



Štev. 2.

Leto 8.

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravljenje:

Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Del. zbornice) kamor naj se tudi pošljajo rokopisi.

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

Ukinite redukcije!

»Gospodarska kriza«, to je danes izgovor za vse delodajalce, da znižujejo delavstvu plače, pošljajo delavce na brezplačen dopust in jih tudi v masah reducirajo.

Trboveljska družba, steklarne, keramične tovarne, tovarne čevljev pošljajo stotine in stotine delavcev na cesto — brez penzij — in stotine delavskih družin se uvrsti na novo v armedo glaudočih — ki iščejo zaman kruha in dela.

Dolgo vrsto let na železnici nismo poznali takih redukcij — z močjo organizacije smo pridobili od časa do časa celo izboljšanje plač. Še dolgo vrsto let po vojni je smatral vsakdo službo na železnici za stalno, računal je po gotovi dobi let na penzijo. A prišlo je drugače! Zakaj?

Zivimo v dobi racionalizacije. Vsaka racionalizacija zamore, v kakršnem pravcu se jo pač izrabiti, ali prinesi ljudstvu blagostanje, ali pa ga pahne v najhujšo bedo. Kako je v času od predvojne dobe pa do danes napredovala produkcija prav v vseh panogah, je vsakomur znano. Pred vojno je delavec na pr. naredil dnevno 450 kosov opeke, danes producira skoraj dnevno 40.000 kosov. V premogovniku je delavec prejel nakopal 1160 kg premoga, danes ga nakopljše 2000 kg in več. Tudi poljedelstvo producira daleko več. Samo pšenice se pridela po 20 milijonov ton več kot pred vojno. Tako je produkcija narasla prav povsod in pojavi se preprosto vprašanje: Zakaj se prav za prav toliko producira? Ali le zato, da se delavec s težavo in s pomanjkanjem prebije skozi življenje? V tem slučaju bi bila vsaka tudi najmanjša racionalizacija nesmiselna.

Da bi bila racionalizacija in z njo v zvezi povečanje produkcije utemeljena, je potrebno, da se istočasno dvigne konsum. Konsum pa se zamore dvigniti le, če se dvigne delavstvu in vsem nižjim slojem zasluzki in se jim zasigura eksistenčni minimum. Istočasno pa se mora višek produkcije izenačiti z znižanjem delovnega časa ob nezmanjanem zasluzku.

Ta način izenačenja produkcije s konsumom pa ne gre v glavo posedujočim slojem, katerih tovarne in skladišča so danes prepuno z izdelki, ki ne gredo v denar ravno vsled tega, ker velikanska masa konsumentov komaj toliko zaslubi, da se skromno prehrani. Delodajalec smatra za edino pravilno, da reducira svoje delavce, da jim zniža plače, da zapre celo tovarno vse dotlej, dokler ne odporda svoje zaloge. S tem pa seveda kupna moč konsumentov vedno bolj pada in kriza se vsestransko le še poostrojuje.

Ta padec pa ima svoj odmev tudi pri državnih dohodkih in zlasti pri državnih gospodarskih podjetjih, predvsem pa pri železnici, kjer je promet zelo nazadoval. Železnična uprava je začela z redukcijami proračunov ter se je začela štednja, začele redukcije.

Kje se danes štedi?

Pri progovnem delavcu, ki ima Din 2,80 do 3 Din na uro in kopico otrok! On ne sme narediti n. pr. v januarju 1933 več kot 18 delovnih dni! Koliko jih bo predvidenih za februar?

Pri skladiščnem delavcu, ki ima morda 3 do 4 Din na uro! In tako naprej so prizadete v glavnem najnižje kategorije, ki morajo od že itak reduciranih plač še plačevati velikanske zneske za penzijski fond, bolniško blagajno in drugo.

Železnični delavec ne pozna brezposelnega zavarovanja, ter je v redukciji prepuščen na milost in nemilost le

samemu sebi ter dobodušnosti onih tovarišev, ki še delajo in ki sami ne zaslužijo toliko, da bi mogli dostojno preživljati svoje družine. Vsled tega se nahaja reducirani železničar, ki je bil po več let odsoten iz svoje domovne občine, v mestu v največji bedi, ker ne dobi podpore ne od Borze dela, ne od mestnih pomožnih akcij, enako pa v zimi tudi ne more nikjer najti druge zaposlitve.

Ni čuda, da danes že v druge sloje vedno bolj prodira prepričanje, da tako reševanje gospodarske krize ni pravilno in da krizo še poslabšuje ter grozi upropastiti vse.

Tudi meščansko časopisje zadnje mesece posveča vprašanju brezposelnosti in redukcij vedno več pažnje in daje večkrat umestne predloge, ki pa za enkrat naleti še na gluhu ušesa. Že pred pol leta so pisali meščanski listi približno tako-le:

Nevihta svetovne gospodarske depresije besni vse bolj in bolj. Dasi smo do zadnjih časov ostali ob strani, se danes tudi mi vrtimo v tem plesu vse hitreje in hitreje in postopno izgubljamo sapo. Ali bomo imeli toliko moči, da se iztrgamo iz tega vrtanca, ki vodi v občo zmešnjavo?

Z odpuščanjem gotovega števila delavstva (ročnega in duševnega) se za res kolikor toliko zmanjšuje v prvem trenutku obremenitev dotičnega podjetja (zasebnega ali državnega), toda se istočasno veliko več izgublja. Proizvodnja, davčni dohodek, kupna moč itd. Ustvarja se popolnoma neproduktiven element, ki povzroča stroške, ali se nikakor ne more smatrati za konsumenta. Nujna posledica takih redukcij je, da mora priti do novih odpustitev, da nastanejo nove obremenitve, se manjša kupna moč, padajo dnevni dohodki in tak sistem more torej voditi samo do splošnega poloma.

Isti listi smatrajo kot primerno zdravilo za olajšanje krize »splošno redukcijo dohodkov«, ki naj se začne zgoraj in se ustavi pri neobhodno potrebnem življenjskem minimumu. Oni zagovarjajo ta sistem kot pravičen, ki bo bolj gotovo dovedel do splošnega ozdravljenja, med tem, ko mora nadaljevanje redukcij dovesti le do poloma, ker je brezposeln element zelo antisocialen in predstavlja tudi v političnem pogledu veliko vprašanje.

Mi se danes ne moremo zadovoljiti le s tem, da se na najrazličnejše načine obravnava vprašanja vedno novih redukcij v časopisu in eventuelno na raznih anketah, ker od tega nima brezposeln delavec nikakega haska, marveč vedeni bolj propada.

Od besed je treba čimprej prestopiti k dejaniem in tukaj so poklicana državna gospodarska podjetja, da pokaže-

jo pravec, kako je treba začeti, da se reši vprašanje brezposelnih in ukine redukcije.

Dolžnost merodajnih faktorjev je, da ukinejo v tej dobi vsako čezurno delo, izvajajo za enkrat osemurnik ter podvzemajo vse, da se pristopi k uvedbi krajšega delovnega časa ob nezmanjanju zasluzkih.

Dolžnost železnične uprave je — in to zahteva tudi varnost prometa —, da takoj ukine brezplačne dopuste pri pro-

govnih sekcijsih in to delavstvo redno zaposli.

Dolžnost železničke uprave je, da za čas teh težkih razmer ukine vsako ubiranje naknadnih prispevkov za delavski penzijski fond, za katerega so delavci že svoječasno plačali zadostne prispevke.

Vseh bednih in zatirauh pa je dolžnost, da v teh težkih časih vztrajajo v borbi, se trdno oklenejo svoje organizacije in se bore za boljšo bodočnost.

Borba za skrajšanje delovnega časa.

Edina naravna in dokazana resnica je, da se more uspešno izvršiti boj proti gospodarski krizi in nezaposlenosti le s skrajšanjem delovnega časa. Producija se je povečala, število zaposlenih ljudi pa zmanjšalo, ker te nadomeščajo tehnično dovršeni stroji. Stroji niso dejansko last kapitala in kapitalizma, ker so pridobitev kulture, s katero naj bi se olajšalo življenje človeštvu. Če si kapitalizem prisvaja vse pridobitve kulture, je to prav tako krivično, kakor, ker si je prisvojil vso ostalo posest, s katero špekulira po principu rentabilnosti, dočim milijoni ustvariteljev vseh dobrin trumoma hirajo in umirajo.

O skrajšanju delovnega časa se posvetuje konferenca mednarodnega urada dela. Prav sedaj je potrebno, da tudi delavstvo in nameščenstvo pove jasno svoje mnenje, ker gre za eksistenco odločno morajo odklanjati vsakršno nadurno delo iz solidarnosti z delavci na cesti, enako tudi premijske in akordne sisteme.

Delo in žrtve so to; prenizke so današnje mezde, ki ne znašajo niti 50 odstotkov predvojne paritetne; zato se ob skrajšanju delavnika plače ne smejo znižavati.

V trenotku, ko se vrši borba za skrajšanje delovnega časa v Ženevi, mora tudi delavstvo doma govoriti odprtito in dejansko nastopati za kraši delovni čas!

Nastavitev v območju mašinskega oddelka.

Zadnje mesece se je začelo med osobjem od strani gotovih organizacij z demagoško gonjo radi nastavitev ter se je pridobivalo nove člane v prvi vrsti z obljubo, če boš pri nas, boš nastavljen in slično.

Vsakemu poznavalcu razmer je jasno, da bo v novem budžetskem letu nastavljeno le manjše število osobja vsled deloma reducirane kredita, enako pa se šušlja ravno pri mašinskem oddelku o nekih novih redukcijah, ki se imajo izvršiti do začetka novega budžeta, ter posamezni informirani faktorji imenujejo celo število 300, za kolikor se mora zmanjšati stalež. Točnosti teh govorov danes ne moremo kontrolirati, vendar je na vsak način na njih nekaj resnice ter se je batiti z novim budžetom redukcij v območju mašinskega oddelka.

Klub temu pa bo nastavljenih nekaj uslužencev, ker je pač večje število starejšega osobja že upokojeno, odnosno bo upokojeno tekom prihodnjih mesecev. Vsled tega je dal mašinski oddelek na kurih posebno obvestilo radi nastavitev ter so kurih izdale približno slednje odloke:

Od mašinskega oddeljenja direkcije smo prejeli obvestilo, da se v zadnjem času mnogo osebne intervencije pomožnega osebia v zadevi njihove postavitve. V mnogih primerih pa se ugotovi, da pri zadeti niso vložili zadevnih prošenj, odnosno jih niso opremili s predpisanimi dokumenti, kakor to določa § 6. zakona o d. s. o. in se zato namestitev ne obravnava.

Da v bodoči ne bo več došlo do uvođenja navedenih primerov, naj uslužbenici, ki so izpolnili vse zakonske pogoje in so na vrsti za postavitev predložje prošnje s sledečimi dokumenti.

1. Rojstni in krstni list,
2. izkaznico o državljanstvu,
3. zdravniški izvid,
4. poročni list,
5. pravstveno spričevalo,
6. šolska spričevala,
7. vojaško uverenje,
8. eventualno potrdila davčne oblasti o plačani vojnici.

9. potrdilo sodišča, da prosilec ni pod skrbstvom in da nad njim ni podaljšana očetovska oblast (ne preko 6 mesecev staro),

10. potrdilo sodišča, da prosilec ni v konkuru ali poravnati izven konkurza (ne preko 6 mesecev staro),

11. potrdilo sodišča, da prosilec ni s sodno razsodbo obsojen na izgubo častnih pravic (ne preko 6 mesecev staro).

12. pregledno pisemno izjavo o doseganji zaposlenosti v kronološkem redu, počenši od izstopa iz šole dalje,

13. potrdilo o morebitnem dosedanju uslužbovanju.

Prošnje, ki ne bodo pravilno opremljene, se ne bodo obravnavate.

Opozarjam na to okrožnico, ki velja za mašinski oddelek, vse uslužence v kurih.

Železničarjem iz Ljubljane in okolice!

Ljubljanska podružnica priredi v sredo 1. februarja 1933 ob 8. uri zvečer v dvorani Delavske zbornice

železničarsko veselico

Čisti dohodek te veselice se bo razdelil med reducirane železničarje ljubljanske podružnice, ki so sedaj že deseti mesec brez dela in zasluga ter žive z družinami vred v največji bedi. Apeliramo na vse službe proste člane, da se te veselice udeleže in prispevajo tako mal znesek za podporo najbednejših brezposelnih sodrugov.

*Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije
podružnica Ljubljana*

Vsek železničar mora biti organiziran v Ujedinjenem savezu železničarjev Jugoslavije

Iz oblasnih sekretarijata.

ISTRAJMO U BORBI!

Okruženi smo neizvjesnošću. Pred nama nalazi se jedna sasma maglavita budućnost. Kakva će biti i šta će nam donijeti? Ako bi odgovor na ovo pitanje tražili u prošlosti, teško bi ga mogli naći. Sadašnjost je od nje vrlo različna. I ranije je bilo kriza i privrednih poremećaja, nu nikada ovako obimnih i dubokih. Bile su to krize povremene: nagomilanost robe i skućenost tržišta. Proširenjem tržišta nagomilanost se je mogla smanjiti, a samim time dani su preduslovi novo poleta. Danas pak tih mogućnosti nema. Usavršena tehnika omogućuje — pod dosadanjim radnim uslovima — proizvodnju, koja dostaje za još jedanput toliko ljudi. Ako bi sa danje ljudstvo trebalo da troši toliko, koliko se može proizvoditi, njegovo materijalno stanje moralo bi biti neizrecivo povoljno. Naročito stanje radnika i seljaka, tih najmnogobrojnijih potrošača. Ali ništa od toga: kapitalistička težnja za profitom i bogaćenjem oduzima i sve više upropasćuje njihovu kupovnu moć. Besposlicom i bijedom milijuni su isključeni kao potrošači, a novih tržišta nema i ne može ih se pronaći. Sve to stvara neizvjesnost, koja sve jače obavlja sadašnjost i budućnost.

U tim strahovito nepovoljnim prilikama za nas željezničare i za radničku klasu imade samo jedna svjetla točka: **naša stručna organizacija i naš klasni radnički pokret!** Bez njih i njihovog zauzimanja naš život bio bi sveden na život skotova, na život kulija. Radnički pokret je taj, koji neda da do toga dođe. On se opire gigantskom snagom. Radnički pokret ide i dalje: **on traži novo uredjenje radnih odnosa na snošljivoj bazi.** Prije svega važno je sniziti radno vrijeme na najviše 5 dana u tjednu, a bez ikakvog sniženja postojećih zarada. **Šta više zarade se moraju posjetiti kako bi pojačala kupovna moć, a time i sigurnost potrošnje.** Onima pak, koji i pored tih mera ne će imati zarade, obezbijediti čovjeka dostoјno izdržavanje. Neima opravdanja, da u vrijeme, kad je ljudstvo najbogatije i u mogućnosti da zadovolji sve kulturne i materijalne potrebe, milijoni gladuju. **To je barbarizam, iz kolega se mora čim prije izaći!** Imade zemalja, u kojima niti mjeru ne će biti dovoljna za postignuće blagostanja. Tamo radnički pokret ističe potrebu socijalizacije svoju proizvodnji sredstava. Zašto dopustiti, da se ovo stanje pakla produži, ako to više nikako nije potrebno? Privatno vlasništvo, koje je uzročnik svega zla, neka ustupne pred vlasništvom naroda. Čim se to postigne, blagostanje će samo od sebe doći.

Svetlju točku našeg spasenja nesmiemo pustiti iz očiju. Poput Sv. tri kralja moramo ići za njome sve dotele, dok nas ne doveđe do cilja: **do našeg spašenja!** Istovremeno uložimo sav naš trud, da bi nam ta točka postala sve svetlij i svetlij, sve veća i jača! Našim istrajinim i požrtvovnim zalaganjem ojačajmo je toliko, da će njezine svjetle zrake postati jedine, koje će svijetliti ne samo nama, već i svem ostalom čovječanstvu. Istrajmo u borbi!

Željezničar.

USPOMENE NA DRUGA SEBASTIJANA.

Vijest o smrti vrijednog druga Sebastijana teško me se dojmila. Ona budi u meni mnoga sjećanja. Iz poštivanja prema drugu Juliušu smatram se dužnim, da neka od njih ovdje iznesem.

Drug Juliuš bio je proletar skroz i skroz. U redove radničkog pokreta ušao je još za mlađih dana. Početnu poduku dobio je dok je fremtovao po Austriji i Njemačkoj. Ta poduka moralna je biti zaista dobra, jer u njegovu dušu bilo je shvaćanje o potrebi klasne emancipacije te političke i sindikalne organizovanosti radnika urezano vrlo duboko. U naše redove ušao je drug Juliuš odmah poslije preokreta. Njegov miran karakter nije se odmah isticao. On je promatrao: šta će biti iz te bujice, koja je onako naglo bila navrla u radničke organizacije? Radikalizam mu nikako nije imponirao. On je stalno strahovao i govorio, da to neće biti dobro. Kad

je frazerstvo ugrozilo opstanak radničkog pokreta, drug Juliuš napustio je stav posmatraoca i riješio se na aktivan rad. On je postajao u toliko aktivniji u koliko je opasnost po organizaciju bila veća. Ne samo u radionici već i na ulici i na pruzi drug Juliuš je hrabro branio Savez i pobijeo zablude s lijeve i s desne strane. Kad su protivnici grdili i klevetali Savez, drug Juliuš ga je branio. Tu tešku dužnost vršio je drug Juliuš poput apostola i na osnovu dubokog unutranjeg uvjerenja. Imao je radi toga da iskusi mnogu gorku. Ma da je bio u godinama i teško boležljiv, golobradovima to nije smetalo, da ga opisipaju sa pogrdama i potencijiranjem. Sve to drug Juliuš je stički podnosio i — na oko — nije pokazivao srdžbe. U duši međutim drug Juliuš osjećao je strašnu bol i bio je duboko povrijedjen. Svako podmetanje i izrugivanje organizacije paralo mu je srce. Poslije rada on bi redovno došao k meni i plačući mi ispričao sve neprijatnosti, koje je toga dana od lijevih i desnih doživio. Kod toga ipak nije nikada bio ni malo obezhrabljen. Bol, koju je osjećao, dala mu je snagu, da su trudan nastavi još odlučnijim zauzimanjem za svoj Savez. »Svi buju došli na moje« rekao je uvijek onda, kada je u svojem zauzimanju imao najmanje uspjeha.

Ova aktivnost druga Sebastijana trajala je godinama. Ona je počela malaksati tek onda, kad se počelo obistinjavati njegovo vjeruju: »Svi buju došli na moje«. I došlu su! Mnogi od njih otresli su se zabluda, da se podmetnjem i razbijenošću može išta postići za radničku klasu. Došli su i formirali zajednički front, koji je snažan i jedino spasavajući. Time je drug Juliuš smatrao svoju misiju u glavnom završenom. Povukao se u liniju redova i otuda sa zadovoljstvom posmatrao uspjeh svojih napor. U teškoj nevolji, u koju ga je sve jače gurala proleterska bolest — tuberkuloza — ovo mu je bila jedina radost. Zaklopio je svoje izmorene proleterske oči barem sa tim zadovoljstvom, da žrtve, koje je pridonio na oltar oslobođilačke borbe radničke klase, nisu bile uzalud.

U ovom sjećanju na vrijednog druga Juliuša lebdi mi pred očima i sjećanje na druga Filakovića. Bila su to po svome radu i sudbini dva dedaka obadva jednaka: proletari i borci od glave do pete. Poput krtica rovali su neumorno u redovima željezničara i njihov najinteligentniji dio privodili u redove Saveza. Bili su to neumorni i neustrašivi borci, koji zaslužuju priznanje i poštovanje. Sjećanje na njih neka nam da pobude, pa da i mi budemo isto tako neumorni i neustrašivi. Neka je slava našim velikanima!

Pongračić.

Dopisi podružnica i povjereništava.

Zagreb.

Poslije konferencije o novom radničkom pravilniku objeća se više života u našim redovima. Naročito članovi iz radionice su aktivni. Projekat pravilnika takav je, da — kad bi postao zakon — radnička prava bila bi osjetno smanjena. Moralno i materijalno mi bi spali na još niže od onoga što sada imamo. Svaki naš član zna, da će novi pravilnik ostati ovakav kakav je projektiran, ako se ništa protiv toga ne poduzme. Konačno pravilnik i ne će biti ništa drugo nego ugovor o dužnostima i pravima. Ako će taj ugovor biti donešen bez uticaja radnika, onda će dužnosti njihove biti vrlo velike a prava neznačna. Naprotiv ako će kod konačne izradbe i radnici imati riječ, onda će njihove dužnosti biti nešto manje a prava veća. Toga su si naročito svjesni svi organizovani članovi pa otuda i pojačani interes za organizaciju, koja je jedina kadra i zvana, da težnje radnika dovede do izražaja.

Uporedno sa ovom aktivnošću pojavili su se i neki ljudi, koji si nisu svjesni potrebe jedinstvenog i složnog rada na obrani radničkih prava. Počeli su širiti čisto klevetničke i demoraliza-

torske vijesti i time htjeli uplivisati, da se nastojanja organizacije oslabe. Da li su to činili svijesno i u nečijoj službi još nismo mogli dokučiti, nu bez obzira na to njihov otrov nije djelovao. Uglavljeni u svojoj niskoj raboti dali su izjavu pokajanja. Moraju ali znati, da se drugi puta ne čemo samo time zadovoljiti, već da čemo ih bez dalnjega privititi na stup srama.

Sve članstvo zagrebačke podružnice upozoravamo, da ne nasjeda klevetnicima, već da se prime još živje posla u svojoj organizaciji. U tome moramo biti neumorni, jer inače nam prijeti opasnost, da izgubimo i ovo malo imajućih prava.

Radnik.

Jasenovac.

Na vrlo dobro posjećenom članskom sastanku razgovarali smo opširno o odredbama novog pravilnika. Primljen je do znanja izvještaj sa konferencije u Zagrebu i zaključili smo nastojanja Saveza, da se odredbe pravilnika poboljšaju na korist radnika, svestrano pomoći.

Kao svake tako i ove zime snašla nas je bijeda i nevolja. U decembru radili smo svega po 3 do 4 dana tako, da smo zaradili tek za bolesnički i penzionalni fond, a na ruke nam nije isplaćeno ništa. Iznenadjenje nam je priredjeno isplatom zaostataka iz god. 1923. Isplaćen nam je jedan mjesec i to svega po nekoliko dinara. Najviše je dobio drug Šepović: piši i reci 28 dinara. Isplaćujući činovnik nam je rekao, da nemamo dobiti ništa više, jer da naše plaće nisu bile regulisane svega jedan mjesec dana.

Našu organizaciju se ovdje još uvijek mrko gleda. Tu i tamo vrši se i pozivanje na odgovornost radi rada na organizaciji. Čini se to i ako je organizacija zakonom dozvoljena i njeni pravila odobrena. Kad će li jednom prestati to proganjanje? Zar se zaista ne može uvidjeti, da je organizacija ne samo korisna, već bezuvjetno nužna. Mnogi narodi postali su samo zato veliki, jer se razvijaju pojedinih njihovih društvenih snaga nisu činile smetnje. Zašto baš mi moramo u tom pogledu biti medju najzadnjima?

SISAK.

Krajem godine smatrano za svoju dužnost da putem naših novina javimo o položaju željezničara u Sisku.

Što se tiče ovdašnje desinfekcije, moglo bi se o tome mnogo pogovoriti i pisati pod kakovima uslovima ovi bednici rade svoju tešku i neupornu a naročito po zdravlje tešku službu. Ovi poslovi bi se bez uslovno moralni raditi samo u drugom načinu: 1. Pošto je ova stanica za desinfekciju gdje se koncentrišu kola sa svih strana, potrebno je, da radnici budu snabdjeveni sa potrebnim oruđjem kao i odjelom. Medjutim što se dešava: radnici nemaju kanalizacije, skloništa, a niti plačenog prekovremenog rada. U glavnom radnici su prepuni potpunoj propasti. Može se desiti slučaj pored ovakvog postupka i rada, da radnici koji zalaže u krug svojih obitelji i ostanu u onakovom stanju kako polaze iz službe, da zaraze članove porodice.

Našim željezničarima oduzimle se kraj i onako skresanih plata još neki vjerski prirez. To je došlo naime na ovaj način, a koliko smo upućeni, da gradska opština može biti nema pokrića za svoj budžet, i došla na ideju da oporezuje i one slojeve, koji podpadaju pod udar saobraćajnih ustanova. Mi smo od strane podružnice nastojali da sprečimo eventualno odtegnuće tog poreza, ali pošto je ovdašnja uprava gradskog načelnstva striktno nastojala da se njezin budžet uravnoteži. Toga radi podnesla je Savskoj banovini spisak da se po Gradskom zastupstvu predloženi prirez odtegne i od željezničara. Medjutim i na ovo rešenje je podružnica reagirala i nije prihvatala nalog Savske banovine. Konačno je Gradsko načelnstvo ustupilo spisak Direkciji drž. želj. Zagreb, koja je odmah izdala nalog za odtegnuti u mesecu decembru 1932. god.

Protiv ovog oporezivanja izvršiće naša centrala sve potrebne intervencije, da se taj porez ukida i sustegnuti novac željezničarima povrati.

JAVNA IZJAVA.

Potpisani ovime izjavljujem, da su sva moja obedjivanja funkcionera USŽ podružnice u Zagrebu neistinita i zahtijevaju javno drugovima Kmetu i Zupanu, što su odustali od dalnjeg postupka protiv mene.

Zagreb, dne 21. januara 1933.

Belošević Josip.

Op. uredništva. Ništa nema ružnijeg od klevetanja općenito, a u redovima radnika posebno. Naročito jest to osude vrijedno, kad se klevetanje vrši u cilju slabljenja organizovanih redova. Zašto? Rad na dizanju radničke organizacije jedan je od najtežih. Svaki funkcioner imade u tome radu slijaset poteškoća i u njega mora ulagati najveće napore, pa da postigne bar neki uspjeh. Tome naprotiv klevetnik, bilo sviestan ili nesvjestan, može za najkratce vrijeme da obori u prah i pepeo sav uspjeh dugovremenog i napornog rada. Tko će od toga trjeti štetu? Samo radnici! Zar radnici nisu već dosta nesretni time, što za malemu platu moraju teško da rade i da bjeđeno žive?

Naš pokret je demokratski pokret. Svaki član imade pravo, da u odgovarajući formi na za odredjenom mjestu izvrši eventualnu kritiku rada pojedinih funkcionera ili foruma i uplije na usvajanje svojeg gledišta. To je red i tako mora da bude. Klevetanje i intrigiranje jest nedopušteno i gadno.

Industrijski željezničari.

PREGOVORI ZA RADNI UGOVOR RUDARSKIH RADNIKA

12. januara o. g. održali su se pregovori za kolektivni ugovor rudarskih radnika, zaposlenih na državnim rudarskim preduzećima.

Ovi pregovori sazvani su u Sarajevu na inicijativu Saveza Rudarskih radnika iz Zenice. Na pregovorima bili su zastupani predstavnici državnih rudarskih preduzeća, izaslanik Min. Šuma i ruda, sekretar Saveza Ujedinjenog Saveza Željezničara Jugoslavije, te predstavnici rudarskih radnika iz svih rudarskih preduzeća u zemlji.

Na ovim pregovorima svi predstavnici radnika u obširnim referatima izložili su teško stanje rudarskih i željezničarskih radnika zaposlenih preduzeća potvrđili izlaganja pojedinih delegata i izjavili se spremnim da učine sve što im je moguće da se položaj rudara popravi te je konačno osim nekih promjena u kategorijama učinjen sporazum po kojem se je rudarima povisila plata za 5%

U toku samih pregovora predstavnik željezničara drug Župančić podneo je obširan referat o položaju željezničkog osoblja zaposlenog na državnim rudarskim preduzećima, a osobito onih u Ljubljiji, te predložio da bi se željezničko osoblje regulisalo po odredbama željezničko saobraćajnih propisa. Predstavnici preduzeća izjavili su da su spremni ovo pitanje rešiti, čim rudnik Ljubljija započne sa radom, dok za sada nemože biti govor o tome, pošto taj rudnik već 2 godine potpuno stoji te je preduzeće nemoguće u takovim slučajevima bilo kako izdatke povisiti.

Sa ovom izjavom predstavnika preduzeća nije se predstavnik željezničara zadovoljio, jer Zakon o željeznicama javnog saobraćajem regulisati naročitim propisima, koje odobrava Min. saobraćaja i dok god se odredbe zakona ne budu provadljale u djelu a naročito kod državnih preduzeća neće se odustati od ovih traženja dok se zakonske odredbe ne budu striktno provadljale.

Za željezničare postignuo se je usjeh u toliko, što su neki koji nisu bili predviđeni u ranijim kolektivnim ugovorima uvršteni te promaknuti u više kategorije.

Rudarima i željezničarima zaposlenim na državnim rudarskim preduzećima neka je ovo jedna od zadnjih opomena za buduće jer samo jakom organizacijom može se polučiti uspjeh, a neslogom, to jest bez organizacije, zapadače u sve veću bijedu i lošiji materijalni položaj.

I. Z.

Nastavak na strani 5.)

Položaj vlakosprenega osebja.

(Poročilo in zaključki konference vlakosprenega osebja, ki se je vršila v Zidanem mostu dne 16. januarja 1933.)

A. Delovni čas.

Leta 1920 je ministrstvo saobraćaja izdalo naredbo, s katero je odredilo za strojno in vlakospreno osobje način sestavljanja **delovnih razporedov**. Ta naredba predvideva v glavnem, da se morajo delovni razporedi sestavljati sporazumno z osobjem in da je pri izdelovanju razporedov gledati na to, da se razdele **odmori, potovanja oziroma delo v soglasju z osobjem**. Normalno dnevno delo ima značaj po tej naredbi ministrstva 8 ur, vračunajoč čas vožnje po voznem redu, eno uro pripravljenosti pred odhodom in eno uro odpravljenosti po zaključku potovanja. Princip za sestavo razporeda naj bo: 30% delovnega časa, 20% odmora izven domicila in 50% odmora doma, a najdaljši delovni čas v razporedu bi smel znašati v enem dnevu 14 ur.

S to odredbo je bil leta 1920 uveljavljen osemurni delovnik za vlakospreno osobje ter se je ta osemurni delovnik par let vzdržal v veljavi. Zlasti pri tovor. vlakih **se niso računale velike zamude**, pa tudi v drugih slučajih se osobje ni pokazalo dosti odporno ter je kmalu prišlo v navado, da so **izpadli prosti dnevi** in so na te dneve uslužbeni vozili kake izredne vlake. Enako se je **čas za šolo črtal iz turnusa** in leta 1926 se je spremeniла gornja naredba v toliko, da se računa po eno uro priprave in posprave le v domicilni postaji, v končni izvendomicilni postaji, kjer mora vršiti vlakospreno osobje popolnoma enako delo, pa se je to zaračunanje črtalo.

Razmere so se od leta do leta poslabševale in niso bili redki slučaji, v katerih so turnisti dosegli tudi po 40% službe ter je bil vlakosprenik tako vprezen v službo, da jo ni mogel več zmagovati. S podaljšanjem delovnega časa pa se je nalagalo zlasti vlakovodjem vedno nova bremena, tako da ena ura pred odhodom vlaka daleko ne zadostuje za izvršitev vseh del, ki jih mora vlakovodja izvršiti.

Za sestavo razporedov veljajo danes slabše določbe, kakor so veljale tedaj, ko so imeli tovorni vlaki po 500 do največ 800 ton vsed malih strojev. Danes ima tovorni vlak po 1000, da tudi po 1400 ton in za pripravo je določen enako čas ene ure, a do danes se uprava še ni potrudila, da bi poslala **svojega kontrolnega organa, da bi pri takih vlakih nekaj časa vršil službo vlakovodje** in nato poročal upravi, koliko časa je rabil, da je pred odhodom vlaka izvršil vse delo vlakovodje. Vpisati mora vlak v knjižico, pregledati vozove glede zalivk, vpisati zalivke, pregledati, če so vozovi sposobni za promet, če so nakladi v redu, urediti še vsa pisarniška dela, prevzeti račune, izračunati težo vlaka in tako dalje. Moreče je bilo to v eni uri v onih časih, ko je imel vlak po 25 voz, a danes, ko ima po 60, 70 in tudi več voz, jih komaj obide v tem času, za vse delo pa rabi po dve uri, in to še posebno, če mora večkrat posamezne dele vlaka iskati po raznih tirih.

Kako se postopa s skupinami v slučaju, da vlak izostane, je znano vsem vlakosprenikom; ali mora držati rezervo, še večkrat pa mora skupina v skladisču, kjer dela in če se jo rabi, mora nepripravljena nastopiti drugo službo.

Kar se tiče šolanja, je to vprašanje eno najmanj urejenih ter se postopa v vsaki direkciji drugače. Po nekod je šola dvakrat mesečno, po nekod štirikrat mesečno, in to seveda v prostem času, ter izgubi tako osobje velik del časa, določenega za počitek.

Tudi način izrabljivanja skupin v izven domicilnih postajah, ako vlak izostane, služi le v to, da podaljša vlakosprenemu osobju službo. Kolikokrat se pripeti n. pr. v Srbskih Moravicah, da izostane vlak 43 ter pošlje postaja skupino reži nazaj v Zagreb, a že v Karlovcu mora skupina izstopiti ter prevezti vlak 45 in ga peljati kar v Černomerec. Kako je s tem podaljšan delovni čas, lahko izračuna vsak sprevodnik.

Se bolj prikrito se podaljšuje delovni čas v manjših domicilnih postajah, kjer je po navadi ravno toliko osobja, da krijejo turnus, **nì pa nikakih nadomestnikov za dopuste in bolezni, ter mora osobje vse to kriti samo**. V eni domicilni postaji na primer je skupno 11 vlakosprenikov, od tega 3 vlakovodje, 2 osebna in 4 tovorni sprevodniki ter 2 zavirača. Če je naprimer en vlakovodja bolan ali na dopustu mesec dni, Potem morata ostala dva biti vsak dan brez odmora v službi. Isto velja za ostalo vlakospreno osobje, ki pa mora poleg dopustov in bolezni v lastnih vrstah kriti dopust in bolezen skladisčnika, skladisčnega delavca, kretnika in postajnega delavca. Tako je vlakosprenik v tej postaji res dekla za vse in je sedaj vsled prepričanja službe polnoma izčrpan.

Tako in slične pritožbe prihajajo prav iz vseh domicilnih postaj in nikjer ni uveljavljen osemurnik, pač pa se ravno pri vlakosprenem osobju sedaj najbolj reducira stalež, kar ima za posledico vedno bolj skrèene turnuse. Jasno je vsakemu, da od neizpočitega osobja ni pričakovati tako vestne službe in da bo podaljševanje delovnega časa prej ali slej imelo nedogledne posledice, za katere bo pač morala uprava prevzeti polno odgovornost. V interesu varnosti prometa, potupočega občinstva, uprave same, kakor tudi vsega zaposlenega osobja je torej, da se preneha s sedanjimi sistemom podaljševanja delovnega časa ter uvede tak delovni čas, ki bo odgovarjal današnjim razmeram ter popolnoma osigural varnost prometa.

Po temeljiti razpravi o delovnem času vlakosprenega osobja v posameznih domicilnih postajah je konferenca soglasno sprejela sledeče zaključke:

Racionalizacija, izpolnitve tehnike med in zlasti po svetovni vojni je služila samo interesom delodajalcev, delojemalcem pa ni prinesla nikakih ugodnosti, marveč je imela za posledico znižavanje plač in povečavanje brezposelnosti.

Klub tehnični izpopolnitvi, uvedbi težjih strojev in skrajšanju voznih časov, pa se pri železnicni ni pristopilo k znižavanju delovnega časa, kar bi bilo edino pravilno ter je v interesu varnosti prometa, marveč se je pristopilo k podaljševanju delovnega časa in redukciji osobja.

Konferenca soglasno pozdravlja prizadevanje Internacionalne transporne federacije in mednarodne strokovne zveze za uvedbo 40 urnega dela tedensko ter smatra, da bi ta ukrep dosti doprinesel za ublažitev gospodarske socialne krize.

Konferenca pooblašča Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije, da na vseh merodajnih mestih podvzame vse korake da se vlakosprenemu osobju zopet povrne osemurni delovnik, ki je bil uveden leta 1920 ter naj bi se sestavljal službeni razporedi v bodoče po sledenih principih:

1. Striktno naj se izvaja naredba o določitvi delovnega časa za nastavljeno železniško osobje iz leta 1920, ki naj se izpopolni še s sledenimi določbami:

a) šola naj se vrši dvakrat mesečno in se zaračuna v turnus;

b) v izvendomicilnih postajah naj se postane do šest ur (računajoč od prihoda do vognorednega odhoda vlaka) vračena v službo;

c) pri tovornih turnusih naj se računa za pripravo po dve uri v turnus;

d) priprava in posprava naj se računa tudi v izvendomicilnih postajah;

2. Razvesljavi naj se tolmačenje Generalne direkcije SO br. 4909 od 29. septembra 1926.

3. Turnusi naj se sestavljajo sporazumno z vlakosprenim osobjem, ki naj turnus podpiše.

B. Kilometraža.

Z uvedbo kilometraže ni bilo vlakosprenemu osobju nikdar zadovoljno, ker sistem kilometraže upošteva le prevožene kilometre, niti najmanj pa ne upošteva, koliko časa je uslužbenec odsonaten od doma. Vlakosprenemu osobju

se je s spremembami pravilnika o sprednih primadložnostih zgodila, ker je železniška uprava ukinila zaračunanje premika, se še bolj občuti, ker isti pravilnik dovoljuje zaračunanje premika, in to vsega strojnemu osobju, za vlakospreno osobje pa so predpisi nejasni.

Ker vlakospreno osobje za svoje bivanje izven domicilne postaje ne dobija nikake druge odskodnine razen kilometraže, bi morala biti ta kilometraža primerna, da bi zadoščala kot nagrada za ločeno prefrano na progi. Ce potuje na primer direkcijski organ na progi, dobijeta, ki znaša 60 do 70 in 100 Din in se ne računa po prepotovanih kilometrih, marveč samo po času, kolikor je odsoten iz svoje službene edinice. Jasno je, da ta uradnik ne porabi na progi nič več, kakor porabi na pr. vlakovodja ali pa zavirač in je za to logično, da zahtevamo, da se sistem kilometraže spremeni ter pri odreditvi nove odškodnine upošteva dejansko potrebo na progi, ter temu primerno določi odškodnino.

Kako je prizadeto vlakospreno osobje, vidimo pri obračunu kilometraže. Na pr. za vožnjo z Jesenic v Ljubljano dobi sprevodnik pri tovornem vlaku, kjer vozi po 10 ur, celih 7 Din na kilometraži. Ali tovorni sprevodnik, ki pelje iz Ljubljane v Maribor in nazaj, ter je odsoten po 24 ur in še več, dobi na kilometraži 34 Din.

Se bolj je prizadeto osobje, ki je pri tranzitnih vlakih. Za zgled navajamo na pr. Zagreb, kjer vozi skupina tranzitne vlake iz Černomerca na Rk. Službo dela 12 ur in prepelje svojih 1200 do 1500 voz, je z delom preobremenjen in zsluži pri 12urnem delovnemu času vlakovodja na kilometraži 3 Din, a zavirač din 1.80!

Še drug način izrabljivanja vlakosprenega osobja se vrši v pogledu obračuna kilometrine, ki se ga zlasti čuti v ljubljanski direkciji. Imamo vpeljanih več brzotovnih vlakov; za katere je določena seveda nižja kilometrina. Na pr. vozi iz Djedvjele do Postojne brzotovni vlak št. 44. Ta vlak lahko vozi na ravnih progah z brzino do 50 kilometrov, vprašamo pa železniško upravo, če ve, s kako brzino vozi iz Ljubljane do Postojne, kjer je velik vpon? Tu ne doseže brzine 20 km in je kljub temu nazvan »brzotovni vlak« in seveda zaračuna nižja kilometraža.

Vlakospreno osobje je prizadeto še s tako zvanim držanjem rezerve, za katero ne dobi nikake odškodnine.

Spadamo pod isto ministrstvo zajedno s poštarji, a oni dobe posebne potne pavšale. Spadamo pod isto upravo, kakor kontrolni organi, a oni dobe dijeti, le za vlakospreno osobje, ki ne zsluži nikakih premij, zadostuje za ločeno gospodinjstvo le kilometraža.

Po izčrpni razpravi je konferenca soglasno sprejela sklep, ki se glasi:

Vlakospreno osobje konstatira, da je sedanji sistem kilometraže nezadosten za pokritje izrednih izdatkov, ki jih ima uslužbenec s preživljjanjem na progi.

Konferenca vsled tega zahteva, da se čimprej pristopi k izmenjavi tega pravilnika in ga nadomesti s sistemom urnine, katera je uvedena že v več modernih državah, in katero smo tudi pri nas že vživali.

Do uvedbe sistema urnine, za katerega se strinjam s predlogom, ki ga je že predložil Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije, pa naj se sedanji sistem kilometraže spolnji s sledenim:

1. Vlakosprenemu osobju naj se zaračuna premik, enako kakor se zaračuna strojnemu osobju,

2. za držanje rezerve naj se zaračuna polovična kilometraža računajoč eno uro rezerve za 12 kilometrov.

3. v slučaju zaposlitve skupin pri tranzitnih vlakih naj se zaračuna tem skupinam premik po istih predpisih, kakor premikalnemu osobju, t. j. ena ura službe pri tranzitnih vlakih je 12 kilometrov,

4. za brzotovne naj se smatra vlake le na onih progah, kjer ni vzpona in je omogočena vožnja s 45 km brzino. V nasprotnem slučaju naj se smatra na določen delu proge za tovorni vlak.

C. Službena obleka.

Glede službene obleke je sledilo po podržavljenju južne železnice veliko poslabšanje, ker se je začela obleka podeljevali vedno kasneje, mesto oktobera meseca se je dobila še spomilnata, nato pa celo leto kasneje. Z novim pravilnikom o službeni obleki je bil uveden poseben pavšal za službeno obleko, in sicer v znesku po 600 Din, ki so ga dobili le služitelji, zvaničniki in najnižja grupa činovnikov, med tem, ko so činovniki III. kategorije 2. in 3. grupe dobili le po 400 Din, vlakovodje — činovniki III. kategorije, prve grupe, pa sploh niso dobili pavšala.

Se težje so bili prizadeti oni delavci, ki so morali stalno vršiti eksekutivno službo, ker so morali enako nositi službeno obleko, a dobili so le mesечно po 30 Din prispevka.

Leta 1932 pa so bili vsi ti uslužbeni ponovno prikrajšani, ker se je pavšal znižal za celih 11%.

Velike nerdenosti se vrše tudi pri podeljevanju kožuhov, ki so inventarna last, ter dobi vlakospreno osobje gole kožuhe, ki v kratkem tako slabo izglejajo, da je že skoraj uslužbenca sram nositi tak kožuh, ter sigurno trpi tudi ugled uprave, ko potniki vidijo, v kakih čudnih kožuhih hodi železniško osobje.

Osobje se čuti še zapostavljeno napram uslužbenemu istega ministrstva, ker na pr. poštno osobje dobi obleko v naturi, a pri drugih ministrstvih je pavšal daleko višje odmerjen, da si osobje približno krije izdatke za obleko.

Druga slaba stran pavšala za železniško obleko pa je ta, da uprava zahteva od osobja, da ima obleko vedno lepo in kar najbolj v redu, če ne, grozi kazneni, odnosno pomaknitez nazaj v nižjo službo.

Delegati so na konferenci vlakosprenega osobja soglasno sprejeli sledeči sklep:

Obleka naj se podeljuje vsem osobjem in to ne samo nastavljencem, marveč tudi onim delavcem, ki morajo vršiti službo nastavljencev.

Do sprememb pravilnika o službeni obleki v tem pravcu pa naj se povisja pavšal za službeno obleko do one izmere ki bo res zadostovala za nabavo in vzdrževanje službene obleke, ali pa naj železniška uprava najde take firme, da bodo za znesek največ Din 530.—, ki ga danes dobe za obleko zvaničniki in nižji činovniki res lahko nabavili službeno obleko, kapo, plašč, čevlje in ostale potrebsčine.

Dokler se podeljujejo kožuhi kot inventar, naj se podele vlakosprenemu osobju oblečeni kožuh.

D. Rang.

V zadevi ranga vlakosprenega osobja je bilo največ prepirov med vlakosprenim osobjem koncem leta 1927 in v prvi polovici leta 1928, ko se je posrečilo zoper doseči enotne predpise za sestavljanje činovnega seznama vlakosprenega osobja. Kot temeljito načelo za določitev rang je bilo, da se uvrstijo kot prva skupina vsi vlakospreni, ki so že položili izpit za vlakovodjo, kot druga vsi, ki imajo že izpit za prtljažnika in kot tretja vsi, ki imajo izpit le za potniškega sprevodnika. V teh skupinah se je vrstni red posameznikov določil na ta način, da so bili kot prvi oni, ki so imeli že najdalje strokovni izpit za določeno kategorijo. Izjema je bila pri tem, da se je onim vlakosprenikom, ki so morali polagati izpite ločeno in so položili izpit za vlakovodjo do najkasnejše leta 1925, smatral čas, ko so položili izpit za prtljažnika kot enako vreden izpit za vlakovodjo.

Ta vrstni red je ostal v veljavi skozi par let in šele leta 1932 so začeli posamezniki na podlagi odredb novega zakona z akcijo, da bi se spremeni način za sestavo ranga, in sicer v smislu določb § 110. zakona, ki pravi, da naj se čin odreja:

1. po skupini,

2. po dolgori službe v isti skupini,

<p

vanja v skupinah, kar je točno odrejeno v § 50 zakona o državnem prometnem osobju.

V zadnjem času pa je začela železnička uprava z novo prakso in je sprejela večje število uslužbencev z dveimi in več razredmi srednje šole, jih dala v tečaje in jih sedaj uvršča ne oziraje se na dolgost službe in dan izpit v službeni razporede pred onimi, ki imajo že dalj časa položene izpite. Da se to vprašanje razčisti, je vprašal Ujedinjeni savez železničarjev Direkcijo, zakaj se ne uvede v Mariboru posebnega tečaja za pripravo k izpitom za osebnega sprevodnika, ker je dosti osoba, ki ima že izpit za tovornega sprevodnika. Na to vlogo je Direkcija pod štev. 31206/II-32 odgovorila sledeče:

»Uredba o razvrstavanju zvaničnikov I. in II. kat. in služiteljev predvideva za konduktore (revizijske sprevodnike) samo zvaničnike I. kategorije. Naredba Generalne direkcije štev. 50912/31 pa zahteva, da se smejo za zavirače in sprevodnike sprejemati in prevajati samo oni kandidati, ki imajo dovršena najmanj dva razreda gimnazije. Ker med sprevodniki tovornih vlakov navedenimi v vlogi ni takih, ki bi imeli predpisano šolsko izobrazbo in toraj ne morejo biti prepričeni k izpitu za revizijskega sprevodnika in za katere je potem takem predlagani tečaj brezpredmeten.

Sprevodniki tovornih vlakov niso vredni v činovnem seznamu; njih dodeljevanje v turnuse se vrši v smislu t.č. 5 še veljavne naredbe štev. 3599/II-28 po dolžini službene dobe. Mlajši zavirači, ki so dodeljeni v turnuse pred starejšimi in celo nastavljenimi, so oni, ki glede šolske izobrazbe odgovarjajo zahtevi naredbe G. D. štev. 50912 in ki se jih je iz tega vzroka in v svrhu hitrejšega izvežanja moralo uvesti v turnuse pred drugimi tudi starejšimi in že nastavljenimi, ki te izobrazbe nimajo.«

Konferenca je na podlagi poročil iz raznih krajev soglasno sprejela glede sestave ranga sledeče zaključke:

Glede dodelitve vlakosprenmu osobju v službeni razporede naj veljajo dosedanji predpisi in naj se činovni seznam sestavlja na podlagi strokovnih izpitov po načelih, ki jih predvideva okrožnica ljubljanske direkcije štev. 3599/II-28.

Nimamo nič proti temu, če si hoče železnička uprava za bodoče izobraziti za sprevodnike in vlakovodje uslužbence z višjo šolsko izobrazbo, kot jo imajo dosedanji, vendar vztrajamo na stališču, da naj velja to le za novo vstopivše. Za vse one pa, ki so že pri vlakosprenmu službi, naj velja dosedanji sistem in naj napredujemo na višjo izpraznjena mesta na podlagi strokovnih izpitov.

V rang naj se uvrsti tudi vse zavirače, ki imajo samo izpit za tovorne sprevodnike in naj se odredi, da bodo po dosedanjih predpisih mogli napredovati tudi vsi oni, ki so bili pri redukciji dodeljeni nazaj v skladišče, ali celo reducirani in bodo v doglednem času zopet sprejeti nazaj v službo.

Konferenca smatra za svojo dolžnost opozoriti merodajne faktorje pri direkciji in pri Generalni direkciji na slabe skušnje, ki so jih imele že nekatere tuje železničke uprave s poizkusi, po kratkem kurzu dodeliti na višja službenega mesta pri vlakosprenmu službi uslužbence z višjo šolsko izobrazbo brez temeljite praktične izobrazbe v vlakosprenni službi.

E. Dopust.

Skoraj iz vseh domicilnih postaj je bilo podano poročilo, da vlakosprenmu osobje ne more izrabiti v celoti dopusta, ker je povsod normiran premajhen stalež vlakosprenega osobja. Osobje komaj krije bolnike in tako se rado do-

gaja, da ima vlakosprennik pravico na dopust po zakonu, katerega pa ne dobi, ker ni nadomestnika na razpolago. Posebno pa se smatra prizadeto osobje z zadnjo okrožnico Generalne direkcije, ki odreja, da mora osobje izrabiti dopust v največ dveh obrokih, drugače pa mora plačati kolke za tozadevne prošnje.

Kdor pozna vlakosprenno službo, ve, da če tudi dobi odobren letni dopust, ni niti en dan mirno doma, da se ne bi bal, da pride avizer in ga pokliče nazaj v službo, ker je par drugih zbolelo, ali je pojačen promet ali kaj sličnega. In ta vlakosprennik naj sedaj plačuje še kolke za nadaljnji dopust, ker ga je uprava poklicala nazaj v službo. Poleg tega pa osobje dobro pozna § 105 zakona, ki odreja, da so vse take prošnje kolka proste in smatra tozadevno odredbo za protizakonito. Enako se osobje čuti ponižano s tem, da mora, če hoče dobiti dopust, praviti najrazličnejšim pisarniškim organom, zakaj sploh dopust rabi, da oni presojajo o utemeljenosti prošnje za dopust, ki jim po zakonu pripada.

Konferenca je pooblastila centralo Saveza železničarjev, da podvzame vse potrebne korake, da se to odpravi. Tozadevna resolucija se glasi:

Konferenca vlakosprenega osobja konstatira, da je skoraj v vseh domicilnih postajah predviden premajhen stalež vlakosprenega osobja in da nadomestniki komaj zadoščajo za kritje bolezni in dela dopustov, vsled česar osobje ne more popolnoma izrabiti rednega dopusta.

Enako konstatira konferenca, da je zadnja odredba o kolkovanju prošenj za dopust v protivnosti z odredbo § 105 zakona.

Na podlagi prednavedenega konferenca zahteva:

1. da se okrožnica o kolkovanju prošenj za dopust kot protizakonita ukine;
2. da se v vseh domicilnih postajah izvežba zadostno število vlakosprennikov za nadomestovanje, da bo osobje lahko izrabilo pristojec letni dopust;
3. da se dopust odmerja na podlagi vseh službenih let.

F. Razne zadeve.

Vozni park na naših železnicah je doživel po vojni zelo dosti sprememb, ne oziraje se na to, da je vojna zapustila na vsem voznom parku skoraj nepravljive sledove in da smo dobili najrazličnejše sisteme voz.

Z dobavo reparacijskih službenih voz pa se je naredil mesto koraka naprej, velik korak nazaj, in sicer v škodo državne blagajne ter v velike neprilike vlakosprenega osobja. Do take neodgovarjajoče nabave službenih voz je prišlo v prvi vrsti vsled tega, ker so nekateri odločajoči gospodje mislili, da pač vse vedo in niso niti najmanj vprašali za mnenje ono osobje, ki te službenne vozove faktično uporabljajo.

Tako smo dobili dobavljen iz Nemčije zelo star tip službenih voz, ki smo jih pri nas že davno imeli in nad katerimi smo se vsi zgražali, ker ne odgovarjajo za službo. Je to tip voz, v katerem je v vozu vdelan malo višji prostor, ki sega nad streho voza (krstili smo ga za prižnico), kjer je ročna zavora in kamor naj se spenja po stopnicah vlakovodja, da ima razgled na vse strani in lahko opazuje progo. Ta voz nima oken ob straneh, kot jih imajo vsi novejši vozovi. Čudimo se, da naša uprava ni pogledala v Avstrijo, Nemčijo, Italijo, kjer imajo zelo prikladne službene vozove, ki imajo za vlakovodjo na vsaki strani vdelan nekoliko naprej stoječi del, iz katerega se da brez odpiranja oken opazovati progo naprej in nazaj. Lahko bi se učili še od onih voz, ki jih je poslala naša država v popravilo na Češko, kjer so v čeških delavnicih enako naredili za vlakovodjo nekoliko naprej stoječi prostor za opazovanje proge.

Naša železnička uprava sedaj, ko izmenjava stare tipe voz, meče ven tako zvane prižnice in vdelava okna. Kliko stroškov stanejo take predelave, bi nam lahko povedali upravniki delavnic in čudimo se vsled tega, zakaj se je načrtovalo kot reparacije tako zastarele tipe voz.

Plinska razsvetljiva v vozovih tudi ne odgovarja. Preje smo imeli v vozovih plinsko razsvetljivo pri strani nad vsako mizo, kar je bilo res ugodno. Iz neznanega razloga pa se sedaj ta plin-

ska razsvetljiva demontira in se dela samo luč na stropu, tako, da je prav za prav nemogoče delati, ker si delamo s hrbiti senco. Poleg tega je zlasti pri novih vozeh skoraj nemogoče prizgati svetilko pod stropom in kdor pozna plinsko razsvetljivo, ve, da se pri gorilcu kmalu nabere razna nesnaga in nato luč zelo slabo gori. Avstrija in druge države so vsled tega montirale zelo nizko pri vsaki mizi električne svečilke.

Vrata osebnih voz se pri nas v pretežni večini odpirajo na ven, kar zelo ogroža varnost potujočega občinstva, kljub najstrožjim predpisom o zapiranju vrat, ker je nemogoče preprečiti potujočemu občinstvu, da ne bi samovoljno odpiralo vrata. Italija in Madžarska kot sosedni državi sta uvedli, da se odpirajo vrata na znotraj in kolikor še niso pri vseh vozovih tega vpeljali, je zlasti Italija uvedla nov način mehaničnega zapiranja vrat, ki onemogoča, da bi bila vrata le na videz zaprtia in bi se dala sama od sebe odpreti pri raznih sunkih. Potrebno bi bilo, da bi tudi naša uprava čim prej pristopila k izmenjavi vrat, kar bi povečalo varnost občinstva in zelo zmanjšalo kazni.

Kasarne so še vedno eno neurejenih vprašanj. Za kurjavo ni zadost prekrbljeno, ker se dostavlja slabše vrste premog in še ta v premajhini izmeri. Poleg tega ni preskrbljeno za čisto perilo in zadostno število sob ter postelj, tako da v pretežni večini kasarni ni govora o rednem počitku vlakosprenega osobja. Za zgled naštejemo par primerov: V kasarni Zagreb-Sava za tovorne skupine ni na razpolago perila. Skupno je na razpolago 11 rezervnih stregnih rjuh in se priperi, da so rjuhe po dva in več mesecov neizmenjane na posteljah, črne in umazane, da se vsakemu gnusi, ko je primoran leči nanjo. Kje so tu higijenski predpisi? Sanitetna železnička oblast naj bi se ob prikli prepričala o razmerah v sobi št. 5, katera ni nikoli prosta, ker že čaka skupina, da dotedanji stanovalci zapuste postelje in jim naredijo prostor za počitek. V kasarni v postajnem poslopu je zopet zelo slab štedilnik. V kasarni v baraki v Zagreb-Sava je spredaj cela delavnica za popravila voz in ni nikoli miru. Kje naj ima potem osobje počitek. Tudi kasarna za osebne skupine ima prostore, katerih okna so obrnjena na postajo, kjer je veden hrup in premik in o pravem počitku ni govora.

Na Sušaku je kasarna kar cela dvorana, v kateri je nad 20 postelj, po dve postelji ena vrh druge. Pred kasarno se vrši premik dan in noč, poleti je v bližini kopališče, od koder se razlega vik in krik in tam naj se osobje odpocije po naporni službi, da bo zopet sposobno za naporno službo na gorski proggi.

V Velenju in Dravogradu so v kasarni na posteljah še odeje, ki datirajo iz leta 1904 in si lahko vsak sprevodnik predstavlja, kakšne so.

V Slav. Brodu je šef stаницe zabranil v kasarni kuhanje radi »štendnje«, da se ne porabi preveč premoga in si sme osobje jed le pogreti!

Konferenca je na podlagi teh in sličnih konstatacij sklenila: Apelira se na železničko upravo, da poskrbi za vlakosprenmo osobje zopet za take kasarne, kot jih je to osobje že imelo pred 20 leti. Sobe naj imajo največ po 3 do 4 postelje, t. j. za eno skupino, preskrbi naj se zadost premoga za kurjavo, uredi se primerne kuhinje in v vsaki kasarni naj bo na razpolago kopališča, da se lahko osobje umihe.

Za zdavno kasarno naj se porabi del denarja, ki ga je moralno vse železničko osobje skozi tri leta plačevati po Din 5 in Din 10 mesečno za Nabavljalo zadrugo ter se je govorilo, da se bo ta denar porabil za zdavno stanovanjskih hiš potom posebnih zadrug.

Poglavlje zase pa tvorijo kazni. Poročati o tem bi bilo odveč, saj je vsakemu vlakosprenniku dobro znan postopek pri kaznovanju. Kazni so že davno zgubile tako zvani »vzgogni namen«, kar je zelo razvidno iz postopka raznih kontrolnih organov, ki samo iščejo razne nedostatke in nikdar ne povedo, kako bi se moralna služba vršiti, da bi bilo pravilno. S sedanjim načinom kazenskega postopka pa se le preobremenjuje upravno osobje. Za zgled navedemo le en slučaj: Vlakovodja je poabil pri preobilici dela napisati na strojni zapisnik kilometersko razdaljo. Ta razdalja je po voznem redu znana

pač vsaki edinični in bi jo lahko kurilnica vstavila. Ta pa raje napiše dolgo poročilo na mašinski oddelek. Mašinski oddelek, mesto da bi v strojni zapisnik vstavil »8 km«, napiše zopet poročilo na prometni oddelek. Ta pošlje poročilo šefu saobračajne službe, on zopet postoji. Postaja odstopi poročilo uradniku, ki vpokliče vlakovodjo na odgovor. In nato romi ta zadeva zopet isto službeno pot nazaj in napisalo se je par sto besed, zamudilo lepo število ur, mesto, da bi kurilnica sama napisala le dve besedici »8 km«.

Ce kdaj, je danes upravičen sklep konference vlakosprenega osobja, ki je sklenila:

Vlakosprenno osobje, točno upoštevaj vse predpise in le po njih vrši službo!

Konferenca je končno sprejela še zaključke, ki se glase:

Na vse merodajne faktorje v železnički službi naj se apelira, da posveti primerno, pažljivo pripravam za avtomatično spenjanje voz, ki je uvedeno že v več naprednih državah.

Šolski pripomočki in instrukcije naj se izdajajo tudi v slovenskem jeziku, ki je enako službeni jezik in naj bodo se stavljeni tako, da bodo veljali vsaj par let.

Kakor brže in osebne vlake naj tudi vse ostale vlake prevzame vlakosprenno osobje, že popolnoma urejene, pravilno spete z nataknjenimi signalni, ter naj bo dolžnost vlakosprenega osobja le kontrolierati, če je vlak v istini v vseh ozirih pravilno pripravljen za odhod, kakor je to že uvedeno v več drugih državah, kjer še ni uvedeno avtomatično spenjanje voz.

Podložne cokle za prage, ki imajo 15% (promile) vspona, naj se dajo v inventar postajam, kjer se prične in konča proga s tem vsponom, da jih vlakosprenno osobje v teh postajah prevzame in oddaja in ne kakor sedaj, ko se mora za par kilometrov take proge voziti težke železne cokle iz domicilne postaje.

Napis lastne teže naj se pri osebnih vozovih namestijo na steni pod lastninsko številko in to s tako barvo, da bo dobro vidna.

Kurilne cevi imajo v inventarju po zimi vsi službeni vozovi pri vseh vlakih in ne samo pri osebnih in brzih, da si ne bo osobje kvarilo oblike s prenašanjem istih in ker mora že itak zlasti pri tovornih vlakih prenašati zadost stvari.

Vsem brzim in potniškim vlakom naj se dodele **prtližniki**.

V Postojni naj ostane naše osobje za carinske manipulacije, ker je nemogoče, da bi vlakovodja poleg svoje službe vršil še razno delo s carinskimi prijavami in drugimi dokumenti.

Na progi, kjer mora vlakovodja vršiti tudi revizijsko službo, naj se od njega ne zahteva, da bi nosil seboj še torbico.

Ukrene naj se vse, da se upokojenem zopet povrne one vozne ugodnosti, kot jih ima aktivno osobje.

Pisarniške potrebščine naj se podejajo v zadostni izmeri in dobre kvalitete, ali pa naj se osobju izplačuje primerni pavšal.

Delo vlakovodjem naj se olajša na ta način, da bi se vodil **potni list** na isti način kot kontrolni potni list za Generalno direkcijo in da bi se zapisovalo v potni list le zamude. To bo omogočilo vlakovodji, da bo posvetil več pozornosti varnosti prometa. Ako pa železnička uprava hoče, da vlakovodja vpisuje vse vozne podatke pri vsaki postaji, pa naj zopet predstavljajo postajo na potni list, kakor je to že bilo uvedeno pred 25 leti.

Železnička uprava naj zopet sklene zavarovanje vsega vozneg parka in ostalih naprav za slučaj nezgod, da se tako oprosti osobje plačevanja raznih povračil, saj je upravi dobro znano, da noben uslužbenec ne zagreši kake nepravilnosti v službi po lastni krividi (ali so vsaj to zelo redki slučaj), marveč se pretežno večina nezgod povzroči le po nesreči.

V Zagrebu naj se za osobje, ki mora prevzemati tovorne vlake na Rk zopet uvede ponosni obličec v turi poseben vlak, ki bi jih peljal na Rakek.

Na gorenjski proggi naj se ukopi odgovornost vlakovodij za uvoz nasprotnih tovornih vlakov v postaje in naj to odgovornost zopet prevzame prometnik odnosno postajno osobje.

Ukrene naj se vse potrebne korake, da se popravi ostrine, ki jih ima v sebi zakon o državnem promet

INDUSTRIJSKIM ŽELJEZNIČARIMA.

Svakom iole svjesnom industrijskom željezničaru će biti godina 1932. u trajnoj uspomeni. Ne zato što su se postigli moguće kakove uspehe za poboljšanje njihovog položaja, nego zato što je u godini 1932. Savezna Uprava Ujedinjenog Saveza Željezničara Jugoslavije svim silama nastojala, da bi se i na industrijskim prugama primjenjivali zakonski propisi koji određuju regulisanje dužnosti i prava industrijskih željezničara.

I ranije su industrijski željezničari bili organizovani u raznim savezima ali se nije nikada na tom polju toliko radilo koliko je to činila stručna organizacija željezničara. Da nije bilo uspjeha, ne može se reći, da je krivnja od strane saveza, nego je najveća krivnja što industrijski željezničari nisu dovoljno organizovani i zbijeni u svoju stručnu organizaciju. A s druge strane opet je ovim neuspjesima mnogo doprinjela privredna kriza, koja vlada u cijelom privrednom životu.

Savezna uprava je u toj godini svojim agilnim radom dokazala svima mjerodavnim položaj i stanje industrijskih željezničara, te je pored toga uspjela dokazati da se na svima industrijski prugama neprovode odredbe radničko zaštитnog zakonodavstva. Jasno je dokazano jadno stanje ovog osoblja na Anketi, održanoj u Banjoj Luci dne 15. maja 1932. godine, kao i predanim predstavama svima nadležnim. Ali se rešavanju toga po željezničare važnog pitanja još do sada nije pristupilo, neznamo iz kojih razloga.

Industrijske željezničare nesmije ovo pomesti, nego baš učvrstiti u njihovoj borbi za zakonom određena prava. Zato je dužnost sviju željezničara da stupi u organizaciju i vode borbu do konične pobede, koju će samo udruženi i jakom organizacijom moći privesti kraj, te zadobiti prava na bolji život i bolju budućnost. Da je ovo tačno treba da se osvrnemo na proletarijat ostalih zemalja, gdje je položaj radničke klase kud i kamo bolji nego kod nas, te je za slučaj besposlice svaki radnik osiguran za pomoć u besposlici, dok kod nas svega toga nema.

Treba da znamo da ovo nisu njihovi poslodavci dali moguće iz razloga, što su bolji nego naši, nego je to djelo jakog sindikalnog pokreta, kojim su poslodavce prisili na bolje uslove života i brigu u besposlici. Nama se nameće isto, da ćemo samo jakim sindikalnim pokretom zadobiti bolja prava, zato je dužnost svakome svjesnom radniku da stupi u društvo, u kojem će se boriti svi za jednoga a jedan za sve! Samo tim putem postići ćemo bolji život, život koji pripada čovjeku.

Željezničar.

RAD ŽUTIH U DRVARU.

Svim svjesnim radnicima dobro je poznat rad žutih u Drvaru, gdje bi htjeli podići svoju organizaciju te se pri tom radu služe metodima, koje su već isprobali njihovi vodje u Beogradu. Sađa pripremaju »manifestacioni zbor nacionalnih radnika«, na kome će nastupiti

glavni njih vodja g. Stanković iz Beograda te bi do onog vremena na ma koji način htjeli podići svoje redove.

U tom cilju obratili su se samoj Šipadovoj upravi posebnom pretstavkom, u kojoj traže, da bi u buduće preduzeće primalo u službu samo one radnike, koje bi predložili žuti. htjeli postići još nešta više to jest, da bi se reduciralo one, koji nisu kod žutih te jih zamjenilo onima, koje bi žuti predložili.

Svoju pretstavku objavili su u »Rad i Trud«.

Protiv ovakvih mahinacija zauzele su naše organizacije odlučno stav le ispred ORS-a i našeg saveza poslale preduzeću slijedeću pretstavku:

Uprivi Šumsko Industrijskog Preduzeća Dobrljin-Drvar Sarajevo.

»Rad i Trud« organ jugoslovenskih nacionalnih radničkih sindikata, broj 41. od 11. decembra 1932. na 3. stranici u 4. stupu donio je u cijelosti oštampanu predstavku, koju je glavni pododbor JNRS za Vrbasku banovinu iz Drvara, uputio Vama sa molbom, da Vi naredite direktorima, da na njihov predlog primaju radnike, koje im oni predlože, a kod redukcije radnika, da se pošteče njihovi članovi JNRS. Osim toga glavni pododbor JNRS traži da se njegovе intervencije uzimaju u obzir i da budu završene sa uspjehom.

Kod Vas u Vašem preduzeću nije bilo dosada, da se je na predlog ma kakvih radničkih organizacija radnike primalo na posao niti otpuštalо sa posla, niti su članovi bili poštećeni kod redukcije, niti je preduzeće »Šipad« u opšte priznavalo radniku organizaciju ni u kome pogledu.

Stoga i mi kao članovi slobodnih radničkih sindikata Jugoslavije URSSJ, čiji je rad dozvoljen po Kraljevskoj vlasti i nadležnim vlastima, imajući u vidu, da je ogromna većina radnika zaposlenih u Vašem preduzeću kako u Drvaru tako i u drugim mjestima, organizovano u Slobodne Radničke Sindikalne Organizacije Jugoslavije, molimo Vas, da isto tako naredite Vašim potčinjenim Direktorima, da kod primanja radnika primaju radnike na predlog potpisanih Odabora radničkih Organizacija, a kod redukcije radnika, da se poštete članovi i ostalih radničkih organizacija, čije je rad po vlastima dozvoljen. I da se svi odbori Ujedinjenog Radničkog Sindikalnog Saveza Jugoslavije, to jest Slobodnih Radničkih Sindikalnih Organizacija Jugoslavije na području Vašeg preduzeća »Šipad« primaju u intervenciju sa uspjehom, što to do sada nije bio slučaj.

U nadi smo, da ćete izaći našoj želji u susret.

Sa poštovanjem

**Podružnica ORS-a u Drvaru.
Podružnica USŽJ u Drvaru.**

Na ovu pretstavku dobile su naše podružnice od direkcije u Sarajevu slijedeće rešenje:

Na Vašu predstavku od 25. o. m. koju ste nam podneli u zajednici sa tamošnjom podružnicom Saveza Ujedinjenih Željezničara Jugoslavije, čest nam je izvestiti Vas, da sa naše strane nije izdat nikakav nalog direktorima odelenja, da pri prijemu radnika na posao vode računa naročito o onima, koji su članovi Jugoslovenskih nacionalnih radničkih sindikata.

Na protiv direktorima odelenja izdata je

uputa, da se pri prijemu radnika u posao imaju pridržavati samo interesa preduzeća i to na način, da se zaposle u prvom redu oni radnici, koji su sposobni i radnici koji su upućeni jedino na zaradu u preduzeću.

S poštovanjem

Šumsko Industrijsko preduzeće Dobrljin-Drvar A. D.

Ovaj odgovor obavljam na znanje svim željezničarima u Drvaru, da svim snagama porede na dizanju našeg pokreta i da redom svi pristupe u »Ujedinjeni savez željezničara« te se putem organizacije bore za poboljšanje svog položaja.

Dopisi.**ŽELEZNIČARSKA ZBOROVANJA.**

Tekom januarja je obdržal savez već javnih željezničarskih shodov, na katerih je razpravljal v glavnem o položaju delavstva in o načrtu novega delavskega pravilnika. Poleg tega pa se je vršila tudi dobro obiskana konferenca vlakosprennega osobja, o kateri poročamo obširno na drugem mestu. Obisk na vseh željezničarskih shodov jasno dokazuje, da so se začeli željezničari v zadnjem trenutku zavedati potrebe organizacije in da so uvideli, da so brez organizacije prepuščeni samemu sebi in da jih čaka le poslabšanje položaja. Iz shodov priobčimo kratka poročila:

Maribor:

Brez vsakih reklamnih pozivov so minulo nedeljo željezničari delavci v Mariboru do zadnjega kotička napolnili Gambrinovo dvorano, kjer se je vršil shod Ujedinjenega saveza željezničarjev Jugoslavije.

Zborovanje je otvoril in vodil s. Brenčič, ki je uvodoma v kratkih obrisih obrazložil obupno stanje željezničarskih delavcev. Radi nesmiselnega štendenja najbolj trpijo željezničari delavci, zaposleni v delavnicah, kurilnicah in na progah. Njih plače že dolgo ne dosegajo več eksistensnega minimuma, radi česar preti neštetim družinam beda in lakota, česar posledica bo predvsem nazadovanje producije in povečanje nezadovoljstva med željezničarskimi uslužbeni.

Referent ispred centrale je na to poročal o raznih intervencijah, ki jih je savez izvršil radi sprememb delavskega pravilnika, izplačila delavske diferenčne brezplačne dopustov ter zboljšanja položaja progovnega delavstva, za tem pa je ostro nastopil proti vlogi, ki so jo igrali nekateri zvezarji po progih hvaleč načrte novega delavskega pravilnika, katerega pa so skrbno skrivali pred onimi, ki bi morali o delavskem pravilniku v prvi vrsti razpravljati, to je pred delavstvom.

Za tem je podal izčrpno poročilo o novem načrtu delavskega pravilnika in Ministarstvu saobraćaja ter je pozval vse delavstvo, da se sedaj v zadnji urici, ko se gre za odločilne ukrepe, oklene one organizacije, ki je vedno zastopala interese delavcev in da se potom Ujedinjenega saveza željezničarjev bori za

odpravo krivic in za zboljšanje svojega položaja.

Po referatu se je priglasilo k besedi več sodrugov, na kar je bil soglasno sprejet sledeći zaključek:

Željezničari delavci in profesionisti iz mariborskih edinic sprejemajo za svoje zaključke delavske konference v Ljubljani ter zahtevajo, da se načrt delavskega pravilnika spremeni po protipredlogih, ki jih je stavlil Ujedinjeni savez željezničarjev, v nasprotnem slučaju pa odklanjajo načrt pravilnika kot nesprejemljiv, ker prima delavstvu samo poslabšanje sedanjega položaja.

Dobro uspeli shod je zaključil predsednik s pozivom na delo za organizacijo, ker le strnjeni v enotno fronto bomo mogli zabraniti val redukcij ter pridobiti ugrabljene pravice nazaj.

Pragersko.

V nedeljo dne 15. januarja se je vršil na Pragerskem javni željezničarski shod, katerega se je udeležilo nad 50 željezničarjev iz Pragerskega, kar jasno dokazuje, da hočejo željezničari sedaj prevzeti svojo usodo v svoje roke ter se energično boriti proti vedno novim reductcijam.

Zborovalci so odklonili one določbe novega načrta pravilnika, ki pomenijo za delavstvo novo poslabšanje ter so točno orisali bedni položaj zlasti pravilnih delavcev, ki so sedaj v najhujši zimi obsojeni na glad in bedo.

Posebno so na shodu postavili zahtevo, da se mora v novem budžetu odobriti tolik kredit, da bo zadoščal za redno zaposlitev vsega delavstva, da se končno ukinejo brezplačni dopusti.

S tem shodom je podružnica Pragersko ponovno pokazala, da spada med najbolj čvrste podružnice, kjer se željezničari ne ločijo in ne prepirajo med seboj po kategorijah ter zlatih in srebrnih našivih marveč stoji prijateljsko ramo ob rami strojvodja in vlakovodja poleg progovnega delavca in ostalega osobja. Ta enotnost naj bi bila za zgled vsem ostalim podružnicam in vsem željezničarem, da uvidijo, da je v savezu mesto za borbo prav za vse željezničarje brez razlike kategorij.

Zalog.

Naša podružnica je za dne 11. t. m. sklicalna javno zborovanje željezničarjev. Da se željezničari, posebno delavstvo progovne sekcije nahaja na robu propaganda, je pokazalo s svojo številno udeležbo. Potreba po skupnosti in organizaciji je posebno pri nas progovnih delavcih neobhodno potrebna. Da časi, v katerih sedaj živimo, ne izpreminjajo samo ljudi po obličju, pač pa tudi na njih duševno razpoloženje uplivajo, to je pokazalo zborovanje.

Delavstvo, ki v sedanjem obupnem položaju išče izhoda, je razvidelo, da ako se ne organizira in s tem ne strne svojih vrst, mu nadaljni obstoj ni več mogoč.

Ko nam je referent centrale razložil položaj, ki nas čaka z uveljavljenjem novega delav. pravilnika, smo vsi spreviedeli, da naš položaj se s tem toli hvali-

»Dobro jutro! Podjetnik je sedel z ženo in otroci pri zajtrku. Bela kava je dišala prijetno, sirovo maslo se je mazalo na kruh. Prijetno in lepo je bilo pri pogrenjeni mlizi.

Podjetnik je vgriznil v kruh in rekel: »Bog daj! Kaj pa bi radi?« »O, dobro besedo,« je rekla Kriza. »Kako se pa pišete?« »Kriza,« se je priklonila Kriza. »Oho, Kriza?« »Da, Kriza!«

»Kaj pa želite?... Prosim, sedite!« »Hvala. Rada stojim,« je rekla Kriza. »Rada stojite?... Hm!... In mislite, da se bova pogovorila?«

»Muslim?... Ne. Prepričana sem. Saj sva se še vedno pogovorila, ko sem prišla.« »V mojo škodo,« je zamrmljal podjetnik.

»Eh,« se je nasmehnila Kriza. »Vtaknili ste tisto škodo kakor šopek za klobuk in rodila vam je odstotke.«

In sta še govorila. Ko sta končala, je bil obraz podjetnika resen, a v očeh je bila zadovoljnost.

V delavnici so delavci delali, da so jim bili obraz potni in zaripli, mišice na rokah kakor kladiva in roke trde kot jeklo.

»Hudiča,« je reklo nekdo izmed njih. »Križ me boli, a k zdravniku nimam časa iti. Zgubim tako dve uri. In plača bo tudi za toliko manjša.«

Drugi so molčali, samo eden je pljunil pod stroj.

»Preveč delamo...«

»Če pa nas priganjajo,« je bil odgovor. »Naj plača več, da se človek vsaj lahko bolje najde!«

»Zahtevajmo!«

Za hip so stroji obstali in vsi so se spogledali.

»Zahtevajmo. Zdaj je konjunktura in morda dosežemo!«

V vseh je bilo odobravanie in stroji so zopet zabrneli.

»Možje...«

Stroji so se ustavili, oči vseh so se obrnile v podjetnika.

»Nerad sem vas ustavil,« je reklo. »Alla sila me je prisilila. Konjunktura je padla. Kriza se je pojavila. Že dalj časa se potika okrog, sedaj pa je prišla tudi k meni.«

»Vam ni sile,« je reklo nekdo izmed delavcev. »Vi jo zmorate.«

»Da,« je reklo podjetnik. »Zmorem jo, a sam sem preslab. Vi mi boste pomagali.«

Vsi so pogledali.

»Kako?«

»E, razmisliš bom in vam sporočil,« je reklo in odšel.

Kemična tovarna je reducirala delavce že pred enim mesecem. Vsled krize, je bilo rečeno. Dela ni, denaria nil! Sedaj pa je ustavila obrat. Vsled krize.

Tudi izdelovalnica škatelj za kavo, cikorijo, poper itd. je reducirala obrat. Kriza!

Brezposelnost je naraščala. Razne akcije so se predlagale. Mildari so se pobirali. Vse se je lotevalo reševanje brezposelnosti in krize. Osnovala se je pomočna akcija. Iz bogatih kupov premoženja se je odlučil tuamtak kakšen drobec, ki je nosil veliko vizitko in z velikimi črkami zapis

sanim pravilnikom ne bo izboljšal, pač pa v več stvareh še poslabšal.

Razvideli smo da vse žrtve, ki smo jih delavci prinesli na žrtvenik narodnega blagostanja, niso pripomogle, da bi se nam dalo zato zadoščenje v obliki zagarantriranega eksistenčnega minimuma. Dolgo let je bilo treba da je prišlo med železničarji do spoznanja, da so se se nam oči odprle in da smo spregledali kdo je naš zaščitnik, kje nam je место.

V osnutku delavskega pravilnika smo videli nova poslabšanja, nova kršenja naših izdecimiranih pravic. Zato odločno obsojamo lažprerroke, ki so in nam še zatrjujejo da nam se bo z uveljavljenjem istega položaj mnogo izboljšal. Sedanji osnutek del. pravilnika kaže, da se bo naš položaj v marsičem še poslabšal, za to odklanjam vsako poslabšanje, in v tem pravcu so se sprejeli predlogi in zahteve Celjske konference. Borili se bomo vsi včlanjeni v savezu in zavračali vsako demagoško zavajanje delavstva od ljudi, ki se na ta način povznejo na boljše položaje, ko delavstvo moralno in fizično propada.

Ko nam je referent centrale opisal in pojasnil posamezne točke protipredlogov, ki jih je naš savez stavljal na razna vodilna mesta in nam iste razložil in nam upiral pota in borba, katero bo savez v bodoče vodil brez ozira na levo ali desno pač pa z jasnim ciljem za dobrobit železničarjev, so bila nanj stavljena še nekatera informacijska vprašanja, na kar je sodrug predsednik zaključil lepo uspelo zborovanje z pozivom naj gredo na delo za ojačanje naših vrst v svobodni strokovni organizaciji USŽJ.

Zborovanje je pokazalo potrebo po sličnih prireditvah in potom katerih bo članstvo dobilo več solidarnosti in samozavesti kar se mu bo tudi v obliki prošenj in zahtev povoljnnejše vračalo.

Na nas je pa sodrugi, da ne ostane samo naša zahteva pobožna želja, pač pa da gremo na delo — na delo za uveljavljenje naših zahtev naših pravic, za našo boljšo bodočnost, katero bomo pa edino dosegli s svojo močno strokovno organizacijo združeni v USŽJ, kateri nam bodi voditelj in zaščitnik v borbi za življenjski obstanek, v borbi za kruh. Zato delavci sotrpni vti v organizacijo USŽJ.

MODERNA PRAKSA V OKOLICI PROGOVNE SEKCIJE PTUJ.

Ce pogledamo malo okrog sebe vidiemo, da je prebivalstvo razdeljeno v dva tabora: na eni strani še vedno vrla veselje in zabave ter dobro življenje, na drugi strani pa nepopisna revščina, tanjanje in beda.

V to drugo kategorijo ljudi spadajo zlasti progovni delavci, ki žive v tako bednem položaju, da jim marsikdo ne verjame, ko pripovedujejo o svoji ogromni revščini ter so prisiljeni beratci. Ce opazujemo pogovore med železničarji, ni drugega slišati kot o re-

dukciyah, kršenju pravic in izdajanju novih ostrih predpisov. Poleg tega še uvedba raznih visokih članarin in novih davkov tako, da so se prejemki znizali za več kot dve tretjini, napram letu 1925. Za novo leto pa smo dobili še novo obvestilo, da ne sme noben progovni delavec delati več kakor 18 dni v mesecu januarju.

Kaj naj počne delavec — družinski oče — ce prinese domov prvega le par kovačev, ko je vse ostalo moral pustiti za živila. S čim naj obleče družino, s čim naj pokrije izdatke za šolanje otrok. Zelo so prizadeti tudi oni delavci, ki so celo življenje garali in stradali ter si zgradili borno kočo, na katero so ostali dolžni. Kako naj plačuje obroke, ki ne zaslubi niti za borno prehrano. Kako naj gleda na preskrbo svoje družine, ko je v vednem strahu, kdaj mu bo zapel bohen in bo moral iti z družino na cesto. Ni zadosti, da je položaj delavstva na železnicu tak slab, k temu pridejo še vedno nove prošnje za rajrazličnejše prispevke, da naj prispevamo za uboge vdove, katerim je umrl mož, ki še ni imel pravice na penzijo. Mesto, da bi uprava poskrbel za tako vdovo, je ona navezana na prispevke nas, ki zaslужimo po Din 300 do 400 na mesec.

Zalostno je še tudi dejstvo, da oni, ki imajo danes po štiri, pet in tudi 6 krat večjo plačo kot mi delavci, nočejo uvideti našega težkega položaja, ter nas priganjajo pri delu, da moramo izvršiti več danes, ko smo že popolnoma onemogli, kakor smo izvršili v onih časih, ko je progovni delavec še zaslужil po Din 1000 in več na mesec. Zadnji čas je, da tudi ti spregledajo in uvidijo v nas sočloveka, ki hoče enako poštenu živeti in poštenu preziveti svojo družino ter vzgojiti otroke in da nam priskočijo na pomoč.

Vsem delavcem pa klicemo kot novoletno vočilo, da jim želimo boljši položaj, ki pa si ga bodo pridobili le potom zavednosti. Ne dajte se loviti na tuje limanice, ne zatajite samega sebe in svojega stanu, marveč bodite složni in zavedni. Vsi za enega in eden za vse delajmo združeno in na ta način si bomo priborili srečnejšo bodočnost.

Cestni železničarji.

V četrtek dne 26. januarja so se vrile pri ljubljanski cestni železnici volitve, pri katerih je nastopil naš savez in pa lista Narodne strokovne zveze, ter je dobila vsaka lista po 3 zaupnike. Od naših sodrov so izvoljeni za zaupnike Cei, Juhant in Mehle, za namestnike pa Rodman, Novak in Avsec.

Iz liste Narodno strokovne zveze pa so izvoljeni za zaupnike popolnoma nove moći, ki doslej kot zaupniki še niso poslovali in tudi niso še ravno izvezbani v organizacijskem delu, ker so v službi komaj, odkar je iztekel nova cestna železničnica.

Naši sodrugi bodo kot doslej ener-

gično zastopali interese vsega osobja ter se borili za zboljšanje položaja cestnih železničarjev.

Te volitve so se vrile po krvidi naših nasprotnikov v znamenu »mladih« in »starih«, ker so naši nasprotniki, poučeni po neuspehih v preteklem letu videli, da pozivanje na razne vplivne gospode ne vleče, postavili kot parolo, da morajo vti mladi, katerih je pretežna večina pri cestni železnični, nastopiti pri volitvah skupno, da bodo tako dosegli začasno stalnost, dekrete in slično.

Kot izkušeni delavci v organizaciji dobro vemo, da je taka razcepjenost delodajalcu le ljuba, ker bo vedno lahko izigraval interes enih proti interesom drugih in smatramo zato za svojo dolžnost, da opozorimo na pretečo nevarnost vse cestne železničarje in jim ponovno klicemo: le v enotnosti je mogče doseči boljši položaj! Cestni železničar — star ali mlad — se mora skupno boriti za svoje pravice!

POKRET ŽELJEZNIČARA NA STRANI Holandija.

U oktobru 1932. snijena je holandskim železničarima plača za 5%. U januarju o. g. imala je opet uslijediti redukcija za 5½, nu železničarska organizacija se tome odlučno usprotivila. Uslijed jakog otpora organizovanih železničara ponovno snijenje plača zaučavljeno je kod 3%, a osim toga že-

Gradbeno podjetje ING. JOS. DĚDEK

Ljubljana, Žibertova 7/I. nadstr.
Telefon 22-37

Se priporoča za projektiranje
in izvršitev vseh vrst stavb
po najnovejših principih.

Priporoča se železničarjem

Franc Hudnik

Fotograf — Ljubljana VII.

Celovška cesta 43

Slike za legitimacije izvršuje
hitro in poceni.

ZOBNI ATELJE DENTIST BEVC JOŽKO

LJUBLJANA, Gospodarska 4,
tel. 5296
ordinira od 9-11, 12-14
podgovorov tudi izven teh ur, ob sobotah
se ordinira le do 4

(V hiši kjer je lekarna Kuralt)

Podjetnik si je pogladil brado in se zamislil. Pa je rekel:

»Res, težko mi je... Ali tudi vas ne morem gledati takšne. Kako bi to naredili?«

Zopet se je zamislil. V mislih je računal. Delavcem pa je upanje zažarelo v očeh.

Nato je rekel podjetnik:

»Žrtvujem, kar morem. Lahko prideš delat, ali plačati ne morem. Denarja ni, banke ne izplačujejo. Pač pa vam dam hranino zastonj.«

Težko je bilo delavcem.

»Vsaj nekoliko boste plačali?«

Podjetniku so se zasvetile oči, ali zakril jih je in rekel:

»Rad bi, ali saj sem rekel. Banke ne dajo kredita. Vzemite raje nekaj, kakor nič! Hranino. Ko se razmere izboljšajo, bom to upošteval.«

In zgodilo se je, da so sprejeli to ponudbo.

V tistem kraju, kjer se je zgodila ta zgodba, je bila strokovna organizacija slaba.

Delavci niso razumeli, da je njih rešitev in zboljšanje njihovega položaja v delavcih samih in so z upanjem v sreči poslušali na sestanku bodreče besede podjetnika, ki je govoril:

»Potrpeti je treba. Potrpljenje železna vrata prebije. Krizo, ki nas je zadeba, bomo premagali, samo žrtvovati se je treba. Pomozno akcijo podpiramo ml podjetniki z vsemi svojimi močmi. Pokazati hočemo s tem delavstvu, da tisto obrekovanje razgra-

ljeznička društva su se obvezala podmirivati i jedan dio prinosa za osiguranje u bolesti.

Argentinija.

Vlasnici železnic zaključili su sniziti plaće železničara za oko 8%. Železničarska organizacija na sniženje nije pristala in uspela je, da spor dodje pred sud za izravnjanje. Kako ni tu nije postignut sporazum, cijeli spor prenešen je na predsednika republike, koji još nije izrekao svoje odluke. Odlukom se odgovlači radi toga, jer su železničari zaprijetili štrajkom, a vlad je stato da štrajk izbjegne, buduci da bi inače stradao izvoz žita, ki je sada u jeku.

Njemačka.

Ironije vrijedan jest postupak generalnog direktora njemačkih železnic g. Dorpmülera. On je delegat na međunarodnu konferenciju u Ženevi i zalaže se za uvodjenje 40satne radne nedelje, dočim kod sebe u Njemačkoj dopušta, da železničari, kojima je on glavni upravnik, rade po 60 i više sati tjedno. Zaista je to postupak Janusa sa dvila.

ALI STE ŽE NAROČNIK »SVOBODE«?

Morda še ne veste, da že peto leto izdaja »Svoboda«, mesečna revija za delavsko kulturo in marksizem.

Vsak njen letnik obsega čez 400 strani in vsebuje poljudno pisane razprave o delavskem gibaju, o duhovnih smereh sedanjosti, o narodnem gospodarstvu, o vseh aktualnih socialnih, kulturnih in političnih vprašanjih.

Razen tega ima tudi bogato leposlovno vsebino. Lani je poleg kratkih črtic, novel in pesmi priobčila socialni roman sedanje dobe, roman brezposelnih »Od treh milijonov trije«, izpod peresa enega najboljših nemških pripovednikov, Leonharda Franka. V tekčem letniku bo pa izšel najboljši socialno-pustolovski roman »Zaklad Sierre Madre«, ki se godi v Mehiki. Spisal ga je B. Traven, o katerem pravi svetovna kritika, da je eden najboljših pripovedovalcev, čigar vsako novo delo se nestreno pričakuje. Ta roman v originalni nemški izdaji stane 80 Din, v »Svobodi« pa samo 36 Din. Toliko znaša namreč letna naročnina »Svobode«. Poleg tega romana boste pa za ta denar dobili še polno drugega zanimivega čtiva.

Naši pregledi Vas bodo stalno informirali in Vam razložili vse pomembne dogodke doma in po svetu.

Prepričani smo, da boste postali zvest naročnik »Svobode«, čim jo spoznate, in da boste vsak mesec vedno nestrpneje pričakovati novo številko.

Letna naročnina znača 36 Din, polletna 18 Din, tromesečna 10 Din.

»Svoboda« je torej izmed vseh slovenskih revij najcenejša, po vsebini pa najboljša, najprestrežna.

Naslov: Uprava »Svobode«, Ljubljana, pošt. predel 290.

Družnost!

Konzorcij »Svobode«.

jačev, tisti, ki pravijo, da so organizirani, ne drži. Mi nismo proti delavstvu, mi smo zani. Sedaj v tej krizi sem pripravljen dati svojo ljudsko kuhinjo na razpolago za kolisi brezposelnim. Samo stroški se naš krijejo.

In vi, cenjeni zborovalci, delavci, ki ste tukaj, vi boste prvi, ki boste z menom otvorili takšno kuhinjo. Še pozneje časi bodo govorili, da smo ljudstvu nekaj dalj. Nagovoril sem že tudi druge gospode. V imenu socialnega čuta so mi oblubili, da se bodo zavzeli za to pomočno akcijo in skupaj bomo ustvarjali čudež.

Ploskali zo zbrani govoru podjetnika. Samo tam v kotu so se spogledali trije in eden je pripomnil:

»Pomožna akcija rodi tudi podjetnikom svoje obresti... Kriza jim je dobrodošlo sredstvo, da vrše svojo ljubezen do bližnjega...«

V delavci podjetnika, ki se mu je ljudska kuhinja razširila na vse prostore, je delala večina delavcev za hrano. Bolje nekaj kakor nič, je bilo geslo... Vse to v imenu socialnega čuta...

Delavski časopis pa je zapisal o tem kratko poročilo in pristavljal:

»Neorganiziranost rodi dandasne projekte posledice. Organizirani kapitalizem se je odresel krize, da je vsa zletela na neorganizirano delavstvo in z njim muči tudi organizirane... Kje ste, ljudje, da se ne zavedate, da ste ljudje?...«