Poštnina plačana v gotovini. Posamezna številka stane Din 1·50.

Izhaja vsakega 1. in 15. v mescu. — Naročnina znaša celoletno 25 Din, polletno 12 Din 50 para, četrtletno 6 Din, mesečno 3 Din. — Posamezna številka stane ------ 1 Din 50 para. ------

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

Upravništvo in uredništvo v Ljudskem domu, Maribor, Ruška cesta 7. — Dopisi morajo biti frankirani in podpisani. — Rokopisi se ne vračajo. — Reklamacije ------ poštnine proste. ------

St. 16. Maribor, dne 15. avgusta 1923. Leto XV.

Kaj sedaj?

To je danes prvo vprašanje, ko se srečata dva železničarja. Vsak bi rad vedel kaj se bo zgodilo.

Vlada ne le da prezira bedo in igmorira obupen položaj vseh javnih nameščencev ter delavcev, v katerega jih je s svojo gospodarsko politiko spravila, ona hoče železniško osobje, ki noče od gladu umirati, z oboroženo silo krotiti. Morda si g. Velizar Jankovič domišlja, da je on moder državnik, ako se je poslužil zasilnega — bolje rečeno nasilnega — zakona poslužil v slučaju, za katerega niti ta zakon v poštev ne pride. Saj štrajka ni bilo. Pač pa je bla 24-urna, torej že v naprej določena in časovno točno omejena, protestna obustva dela. Uslužbenci so sami sklenili, da pridejo točno o polnoči od 3. na 4. avgusta na delo. Zato ni bilo treba nobenega vpoklica. Nadalje ni bilo nobenih nemirov in končno tudi puntov ne. Kje je tedaj utemeljitev te militarizacije?

Izvedba militarizacije pa ne odgovarja sama v nobenem oziru.

Po zakonu je vpoklicati samo take moške, ki so že osemnajsto leto svoje starosti prekoračili in ki niso nad pedeset let stari.

Klicalo pa se je vse vprek, mlado in staro, moško in žensko, ljudi, ki so že nad 70 let stari ali pa ki so že pred več leti umrli ali vpokojeni.

Pozivnice niso bile z nikakim vojaškim žigom žigosane!

Poleg tega se je nabilo par zastarelih kazenskih paragrafov iz srbskega vojničkega zakona.

Mi smo že v zadnji številki »Železničarja« rekli, da je od resnega do smešnega samo en korak in da se tudi vrabci privadijo slamnatega moža ter se končno še nanj vsedejo! Ali naj pripovedujemo — in komu — da ni država v nevarnosti, to smo že stokrat naglasili, kar sicer ve vsak otrok v in izven te države. Izjavljamo, da se ne pustimo v kulturi degradirati za nobeno ceno in pod nobenimi pogoji, da bi se zadovoljili s črnim kruhom in čebulo, kar je baje glavna hrana naših bratov na jugu države — ne pa srbske buržuazije. To pa očividno hoče gospoda v Beogradu in si celo domišlja, da nas bo na tak način pridobila, da se bomo navduševali zanjo?

Ne, gospoda! Mi ne zahtevamo nobenega luksusa, toda zahtevamo življenja, kakršnega je deležen povprečni evropski delavec. Če pa nam tega ne dovolite, tedaj pa vedite, da si bo železničar — predno se bo odločil takšno življenje nadaljevati — znal napraviti pot preko vseh lažimilitarizacij. Bilo bi več kot poniževalno, da bi edino za železničarje postojali izjemni zakoni, t. j. da bi bilo to osobje izven zakona — brezpravna raja . . .!

Železničarji se nikakor ne potegujejo za to, da smejo štrajkati, saj jim ni za štrajk kot tak, marveč se hočejo štrajka le poslužiti v skrajii sili, ko so že vsa sredstva izčrpali, da bi dosegli to, ka so že posedovali in kar jim je za človeka primerno življenje neobhodno potrebno. Štrajk torej ni železničarjem cilj, maveč samo sredstvo za dosego cilja.

Sicer pa do danes še sploh ne more biti govora o štrajku sploh. Saj štrajka sploh še ni bilo, pač pa **samo** 24-urna obustava dela. To je bil le glas vpijočega v puščavi, ki že tri leta kliče, dočim se slavna kapitalistična družba **nemoteno** v svojem cirkusu dalje zabava in zapravlja, med tem ko oni, ki je glavni steber države, od teže bremena in gladu umira.

Obustava dela je bila točno časovno omejena in je bila le protest — goli opomin in ničesar drugega. Že radi tega nima militarizacija po nobenem zakonu ali naredbi pravne podlage.

Rekli smo, da železničarji nikakor ne bodo trpeli, da bi oni bili izven zakona. To ni nikjer utemeljeno niti ne more biti. Nočem reči, da smo najvažnejši člen verige, ki tvori državo, vendar ne zadnji. Radi tega se nas ne sme in ne more prezirati. Ker če se samo železničarjem ne bi dovolilo ono, kar se vsem drugim dovoljuje, tedaj bi to pomenilo, da je železničar pes na verigi, ki se ne sme ganiti, marveč mora za svoje zasluge mirno — poginiti!

Obžalovanja vredna je vsaka država, ki se na tako nizkoten način bojuje proti svojim lastnim državljanom.

Vlada se je tri leta dobesedno norčevala iz železniškega osobja. Ministri so se menjali in se še menjajo tako pogosto, kakor čedni ljudje svoje perilo menjajo. Kar je prvi minister obljubil in priznal, to je drugi njegov naslednik odrekel in zatajil. Češ: »ja neznam ništa!« Takoj sedaj imamo slučaj, da eden in isti minister ni držal besede. Vlada je obljubila, da bo z dvanajstinami — torej od 1. julija dalje zvišala draginjske doklade. Toda dvanajstine je vlada predložila za mesce julij, avgust in september, ampak brez poviškov draginjskih doklad, pač pa z povišanjem davkov za 500 odtstotkov! Minister Jankovič je še pred tem in sicer 12. junija razposlal na vse železniške postaje brzojavko obljubujoč zboljšanje položaja vsemu železniškemu osobju **v najkrajšem času!** Toda obljubiti in dati je preveč, zato se bodo jugoslovanski državljani navadili, da se ministrom ne sme nič več verjeti, kar jim — vsaj v Evropi— ne bo povzdignilo ugleda.

Mi smo se v stari Avstriji težko bojevali za naše pravice, ampak ko smo tako daleč spravili, da je minister rekel: da, tedaj smo vedeli pri čem da smo in ni bilo treba niti pismenega potrdila.

V Jugoslaviji pa žal tudi pismeno ne drži, kako naj potem drži kdo na kakšno avtoriteto? Torej vlada je železničarje briskirala. Ona je dobila nove dohodke in je imela vse svoje oči koncentrirane na samo eno točko, t. j. vojnički zakon. Tega je sforsirala še pred počitnicami, da pridejo oficirji takoj do ogromnih plač, kakršnih si železničarje niti v sanjah ne smejo zamišljati. — »Ima pare!«

Za železničarje, ki so jugoslovanski vladi: quantite negligeable, nekaj torej, kar ni upoštevanja.

Vsaka stanica je dobila, kakor v vojni, Bahnhofkommando z 1 oficirjem in toliko in toliko vojakov, ki dobijo dnevnice iz dohodkov ministrstva saobračaja! Tako si modri v Jutrovi deželi zamišljajo rešitev socialnih vprašanj.

Blagor ubogim na duhu — ki verjamejo! Da bo militarizacija bolj držala, za to pusti vlada sedaj lansirati po raznih njenih listih komunikeje, iz katerih izhaja, da bodo železničarji dobili s 1. oktobrom (s katerim? Op. ured.) povišanje prejemkov in sicer v vsakem komunikeju drugače, kakor je g. minister slučajno razpoložen enkrat 30 odstotkov, drugič zopet 70 odstotkov in tretjič — ne vemo že koliko.

To je že stara igra, za katero noben jud niti počenega groša več ne da. Ko bo prišel oktober, tedaj že vemo kaj bodo rekli pri vladi. Vemo pa tudi, da je jesen tu in ž njo večji promet. Vemo tudi, da se z militarizacijo ne bo niti enega vagona naprej spravilo. Nadalje vemo, da so železničarji za eno izkustvo bogatejši, vemo, da bodo morali svoje vrste strniti in se organizirati. Kadar bodo organizirani, takrat bodo gospodarji položaja, takrat bodo upoštevani.

Organizacija mora biti enotna in se ne sme deliti. Le tedaj ne bo prišlo, da bi jih ljudje, ki so cele mesce sedeli v raznih akcijskih odborih, in bili naravnost revolucionarno razpoloženi, v odločilnem trenotku izdali, kakor se je to sedaj zopet zgodilo.

Mi smo vedno bili mnenja, da za razne hofratske kandidate in druge štreberje ni v naših vrstah mesta in ga tudi dosedaj ni bilo. Ampak hofrati so snovali organizacije, v katere so vabili in včasih tudi silili ono osobje, katerega so samo zlorabljali in mu škodovali, ga tlačili in po njegovih hrbtih lezli navzgor, da so ga potem iz hvaležnosti izdali.

Za to kar tukaj trdimo, navajamo na drugem mestu dokaze. Železničarje pozivljamo, da se organizirajo v »Savezu železničarjev Jugoslavije«, ki je edini dosedaj in bo edini v bodoče deloval za interese vsega železničarskega osobja.

Živel Savez železničarjev Jugoslavije!
Živela svoboda!
Doli z tiranijo!

Zakon

o postopanju v slučajih nereda, štrajka in punta na železnicah v kraljevini.

Člen 1.

V slučaju punta, štrajka ali kakoršnega koli nereda ali za slučaj ugotovitve priprav za slično med osobjem zaposlenim na železnicah v kraljevini, vpokliče vojni minister na predlog ministra notranjih del, z ukazom na vojaške vaje potrebno število uslužbencev in delavcev, zaposlenih ali nezaposlenih na železnicah v starosti od dopolnjenega 18. leta ter dopolnjenega 50. leta in sicer za dobo dokler je to potrebno.

Člen 2.

a) Vsi moški železniški uslužbenci in delavci zaposleni ali nezaposleni na železnici, od dopolnjenega osemnajstega in dopolnjenega petdesetega leta starosti, obvezanci vojne železniške komande brez ozira na to, ali so služili v kadru in v kateri stroki orožja. b) Kot taki spadajo pri vpoklicu na vojaško vajo za službo na železnicah od dne vpoklica in 48 ur po odpustu iz vojaške vaje, pod vojaško-disciplinarno sodno kažnjenje za pregreške, prestopke in zločine, storjene na vojaških vajah. Disciplinarne kazni izrekajo predpostavljene vojne oblasti, a o sodno-kazenskih zadevah razpravljajo vojna sodišča divizijskih oblasti na ozemlju, na katerem se je kaznivo dejanje dogodilo, a kjer takšnih sodišč ne bi bilo, tedaj najbližje divizijsko pokrajinsko sodišče.

Kakor hitro organi železniške uprave ugotovijo sabotažo, takoj izroče krivce pristojnim vojaškim poveljnikom v svrho nadaljnega pristojnega postopanja.

c) Vse železniško osobje, ki se vpoklicu takoj odzove na vojaško vajo, obdrži svoje dotedanje prejemke. — Ono pa, ki se ne javi na vojaške vaje, izgubi prejemke, dokler se zopet ne javi na službo. — Ravnotako ne dobe svojih prejemkov po določbi, ki bodo kaznovani z zaporom radi kakšnega pregreška tehnične naravi proti železniški službi in to za čas, katerega določi dotični predpostavljeni.

Prejemke plačuje ministrstvo za promet.

Člen 3.

a) Za vdrževanje discipline med železniškimi obvezanci za dobo vojaških vaj kakor tudi radi varnosti železniškega prometa, miru in reda v bližini železnic, se odkomandira potrebno število oficirjev kot komandantov železniškega omrežja, železniških postaj, komandantov straž in druge službe. V isto svrho se uporabljajo tudi vojaške edinice, mornarice in žandarmerija. Oficirji, ki so zaposleni za dobo vojaških vaj železniških obvezancev, imajo pravice in oblast na železnicah, katero so prej imeli po njih činu, z uredbo o praviah in prejemkih predpostavljenih v vojski a komandanti železniških postaj imajo oblast in pristojnost po navodilih za komande železniških postaj. Pov.F. D. j. štev. 951. od 10. septembra 1912. leta in po drugih zakonskih predpisih.

b) Tehnično vodstvo službe inposle na železnicah upravljajo železniške uprave, ki vzdržujejo tesno vezo z vojaškimi organi.

Člen 4.

Za čas dokler vrše službo na železnicah, pripada oficirjem poleg rednih prejemkov še tudi dnevnica, kakor tudi kilometrina za službeno potovanje pri odhodu na službeno mesto in odhodu iz istega, po sklepu ministrskega sveta B. št. 3500 od 10. junija tek. leta.

Podoficirji dobe poleg rednih prejemkov še dnevnico, kakor tudi kilometrino 10 dinarjev. Kaplari in redovi dobe dnevnico 5 dinarjev. To se nanaša na oficirje, kaplare in redove od komande določene za varstvo železnic in vzdrževanje reda na njih.

Ti denarni prejemki se bodo izplačevali iz proračuna ministrstva za promet. Natančnejše podrobnosti o tem bodo izdala ministrstva za promet ter vojno in mornarico.

Člen 5.

V cilju pomoči državnim organom za vzdrževanje reda in varnosti železniškega prometa se bo posluževalo tudi prostovoljne pomoči prebivalstva, organizirane od strani ministrstva za promet in notranjih del ali od drugih privatnih organizacij. Ti dobrovoljci, državljani, so za dobo njihovega delovanja na železnicah v slučajih štrajka, nereda in punta, podvrženi vojni disciplini. Vojaški organi prevzamejo poveljstvo tudi čez nje, za dobo dokler bodo vršili službo na železnicah člani državljanske prostovoljne organizacije, imajo sledeče denarne prejemke: Državni uradniki — kakor je rečeno v členu 4 za oficirje. Mehaniki, rokodelci in delavci prostih poklicev dobe ono plačo, katero so dobivali oni delavci, na katerih mesto so prišli.

Prostovoljci državljani, kateri se uporabijo za varstvo železniške proge, postaj in objektov, dobe dnevnico kot kaplari in redovi vojske in mornarice, kakor je v členu 4 rečeno. Te prejemke bo plačevalo ministrstvo za promet.

Člen 6.

Na podlagi naredbe gg. ministri za promet, vojno in mornarico ter notranjih del, izdelajo navodila za postopanje v slučajih nereda štrrajka in punta na železnicah v kraljevini.

V Beogradu, 15. decembra 1920.

Aleksander l. r.

Komentar za barbarizem v 20. stoletju v državi, ki je monarhija in hoče biti demokratična, je nepotreben!

Proti vojni in fašizmu.

Akcija mednarodnega proletarijata.

V vseh državah prevladuje socialna in politična reakcija, v kateri vodi zedinjena nacionalna buržuazija sistematično vojno proti razbitemu delavskemu razredu, a na drugi strani se od iste nacionalne buržuazije vseh držav vstvarja kvas za nove vojne, iz katerih lahko vsak čas izbruhne ponovno splošna svetovna vojna v kateri bo proletarijat — poleg izgubljenih pravic v vsaki državi — moral dati tudi

svoje življenje za interese nacionalnih buržuazij vseh držav.

Nevarnost vojne je danes bližje, kot je bila leta 1914. Da bi mogle vojne orgije slaviti svojo zmago, zato se v vseh državah pod raznimi imeni goji fašizem, ki bi naj razoral in demoliral delovski pokret, da bi tako razbit, bil slabejši za odpor. S svojo razbijalno politiko delovskega pokreta so komunisti v vseh državah ojačili reakcijo in ji pomagali pri uprizarjanju vojnih avantur.

Da se temu zlu napravi konec in pripravi ter izvede borba proti notranji politični reakciji, kakor tudi proti vojni, so se sešli 23. in 24. maja v Berlinu predstavniki naše Internacionale (I. T. F.) in ruskih sindikatov: železničarjev, transportnih delavcev in pomorščakov ter vseruskega Rdečega Strokovnega Sveta, kjer je bilo sklenjeno pozvati delavski razred:

1. na borbo proti vojni;
2. na borbo proti fašizmu;
3. osnovati skupni akcijski odbor v svrho borbe, proti vojni, fašizmu in reakciji;
4. ustanoviti fond, iz katerega se bi naj podpirale strokovne organizacije, ki so bile po fašizmu preganjane ali oškodovane;
5. da se letošnjo jesen skliče mednarodni kongres transportnih delavcev vseh držav in vseh orijentacij.

Akcijski odbor (pod 3) ima nalogo, da pripravi vse potrebno in da organizira kongres.

Takoj iz konference so bili izdani na transportne delavce proglasi na borbo proti vojni in fažizmu, a naša Internacionala je pozvala na prispevanje v fond proti fašizmu.

Gornje določbe moramo pozdraviti, ker edino s polno močjo delavskega razreda je mogoče mednarodno reakcijo in vojno nevarnost pobijati.

Vsled tega je na seji glavnega odbora naše Internacionale dne 17. in 18. junija t. l. v Amsterdamu storjen sledeči sklep:

Glavni odbor Internacionale Transportne Federacije je vzel na znanje poročilo o pogajanjih s predstavniki ruskih sindikatov v svrho ustvarjanja edinstva strokovnega pokreta radi borbe zoper vojno in reakcijo in izjavlja sledeče:

Organizatorično sodelovanje vseh proletarskih sil v borbi zoper vojno, reakcijo in fašizem, sedaj kakor preje in bodoče, glavni odbor I.T. F. smatra za koristno v interesu proletarijata in izjavlja, da so predstavniki Internacionalne Transportne Federacije na konferenci od 23.—24. maja v Berlinu delali v smeri ustvarjenja edinstva strokovnega gibanja. Dosledno odločbam svojih kongresov v Kristianiji, Genovi in Wienu je I. T. F. pripravljena delati z vsemi proletarskimi močmi, ki so pripravljene se staviti na razpolago v borbi zoper vojno, reakcijo in fažizem.

Kot predpogoj za ustvarjanje enotne fronte z Rdečo Sindikalno Internacionalo ali posameznimi strokami v njeni zvezi, se zahteva, da R. S. I. da njej priklopljenim organizacijam navodila, da za dosego edinstva v strokovnem gibanju na celi črti neha z napadi na amsterdamsko Internacionalo in njej priključene organizacije in da za to prevzame na sebe jamstvo; a ruski sindikati da se izjavijo pripravljenim na sprovedbo tudi v Rusiji podvzeti vse borake za borbo proti vojni, reakciji in fažizmu, ki se bodo izvajali v vseh državah.

Ali morejo klerikalci zastopati železničarje?

Pri minulih skupščinskih volitvah v Sloveniji so dobili klerikalci najmanj 75 odstotkov železničarskih volilnih krogljic. S tem so dali železničarji vse svoje zaupanje in vso svojo poltiično moč klerikalni stranki. Samo majhen del je ostal neomajen kljub velikanski preikušnji, na katero je postavljena uboga železničarska raja. Niso se še rane zacelile, nasprotno, še povečale so se, katere je minist. Korošec zasekal železničarjem. Seveda se klerikalci branijo tega očitka, toda to nič ne pomaga, dejstva govore!

Minister za promet, pokojni Drašković je napravil sporazumno z železničarji v jeseni leta 1919 dogovor, ki je bil krščen z imenom: »Protokol sporazuma!«

Ta protokol je sestojal iz 65 točk in je vseboval vse, kar je važnejšega za železničarje z ozirom na službo in prejemke, dokler ne bi stopila v zakon redna pragmatika. Po tem protokolu bi imeli železničarji pravico soodločevanja v vseh zadevah, ki se njih tičejo. Zlasti bi imeli železničarji svoj železniški odbor ali personalno komisijo, kakor smo jo že imeli v Avstriji, z razliko, da bi ta odbor imel nekoliko širše pravice kakor oni v pokojni Avstriji.

Citirajmo samo točki 47 in 48 protokola sporazuma, ki se glasita: Točka 47.

»Poleg temeljitih plač in dnine, ki se povišajo v razmerju normalnega povečanja draginje, se odreja tudi dodatek za kritje potreb, ki se povečavajo z neredno draginjo življenskih potrebščin.

Višino tega dodatka odreja ministrstvo za promet, ki se ozira na člen 29, 30, 31, 32, 33, 34 in 35 tega sporazuma in sicer vselej, kadar se bo določalo draginjsko doklado, tudi za ostalo državno osobje in sicer v sporazumu s »Savezom železničara«.«

Točka 48:

»Draginjske doklade tako za vzdrževanje rodbin, kakor tudi za člane rodbine se izplačujejo zajedno s temeljno plačo in dnino **za vse dni** v mescu in za **vse kategorije uslužbencev in delavk.**«

Prostor nam ne dopušča, da bi vse važne točke omenjenega sporazuma tukaj navajali, vendar iz gornjega je že jasno razvidno, kakšne važnosti bi bilo danes za vse železničarsko osobje, če bi bil ta sporazum ostal v veljavi.

Draginjske doklade bi se sproti izravnavale z rastočo draginjo, delavci bi dobivail za vse dni v mescu draginjske doklade, kakor so jih faktično že prejemali. To je trajalo malo mescev in prišel je **zloglasni pop** za železniškega ministra in ni čakal 14 dni ter je že uničil naredbo svojega prednika, če tudi je nosila regentov podpis! Nobena stvar se Korošču ni tako mudila kakor to razveljavljenje. Korošču je bila neprestano država v nevarnosti, kakor sedaj njegovemu zavezniku Jankoviću, da je lažje mogel braniti svoje reakcionarstvo in teptati pravice železničarjev.

G. Korošec je tedaj razveljavil z eno samo peresno potezo najvažnejši dokument za železničarje, ki je bil plod večtedenskega trudapolnega dela med ministrom za promet in zastopniki organizacij železničarjev. Kot nadomestilo je izdal nekak začasni pravilnik, ki je še sedaj v veljavi, s katerim je zopet odvzel delavcem draginjske doklade za slučaj, da ne delajo, znižal dopuste in na koncu obesil eno točko, s katero je zagotovil, da bo tekom treh mescev zopet reguliral draginjske doklade, če bi to bilo potrebno, česar pa se sam ni držal.

Radi tega je izbruhnil štrajk, ker je gospod minister kršil pogodbo in jo poteptal, kar bi se vsakemu drugemu delodajalcu zgodilo v sličnem slučaju. Če je po štrajku vrgel Korošec železničarjem nekaj mrvic, je dobro vedel, kaj je storil. Vlada še takrat kljub vsemu ni bila tako močna kakor se je delala in g. Korošec je vedel, da če vrže nekaj drotin, da s tem pomiri duhove in da bo to pri železničarjih bogato doprinesel, kar se je tudi zgodilo.

Čarodejec Korošec ni bil, ampak povišal je enostavno tarife za 100 odstokov, železničarjem pa dal veliko manj, profit pa porabil za druge svrhe. Draginja pa je naraščala rapidno od dne do dne, a namesto točke 47 protokola sporazuma, po katerem bi se imele draginjske doklade ravnati po rastoči draginji, je izdala vlada v decembru 1920 zakon, sestoječ iz 6 paragrafov, s katerim se zabranjuje vsako gibanje železničarjev. Železničarji so tako privezani na verigo in se ne smejo in ne morejo ganiti, morajo pa trpeti, da jih država in kapitalisti plenijo!

Toda ta separatni zakon proti železničarjem še ni vladi zadostoval, zato je izdala obznano in pozneje še zakon o zaščiti države!

Sedaj pa nam pride hinavski pop od strani, pa se hinavski hlini in pomiluje železničarje ter se zgraža nad brezčutnimi radikali, pa pošilja celo papirnate proteste. V jeseni pa bo zopet Pašića podpiral, če ga noben drug ne bo.

Rekli smo, da dejstva govore, zato bomo priobčili izvleček iz članka, ki ga je priobčilo **Koroščevo glasilo »Slovenski Gospodar« dne 29. aprila 1920 pod naslovom: »Kmet in štrajki«. (Piše poslanec Kmetske Zveze, morda sam dr. Korošec?)**

Zakaj štrajkovci ne smejo in ne morejo zmagati?

Naše ljudstvo je bilo opozorjeno, naše ljudstvo, posebno še kmetsko, ni moglo in ni hotelo razumeti, da imajo oni prav, oni, ki hočejo samolastno usiliti svoje zahteve in svojo voljo drugim. Dobro smo videli, da pri železničarjih, vsaj pri večini, ni tistega obupnega bednega stanja in pomanjkanja, ki bi vsaj deloma opravičilo in utemeljilo tako orožje, kakor je štrajk. In videli smo tudi, da gredo niti naših komunistov preko mej naše države in da se homatij najbolj veselijo Italijani, Nemci in Madžari in da se ravno ti tujci n nasprotniki hočejo zopet okoristiti in nas zopet zasužnjiti!

Še med onimi, ki živijo od tedenskih in mesečnih plač, so bili železničarji po ogromni večini na najboljšem že med svetovno vojsko in tudi sedaj. Imajo dobre plače, imajo sami in vsi člani rodbine ugodnosti pri vožnji, imajo ugodnosti pri aprovizaciji in imajo tudi službeno obleko. Ker so ljudje vse to vedeli, so se komunistični vodje nasproti ljudstvu in železničarjem samim morali posluževati laži in obrekovanja proti dr. Korošču, češ, da jim odteguje plače in krajša politične pravice. Toda še nikdo izmed živih ne pomni, da bi kedaj nasproti državi in posebno proti vladi vsi smeli tako prosto govoriti in kritizirati, kakor ravno pod Protić-Koroščevo vlado. To je v čast vlade in kaže, da imamo res svobodo. Ko se je hotela svoboda zlorabiti proti državi in proti večini ljudstva, pa ravno ta vlada ni omahovala, ampak je trdno, odločno in previdno vršila svojo dolžnost in krivci ne smejo ter tudi ne bodo ušli zasluženi kazni.

Mislimo, da dobro ve naše ljudstvo, da se ob sedanjem osemurnem delu noben železničar ne bo prezdignil, noben zgrudil vsled prevelikega dela in trpljenja, ampak kvečjemu marsikateri od pohajkovanja in pod težo vinskih duhov. Saj imamo sedaj komaj šesti do tretji del tistega dela in prometa na železnicah kakor smo ga imeli med vojsko in pred vojsko.

Kaj bi bilo, če bi vse zahteve uresničili?

Znano je, da vsled zmanjšanja prometa in zvišanja plač uslužbencev železnic že sedaj ne izhajajo in jim mora država doplačevati iz drugih svojih dohodkov. Ne izhajajo železnice kljub temu, da so zvišale neizmerno voznino za ljudi in za blago. Če pa bi ugodili vsem nenasitnim željam in zahtevam komunističnih voditeljev in njihovih pristašev, bi morala država zvišati še bolj voznine in poleg tega še velikanske svote iz ostalih državnih dohodkov plačati onim, ki so le osem ur v deloma lahki službi. Odkod pa bi vzela denar? Morala bi odirati še bolj ljudstvo z davki, morala bi naravnost uničevati druge stanove, posebno še kmetsko ljudstvo, ako bi hotela zadostiti neprimernim zahtevam. Niti kot državnik, niti kot vodja delavnega kmetskega ljudstva vlada in posebej dr. Korošec tega ni mogel storiti, zato so začeli boj proti njemu, poti vladi in proti koristim in potrebam največjega dela jugoslovanskih državljanov sploh. Toda ljudstvo ni zato tukaj, da bi plačevalo neizmerno visoke voznine za osebe in za blago, poleg pa še v davkih ogromne svote za one, ki se malo po železniških progah 8 ur sučejo, obračajo in deloma pohajkujejo.

Iz tega izvlečka bodo naši čiattelji videli, **kako so klerikalci mislili in še mislijo o železničarjih. Železničarji so jim lenuhi, postopači, ki imajo prej previsoke plače kot prenizke,** ki se ne bodo pri delu prevzdignili, ampak marsikateri od pohajkovanja in pod težo vinskih duhov. Imajo dobre plače, imajo sami in vsi člani rodbine vozne ugodnosti, pri aprovizaciji in imajo tudi službeno obleko itd.

Tako je Korošec slikal železničarje pred kmeti in jih hujskal na železničarje! Klerikalci so kot Janus, ki ima dva obraza in sicer enega kažejo kmetu, drugega pa meščanu. Za kmeta je »Slov. Gospodar«, za meščana pa »Straža«. V prvem se hujska kmeta na meščana, t. j. na delavca-železničarja, uradnika in tako dalje, v »Straži« se pa pripoveduje železničarju, kako je slabo plačan. Tako se izigrava enega proti drugemu. Faktično pa popi gledajo samo za se in svoje žegnane trebuhe.

Mi bi bili takšne izvlečke lahko ob volitvah prinesli, ko so klerikalci železničarje najbolj vlekli, toda nismo mogli verjeti, da bi navzlic takim krivicam, ki so jih klerikalci storili železničarjem, mogli biti ti slednji tako nespametni, da bi v zahvalo še glasovali za nje. Nemški pregovor pravi: »Nur die grössten Kälber, wählen ihre Metzger selber!« Ali morajo res ravno železničarji biti največja teleta?

Vedno so železničarji veljali kot pijonirji drudim delavcem, sedaj pa bi to moralo biti narobe? Ne! Otresimo se teh črnih volkov, ki hodijo k nam ovčjih oblekah samo po — glasove!

Dnevne vesti in dopisi.

Železničarji prevarani! Ob času volitev za narodno skupščino so imeli železničarji na vseh straneh vse polno »prijateljev«, ki so na podoben način vabili železničarske glasove, kakor je zvitorepa lisica vabila od krokarja sir. Vse stranke so polagale ob času volitev na rešitev železničarskega vprašanja veliko važnost. Seveda so najbolj kričali in obljubljali klerikalci. Žebot se je postavil celo v pozo nekakšnega tajnika železničarjev. Poleg avtonomije so klerikalci najbolj naglašali potrebo regulacije plač javnih nameščencev, železničarjev in vpokojencev. No in železničarji so skoraj kompaktno glasovali za klerikalce in se vrgli tej devetnajststoletni stranki v naročje. Mnogi so celo vedoma prodali Korošču svoje razredno prepričanje, v obupu, češ: klerikalna stranka je močna. Sirenski glasovi klerikalnih vil so omotili lačnega ter obupanega železničarja, da je prodal sebe in svojo družino, kakor se proda samo prostitutka. No, in danes? Danes žanjejo svoje sadove ne železničarji, ampak klerikalci. Klerikalci so res do malega vse krogljice pobasali v svojo nenasitno bisago in se sedaj, ko se železničarji in drugi državni nameščenci potapljajo v bedi, norčujejo iz njih. Oni pišejo sicer v svojih listih zelo radikalno in se zgražajo nad brezobzirnimi in krutimi radikalci, toda ne store ničesar. Kje je sedaj duhovni oče Korošec? V Karlovih varih se že nekaj tednov koplje, da se na ta način iznebi tistega sala, ki mu je od lanskega kopanja zrastlo in mu je odveč, med tem ko uboga železničarska para od samega pomanjkanja rebra kaže. 22 slovenskih klerikalcev ne le, da ne bi bilo v stanju doseči ukinitev militarizacije, marveč bi brez težave dosegli zvišanje železničarskih plač. Ko se je pred kratkim imelo glasovat v skupščini o tisti reakcionarni pragmatiki državnih nameščencev, je zapustila cela opozicija skupščinsko dvorano, samo Koroščeva stranka je ostala z izjavo, da noče preprečiti ali onemogočiti sprejma zloglasnega načrta. S tem so klerikalci ravno tako omogočili sprejetje škodljive pragmatike, kakor če bi bili za njo glasovali. Saj radikalci niso rabili klerikalnih glasov, marveč samo kvorum. Tega pa jim je bal Korošec, da lahko sedaj radikalci »karniflajo i državne nameščence i železničarje«. Saj ni samo oni tat, kateri krade, ampak tudi oni, ki vrečo drži. In klerikalci so držali in še drže vrečo radikalom. Sicer so pa to klerikalci radikalom po znanem Markovem protokolu dolžni, če prav ni v tistem dogovoru niti besedice stalo o zboljšanju gmotnega položaja javnih nameščencev, marveč samo, da bodo klerosi v Sloveniji poljubno razpolagali z žandarji. Ljubljansko »Jutro« je že v par uvodnikih prav dobro okrtačilo klerikalno demagogijo o zadržanju v vprašanju državnih nameščencev in železničarjev. Ampak pregovor pravi,

da se lonec ne sme iz kotla norčevati, ker sta oba črna! Ni še dolgo od tega, ko so bili še demokrati na vladi in celo finančni minister je bil njihove gore list. Železničarji pa se bojujejo za zboljšanje svojega gmotnega položaja posebno od takrat, ko je draginja tako rapidno poskočila, to je pa od jeseni 1921, tedaj več kot eno leto preje, ko so bili demokrati vrženi iz vlade. Toda takrat smo slišali drugo vižo iz njih piščalk. Nismo še pozabili dr. Reisnerjevih besed, ko se je grajalo maksimiranje draginjskih doklad. Takrat je bil g. poslanec v pozi nekakšnega ministra in je izjavil, da »mora teh večnih alimentov enkrat konec biti«. Tako je g. profesor Reisner imenoval draginjske doklade. Nadalje smo slišali tudi, kak odgovor je dal bivši demokratski minister nekemu sprevodniku, ki ga je opomnil, da tako ne moremo več živeti. Minister sedaj na razpoloženju se je v kupeju I. razreda odrezal: »Hm, če ne morete živeti, pa pojdite proč od železnice!« Ravno tako reakcionarno se je obnašal v finančnem odboru poslanec demokratske stranke dr. Šečerov, ki je tudi izjavil, da morajo draginjske doklade sploh zginiti, ker so to vojne doklade, »a rata več dugo nema više!« Končno naj omenimo g. finančnega ministra dr. Komanudija, ki ni imel za železničarje nikoli denarja. Sicer pa so se gospodje vedno igrali slepo miš. Če bi bili gospodje demokrati res hoteli pokazati v praksi pravi demokraitzem, tedaj bi to bili lahko storili. Priložnosti in časa je bilo dovolj, in če bi bili to preje storili, recimo: v letu 1921/22, tedaj ni bil danes stali železničarji tako globoko v bedi ter bi lažje prenašali radikalno torturo. Sicer pa ne bi danes tudi demokratska stranka tako revno stala v Sloveniji, kakor stoji. Vsaka medalja ima dve strani in tudi demokratska opozicijonalna medalja je drugačna kakor je vladna. Klerikil. bastard Korošec pa lahko hkrati obe vlogi igra: doma kaže lep obraz ljudstvu in grmi čez vlado in balkance in kar na debelo hrusta Srbine, v Zagrebu in Beogradu pa z istimi »balkanci« baranta za kožo svojih bedastih ovc! Takšni so resnični prijatelji radikalci, klerikalci in demokrati — železničarjem. Kadar bi jim mogli kaj nuditi, takat nočejo, ko pa jim to ni mogoče, takrat pa se kar cedijo od same prijaznosti in hlinijo velikansko sočutje za »uboge trpine«. Železničarji, spametujte se vendar enkrat in se ne dajte še dalje voditi za nos nobeni teh buržujskih strank. Vse so si v bistvu enake, vse so kapitalistične in vse sovražijo tiste, katere izžemajo. Ne glejte kaj govorijo in pišejo, marveč kaj delajo. Kristus je rekel: po njih delih jih boste spoznali, klerikalci pa pravijo narobe: ne glejte kaj delamo, marveč kaj učimo! Toda to je napačno. Organizirajmo se v organizaciji, ki jo vodijo delavci sami, ne pa buržuazne kapitalistične stranke katerekoli barve. V nas samih je moč in ne rabimo nobenega jerobstva, ker smo že polnoletni. Ni nam treba niti diktature, če smo složni in edini, ker imamo itak večino. Zato vsi v organizacijo.

Izjava. »Radnička Štampa«, organ Medjusaveznod Sindikalnog Odbora, v štev. od 3. avgusta t. l. prinaša pod naslovom: »Savez železničara Jugoslavije sabotira štrajk», sledeče: »Tajnik Pongračič je pozval delavce na delo.« Podpisani izjavljamo, da gornja vest ne odgovarja resnici in da sodrug Pongračič ni nikogar pozival na delo. Podpisani izrekajo svoje obžalovanje nad takšno pisavo »Radničke Štampe«, ker ista ne prinaša nikakšne koristi in onemogoča, da se čim prej naš razcepani pokret zedini, kar je splošna želja vseh poštenih proletarcev Res je, da je bilo sklenjeno na skupnem sestanku obeh strani, da na 3. avgusta vsi delavci **pridejo v delavnico in da potem korporativno in demonstrativno zapustijo.** Sodrug Pongračič je z vsemi močmi delal na to, da se je **skupni sklep** Saveza in Neodvisne storil in da se ga je izvedlo.

Zagreb, 4. avgusta 1923.

Paritetni odbor:

Za Savez železničara Jugoslavije: Korenc Franjo, Bartolome Jakob, Sušanj Nikola, Brlič Gjuro, Reinhard Dragutin, Josipović Marijan, Veltin Josip.

Za neodvisno železničarsko organizacijo: Neodvisni so izjavili, da se oni strinjajo z izjavo, ker odgovarja skoz in skoz resnici, ampak da je ne smejo podpisati, dokler ne vprašajo na kompetentnem mestu. A to je najboljše in ob enem najbolj žalostno znamenje, da neodvisni nič ne delajo po svoji glavi, marveč kar se jim ukaže od strane in v tem so pripravljeni na najgrše laži in zločinstva. Železničarji si bodo to zapomnili.

Izdajstvo železniške birokracije. »Udruženje železničarskih činovnika« je poslalo pokrajinskemu akcijskemu odboru železničarjev, poštarjev in javnih nameščencev tale dopis:

Br. 77/923. Akcijskemu odboru v Zagrebu.

Kakor smo obveščeni, pripravlja akcijski odbor v Zagrebu počenši od nocoj 24-urno stavko. Z ozirom na to, Vas obveščamo na temelju enoglasnega sklepa današnje odborove seje podpisanega Udruženja o sledečem:

Kakor je na podlagi izjav naših delegatov v akcijskem odboru znano, je naše stališče to, da si v sedanjih razmerah, pri tako slabo izvedeni organizaciji železničarjev , ni mogoče niti misliti na kakšne odločnejše korake, a najmanj se more podvzemati štrajk. Radi tega je to Udruženje po svojih delegatih v akcijskem odboru dalo izjavo, da bo ono sodelovalo le pod tem pogojem, ako se mu pred sklepom takšnih korakov nudi časa in priložnosti, da tak sklep more predložiti izvenredni skupščini tega Udruženja. Akcijski odbor pa je vseeno sklenil zgoraj omenjeno stavko, ne da bi nas preje vprašal za naše mnenje in da bi bil zahteval našega privoljenja. Podpisano Udruženje, imajoč pred očmi škodljive posledice štrajka iz leta 1920, obsoja takšne nepremišljene izpade in izjavlja, da se nameravani akciji, to je štrajku ne pridružuje. To delamo v prepričanju, da bodo pri tej akciji trpeli samo posamezniki, a da splošnost ne bo od tega imela nobene koristi, marveč nasprotno, samo škodo. Končno Vas obveščamo, da vsled tega nepremišljenega koraka izstopamo iz akcijskega odbora, ker nočemo biti odgovorni za take in slične čine.

V Zagrebu, dne 2. avgusta 1923.

Udruženje železniških činovnikov Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, podružnica Zagreb.

Dr. Šibl, predsednik. Ignjat Kopf, tajnik.

A železniškim uradnikom je poslalo Udruženje potom brzojava sledečo okrožnico:

Vsem zunanjim in notranjim edinicim zagrebške direkcije do Dz. štev. 73 F.

Akcijski odbor pripravlja, začenši od danes 24-urno stavko. Ker se je ta akcija podvzela brez predhodnega sporazuma in brez našega odobrenja, Vas obveščamo, da se Udruženje železniških činovnikov, podružnica Zagreb te akcije ne udeleži. Opozarjamo radi tega člane Udruženja železniških činovnika, da ostanejo vsak na svojem službenem mestu in da ne nasedejo eventual. poskusom od strani. Dr. Šibel, predsednik. — Ko smo to prečitali, smo vedeli, zakaj je sodrug Krekić aretiran, ampak vedeli smo tudi, da je vsak nadaljni komentar nepotreben.

Pfuj! Prinašamo tu doli brzojavke, iz katerih bodo vsi sodrugi, pa tudi nesodrugi videli, kakšne prijatelje imajo železničarji v višjih sferah železniškega osobja. Prva se nanaša na jugoslovanske nacionaliste ali pri nas zvezarje, ki predstavljajo kozle kot vrtnarje v organizaciji žoltih železničarjev. Višji svetnik Forkapič pri zagrebški direkciji državnih železnic je poslal 2. avgusta sledečo brzojavko: **Vsem postajam — načelnikom prometnih ekspositur — prometni upravi Split in inšpektoratu držav. železnic Ljubljana, štev. 105.** Kraljevska vlada je v zadnjem času pokazala za našo pravično stvar interesa in dobro voljo. Z ozirom na vladajoče politične razmere, ni mogla še do sedaj svojih načrtov izvesti. Pragmatika je pred vrati, ki nam ne bo samo prinesla skrajšanja službene dobe, ampak tudi zboljšanje našega današnjega mizernega gmotnega položaja. Vsled tega priporočam v tem poslednjem odločilnem trenotku našim članom in tovarišem uvidevnost, treznost in hladno kri. — Predsednik Udruženja nacionalnih železničarjev Zagreba. Višji svetnik Forkapič. — Naslov te notiče je dovolj komentar za to brzojako in njenega podpisnika.

Povišanje železniških tarifov v Jugoslaviji. Jugoslovanska vlada se je odločila, da poviša železniške tarife s 15. septembrom. To zvišanje bo tvorilo povprečno 100 odstotkov pri tovoru, prtljagi, brzovoznem blagu in osebnih voznih kartah. Osebni tarif se ne bo jednakomerno povišal, marveč tako, kakor se to za »demokratično« državo spodobi. Pri III. razredu, v katerem se vozi najbolj ubogo ljudstvo, se zvišajo cene za 120 odstotkov, pri I. razredu, v katerem se vozijo bankirji in drugi vojni dobičkarji, pa samo za 17 odstotkov! Moglo bi se tudi zgoditi tako, da bi visoka gospoda sploh ne bi nič plačala. Delavec itak mora buržuazijo vzdrževati, če tudi posredno, zakaj ne bi kar neposredno še karte zanj plačeval? Kar se tiče povišanja samega, bi mi izrazili svoje mnenje, ker bo itak to povišanje zopet padlo na nas, dasi mi ne bomo imeli tistega deleža od tega, ki bi nam pripadal. Če bi pri nas veljal indeks, to se pravi, da bi se vse ravnalo po nekem gotovem ključu med plačami in cenami ali pa po zlati valuti, tedaj moramo priznati, da bi bilo povišanje upravičeno. Tarifi so danes mnogo nižji kakor so bili leta 1914, ampak plače železničarjev so pa še nižje, med tem ko so vse življenske potrebščine daleč v cenah poskočile nad zlato valuto. Kmet se n. pr. danes mnogo ceneje vozi, kot se je leta 1914 in se bo celo potem vozil ceneje, ko stopijo novi tarifi v veljavo. On bo to kategorično zanikal, toda številke govore in se ne dajo nič zakrivati. Pač pa bo kmečki delavec hudo prizadet, ki od daleč ne zasluži onega, kar je pred vojno zaslužil, da si kmet in veleposestnik svoje pridelke absolutno dražje proda kot pred vojno. Tudi industrijski delavec, malo v katerem slučaju zasluži toliko po zlati valuti kot preje. Na podlagi preračunavanja po zlati valuti, bi se dalo tarife zvišati v celoti za kakih 150 odstotkov, toda plače bi morale biti višje po zlati valuti, kot so bile leta 1914, ker je vse dražje, najsi bo obleka ali živila, razen edinega stanovanja, ki pa ne zravna poviška pri vseh ostalih potrebščinah. Radi tega bo treba na to delati, da dobi vsakdo eksistenčni minimum. Železničarji morejo to samo tedaj doseči, če se trdno organizirajo!

Laž ima kratke noge ali polom neodvisnih obrekovalcev. Dne 8. julija se je vršil v Mariboru shod članov našega Saveza in novopečenih neodvisnjakov. Kakor smo že poročali, je bil temu shodu namen, da M. Žorga utemelji svoja obrekovanja proti Savezu in njegovem tajniku sodrugu Krekiću. Gospod Žorga pa je vedel, da bo sam pogorel, kakor je v Zagrebu že nekolikokrat, zato si je pripeljal »novo moč« iz samega Zagreba in sicer bivšega bosanskega frankovca a sedaj velikega boljševika Krndla. In res bi se bil Žorga skoral potopil v lastnih lažeh, ker mu je sodrug Krekić argument za argumentom vse pobil. Toda tedaj je nastopil Bosanac, ki je pripovedoval čisto nove štorije iz najoddaljenejših krajev, ker je vedel, da Mariborčani ne bodo mogli iti tako daleč preiskovat. Pravil je med drugim, kako so sociailsti, oz. Glavni Delavski Savez Jugoslavije krivi, da je stavpa kovinarjev ponesrečila toliko v Brodu. kakor tudi v Subotici. Mi seveda nismo mogli takoj proti tem za nas najnovejšim klevetam nastopiti, ker nismo mogli kontrolirati, kaj je res in kaj ni. Ali polagoma vse pride in tako je sedaj ena tistih Krndlovih laži razkrinkana. Iz poročila prihaja ravno nasprotno, da so namreč v Subotici pri tvrdki »Ferum« komunisti bili sporazumljeni s tvdko in so insciniali štrajk takrat, ko ga je tvrdka sama želela, to pa radi tega, ker ni imela naročil. Predsednik »neodvisne« podružnice je neki Romeo Wenisch, ki se je pustil nastaviti pred štrajkom z mesečno plačo in še par njegovih oprodov, potem pognal ostale delavce v stavko, da bi jih lažje podjetje postavilo na cesto, sam pa je ostal na delu! Ko so videli delavci, kaj neodvisni nameravajo, so izdali letak proti štrajku, ker so bili po neodvisnih prevarani. Ravno oni, ki so jih v štrajk pognali, so ostali na delu. Sicer se bode pa cela stvar oficijelno preiskala po komisiji, ki bo sestojala iz enega zastopnika Glavnega Delavskega Saveza, enega člana Medjustrukovnega odbora in enega od grafične organizacije, ki ni pri eni in ne pri drugi zvezi, je torej nevtralen. Da, laž ima kratke noge!

Kakšnih nazorov smo mi glede sovjetske Rusije? Na shodu dne 8. julija v Kazinski dvorani v Mariboru, o katerem poročamo na drugem mestu, je seveda bilo tudi govora o sovjetski Rusiji, oz. o njenem današnjem režimu. Sodrug Krekić, odgovarjaje na razne Žorgove argumente, je med drugim tudi rekel, da v resnici ne vlada v Rusiji proletarijat, kakor se to od strani naših »neodvisnih« tako rado naglaša, marveč vlada despotizem posameznikov, ki so znali v danem momentu vso moč na se pritegniti tako, da delavstvo sploh nima nič govoriti, ker se isto ne zna ali ne more zediniti, da bi z uspehom moglo nastopiti proti tiranom. Ker nikdo ne upa govoriti proti vladajočim, sicer se ga takoj napravi mrzlega. Saj ima režim vse urejeno po vojaškem sistemu. Vojak nima nič govoriti, marveč molčati in vse točno izvršiti, kar se mu ukaže. Za to lahko en polkovnik komandira cel polk in če je še tak tiran, se mu ni treba nič bati. Zatorej je ta psevdo-delavska vlada, ki je naperjena v prvi vrsti proti delavstvu in potem še le proti kapitalistom, prava karikatura, čisto slab surogat onega, kar si pravi socialist predstavlja pod imenom: socialistična vlada. Krndelj je n. pr. trdil, da ni res kar je rekel s. Krekić, da Rusiji nimajo delavci nikakega koalicijskega prava in da delavci tam ne smejo stavkati — češ: delavcem tem vendar ni treba stavkati, ker bi sami proti sebi stavkali. To je povedal Krndelj, no mi smo seveda poučeni o nasprotnem. Mi vemo, da je sovjetska vlada izročila tovarne kapitalistom, da jih izkoriščajo kot preje in delavci so objekt izkoriščanja, morda s to razliko, da smejo v Angliji poljubno štrajkati, v sovjetski, torej delavski državi pa ne. Za to pa jih smejo kapitalisti izkoriščati. Kdor pa govori drugače, je navaden slepar. Toda kljub temu smo mi bili in smo proti vsakomur, ki bi se hotel vmešavati v ruske razmere, ker ne bi hoteli, da bi zopet zavladal stari carizem, ker upamo, da se bodo današnje razmere obrnile na bolje in sicer ko bo res zavladal tam socializem in ko bo nehalo izkoriščanje človeka po človeku, kar pa danes ni slučaj. Glavno pa je to, da se ruska rastlina ne da presaditi in da ne bi mogla rasti v našem podnebju.

Krščanska resnicoljubnost in katoliško obrekovanje. Zaupnika »Saveza železničara Jugoslavije« s. Franc Kmeta je oblatila »Straža« na ta način, da mu je podtikavala nepoštena dejanja in izdajstvo delavstva. S. Kmet je poslal »Straži« sledeči popravek: **Popravek:** Podpisani Franc Kmet, delavec v del. juž. žel. v Mariboru prosim z ozirom na resnicoljubnost, ki mora biti vsakemu listu prva dolžnost, da popravite notico »Dne 16. t. m. se je mudil v delavnici« »Straža« z dne 20. julija 1923 takole: Podpisani nisem bil niti sam niti z deputacijo savezarskih sodrugov pri centr. nadz. Ogrincu. Torej odpade tudi sumičenje, da hočem igrati generalsko vlogo. Prosim tudi, da uredništvo pozove pisca dotične notice, da naj mi javno s pričami in svojim podpisom dokaže, kako se gibljem v svojo korist in sem takoj pripravljen se z dotičnikom v javnosti pomeniti. Res je, da sem član in funkcionar »Saveza železničarjev Jugoslavije« in da živim v tistih skromnih razmerah, ki jih stotinam mojih tovarišev predpisuje »dobra« plača železničarjev.

Spoštovanjem Kmet Franc.

Krščanski urednik je pozval s. Kmeta osebno v uredništvo. Med razgovorom je s. Kmet izjavil, da se čudi, zakaj ga radi popravka kličejo v uredništvo, dočim ga pred obrekovanjem niso vprašali za mnenje. To je razkačilo dva duhovna pastirja, ki

ščitita v »Straži« katoliško resnico. V teku nadaljne debate se je eden izjavil pripravljen, da bo prinesel neko notico, vendar ne zahtevanega popravka. Na zahtevo s. Kmeta, da popravijo krivico s poslanim popravkom, mu je dušni pastir zagrozil, da ga vrže iz uredništva. — Prinašamo to poročilo o tem dogodku, ker je to zopet nov dokaz, kako visoka je pesem o morali katoliške duhovščine, ki pod imuniteto poslanca nemoteno blati, obrekuje in krade čast poštenim ljudem.

Moč strokovnih organizacij v Avstriji. Strokovna komisija v Avstriji je izdala poročilo o strokovnem gibanju v letu 1922. Iz tega poročila izhaja, da je strokovni pokret kljub silni gospodarski krizi, veliki brezposelnosti in skrajšanem delu (Kurzarbeit) obdržaval v splošnem število svojih članov, ki je v decembru leta 1921 znašalo 1,079.777. Ta ogromna sila strokovnega pokreta, ki jo avstrijske strokovne oganizacije predstavljajo (razmeroma najmočnejši strokovni pokret na svetu), je bila ustvarjena v par kratkih letih. Toda kakšna je moč in življenska sposobnost tega pokreta, je najboljši dokaz to, da je mogel vzdržati število svojih članov kljub tolikim gospodarskim krizam in pretresljajem. Od 1,079.777 članov so izgubile organizacije tekom leta 1922 samo 29.828 članov, tedaj skupno 2.76 procentov. V letu 1921 so strokovne organizacije pridobile 178.957 novih članov, tedaj so v letu 1922 vsega skupaj izgubile eno šestino novo pridobljenih članov v prejšnjem letu. V letu 1921 so štele strokovne organizacije 818.237 možkih in 216.540 ženskih članov; v letu 1922 817.237 moških in 232.712 žensk. Izguba na moških članih znaša točno 100 a pri ženskih pa 28.828. Temu je vzrok, ker so žene-delavke mnogo bolj, vsled gospodarske krize trpele kot pa moški. One so bile prve odpuščene iz dela. Potem pa je med ženskami mnogo manj političnega in strokovnega prepričanja kot pri moških. Tako velik procent strokovno organiziranih delavcev se je mogel doseči samo s trajnim sistematičnim in navdušenim delom. — Naj bi si vzeli naši sodrugi, ki sodelujejo v organizacijah, Avstrijce za vzgled. Moč organizacije je merilo za kulturno in gospodarsko življenje proletarijata v vsaki državi. Ravno Avstrija je gospodarsko po vojni najbolj zlomljena a kljub temu žive delavci v Avstriji relativno mnogo bolje, kot v takozvanih zmagovitih državah. Ta vzrok pa leži edino v moči strokovne in politične organizacije. Vlada in kapitalisti v Avstriji niso mnogo manj brutalni, kot so pri nas, toda takih orgij si vendar ne upajo uganjati z delavstvom, kakor v balkanskih državah.

Osemurnik na italijanskih železnicah. Novi minister javnih del bi rad izgube pri železniški upravi znižal. Zgube znašajo baje v zadnjem letu nad 1.2 miljard lir. Predsednik Zveze železničarskih inženerjev, ki je tozadevni proračun sestavil, pravi, da je tako veliko izgubo pripisovati izdatkom za plače. Število osobja na železnicah se je po vojni zvišalo za 40 odtsotkov nasproti številu pred vojno, a promet se je pa nasprotno za 10 odstotkov zmanjšal. Samo provedba 8-urnega delavnika je zahtevala nastavitve 50.000 novih moči. Minister trdi, se je nova provedba polne izrabe 8-urnika dobro obnesla nasproti prejšnji 8-urni prisotnosti v službi in da se bo vsled tega primanjkljaj znatno znižal. Tudi se ne namerava 8-urnika v celem obsegu vzdržati, zlasti pri onem osobju ne, ki opravlja samo nadzorovalno službo. Ponočno se namerava v prihodnje železniške delavnice izročiti privatnikom v najem. Mi bi samo pripomnili, da si italijanska železniška uprava z našo jugoslovansko precej sorodna. To se pravi, da je zelo, zelo birokratična in nič komercijalna. Samo nekaj pripomb: Imeli smo za časa italijanske okupacije priliko proučevati italijanski promet. V večjih postajah vidite kar 4 postajenačelnike. Seveda je to več radi parade, kakor je v Italiji vobče namenjeno paradam. V malih postajah je toliko osobja, da n. pr. vlakospremnemu osobju ni treba premikati ter nakladati in razkladati. Vse to belo opravi vedno postajno osobje. Pri vlakih so večne zamude, ker ni nikakega reda, kar se tiče točnosti odhodov in dohodov vlakov. Velik del izdatkov tvori pač materijal za pogon, ker Italija nima lastnega premoga in mora ves premog kupiti iz tujih držav, zlasti iz Anglije, ki je za italijanske razmere zelo drag. Pri vsem tem so pa italijanski železničarji mnogo bolje plačani kot naši.

Die Lohnkämpfe in der englischen Industrie.

Auch in England hat sich die Arbeiterschaft gegen den Lohnabbau zu wehren; auch dort wollen die Kapitalisten die Folgen der durch den verbrecherischen Krieg verursachten Wirtschaftskrise auf den Buckel der Arbeiter abwälzen, um ihre Profitrat nicht geschmälert zu sehen. Die Absicht der englischen Unternehmer, die Arbeiterlöhne im grossen Umfang abzubauen, um die eigenen Profite zu heben, führt natürlich in England, wo die grössten Gewerkschaften der Welt bestehen, zu schweren und umfangreichen Lohnkämpfen. So begann vor Monaten die Ausperrung einer halben Million Bauarbeiter, die einen zehnprozentigen Lohnabbau abgelehnt haben. Die Eisenbahngesellschaften haben die Forderung aufgestellt, dass für 100.000 Werkstätten arbeiter die noch bestehenden Kriegszulagen abgebaut werden. Ursprünglich betrug diese Teuerungszulage 26 Schillinge in der Woche, sie ist dann auf 10 Schilling herabgesetzt worden, nun sollen weitere 6 Schilling, und zwar mit rückwirkender Kraft vom 1. Jänner, in Abzug gebracht werden. der Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft (National Union of Railwaymen) C. T. Cramp erklärte, dass, wenn die Gesellschaften ihre Forderungen aufrechterhalten, ein allgemeiner Streik der Eisenbahner unabwendbar ist. Die Ton- und Steingutarbeiter von Ktaffordshire, etwa 50.000 an der Zahl, sind wegen Lohnforderungen in den Streik getreten. In Wales streiken 60.000 Bergarbeiter, weil die Gesellschaften 6000 Unorganisierte eingestellt haben und die Trades Unionisten (Trades Union heisst die Gewerkschaft der englischen Bergarbeiter) mit ihnen nicht arbeiten wollen. Dabei ist eine grössere Bergarbeiterbewegung im Zuge. Die Löhne d. Bergarbeiter wuden durch ein nationales Lohnabkommen festgestellt, das die Löhne in ein gewisses Verhältnis zu den Kohlenpreisen bringt. Dieses Abkommen hat aber die Gesellschaften nicht gehindert, fette Profite zu machen; die Durchschnittsdividende von 1910 bis 1920 betrug 33 einhalb Prozent und die unter den Aktionären jährlich verteilte Summe erreichte im Jahresdurchschnitt 462.742 Pfund! Die Löhne der Arbeiter aber waren im Bergbau immer niedrig; der Durchschnittslohn eines erwachsenen Untertagarbeiters betrug 6 Schilling 8 Pence, und während die Preise 80 Prozent über dem Preisniveau von 1914 stehen, sind die Löhne der Bergarbeiter nur um 60 Prozent gestiegen. Nun wünschen die Bergarbeiter die Abschaffung dieses ganzen Systems, was aber, weil es den Unternehmern grosse Profite sichert, ohne Kämpfe kaum gehen wird. Die kommenden Wochen und Monate werden im Zeichen dieser grossen wirtschaftlichen Kämpfe stehen, und die Gewerkschaften, deren Kassen durch die grossen Kämpfe der vergangenen Jahre, aber noch viel mehr durch die Unterstützung der Arbeitslosen geleert sind, vor schwere Aufgaben stellen.

Gerade die Mütter und Väter aus der arbeitenden, für eine bessere Zukunft kämpfenden Klasse muss ich auf ihre Gefahr aufmerksam machen, die für ihre Ideale droht, wenn statt frischer, klar denkender Nachfolger im sozialen Kampf eine im Bier versumpfte und geistesträge Jugend heranwächst
Gen. Dr. Michael Schacherl.

Gegen die Privatisierung der Eisenbahnen.

Die englischen Eisenbahnen geben ein anschauliches Beispiel dafür, was die Ueberführung der Eisenbahnen in den Privatbesitz bedeutet. Sie standen zwar immer schon in Privatbesitz, wurden aber während des Krieges durch den Staat verwaltet und erst im Jahre 1921 in die Verwaltung der Privatgesellschaften zurückgeführt. Bei der Rückgabe haben die Privatgesellschaften eine Erpressung sondergleichen gegen den Staat vollzogen; für angebliche Verluste musste der Staat den Gesellschaften eine sehr hohe Summe zuschiessen. Wie die englische Zeitschrift »The Nation« schreibt, haben die »armen« Eisenbahngesellschaften damals Klagelieder übe die schrecklichen Zustände der in Privatbesitz zurückgegebenen Eisenbahnen angestimmt. Ein Jahr später veröffentlichen sie ihre Bilanzen u. es stellt sich heraus, dass sie enorme Dividenden an ihre Aktionäre verteilen, bei vielen Gesellschaften die grössten, die je verteilt worden sind. Aus den Bilanzen geht ausserdem hervor, dass sie ihre Rücklagen seit Kriegsausbruch verachtfacht haben und ihre Wertpapierbestände seit dieser Zeit enorm gestigen sind. Sie verteilen jetzt die grossen Dividenden, obwohl mie Eisenbahnen im Jahre 1922 nicht grösser geworden sind als im Vorjahre. In den Berichten begründen sie den »glänzenden Erfolg« mit der vorzüglichen Geschäftsführung. In Wirklichkeit konnten sie ihre Aktionäre deshalb so reichlich versorgen, weil sie die früher übliche Aufwendungen, Betriebserweiterungen usw. in diesem Jahre unterlassen haben und ferner deswegen, weil die Direktoren während der staatlichen Verwalwaltung mit den Ausgaben nicht sparten, da der Staat die Dividenden garantierte und die Gesellschaften daran interessiert waren, ungünstige Geschäftsergebnisse vorzutäuschen, um die Entschädigungssumme um so höher ansetzen zu können. Eine neuerliche Verschmelzung der privaten Eisenbahngesellschaften steht bevor: binnen kurzem werden vier mächtige Gruppen das englische Eisenbahnnetz in ihrer Macht haben. Die Uebergabe der Aktien an die vier grossen Gesellschaften dürfte auch bei der Aufstellung der günstigen Bilanzen mitgewirkt haben, um möglichst günstige Uebernahmspreise erwirken. Unterdessen hat man die Eisenbahner herabgesetzt. Man sieht also: lachende Aktionäre, in ihrer Lebenshaltung verkürzte Arbeiterschaft, hohe Transportkosten, Unterlassung von Neuanlagen u. Betriebsverbesserungen — das sind die Früchte der Privatisierung der Eisenbahnen

Krankheit, Tod, Wahnsinn, Verbrechen, Selbstmord, Armut, Schande, Familienzwist, vernichtete Existenzen, Kindermisshandlungen, Verführung, Notzucht, dies ist das herrliche Gefolge Ihrer allverehrten Majestäten, der Könige Bacchus und Gambrinus. Gen. Dr. med. Holitscher in Pirkenhammer.

Der Gesetzentwurf über die österreichischen Bundesbahnen.

Der Vorstand des Verbandes der sozialistischen Abgeordneten hat sich Montag, den 9. Juli mit der Regierungsvorlage über die Bildung eines Wirtschaftskörpers »Oesterreichischer Bundesbahnen« beschäftigt. Der Vorstand hat die Vertreter des Verbandes im Unterausschuss beauftragt, die folgende Erklärung abzugeben:

Der Verband der sozialdemokratischen Abgeordneten hält es nur dann für möglich, die Regierungsvorlage noch vor den Sommerferien des Nationalrates zu verabschieden wenn

1. auch das Besoldungsgesetz der Bundesangestellten, und zwar im Einvernehmen mit dem vor den Organisationen und Personalvertretungen der Bundesangestellten eingesetzten Achterkomitee, noch vor den Sommerferien des Nationalates abgeändert wird und wenn

2. die vom Finanzministerium beabsichtigte Kürzung der Bemessungsgrundlage der Provisionen (einschliesslich der sogenannten Gnadengaben) für Hilfsbedienstete der Bundesbahnen unterbleibt und die Durchrechnung und Auszahlung für diese Provisionisten und Gnadengabler schleunigst angeordnet wird.

Unter diesen Voraussetzungen ist der Verband der sozialdemokratischen Abgeordneten bereit, in die Verhandlung der Regierungsvorlage einzutreten, muss aber, unbeschadet andere, aus Zweckmässigkeitsgründen erforderlicher, Abänderungsanträge unbedingt auf folgenden Abänderungen der Regierungsvorlagen bestehen:

1. Die Bestimmung des § 4, Zahl 2, der Regierungsvorlage, gemäss der das bestende Dienstverhältnis der Bundesangestellten am 30. Juni 1923 ausser Kraft tritt und die Bundesangestellten sodann den Bestimmungen des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Lohnvertrag unterworfen werden, wenn nicht bis 30. Juni 1924 eine Neuregelung des Dienstverhältnisses vorgenommen wird, ist zu streichen.

2. Die Vertreter des Personals in der Verwaltungskommission der Bundesbahnen müssen vom Zentralausschuss der Personalvertretung nach dem Verhältniswahlrecht gewählt werden.

Die vom Verbandsvorstand beschlossene Erklärung wurde am Nachmittag in der Sitzung des Unterausschusses vom Abgeordneten Tomschik abgegeben.

Der Verbandsvorstand beschäftigte sich sodann mit der Frage der Alters- und Ivalidenversicherung. Er beschloss, dem Verband vorzuschlagen, in einer der nächsten Sitzungen des Nationalrates den Antrag zu stellen, dem Ausschuss für soziale Verwaltung für die Beratung der Regierungsvorlage über die Alters- und Invalidenversicherung eine Frist bis zum 15. September zu stellen.

Gewerkschaftskampf.

Glänzender Beweis internationaler Solidarität der österreichischen Eisenbahner. Der Informations dienst des deutschen Eisenbahnerverbandes schreibt: Unsere österreichische Bruderorganisation hat gleich nach Besetzung des Ruhrgebietes in umfassender Weise eine Hilfsaktion eingeleitet. Die Sammlung hat bis jetzt einen Betrag von 110,000.000 Kronen ergeben. Dieser Betrag ist unserer Hauptkasse überwiesen worden und wird für unseren Ruhrfond Verwendung finden. Wir bewundern den Opfermut unserer österreichischen Kollegen, da sie selbst schwer um ihre Existenz zu kämpfen haben. Wir möchten bei dieser Gelegenheit erwähnen, dass wir aus verschiedenen Ländern solche hervorragende Beweise internationaler Solidarität erhalten haben und dass unsere Mitglieder jede passende Gelegenheit ergreifen sollten, sich zu revanchieren.

Sozialpolitik und Weltwirtschaft.

Internationale Arbeitgeberorganisationen. Nach den Angaben des »Internationalen Arbeitsjahrbuches« bestanden 1922 acht internationale Organisationen der Unternehmerschaft. Zwei davon vertraten die allgemeinen Unternehmerinteressen und vereinigten die verschiedensten Unternehmerzweige. Es sind dies: der internationale Verband der industriellen Arbeitgeber, Sitz Brüssel, und die Internationale Handelskammer, Sitz Paris (Deutschland ist darin nicht vertreten). Die übrigen sechs sind Fachvereinigungen, in welchen folgende Wirtschaftszweige international zusammengefasst sind: Reederei (Sitz London), Eisenbahnwesen (Sitz Brüssel), Textilindustrie (Sitz Manchester), Landwirtschaft (Sitz Paris), Baugewerbe (Sitz Paris), Schneidergewerbe (Sitz Brüssel). Ueber die Mitgliderzahlen ist folgendes bekannt: Der Eisenbahnerverband vereinigte am 1. Juni 1922 266 Eisenbahnverwaltungen; der internationlae Textilverband umfasste 350 Einzelverbände: die landwirtschaftliche Föderation bestand (im Oktober 1921) aus 50.000 Einzelverbänden.

Izdajatelj: Savez železničara Jugoslavije. — Odgovorni urednik: Smasek Franc. — Tisk Ljudske tiskarne d. d. v Mariboru.