 urami. Tukaj je bil stalež osovja tekom redukcij zmanjšan za 26%, plače pa reducirane posameznim kategorijam za 13—40%, tako da znaša danes najboljša plača le Din 52 dnevno.

Železnica podjetja Bos. d. d. Banjaluka meri 121 km, kjer je zaposlenih 295 delavcev, katerih delovni čas se giblje med 8—18 urami, a plače med Din 18 do 52. Tukaj je bilo reduciranih četrtina delavcev, plače pa zmanjšane za 5%.

Našič, tvorn. Tanina, Podgradci, ima 33 km industrijske proge s 123 delavci, delovni čas od 10 do 16 ur, plače od Din 16 do 42. Plače so bile reducirane od 7 do 15%, stalež osovja pa za 42%.

Poleg teh večjih podjetij pa obstojajo še manjše industrijske proge (Rujevac d. d. 18 km, Slaveks 11 km), ki zaposlujejo skupno 110 delavcev pri plačah do Din 40 in delovnem času do 16 ur.

Poleg teh privatnih prog pa so v Bos. Krajini še državne železnice, ki merijo 354 km, na katerih je zaposlenih 2478 uslužbencev s plačami od Din 20 do 72, kjer sicer zadnje čase ni bilo večjih redukcij

na plačah, pač pa je bil reduciran del osovja radi zmanjšanja prometa. (Ker na industrijskih progah skoraj nikjer ne izplačujejo rodbinskih doklad, smo radi primerjave tudi za državne železnice vzeli prejemke samca.)

Končno imamo tam še dva državna rudnika Ljubija in Suhač, prvi s 18 km, a drugi z 9 km proge. Pri Ljubiji je zaposlenih 186 železničarjev, pri Suhaču pa le 27. Med tem, ko je nastavljeno osovje vsaj delno prevedeno po plačah javnih nameščenec, znašajo plače delavcev le od Din 18 do 36 dnevno, poleg tega pa grozi pri Ljubiji vsled popolnega zastoja dela velika redukcija osovja. Vendar tudi eksekutivno osovje pri železnici državnih rudnikov ne prejema nikakih sporednih pridelavstev, pavšala za službeno obleko in je tako občutno zapostavljeno napram ostalim državnim železničarjem.

Položaj železničarjev na industrijskih progah je torej vsaj za 50% slabši in težji kakor državnih železničarjev in to v pogledu prejemkov kakor tudi delovnega časa. Naš savez se zaveda težke in odgovorne naloge, ki ga čaka pri delu za zboljšanje položaja osovja industrijskih železnic ter poziva zato vse osovje, da strne svoje vrste v Ujedinjenem savezu železničarjev za obrambo zadnjih pravic in za izboljšanje človeku dostojnega življenja!

Cestni železničarji.

Mednarodna konferenca cestnih železničarjev.

V zadnji številki smo začeli priobčevati osnutek predlogov, ki jih je postavila ITF. Iz osnutka priobčujemo danes še sledeče glavne predloge v informaciji organiziranim članom, da vidijo, kake zahteve postavljajo cestni železničarji v drugih krajih ter da uvidijo potrebo močne in enotne organizacije, potom katere si bodo mogli priboriti izboljšanje svojega položaja.

Pravice delavstva.

Personalna zastopstva. Pri posameznih podjetjih, državnih oblasti in internacionalno je treba ukreniti vse korake, da se povsod vzpostavijo personalne komisije in obratni sveti ter da se vse člane teh zavaruje pred preganjanji in odpusti z zakonskimi odredbami. V delokrog personalne komisije in obratnih svetov spadajo zastopanje skupnih interesov vsega osovja, kakor tudi zastopanje poedincev napram podjetju.

Pravo soodločevanja. Personalnim komisijam se mora zagotoviti pravico vpogleda v obratno in računsko poslovanje podjetja. V tehničnih in komercialnih vprašanjih podjetja smejo zahtevati pojasnil, staviti predloge in najmanj enemu članu personalne komisije se mora zagotoviti pravico prisostvovanja direkcijskim in upravnim sejam.

Kolektivne pogodbe. V vseh državah se mora zahtevati, da se organizacijam z zakonom zajame pravico sklepanja kolektivnih pogodb.

Disciplinsko postopanje. Disciplinski postopek je urediti sporazumno med delavstvom in podjetjem in najmanj na paritetni podlagi.

Tehnične naprave in izobrazba osovja. Tehnične naprave. Ker zahteva moderni promet povečanje vozne brzine, hitro izpeljavo, ustavljanje voz in vzdržanje enake brzine tudi pri vzponih, je potrebno v starih vozovih izmenjati motorje za močnejšimi in ne čakati na nabavo novih voz. Vse vozove je opremiti z avtomatičnimi zavorami, ki delujejo na vsa kolesa. Motorne vozove se mora opremiti s peskovnimi napravami, uporabljivimi za obojestransko vožnjo ter se sme v zimskem času ter v krajih z mrzlim podnebjem uporabljati le posušen pesek. Pri vseh cestnih železnica naj se uvede avtomatično spenjanje voz, da se prepreči nezgode. Mesto za voznika se mora popolnoma ločiti od potnikov, tako, da ima voznik, zadosten prostor na razpolago in da ga nikdo ne moti pri delu. Kretniške naprave naj se modernizira. V kolikor niso električne, se morajo dati prestavljati z voznikovega mesta brez izstopanja.

Šolanju osovja se mora posvečati največjo pažnjo ter se mora osovje tudi tehnično izvežebati in poučiti o prvi pomoči. Vpeljati je pri vsakem podjetju učne te-

čaje s strokovnimi učitelji ter se mora osovje za čas šolanja zagotoviti vse prejemke.

Lastninska pravica.

Cestne železnice naj preidejo v vseh državah v posest občin, odnosno naj se vsaj upravljajo s splošno koristnih vidikov. Tako v interesu prebivalstva, kakor v interesu osovja je, da upravljajo prometna podjetja javne ustanove in kjer to ni mogoče, da se ne upravljajo taka podjetja iz profitarkega stališča, marveč tako, da bodo koristile razvoju gospodarstva in najširšim slojem. Ako odpravimo stremenje po dobičku, bodo vozne cene lahko nizke, kar bo koristilo vsemu prebivalstvu in na drugi strani se bo osovju lahko zagotovilo res primeren eksistenčni minimum.

Kazensko pravo.

Zahtevamo enakost pred zakonom. Odpravi naj se v kazenski zakonodaji vse one določbe, ki predvidevajo za prestopke cestnih železničarjev pri izvrševanju službe strožje kazni, kakor za slične delikte ostalega prebivalstva.

Ljubljana. Pripravljalni odbor je sedaj izvršil že vsa dela za ustanovitev samostojne podružnice ter se bo v kratkem sklical občni zbor. Vpisalo se je že 77 članov. Na sejah se je sklenilo izvršiti na merodajnih mestih pri upravi najnujnejše intervencije, zlasti glede kaznovanja osovja in predpisovanja povračila škode brez zaslišanj, kar se ne godi prav pri nobeni drugi upravi. Še direkcija državnih železnic ima strog predpis, da se ne sme izreči niti najmanjša kazen, ne da bi se prizadetežga zaslišalo in mu dalo vso možnost, da se zagovarja, odnosno dokaže nedolžnost.

Nadalje se bo interveniralo radi zaostalih dopustov in izplačila po pragmatiki ter nastavitve osovja. Seje se bodo vršile redno mesečno, sestanki ali širše seje pa po potrebi. Vse članstvo se opozarja, da se v vseh slučajih potrebe intervencij, pritožb itd. najprvo obrne na obratne zaupnike in funkcionarje podružnice cestnih delavcev, da že v lastnem delokrogu izvrše one intervencije, ki jih lahko ukredujejo. Na centralo naj pridejo šele potem in to vedno v sporazumu z zaupnikom in funkcionarji podružnice. To uvajamo zato, da ne bi prišlo do kakih nesporazumov in da se bodo vse intervencije vodile res kar najbolj uspešno.

Pripravljalni odbor poziva še one poslednje cestne železničarje, ki še niso prijavili svojega pristopa, da se javijo za pristop v savez, da bomo 100-odstotno enotno organizirani res uspešno zastopali naše interese. V slogi je moč!

Pripravljalni odbor
podružnice cestnih železničarjev.

marca 1931 ob 9. uri dopoldne v dvorani Delavske zbornice na Miklošičevi cesti. Na občnem zboru bo odbor poleg običajnih poročil poročal tudi o plenarni seji saveza v Mariboru, dalje o skupščini bolniške blagajne in o vseh izvršenih intervencijah ter vabimo vse službe proste sodruge, da se občnega zbora, ki prične točno ob 9. uri dopoldne, polnoštevilno udeleže.

V četrtek, dne 5. marca pa se vrši zadnja seja podružničnega odbora pred občnim zborom ter prosimo vse člane širšega odbora in nadzorstva, da pridejo sigurno na to sejo. Seja se vrši v prostorih saveza ob 18. uri zvečer.

Novo mesto.

Radi službene odsotnosti in obolenja več funkcionarjev podružnice smo morali občni zbor, ki bi se imel vršiti v nedeljo, dne 22. februarja, preložiti na drug termin. Redni občni zbor se bo vršil najbrže koncem marca ter bomo članstvo pravočasno obvestili, kje in kdaj se vrši.

Obsojanja vredno! Železniški delavci so imeli zadnje mesece obilo dela s svojimi dokumenti; kar so imeli v tujem jeziku, so morali prestaviti na uradni jezik, plačati overovatelja, hoditi po sodnji in so nekateri izgubili lepe dnevnice. Ko so že imeli skoraj vse dokumente skupaj, je baje izšel odlok, da morejo overoviti te listine tudi službeni načelniki.

Komaj je minul dober mesec, že je izšel nov odlok, da morajo zopet predložiti iste listine za sprejem v penzijski sklad in one, ki so v tujih jezikih, morajo biti prestavljene v službeni jezik, overovijo pa jih službene jedinice. Skoro vsi stari delavci imajo dekrete o članstvu v penzijskem fondu v nemškem jeziku in obsegajo ti dekreti kakih 50 besed ter smo upravičeno pričakovali, da se bo šlo delavstvu na roko ter mu bodo oni predpostavljeni, ki znajo nemško, to prestavili, saj je vendar malenkost. Ugotavljamo, da so posamezniki res šli delavcem na roko (vsa čast tem), a bilo je dosti drugih, ki niso niti s prstom mignili, ampak celo povzročili delavcem občutne izdatke. Tako se je na primer pri progovni sekciji Ptuj dobil nadzorniški proge, ki je pobral te nemške dekrete in jih, brez da bi koga vprašal, poslal nekam v prepis in ubogi delavci so dobili za ta dokument čez par dni račune po Din 36.— do Din 40.—, eni celo po Din 100.—, katere so morali plačati od svojih malih plač. Ko nekdo ni takoj plačal, je bil celo izročen advokatu.

Vsega obsojanja je vredno tako početje ter upravičeno pričakujemo, da bo takim gospodom, ki poznajo tako malo človekoljubja, tudi ljubljanska železniška direkcija posvetila primerno pažnjo! Ko bi progovni mojster delavcem povedal, da bo stal prepis po 40 Din, bi sigurno vsi poslali dokumente na svojo organizacijo, ki bi jim to brezplačno poskrbela!

Ormož.

Delavcem se res obetajo vedno hujši časi. Redukcije in znižanja plač so nas spravile že v obup, letošnje leto pa grozi biti najslabše. Udarci za udarcem pada po ubogih delavcih ter kmalu ne bo zadostovala plača za same davke in prispevke, marveč si bomo morali še doma sposoditi denar, da ga bomo prinesli na železnico. Velike izdatke smo imeli za prepisavanje dokumentov, ker na sekciji ni hotel nikdo vedeti, da lahko potrdi tuje dokumente. Sedaj se govori, da bomo morali plačati še kuluk in oni, ki ima kako zadolženo bajto, ga bo moral plačati še dvakrat. Potem bo treba baje plačati velike zneske za penzijski sklad za nazaj. V ormoški fari so nas osrečili še z novim kulukom za popravilo cerkve in gospodarskih poslopij g. župniku, ki pač ni tolik revež, kot smo mi delavci. Nikdo nas ne vpraša: kje boste vzeli, ampak pravi le: Daj! Če ne, grozi celo zaporna kazen. Kar pa je starih delavcev, ki so si že davno in pod mačeho Avstrijo pridobili razne pravice, naj danes še

te zgube! Govori se, da oni, ki so bili stari nad 33 let, ko so prišli k železnici, sploh ne bodo stalni, ne bodo dobili dopusta in ne nove pokojnine. Ali res hočejo gospodje uboge delavce popolnoma uničiti in jih pognati v obup? Ali res ni nikjer več pravice na svetu?

Mi, ki trpimo, kličemo vsem delavcem: Vi, ki ste revni, preganjani in tepeni! Združite se! Vsi delavci stopimo v skupno armado, stopimo v naš železničarski savez vsaj sedaj ob 12. uri, da si ohranimo zadnje pravice, da si priborimo človeku dostojno življenje!

Iz centrale.

Podružnice, ki še niso imele občnega zbora za leto 1931, morajo obdržati občni zbor najkasneje do konca marca 1931. Te podružnice naj sporoče najkasneje do 10. marca t. l. centrali dan, kraj in uro občnega zbora, da objavimo občni zbor v časopisu in pošljemo referenta.

Prijava novih odborov oblasti. Vsaka podružnica mora takoj po občnem zboru javiti novoizvoljeni odbor pristojnemu srezkemu načelnstvu. V kolikor so posamezne podružnice te prijave opustile, naj sedaj naknadno javijo odbor srezkemu načelnstvu.

Opozorilo blagajnikom. Centralni blagajnik ponovno naproša vse podružnične blagajnike, da pri odposiljavi denarja na zadnji strani čekovne položnice vedno navedejo, za kaj je bil denar poslan. S tem zelo olajšajo vknjiženje, zlasti ako se kak obračun izgubi.

Javljanje naslovov pri spremembi stanovanja. Ker pretežni večini članov pošljemo časopis na dom, prosimo vse, kadar se preselijo, da takoj javijo svoj novi naslov tajniku podružnice, da ga sporoči centrali, ali da spremembo naslova javijo direktno centrali z dopisnico.

Kulturna revija »Svoboda«. Vse funkcionarje in člane opozarjamo na mesečnik »Svoboda«, ki je potreben vsakemu, ki stremi po proletarski izobrazbi. Naročnina znaša mesečno le Din 3.— ter se naroča pri: Uprava »Svobode«, Ljubljana, poštni predal št. 290. Centralna uprava USZJ.

Književnost.

Ali spolna vzgoja res ni potrebna? Pod tem naslovom je izšla te dni v založbi Ljudske tiskarne v Mariboru 96 strani debela knjiga, ki jo je spisal odlični in moderen pedagog dr. Žgeč. Avtor se zavzema v knjigi s prepričevalno besedo za novo spolno vzgojo, ki mora čimprej nadomestiti staro. Knjigo mora čitati vsaka slovenska mati in vsak šolnik. Naroča se v vseh knjigarnah, ali pa pri založništvu Ljudske tiskarne v Mariboru ter stane komad Din 8.—.

Razno

Delavska predstava v mariborskem gledališču se vrši v soboto, 7. marca ob 8. uri zvečer po zelo znižanih cenah (od 12—2 Din). Uprizorila se bo krasna drama **Leonharda Franka »Karol in Ana«**, ki nam slika težko življenje vojnih ujetnikov, njihovo hrepenenje in trpljenje onih, ki so ostali med vojno doma. Drama ima izrazit socialni značaj. Vstopnice se dobe v sledečih lokalih: v knjižnici Delavske zbornice in v papirnici Ljudske tiskarne (Slomškov trg 6). Pripominjamo, da se dobe vstopnice po znižani ceni samo v predprodaji. Soderugi in soderužice, segajte pridno po vstopnicah in oglejte si to lepo predstavo!

Občni zbor Glasbenegega društva železniških delavcev in uslužbencev se vrši dne 8. marca 1931 ob 14. uri v hotelu »Orel«, I. nadstropje. Člani se naprošajo, da se občnega zbora sigurno in točno udeležijo.

Po končanem občnem zboru sledi prosta zabava za člane z godbo na lok in pihala. **Razpust društva.** Banska uprava Dravске banovine je razpustila Društvo profesoristov državnih železnic kraljevine SHS v Ljubljani, ker že več let ne deluje in nima pogojev za pravni obstoj. S tem je bilo likvidirano eno kategorijsko društvo, ki je bilo ustanovljeno brez vsake potrebe in ki ni prineslo železničarjem nikake koristi, marveč le škodo, ker je povečalo razcepjenost.

SODRUG!

Si že poravnal članarino za februar? Ako še nisi, oglasi se takoj pri blagajniku podružnice in izpolni svojo dolžnost

Občni zbori.

Tekom prihodnjih tednov se vrše občni zbori v naslednjih podružnicah s sledečim dnevnim redom:

1. Poročilo dosedanjega odbora in razrešnica.
2. Poročilo delegata centrale o delu organizacije v preteklem letu, položaju železničarjev ter direktivah za bodoče delo.
3. Volitev novega odbora.
4. Razno.

Občni zbori se vrše po sledečem razporedu:

DNE 1. III. 1931:

ZALOG ob 8.30 uri zjutraj v prostorih gostilne Sicherl v Zalogu.

CELJE ob 9. uri dopoldne v prostorih Delavske zbornice.

DNE 7. III. 1931:

PRAGERSKO ob 19. (7.) uri zvečer v gostilni Berglez.

DNE 8. III. 1931:

ORMOŽ ob 8. uri zjutraj v prostorih gostilne Gaberc.

PONIKVA ob 15. (3.) uri popoldne.

Kraj bo razviden iz letakov.

Podružnice pozivajo vse članstvo, da se občnih zborov točno in polnoštevilno udeleži. Dolžnost slehernega sodruge je, da na občnem zboru sodeluje ter zlasti v sedanjih težkih časih stavi predloge za nadaljnje delo za zboljšanje položaja železničarjev! Čvrsto strnjeni v enotni fronti bomo vzdržali na naših postojankah, enotni pa bomo tudi zadosti jaki, da bomo zaustavili vedno zmanjševanje pravic in krenili navzgor na pot boljše bodočnosti!

Dopisi.

Ljubljana.

Ljubljanska podružnica Ujedinjenega saveza železničarjev Jugoslavije opozarja vse odbornike in vse člane saveza, da se vrši redni letni občni zbor podružnice v nedeljo, dne 8.