

ŽELEZNIČAR

Glasilo „Saveza železničarjev“ v Jugoslaviji.

Izhaja 5. in 20. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo. — Rokopisi se ne vračajo.

Uredništvo in upravnništvo
se nahaja v Ljubljani, Šelenburg, ul. 6.

Naročnina:

za celo leto 40 K
za pol leta 20 „
za četrt leta 10 „
Posamezna številka K 2 K.

Štev. 6.

V Ljubljani, 5. aprila 1922.

Leto XIV.

Kongres Saveza.

Na podlagi Saveznih pravil, § 12. sklicuje uprava Saveza

KONGRES SAVEZA

ki se bo vršil, dne 14. maja t. l. v Zagrebu, Petrinjska ulica št. 40, I. nadstropje ob 8. uri zjutraj.

Začasno določeni dnevni red je:

1. Verifikacija mandatov.
2. Konstituiranje kongresa.
3. Poročila; tajnika, blagajnika in nadzorstva.
4. Sprememba pravil.
5. Predloga pravilnika.
6. Članski prispevki.
7. Pravica koalicije.
8. Pragmatika.
9. Stanovanja za železničarje.
10. Državne in mednarodne zveze.
11. Volitev Uprave in Nadzorstva.
12. Raznoterost.

Za kongres namenjeni predlogi, se morajo Upravi Saveza poslati najkasneje 10 dni pred kongresom, ter se morajo objaviti.

Pravico do udeležbe na kongresu imajo v smislu § 12, točka 2.:

- a) delegati članov, ki se volijo po podružnicah in sicer: na prvih 100 članov eden, na vsakih nadaljnjih 200 po eden član. Manjše podružnice, ki ne morejo poslati lastnega delegata, jih odpošljejo sporazumno s sosednjimi podružnicami, kakor bo to odredil upravni odbor Saveza;
- b) člani upravnega odbora Saveza; in
- c) člani nadzorstva.

Vse podružnice se vabijo, da pravočasno obkrunajo, da bodo imele pravico do zastopstva na kongresu.

V Zagrebu, dne 30. marca 1922.

Uprava Saveza.

Pri železniškem ministru.

Delegata trgovske zbornice g. Čeda Petrovič in delavske zbornice sodr. Luka Pavičević sta bila dne 14. marca t. l. pri železniškem ministru v audienci. Delegata sta, ko sta ministru oddala resolucijo, ki je bila dne 26. februarja sprejeta izjavila: Trgovska, industrijska in delavska zbornica so v resoluciji navedena vprašanja osvojile in jih smatrajo torej svojim. One žele, da jim minister posveti vso pažnjo.

Železniški minister Stanič je v svojem odgovoru izjavil približno sledeče: „Vsi, kar nas je v tem ministrstvu, smo napeli vse svoje sile, da uredimo železniški promet. Štiri so glavne činenice, ki pridejo pri tem v poštev in te so: pragi, popravila vagonov in strojev, premog ter gmotna stran — plače in dnevnice železničarjev. Za nabavo prago bi se bilo preje lahko zanimalo, toda tudi sedaj še ni prepozno. Izdeluje se jih na več mestih. Dopušlja se jih uže in takoj se izmenjujejo. Poleg zasebnih liferantov nam bo tudi ministrstvo za šume in rude v kratkem doposlalo okrog 600.000 prago.

Glede premoga — pravi minister — se bo vprašanje tudi v kratkem in ugodno rešilo. Prometna kriza, ki je bila še nedavno na višku, je preminula in upam, da se v bodoče ne bo več pojavila. Kriza je bila posledica naših razmer napram Madžarski, evakuaciji Pečuha in drugih spopadov. Manjkalo nam je dovoz premoga iz Pečuha. V tem času smo izrabili vse naše rezerve. Sedaj zopet dobivamo po 100 vagonov premoga iz Pečuha in ker se je povečala produkcija tudi v drugih premogovnikih,

smemo upati, da bomo imeli zopet v doglednem času dopolnjene primerne rezerve. Seveda do tega časa ne more železnica vpostaviti rednega prometa.

S popravili strojev in posebno vagonov je stvar nekoliko težja. Vzrok temu je, ker nam v državi primanjkuje delavnic in še te, ki jih imamo, nimajo materiala. Zato je škoda, ki jo čutimo osobito pri vagonih občutnejša nego ona pri strojih. Povečana škoda pri vagonih tiči tudi v tem, ker se jih uporablja preko 1100 za stanovanja železničarjev. Toda vzlic težavam se tudi v tem oziru obrača na bolje. Dobiti imamo od Nemčije 9000 vagonov, od katerih smo jih 600 že prevzeli. Ravnotako imamo dobiti dve veliki kompletni delavnici, v katerih se ne bodo lahko izvrševala vsa popravila, temveč tudi novi stroji in vagoni.

Vidite! radi teh treh činenic je bil naš železniški promet doslej nepovoljen. To je tudi vzrok, pod katerim je trpelo naše narodno gospodarstvo in naša trgovina.

Sedaj pa preidimo na četrto činenico, katera g. Pavičevića najbolj zanima, in to je materialno stanje železniških uslužbencev in delavcev. O tem vprašanju vam v glavnih potezah povem sledeče: za obleko in obutev sem dobil približno 40 milijonov kredita, ravnotako za zgradbo železničarskih stanovanj 15 milijonov. Ostane toraj še odprto vprašanje plač in dnevnic. Kar se tiče nastavljenih železničarjev, imajo oni večje plače nego ostali državni nastavljenici, za delavce pa priznavam, da so slabo plačani in da se jim morajo plače povišati.

Delegat trgovske zbornice g. Petrovič je opozoril ministra na veliko škodo, ki jo trpi uvozna in izvozna trgovina vsled tega, ker naše železnice niso urejene.

Upoštevač izjavo ministra ga je g. Petrovič vprašal, kdaj približno bodo vse težkoče za ureditev rednega prometa odpravljene in do kdaj minister upa, da se bo promet uredil. Do avgusta tega leta je odgovoril minister.

Nato je dejal sodr. Pavičević: vsekakor zanima delavsko zbornico s stališča delavstva to vprašanje. Da so delavska vprašanja temelj na katerem se bo ustavil ves železniški promet, je povsem jasno in upam, da bo to mnenje, ki so ga osvojile vse zbornice, osvojil tudi minister. Od zadovoljnega delavca je odvisna železnica. Slabe plače in dnevnice preganjajo najboljše strokovnjake iz železniške službe. Ne zgubljate le dobre delavce iz delavnic, vi izgubljate tudi inženirje. Rešitev stanovanjskega, kakor vprašanje obleke in obutev, je važna, še važneje pa je vprašanje povišanje plač in dnevnic. Nato je s. Pavičević opozoril ministra tudi na to, da prouzroča neurejen železniški promet tudi draginjo ter da ustvarja brezposelnost. Velikim industrijskim podjetjem je, vsled pomanjkanja vagonov, nemogoče dobavljati potrebnih količin surovin in odvoz gotovih produktov in s tem se ustvarja brezposelnost, ki delavstvo težko obremenjuje. Treba je toraj: povečati delavnice, povišati plače in delavske mezde, popravljati je treba vagon in stroje doma v lastni državi, glavni predpogoj pa je številno zvišanje vozovnega parka. S tem se bo mnogo popravilo in omogočilo se bo povratek na železnico odpuščenim v posledici štrajka, kajti med temi jih je veliko število, ki so jako sposobni delavci in uslužbenci. Končno je sodr. Pavičević opozoril na isti del resolucije, ki govori o zamenjavi sedanjega birokratskega sistema na železnicah, s komercialnim.

Minister je izjavil, da bo vse v resoluciji stavljene predloge temeljito proučil, da bo napravil vse, kar je v njegovi moči, da se ugotovi opravičenim željam železničarjev in posebno glede povišanja plač delavcem. Sočasno je naprosil delegata trgovske zbornice, da naj vedno le na njega osebno vpošiljajo vse predloge, o katerih smatrajo da so v interesu brze ureditve železniškega prometa.

Minister je bil v razgovoru z delegatoma zelo pazljiv in je kazal najboljšo voljo, da jima ustreže. Pričakovati je toraj, da bodo njegovim lepim besedam sledila tudi dobra dejanja. Železničarji posebno slednje težko pričakujejo.

Po tej predstavi pri ministru je dobil naš Savez brzojavko, v kateri se zahteva poročilo o delavskih mezdah v zasebnih podjetjih. Savez je tej zahtevi zadovoljil. Iz poročila je razvidno, da so mezde železničarjem za 50 do 120% nižje nego one v zasebnih podjetjih in da je to vzrok da odhajajo delavci iz železniške službe. Sočasno je Savez predlagal izpremembo „Začasnega pravilnika“ in da ministrstvo v to svrhu skliče konferenco delavskih zaupnikov, ki naj sestavi nov pravilnik.

Interpelacija narodnih poslancev Ivana Deržiča in Josipa Kopača.

V zadnjem času sta stavila narodna poslanca Ivan Deržič in Josip Kopač v Narodni skupščini glede železniškega prometa in položaja železničarjev interpelacijo. Interpelacija Deržiča se peča v obče z železniškim prometom, medtem ko se peča Kopačeva interpelacija v glavnem z gmotnim položajem železničarjev. Oba interpellanta sta zahtevala, da se upostavi posebna parlamentarna anketa, katera naj bi imela nalogo, da prouči vzroke, ki so dovedli promet v sedanjí obupni položaj, ter vzroke, vsled katerih je železniško osebje nezadovoljno.

Minister je imel težko stališče, ko mu je bilo treba na te interpelacije odgovoriti in to vsled tega, ker nima v svojem ministrstvu nikogar, ki bi mu mogel nuditi potrebno gradivo za odgovor, ker se prosto s temi vprašanji nihče ne bavi. Seveda je logično, da minister ničesar ne ve, če njegovo ministrstvo nič ne ve.

Izmuznil se je pa vendar na lahek način: on enostavno na interpelacije ni odgovoril. Govoril je sicer, ali govoril je le, ker je govoriti moral, brez da bi kaj povedal, samo da je zadovoljil formi. Ker željenega odgovora nista dobila, sta interpellanta izjavila, da z odgovorom nista zadovoljna. Anketa, ki sta jo interpellanta zahtevala je imel že v zobe in jo je hotel sprejeti, ko mu je v usodepolnem trenutku skočil prijatelj iz večine na pomoč. Bil je to demokratski poslanec Agatanovič, ki je enostavno predlagal prehod na dnevni red.

Tako se je tudi pri tej priliki pokazala v Narodni skupščini vzorna sloga, ki vlada med radikali in demokrati, če gre proti ljudskim interesom. Ti tiči se samo v javnosti napadajo, da s tem svojim naivnim volilcem mečejo pesek v oči, kadar pa je treba nastopiti proti proletarijatu, tedaj so — složni. Socialistični poslanci v skupščini so na to dejstvo opozorili in treba je, da si železničarji tudi to zapamtijo.

Železničarska zavarovalnica proti nezgodam in strokovnjaki!

Po preobratu se je osnovala za slovenske železničarje zavarovalnica proti nezgodam s sedežem v Ljubljani, po vzorcu Dunajske zavarovalnice BUVA. V teku 3 let se je posrečilo neumornemu delu maloštevilnih moči ta zavod dvigniti na stopnjo, da bi lahko služil za vzgled celi naši državi. Ker pa se je zahotelo nekemu doktorju ministristva saobračaja, o kateremu upamo, da ni dobil doktorske diplomo na podlagi izpita za babice, se predstaviti „čitavemu“ svetu za strokovnjaka v vprašanju zavarovanja železničarjev proti nezgodam, in

ker v nekem delu naše države še danes ne vedo, kaj da je zavarovanje sploh, je izšel ferman, da ima s 1. julijem t. l. ta zavod prenehati s svojim delovanjem. Da pa se temu gospodu ne bode moglo očitati, da le ruši obstoječe in dobro obratujoče inštitucije, je ustvaril s pomočjo nekaterih novopečenih strokovnjakov, novo zavarovalnico proti nezgodam za vse železnice države, v kateri seveda ne bodo imeli železničarji nikakega zastopstva, ker na nikak način ni skladno z ugledom države, da bi v državni inštituciji imeli kaj iskati uslužbenci, za katere je ustvarjena ta inštitucija, vsaj ima itak vsak uslužbenec pravico do pritožbe na razsodišče.

Kakor v vseh sličnih slučajih od prevrata sem, se je tudi v predležem slučaju pojavil železničar-strokovnjak, ki pridno pomaga pri ustvaritvi tega novega nestvora, žal, da zopet Slovenec-megaloman, čegar strokovnjaštvo hočemo v naslednjem nekoliko s povečalnim steklom preteklosti preiskati.

V sosvet zavarovalnice je bil imenovan kot zastopnik uprave državnih železnic g. višji revident Ivan Varl. Ob prevratu se je pojavil naenkrat ta gospod, katerega pač dosti železničarjev pozna iz prejšnjih časov, kateri je pa po odhodu iz naših krajev v Trst, tam izginil v družbi raznih nemško-nacionalnih Fuchs-ov in dr. Mesmerjev, kot strokovnjak na polju nezgodnega zavarovanja. Vsakdo se je vprašal: za Boga svetega, kje pa si je pridobil ta gospod njegovo zavarovalno strokovnjaštvo? Oglejmo si malo njegovo „strokovno“ nadizobrazbo. Spominjamo se ga kot postajenačelnika v Javorniku. Ker je ta postaja blizu Jesenic in ker je ravno ta postaja Wieserjeve preteklosti, nam Slovencem vzgojila in podarila že nekaj železniških „strokovnjakov“ vseh panog, je razumljivo, da je nekaj „strokovnjaštva“ odpadlo tudi na sosednjo postajo. In res bode menda tu vir znanja in učenosti, kajti g. Varl je kaj pridno zahajal na Jesenice ter se tam učil — kvartati. Ker to učenje tudi nekaj stane, a tedanji dohodki g. postajenačelnika niso zmogli teh stroškov, je bil prisiljen si primanjkljaj sposoditi iz postajne blagajne. Slučajno pa je pri tem prezrl dejstvo, da tedanja železniška uprava ni imela toliko socialnega čuta, kakor tudi ne dovolj strokovnega znanja tega novega načina knjigovodstva in denarnih operacij, ter je vsled tega mesto nagrade dobil prestavo v Trst k računskemu oddelku, ker so ga tam nujno rabili radi takega strokovnega znanja. Seveda pri sličnih slučajih pač uprava ni bila toliko uvidevna, ter je razrešila take ženijske obveznosti napram njej, v predležem slučaju pa je pomagal g. Varl-u visok boter, ki je imel v Sloveniji tedaj eno izmed najuglednejših mest. Kaj je bilo pozneje v Trstu s študijami, bi znali povedati marsikateri g. kolegi. Na vsak način ga je precej podučeval znani ljubitelj žganih tekočin nemško-klerikalni dr. Messmer in slični elementi.

S tem smo, mislimo, dokazali pravico g. Varla do titula „strokovnjak“.

Železničarje pa opazujemo, da bo 1. julija 1922 pričela obratovati zavarovalnica zoper nezgode državnih železnic brez sposobnega osebja in brez „para“. Toplo pa priporočamo Ministrstvu Saobračaja, da imenuje odmah izvanturno višjemu revidentu postalega g. Varla inšpektorjem ministrstva, ter mu že vnaprej čestitam k pridobitvi tako imenitnega strokovnjaka.

Razvoj jugoslovanske socialne politike.

Čim je prevzel dr. Gregor Žerjav portfelj za socialno politiko, ki je bil že seveda od njegovega prednika, ali če hočete, od njegovih prednikov do skrajnosti oguljen, smo takoj vedeli, kam pes taco moli. Instinktivno je to čutilo vse delavstvo brez razlike na strankarsko pripadnost. In kako ne. Žerjav, kot najizrazitejši tip najbolj reakcionarnega kapitalizma je postal čez noč naslednik moža, ki še dandanes izživajoče po Sloveniji propagira svoje socialno politične nazore, ki mu seveda ne prinašajo nikakršne slave, pač pa obilo izžvižganja, kakor se mu je to pripetilo na zmagovitem pohodu širom Slovenije dne 3. t. m. v Ljubljani na protestnem shodu verižnikov. Iz njegovih zmedenih izjav smo posneli le eno, ker nas to o njem kot bivšem ministru za socialno politiko zanima, namreč: koštatacijo, da je edini vzrok naraščajoče draginje mezdno gibanje delavstva. Vemo, da ta gospod, ki je baje jurist in advokat in ki sliči in se piše na ime Kukovec, nima posebno veliko soli v glavi, toda da bo javno priznal svojo popolno nezmožnost za stroko, kateri ga je slov. demokratična stranka posvetila, tega nismo pričakovali in smo mu za to

priznanje odkrito hvaležni. Kakršen prednik, tak in morda še za par sto odstotkov zlobnejši je njegov naslednik. Dokaz za to je doprinesel ponovno in zadnjič v znani aferi ljubljanskega župana dr. Periča contra Žerjav. Sedaj tudi razumemo debelo prijateljstvo Pribečević-Žerjavovo.

Zaušnica, ki jo je s tem imenovanjem zadobilo delavstvo, je bila sicer krepka, toda morda ne povsem neopravičena, vsaj če še velja stari pregovor, ki pravi: „Nur die allerdümmsten Kälber wählen sich ihre Metzger selber.“ Značilno pri tem imenovanju je dejstvo, da je vzelo slovensko delavstvo povsem ravnodušno na znanje in da se z izvršeno izpremembo sploh ni pečalo. To je značilno in da misliti. Žerjav minister za socialno politiko ali pest v obraz je ena in ista. In vzlic temu niti najmanjšega razburjenja? To ima za tistega, ki ni slep, globok pomen. Mnenje, da morda vsaj slovensko delavstvo ni te provokacije opazilo, je napačno. Izključeno pa ni, da je v vrstah demokratsko-radikalne mafije to mnenje prevladalo in da je bil to vzrok in povod njenemu naraščajočemu grebenu. Usodepolna tišina pred izbruhom nevihte je tem čudakom namreč povsem nepoznana stvar, in zato si dovoljujejo eksperimente, ki ne morejo in ne smejo, računajoč z normalnim človeškim pojmovanjem, ostati brez težkih posledic. Predrznost teh ljudi, če jih smemo tako nazivati, postaja naravnost nesramna in morda je prav tako.

Delavstvo je v modernih srednje- in zapadnoevropskih deželah, ter po ostalem svetu izven Balkana, polagalo veliko važnost socialnim vprašanjem in socialni zakonodaji. Za ta vprašanja — in to je umljivo — je žrtvovalo nešteto žrtev in potoke krvi, ki morda niso zaostali za onimi svetovne vojne, so polnili tlakove industrijskih mest in centrov. Toda ne zaman. Počasi sicer, korak za korakom, so se kazali uspehi in tudi v „prosluli“ Avstriji je uživalo delavstvo, sicer le skromen, toda vendar drobtinice skupnega napora.

Prišlo je razsulo. Prav je, da je prišlo in morda celo veliko prepozno. Prav pa ni, da so ob tej priliki ostali ravno tisti, kateri smatrajo svoji edini nalogi zadajati delavstvu udar za udarcem, ter mu doslednje uničevati, kar si je le z najtežjim naporom priborilo.

Polne spodnje hlače, ki so za časa preobrata, povzročale današnjim mogotcem veliko preglavic, so imele vendar to dobro v sebi, da se razni, sedaj posebno širokousti gospodje, vsaj navidezno niso s socialno političnimi vprašanji pečali in da so ureditev teh vprašanj prepustili delavstvu samemu.

Res je sicer, da delavstvo od te prisilne tolerance ni imelo dosti dobička, kajti pravico bi imelo od svoje baje osvobodene domovine zahtevati, da vsaj to spoštuje in mu nedotaknjeno očuva, kar je od tujerodca pod nesvobodnim sistemom priborilo, ali po domače, da se mu odkaže v skupni hiši primeren prostor, v katerem se bo lahko razvijalo.

Poznavajoč svojo zgodovinsko nalogo v poziciji, ki mu jo je določil razredni boj, je šlo mirno svojo pot in skušalo je pred vsem, dvigniti tudi svoje brate to- in onostran Save na svojo višino. Pogrešen idealizem! Bilo je povsem centralistično razpoloženo, morda prav računajoč, da je le v edini moči. Toda kakor vsi sloji te države, tako je bilo tudi delavstvo razočarano.

Prvotna navidezna toleranca buržuazije, se je kmalu kot hinavska krinka, razkrinkala in čim je demokratsko-radikalni blok smatral svoje razmere konsolidiranim, je takoj pokazal svojo pravo smer. Mislimo, da se ne motimo, če trdimo, da je sedaj vladajoča klika, ki po vseh dosedanjih izkušnjah nima absolutno nikakršnega razumevanja za potrebe delovnega ljudstva, po inicijativni naših, nam dobro poznanih ljudskih prijateljih v zaščiti demokratskega kožuha, nahujsakna, začela stegati svoja nikoš sита žrela tudi v delavske zavode prečanskih krajev. Govori se namreč — in menda še velja vox populi vox dei — da je bil ravno minister za socialno politiko, tedaj seveda šele aspirant za to mesto, oni zli duh, ki je v porodici izzval poželenje po blagajnah delavskih zavodov. Ker so vse druge blagajne že do zadnjega kotička izpraznjene, je dobro preračunani migljaj, našel popolno razumevanje. Ker je domače srbsko delavstvo zaznalo za delavske inštitucije, ki si jih je ustvarilo prečansko delavstvo, je povsem naravno, tudi ono zaželelo, da se mu zasužura obstoj tudi za časa boleznin in delavne nezmožnosti. Žerjav, kot mož na svojem mestu, pretendent za stolico ministrstva socialne politike in povrh tega še posebno dobrega srca za potrebe delavstva, in izvanredno radodaren, je takoj spoznal ugodni trenutek in ponudil je srbskim bratom, v kolikor pripadajo porodici — ne delavstvu, težke milijone krvavih žuljev slovenskega delavstva, ki jih je, mravlji podobno zbiralo v svojih bolniških blagajnah in zavarovalnicah. S tem denarjem naj

bi se v Srbiji nadomestilo to, kar je porodica tekom stoletja zanemarila. Seveda Žerjavu ni šlo za srbskega delavca, ki od radodarno ponudjenih tujih milijonov ne bi dobil niti ficka, temveč šlo mu je za to, da čim preje ustreže svojim banditskim somišljenikom, ki stoje na stališču: „Što treba prečana osiguravanje radnika protiv nezgodam i bolestima, kad i kod nas toga nema ni treba.“ Brihtne glave porodice so kmalu razumele Kukovec-Žerjavova tolmačenja, tem bolj, ker je smatrali delavsko zavarovanje luksuznem „artiklu“, ki je povsem nepotrebno. Če je delavec pri svojem delu onemogel ali ponesrečil, naj krepa, saj je napravil svojo dolžnost, nikdar pa naj ne povzroča napote, če ni več za delo zmožen.

Toda ne samo to, temveč tudi dejstvo, da potrebuje porodica vedno in velike količine para, jih je napotilo, da za enkrat niso povsem sistirali vse delavske inštitucije, temveč da so se zadovoljili s tem, da vse prizadete zavode — modernizirajo in reformirajo. Pred vsem ne spadajo v te zavode pismeni ljudje, ker je vpisovanje neumnost in potrata časa, ki je drag.

Da se temu nedostatku pride v okom, se bo vse, v prvi vrsti seveda blagajne, koncentriralo. Na vodilna mesta pridejo po priporočilu zaščitnika socialne bede prijatelja Gregorja, strokovnjaki iz Makedonije, ki imajo izvanredno razvit spomin, kar ima to prednost pred prečani, da ni treba ničesar vpisovati in ne prešteti. Ker je ta načrt v detajlih že izdelan in stopi v bližnji bodočnosti v veljavo — če ne bo dežja — so dobili podrejeni faktorji nalog, še podrobna vprašanja urediti. Kako se to niže na jugu izvršuje, nas za enkrat ne zanima več, ker je naša nekdanja centralistično razpoložena žila odvodnica hvala Bogu okamenela.

Premetena Žerjavova glava si je po stari navadi napravila za to povsem jasn načrt.

Predvsem je bilo treba razkričati in denuncirati delavstvo in njegove voditelje državi nevarnim elementom, ki hočejo državo razbiti. Ta trik je imel le delen uspeh, kajti ogromna večina jugoslovanskega prebivalstva enostavno tega ne veruje, da bi bil kdo v stanu razbiti državo. Te ženijalnosti ne pripisuje nihče niti Žerjavu in Ribnikarju, ki sta nedvomno nedosegljiva umetnika v razbijanju in razdiranju. Ta huronski vojni krik je imel le namen, odvrti pozornost od zahrbtnega dela, ki se je sočasno pripravljalo za kulisami politične arene demokratsko-radikalnih korupcionistov. Ko je bil vik in krik najhujši, se je zgodila navidezno neznatna sprememba na Bleiweisovi cesti. Tiho in brez slave je zapustil bivše poverništvo za socialno skrbstvo gospod dr. Gosar in ravno tako tiho in brez običajnega pompa je zasedel med tem novo kreirano mesto šefa oddelka za socialno politiko znani oštarijski agitator in Žerjavov oproda Ribnikar. Da ima mož vse predpogoje za to svoje sedanje mesto je neoporečno. Študiral je namreč „živinsko“ visoko šolo ter asistiral celo vrsto let na ljubljanski klavnici, kar je vsekakor izborna kvalifikacija za vzvišeno mesto vodje oddelka, katerega najvišji činitelj vidi v jugoslovanskem delavstvu afrikanškega kulija, katerega se lahko, samo z živinskimi medikamenti leči.

Mož je zavzel svoje malenkostno mesto in se je takoj zavedal, da je pred vsem čiščenje nujno potrebno. Začel je torej čistiti in to po vzorcu svojega naročnika, ki je tozadevno nedosegljiv specialist.

V oči ga je pred vsem zbudila ljubljanska bolniška blagajna in nje uprava. Očistil jo je s tem, da je po vzorcu našega modernega parlamentarizma vrgel enostavno svobodno voljene zastopnike delavstva na cesto in jih v svoji vsegamogočnosti nadomestil s svojimi mameluki. Dobro! S tem pa čiščenje še ni končano in se nadaljuje. Če vse verzije ne varajo, pride sedaj ravnatelj tega zavoda na vrsto in to edino radi tega, ker nima potrebne kvalifikacije in ne more z živinsko fakulteto konkurirati.

To je namreč glavni in edini jugoslovanski predpogoj za doseg vodilnega mesta v delavski inštituciji. Radovedni smo, kako bo to čiščenje izpadlo in kdo bo „razrešen“.

Ker imamo pa poleg bolniških blagajn v Sloveniji tudi razne zavarovalnice proti nezgodam, je treba tudi te v Ribnikar-Žerjavovem smislu očistiti. Delavstvu je treba dokazati, da so te inštitucije le tedaj moderne, če njih voditelji razumejo tok časa in ta je trenutno pri nas industrijsko kapitalističen. Zavodi imajo koristiti podjetnikov ščititi in ne kakor doslej, polagati preveč paznje interesom delojemalca. Ker baje temu doslej ni bilo tako, zato — reme-dura.

Dosleden današnjim načelom jugoslovanske socialne politike, je Ribnikar ugotovil, da dosedanjí upravniki teh zavodov svojih nalog ne razumevajo in jih je „razrešil svojih dolžnosti“, kar si bo mo-

ralo delavstvo primerno zabeležiti. Na njih mesta je imenoval nove sile, ki se gotovo tajnih Ribnikarjev želja zavedajo in ki pred vsem vedo, da pričinja interesna sfera teh zavodov v obližu zveze industrijalcev in Jadranske banke. Da to razumevanje čimprej prodre, se bodo izvršila še postranska čiščenja in „razreševanja“.

Pri svojem temeljitem delu Ribnikar tudi na železničarje ni pozabil in posvetil jim je svojo posebno naklonjenost. Tam je vršel poleg upravnika, tudi sosvetnika sodr. Vencajza iz sosveta, in to menda radi tega, ker so po njegovem mnenju, ravno železničarji najbolj prekucniški element. To so dokazali s svojo umetnostjo v stradanju med vojsko in v povojnem stradanju po osvobojenju domovine, posebno pa še za časa demokratskega režima, ki je očetovsko skrbel in še skrbi za nje. Naučili se tudi doslej še niso jesti krmo in slamo, kar sijajno dokazuje njih delamrznost in protidržavnost. Pomislite samo! krma, ki stane kg le 5 kron, jim je premalenkostna. Ribnikar je torej razrešil Vencajza! Zakaj je to naredil? Kdo je Vencajz?

Ta vprašanja so za nas važna. Sodr. Vencajz je bil kot aktiven železniški uradnik po svoji organizaciji, na poziv uprave železničarske organizacije, odposlan v ta zavod, da tam zastopa interese železničarjev, kakor je bil n. pr. odposlan od strani železniške uprave železniški uradnik g. Val, da tam zastopa interese podjetja. Da je bil Vencajz imenovan po svoji organizaciji in ne voljen, ne spremeni nič na bistvu stvari, kajti, če se doslej volitev ni izvršila, ni krivda železničarjev, pač pa krivda iz Žerjav-Ribnikarjevega okoliša. Njegov mandat je torej kakor vsi ostali polnoveljavni in to, dokler se ne izvrše volitve. Ribnikar je drugega mnenja. Tega sicer ne pove, ker bi bilo prepošteno. Nasprotno svoj „ukaz“ utemeljuje z vpokojitvijo sodr. Vencajza in to je važno.

Ribnikar ve, da je sodr. Vencajz upokojen, noče pa vedeti, da je ta vpokojitev nezakonita in da je proti njej vložil s. Vencajz ugovor, ki pa seveda vsled azijskih razmer, ki jih je pri nas uvedla pismena demokratska frakcija, doslej ni, in nikdar rešen ne bo. Vencajz, zavedajoč se tega, je vložil v določenem roku tožbo napram famozni upravi in sodišče bo izreklo svojo obsodbo, kar se pa tudi doslej še ni zgodilo. Ugovor torej ni rešen, tožba je vložena, razsodba še manjka. Vse to je Ribnikarju neznano!

De facto je torej Vencajzova vpokojitev polnopravna le v živinsko fakultetnem juridičnem pojmovanju, kar zadostuje, da se železničarje lahko oropa svojega zastopstva. Le tako naprej!

Radovedni smo le, če se Ribnikar kdaj vpraša: Kdo bo mene razrešil, kedaj in pod kakimi pogoji se bo to zgodilo?

Nam pa ta znameniti pohod naše socialne politike vsiljuje vprašanje:

Ali je centralizem, ali avtonomija. Po vsem tem, kar smo doslej doživeli, ni med nami niti ene kocike, ki bi si še želela centralizma. Ljubimo in spoštujemo ter sočasno pomilujemo naše srbske brate, toda pred srbsko poročila in njenimi slovenskimi zavezniki — obvaruj nas o Gospod!

Kličemo jim pa svarilno in še pravočasno:

Roke proč od naši socialnih inštitucij, katere smo si znali priboriti pod kruto tujčevo peto, ne bomo se pa strašili jih ščititi pred sorodnim bratrančem, če nam postane njegova požrešnost nadležna!

Dajte železničarjem, kar jim gre!

Govor poslanca Jos. Kopača na 43. seji Narodne skupščine.

Josip Kopač: Gospodje narodni poslanci! Moj cenjeni predgovornik gospod Deržič je obrazložil in razkril rano, ki je na našem železničarskem telesu. Naš promet, kakor ga imamo danes, je precej podoben podrtiji, tako da lahko rečemo, da v slučuju, če bo šlo še leto dni tako naprej, ne bomo imeli samo prometne krize, kakor se je ublaževalno (evfemistično) izrazil danes gospod železniški minister, ampak da homo prišli do popolnega zloma našega železniškega prometa.

Gospodje poslanci! Gospod predgovornik se je pečal v prvi vrsti z upravo in je pokazal na zgledih, kakšni „strokovnjaki“ upravljajo danes naše železnice. Gospod minister je sam prepričan, da je v marsikakem oizru potrebno odpraviti nedostatke, ki jih je omenil moj predgovornik. Toda ko je govoril gospod minister o vprašanju, kaj je vse potrebno za izboljšanje prometa na naših železnicah, se je skrbno varoval, da bi bil povedal tisto, kar je najbolj potrebno. Kajti res je treba, da se hitro izmenijo trhlji pragi itd.; toda še bolj nujno je vprašanje

železničarskih plač. Železničarji so prišli danes tako daleč, da jim je absolutno nemogoče vztrajati. Ker železničarji ne morejo izhajati s svojimi bednimi, revnimi plačami, je čisto naravno, da posegajo po takih sredstvih, ki vodijo v korupcijo. Vi imate n. pr. v Zagrebu tvrdko, ki Vam preskrbi vagonov, kolikor jih potrebujete, ako hočete plačati 300.000 do 400.000 kron. Cela agencija obstoja, ki preskrbljuje železniške vagonne na razne postaje brez vednosti direkcije ali pa morebiti celo z vednostjo direkcije. Promet se vrši pri nas do Siska še precej redno, ker je do te postaje v rokah južne železnice. O južni železnici namreč lahko konstatiramo, da vlada pri njej red in da bi bila južna železnica lahko vzor za naše državno-železniško omrežje. Ko pa pride vagon v Sisek — „ga nema više“. Trgovec sedaj leta za tistim vagonom, išče ga 6, 8, 10 dni. Potem pa kar naenkrat najdete dotični vagon nekje doli v Macedoniji, dasi ni bil tja instradiran.

Gospodje poslanci! Zaman je, ako se Vi danes upirate, da bi glasovali za predloženo enketo. Če tega ne bode storili danes, Vas bodo razmere prisilile, da boste morali to storiti čez en mesec. Kajti položaj na železnicah bo od dne do dne slabši, in to v prvi vrsti radi tega, ker je osobje gladno in ne more vršiti svoje službe. Zgodilo se je v zadnjem času, da smo vzeli železniškega uslužbenca iz službenega vagona in ga prenesli v čakalnico. Tam je je zdravnik konstatiral, da se je dotični uslužbenec onesvestil na zavori (bremzi) radi telesne onemoglosti in slabe obleke.

Gospodje poslanci! Od leta 1919., ko je vlada z vsemi silami udušila železničarsko gibanje in ko je morala rabiti bajonete, da je tirala gladne železničarje zopet na delo, od tistega časa so vladine obljube ostale samo na papirju. Jaz mislim tu na obljube, ki jih je dal železniški minister železničarjem v Zemunu, pa tudi na druge obljube, ki so jih dajali razni železniški ministri do današnjega gospoda ministra Staniča. Vsi ministri so imeli polna usta obljub, a niso do danes niti najmanjše obljube izvršili. Leta 1919. je bila po zlomljenem štrajku v Zemunu konferenca železničarjev. Na tisto konferenco so bili povabljeni tudi zastopniki raznih železničarskih organizacij. Tam se je sklenilo, da se bo vsako leto meseca avgusta pregledalo, koliko je draginja v enem letu narasla, in da se bo vsako leto za toliko povišala plača železniškemu osobju. Toda vprašam Vas: ali je kak železniški uslužbenec dobil le eno paro od tega povišanja? Nikdo! Obljuba je ostala samo na papirju in se ni izvršila.

Ker se tako rado zabavlja čez Nemško Avstrijo kot lačno, raztrgano in razdrapano državo, Vam hočem pokazati, kako so te stvari uredili v Avstriji. Tam nimate na železnicah take mizerije kakor pri nas. Oglejmo si n. pr. začasni železničarski opravilnik za Nemško Avstrijo! Je čisto kratek, obsega nekaj čez 40 paragrafov. Po tem opravilniku je razdeljeno vse železniško osobje na 19 kategorij po različnosti posla in strokovne izobrazbe. Tudi plača je razdeljena na 19 razredov. Poskrbljeno je za draginjske doklade, za dodatke za otroke itd. Poleg tega imajo pa tudi indeks, v katerem je ugotovljeno: na tej in tej višini se je nahajala recimo 1. januarja draginja; v februarju je draginja poskočila za 2 odstotka in tudi plača se je vsem železniškim uslužbencem povišala za 2 odstotka. V mesecu oktobru 1921 so dobili železničarji nič manj nego trikrat povišanje draginjskih doklad. Kajti v mesecu oktobru 1921 je bila draginja trikrat poskočila. V novembru so dobili dvakrat povišanje draginjskih doklad. V januarju 1922 se je pa draginja na Dunaju za 1 odstotek zmanjšala in tudi železničarji so dobili za 1 odstotek manj draginjskih doklad.

Železničarji v Nemški Avstriji imajo službeno pragmatiko, po kateri avanzira vsak definitivni uslužbenec vsaki dve leti. Vsak delavec, vsak uradnik in sploh vsak uslužbenec mora dve leti delati prakso in služiti provizorno. Po dveh letih postane stabilen in po nadaljnjih dveh letih prvič avanzira. Vsi uslužbenci v I. kategoriji avanzirajo enako, isto tako uslužbenci II., III. . . . XIX. kategorije. Železniškim uslužbencem je zajamčena penzija, obleka itd.

Naš železniški minister pravi: saj-bom kupil obleko! Toda, gospod minister, Vi bi bili morali kupiti železničarjem obleko že leta 1919., pa je niste kupili; morali bi bili kupiti drugi partiji leta 1920., a niste nič dali; prav tako niste nič dali leta 1921., sedaj pa hočete leta 1922. kupiti obleko za 1922. Toda Vi morate plačati osobju za nazaj, kar mu gre, ako hočete, da bo to osobje imelo do Vas spoštovanje, ako hočete, da bo reklo: mi zaupamo svojim predstojnikom, ker vemo, da so pošteni in da ne bodo od nas zahtevali ničesar, kar bi ne bilo v predpisih.

Ko ste leta 1919. pometali približno 3.000 ljudi — morda najboljših strokovnjakov — na cesto, ko

ste odslovili strojevodje, ki so delali 17—19 let neprestano na železnici in so imeli tako strokovno prakso, da nimate danes morda niti tretjine tako izobraženih strojevodij, ste postavili na njihovo mesto kurjače, ki nimajo nikakih strokovnih izpitov, razen če hočete tako imenovati razne izpite na brzo roko. Sedaj pride dotični kurjač k stroju in mora vršiti službo strojevodje. Na eni strani ima novi strojevodja pred seboj stroj, ki vozi z brzino 45 km; na drugi strani je pa proga tako zrušena, da mora voz voziti počasi, samo po 30 km na uro in še manj. In sedaj pokvari strojevodja stroj samo radi tega, ker ne more voziti tako hitro, kakor to zahteva ustroj stroja; na drugi strani mu pa še naložite na njegov stroj premoga, v katerem je najmanj polovico zemlje.

Ko sem se zadnjikrat peljal v Beograd, me je v Zagrebu pozval strojevodja, naj si ogledam premog, s katerim se kuri stroj, pa ne bo treba nič vprašati, kdaj pridemo v Beograd. V tem premogu je bilo — lahko rečem — tretjino same zemlje. Kaj mislite, da se bodo v Jugoslaviji godili čudeži in da bomo kurili stroje z zemljo mesto s premogom? To je nemogoče. Kakor pa stroj ne gre brez premoga, tako tudi osobje ne more vršiti svoje službe brez zadostne hrane in brez primerne plače. Kako bo ob slabi prehrani vršil železničar službo, ki včasih presega njegove fizične sile? Delavec, ki dela na progi, zasluži mesečno, ako ima družino in dva otroka, 1.500 kron. Sedaj mi pa povejte tistega umetnika, ki bo znal sestaviti tak kuhinjski recept, da se bo s 1.500 kronami lahko cela rodbina najedla ter še plačala stanovanje in obleko!

Poprej sem rekel, da so po zlomu štrajka odtirali najboljše strokovnjake z železnice. Mi smo dokazali v nešteto slučajih, da dotični ljudje niso bili niti najmanj komunisti, da niso niti najmanj sodelovali pri komunističnih organizacijah in da so napravili edino ta greh, da so bili solidarni s tovariši, ki so šli v boj za svoje pravice.

In zakaj so šli oni ljudje v štrajk? Tukaj se reče samo kratko: ja, komunisti so — pa mirna Bosna! Ubij ga, spod! ga!

Prijatelji! Treba je vprašati, zakaj so ti ljudje, ki so med vojsko in po zlomu Avstrije napravili državi toliko uslug, da so dobili priznanje povsod, od najnižjih do najvišjih predstojnikov in celo od monarha samega, postali kar čez noč najhujši razbojniki, da se morajo odpustiti iz službe, postavljati v najhujšo bedo itd.? Stvar je tale. Leta 1919. se je sprejel pod ministrom Draškovičem protokol sporazuma. Ta protokol sporazuma ni bil nič drugega kakor baš ta opravilnik, ki ga imajo sedaj na Dunaju. V njem se zahteva, da se draginjske doklade povišajo prav v isti meri, kakor raste draginja. Ta protokol sporazuma se je ukinil in osobju na železnicah se je oktroiral začasni opravilnik, po katerem so se vzele železniškim uslužbencem vse tiste pravice, katere so bili dosegli na skupnih konferencah v ministrstvu od železniškega ministristva. Ko so se železničarji pritožili in zahtevali, da se ta protokol sporazuma zopet uveljavi, se jim je reklo: „Železničarske organizacije, pokažite svojo moč! Mi hočemo, da stopite v štrajk.“ Gospod Savo Jelič je sam agitiral za železničarsko organizacijo, a isti Jelič je potem nastopil proti železničarski organizaciji in proti posameznikom. Ko je prišlo do štrajka, se je vlada zatekla k vojaški oblasti, da je vojaška oblast s silo zadušila štrajk. Vi ste potlačali železničarje k tlom, toda njihovega upornega duha ne bode nikdar pregnali iz njih. Železničarji vedo, da ste jim delali krivico. In ker ste jim delali krivico in snedli svoje besede in podpise, pravijo železničarji: vi ste to storili proti nam; mi zahtevamo od vas samo pravico in ničesar drugega.

Da se izognejo očitaniu, da uganjajo politiko, so se vse strokovne organizacije železničarjev združile v celoto in napravile med seboj koalicio. Ta koalicio je predložila 29. novembra l. l. ministrstvu obračaja obširno spomenico, v kateri iznese v prvi vrsti glavne točke, katere se morajo brezpogojno sprejeti, če hočemo, da bo naš promet sploh funkcional. Teh točk je 6. Železničarji so zahtevali, naj se jim da nabavni prispevek za nabavo obleke. Gospod železniški minister pravi: jaz bom kupil obleko. Tri leta so rabili železničarji svoje privatne civilne obleke, dasi ima vsak stalni uslužbenec pravico, da dobi vsako leto del svoje obleke. Železničarji so v svojih družinah podrapali vse, ker si niso mogli nabaviti druge obleke. Lahko rečem, da so danes železničarski otroci doma, ker ne morejo zaradi pomanjkanja obleke iti v šolo, da so njih žene na pol nage in boste in da tudi možje sami nimajo nič obleke. Vi ste gotovo že videli kakega raztrganega delavca; toda nikdar še niste videli delavca, ki bi bil tako raztrgan, kakor so naši železničarji. Človeka mora biti sram, če ga kak inozemec vpraša: „Kaj pa je ta človek?“ Pa mu morate reči: „To

je železničar. "Ves začuden vas vpraša tujec: „Pa taki so jugoslovanski železničarji? Tako strgani?“ Ljudje, ki imajo posla s potujočim občinstvom, nimajo na sebi niti poštene obleke. Pozimi morajo pri 19—20° Reaumurja vršiti službo brez kožuha, oziroma zimske suknje. Ali je mogoče vztrajati v takem mrazu v letni obleki? In poleg tega še pri slabi hrani? In pri takem mrazu mora lačni železničar delati na železnici noč in dan po 12—16, po 18—20, da, celo do 24 ur službe. Dogodil se je slučaj, da so odnesli železničarja na pol zmrzlega z zavore, kjer je vršil v letni obleki službo, ko je bilo — 16° Reaumurja.

Mi smo zahtevali od bivšega pomočnika ministrovega gospoda Jeliča, da se ti strokovnjaki, ki so bili odpuščeni radi štrajka, a niso zakrivali ničesar drugega, nego da so bili solidarni s svojimi tovariši, zopet sprejmejo nazaj v službo. Mi tega nismo zahtevali za one ljudi, ki so morebiti zakrivali kako sabotažo na železnici, ampak samo za one, o katerih smo vedeli, da niso storili ničesar drugega, nego da so bili solidarni s svojimi tovariši. Gospod Jelič je pa enostavno rekel: „Napravim iz te stvari vprašanje svojega nadaljnega obstanka v svoji službi v ministristvu. Če pride samo en železničar nazaj, odložim takoj svoje mesto kot pomočnik ministrov.“ In gospod minister je zlezal pod klop in si ni upal od njega zahtevati, da sprejme te ljudi nazaj. (Dalje prih.)

Razne vesti.

Obdavčeno plač. Pričelo se je z odtegotovanjem davka od delavskih mezd. Odteguje se kar za dve leti nazaj. S tem se je doseglo to, da nekateri delavci za delo celega meseca niso prejeli nobene plače, ker je požrl vse davek. S to prikaznijo se bomo v eni prihodnjih številkih temeljiteje pozabavali, za sedaj samo opozarjamo, da bi se naj, če je že sprejet tako globoko zamišljen in duhovit zakon, vsaj stvar tako uredila, da bi se davek plačeval v več obrokih in ne enkrat kar za pol stoletja nazaj. Tudi naj bi se z odtegotovanjem ne začelo pred povišanjem plač. Sploh pa le nategujte gospoda struno, bo preje počila kakor se vam bo sanjalo.

Sleparija ali politika zlobe. Iz Belgrada prihajajoče vesti poročajo, da je dovolil ministrski svet železniškemu ministru 12 milijonov Dinarjev za popravila lokomotiv v Budimpešti.

Naše delavnice stoje brez delavcev in dela, ministrski svet pa mesto, da bi naročil popravila doma, mesto da bi povišal delavske mezde doma-

čim delavcem, jih povišuje onim v Budimpešti, in pušča izvrševati tam popravila, ki bi se lahko zvršila doma — seveda ne s tako visokimi bakšiji.

Tako je, če so na vodilnih mestih ljudje, ki ali nimajo možgan za gospodarstvo ali pa ki uganjajo politiko nagajivosti napram domačemu delavstvu — kar zopet dokazuje da nimajo pameti.

Po ministrih se ravnaajo zasebni podjetniki. Kakor pošiljajo naši ministri stroje v tujino v popravilo, tako iščejo zasebne tovarne na železnici delavcev, dobrovedoč, da so ceneji nego zasebni. Tovarna za ključavnice v Kamniku se prav nič ne sramuje pripeljati vsaki teden cel voz na pol produktov za ključavnice in jih tukaj oddajati strojevodjem, da jih sestavljajo, ker vedo da je to ceneje nego v lastni tovarni. Železnice pa tudi ni sram, če njeni stari in izmognani uslužbenci uporabljajo svoj skromno odmerjen odmor zato, da si zaslužijo kak vinar k povsem nezadostni plači. Osebna varnost in varnost železnice je postala povsem neznana stvar. Žalostna taka podjetja, ampak žalostni tudi delavci, ki to trpe. Pfu! takemu sistemu!

Obleka za železničarje. Kakor se nas obvešča je baje obleka za železničarje že dospela in sicer: bluže, hlače in suknje za poduradnike. Spravljena je v materialnem skladišču. Koliko časa bo tam shranjena še ni znano. Ravnateljstvu bi priporočali, da je ne pusti predolgo v shrambi, ker bi se, kakor je običajno, nemara preveč osušila in bi si jo prizadeti niti ne mogli dati popraviti za poznejšo uporabo. Sploh je pa ta shramba povsem odveč, kajti osebje vendar ne bo dobilo obleke na račun bodočnosti, temveč za preteklost, za katero je bilo osleparjeno. Le ne preveč birokratizma, ker itak niste pismeni!

Vlakospremno osebje, pozor! Sodrugi! Znano vam je kakšnim neprilikam smo izpostavljeni, če vozimo kot vlakovodje, moramo biti sočasno tudi revizorji, poleg tega moramo biti tudi žandarji, stražniki in detektivji, povrh vsega tega pa še delavci, ki morajo prejemati in izdajati tovore, nositi vreče in druge pošiljke, ali pri tem delu pomagati. Če se nam poleg vse te brige dogodi, da smo kakoli pozabili, ali da smo se zakasnil, potem nas čaka občutna globa, če pa se nam dokaže kaka gmotna škoda, potem moramo to enostavno nadomestiti. Krivi smo vedno, čeprav imamo polne roke dela. Pri kaznjenju se ničesar ne upošteva, temveč kaznuje se nas najbrezobzirneje. Niti to se ne upošteva, da z našimi plačami niti živeti ne moremo. Pisec teh vrstic vozi 205 km dolgo progo, dokler jo prevozi mine 32 ur in več. Za to pot bi

moral dobiti vsaj toliko kar potrebuje za življenje. Dobi pa za ves ta čas celih — 38 kron. Zadostuje li to le za kruh? Sprevodniki in drugi dobe še nekoliko manje. Ni to idealno? Sodrugi! Zbudimo se! Borimo se složno za boljše življenje!

Splošno kreditno društvo v Ljubljani

registrovana zadruga z omejeno zavezo

sprejema **hranilne vloge** vsak delavnik od 8. do 13. ure in jih obrestuje po čistih

4%

Rentni davek plača društvo iz svojega. Večje in stalne vloge se obrestujejo po dogovoru.

Pesojila daje svojim zadružnikom proti vknjižbi, na osebni kredit proti poroštvu ali zastavi vrednostnih papirjev. — Menice se eskontujejo po bančni obrestni meri.

Edini, res delavski denarni zavod.

ADALBERT KASSIG, Ljubljana

Židovska ulica.

Zaved za uniformo, krznar in izdelovatelj čepic priporoča

svojo veliko zalogo vsakovrstnih uniformskih predmetov za železničarje, kakor: čepice, rosete, gumbe, žnore, piščalke i. t. d. Čepice zimske in letne za strojevodje, kurjače i. t. d. v raznih oblikah in po najnižjih cenah. Postrežba točna.

**Naročajte in širite
„Železničarja“!**

Konsumno društvo za Slovenijo

Telefon inter. štev. 178. — Brzlj. naslov
»Kodes Ljubljana«.

Ljubljana

Poštni predal št. 13. — Poštni čekovni račun štev. 10.532.

Hranilni oddelek

sprejema **hranilne vloge** in jih obrestuje od dne vloge do dne dviga po

4½% večje vloge proti polletni odpovedi po **5%**

Hranilne vloge sprejemajo osebno ali po položnicah **centrala v Ljubljani** ali pa **podružnice:**

6 v Ljubljani; dalje: Kamnik, Borovnica, Litija, Tržič, Sv. Ana, Križe, Radovljica, Gorje, Kor. Bela, Sava, Jesenice, Mojstrana, Kr. Gora, Radeče, Celje, Štore, Šoštanj, Ljubno, Poljčane, Rogatec, Pragersko, Ptuj, Maribor, Ribnica na Pohorju, Fala, Št. Lovrenc na Pohorju, Guštanj, Prevalje, Leše, Mežice, Črna L., Črna

Sodrugi, vlagajmo vse prihranke v lastno hranilnico, katere hranilni kapital zrakaša že danes **nad 3 milijone kron.**

Član društva postane lahko vsak. Pristopati se zamore v vseh gori denih podružnicah. — Delež 200 kron. Pristopnina 10 kron. nave-