

ŽELEZNIČAR

Glasilu „Saveza železničarjev“ v Jugoslaviji.

Izhaja 5. in 20. v mesecu.

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

Uredništvo in upravišтво
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. 3.

V Ljubljani, 25. februarja 1922.

Leto XIV.

Složno! Glave pokonci!

Shod železničarjev, ki se je vršil dne 29. januarja v Zagrebu je pokazal globoko zavest, ki v teh krogih vlada. Posetili so ga zastopniki železničarjev iz vseh pokrajin države, iz vseh krajev in iz vrst vseh organizacij. Temeljito so se bavili s položajem, v katerem se železničarji nahajajo in iskali so potov, katere jim je v bodoče hoditi. Kar so na shodu povedali o svojem položaju, o načinu, s katerim se z njimi postopa, o težkih službenih dolžnostih, v katerih so primorani živeti, je bilo naravnost neverjetno in čudno in če se danes vsa javnost vprašuje: Ali je to mogoče? In res je. Tri leta se je teptalo, po gotovem načrtu, vse železničarjem zajamčene pravice in neverjetno je, da oni danes životarijo s sramotnimi plačami 1500—3000 kron mesečno, neverjetno je, da vzdržujejo v današnjih življenjskih neprilikah in da z nadčloveškimi silami obvladujejo vse težkoče povsem zavoženih železniških razmer. Vsakomur se zdi neverjetno, da se v ožgled teh razmer zavlačuje ureditev njih prejemkov, mesto, da bi se jim najhitrejšim potom prišlo na pomoč.

Najneverjetneje pa je in poleg tega skrajno nesramno, da se konsenkvntno poskuša vse neprilike železniškega prometa naprtiti oseboju v zahvalo za njegovo nadčloveško požrtvovalnost, da se to oseboje najbrezobzirneje preganja, kaznuje in šikanira.

Vse to se zdi neverjetno železničarjem kakor javnosti in sporazumno se vprašujejo: Kam naj vodi ta smer, ki očitno pelje v prepad?

Ukinjenje družinskih draginskih doklad.

Prihodnje dni se bo zakonodajni odbor Narodne skupščine pečal z vprašanjem ukinjenja draginskih doklad za družinske člane vsem državnim delavcem in nameščencem ter onim, ki delajo v državnih podjetjih vobče. Nasprotno pa se namerava pri tej priliki povišati osebno doklado.

Kaj zasleduje vlada v trenutku, v katerem predlaga svoj predlog zakonodajnemu odboru? Ali namerava zavzeti svoje principijelno stališče k obliki dnevnic oz. plač? Ali hoče s tem spraviti s sveta en del zakona za uradnike in nameščence vobče? Ali pa morda želi najti srednjo pot pri krpanju oglodanih jasli, na račun delavskih in nameščencev mezd.

Mi smo mnjenja, da vladi ne gre za principijelne potreslajne, temveč, da ji gre zato, da svojo politiko „prihranitve“ napram delavcem in nameščencem uveljavi, to je, da jim plače in mezde še zmanjša. Zgodovina nas uči, da je rimska država, vsled velikanske gmotne bede svojih državljanov in grešnega razkošja vladajočih, potem ko je prešla vse faze degeneracije, propadla in razpadla. Postala je sama po svoji krivdi, grob, ki se je moral zrušiti po prvih udarcih s tuje strani. In kakor rimska, tako so tudi vse ostale kapitalistične države imele v početku svojega razvoja isto situacijo, kjer je bil delavski razred pod pritiskom in nasiljem vladajočih povsem poživinčen in je vsled tega moral propasti cel narod.

V eni generaciji angleškega meščanstva so umrle štiri generacije angleških tlačanov in nemška komisija za rekrutacijo je poročala, da ne more v industrijskih okrožjih nikogar rekrutirati, ker so vsi obvezanci nevpornabi. To kar so drugi narodi preživeli, preživljamo sedaj mi. Država hoče za vsako ceno prihraniti na račun mezd in plač svojih delavcev in nameščencev, vzlic temu, da so bile že doslej te mezde in plače izdatno nižje nego v zasebnih podjetjih, z namišljenim ukinjenjem družinskih draginskih doklad naj bi se pa še nadalje

In vzlic temu, da je ta smer očitna, so železničarji sprejeli na svoja ramena težko breme odgovornosti in žrtvujejo še danes vse svoje sile koristim prometa, kar bodo do skrajnosti izvajali tudi v bodoče, zavedajoč se, da so javnosti za vse odgovorni.

Apel, ki so ga vse železničarske organizacije na svojem shodu v Zagrebu dne 29. januarja sklenile in odposlale na naslov vseh železničarjev se glasi:

Ne dajte se izzivati! Poleg tega pa so sklenili tudi še drugi apel, ki ni nič manj važen in ki pravi: Strnite se v organizaciji! in glave kvišku železničarji! kajti posameznik je v človeški družbi ničla, na katero se nihče ne ozira — združeni v močni in razredno zavedni organizaciji pa ste sila, s katero bodo morale tudi balkanske mentalitete računati. Le organizirani in složni bomo zmagali!

Čaše grenčice železničarji še niso do dna izpraznili. Tega se morajo zavedati. Zato je treba da oprezo nadaljujejo svojo pot, da rušijo vse zapreke, ki se jim postavljajo na njih pohodu in da končno prebijejo še zadnji zid, ki jih loči od njih človeških pravic. Če vzdržimo bomo tudi zmagali. Po prvih dveh fazah boja, v katerih smo nastopali samostojno kot posamezne organizacije in kasneje kot koalicija je naša akcija prešla v tretjo fazo, to je v zvezo z Glavnim Radniškim Savezom in z delavskimi komorami.

Železničarji zavedajte se tega in bodite složni! V naši slogi in vztrajnosti je jamstvo, da boste zmagali s svojo organizacijsko borbo!

zmanjševale. Take „reformne“ so mogoče in izvedljive le pri nas, v okviru zakonov o zaščiti države. Še doslej životarijo državni delavci in nameščenci v izjemno težkem položaju.

Naj li postane to zlo še hujsje? Kaj se brigajo vladajoči zato, da njih „prihranki“ pri oseboju, stvarno sploh niso prihranki, nasprotno, da ravno ti navidezni prihranki istočasno pomenjajo dekadenco državnih podjetij, njih nazadovanje in končno propast. Če bi šlo pri ukinjenju družinskih draginskih doklad samo zato, da se pravilno uredi način plačevanja oseboja, potem mi ne bi proti taki reformi imeli nikakršnih pomislekov. Nikdar še ni kapitalist vprašal svojega delavca, koliko ima družin in kako izhaja s svojo plačo, da to družino preživi. To je bila vedno zadeva delavca, da se zato sam briga in da zahteva tako plačo, ki mu vzdrževanje družine omogoči. Zato je običajna plača vsakega delavca v predvojni dobi, odgovarjala tem potrebam in da je mogel vzdrževati svojo družino. Poleg tega pa so imeli še posebno kvalificirani delavci višje kakor običajne plače. Na ta način je bila dana vsem delavcem možnost, da so svoje družine prehranjevali.

Delodajalec ni nikdar v predvojni dobi vprašal delavca, če ima družino, da mu napram temu dejstvu določi višjo ali nižjo plačo. On je upošteval le njegovo zmožnost in pa količino dela, ki mu ga je delavec opravil in to je bilo zanj merilo za višino plače. Na to višino so pa imele odločilen vpliv delavske organizacije in pa delavski boji. Na ta način so se v predvojni dobi vzdrževale delavske plače v prilično dostojni višini.

Voja je vse to spremenila. Ona je istodobno ustvarila veliko revščino in otežkočila boj delavstvu za boljše življenske predpogoje. Vse se je neverjetno podražilo. Pripovedovalo se nam je vedno, da je ta pojav le „začasen in mimogrede“ in da bo v doglednem času minul. Plače in mezde nameščencev in delavcev so se morale za naraščajočo draginjo dvigati. Da se pa niso previsoko dvigale in ne definitivno, se je začelo uveljavljati najprej osebne in pozneje družinske doklade za draginjo Svota plač in vseh dodatkov — osebnih in

družinskih — je bila stvarna, treba bi pa bilo, da je normalna dnevnic ali plača. Tega ni bilo, kajti plače so stalno zastajale. Naraščajoča draginja je postala normalen pojav, ki še vedno narašča, zato bi se moral tudi sedanji način plačevanja obdržati, kot normalen in sicer vsaj toliko časa, dokler draginja vzdržuje na isti višini.

Kako pa je v resnici danes? Draginja narašča dnevno. Plače, všteti vse doklade, pa zaostajajo daleč za onimi predvojne dobe. Po novem naraščanju draginje postajajo vsaki dan manjše. Sedaj pa, ko bi bil skrajni čas, da se povišajo, pa predlaga vlada ukinjenje vseh družinskih draginskih doklad.

Protestiramo najodločneje proti nameravanemu ukinjenju doklad. Nasprotniki smo vseh „reform“, ki streme za tem, železničarjem zniževati plače v trenutku, v katerem draginja najobčutneje narašča. Nasprotno, zakonodajni odbor naj se postavi na stališče, da je treba vse vrste doklad zvišati in to sorazmerno z naraščajočo draginjo. Poleg tega bi bilo pa še treba zjednačiti vse draginske doklade za vse oseboje.

„Reforme“ se lahko tedaj proizvajajo, ko bo začela draginja ponehavati in to zopet sorazmerno z nje padanjem. Vsako drugo stremljenje je kulturni škandal, sleparstvo slabijih, ubijanje donosa, ki se bo na vsaki način ali takoj ali pa v posledici grozno maščevalo.

Kdor ima ušesa da sliši, naj sliši!

Železničarji se zavedajo!

Železničarji se povsem zavedajo dobe, v kateri žive! To so sijajno dokazali na svojem shodu, ki je zboroval v nedeljo, dne 29. januarja t. l. v Zagrebu. Veličasten shod, njegov vzoren red, ki je nemoteno prevladoval od začetka do konca, sijajna disciplina, ki je na njem vladala in udeležba ter nastopi poročevalcev iz vseh delov države, je pokazal, da železničarji ves položaj tako ocenjujejo, kakor dejanski je in da so pripravljeni na vse morebitnosti, če vladajoči krogi pravočasno ne odmaknejo glav izpod Damoklejevega meča, ki usodepolno nad njimi visi. Pokazali so, da se zavedajo moči v svojih organizacijah, ter da imajo popolno zaupanje v svoje akcije. Z odprtimi očmi so premerili tudi nasprotniško moč in splošno situacijo in na podlagi teh treznih razmišljanj so sklepali o stavljenih jim predlogih.

Minister bi bil imel dati do tega dne svoj odgovor. Po posredovanju poslancev sodruga Kopača je odgovoril. Odgovor pa je predzren, izzivajoč in si je mož najbrže domišljati, da ima opraviti z nerazsodnimi in nervoznimi ljudmi, kateri se bodo takoj v zid zaleteli, kakor kozel v nastavljeno mu roko. Toda varal se je. S svojo predzrenostjo in z izzivanjem je osmešil železniški minister le sam sebe. Železničarji pa so zato poskrbeli, da bo to zvedel tudi ves ostali svet.

Mi nočemo stavke, čeprav morda kdo drugi to želi! Tudi pasive nočemo, čeprav bi jo morda tudi kdo drugi želel!

Kar so povedali ministru, to je odkrito in je častna izjava.

Zahtevamo, da se nas prizna ljudem! Boriti se hočemo složno in vztrajno proti vsem onim, ki nas ne priznavajo, kot take in ki žele, da z nami postopajo kakor z živino. Složno in vztrajno si hočemo priboriti človečanske pravice in dostojen položaj v človeški družbi.

Shod je otvoril ob 10. uri dopoldna sodrug Lučki (Zagreb) pozdravljajoč vse navzoče. Ugotovil je na to, da je navzočih več nego 1000 odposlancev in gostov, katere so poslali železničarji iz Zagreba, Sarajeva, Beograda, Ljubljane, Siska, Maribora, Kamnika, Stične, Grosuplja, Zaboka, Zidanega mosta, Ptujja, Kočevja, Dravograda, Rakeka, Bleda, Poljčane, Črnomlja, Celja, Novega mesta, Osijeka,

Broda, Vinkovaca, Varaždina, Ogulina, Dugog Sela, Indije, Sombora itd. Med odposlanci iz vseh krajev so zastopane vse železničarske organizacije.

Poleg teh so bile zastopane tudi organizacije poštne uslužbenec iz Ljubljane in Zagreba po 5 odposlancih.

Baljkas Jerko (Zagreb) je obširno in objektivno poročal v imenu vrhovnega vodstva koaliranih organizacij. Takoj po ujedinenju vseh organizacij so se na merodajnih mestih predložile skupne zahteve. Nastala je kronična kriza vlade. Ko je bila nova vlada sestavljena, smo se zopet zbrali, da ponovno obiščemo merodajna mesta v svrhu sprejema obljub. Štirikrat smo šli gori — doli. Železniški minister nam je rekel, da mu je znano, da je položaj železničarjev težak, da pa vendar ne more ničesar storiti. Skrbel bo za to, da dobimo, kar nam zakon jamči, t. j. obleko in drugo. Zahteval je tudi, da zidajo stanovanja. Odgovorilo se mu je, da železničarji od tega ne bodo siti in da vodstvo ne prevzame nobene odgovornosti za neizbežne posledice. Minister je pokazal, da je v delavskih vprašanjih povsem nepoučen. Pred zakonodajnim odborom je pa izjavil, da sploh ne pozna zahtev železničarjev.

Pripovedoval je, kako promet vsled malomarnosti merodajnih činiteljev propada. Železničarji se ne smejo dati zapeljati, temveč morajo svojo akcijo trezno premostriti. Oni ne smejo prevzeti odgovornosti za žalostni položaj — ker ga niso oni povzročili.

Okrepimo svoje vrste, ne dajmo se izzivati, potrpitev toda neprestano delajmo, pa bomo prisilili vse zaspance, ki našega položaja ne vidijo in ne razumejo, da bodo z rešpektom pred nami klonili in se železničarjem odkrivali. (Dolgotrajno odobravanje in ploskanje.)

Kopač Josip (Ljubljana) poroča, da se je prejšnji dan razgovarjal z ministrom. Uspeh tega razgovora je bil sledeči: na 13. mesečno plačo ni niti misliti, ravno isto je s povišanjem plač, ker ni — kredita. Pripravljen je neobvezno poslušati odposlanca železničarskih organizacij glede pragmatike, to pa potem svojih poročevalcev; glede odpuščenih železničarjev je dejal, da bo videl, kaj se bo dalo narediti, da bi pa bilo najbolje, če bi predložili prošnje (protesti in medklji iz vrst zborovalcev: sleparji, koliko prošnji naj še predložijo). Glede obleke bo gledal, da jo dobe, v kolikor jim pripada, če jo bo mogoče dobiti od vojaških skladišč. Govornik priporoča zborovalcem, da vzlic nepovoljnega ministrovega odgovora obdrže hladnokrvnost. Organizirajo in pripravijo naj se, da si pribore svoje pravice.

Gostinčar (Ljubljana) kritikuje odgovore merodajnih, ki baje nimajo denarja. Če železnice ne bodo obratovali, potem bo gotovo še manj denarja. Treba jih je investirati in donašale bodo zlate plodove. Železničarji naj se ne puste izzivati in si nepriti odgovornosti za katastrofo v prometu. Niti eden naj ne ostane izven organizacije in zmaga je sigurna.

Djoroljevič (Beograd). Vsi dosednji železniški ministri so mislili, da imajo edino dolžnost sedeti na ministrskih stolčkih. Nobeden ni ničesar naredil in vsi so le obljubovali ter lagali. Apelira na železničarje, da puste tudi sedanjemu ministru toliko časa, da svoje obljube uresniči. Okrepimo naše organizacije.

Sekulič (Ogulin) govori o žalostnem položaju, v katerem se nahajajo liški železničarji, ki v 10 do 15 metrov visokem snegu brez potrebne obleke zmrzujejo. Nad polovico je že bolnih, za požrtvovalno delo na železnici jih merodajni činitelji mučijo in more. Protestira in apelira, da naj se okrepi organizacija ter vztraja v boju za svoje pravice.

Jarh (Maribor). Vrhovno vodstvo je napravilo svojo dolžnost. Treba se bo posvetovati, kaj naj se v bodoče ukrene. Javnost je povsem napačno poučena, treba jo je pravilno obvestiti. Vztrajati pa je treba na legalni poti za svoje pravice.

Nachtigal (Maribor). Čudno je, da se po treh letih poziva ravnatelje, da povedo svoje mnenje glede trhlenih pragov in glede vzrokov nepovoljnega prometa. O težkem položaju železničarjev pa ravnatelji nimajo nič poročati. Pragi so važnejši nego železničarji. Pojasnimo javnosti naše bedno stanje. Organizirajmo in borimo se. Ne dovoljujmo pa, da se nas provocira in na nas zvrča odgovornost za žalostno stanje, v katerem se nahajajo naše železnice. Vsaki naj svoje grehe sam zagovarja.

Jurič (Sarajevo) pravi, da se merodajni činitelji za železničarje niti najmanj ne brigajo. Poroča, da se je vršil pred 8 dnevi v Sarajevu shod, na katerem je bila protestna resolucija sprejeta. Bosanski železničarji ne morejo dalje čakati. Priporoča železničarjem slogo in edinstvo pri akcijah, katere bodo morali merodajni upoštevati.

Jerep (od poštne uslužbenec) pozdravlja boj železničarjev. Položaj poštne uslužbenec ni nič boljši. Če se borimo za kos kruha, nam pravijo, da smo — protidržavni. Bodimo složni in pridobili si bomo svoje pravice.

Vučkovič (Beograd) pozdravlja železničarje v imenu srbskih železničarjev. Vladajoči se med seboj lasajo za premoč v vladi, mi pa moramo biti složni v boju za naše pravice. Neumnost vladajočih je napravila, iz te sicer bogate zemlje — pekel.

Železničarji morajo s svojo slogo pripomoči k ozdravljenju. Zamerja poslancem, ker se v Narodni skupščini ne brigajo za železničarje.

Dropučić (Sisak). Javnost bi se morala več brigati za prometne razmere, ker so splošnega pomena. Brez prometa ni donosa in ne kulturnega življenja v državi.

Govori se o prehranjevanju pasivnih krajev. Nihče pa ne vidi, da pasivni železničarji ne morejo opravljati svojih službenih dolžnosti. Večina železničarjev je bolna in umira predčasno. To niso fraze. Apelira na javnost, da se več zanima za železnice in železničarje.

Medvešek (Maribor) priporoča edinstvo v nadaljnjem boju. Toda tudi potrpljenje ima svoje meje, čim se čaša do vrha napolni.

Matjašič (Sisak) poroča, da so dosednji uspehi v toku akcije, negativni. Kaj se dela? Stavke nočemo. V 24 urah pa naj bi započelo delo po predpisih. Železničarji naj bi sklenili, da ne bodo ničesar izvažali preko državnih mej.

Škoro (Vinkovci) zameri ministrom neuvidevnosti. Vsako čakanje je ubijajoče. Navaja primere iz življenja železničarjev v Vinkovcih in kako se napram njim postopa. Kritikuje brezvestno delo tamkajšnjega zdravnika, nad čemur se vsi navzoči zgražajo. Poroča o smrtnih slučajih in nesrečah na železnicah, ki se v zadnjem času silno množe.

Korošec (Ljubljana). Bodimo edinstveni. Naš boj je boj za kruh. S pomočjo organizacije bomo vse dosegli. Pozdravlja poštne uslužbenec. Pravi, da nam ne gre za to, da dobimo povišane plače, če se minister izgovarja, da nima denarja — potem naj se pa briga za to, da ne bodo cene dnevno naraščale. Je proti vsaki stavki, kajti železnice se bodo ustavile tudi brez stavke in proti naši „volji“.

Mrak (Novo mesto). Še nekaj je treba merodajne vprašati in sicer, če so pripravljeni nositi odgovornost za zlo, pod katerim trpe železničarji in promet.

Krekič (Zagreb). Merodajna so nam poročila, da spimo, toda mi jih ne smemo poslušati, kajti sicer bi z nami zaspal tudi promet. Treba je delati, boriti se, da s svojimi akcijami dvignemo sebe — in s tem tudi promet, ker slednjega brez nas ni. Obširno se bavi z ekspozicijem železniškega ministra, ter kritikuje točko za točko. Konstatira, da si je Stanič prisvojil Jeličevo ideologijo, in le na podlagi te je njegova izjava razumljiva, da namreč noče „razgovarata sa železničarima“. Žalibog, da izza Draškovičevih časov nismo imeli še nobenega ministra, ki bi ne bil le izvrševalni organ svoje nazadnjaške okolice. Toda tudi Draškoviču je birokracija zlomila vrat. Konstatira, da je ministrova izjava, da se noče pogajati z železničarji, protustavna, poleg tega pa tudi nepolitična, ki je mogoča le iz ust malih ljudi. Železničarji so se pogajali že z večjimi duševnimi silami, kakor je Stanič n. pr. Harding, Lloyd George, Beneš, Groener in drugi, toda nihče od njih ni prav nič zgubil na svoji avtoriteti. Pri pomanjkljivi naobrazbi mora trpeti ugled države, posebno če jo sodijo ljudje z malenkostno ideologijo, povsem upropastili pa so ga v tujini naši „veliki“ Staniči s svojo dalekovidnostjo. Nastane vprašanje: kakšna je to logika v demokraciji, če se noče minister — državljani pogajati z železničarji — državljani. Žalostna je taka demokracija. Kaj bi se naj potem imenovalo **absolutizem**? Tolmači v kakšnem protislovju sta zakon o zaščiti države in ustava. Da nimamo nikakršnih razsodišč za spore med delom in kapitalom in pojasnjuje, kakšne posledice morajo nastati napram osebju vsled take politike, ter konstatira končno, da bo promet sam sebe uničil, ker vsled nizkih plač ne bo hotel nihče na železnicah delati. Vpraša: Kako je mogoče, da obratujejo zasebne — brodska in subotška — tovarne, med tem ko državne ne morejo obratovati? Vidi v tem tendenco, da se državne dohodke upropasti in to v korist zasebnikov. To je tudi vzrok, da se z železničarji tako postopa. Pravi, da nismo našega boja z ministrovim odgovorom zaključili. Borili se bomo nadalje, toda izzivati se na nesrečo vseh onih, ki to žele, ne damo! Predlaga, da se naša akcija v dveh smereh nadaljuje in sicer prvič, da se javnost redno obvešča o našem položaju in drugič, da s pomočjo Glavnega Radniškega Saveza in delavskih zbornic poiščemo vse nadaljnje mogočnosti, v dosegu svojih pravic. V tem smi-

slu predlaga dve resoluciji in sicer eno kot „Apel železničarjev na vso javnost“ in drugo kot predstavo Glavnemu Radniškemu Savezu in vsem delavskim zbornicam. Povodoma zaključka svojega govora apelira na železničarje, da naj se ne dajo provocirati v stavko, pa tudi ne v pasivo. (Burno in dolgotrajno odobravanje.)

Predsednik **Lukič** (Zagreb) da resolucije sodruka Krekiča na glasovanje in konstatira, da sta soglasno sprejeti. Nadalje vpraša: Ali se sprejme poročilo vrhovnega vodstva na znanje? in ali se mu prizna nadaljnje zaupanje? (Soglasno: Da!)

Na predlog iz vrst zborovalcev se odpošlje v vrhovno vodstvo še sodrug **Krekič**.

Predsednik **Lukič** poziva še vse navzoče, da posvetijo vse svoje sile jačanju organizacije, ker je to edino sredstvo, s katerim si bodo železničarji pomagali. Nadalje opozarja, da naj nihče ne nasede provokaterjem, temveč da naj vsaki vzdržuje najožje stike s svojo organizacijo. Vzdržljivost železničarjev v boju nam bo prinesla željene plodove in naše pravice. (Odobravanje.)

Glavni delavski zvezi in Delavskim zbornicam

Cenjeni sodrugi!

28. novembra 1921.

Združene železničarske organizacije so predložile železniškemu ministru zahteve celokupnega železniškega osebja, katere vsebujejo sledeče točke:

1. da se celokupnemu osebju prizna ena enkratna podpora v višini ene mesečne plače vsehviših doklade in to na podlagi današnjih povsem nezadostnih plač;

2. da se plače (poleg vseh drugih dohodkov) za 50% povišajo;

3. da se osebje takoj opremi z obleko, katere mu v smislu še veljavnih zakonov pripada;

4. da se zopet sprejme v službo vse one, ki so bili vsled stavke od službe odpuščeni;

5. da se prične z delom za novo pragmatiko potom javnih anket, pri katerih morajo sodelovati tudi zastopniki železničarskih organizacij in 6. da železniško ministrstvo prizna železničarske organizacije, istotako tudi železniška ravnateljstva in da sprejemajo njih intervencije.

V okrepitev teh zahtev navajamo sledeče:

Plače železničarjev se že dve leti niso več uredile, vzlic temu, da je v tem času draginja grozno narasla, neupoštevajoč, da so plače, uže pri zadnji ureditvi zaostale za onimi predvojnimi dobe, vsaj za polovico. Vse naše zahteve, da železniško ministrstvo te nedostatke odpravi in da vsaj spoštuje „Začasni pravilnik za profesoriste in delavce z dne 6. junija 1920, štev. 18.345, katerega je samo izdalo, so ostale obupen klic onega v puščavi. Plače ostalih uslužbenec se je pa povodom „izjednačenja plač“ tako uredilo, da se jih je občutno **zmanjšalo**. Da se vsaj približno izjednačijo z zaslužki uslužbenec in delavcev v zasebnih podjetjih, kateri predstavljajo običajni delavski minimum za obstoj, smo zahtevali povišanje plač in enkratno podporo.

2. Veliko število uslužbenec ima pravico do zimске in letne obleke in to po še veljavnih zakonih. Uže parkrat je bilo prizadeto osebje za te svoje pravice osleparjeno, ker ni dobilo predpisane mu obleke. To je postalo posebno radi tega tembolj občutno, ker je letos nastopila predčasno in izvanredno huda zima, osebje pa je napol nago in brez zimске obleke in s tem onespobljeno, da vrši svoje službene dolžnosti. Cela vrsta uslužbenec je, ki v teku štirih let niso dobili niti tega, kar bi morali dobiti uže drugi- in tretjikrat.

3. Še danes nimamo zakona o železnicah, zato pa se vlada nad železničarji po predpisih petih različnih pragmatik in nešteti odredb, ki temelje na vseh pragmatikah. Železniško osebje je osleparjeno za večino svojih pravic. V pravno urejeni državi bi bilo to nemogoče, kajti take države polagajo v dno največjo pažnjo na to, da se z ene kakor z druge strani ugotovi pravice, kakor dolžnosti. Ker tega pri nas ni, zato zahtevamo pragmatiko, tembolj ker jo smatramo v bistvu pogodbi med dvema strankama, katere temelji na zakonu. Zahtevamo tudi, da pri njeni sestavi sodelujejo tudi železničarji, kot en del, poleg železniškega ministrstva in železniških ravnateljstev.

4. Vsled štrajka je bilo številno osebje krivično odpuščeno.

Srbski uslužbenec niso bili za isto pogreško tako kaznovani, kakor ostali. Če se je pri tej priliki postopalo po prizadetih pragmatikah, potem je treba uvaževati, da je prvo pogazilo pragmatike železniško ministrstvo in njegova ravnateljstva, kajti osebje je v prošli stavki zahtevalo svojih pravic na

podlagi pragmatike — branilo jih je napram teptanju.

Ustava jamči v svojem 33. členu svobodno organizacijo v dosego boljših delovnih pogojev. Zdi se pa, po vsem kar se z železničarji počne, da teh ustavnih določb ne pozna ne železniški minister in seveda tudi ne ravnateljstva, ker enostavno ne priznavajo kolektivnih predstavništev železničarjev, zahtevajoč, da mora „vsaki sebe zastopati.“

Na vse predstavitve in predložene zahteve v smislu nepriznanja železničarskih organizacij in teptanja člena 33. ustave, je odgovoril železniški minister g. Andra Stanič: da z železničarji nima ničesar govoriti, ter jih je prezirljivo meril čez ramo od nog do glave in ne kot svobodne delavce in ravnopravne državljane.

Še več, grozil je železničarjem z zakonom o zaščiti države. Res pa je, da se do danes ni niti najmanje brigal za zahteve osebja.

Pri tej priliki pripominjamo: zakon o zaščiti države krati železničarjem njih, jim v ustavi zajamčene pravice svobodnih državljanov, s katerimi bi zavarovali svoje delovne sile, železniški minister tega ne pojmuje, ker nima sam inicijative, ne prizna pa inicijative osebja, gmotni položaj osebja je pa postal nevzdržljiv. Najhujše zlo pa je, da nimamo niti enega legitimnega mesta s potrebno avtoriteto, kakor imajo to druge države n. pr. posredovalna sodišča, na katere bi se železničarji lahko obračali zahtevajoč njih pravorek. Obračamo se vsled tega na Vas s prošnjo, da Vi svojo avtoriteto zastavite na merodajnem mestu za pereče zadeve železničarjev in da sočasno pojasnite prizadetim absurdum, ki obstoja med ustavo in zakonom o zaščiti države, osobito pa, da pokažete brezobzirno na nedostatek pomanjkanja avtoritetnega mesta, ki bi ne smelo biti neinteresirano, pač pa objektivno in bi lahko izrekalo za obe strani obvezne izreke v sporih med delom in kapitalom.

Predsedstvo zbora koaliranih železničarskih organizacij.

Apel železničarjev vsej javnosti.

Na javnem shodu v Zagrebu, ki se je vršil dne 29. januarja 1921, na katerem so bili zbrani zastopniki železničarskih organizacij iz cele države, se je najodločneje protestiralo proti temu, da merodajni činitelji še niso upoštevali opravičenih zahtev železničarjev.

Zbrani so konstatirali, da so bile te zahteve predložene že koncem meseca novembra 1921, v katerem času je ravno nastopila vladna kriza, ki je rešitev vprašanja odgodila do sestave nove vlade.

Predstavniki koaliranih železničarskih organizacij so povodom vladine krize obvestili vsa merodajna mesta ustmeno in pismeno, od železniškega ministra pa do ministrskega predsednika, kakor vse parlamentarne klube o svojih predloženih zahtevah.

Na vseh teh mestih se je dalo, predstavnikom koaliranih železničarjev najlepše obljube, reklo se jim je, da se bodo njih zahteve uvaževale čim bo vladna kriza rešena priznavajoč brez pridržka, da so zahteve upravičene.

Konečno je bila kriza rešena. Od izpolnjenja danih obljub pa ni bilo nič slišati. Železničarji so ravno tako pozabljeni, kakor so bili pozabljeni na tri leta obstoja te države. Obeta se namreč samo takrat, kadar se nahaja kaka vlada v krizi in kadar si misli, da pride morda kdo drugi, da jo sporkopije. Če je pa ta „drugi“ ostal tisti od preje, ki je tudi slovesno obljuboval — potem se enostavno preide preko železničarjev in njihovih zahtev, ter danih obljub, na dnevni red kakor preko stvari, za katere se ni vredno zanimati.

Pred nedolгим časom je železniški minister v svojem ekspoziciji poročal o naših škandaloznih prometnih razmerah. Toda pri tej priliki ni našel niti ene besede o bedi železničarjev. To, o čemur računa vsak pameten delodajalec, da namreč lahko od svojega uslužbenca pričakuje le tedaj intenzivnega dela, če je slednji zadovoljen in ne lačen, je našemu železniškemu ministru španska vas. Za njega je vse važneje, nego osebje. Tudi v zakonodajnem odboru je dal temu svojemu naziranju v dveh izjavah duška in sicer: 1. da so mu zahteve železničarjev neznane in 2. da se z železničarji ne mara pogajati. Res je, kar se tiče prve trditve, da je bil minister Stanič o zahtevah železničarjev po deputaciji železničarjev obveščen in da je iste priznal upravičenim, ter da je obljubil, da se bo za iste tako v zakonodajnem odboru, kakor v ministrskem svetu zavzel, boječ se edino le opozicije finančnega ministra. Kar pa se tiče druge trditve je povsem jasno, da je osebje prevaral.

Njegovo izjavo, da se ne bo pogajal z osebjem, ne bo spravil noben pameten človek v sklad z členom 33. ustave, ki izrecno delavstvu priznava pravico, do stremljenja po boljših gmotnih življenjskih predpogojih.

Kaj nam koristi „liberalna“ ustava, če jo konzervativni ministri ne poznajo in jo nočejo poznati? Minister odklanja pogajanja, sam pa tudi ničesar ne da; zakon o zaščiti države onemogočuje gospodarske boje, razsodišč za spore med delom in kapitalom nimamo: Na koga naj se torej železničarji obrnejo?

To kar ni povedal minister v svojem ekspoziciji, moremo javnosti povedati mi in to je, da se danes nahajajo železničarji v vsakem oziru v katastrofalnem položaju. Če bi hoteli ta položaj izraziti v številkah statistik in fiziolog, bi bile te številke v ministrovem ekspoziciji, strašne. Poprečna plača kvalificiranega delavca v železniški delavnici je danes 2500 K mesečno, nekvalificiranega delavca na progi 1500 K mesečno, in plača uradnika z 10. službenimi leti in maturo 3000 K. Če vzporedimo te plače s plačami uslužbencev v zasebnih podjetjih toda z isto kvalifikacijo, potem se pokaže, da zaslužijo železničarji 20—50% manj, nego njih tovariši v zasebnih podjetjih, gotove kategorije pa so celo 100% na slabšem kakor v zasebnih podjetjih. V predvojni dobi je bilo razmerje ravno nasprotno.

Pred več nego letom dni, je pokazala vsporedba plač in draginje napram predvojnemu stanju sledečo sliko: draginja je narasla za približno 3144%, plače pa poprečno za 1571%. Vsem pa je znano za koliko je narasla draginja v zadnjem letu in za koliko je postalo to razmerje strašnejše. Če sedaj prihaja železniški minister in se zgovarja na neproduktivnost delavnic, potem bi bilo nujno potrebno, da se ozre tudi na izrabljeno delavstvo v njih, istotako v pisarnah itd. Vpraša naj se: koliko jih je, od najspodobnejih ostalo še na železnici v očigled take brige kakor jo ima on za njih gmotni položaj?

Železniški minister se preveč opira na zakon o zaščiti države, kakor bi bil ta univerzalno sredstvo, ki lahko služi v gospodarstvu kakor v politiki! Vzlic temu, da železničarji računajo ravno tako kakor njih minister, vendar ne verujejo v univerzalnost tacega zakona, kajti, če zakon od železničarjev zahteva, da umro od lakote, ali pa da čakajo na milost svojega ministra, potem bodo najspodobnejši od njih oboje opustili, zapustili bodo železniško in poiskali si bodo zasebno službo. To pa, kar bo ostalo, bo ostalo v večni skrbi, da ne umre od lakote, kar se bo britko čutilo plodonosnemu delu v železniških obratih. Je-li zakon o zaščiti države v stanju, da podaljša življenje za 30 na 60 let tistemu, ki ne more vstrajati vsled svoje fizične sestave?

Če je temu tako, potem je politika železniškega ministra na svojem mestu.

Mi pa izjavljamo: osebje noče stavke, noče pa tudi pasive. Toda osebje je fizično izrabljeno, kar bi bili morda zdravniki v stanu konstatirati.

Med tem, ko se zateka železniški minister za pomoč k zakonu o zaščiti države, pozablja, da je njegovo ministrstvo poteptalo celo vrsto zakonov, ki so bili veljavni pred vojno, v prilog železničarjem. Pri tej priliki pa tudi sočasno ugotavljamo, da je ono poteptalo tudi svoje lastne odredbe, ki so vsebovale obveze napram delavstvu in to je „začasni pravilnik“ z dne 2. junija, št. 18315 iz leta 1920, v katerem je rečeno, da se bo še pred mesecem avgustom leta 1920. na novo določilo draginjske doklade z ozirom na vladajoče razmere.

Vzlic temu, da je bilo na to svojo obvezo opetovano s strani železničarske organizacije opozorjeno, je bilo železn. ministrstvo vedno gluho, ničesar ni ukrenilo in mesto povišnja plač je uvedlo na železnicah sramotni sistem preganjanj in kazni, da s tem osebje nasiti.

In sedaj, ko po dveletnem zavlačevanju železničarji ponovno zahtevajo to, kar jim je že davno pripadlo in za kar je bilo ministrstvo zavezano, ter kar za življenje neobhodno potrebujejo, je minister tako ljubezniv, da jih opozarja na zakon o zaščiti države.

Minister tarna, da nima na železnicah strokovno naobraženih ljudi, pozablja pa popolnoma, da je bilo pred dvema leti ob ravno taki priliki kakor je sedaj, železničarstvo pognano v stavko in da je bilo tem povodom odpuščenih preko 3000 najspodobnejših, ki so do danes povsem nenadomestljivi.

Večina odpuščenih je dobila drugod dela, one pa, ki so še danes brez dela, pa ministrstvo mrcvari, mesto da bi jih pozvalo nazaj na delo, ter z njimi nadomestilo potrebo po sposobnih.

Če si po ministrovem ekspoziciji ogledamo naš žalostni promet, potem je razumljiva dvoumna politika železniškega ministra napram železničarjem, ker je jasno razvidno, da je problem ozdravljenja prometa v prvi vrsti v delavnici skrit. Naše mne-

nje pa je, če lahko delajo z delavci in s potrebnim materialom zasebne tovarne vagonov v Brodu in Subotici, potem bi se to še veliko lažje izdelovalo v državnoželezniških delavnicah, če ne obstoja tendenca, da morajo le te propasti.

Če upoštevamo vse postopanje ministrstva napram železniškemu osebju, potem moramo dvigniti najglasnejši protest, katerega naj sliši vsa javnost, kajti ministrova brezbriznost zo potrebe osebja dokazuje njegovo popolno nesposobnost.

Investiranja potrebnih svot v promet je predpogoj hitrega in uspešnega ozdravljenja prometa in le v medsebojnem sporazumu med železničarji in železniškim ministrom je pričakovati uspehov, kajti na tem skupnem polju se morata najti ta dva sicer različna faktorja. Ta pot ni upropastila prometa v najkulturnejših državah sveta — nasprotno — upropastila ga tudi pri nas ne bo.

Z apelom na vso javnost, jo železničarji prosijo, da se poglubi v njih položaj in ga skuša razumeti, kajti potem bo spoznala kje so tisti, ki so naš promet povsem upropastili.

Državna konferenca strojevodij Jugoslavije.

Zedinjenje strojevodij.

V prostorih Saveza železničarjev v Zagrebu, Petrinjska ulica 40/1., se je vršila minuli teden državna konferenca strojevodij. Na konferenci je bilo zastopanih 18 kurilnic po 28 delegatih iz Hrvaške, Slavonije in Slovenije.

Sodrug Jan, pozdravlja navzoče delegate in izreče sozalnico sodrugu Bergantu, ki je ponesrečil. V nadaljnjem govoru protestira proti mamelukom, ki so železničarje spravili v neznosen položaj. Odvzeli so nam še to, kar nam je bivša absolutistična Avstrija dala.

K pragmatiki moramo povedati, da imamo ravno strojevodje najbolj težko službo, in največjo odgovornost na železnici, takoj moramo zahtevati, da upoštevajo pragmatiko iz l. 1907. Preje smo v 24 letih dosegli to, na kar bi morali sedaj čakati 30 let. To je proti zakonu naše pravice, ki je zakonito uveljavljena. Pri izjednačenju plač, so nam tudi pobrali po en razred, in še več, celo stanarino. Menda zahtevajo, da plačamo mi državni deficit.

Draginja postaja vsak dan večja, s sedanjo plačo ni mogoče izhajati. Zato smo poklicani, da zavzamemo stališče glede pragmatike. Projekt g. Jelliča je za nas nesprejemljiv! Mi se ne moremo prištevati železničarjem, katerih služba ne odgovarja naši. Zato zahtevamo naš tehniški status. Govornik prečita nato resolucijo v smislu svojih izjav.

Sodrug Adelsberger: Brod, drž. ž., se strinja z resolucijo, kritizira politiko ministrstva železnic, po kateri se strojevodjem v Srbiji več plačuje kakor po drugih pokrajinah. Naša zahteva je: enako po celi državi.

Sodrug Gril, j. ž. Ljubljana, meni, da naj predlog s. Adelsbergerja sedaj izostane, ker se izdeluje itak nova pragmatika.

Tovariš Klembas, drž. ž. Ljubljana. Strojvodje moramo stati na stališču, da se naše razmere izboljšajo, ne pa poslabšajo.

Sodrug Krekič: Proti srbskim strojevodjem vodi ministrstvo železnic drugo politiko, da bi preprečilo skupno organizacijo, in očuvalo in povzdignilo svoj takozvani klub „Mašinaca“. Ali ti privilegiji gredo na škodo drugih strojevodij ostalih pokrajin. S to taktiko hočejo reči, kdor stopi v „klub mašinaca“, dobi to kar ima srbski strojevodja. Resolucija sodruga Jana se sklicuje na zakone, ki obstoje, kot internacionalna obveza, četudi je država propadla, ne sme se od prejšnjih pravic osebju čisto nič odvzeti. Ako hočejo kaj izpremeniti, morajo izpremeniti na boljše, pa ne na slabše. Z raznimi naredbami, ki so proti zakonu, je pa železniško osebje oškodovano.

Resolucija je na pravi podlagi, ker resolucija zahteva to, kar je bilo prej z zakonom garantirano.

Izenačenje, ki ga sodr. Adelsberger zahteva je simpatično, ali to bi moglo stvar le zavleči, ker bi bila platonska zahteva, na katero se more odgovoriti: v vsaki pokrajini je položaj reguliran s posebnim zakonom, ki jih naredbe ne morejo predruščiti. Zato zahtevamo, da upoštevajo zakone. A za izenačenje hočemo delati pri pragmatiki.

Tovariš Klembas, drž. ž. Ljubljana, se s predlagano resolucijo popolnoma strinja.

Sodrug Postrak, Maribor, naglašja, da v resoluciji niso uvedene zahteve glede draginjskih doklad za otroke, katere so jim odvzete. Prosim, da se stavi v resolucijo ta zahteva za ves čas nazaj in se izplača takoj.

Sodrug Gril, Ljubljana, priporoča, da pridejo v resolucijo najvažnejše stvari in sicer: 1. proti za-

postavljanju v plači; 2. za takojšnje povrnitev odvzete stanarine; 3. za takojšnje povrnitev draginskih doklad za otroke in 4. protest proti visokim kaznim.

Sodrug Pelko, j.ž. Zagreb, se strinja s s. Grilom.

Sodrug Jan, predlaga, da se voli ožji odbor, za redakcijo resolucije.

Sodrug Postrak, Maribor, omenja, da se ne sme pozabiti na kurjače, ki so največji trpini na železnici. Predlaga, da naj se glasi resolucija za strojno osobje. S tem bi se povedalo vse.

V ožji odbor za redakcijo resolucije so izvoljeni sodrugi: Kremžar, Ljubljana j.ž., Klembas, Ljubljana, drž.ž., Adelsberger, Brod, drž.ž., Šimec, Belovar, drž.ž., Matića, Belišče, slavonska podravska železnica.

Po odmoru razprave je predložil odbor naslednjo

Resolucijo.

Na državni konferenci zbrani strojevodje, konstatirajo, da ministrstvo, direkcija južne železnice, redovito kršita z zakonom garantirane pravice strojnega osobja in ga s tem materialno in socialno ubijajo.

Odvzeta mu je stanarina, skrajšan rok draginskih doklad za otroke, pri izpremeh kronske v dinarske plače so zmanjšane plače osobju, kar je proti zakonu, od 1. julija 1907. za južno železnico, in 1. januarja 1909. in leta 1910. za državno železnico.

Zbrani strojevodje energično protestirajo in zahtevajo:

1. Upoštevanje vseh zgoraj citiranih z zakonom garantiranih pravic strojnega osobja in to: povrnitev stanarine, draginske doklade za otroke, in razliko odvzetih plač za ves čas, od 1. maja 1921. dalje. Takojšnje dobavo zimске obleke, ki je tudi z zakonom garantirana.

2. Uvede naj se enak položaj za celokupno železniško osobje v državi, in sicer (Srbija v primeri z drugimi pokrajinami) po principu, da osobje ne izgubi nič na svojih dosedanjih pravicah.

3. Ministrstvo železnic naj dela na to, da se vse prej priznane pravice takoj zopet pripoznajo, in to južnim, državnim in privatnim železničarjem, kakor na primer za slavonsko-podravsko itd.

4. Savezu železničarjev (Centrali) nalaga se v dolžnost, da izroči to resolucijo na merodajno mesto.

Kvalifikacija strojevodij.

Sodrug Jan poroča, da namerava direkcija južne železnice porabljeni za strojevodje ljudi, ki nimajo zakonitih kvalifikacij. Proti temu namenu je sekcija strojevodij nastopila in stvar preprečila. Ali g. Šega dela še na svoji ideji (Sisak). Da se to prepreči, predlagam to

Resolucijo:

Državna konferenca strojevodij odločno protestira proti nameram direkcije, da se za strojevodje jemlje ljudi, katerih kvalifikacija ne odgovarja zakonitim predpisom, in zahteva striktno upoštevanje obstoječih predpisov ter da se upošteva samo osobje, ki ima predpisano praktično izobrazbo za strojevodje. Ker s tako namero direkcija ponižuje gg. inženjerje in tehnično osobje (že izvršeno).

Resolucija je sprejeta.

Status strojevodij v pragmatiki.

Sodrug Gril, Ljubljana. Pooblaščen sem, da govorim o tej zadevi, ki je za nas najvažnejša. Strojvodje ne potrebujemo lepih besed, da to dokažemo, doseči pa moramo s stvarno močjo. Naša združitev v sekciji v področju Saveza je imela najlepši uspeh. Strojvodje predstavljamo danes moč in res ne vem, kako da bi ne mogli spraviti v pragmatiko to, kar nam gre. Mišljenje nas vseh je, da se strojno osobje najbolje zaščiti s svojim posebnim statusom, v katerega pride vse tehniško osobje, takozvani „Tehnički status“. Predlaga tri razrede z 12 plačilnimi stopnjami. V prvi razred naj spadajo strojni mojstri, v drugi strojevodje, v tretji nadgledniki in poslovodje. Svoj predlog je utemeljeval obširno z dokazi za primernost take ureditve.

Sodrug Adelsberger meni, da je s. Gril hvalevredno zastopal naše interese, vendar ni sam ne za „tehnički status“, ne za „strojno tehnički status“. S strojno tehničnim statusom izključujemo vse ostale, ki spadajo k nam. Opuste naj se vsi trije razredi in naj se uvede ena, in sicer a) za strojne tehničarje z matura, b) strojne nadziratelje in strojevodje in c) tehniško uradništvo.

Razvila se je obširna razprava, ki so se je udeležili ss. Klembas, Kremžar, Černigoj in Jan. Na predlog Šimeca pa je bila odobrena naslednja

Odločba.

Konferenca je sprejela princip, da se v pragmatiko uvrsti poseben status strojevodij.

Načrt s. Grila se pozdravlja in se vzame za podlago za nadaljnji del tega statusa.

Odbor sekcije strojevodij se poveri, da nada-

luje delo za ta status. Izdelani projekt se pošlje v pogled in podpis vsem podružnicam.

Kazen strojnega osobja.

Sodrug Adelsberger: Kazni so nad vse ogromne in krivične. Predlagam, da se proti njim zavzame stališče zlasti glede tega, zakaj in kako se kaznuje. Preden je kdo kaznovan, morata biti poklicana dva poverjenika dotične kategorije, kateri kaznjenec propada, da izrečeta svoje mišljenje, ali je dotični kriv, ali ne.

Sodrug Jan predlaga naslednjo

Resolucijo.

Na državni konferenci strojevodij SHS, ki je bila 27. novembra 1921. v Zagrebu, zastopniki s Hrvaške, Slavonije in Slovenije najostreje protestirajo proti velikim kaznim in zahtevajo takojšnje izvolitev komisije 6 mož, ki naj bo sestavljena iz 3 starejših strojevodij in ki naj jih izvoli strojno osobje, ter treh tehniških organov, ki naj jih izvoli direkcija, da prisostvujejo pri vsaki delitvi kazni. Ta strokovna komisija mora biti merodajna pri delitvi kazni; brez vednosti komisije se ne sme kaznovati. Strojno osobje ima pravico v teku osmih dni v slučaju neugodne ali ugodne rešitve zavrniti vsako odrejeno kazen, ki je brez podpisa komisije. Za komisijo morata podpisati vsaj dve osebi. Konferenca strojevodij zahteva takojšnje rešitev tega sklepa.

Sekcijski fond strojevodij

je ostal še nerešen.

Sodrug Gril predlaga, da pravilnik tekom tega tedna izdela Centralna sekcija strojevodij, in ko je pravilnik gotov, se ga pošlje vsem podružnicam v pogled.

Mnogo dopisov smo morali zaradi pomanjkanja prostora danes izpustiti.

ADALBERT KASSIG, Ljubljana

Židovska ulica.

Zaved za uniformo, krznar in izdelovatelj čepice

priporoča

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

Konsumno društvo za Slovenijo

Telefon inter. štev. 178. — Brz. 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 I., Črna II

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

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