



Štev. 18.

Leto 1.

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravnništvo:

Ljubljana, Karla Marksa trg 2 (prej Turjaški trg), kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

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

Kam vede razcepljenost?

Ko smo lani delali na to, da se raznovrstne in številne železničarske organizacije združijo v eno enotno razredno-bojevno organizacijo, je bil uspeh ta, da so se združile v »Ujedinjeni Savez Železničarjev« organizacije, ki so sprevidele, da razdvojenost in razkosanost vede v propast železničarje. »Ujedinjeni Savez Železničarjev« je vzrastel iz teh, prej posameznih, sedaj združenih organizacij v krepko drevo, ki se je uspešno upiralo viharju in združeno odbijalo napade na železničarske pravice.

Ne bomo tukaj naštevati uspehov in se hvalili. Saj kdor hoče objektivno soditi, bo sam priznal, da je združitev v eno organizacijo prinesla zmago v bolniški blagajni, da je to združitev omogočila, da se je železničarjem pri raznih prilikah pomagalo do njihovih pravic, da zadnja redukcija ni udarila tako, kakor je zamahnila...

Ali vse to so še malenkosti. Mi bi morali izvajati vse stare, sedaj ugrabljene pravice, morali bi onemogočiti vsak poskus, ki je naperjen za poslabšanje železničarjev. Ali? ... Tu nas je poleg vsega še vedno premalo, še vedno ne nastopamo združeno proti združenemu pritisku.

Ali bi bil mogoč odstotni davek na ročno delo, ako bi ne stali v raznih organizacijah? Ali bi bilo mogoče, ne upoštevati šurnega delovnika, ako bi bili vsi enotno organizirani? Ali bi mogla uprava teptati določbe zakona glede dopustov in druge predpise, ki nekaj dajejo železničarjem, ako bi trdovratno ne sedeli vsak pri svoji kategorijski organizaciji?

Ni treba niti napeto premišljevali, da se dobi pravi odgovor. Z združenimi, enotnimi železničarji bi se uprava ne upala kršiti predpisov, ki jih je sama dala, bi si ne upala odpravljati določbe zakona, nego bi jih tako sveto in vestno spoštovala, kakor zahteva sedaj od razcepljenih železničarjev vestno spoštovanje vseh predpisov in kršitve zakona.

Vsak železničar, če se malo poglobi v svoj položaj, ki je tak, da se ga loteva jeza, ko čuti na plečih težo svojega statusa in svoje službe, ko se ga kaznuje za nič, rekli bi, v zabavo predpostavljanih, ko so izročeni kot kaki vojaki »feldveblu«, da z njimi eksercira po mili volji okrog strojev po kurilnicah, ali na progi, mora spoznati in se prepričati, da organizacija, ki šteje 200 ali 300 članov, ne more ničesar ukreniti. Ona ne more tudi stopiti nasproti ogromni, enotni organizaciji uprave, ali kakor se uradno pravi, upravnemu aparatu. Ta aparat, kar pač okuša vsak železničar, je tak, da treba samo glavni pritiskati na gumb, in že se zganejo raznovrstne roke in ročice, kakor pri pajku, in predejo in stisnejo delavca-železničarja, pa naj bo to profesionalist, strojevodja, sprevodnik ali delavec v skladišču ali na progi, ter ga o- bračajo, kakor na raznjo, da dá iz sebe svoj poslednji sok — v prid upravi. In te »ročice« in »roke« po posameznih panogah raznolike železničarske službe stiskajo po svoje še vse bolj, nego je to mislila glava, vsaka taka »ročica« in »rola« hoče pokazati ubogi pari-železničarju, da je tudi nekaka »glavica«, ki ima pravico misliti po svoje in izjemati in nagajati železničarju po svoje.

Mar ni tako?

Kdo iz vas, trpini po kurilnicah, delavnicah, na progah, v skladiščih, v vlakih itd., je, ki tega ni občutil?

Kdo od vas, trpini, ki še niste v »Ujedinjenem Savezu Železničarjev«, nemo ste ostali v svojih kategorijskih organizacijah, more potrditi, da se je vaša 200, 300 ali 1000 članov broječa organizacija mogla upreti temu izžemanju? Tudi, ako se je hotela?

Kaj niste videli v veliki svetovni vojni, da so veliki oddelki pozobali vedno manjše? In ta krvava borba z orožjem je enaka vaši borbi brez orožja — ne na bojnem polju, nego pri svojem delu. Tu se bijete za kruh, za vsakdanji kruh, da se vam odreže tak, kakor se to spodobi in kakršen vam gre po vašem trpljenju in znojenju.

Takrat, ko smo delali za enotno železničarsko organizacijo, smo povdarjali, da mora enotna železničarska organizacija biti strogo strokovna. Vsem članom mora priznati pristoječo politično, versko in narodno prepričanje. **Deli se naj na sekcije. To je, vsaka kategorija naj ima svoje sekcije, v katerih delujejo člani za svoje ožje interese, kakor bi bili v samostojni kategorijski organizaciji. In te njihove borbe podpira cela organizacija z vso svojo močjo.** Tukaj že se vidi ogromen razloček in korist enotne organizacije. Vsi za enega, vsak za vse, prihaja tu do uresničenja, kar je v samostojnih kategorijskih organizacijah nemogoče, ker so prepuščene v svojem boju le majhni, neznamni moči 200 ali 300 članov. Da je enotna železničarska organizacija razredno bojovna, to pa bo sedaj razumel vsak, kdor trpi, komur se odteguje zaslužek in kruh. Ker odtegovali zaslužka, nalaganje davkov, zvišanje delovnega časa itd., vse to je boj razreda, ki tlači delavstvo, je razredni boj delodajalca, v železniškem slučaju uprave, proti delavstvu-železničarjem. In ker se delavec železničar, najsib o on profesionalist ali navaden delavec, strojevodja ali sprevodnik, bori zoper odtegovali zaslužka, bori za zaslužen kilometrino, bori za zaslužene premije, ki mu jih pritrjavajo, se bori torej proti delodajalcu — upravi, ki mu to pritrjava. On bje svoj razredni boj proti razredu, ki mu dela krivico.

Naša združena strokovna organizacija, »Ujedinjeni Savez Železničarjev«, se bori za interese železničarjev, torej bje razredni boj. Mi se nismo združili v enotno organizacijo, da prenehamo z razrednim bojem, ker je nemogoče prenehati, četudi bi hoteli, ker nas delo uprave in ves ustroj današnjega družabnega reda sili v to, nego smo se združili zato, da združeni uspešno bjeemo razredni boj, da združeni železničarji vseh kategorij dosežejo in ohranijo svoje pravice. Železničarji se sicer dele na razne kategorije, ali vsi imajo le enega delodajalca, torej mora biti borba skupna, organizacija enotna.

Železničarji in vse delavstvo se združuje v svoje strokovne organizacije. Zakaj se združujejo? Zakaj se združujejo v strokovno organizacijo železničarji? Ker jim gre za obstanek, za blagostanje, za kruh. S tem pa indirektno priznavajo, da je tu borba, da se vrši borba, da se dve različni skupini ljudi rujeta za kruh, delodajalec in delojemalec, dva razreda, in da hoče vsak živeti, in sicer, da delodajalec hoče celo

živeti v sijaju in razkošju na račun znoja delojemalca.

Zato nam je bilo nerazumljivo, zakaj so nekatere kategorijske organizacije v času ujedinjenja ostale izven združene železničarske organizacije in se bojevale za sé ter trošile svoje sile brezuspešno.

Ali vsaka šola je potrebna. Vsaka izkušnja modri moža in gotovo tudi železničarji, ki še niso v enotni železničarski organizaciji, spoznavajo, da treba tu revidirati svoje stališče, da treba svoje sile priključiti k skupnim silam in se boriti skupno.

Če bomo pa ostali še vedno trdovratni, če se bo še vedno pomišljalo in iskalo nekakšne strahove, pogrške, nepravilne taktike in se jih nalašč izmišljalo, potem pa bo drugi razred — delodajalski — še bolj pri-

tiskal, se še bolj igral z nami in jemal lepo v zabavo vse, kar je še ostalo.

Treba stresti z ramen razne predsodke. Treba z nogo brcniti vse, ki z modrimi obrazi, a s sitimi žledci zapeljujejo vas, železničarje. Vse kar delajo, delajo le za svoje osebne koristi; v svojem osebnem koristolovju mislijo, da so več, kakor vi z vašimi žulji, in računajoči z vašo lahkovernostjo vam lažejo o pravih in nepravilnih taktikah. Verjemite odslej le sebi, svojim žuljem, svojemu znoju, on vam govori resnico in vam kaže tudi, kaj je storiti.

Mi vas vabimo! Pridite, bodimo enotni, združite se, da bomo silna armada. Naj zavlada mir v naših hišah v strahu in trepet onim, ki danes plešejo na naši razcepljenosti razbrzdan ples izkoriščanja.

Kaj nam je storiti?

(Delavec št. 16.)

Tako se vprašujejo danes vsi delavci in tudi člani naših organizacij. Pa večinoma sledé na to vprašanje nervozni odgovori in kritiziranje vsega preteklega in sedanjega dela. Kakor na vsako stvar, je treba tudi na to vprašanje mirno odgovoriti in iti na stvarno delo.

Razmere v naši državi so se od povojnih let temeljito izpremenile. V državi vlada najhujša reakcija, v gospodarstvu pa traja kriza, ki jo izkorišča enotna organizacija podjetnikov za vedno nove napade na delavske pravice. Eni mislijo odpraviti to stanje z izdelovanjem vedno novih resolucij in manifestov, drugi mislijo, da je za nje ta čas ugoden, da streljajo v hrbet delavskim organizacijam in da z najbolj demagoškimi sredstvi zavirajo njihovo delo in delo odgovornih funkcionarjev. Vse to nas ne bo privedlo naprej, ampak kvečjemu še bolj nazaj.

Same razmere v državi in gospodarstvu nam podajajo odgovor na vprašanje: Kaj nam je storiti?

Nasproti močni reakciji in enotni zvezi industrijcev stojé oslabilne delavske organizacije s slabimi bojovnimi sredstvi, ker je med današnjim delavstvom mnogo strahopetnosti, ravnodušnosti, mrtvila, brezbrzičnosti, pa malo bojevitosti in discipline. Ogromna masa indiferentnežev vpliva slabo tudi na organizirano delavstvo.

To razpoloženje moramo uničiti. Zato nam ni treba izdelovati vsak dan novih resolucij, temveč strokovna organizacija v vsakem obratu naj si išče, najde in vzgoji ljudi, ki imajo resno

voljo in energijo,

teorijo in delavska načela izvajati v praksi. Takih zaupnikov, takih članov primanjkuje našim organizacijam in ničesar drugega. Zato se učimo, kako je treba agitirati in organizirati. Sposobne ljudi si moramo vzgojiti delavci sami v svojih strokovnih organizacijah.

Strokovna organizacija ni diskuzijski klub, ni loterija govoranc. Organizacija, pomeni dejanje, delo. Danes pa imajo le prepogosto glavno besedo razni

kritikastrji.

Kaj je to kritikaster. To je človek, ki v besedah vse zmore, vse zna in neprestano zabavlja čez vse, sam pa nič ne dela na zboljšanju slabega. On navadno ne kritizira na odborovi seji ali konferenci, kjer bi bilo mesto za to. Temveč on hodi

okrog poedinih delavcev in grup ter hujska in hujska tem bolj, če ni nikogar, ki bi mu zavezal jezik. Kritizirati, pravijo, da je dobro. Toda vsak pošten kritik ve, da pomeni kritika — zboljšati slabo, presoditi pravično vsako stvar in pomagati z delom k ozdravljenju. Takih kritikov je malo, zato je pa tem več širokoustnih zabavljačev. »Organizacija ni vredna počenega groša, odbor nič ne dela, tajnik je tako birokrat« itd., to je vsakdanje delo teh kritikastrov. Vse vesti nasprotnikov, vse laži klerikalcev, vsa blatenja vodilnih sodrugov hlastno pograbijo ti kritikastri in jih požrtvovalno širijo med članstvo. Na kakem shodu pa nastopijo tako širokoustno, kot bi bruhalo iz njih sama revolucija. Toda oni le povečujejo krizo, slikajo vse črno, ne mislijo pa niti malo na to, kako bi se krizo odpravilo. In člani često podlegajo temu brezvestnemu zabavljanju, tako da na šestankih le tožarijo čez slabe čase, mesto da bi sklepali, kako priti v boljše čase. Prva naloga vseh naših organizacij mora biti: odpraviti to kritikarstvo, stopiti vsem brezvestnežem na prste, pa naj se skrivajo za to ali ono firmo.

Kapital in kriza.

Tudi mnogo dobrih sodrugov presoja gospodarsko krizo le enostransko. Njihov sklep je enostaven: V tej krizi se ne da ničesar storiti. Kapitalist je pa drugega naziranja. Trboveljska družba zna n. pr. izkoriščati gospodarsko krizo in neorganiziranost delavstva tako, da dela ogromne profite ravno v tej krizi. Zveza industrijcev ne čaka s svojo organizacijo radi krize, temveč se ravno radi nje tem intenzivneje organizira in skuša ubiti delavsko organizacijo, socialno zakonodajo in s povečanim izžemanjem delovne sile skovati profit.

Delavstvo mora pospešiti in poglobiti organizacijo ravno zato, da napravi čim prej konec današnjim neznosnim razmeram. Ravno v času, ko niso na dnevnem redu veliki mezdni boji, imamo priliko utrditi organizacijo moralno in finančno. — Kaj nam je torej storiti?

Manj govorenja in zabavljanja in več dela!

Vsak naj dela na svojem mestu, vsak naj pomaga drugim pri delu, vsak naj se uči in poučuje druge, vsak naj skrbi za red in disciplino in nastopa proti brezvestnim defetistom, vsakdo naj veruje v sebe in svojo organizacijo.

Železniške nesreče.

V zadnjem mesecu je dnevno časopisje moralo upeljati že posebno rubriko z naslovom: »Železniške nesreče«, v kateri je komaj sproti registriralo razna iztirjenja in trčenja ter raztrganja proge.

Ni še dolgo, odkar je bila novozgrajena prekmurska železnica na več krajih od povodnji raztrgana in promet ustavljen, in že poročajo zadnje dni zopet o enakih dogodkih.

Med Podsusedom in Zaprešičem je bila proga pretrgana, enako pri Ponikvi, na progi Zalog—Laze je bilo iztirjenje brzovlaka, pri Boganju trčenje brzovlaka v tovorni vlak, pri Hrušici na Gorenjskem proga zasuta, pri Ponikvi nerabna itd.

Tako bi lahko našli v enem mesecu na stotine slučajev, ki so se zgodili v Jugoslaviji in za katere išče uprava vzroke v poplavih, višji sili in malomarnosti osebja, zlasti kretniškega in progovnega.

Odločno pa moramo mi zavrniti te poizkuse uprave, ki hoče zvaliti vso odgovornost za nezgode na osebje ter se obračamo tudi do javnosti in dnevnega časopisja, da po pravico mogoče, ki jo dela osebje.

Celi javnosti je znano, da so bile še pred tremi leti železniške nesreče, iztirjenja in poškodovanja proge v Sloveniji zelo, zelo redke in da je uprava vedno stavila proge in osebje v Sloveniji na prvo mesto. A bili so tedaj časi, ko je bilo osebje navajeno na red na obe strani, ko je delalo, dobilo za delo redno svoje plačilo in ko je uprava svoje obveznosti napram osebju izpolnjevala. Proge so se redno in točno popravljale, dostavljali se je dober material in bil je v veljavi šurni delovnik.

Prišlo pa je po razpadu in kljub velikanskim plakatom aktivnega ministra Jankovića je uprava že prvi dan požrla dano besedo, postavila izjave aktivnega ministra na laž in začela po direktivah iz Beograda štediti ter »krotiti« neugnane železničarje v Sloveniji.

Dan za dnem je jemala osebju pravice, skozi cela tri leta ni podelila predpisane službene obleke, reducirala vozne ugodnosti, odvzela večini nočne doklade, ukinila premikalne doklade za vlakospremno osebje, ukinila 20odstotno eksekutivno doklado za delavce eksekutivne službe, ukinila delavske premije, reducirala osebnostne draginske doklade, ukinila proste dneve, dopuste, ukinila v večini progovne in kretniške službe 12/24-urni turnus ter vpeljala 24/24 in 16/16-urno službo, za vlakospremno osebje — zlasti pri tovrstnih vlakih — vpeljala 10 do 12urno službo, ker noče vpoštevati zamud, miloščinarije pahnila brez vsakega fیکا na cesto, da poginejo z družinami vred itd. itd.

In mesto čvrstih mož vidite danes prihajati v službo izstradane, bolne in vsled prenaporne službe onemogle okostnjake, ki so primorani časi, ki jim je že itak kratko odmerjen za počitek, porabiti za kako privatno delo, če ga kje dobe, da morejo pošteno preživeti svoje otroke. In ti ljudje naj potem vrše 24 ur neprekinjeno kretniško ali progovno-obhodniško ali prometno službo, nad njimi pa vihti uprava, da jih še bolj zmeša, svoj bič in za vsako malenkost kaznuje s kaznijo po 100 in 200 dinarjev.

Na drugi strani pa so se dan za dnem začeli množiti »signali« za počasno vožnjo» na progi, prijave o zlomljenih in nalomljenih tračnicah, pragi se niso izmenjavali, proga se ni popravljala in 8 mesecev je čakal na pol porušen most na progi za popravilo in čez njega je dnevno vozilo po 60 in več vlakov in vsi potniki v teh vlakih so bili izpostavljeni smrtni nevarnosti. In tako bi lahko naštevali slične slučaje dalje.

Nekak resen opomin so zadnje nezgode, ki glasno kriče, da tako ne more iti več naprej, da je potrebna čimprejšnja remediura.

Dokler se ne bode dalo osebju ugrabljenih pravic nazaj, dokler se ne bo upoštevalo šurnega delovnika, dokler se ne bo prenehalo štediti na škodo osebja in se ne bo ukinila

nesmiselna centralizacija, bodo časopisi vedno polnili svoje kolone z noticami o železniških nezgodah.

Teh notic pa naj dnevno časopisje ne konča z običajno konstatacijo, da je kriv prometnik, progovni čuvaj, vlakovodja ali kretnik, ampak konča naj jih s tem, da pokaže na pravega krivca, in to je: nesposobna uprava.

Napad na vlakospremno osebje.

Da od splošnih dobrot, katere dele železniške uprave svojemu osebju, ni izvzeto tudi vlakospremno osebje, je umevno. Ljubljanska direkcija na primer, ki se šteje za prvovrstno od vseh drugih direkcij, bi morala tudi pokazati, da je res tako, že v lokalnih razmerah. Saj je pri ljubljanski direkciji od najvišjega uradnika do najnižjega uslužbenca vse tako strokovno izobraženo za svojo železničarsko stroko, da se lahko trdi, da pri drugih direkcijah takega osebja primanjkuje. Da pisec nima namena radi tega mogoče osebja drugih direkcij poniževati, nikakor ne, ampak hoče tukaj dokazati, da bi se železničarjem pri takem osebju lahko veliko bolje godilo že v službenih razmerah, kar pa na žalost ravno nasprotno kaže. Poglejmo razmere:

Turnusi: Komedijske prve vrste. Niti eden mesec se ne drži en turnus, pa ne mogoče radi spremembe voznega reda ali novih vlakov, ampak to je sedaj čisto v modo prišlo, da kadar se kakemu gospodu dozdeva ali poljubi, ali kako bi se človek sploh mogel izraziti, pa že pravi: Hajd, dajmo zopet ljudi malo zmešati — in sicer jih zmeša tako, da se dotični potem sam več ne spozna. Da bi mogoče direkciji to koristilo, ni niti misliti, ker se poslabša položaj med direkcijo in osebjem. Nam je dobro znano, da gospodom ni po volji, da ima osebje turnus (red službe), pa če je še tako slab in skrčen turnus, da bi včasih bolje bilo, da bi ga sploh ne bilo; oni bi najraje imeli osebje tako skupaj, kakor voljake v eni kasarni in po voljako z njimi komandirali. To je njih želja. Da je to istina, evo vam dokaz: V Ljubljani gl. kol. se je začela prva poskušnja, ako bo slo. in sicer takole: Vsi v turnusu dodeljeni vlakospremniki imajo že itak v turnusu v naprej predvidene vlake in je turnus kot tak skrčen na 10urni delovnik. Pa pravijo gospodje, da to še ne zadostuje. Turnus hočejo vreči stran z zida, mesto njega pa pride vsaki dan ob 10. uri na tablo službena razdelitev, in ti vlakospremniki, ki pridejo po polnoči do 10. ure dopoldne domov ves zmučen, lačen, premočen, moker in zaspan, bi pa moral, ker od polnoči pa do 10. ure ne boš videl tvoje službe nalepljene, iti ob 10. uri nazaj na postajo gledat, kdaj te zadene služba; v slučaju pa, da bi te gospodje rabili, te bodo zopet vpregli, brez da bi se spočil. In če bi se branil, je to službena nepokorščina ter ti grozi disciplinarna preiskava. S tem se hoče dvojno doseči: Turnus razpustiti in delovni čas podaljšati do onemoglosti.

Gospodje pri prometnem odeljenju, svavimo vas pred takimi koraki, ker našo službo ste že tako napeli, da še malo manjka, namreč tistega časa, ko bo vsled zamud in slabega vremena — počilo.

Napredovanje in službena razdelitev: Marsikateri pravi: Vlakospremno osebje je pri tej preveč dobro odrezalo. Ja, po jugoslovanskem vzorcu! Da bi pa mogoče prišlo plače na tisti višek, kakor če bi se napredovalo po bivšem sistemu, je pa zelo velika razlika. Skoraj nobena kategorija ne pride v poštev, da bi se mogla primerjati z našo — kar se tiče plač.

Pa pustimo to jokanje za starimi pravici in plačami: parola je: organizirajmo se in pojdemo v boj za tiste pravice, katere smo izgubili, ker druge pomoči ni.

Nastavitve. Preje nismo poznali v turnusu zavirače, ampak je bilo vse nastavljeno osebje. Danes ne poznamo več nastavljenega (sprevodnika). Pri tovrstnih vlakih so sami nenastavljeni zavirači. Kdo je to zakrivil, da je tako? V prvi vrsti direkcija, ker ni zahtevala zadostnih kreditov za nastavitve. Samo da gospodje napredujejo, ostali pa lahko poginejo; tako menimo mi, da si predstavljajo gospodje celoten položaj.

Najnovejšje je pa to: Še je par starih nadspredvodnikov pri tovrstnih vlakih. Torej dajmo še te malo zdramiti, pravi direkcija. Več kaj, sedaj na stare dni, ko si že čisto sključen in konj vlačiš noge za seboj, hajd k osebnim vlakom za revizijskega sprevodnika, da boš smel zopet igrati dekle; tvoje noge boš lahko malo zbral, postal bolj gibčen, in ko se bode nam zdelo, te bomo pa porinili še kam drugam, kajti še eno mesto je, in sicer za sklepne sprevednike. No, potem smo pa vse dosegli. Menda nas v resnici smatrajo za popolne norce!

Pravijo, da je to madžarski sistem. No, gospodje, le napravite madžarski sistem, potem vam bo pač hvaležno vlakospremno osebje. Ali mislite, gospodje, da ne poznamo madžarskega sistema? Še predbro! Ako hočete vpeljati madžarski sistem, potem morate prevesti vse vlakovodje v III. kategorijo. To bi nekako držalo, ali žal, še teh par vlakovodij ne prevedete, kateri imajo že stalne skupine; kako boste potem ostale? Na Madžarskem je tako, da so vlakovodje osebnih vlakov, priljubljeni in osebni sprevedniki vsi v poduradniški kategoriji. Ne imete nas za tako nesposobne, češ da mi mislimo, da je čin. kat. III. več, kakor je bil prejšnji poduradnik v bivši Avstriji ali pa na Madžarskem. Že v prejemkih je dvakrat na slabšem, kaj šele

drugod. Je sploh bolje, da o tem ne govorimo. — Gospodje, mi nadspredvodniki se vam v naprej zahvaljujemo za vašo dobroto in odklanjamo tako ponižno povzemanje. Povemo vam, gospodje na merodajnih mestih, da so edino direkcije zakrivil, da je kilometrina tako nesramno razdeljena. Gospodje na direkcijah itak dobe osnutke že preje, da potem lahko izrečejo svoja mnenja ali se strinjajo ali ne. Za enkrat so se gospodje strinjali in ni nas treba kaznovati ponovno s tem, da se nas na stara leta potisne v nižjo službo, in to ravno v tem času, ko se dela nova kilometrina; s tem bi prišli ravno na isto, kakor vlakovodje pri tovrstnih vlakih.

Gospodje, svetujemo vam, ne iščite takih sistemov, ki niso nikomur v korist. Mi vam priporočamo, držati se službene sistema avstrijskih železnic, če vam je res kaj ležeče na redu pri železnici.

Vlakospremniki.

Kje je pravilnik sporednih prinaladležnosti?

Razni ministri, dva generalna direktorja in ne vem kateri funkcionarji se so dali nešteto svedanih izjav, da bo pravilnik sporednih prinaladležnosti uveljavljen s 1. aprilom 1926. Dne 1. julija 1926 smo dobili od generalnega direktorja lliča pismen odgovor, ki pravi: »Pravilnik sporednih prinaladležnosti gotov je i na odobrenju je.«

Danes je minil 15. avgust 1926 in vemo le to, da je pravilnik pasiral razne odbore, kjer so postavke revidirali in da je za uveljavljenje glavna ovira finančni minister in kreditno vprašanje.

Kako pa bo izgledal novi pravilnik, si lahko naredimo sliko po pravilniku za ministrstvo gradbe, pošte, narodnega zdravja itd., ki je bil uveljavljen pretekli mesec.

V resoru ministrstva za gradbo znašajo doklade za pomočnika ministra po 1000 D, za inženjerje in arhitekto po 300—600 Din mesečno, za ostale uradnike II. kategorije pa 200—400 Din mesečno. Vse ostalo osebje (uradniki III., zvanikiški itd.) pa ne dobe nič.

V resoru ministrstva za pošto je uveljavljena edina doklada za nočno službo, in sicer pri poštnih uradih za uradnike II. kat. po 1 Din na uro, za uradnike III. kategorije po 0,80 Din na uro, za zvanikiške in služitelje po 0,50 Din na uro. Pri ambulantnih poštah pa znaša ta doklada od 0,70 do 1,50 Din na uro.

V resoru ministrstva za narodno zdravje pa dobe zdravniki po 400 Din mesečne doklade.

Iz gornjega se vidi, da so postavke zelo nizko odmerjene in da je zlasti za postavljeno nižje osebje, ki prejema že itak naravnost mizerne prejemke. Radi pravilnika sporednih prinaladležnosti se vrši te dni ponovna intervencija v Beogradu. O rezultatu vas bomo obvestili v prihodnji številki.

Strokovni vestnik. Sekcija vlakospremne osebja.

Z ozirom na dejstvo, da kljub jasnim izjavam generalne direkcije in ministrstva do danes še ni povišana kilometraža, podeljena službena obleka in izvedena nastavitve, pač pa je v tem času direkcija v splošnem poslabšala položaj vlakospremne osebja, hoteč odpraviti redne turnuse in z ukinitvijo 20odstotne eksekutivne doklade za zavirače, je odsek vlakospremne osebja sklical dva širša članska sestanka dne 4. in 5. avgusta, na katerih so se obravnavala vsa pereča vprašanja ter se je po izčrpnih debati sklenilo poslati v Beograd posebno deputacijo treh vlakospremnikov (po eden iz Ljubljane, Maribora in Zagreba), ki naj v Generalni direkciji, ministrstvu saobračaja, ekonomskem odeljenju in po potrebi v finančnem ministrstvu intervenira radi:

1. takojšnjega izplačila ustavljenih 20odstotnih doklade;
2. takojšnje podelitve službene obleke za oktober 1925 in denarne odškodnine za zaostalo nepodeljeno obleko;
3. povišanja kilometraže in premika ter uveljavljenja pravilnika sporednih prinaladležnosti naknadno s 1. IV. 1926;
4. radi nastavitve in napredovanja vlakospremne osebja.

Na direkciji v Ljubljani pa se izvede te dni intervencija:

1. radi upoštevanja šurnega delovnika ter tozadevne točne sestave turnusov;
2. radi krčenja staleža osebnih vlakov v škodo Ljubljani gl. kol.;
3. radi dodelitve zaviračev v turnus, kjer naj se upošteva službena doba pri vlakospremni službi in ne splošna službena doba;
4. radi namere dodelitve vlakovodij od tovrstnih vlakov za osebne

sprevodnike, kar odklanjamo, ker se hoče s tem le odložiti rešitev vprašanja kilometraže za nedoločen čas; 5. radi nastavitve zaviračev.

O rezultatu bomo poročali.

Sekcija vlakospr. osebja.

Profesionistom in pom. delavcem.

Ko je po odhodu dr. Borka nastopil mesto direktorja g. inž. Knježević, smo predložili njemu v rešitev najvažnejše še nerešene zahteve profesionistov in pomožnih delavcev in sicer:

1. Povišanje in regulacija urnih plač, dokler novi delavski pravilnik ne stopi v veljavo.
2. Podelitev delovne obleke za vse profesioniste in delavce.
3. Podelitev cokelj pepelarijem v vseh kurilnicah in strojno-opremnih postajah.
4. Podelitev čevljev izmivalcem strojev.
5. Podelitev površne obleke in kap lampistom ter podelitev dežnih plaščev premogarijem in pepelarijem.
6. Podelitev mila in brisač kurilniškemu osebju.
7. Podelitev 20odstotne doklade vozovnim preglednikom ter nočne doklade vsem, ki vrše nočno službo (tudi premogarijem itd.).
8. Ukinitve omejitve zaračunavanja premij do 20 ozir. 25 odstot. povprečnega zaslužka.
9. Volitev delavskih zaupnikov.
10. Povrnitev starih ukoričenih legitimacij delavcem mesto listnih izkaznic ter povrnitev voznih ugodnosti provizionistom.
11. Ureditve vprašanja miloščinarijev.
12. Podelitev dveh prostih dni mesečno vsem premogarijem, pepelarijem itd., ki vrše 12 24urno službo.

Na te zahteve smo dobili od direkcije pod št. 23835/26 naslednji odgovor, ki je bil tudi razglašen osebju po kurilnicah:

K točki 1.: Povišanje urnih plač oziroma regulacija istih je toliko časa nemogoče, dokler ne prejmemo povišanje sedaj podeljenih kreditov za delavske plače. Tozadevno smo se že obrnili v Beograd ter za enkrat še nismo prejeli odgovora.

K točki 2.: Podelitev obleke delavcem je po Pravilniku o službenem odelu — nedopustno. Da pa se zamore doseči tozadevno izpremembo Pravilnika o službenem odelu, naj napravijo delavci, kakor jim je g. direktor ob priliki razgovora v delavnici v kurilnici Maribor priporočal, vlogo potom direkcije Ljubljana na Generalno direkcijo.

K točki 3.: Coklje za pepelarie se bodo dajale, kakor dosedaj, tudi v bodoče, ker se isti naročajo kot material.

K točki 4.: Čevlje za izmivalce strojev dajemo enako kot coklje ter naj vodstva kurilnic poskrbe za pravočasno naročitev istih.

K točki 5.: Glede podelitve površne obleke in kap lampistom, kakor tudi glede podelitve dežnih plaščev premogarijem in pepelarijem namesto sedanjih kapuc, naj postopajo delavci kot omenjeno pod točko 2.

K točki 6.: Podelitev mila in brisač se bode delilo kot sedaj.

K točki 7.: 20odstot. eksek. doklado prejmemo po odloku Gen. direkcije samo nastavljeni vozovni pregledniki. Nočne doklade pa pristojajo po Pravilniku sporednih prinaladležnosti le vozovnim preglednikom in vozovnim mazačem, bodisi da so nastavljeni, ali pa delavci. Prošnja za 20odstotno doklado za delavce, vozovne preglednike, kakor tudi za nočne doklade ostalim turnusdelavcem bi bila brezuspešna.

K točki 8.: Izboljšanje akordnih zaslužkov, kakor pod točko 1., za enkrat ne more biti govora.

K točki 9.: Glede zaupnikov-delavcev priporočamo, naj napravijo delavci posebno vlogo potom direkcije Ljubljana na Gen. direkcijo z nasvetom direktorja ob razgovoru ob priliki v Mariboru.

K točki 10.: Naj napravijo delavci posebno vlogo kot 9. točka.

K točki 11.: Velja isto kot točka 9. in 10.

K točki 12.: Podelitev prostih dni v mesecu turnusdelavcem, ki opravljajo 12/24, bomo vpoštevati, v kolikor nam to dopušča razpoložljivo število delavcev.

Posebne rezerve delavcev v svrhu izmenjave ne moremo imeti zaradi malih kreditov.

Tako veli odgovor. V veliki večini točk direkcija pravi, da ne more nič ukreniti, ker ni kreditov in svečuje vloge na Generalno direkcijo.

Dasi smo predložili v Beogradu že neštetokrat zahteve in predloge, vendar tudi sedaj tega ne bomo opustili ter vse te predloge še enkrat ponovimo.

V soboto 14. avgusta 1926 se je vršila konferenca glavnih delavskih zaupnikov, ki je celoten material še enkrat predelala ter sestavila in od-

poslala vse tozadavne spomenice potom direktorja v Beograd.

Organizacija bo za te zahteve zainteresirala vse merodajne faktorje, da jih podpro in nam pomagajo v našem boju.

Sekcija profesionistov. — Sekcija pomožnih delavcev.

Kaj je z napredovanjem za 1. VII. 1926.

Iz več podružnic nam prihajajo vprašanja, kaj je z napredovanjem za 1. VII. 1926, ker do danes še ni razglašeno?

Krivda, da se napredovanje vedno zavleče je v okorelem birokratskem sistemu naše uprave. Direktorja v Ljubljani je predlog za napredovanje s 1. VII. 1926 poslala koncem junija 1926 v Beograd, a ga je Generalna direkcija okoli 18. julija 1926 vrnila direktorju v izpolnjenem. Treba je bilo pri vsakem dostavititi še podatke, od kdaj je pri železnici, kdaj je zadnjič napredoval itd. in tako se bo sveti Birokraciji končno naštil. In danes, ko to pišemo (dne 10. avgusta 1926), se nahaja predlog za napredovanje še vedno pri personalnem oddelku direktorja državnih železnic v Ljubljani in zna trajati še en ali dva meseca, da bo napredovanje podpisano, razglašeno in difference izplačane.

Toliko v vednost vsem prizadejim, da ne bo potreba vsakemu posameznemu odgovarjati.

Železničarji in vdove železničarjev, pozor!

Marsikateri železničar oziroma žena ne vedo, kaj jim pristaja v slučaju smrti moža. Da zamorete žene opozoriti in zlasti vdove v slučaju smrti moža, damo danes naslednje direktive.

V slučaju smrti moža pripada vdovi poleg pogrebne (ki jo plača bolnišnica blagajna in sicer v znesku 120 odstotkov njegovih zadnjih mesečnih prejemkov), ako je bil mož nastavljen ali upokojenec (ne provizionist! Op. ur.) še enomesečna plača kot pogrebna od direktorja in še dvomesečna plača kot podpora, in sicer po čl. 108 zakona, ki pravi:

»Po smrti aktivnega ali upokojenega uslužbenca se izplačajo kot pogrebna enomesečni redni prejemki umrlega uslužbenca. Poleg tega se dajo ženi ali otrokom kot podpora dvomesečni redni prejemki, če nimajo drugih dohodkov.«

Ti dve podpori pa izplača direktorja le, ako vdova ali otroci zaprosijo za te doklade. Če več slučajev je, da kljub temu, da je mož že pred meseci umrl, prošnja še ni vložena, ker pač žena ne ve, kaj ji pripada.

V slučaju smrti moža ali očeta, ki je bil nastavljenec ali upokojenec, naj žena oziroma otroci zahtevajo od župnega urada mrtvaški list, ki ga dajo načelniku poteg tega pa naj takoj vlože na »Direkcijo državnih železnic v Ljubljani« dve prošnji in sicer eno za »nakazilo pogrebne, to je enomesečnih prejemkov« in drugo za »nakazilo podpore v izmeri dvomesečnih prejemkov v smislu čl. 108 zakona o drž. prom. osobju.«

Obe prošnji sta kolka prosti in jih je oddati pri načelniku, drugi prošnji se dvomesečno podpora pa je priložiti še potrdilo občine ali magistrata, da vdova oziroma otroci (ako je žena že umrla) nimajo nikakih drugih rednih dohodkov.

Za delavce in provizioniste pa to vprašanje še ni urejeno, ker še ni izšel nov delavski pravilnik. Oni pač dobe pogrebno (120 odstotkov mesečnih prejemkov ako umre mož, 60 odstotkov ako umre žena). — V projektu za nov delavski pravilnik pa smo stavili zahtevo, da se da profesionistom, delavcem in provizionistom iste dajatve in podpore v slučaju smrti kot nastavljenecem.

Nastavljenemu osobju — Doklade za otroke.

Člen 37 in 38 zakona o držav. prom. osobju določata posebno doklado za otroka po 80 Din mesečno, ki pripada za vsakega otroka, rojenega v zakonitem zakonu ali pozakonjenega, ako se otrok ne vzdržuje iz lastne imovine ali iz osebnega dela, ampak ga vzdržujejo starši.

Ta doklada pripada do polnoletnosti, pa tudi po polnoletnosti najdalje do 23. leta, če se otrok redno šola, ali če odslužuje redni rok pri vojski. Enako pristaja ta doklada tudi po polnoletnosti za otroka, ki je telesno ali duševno nesposoben za pridobivanje, in sicer tako dolgo, dokler traja nesposobnost.

Ta doklada torej pripada za otroke po 16. letu starosti, a jo direktorja ne nakaže sama od sebe, marveč mora vsak prizadeti zaprositi za na-

kazilo doklade. Te prošnje so kolka proste, se naslovijo na direktorja in je treba priložiti šolsko potrdilo, oz. potrdilo občine, da nima otrok nikakega zasluga ali zdravniško pričevalo železniškega zdravnika, da je otrok nesposoben za vsako delo.

Marsikateri železničar ni zaprosil za to doklado takoj, ker ni vedel za določbe zakona, ampak šele naknadno. Nekaj časa je direktorja nakažala doklade za ves čas za nazaj, sedaj pa je »mesna kontrola« za nazaj odklonila svoj vizum in zato direktorja nakaže doklado le od prvega onega meseca, ko je železničar zaprosil za nakazilo te doklade. Ker so vsled tega postopanja železničarji zelo oškodovani ter je poleg tega ta praksa protizakonita (delegacija ministrstva financ n. pr. redno nakaže doklade tudi za nazaj. Op. ur.), je »Ujedinjeni savez« v zaščito pravic železničarjev nastopil sodnijsko pot. — O uspehu bomo poročali. Za danes pa opozarjamo vse, da prošnje za doklado takoj vložite, še predno jim direktorja ustavi rodbinsko doklado.

Progovni čuvaji in delavci.

Že skozi celo vrsto let je bila ravno služba progovnega čuvaja in delavca od uprave najmanj upoštevana, najslabše plačana, v slučaju kakih prestopkov pa so bili ti najstrožje kaznovani.

Redko kje je bila v progovni službi upeljana 12/24-urna služba, pač pa 16/24, 24/24 in celo 16/16-urna služba. Prostih dni pa se po navadi ni podeljevalo. Kljub tako strogemu postopanju in slabim delovnim pogojem pa se ravno progovno osobje ni organiziralo v razredno bojovni organizaciji, ampak je iskalo rešitve v neorganiziranosti ali »stanovski nacionalni organizaciji«. Gubilo je pravico za pravico in danes je najslabše, kar se tiče delovnih pogojev.

Ob zadnji redukciji je kljub notoričnemu dejstvu, da so skoro vse železniške proge v razpadu, bič redukcije padel ravno v prvi vrsti po progovnem osobju ter vrgele v ljubljanski in zagrebški direktorji nad 1000 progovnih delavcev na cesto in izročil bedi par sto delavskih družin. — Istotako pa so se poslabšale razmere nastavljenemu progovnemu osobju, ukinili so se prosti dnevi in popolnoma ukinili dopusti.

Progovni obhodniki, ako hočejo izrabiti dopust, morajo delati 72urno neprekinjeno službo. Da pri tako dolgi službi na varnost promet niti misli niti je vsakemu jasno.

Progovni čuvaji, ako hočejo na dopust, si morajo sami poiskati nadomestnike in dogodil se je slučaj, da bi moral progovni čuvaj v dnevni službi, ko je hotel iti na dopust, sam poiskati in sam plačati nadomestnika.

To pa je že naravnost nesramna zahteva.

Danes se množe nezgode in iztirjenja na vseh koncih in krajih in uprava išče in zasleduje krivce v osobju. Mi pa upravi jasno povemo, da krivcev med osobjem ne bo našla, ker glavni in edini krivec je uprava sama.

Sekcija progovnega osobja.

Pravilnik o polaganju strokovnih izpitov.

Dne 15. junija 1926 je minister saobračaja V. Jovanović podpisal pravilnik o izpiti, ki stopi v veljavo s 15. septembrom 1926. Ker je ta pravilnik važen, zlasti za mlajše osobje in one, ki še niso položili vseh izpitov, ga priobčimo v izveščku, kolikor pride v poštev za naše člane.

Člen 1.

Pripravljanje kandidatov na izpit.

Načelniki, katerim so dodeljeni kandidati v vežbanje, so dolžni dati tem na razpolago vse službene predpise (zakone, uredbe, pravilnike), kateri se tičejo njih službe in kateri sestavljajo predmete njih strokovnih izpitov.

Dalje so dolžni načelniki kandidate poučevati, jih nadzirati v službenem času in se od časa do časa prepričati o njih napredku.

Ko so si kandidati pridobili zadosti teoretiškega znanja, naj jih načelniki dodele v praktično službo pod nadzorstvom starejših in izvežbanih uslužbencev. Načelnik mora paziti, da si kandidati v predpisanem roku za izpit zadosti teoretiškega in praktičnega znanja.

Ko se načelnik prepriča, da je kandidat za izpit zadostno pripravljen in da je potekel rok, določen za polaganje izpita, mora o tem obvestiti predpostavljeno oblast in obvestilu priložiti izkaz o izvršenem predizpitu, iz katerega mora biti razvidno, da je kandidat za izpit pripravljen.

Člen 2.

Izpitni se polagajo po vrsti, kakor so predpisani.

Člen 3.

Izpitni se vrše pri direktorji, a smejo se vršiti tudi pri poedinih službenih enicah.

Člen 4.

Ta člen odreja sestavo komisij.

Za telegrafsko-signalni izpit sestoji komisija iz:

uradnika prometnega oddelka in uradnika signalnega oddelka.

Za prometni izpit iz:

uradnika administr. pravnega oddelka, uradnika prometnega oddelka, uradnika vozovnega vodstva, uradnika strojnega oddelka.

Za komercialni izpit iz:

uradnika administrativnega oddelka, uradnika komercialnega oddelka, uradnika kontrole dohodkov, uradnika računskega oddelka.

Za poduradnike in služitelje: Ta komisija je sestavljena iz treh članov in sicer iz uradnika administrativnega oddelka in dveh uradnikov onih oddelkov, kateri stroki kandidat pripada.

Člen 5.

Dolžnost polaganja izpitov.

Uradniki I. in II. kat. vseh strok morajo položiti telegrafsko-signalni, prometni in strokovni izpit one stroke, v kateri služijo.

Uradniki III. kategorije v prometni službi morajo polagati iste izpite kot prometni uradniki I. in II. kategorije.

Položiti le strokovni izpit za svojo stroko. Uradniki III. kat. drugih strok morajo Enako morajo zvaniki in služitelji polagati le izpit, predpisan za njih stroko.

Člen 7.

Vsak uslužbenec, ki je položil vse za njegovo stroko predpisane izpite, sme polagati še druge izpite, ako ima šolsko kvalifikacijo za dotično kategorijo. Ti izpiti pa ne dajo dotičniku nikake prednosti niti pravic.

Člen 8.

Roki za izpite.

Rok za telegrafsko-signalni izpit je 3—6 mesecev po vstopu v železniško službo.

Rok za prometni izpit je 4—6 mesecev po položitvi telegr.-sign. izpita.

Rok za ostale uradniške izpite je 6—12 mesecev po položitvi prometnega izpita.

Ostali roki so navedeni pri posameznih izpiti.

Člen 9.

Postopek pri izpiti.

Uradniški izpiti so pisni in ustni, izpiti zvanikov in služiteljev pa redno samo ustni in po potrebi tudi praktični. Vendar tudi pri teh komisija lahko stavi pisna vprašanja, da se prepriča, če kandidat zadostno obvlada službeni jezik, cirilico in latinico.

K ustnemu izpitu se pokliče največ tri kandidate. Izprašuje se ustmeno vsakega kandidata, zvanika ali služitelja po pol ure, uradnika do dve uri.

Člen 10.

Ocenjevanje pri izpiti.

Ocene so: odlično, vrlo dober, dober in nezadosten.

Odlično uspehi se prizna kandidatu, ki je v vseh predmetih dobil odlično oceno, dober uspeh pa kandidatu, ki je iz vseh predmetov dobil najmanjše dobro oceno. Uspeh je nezadosten, ako je kandidat dobil iz katerikoli predmeta nezadostno oceno.

Člen 11 in 12.

Vsak kandidat, ki enkrat pade pri izpitu, sme izpit ponoviti samo še enkrat. Ako je padel le iz enega predmeta, določi komisija, ali bo polagal ponovni izpit samo iz dotičnega predmeta.

Ponavljalni izpit se mora položiti najkasneje: telegr.-signalni v dveh mesecih, uradniški v petih mesecih, poduradniški in služitelji pa v 6 mesecih.

Dvakratno ponavljanje enega in istega izpita sme le v izjemnih slučajih odobriti direktor. S ponavljalnimi izpiti pa se ne sme v nobenem slučaju prekoračiti rok treh let.

Uslužbenec, ki bi bili ponovno sprejeti v službo, se priznajo vsi izpiti, katere so položili v času prejšnjega službovanja, ampak morajo praktično dokazati, da poznajo dotično službo.

Člen 13.

Sprichevala o položnih izpiti izda kandidat predsednik komisije proti plačilu takse po zakonu o taksah.

Člen 14.

Vsi izpiti, ki se polagajo po tem pravilniku, so privrati brezplačni.

Pri ponavljalnem izpitu (ako prvič pade) pa mora uslužbenec plačati državni blagajni znesek:

uradnik I. kategorije 200 Din;
uradnik II. kategorije 150 Din;
uradnik III. kategorije 100 Din;
zvanik 80 Din;
služitelj 50 Din.

II. del — Člen 15.

Cilj inteligenčnega izpita.

Inteligenčni izpit daje pravico prehoda iz I. kategorije zvanikov v III. kategorijo činovnikov, ako dotičnik poleg tega izpita izpolnjuje tudi druge pogoje, predvidene v 3. odstavku čl. 8 zakona o držav. prom. osobju in ako je predhodno položil one strokovne izpite, ki so prepisani za dotično službo.

Člen 16.

Inteligenčni izpit sestoji iz:

1. Čitanja in pisanja službenega jezika v cirilici in latinici;
2. pismene naloge o kakem dogodku, v službenem jeziku;
3. računanja, kolikor se zahteva za nižje srednje šole;
4. osnovnih pojmov fizike, kolikor se zahtevajo za nižje srednje šole;
5. zemljepisja v glavnih potezih, posebno pa zemljepisja naše države;
6. poznanja železniških zvez, posebno naših;
7. zgodovine našega naroda v glavnih potezih.

Člen 17 in 18

Komisija za ta izpit sestoji iz načelnika ali namestnika adm. pravn. odd. kot predsednika ter po enega uradnika administrativnega, strojnega in računskega oddelka.

III. del. — Člen 19—26.

Predmeti poedinih izpitov.

Prometna služba.

a) Izpit za sprevodnika tovornih vlakov.

1. Zakon o držav. prom. osobju (v kolikor ga tangira).
2. Predpisi o čuvanju osebne varnosti.
3. Predpisi o postopanju v slučaju nenadnega obolenja.
4. Poznavanje serij voz, njih opreme in ravnanje z ročnimi zavorami.
5. Praktična poraba voznege reda, podatka in dopolnilnih predpisov.
6. Izvleček iz železniško policijskega zakona.
7. Pravilnik za vozno službo.
8. Signalni pravilnik.
9. Splošne odredbe za prevoz robe, mrličev in živih živali, odpošiljanje denarja in korespondence.
10. Predpisi o najdenih predmetih.
11. Pravilnik o vršenju prometne službe (v kolikor ga tangira).
12. Odredbe iz Rif. o pravilnem tovaranju tovornih voz in odredbe o plombaranju voz.

Rok: za zvanike I. kategorije 4—6 mesecev, za zvanike II. kategorije 12—15 mesecev po postavljenju (nastavitvi).

(Dalje prih.)

Dopisi.

Iz Ljutomera. S. urednik, dovoli tudi nam ljutomerskim železničarjem enkrat mali prostorček v našem strok. časopisu. Tudi tukaj v Ljutomeru nas železničarje tlačijo iste razmere, kakor vas druge po drugih progah in krajih. Stevilo železničarjev je tukaj sicer znatno, a žal le malo jih je organiziranih v vrstah naše prave razredne strokovne organizacije. Vendar pa se že opaža tudi tukaj živahno zanimanje za našo organizacijo.

Ker še v Ljutomeru nimamo naše podružnice, zato nas pa tembolj »osrečujejo« gospodje iz nasprotnega nacionalnega tabora s svojimi sestanki. Tudi zadnjič v nedeljo dne 18. t. m. se je vršil tak zvezarski sestanek, in sicer v zaprtim prostoru. Prišla sta gg. Lukačič in Skerget ter nam na dolgo in široko razlagala »delo« njih organizacije. Pobahala sta se tudi z zvezarsko zvijačnostjo, kako da se je namreč posrečilo zvezarjem v Ljubljani dobiti iz tiskarne par zadnjih letakov Ujedinjenega saveza ter da so tako izšli njih letaki pet ur po prej nego naši in sicer z isto glavo in slično stiliziranim koncem.

Tudi ljutomerski železničarji smo brali ta letak, kjer je podpisan Oblastni odbor udruženja nacional. železničarjev. Ne mi, niti njihovi lastni člani tukaj nismo mogli verjeti, da je mogoče, da pade kaka organizacija tako nizko, da ne more pobijati nasprotnih organizacij več drugače, nego s pamfleti tako demagoške in nesramne vsebine. Višek cinizma pa je to, da hočejo nas železničarje ti ljudje krmiti s takimi lažmi, ter se nam naravnost rogajo, češ: o redukciji ni sluha ne duha, nestalnost železničarjev ni podaljšana itd.; za nameček pa še lažejo, da je in bo »Ujedinjeni savez« kriv, če se to zgodi. Fej! Tako mora reči vsak pošten železničar, ako kaj takega čita. Torej toliko o tem letaku.

Oglasil se je na tem sestanku nacionalnih železničarjev v Ljutomeru tudi eden njihovih funkcionarjev in izjavil, da njegovi sotovariši godrnjajo ter pravijo, da bodo izstopili iz Udruženja, ako ta organizacija ne bo delala za interes železničarjev. — Pa se je razkoračil g. Lukačič rekoč, da jim tega ne svetuje, ker Zveza ima 25.000 članov in da so tako vse druge organizacije brez pomena.

Vprašajmo pa se tukaj vsi železničarji, kako je to mogoče, da organizacija, ki je baže tako močna, ne prepreči niti ene krivice, katere se godijo železničarjem dan za dnem? Odgovor na to je lahek, če pomislimo na to, kako ljudje da vodijo to organizacijo. To so razni višji uradniki in celo direktor rečne plovnice, ki uživajo posebne ugodnosti zato, da železničarje slepijo. Poglejmo samo njihov letošnji ljubljanski kongres, kjer so se prirejale burne ovacije ravno tistim ljudem, ki so največ krivi naše bede!

Ljutomerski železničarji in tudi drugi, ali bomo še nadalje tavalji za organizacijo, ki je vse prej nego bojovna železn. organizacija?

Sodrug železničarji! Otrsimo se enkrat za vselej take laži-organizacije, otrsimo se klečeplazenja in petoliznikov ter stopimo v vrste razredno organiziranih železničarjev!

Ljutomerski železničarji! Vsi kot en mož v vrste Ujedinjenega Saveza železničarjev Jugoslavije, kjer edino se moremo pravilno boriti za naše pravice, za dobrobit naših družin!

Premogarij kurilnice Maribor.

Malo se oglašamo v časopisu, pa vsled tega ne smete misliti, ki da so pri nas razmere urejene.

V nočni službi nas dela trinajst premogarjev težko in naporno službo ob razsvetljavi lune, kadar sije. Drugače so postavljene tri helioforke (luči na petrolej), a gori v najboljšem slučaju le ena, za drugi dve pa manjka mrežic. Pa kaj za to: saj so na razpolago druge luči in laterne, ki pa svetijo tako, kakor bi kresnice

molile svoje zadke iz grmovja. In premogar je skoro primoran, da si prinese luč od doma, da more vršiti delo. — Naši gospodje zahtevajo le delo od premogarja, ni pa nobene-ga, ki bi se prepiral, pod kakimi pogoji morajo premogarji delati. — Že lansko leto je rekel g. Krahulik: »Pri moj kršen duš, do 1. oktobra dobite sigurno električno luč.« Sedaj se bliža že drugi »prvi oktober«, a električno luč ima že »kontrola dohodkov«, kjer delajo gospodje od 8. do 2. ure popoldne, a premogar naj ponoči v temi drug drugega ubije.

Pa še druge ugodnosti imamo. Za slučaj dežja imamo neke vagone z razbitimi strehami, ki pa so tako polni stenic, da vsak dan gledamo, kdaj bodo začele stene z »združenimi močmi« prenašati vagone. In če prosi železničar za stanovanje, je prvo vprašanje hišnega posestnika, kje dela. Vsakdo se brani premogarjev, ker je v njih pohištvo polno stenic, ki si jih nevede prinese iz vagonov domov. Že več let prosimo, da naj se postavi zidana baraka, a za premogarja ni kredita. Seveda na Resljevi cesti v Ljubljani se je za gospode načelnike moralo zidati stanovanje s štirimi sobami, kopalnicami itd., za delavca pa ni par fickov.

Končno se je nam obetalo zboljšanje plač, v resnici pa se nam je še stran vzelo. Od lačnih in raztrganih se danes zahteva več dela; naš obup pa raste iz bojazni pred zimo in od skrbi za naše bedne družine. Prošnje in moledovanja nam niso pomagala, pomagajmo si sami s svojo slogo in močjo v enotni organizaciji!

Ljubljana. Skoro po enoletnem molku, in potem ko je reakcija že kruto udarila vse železničarje, odvzemi delavcem premije, nastavljenecem dopuste, proste dneve, 20odstotno eksekutivno doklado, potem ko je bilo nad 600 železničarjev z okoli 300 družinami vrženih le v ljubljanski direkciji na ceste, je prišla tudi »stanovska in borbeno« Zveza jugoslovanskih železničarjev do sapa in je sklicala v Ljubljani javen železničarski shod. Na ta shod je spravila vse svoje zveste, od Logatca do Celja, povabila zastopnika trgovske zbornice in določila štiri svoje referente: Deržiča, Juha, Ponikvarja in Skrljanca.

Prišli so tudi naši sodrugi iz Ljubljane, ki so tvorili nad polovico poslušalcev in tako se je pred 300 zbranimi železničarji brez volitve predsednika vršil shod, na katerem je g. Deržič bral številke o nezadostnih kreditih (še danes, ali ni vedel zanje že 14. aprila! Op. uredn.). Za njim je govoril g. Juh in g. Ponikvar. Železničarji so tiho poslušali predavanje in začudeno gledali, ko se je izjavilo, da, ako Beograd ne bo uslišal predstav, bo moral slovenski železničar kapitulirati. Še g. Skrljanc je končno nastopil in svaril državo pred internacionalizmom, komunizmom, separatizmom in v zvklikom »Zdravo« zaključil svoje besede. Pri vsem se je valilo krivdo na »internacionalne in razredne« železničarje, oziroma organizacijo.

Za tem je govoril dr. Mohorič kot zastopnik Trgovske zbornice, obljubljač svoj pomoč. (Kdo pa zahteva podaljšanje delovnega časa? Op. ured.)

Zastopnika Delavske zbornice pa gospodje niso povabili na shod.

Nato je dobil besedo s. Stanko, ki je v imenu »Ujed. Sav. Zel. Jugoslavije« izjavil solidarnost, se pridružil protestu ter izjavil, da ne sme več ostati le pri papirnatih predstavkah, ne pri raznih obljubah, ampak da je treba od Beograda energično zahtevati izpolnitev obljub, v drugem slučaju pa gosposdom povedati, da se bo železničar raje boril za svoj obstoj kot poginjal na cesti. Ako nam Beograd meče rokavico v obraz, dobro, sprejmemo jo in pojdemo v akcijo. ... Cela dvorana je odobraval ta izjavljanja, kar pa ni bilo všeč vodilnim gospodom od Zveze ter so začeli nato delati neumestne medklice, na katere je sodrug Stanko moral reagirati ter povedati železničarjem, kaj delajo in kaj so delali ti gospodje. — Nato je g. Deržič dal nalog g. Juha, da odvzame s. Stanko besedo, proti čemur pa so skoro vsi zborovalci protestirali in zahtevali, da s. Stanko govori naprej. Nastalo je prerakanje, kjer se je zelo odlikoval g. Deržič, grozeč z »venmetanjem skozi vrata ali skozi okno« (Kaj mislite, g. Deržič, ali vas ne bi železničarji prvega postavili ven? Op. ured.) ter celo s policijo. (Ima pač še vedno iste nazore kot takrat, ko je glasoval za »zakon o zaščiti države«. Op. ured.) Med prerakanjem se je nato izpraznila dvorana, marsikateri železničar, član Zveze, pa je zmajeval z glavo, češ, tu nekaj ni v redu, ker se Stanku ni pustilo govoriti. Saj če bi neresnico povedal, bi mu »naši gospodje« pač lahko odgovorili.

Da, gospoda, resnica kolje v oči.

Ormož. Na seji dne 25. julija 1926 se je razpravljalo o kršitvi stalnosti delavcev, pošiljanju pogodb na brezplačen dopust in o redukciji pogodbenih delavcev. Protestiralo se je proti odloku od 15. jul. 1926, da imajo delavci le 32 ur tedensko delati; ta odredba se je sicer 19. julija 1926 ukinila, a se je zato reduciralo 8 pogodbenih delavcev. Vse osobje zahteva, da se mu zagaranti-

rajo vse stare pravice ter naj se vsako čezurno delo ali delo ob nedeljah in praznikih po predpisih plača kot čezurno delo, ne pa da se jih v takem slučaju pošilja drugi dan domov.

Še nekaj iz Maribora. Več delavcev se je pritožilo proti nadzorniku Krahuliku radi pičlega zaslužka. Ta pa je odvrnil: »Kaj pa hočete, saj dobim iz Prekmurja delavcev za 15 dinarjev, kolikor jih potrebujem.« — Ali je g. Krahulik že popolnoma pozabil, kaj je bil pravzaprav on, da se danes tako izraža?!

Prvega je v kurilnici Maribor več kot 200 delavcev dobilo izplačilne listke z rdečimi številkami, to se pravi, da niso dobili nikake plače, ampak bi morali še sami upravi nekaj doplačati. In tako bo moralo več kot sto družin cel mesec gladovati in stradati; če pa se delavec napram kakemu gospodu potoži radi male plače, potem pa dobi tak odgovor, da mu čisto zapre sapa in ga poniža za navadnega sužnja. Seveda gospod, ki odgovarja, dobi toliko tisoč dinarjev kot dobi ubogi delavec po sto dinarjev. — Zato kličemo vsem železničarjem: Na delo za razredno bojno organizacijo, da si potem nje priborimo naše pravice nazaj.

Nacionalni »protestirajo«!

Zvezarji so pred enim mesecem izdali proti naši organizaciji rdeč letak, ki je vseboval najdrznejše laži, obrekovanja in denunciacije; bil je to skratka nezasišlan pamflet, kakršnih dosedaj nismo bil vajeni, oziroma kakršnih nismo niti od Zveze pričakovali. Med drugim so zvezarji v tem letaku nas zmerjali s hinavci, ker smo železničarje opozarjali na predstoječo redukcijo, češ: »o redukciji sploh ni govora« in »če boste o njej govorili, tedaj boste upravo na to opozorili.« — Še le tedaj bi znala res priti redukcija.

Toda glej jih glej! Hitro potem, ko so videli zvezarji, da ne morejo tega zatajiti, kar vsak slepec lahko vidi, so tudi oni jeli sklicevati »protestne« shode proti nameravani redukciji in sicer najprej v Ljubljani in potem v Mariboru. — Zvezarski shod se je vršil v Mariboru v soboto 31. julija v gostilni »Union«. Velik tam-tam je bil za ta shod, dasi lokal ne odgovarja za večje shode. Prišel je cel »generalštab« iz Ljubljane z g. Deržičem in predsednikom Jugom na čelu. Toda udeležba je bila skrajno mizerna. Za Maribor, kjer je daleč nad 3000 železničarjev, je udeležba 150 ljudi fiasco. Navzoči so bili največ nižji uradniki in pomnožni pisarniško osobje ter dva ducata delavcev, od katerih je bilo polovica članov U. S. Ž. J., nekaj pa neorganiziranih.

Glavni referent je bil seve gosp. Deržič, ki je mučil železničarje z budžetsko geometrijo in mehaniko. Pripovedoval je, koliko odpade na to in ono »partijo« in kako se s partijami »vermanije«! Vse to se je naučil še, ko je bil za poslanca, kar bi bil zopet zelo rad. Povedal je, da je vodstvo nacionalnih že v aprilu vedelo, da je budžet za delavsko osobje za 250 milijonov dinarjev premajhen in da se bo moralo delavstvo odpustiti ali pa plače znižati. Povedal je nadalje, da je »Udruženje« napravilo vse mogoče napore, da bi izposlovalo naknadno povišanje, da se mu pa to posrečilo. Potem si je kajpada privoščil Deržič tudi nasprotniške organizacije in specialno je izvolil imenovati Ujedinjeni Savez, ki mu baje leži najgloblje v želodcu. Zaključek je bil: »Tovariši, preslabi smo, toda eno zavest imam, da ni več daleč čas, ko bo sleherni železničar član Udruženja Jugoslovanskih Narodnih Železničarjev.«

Na shod je bil povabljen zastopnik takozvane javnosti, na katero edino sedaj polagajo zvezarji svojo karto — g. Weixl, ki je zastopnik trgovcev v Mariboru. Toda ko je začel svoj tihi govor, kot je pri njem navada, ga niso zvezarji razumeli in so začeli godrnjati in še le, ko je g. Weixl povzdignil svoj glas ter naglašal, da je treba reducirati v Beogradu in ne tu, šele tedaj si je nekoliko zboljšal razpoloženje. Med tem se je priglasil pismeno k besedi sodr. Bahun, toda predsednik je dal besedo še preje celi vrsti zvezarjev in šele tedaj jo je dobil sodr. Bahun.

Sodr. Bahun je seveda sprva grajal upravo, toda prišel je polago-

ma na zvezarje ter jim je neusmišljeno izprašal njihovo kosmato vest. Ko je sodr. Bahun prihajal vedno z večjimi kanoni, so postajali zvezarji silno nemirni ter so govorniku pretili z dejanskim napadom. Le majhno število je bilo tistih, ki so se divjaško obnašali, medtem ko je bila večina popolnoma apatična.

Sodr. Bahun je vprašal g. Deržiča, kakšnih sredstev se bo Zveza poslužila, ako bi se zgodilo to, da bi železničarje reducirali ali pa jim plače znižali. Nato je g. Deržič rekel, da je Zveza preslaba, zato ne bo ničesar podvzela.

Sodr. Bahun: »Vi ste vendar močni in ko ste imeli kongres v Ljubljani, takrat ste za to vse že davno vedeli; ali ste na kongresu spregovorili sploh katero besedo o nameravani redukciji in o premajhnem budžetu, za katerega ste že v aprilu vedeli? Na vašem kongresu so bili navzoči najvišji funkcionarji naše železniške uprave, ki so obenem vaši člani in prijatelji, s katerimi se mnogo lažje zmenite vi, kot n. pr. mi, ki smo jim bolj tuji. Imeli ste n. pr. g. Bora Popovića, katerega govor sem čital v časopisu in ki je rekel, da naj železničarji nekoliko pozabijo na svoje gmotne zahteve in želje in naj bolj na državo mislijo. Da bi pa vi spregovorili samo eno besedo o aktualnih vprašanjih, pa nisem čital! G. Popović je tisti, ki je že leta 1924 povodom naše deputacije kategorično izjavil, da ni država dolžna brigati se, če n. pr. progovni delavci nimajo kruha, ker so bili namreč takrat v sredi zime brez dela vsled pomanjkanja kreditov. Tega gospoda ste vi, glasom poročila, na rokah nosili! Pred kratkim ste izdali letak, ki je bil poln laži in obrekovanj proti vodstvu naše organizacije in ste v istem letaku tajili, da bi se nameravalo koga reducirati; nas ste zmerjali s hinavci, danes pa protestirate proti redukciji! G. Deržič je izrekel ostre besede proti upravi, toda ali vi nastopate tako »ostro«, kadar govorite z upravo? Bojim se, da ne! Dokaz je vaš kongres, kjer ste se bolj zabavali, kot kaj drugega. Zahtevate razpust naše organizacije; to je drugi akt g. Deržiča, ki je kot poslanec glasoval za zakon o zaščiti države, ki ni bila v nevarnosti! ...«

Vse to in še marsikaj je zvezarje silno razpalilo, da so tulili kot živina in sodrug Bahun ni mogel dalje govoriti.

Nato je g. Deržič eno uro dolgo odgovarjal s. Bahunu, seveda ne na to, kar ga je Bahun vprašal, ampak govoril je silno veliko o Amsterdamu, kamor ne marajo zvezarji. Na očitek, da je Deržič glasoval za zakon o zaščiti države, se je ponosno odrezal, češ: »sem glasoval, in če je treba, grem še dalje: vzel bom puško v roke!« — Bahun: »G. Deržič, vi ste si podrli vse mostove za seboj, vi ste si dali »štrik« okoli vratu, vi ste političen mrtvec. Kako pa je z vašo upravo bolniške blagajne v Beogradu, kjer je vaš centralni odbor na krmilu, ki sestoji iz samih visokih uradnikov!« — G. Deržič je odgovarjal popolnoma nestvarno in se zaletaval iz enega protislovja v drugega. Postal je popolnoma hripav in shod je vzel ob četrti na 12. uro žalosten konec.

Zvezarji so vedeli, že v naprej, da bo slab obisk, vsled česar niso sklicali shoda v lepo dvorano Narodnega doma, ampak v zakotni lokal. Sodrugu Bahunu so drugi dan železničarji častitali, ki sicer niso pri Savezu organizirani. Nemoralno Zvezo drži skupaj edino uradno ali poluradno odtrgavanje prispevkov ter priganjanje predpostavljanih, kar je vsega obsojanja vredno.

Zato proč z Zvezo! Živela »razredna organizacija«!

Razno.

Konstatacija.

Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije je začel akcijo proti redukcijam in grabljenju železničarskih pravic že maja meseca, zainteresiral za naš položaj vse delavske zbornice, centralni sekretariat in Ujedinje-

ni radnički sindikalni savez in preprečil tako grozne udarce.

Obdržal je 28 javnih železničarskih protestnih shodov, protestiral potom svojega časopisja, z intervencijami in resolucijami na merodajnih mestih.

Ko pa je bilo pri redukciji par sodrugov prizadetih, jim je takoj priskočil na pomoč z intervencijami, da se njih zopet sprejme na delo in z denarnimi podporami njih stradalim družinam.

Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev pa, ki se proglša za edino pravo »stanovsko in borbeno« organizacijo, ki štiti in brani železničarje, pa je v teh težkih časih obdržala v Ljubljani svoj kongres, pozdravljala ministra, burno ploskala pomočniku ministra Popoviću, pozdravljala dr. Borka, nato izdala, ko je bila redukcija že v teku, »pamflet« proti naši organizaciji, češ da redukcije ni! — V vseh teh težkih časih ona v Ljubljani od 18. junija dalje ni izdala do danes (skozi dva meseca) niti ene številke svojega »Jugoslovanskega železničarja« (kjer bi lahko protestirala), medtem ko je nam očitala, da mi ne vodimo nikake kritike.

Upamo, da je to zadržanje Zveze jugoslovanskih železničarjev odprlo njim članom oči in da danes ne bo težka njih odločitev, da je njih mesto le v edini razredno borbeni organizaciji, zaščitnici železničarjev, to je v Ujedinjenem savezu železničarjev Jugoslavije.

Podpora in posmrtnina.

V juniju in juliju se je podelila podpora in posmrtnina sledečim članom:

Podpora:	Din
Orličnik Anton, čuvaj, Celje	300
Mihelič Jože, skl. del., Ljubljana	300
Pirš Ferdinand, delavec, Brezno	300
Zilič Ivan, kotlar, Ljubljana kuril. II	300
Fridman Ferdinand, kotlar, Indija	250
Premale Mate, delavec, Indija	50
Pfeifer Franc, ključavničar, Maribor I	100
Smol Ivan, kotlar, Maribor I	50
Musec Andrej, pis. pomoč., Logatec	150
Radežnik Andrej, prog. del., Grobelno	250
Baloh Jakob, kovač, kuril. I, Ljubljana	200

Posmrtnina:

Kostajnshek Ivan, nadstr., Maribor III	700
Rechbauer Jože, pom. del., Maribor I	700
Stvarnik Ivan, prem. nadzir., Rakek	1000
Skupaj	4650

Do 1. junija 1926 izplačano 31.825
Vsega skupaj 36.475

Ukrepi uprave in ukrepi Zveze.

Uprava: Kreditov ni. Štetit je treba. Reducirajmo delavce, ukinimo dopuste, proste dneve, podaljšajmo šurni delovnik, reducirajmo draginske doklade.

Torej delavce proč. Marš ven! ... Nema pare...



Zveza jug. železničarjev: Po izvršeni redukciji skliče dva shoda in sicer v Ljubljani in Mariboru.

Vpliven veljak Zveze na shodu v Ljubljani izjava:

Ako Beograd tudi sedaj ne bo upošteval naših predlogov in zahtev, bo moral slovenski železničar kapitulirati.

G. Deržič, bivši poslanec NSS, sedaj činovnik I. kat. na direkciji pa je na zvezarskem protestnem shodu v Mariboru svečano izjavil: Sem glasoval za »zakon o zaščiti države« in če je treba, grem še dalje: vzel bom puško v roke. —

Prošnja do sodrugov. Uradnik bi rad oddal enega svojega otroka (žensko) železniškemu drugu za svojega, in to samo radi težkih družinskih razmer. Otrok ima 2 leti. — Ponudbe naj se pošljejo pod »Zahvalnost« na uredništvo »Ujedinjeni železničar«, Ljubljana.