

Štev. 15. Leto 4.
Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrtletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravnništvo:
Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Delav.
zbornice), kamor naj se tudi pošiljajo rukopisi.

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

Što će nam organizacija?

Okolnost, da u našoj zemlji od 70 hiljada željezničara biva u našem Savezu organizovano svega oko šest hiljada, bjelodano nam dokazuje, da si velika većina nije svjesna, koje sve koristi organizacija pruža. I zaista nije. Kod i najmanjeg spoznanja, što nam sve organizacije i međusobna složenost može da pruži, nitko nebi oklijevao, hoće li u organizaciju ili neće. Samo veliko nepoznavanje koristi, koje organizovanost pruža, može da bude uzrokom, da više od 60 hiljada željezničara stoje organizaciji ob strani.

Cinili bi krivo, ako bi tim brojnim našim neorganizovanim drugovima upisali u grijehe, što stoje po strani i tako — ni sami neznajući — postaju indirektan uzročnik mnogih nevolja, koje teško pogadjaju sve nas. Za steći shvaćanje o vrijednosti i korisnosti međusobne moralne i materijalne povezanosti i organizovanosti potrebno je izvjesno vrijeme, a pored toga i izvjesna iskustva. Najveći broj će tek onda u organizaciju, kad će na svojoj koži osjetiti štetu od neorganizovanosti.

Zašto toliki broj željezničara ne pridaje potrebne važnosti organizaciji? Odgovor nije težak. Velika većina naših željezničara, imenovanog, pomoćnog i radničkog osoblja, stupila je u željezničku službu iza rata. Dakle, može se reći, još uvijek ne pretstavlja ni prvu željezničarsku generaciju, t. j. još nisu željezničari u potpunom smislu riječi. Pored toga, posleratno partizanstvo i korupcionizam omogućili su, da su se u željezničkoj službi u velikom broju našli i takovi, kojih je bio zadatak sasna drugi, a ne da budu požrtvovni željezničari. Velik broj željezničara došao je u službu sa sela, ili pako iz svršenih zanata i škola, ali još uvijek sa čvrstim korjenom u selu: u pogledu uzajamnosti i društvenosti njihova je ideologija ideologija seljaka-posjednika, ideologija zasebnog individualnog gospodarstva. Težnja za očuvanjem individualne materijalne osnovice — vlasništva kućice i nešto još grunčica — čini ih u životu i u društvenom kretanju sebičnima.

Ma da nesustavno ekonomski i materijalno propadaju, u njima su do maksimuma razvijene težnje, da to što propada — nešto kućice i kućista — održe čim dulje na životu. Ova težnja za očuvanjem privatnog vlasništva čini ih nepristupačnima osjećajima zajedničkih interesa, ali zato u toliko prije sklonima, da ličnim dodvoravanjem, partizanstvom, ulagivanjem i štreberstvom krće sebi put. Članstvo u raznim nacionalističko-kapitalističkim strankama, pa članstvo u društvima »četnika«, nacionalnih udruženja i posebnih kategorijskih organizacija nije ništa drugo, već samo naročita vrst dodvoravanja i ulagivanja. Uz ove žalosne manifestacije ličnih osjećaja i vriednosti u odnosu prema ostalim ko-

legama i supatnicima, počinje u zadnje vrijeme izbijati i denuncijantstvo iz istih pobuda. Žuta udruženja su najružniji primjer za to. Od nekoga vremena ne prestaju nas prikazivati komunistima i antidržavnim elementima. Pa i pojedinci toj gadosti podliježu: u zagrebačkoj željezničkoj radionici vrše se svaki dan hapšenja i pretresi na osnovu dostava, koje neki opskurni tipovi vrše.

Medjutim, kapitalistički poredak kroči sebi put i gazi nas neodoljivom težinom najtežeg mlinskog kamena. On čini, da selo siromaši i propada, on je taj, koji je od velikog broja naših željezničara već stvorio čiste proletare — beskućnike — i on je taj, koji podgrizava još ono kuće i kućista. To se ničim, pa ni najnižim sredstvima spriječiti neda. Ovo siromašenje i materijalno propadanje dovodi sve više do ovisnosti od onih uslova rada, koje nam željeznica pruža. Sve se jače i teže osjećaju malena plaća, duga i naporna služba, slaba obezbjeđenost za slučaj bolesti i nesreće, grub postupak itd. Sa sve jačim osjećajem fakta počinje se buditi i težnja, da se teško stanje popravi. Kod budjenja te težnja nailazi i svijest o tome, na koji način se položaj može popraviti. Bez muke svatko sada brzo uvidja, da je sam slab i nemoguć, da kao pojedinac upravo ništa ne znači i da si sam ništa popraviti ne može. I tu čujemo, kako govore: »Da smo složni i organizirani, sve bi dobro bilo! Ono što tražimo, ako smo složni i čvrsti, moramo da dobijemo.« Doduše, to još uvijek nije potpuno uvjerenje u nužnost solidarnosti i organizovanosti, ali, može se reći, znači već pol puta do toga.

Organizacija nam je naše jedino i zadnje utočište. Pošto smo postali siromaci-beskućnici, pošto više nitko ne drži do nas ništa i svatko nas smatra samo objektom za izrabljivanje, jedina, koja nam može povratiti ugled i obezbijediti egzistenciju, je međusobna solidarnost, koja dolazi do izražaja u našoj organizaciji. Ono što više ne može pojedinac, ono što nas ne može nekolicina, to možemo svi, ako smo svjesni i čvrsto povezani. Ako svi nabegnemo radom za veću plaću, za bolji Zakon, za bolji radnički Pravilnik i za bolje sporedne prilagodljivosti, zar ih nećemo izvojevati? Hoćemo! Ako svi poradimo za bolje penzije, za bolje osiguranje za slučaj bolesti i nesreće, zar ih nećemo dobiti? Hoćemo!

Evo, u tome je smisao organizacije. To je odgovor na pitanje, što će nam organizacija! Ona nam treba vrlo, vrlo mnogo, potrebna nam je svakog dana i časa, bez nje nam je živima ginuti. Radi toga svi mi, koji smo o korisnostima organizacije na čisto, pregnimo na živi rad i o toj koristi poučimo sve one, koji još stoje po strani. Dokažimo im, da je i njima spas samo u organizaciji!

Vozopisci hoćemo izjednačanje!

Kategorija vozopisec se nikjer ne omenja, vozopisci sami molče in vsled tega so zlasti v ljubljanski direkciji padli na najnižje mesto.

Ze po zakonu so uvrščeni med neekskutivno osobie, prikrajšani so že po pravilniku o postranskih prejemkih, že itak male postranske prejemke pa jim še reducira ljubljanska direkcija.

Ujedinjeni savez je sedaj zbral gradivo o položaju vozopisecv pri nas

in v zagrebski direkciji ter ugotovil velike razlike. V delu so vozopisci v ljubljanski direkciji dosti bolj vpreženi, v prejemkih pa zelo prikrajšani. Žal radi premalo prostora ne moremo popisati dela v posameznih postajah in se moramo omejiti le na prejemke.

V Zagrebu dobe vsi vozopisci (nastavljeni in delavci) kilometražo za vseh 12 ur, torej toliko, kakor premikači ali kretniki. V ljubljanski

direkciji pa dobi kilometražo le nastavljeni vozopisec in sicer le polovično, vozopisci-delavci pa dobe le nočno doklado.

Da se prejemki vozopisecv enkrat izenačijo, je USŽJ poslal na direkcijo vlogo sledeče vsebine:

Direkcija državnih železnic, saobračajno-komercijelno odeljenje — Ljubljana.

Spoštovani gospod načelnik!

Podpisanemu Savezu je čast obrniti se do Vas, gospod načelnik, s predstavko radi ureditve postranskih prejemkov vozopisecv v ljubljanski direkciji in njih izenačenja s prejemki vozopisecv v zagrebski direkciji.

Po podatkih, ki smo jih prejeli iz postaja Maribor, Ljubljana, Zidani most, Celje vrše vozopisci na vseh teh postajah službo v turnusu 12/24, edino v Ljubljani jih je pet, ki vrše le dnevno službo po osem ur in v Celju pa vrše službo prvi dan dnevno od 7. ure zjutraj do 7. ure zvečer, drugi dan dopolne 4 ure rezervno službo in na to isto noč 12 ur nočno službo.

V splošnem vozopisci nimajo v ljubljanski direkciji tudi v dispozicijskih postajah prostih dni in poleg tega dobe le nastavljeni kilometražo in še ti samo polovično, to je za 6 ur dela, nenastavljeni, ki vrše isto službo, pa dobe samo nočne doklade. Poleg tega so vozopisci tudi po zakonu samem prizadeti, ker niso uvrščeni med eksekutivno osobie in jim tako odpade 20% doklada.

V Zagrebu pa n. pr. na kolodvoru Sava vrše vozopisci enako službo v turnusu

12/24, dobe pa vsi brez razlike, ali so nastavljeni ali delavci, celo kilometražo in sicer za nočno turo za 11 ur, za dnevno turo pa za 12 ur.

Gotovo je delo vozopisecv v Zidanem mostu, Mariboru, Ljubljani, Rakeku i. t. d. enako naporno kot v Zagrebu in velja za območje vseh direkcij enaki predpisi v sporednih prilagodljivostih ter vsled tega prosimo, gospod načelnik, da odredite, da se začne tudi vsem vozopiscem v ljubljanski direkciji izplačevati cela kilometražo. Da so faktično ves čas zaposleni, navajamo v dokaz par podatkov:

V Zidanem mostu morajo popisati v 24 urah nad 70 vlakov iz vseh treh strani in poleg tega morajo hoditi redno popisavati vlake iz tovrnega kolodvora ven na prago, zlasti proti Hrvatskem, ker je tovrni kolodvor vedno poln. Z delom so preobloženi zlasti v Zidanem mostu, kjer je nujno potrebno povišanje staleža vozopisecv.

V Mariboru pride v 12 urah za popisati iz juga 27 rednih in iz severa 10 rednih vlakov z vsemi prehodi in odhodnih vlakov na jug 30 in na sever 13.

Ker je ostalo delo vozopisecv direkciji dobro poznano, ga tu ne bomo navajali in tudi ne podčrtavali važnosti njihove službe. Upamo, da bo direkcija ukrenila vse korake, da se vozopiscem v ljubljanski direkciji prizna kilometražo v isti izmeri, kot se izplačuje v zagrebski direkciji.

V eni prihodnjih številkih bomo prinesli natančnejši opis dela vozopisecv, da s tem podpremo našo zahtevo, da se vozopisce uvrsti med eksekutivne uslužbenice.

Novi železniški minister.

Dosedanji železniški minister dr. A. Korošec je bil s kraljevim ukazom razrešen funkcije železniškega ministra in je prevzel resor za šume in rude. Za železniškega ministra pa je bil imenovan Lazar Radivojević.

Novi železniški minister je imel doslej ministristvo za šume in rude ter je znan po tem, da je energično nastopil proti najvišjim funkcionarjem v generalni direkciji radi korupcij. Enako je koncem julija še sklical anketo za novi rudarski zakon, dočim smo mi od dosedanjih železniških ministrov zastoni zahtevali sklicanje ankete za delavski pravilnik.

Naš savez se je takoj obrnil do novega železniškega ministra z obširno predstavko, da čimpreje skliče anketo za delavski pravilnik, da se ta pravilnik najhitreje uzakoni in da se delavcem izplačajo dolgujoče difference iz leta 1923. Nadalje smo predložili predloge radi izmenjave uredbe o bolniški blagajni in po konferencah bomo potom posebne deputacije predložili še predloge za izmenjavo zakona o drž. prometnem osobju, pravilnika sporednih prilagodljivosti, voznih pogodnostih in službene obleke.

Saziv oblasne konferencije.

Centrala Ujedinjenog saveza željezničara saziva

oblasnu konferenciju

Oblasnog sekretarijata Sarajevo, koja će se održavati u nedelju dne 25. augusta 1929 u 9 sati prije podne u prostorijama sekretarijata Sarajevo u Radničkom domu.

Dnevni red:

1. Izvještaj dosadašnje uprave:
 - a) predsjednika,
 - b) sekretara,
 - c) blagajničara i kontrole.
2. Izvještaj central. delegata o položaju željezničara i radu saveza.
3. Biranje nove uprave.
4. Samostalni prijedlozi.

Svaka podružnica (na teritoriji sarajevske željezničke direkcije) ima pravo poslati na konferenciju svoje delegate i to do 100 članova po jednog delegata, na svakih daljnjih 100 članova opet po jednog delegata. Konferenciji mogu prisustvovati osim delegata i ostali članovi saveza i podružnica.

Tačnije upute pošaljemo svim podružnicama pismeno.

Centralna uprava U. S. Ž. J.

Železničari — udeležite se shodov.

V zadnji številki smo v uvedniku razložili naše stališče in stališče delavstva k nameram gospodarskih krogov po »reviziji socijalne zakonodaje«.

Sedaj je v izdelavi nov »radarski zakon«, »obrotni zakon«, ministristvo socijalne politike pa se peča za izdelavo novih zakonov o zavarovanju in o zaščiti delavcev.

V teh časih, ko se zopet odločuje o usodi delavstva, ne smemo stati mirno ob strani in čakati, kaj bodo za nas naredili drugi, ampak moramo odločno in možato povedati naše zahteve, zastopati naše interese ter zahtevati spopolnitev in izboljšanje že obstoječe socijalne zakonodaje.

Strokovna komisija sklicuje v to svrhu javne delavske shode, ki se vrše v:

Ljubljani 18. avgusta ob 9. uri dopoldne v dvorani Delav. zbornice.

Kranju 1. septembra ob 10. uri dopoldne v Narodnem domu.

Celju 1. septembra ob 9. uri dopoldne v Delavski zbornici.

Konferencija radioničkov osoblja.

U nedelju dne 8. septembra sastati će se u Zagrebu konferencija delegata radioničkov osoblja. Delegati svih radionica doći će, da na toj konferenciji rasprave mnoga i vrlo važna pitanja, koja u život radnika i uslove rada u radionicama zasjecaju.

Pored većeg broja manjih radionica, naše glavne radionice su Maribor, Zagreb, Sarajevo, Niš i Vel. Bečkerek. Samo u tim radionicama uposleno je oko 8 hiljada radnika, a uzevši i sve manje radionice, to će ukupan broj zaposlenih u radionicama varirati oko 12 hiljada, a sa ložionicama do 15 hiljada radnika; oko 10 hiljada kvalifikovanih i oko 5 hiljada nekvalifikovanih.

Uslovi rada u tim radionicama kao i položaj radnika u njima sasvim su različiti. Dok se u radionici mariborskoj i zagrebačkoj poštuje i provodi 8 sati radni dan, prekovremeni rad naplaćuje u smislu postojećih odredbi, plaće prilagođene pijačnim cijenama radne snage, radnici uživaju svoje godišnje odmori i t. d., ne može se to isto reći i za druge radionice, ma da su to radionice jednog te istog poslodavca. U drugim radionicama prava radnika su samo djelomično ona, koja utvrđuje radnički Pravilnik, a u većoj mjeri ona, koja od vremena do vremena utvrđuje sam poslodavac. To se najbolje ogleda u razlici radničkih plaća između na pr. zagrebačke i sarajevske radionice, ili pak u radnom danu između niške i mariborske radionice. Pa i sistemi rada na premiju različiti su. Dok u jednoj radionici radnici pod sistemom premija ipak nešto zarade, u drugoj ne zarade ništa. Iste razlike postoje i u postupcima prema radnicima sa strane pretpostavljenih, u poštivanju radnikovih prava, u higijenskim i zaštitnim napravama i t. d. Dok se u jednoj radionici institucija radničkih povjerenika poštuje i sa povjerenicima saradjuje, dotle se u drugoj radionici o povjerenicima ne želi ništa znati i proganja ih se.

Sve ove razlike moguće su u glavnom iz dvaju razloga: jedno radi toga, jer su radionice teritorijalno daleko jedna od druge, što omogućuje poslodavcu, da u svakoj održaje

Pužu 20. avgusta ob 18. uri zvečer pri »Belem križu«.

Lescan 18. avgusta ob 9. uri dopoldne pri Katrineku.

Na Jesenicah 18. avgusta ob 9. uri dopoldne v Delavskem domu na Savi.

Poleg tega se vrši shod še v Mariboru, Hrastniku, Litiji, Rušah in še v već drugih krajih.

Železničari! Tudi mi zahtevamo osemurnik, hoćemo delavske zapornike, bolniško, nezgodno in starostno zavarovanje. Zato se udeležimo shodov, da zahtevamo ne revizije in poslabšanja, ampak spopolnitev in izboljšanja socijalne zakonodaje.

posebni režim i drugo radi toga, što su u jednom radionici radnici organizovani i snagom organizacije brane svoja prava, dočim u drugim radionicama ili je organizacija slabija ili je nikako nema, te poslodavac provodi ono što on hoće. Tako su, na pr. radnici mariborske radionice organizovani u najvećem broju, to se i prava njihova najviše poštuju, a radnici pak radionice u Nišu organizovani su najmanje, pa i njihova prava su najmanja.

Zadatak je konferencije od 8. septembra, da si delegati radnika pojedinih radionica točno izlože svoj položaj, i da zaključie, kako će u svim radionicama poraditi na primjenjivanju i provodjenju onoga, što se obnadije kao najbolje i za radnike najkorisnije. Da napomenemo samo jednu sitnicu: radnici u mariborskoj radionici imaju pravo na sapun i ručnike za pranje posle rada. Zašto to isto pravo nebi imali radnici i drugih radionica? A nije tu po srijedi samo sapun i ručnik. Tu je nadnica, tu je 8 sati radni dan, sistem premija i t. d. Zašto sve to nebi bilo u svim radionicama jednako, kad je jednaki rad i jednaki poslodavac, te jednaki uslovi života. Sve te razlike idu samo na štetu u pojedinim radionicama zaposlenih radnika. Razumije se, glavno, čemu konferencija treba da da podstreka, jest organizacija radnika u pojedinim radionicama. Podjednaka snaga organizacije u svim radionicama biti će najbolji regulativ i za jednaki položaj radnika u njima. Dok je u mariborskoj radionici organizovano 500 radnika, u zagrebačkoj 150, u sarajevskoj 200, u niškoj tek 20, dotle se ni razlike u položaju radnika odstraniti ne mogu. One su točno ogledalo radničke svijesti i snage.

Sve ovo imati će radnička konferencija prilike, da u slobodnoj i drugarskoj diskusiji raspravi i donese zaključke, koji će ujednotičavanju i poboljšanju položaja radnika najbrže i najsigurnije dovesti. To je glavni smisao konferencije, kojem treba da se posvete svi delegati, a preko njih i svi radnici.

Da živi radnička konferencija!
Da žive radnici!

Preprečite prometne nezgode!

Lok se da napeti le do gotove meje! Prenapet poči. Enako je z izrabljavanjem osoblja. Do gotove meje se da osoblje napreči v službu in štedenje izvrševati na račun osoblja. Kakor pa prenapet lok poči, tako bo imelo prekomerno izrabljavanje osoblja slejkoprej pogubonosne posledice. Ne bori se zastoj delavstvo celega sveta za osemurnik in gotovo niso skoro vse svetovne države brez povoda vpeljale na železnicah v eksekutivni službi osemurnik. Zavedale so se, da je varnost prometa odvisna ne samo od dobro zgrajenih prog, ampak še v večji meri od zdravega, neizčrpanega in vedno duhaprisotnega železničarja. Statistike, ki so jih vodile nekatere države, so dokazale, da je procent nezgod, povzročenih vsled materialnih nedostatkov in višje sile, daleko manjši kot procent nezgod, povzročen od preizčrpanosti osoblja v službi. V eni predzadnjih številkih smo opozorili na to

dejstvo upravo, govorili smo o tem na anketi v Beogradu, a za ljubljansko direkcijo so bile vse te besede le glas vpijočega v puščavi — ona danes dela z osobljem kakor da bi bili železni stroji. Poleg progovnih čuvajev, premikalnega in kretniškega osoblja, je najbolj izrabljano vlakospremno osoblje postaje Ljubljana gl. kol.

Lansko leto smo dobili od pomočnika direktorja obljubo, da se bo stalež osoblja spopolnil. Celo leto je obljuba le obljuba ostala, naše vloge leže nerešene na direkciji, vlakospremniki so šli v pokoj, so umrli, nadomestila pa nobenega. Edino zdravilo je sedaj »ukinjanje dopustov in podaljševanje delovnega časa do iznemoglosti. Po celih 20 ur mora biti vlakospremnik na nogah, brez vsake prave prehrane, ko že stoji spi ali vsled onemoglosti postane nesposoben za nadaljno službo in temu bedniku je poverjeno

življenje sto in sto potnikov ter milijonsko premoženje. V dokaz navedem le par dejstev.

Turnus osebnih vlakov znaša 30.3%, tovornih pa 33%. A upravi ni zadosti ta služba, marveč vpreže poleg turnus-službe, osoblje še v prostem času. Na pr.: Tovorna skupina odpelje ob 8. uri zvečer iz Ljubljane v Rakek in pride nazaj ob pol 6. uri zjutraj. Mesto odpočitka se izredno pošlje z osebnim vlakom ob 6.50 (ko niti jesti ne more iti domov) v Jesenice, odkoder pride popoldne domov in isto noč ob 2. uri ponoči mora že zopet peljati svoj tovorni vlak.

Kdo more zahtevati od vlakospremnika, da po 12 urni nočni in 9 urni dnevnem neprekinjeni službi po par urah odmora zopet pelje nočni vlak, neprespan in pazi na signale! Kdo bo odgovarjal za nezgodo!? Vlakospremnik gotove ne, ker ni mašina, ampak človek s človeškimi slabostmi.

Pa drugi primer:

Skupina pelje tovorni vlak v Zagreb ob 10. uri dopoldne in pride v Zagreb ob 9. uri zvečer. Preden od vlak in pride v kasarno (kjer nima miru za odpočitek), je že ura 10. in ob 5. uri zjutraj že mora vstati, da pride k vlaku za Ljubljano, kamor dospe ob 7. uri zvečer. Torej v 33 urah nad 24 ur službe. Po turnusu ima to osoblje počitek 24 ur, ki pa je ostal le na papirju, ker že drugi dan zjutraj ob 5. uri je že morala biti na nogah, da je peljala na Jesenice, kjer

je morala takoj obrniti in je prišla ob 13. uri v Ljubljano, čez dve uri (brez hrane itd.) zopet nazaj na Gorenjsko (vse to osebne vlake, nabite romarjev) in se je vrnila v Ljubljano ob 6. uri zvečer. Torej mesto počitka po 24 urni službi, cel dan vožnje z osebnimi vlaki. Torej ob 6. uri zvečer bi vsakdo pričakoval, da bo ta do smrti izmučen zavirač prost. A kruto se varate. Že čez 3 ure je zopet moral peljati nočni vlak v Rakek in po polnoči zopet tovorni vlak v Ljubljano, kamor je prišel ob 5. uri zjutraj in šele tedaj je bil prost. Iz Rakeka vozi vlak s težo 1100 ton z zavirači, ki ne morejo držati odprtih oces, ker jih premaguje svinčeni spanec!

Kdo bo odgovarjal za nezgodo, ki bi se pripetila v takem slučaju??! Kdo more zahtevati od sprevoznika, ki je v 66 urah celih 45 ur v službi, da bo še razločil kak signal.

Vse predstavke na direkcijo so bile brezuspešne, zato prihajamo v javnost s klicem: **Varnost prometa je ogrožena!** Nastopite proti onim, ki se brezvestno igrajo s človeškimi življenji, z milijonskimi vrednostmi. Postavite jih na zatožno klop, preden ne bo prekasno. **Dolžnost državnega pravdnika je, da poseže vmes in prepreči žrtve!** Materijal mu je na razpolago, da prepreči tako izrabljanje osoblja, ki mora voditi do težkih nesreč. Ne čakajte nesrečnih slučajev, ker kazniv je tudi oni, ki s svojimi odredbami spravlja promet in potujoče občinstvo v nevarnost.

Žuti u svom elementu.

Kao što je iz ranijih izvještaja poznato, na anketi u Beogradu, koju su po aktuelnim željezničarskim pitanjima na predlog našeg Saveza sazvale Radničke Komore, našli su se, pored ostalih željezničarskih organizacija, i predstavnici žutih — nacionalističkih. Došavši na anketu, oni su najprije dali izjavu, da će na istoj biti samo posmatrač, nu malo kasnije, kad su osjetili, da takva izjava znači priznanje svoje mizerije, dali su novu izjavu, kojom su najsrdačnije pozdravili rad ankete i obećali, da će svoje predloge pismeno podnijeti.

Mi smo, zaista, počeli već osjećati neko zadovoljstvo, što nam je stvar sa radničkim Pravilnikom konačno uspjelo dovesti dotle, da se u zalaganju za isti nadju na istoj liniji svi željezničari, bez obzira na organizaciju. Nu to zadovoljstvo bilo je samo kratkoga vijeka: mjesec dana iza ankete, sastali su se naši delegati ponovno u Beogradu, da sa delegatima svijui ostalih željezničarskih organizacija podnesu kr. vladi

i ministru saobraćaja zajedničke zahtjeve ispred svijui željezničara, kojima bi objasnili potrebu čim skorijeg donošenja radničkog Pravilnika. Dok su naši delegati u Beograd na vrijeme stigli, žuti se nisu pojavili ni posle punih 48 sati. Teda negda poslali su opet izjavu. Nu ovoga puta nisku i škandaloznu. Izjavili su, da se više ne primaju nikakve saradnje po pitanjima, koja su raspravljana na anketi, jer da se sa njima principijelno ne slažu, a za dalje da će oni sami i samostalno istupati, bez ikakve saradnje sa drugim organizacijama.

Govoreći pravom željezničarskom dušom, moram reći, da je to samo jedno novo izdajstvo od mnogih, koje smo od žutokljunaša od pamti-vjeka doživljavali. Ovo najnovije izdajstvo je ogavnije u toliko više, jer su istovremeno izdali i svoje vlastite pristaše, koje su na anketu doveli samo zato, da se prikažu njihovim prijateljima, a čim su sa ankete otišli, evo i njima nož u leđa.

V. C.

Vijesti oblasnog sekretarijata Zagreb.

Zagreb kol. Sava.

Dajte osoblju godišnji odmor!

Sa nailaskom tzv. »mrtve sezone« u saobraćaju, a to su mjeseci juni, juli i august, trebalo svo egzekutivno osoblje da realizira svoje pravo na redovne godišnje odmori. koji su zagarantovani čl. 93. Zodso i čl. 6. Privremenog Pravilnika. Medjutim, najveći dio službenika taj dopust uopće ne dobiva, manji dio dobiva ga samo djelomično, a tek neznatni dio dobiva ga u cjelosti, kao što to Zakon i Pravilnik predviđaju. Svake godine, naročito u sadanje vrijeme, naš Savez podnosi brojne predstavke na sve instance, u kojima ističe pravo osoblja na zagarantovane godišnje odmori. I ove godine podnijeli smo, medju ostalima, i slijedeću ispred osoblja u Zagrebu kol. Sava:

»Potpisanom sekretarijatu je čast zamoliti Direkciju, da izvoli nadležnim starišinama stanice Zagreb kol. Sava narediti, da podrejenom osoblju u pogledu podjeljivanja godišnjih odmora na osnovu čl. 93. Zodso, izlaze u susret, te mu podijeljuju ukupan dopust, koji ga po tom članu pripada.

Praksa na toj stanici sve do god. 1927. bila je, da je osoblje na molbe za godišnje odmori dobivalo i zadovoljavajuća riješenja unutar 1 do 3 mjeseca, medjutim od god. 1928. najveći dio osoblja ne dobiva nikakvih odgovora, a dopuste samo djelomično, nu ni polovicu od onoga, što ga po Zodso pripada.

Za ovu god. osoblje sve više strahuje, da će biti u cjelosti lišeno prava na zagarantovani godišnji odmor. Tako je šef skladišta već najavio, da se osoblju dopusta podjelivati neće, osim u slučaju, ako će službenik službenika za vrijeme dopusta zamjenjivati u produženom radnom danu. A to znači, ako ne gore, a ono isto što i ne imati godišnjeg odmora.

Osoblje ove stanice, bez razlike, mnogo i teško radi. Ono teži za svojim godišnjim odmorom ne samo s razloga, jer mu je zakonom zagarantovan, već i s razloga, da se od teškoga i dugoga rada faktički odmori. Još mjesec dana, pa će nastupiti izvozna sezona, koja pojačava saobraćaj i stavlja na osoblje, naročito ove stanice, pojačane napore. Sa opravdanjem osoblje želi, da još prije toga realizira svoje pravo na godišnji odmor, jer će kasnije to biti sve manje moguće.

Iz istih razloga molimo ovime i mi, da naslov izvoli ovu predstavku hitno uvažiti i osoblju u zagarantovanom pravu izaći u susret.

Kao uvijek i ovom zgodom moramo svima željezničarima staviti do znanja, da je pravo na godišnje odmori jedno zakonom zagarantovano pravo, koje ne smije biti uskraćeno. Uskrata se smije učiniti najviše u toliko, da se službeniku dopust, koji nije mogao iz službenih razloga iskoristiti ove godine, podijeli naredne godine, ali lišiti službenika dopusta mimo njegove volje ne smije se.

Mi znamo, da se godišnji odmori ne podijeljuju i pored toga, što su zagarantovani zakonom. Znamo i to, da se tamo, gdje su službenici slo-ž-

ni i organizovani, dopusti podijeljuju u cjelosti. Radi toga treba svi željezničari, koji neodložno reflektiraju na svoje godišnje odmore, da, pored isticanja zahtjeva za podjelenje, pristupe i u Savez, jer je čvrst Savez najbolja garancija, da se to pravno neće kršiti.

U. P.

Zagreb — radiona.

Čudna je ta naša radionička uprava. U jednom dopisu Generalnoj Direkciji, ovako popraćuje zahtjev, da se joj dozvoli uposlenje strane radne snage:

»Tvrđnja Saveza Metalskih Radnika Jugoslavije, da ova radionica ne će uopće da prima na rad domaće radnike, potpuno je neosnovana, jer iz činjenice, da nismo primili sve iz Beograda nam poslate tokare, ne može se podnipošto generalisati, da mi uopšte ne želimo primiti tokare, a još manje k tome domaće.

Ne može se ali od nas zahtevati, da mi primimo bezuslovno svakog tokara, kojega nam savez pošalje, jer da ima netko radnu knjigu za tokara, još ne znači, da isti zna i raditi. Običnih tokara za tokarenje svornjaka i sličnog mi dobijemo dovoljno, ali tih ne tražimo. Mi tražimo tokare, kojima možemo poveriti i teže tokarske poslove, te smo to u našem svojedobnom traženju i naveli, kada smo kazali, da tražimo vrsne tokare.

Nadalje ne stoji tvrdnja saveza, da mi plaćamo novoprimitim tokarima 5 Din, kada je istina, da mi dajemo 6 Din, a boljima i 7 Din na sat. Dali bismo i više, ako bi tokar bio faktično odličan, jer ima i kod naš tokara, koji dobivaju do Din 10.50 na sat i još k tome nekoliko stotina dinara premije.

Ovako uprava radionice! Šta na ovo kažu radnici-tokari:

Skoro je nepoznat slučaj, da je radnik, po dolasku u radionicu bio odmah plaćen sa 5 Din, a stariji i na najvrsnijim poslovima uposleni tokari dobivaju jedva 9.75 Din na sat, a plaća od Din 10.50 im je sasvim nepoznata. Poprečna plaća najboljih tokara jest 8 do 9 dinara na sat, koja im se ne povisuje na višekratne molbe i zahtjeve. Ni jedan radnik ne može se unapred okvalificirati sposobnim za »teže tokarske poslove«, jer svaki mora najprije poslove kod željeznice da nauči, jer su to najviše poslovi, koji su predhodno radniku nepoznati. Istina je i to, da ima tokarskih radnika, koji su, radi male plaće, radionicu već napustili, a ima ih, koji su na putu, ako im se plaća u najskorije vrijeme ne povisi, da to isto učine.

Ovako iskazuju tokarski radnici zagrebačke radionice. Kad bi odgovaralo istini ono, što tvrdi radionica u svojem dopisu GD., ništa od ovoga nebi moglo da postoji. Njihove plaće morale bi biti daleko veće od današnjih i među njima nebi smjelo biti nezadovoljstva. Posle ovoga radnici se sa opravdanjem pitaju: zašto su radionici potrebni strani radnici i radnici za »teže tokarske poslove«? Ne krije li se u tome samo jedan manevr, kako bi se starije i vrsne radnike lakše držalo na uzdama, te njihove plate pomoću konkurencije stranih radnika održavalo na niskom nivou? Sve nam se čini, da u tom grmu zec leži.

Blinski Kut.

U nedelju 21. jula održali smo ovdje vrlo dobro posjećenu skupštinu. O organizaciji i radu našeg Saveza opširno je govorio drug Ivančić iz Sunje. Vrlo lepo i poučno je prikazao, kako svi mnogo stradamo radi naše neorganizovanosti. To stradanje najbolje dolazi do izražaja u vrlo niskim našim platama, u dugoj i teškoj službi, u neimanju potrebnog osiguranja za starost, u grubom postupanju prema nama itd. Da smo organizovani i složni, sav postupak sa nama morao bi biti drugačiji i bolji. Tako je svagdje, gdje su radnici organizovani.

Osim ovog razlaganja druga Ivančića, bilo je još opširno riječi o radu Saveza na polju moralne i materijalne zaštite željezničkih službe-

nika i radnika. Naročito je podvučen rad ankete u Beogradu, te brojne predstavke, koje Savez u zaštitu željezničara na mjerodavna mjesta podnosi. Iza toga razvila se diskusija, u kojoj je sudjelovalo više drugova. Tu su iznešene mnoge žalbe na postupke pretpostavljenih. Neki nadglednik D., na riječ, da se radnici misle organizovati, najrazličitijim metodama nastoji, da takvu želju radnika osujeći. Mora da mu je duša vrlo opterećena, kad se organizacije toliko boji. Medjutim, njegovo mahitanje mu neće pomoći, jer o tome, da li će se radnici organizovati ili ne, nije vlasan on, da odlučuje, a osim toga, svako teroriziranje radnika i kraćenje prava na organizaciju povlači za sobom i izvjesnu odgovornost, kojoj ni g. D. neće mimoći, ako će tako nastaviti.

Pošto je konstatovano, da imaju svi željezničari pravo se organizovati, a naročito u našem Savezu kao priznatoj i legalnoj organizaciji, pozvani su svi željezničari stanice Blinski Kut, da organizaciji neustrajivo pristupe.

Majur.

U nedelju dne 4. o. m. j. održali smo vanredno dobro posjećenu skupštinu. Svrha skupštine je bila, da se podnese izvještaj sa ankete u Beogradu, što je kod radničkog kao i imenovanog osoblja naišlo na jak interes, pa su skupštini pridošli i drugovi iz drugih stanica.

Izvještaj sa ankete podnio je drug Ivančić. Bio je pažljivo saslušan. Izvjestio je o radu na radničkom Pravilniku, o pravnom položaju željezničara i o bolesničkom osiguranju. Svi prisutni odobrili su nastojanja našeg Saveza, koji se jedini trudi, da se sva ta pitanja povoljno po željeznice riješe.

Pošto je bilo jednoglasno zaključeno, da će svaki član u svrhu fonda za delegacije na konferencije uplatiti po 5 Din, započela je diskusija o lokalnim prilikama. Drugovi radnici iz Majura i Kostajnice podnijeli su žalbu, što im se ne povisuje nadnice, koje su vrlo niske. Poprečna nadnica je 23 Din, koja ne odgovara niti cijeni radne snage u ovome kraju, a niti si možemo sa tom nadnicom osigurati kakvu egzistenciju.

Sa zaključkom, da se na nadležno mjesto podnese predstavka za povisicu plaća radnicima, te apelom na sve željezničare, da kao jedan pristupe u redove organizacije, prišlo se izboru novog odbora podružnice, u koji su jednoglasno izabrani: Jeličić Ivan, predsjednik, Marić Marko, tajnik, Bobeta Nikola, blagajnik, te odbornici Indjić Jovo, Samardžić Jovo, Švager Ivo i Dedić Milan.

Sastanak je zaključen uz živo odobravanje Savezu i uz izjavu svih prisutnih, da će novi odbor u njegovome radu živo pomagati.

Bjelovar.

Radnici, tražite privatna zaposlenja!

Na našu predstavku, da se privremeno otpuštene radnike povratiti na posao, primili smo od Direkcije slijedeći odgovor:

»Obavještavamo Vas, da je sekcija za održanje pruge u Bjelovaru u Vašem podnesku navedene radnike zbog pomanjkanja kredita morala otpustiti.

Pošto nema izgleda da bi Ministr. Saobraćaja ovaj Direkciji odobrilo naknadne kredite, mogu si otpušteni radnici mirne duše tražiti privatna zaposlenja.

Dakle, posle dugogodišnjeg požrtvovnog i savjesnog rada u korist željeznice, radnicima ostaje još jedino preporuka, da mogu »mirne duše tražiti privatna zaposlenja«. I baš »mirne duše«! A šta je sa priznatim, stečenim i zagarantovanim pravima? Šta je sa stalnošću željezničke službe? Ne može se, gospodo, baš tako »mirne duše« preko svega toga preći, jer ovakav vaš postupak donosi nama glad i nevolju i — nemirnost duše. Nemirnost duše donosi ovakav vaš postupak i onima, koji su ostali na radu, jer posle ovoga nemaju nikakve garancije, da se i oni jednoga dana neće naći na ulici, izvrnuti patnji i stradanju sa tom jedinim utjehom, da si mogu »mirne duše tražiti privatna zaposlenja«, a ako ih ne nadju, mogu isto tako »mirne duše« da pomru od gladi zajedno sa svojim familijama. Gospodo, znajte, da ovakav Vaš postupak donosi štetu kao nama bijednim radnicima, isto tako i saobraćaju. Ako već preko naše nevolje prelazite »mirne duše«, a ono nemoj to preko saobraćaja!

Varaždin.

Čitajući naš »Ujedinjeni Željezničar« sa radošću razabiremo, kako naš Savez sa punom energijom radi na tome, da položaj željezničara poboljša. Iz naših novina vidimo ali i to, da željezničari sve više počinju shvaćati važnost i korisnost rada našeg Saveza, te ga pomažu. Brojne skupštine i sastanci, pa velika anketa u Beogradu, dopisi i t. d. samo su dokaz pažnje, koju željezničari počinju posvećivati svojem Savezu.

I sa pravom željezničari prilaze u Savez Bez Saveza naš položaj bio bi za velik procenat gori: naše plate jedva bi bile dovoljne za život, radni dan bi bio neograničen, postupak nad nama sasvim nečovječan. — Uticaju i snazi Saveza ide zasluga, da se sve to ipak održava u granicama izdržljivosti. I dok to velika većina željezničara diljem zemlje vidi i osjeća, mi u Varaždinu imamo najviše još takovih, koji to ne vide, niti priznaju. Po njihovom mišljenju, sve je to što imamo plod dobrote i ljubavi onih viših.

Radi takvog naopakog shvatanja većine naših željezničara, svi mi, va-

raždinci, mnogo patimo. Uslijed ovakog ropskog naziranja naših supratnika trpimo u službi i van službe, radi se snama što se hoće. Sve bi to drugačije i za nas bolje bilo, kad bi većina naših drugova znala i shvaćala važnost organizacije. Medjutim, mi ne zdvajamo, već i dalje marljivo radimo, da i među varaždinskim željezničarima produbimo smisao za zdravo shvaćanje i za organizaciju, a imamo i uspjeha. Broj naših članova svaki mjesec raste.

Земун.

У Београду одржана анкета о жељезничарима није остала без утјецаја и на жељезничаре из Земунa. Нарочито међу ложничким радницима порасео је интерес као за питања, која је анкета расправљала, тако и за организацију, која је највише успјеху анкете придоњела, а то је наш Савез. И до сада је глас Савеза допирao у нашу станицу, ипак га се слабо чуло, јер су жути стрепили од њега и најсвирепијим методама га побијали. »Уједињени жељезничар« чита се само кришом, а свакоме, тко би га јавно дијелио, пријетила је опасност отпуста из службе, или пак премјештења у Македонију. После анкете у Београду жути су увукли роге.

Пошаљите нам приступница, јер има изгледа, да ће овећи број другова приступити у наше редове. Успјех нашег напредовања је у толико сигурнији, јер постоји подружница у Београду, која ће нас у раду подупрети.

IZ DALMACIJE.

Pomogni si sam, pa će ti i Bog pomoći!

Od prilike ovako počela je i zagrebačka Direkcija da rješava molbe, koje joj službenici, radi obrane njihovih prava, podnose.

Službenik J. K. podnio je Direkciji molbu, da mu naknadno podijeli odijelo za god. 1926., koje ga pripada, a koje nije dobio. Da bi sigurnije došao do svojeg odijela, on je, ma da ima pravo na zimsko, pristao, da mu se da i letnje. Ako mu se ne može podijeliti odijelo, zamolio je, da mu se u visini koštanja odijela doznači ošteta, da bi si potrebno odijelo mogao i sam nabaviti.

Od Direkcije stigao je odgovor, koji doslovce glasi:

»Molbu ne možemo uvažiti, jer nemamo kredita niti odijela.

Moliloć trebao se sam pobrinuti još god. 1927. za svoje odijelo, a ne 1929.

Svakako je to vrlo komotno i zgodno riješenje. Moliloć se je brinuo za odijelo kao god. 1927., tako 1928. i 1929., sa tom razlikom, da kroz sve to vrijeme nije dobio ni odgovora, dočim ovoga puta dobio je barem jasan odgovor. Medjutim, slobodni smo zapitati: taj službenik imao je godine 1926. neosporno pravo na odijelo i isto je za njega, kao i za sve ostale, bilo poručeno, pa gdje se ono nalazi? Budući ga nije primio, to bi se po točnoj matematici isto moralo nalaziti ili u raspoloživom kreditu, ili pak u naturi kod Direkcije, koja bi trebala da mu doznači jedno ili drugo, jer on ništa nije primio. Odbijanje molioća sa motivacijom, da je trebao sam da se brine za odijelo, smiješno je, jer je tu dužnost trebala da vrši baš ta Direkcija. Ona je trebala odijelo da nabavi i da mu ga izruči.

»Moliloć trebao se sam pobrinuti«, to zvuči po onoj: »Pomози si sam, pa će ti i Bog pomoći.« I zaista je tako. Sama Direkcija nas sili na to. A sami ćemo si moći pomoći samo tada, kad ćemo biti čvrsto organizovani.

R. N.J.

Peri s Persil-om

in ravnaj pravilno!

Je sicer zelo enostavno, toda važno:



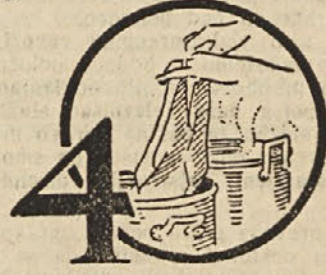
Raztopi Persil
v mrzli vodi.



Napravljeno raztopino
ulij v kotel
napolnjen z mrzlo
vodo.



Perilo rahlo vlagaj in
pusi, da počasi zavre.
¼ ure kuhati zadostuje.



Potem dobro izperi
najprej v topli in za-
tem v mrzli vodi.

**Poskusite tako! Videli bõdete:
Persil ispolnjuje, kar obljubuje!**

Vestnik oblasnega sekretarijata Ljubljana.

Nagrade za prevoz pošte.

Vlakospremno osebje je pretekli mesec zopet doživelo lepo presenečenje in sicer povodom izplačila nagrad za prevoz poštinih vreč. Pred dvema letoma je znašala ta nagrada še 200 Din, lani 150 Din, letos pa se je ta nagrada skrčila kar na 75 Din in celo na 50 Din. Res je vroče in se v taki vročini sneg hitro topi, vendar to, kar se dela z našimi nagradami, je pa že več kot čudež. Najbrže je direkcija vzela za merilo nagrad naše kazni. Kazni je zvišala za nad 100 odstotkov in zato je najbrže morala znižati nagrade za nad polovico.

Res smo vlakospremniki reveži, vendar tako miloščno v bodoče odločno odklanjamo in obenem z njo odklanjamo, da se na mpoleg naše železniške službe ne klada še služba za pošto upravo in z njo zvezana velika odgovornost, kjer smo dnevno izpostavljeni najstrožjim disciplinskim kaznim.

Naj prevaža pošto poštna uprava sama s svojimi poštinih uradniki, da se ne bo reklo, da jim železničarji odjedamo kruh.

Ljubljana gl. kol. Postajno osebje na naši postaji je deležno posebnega blagoslova in ugodnosti. Kar se tiče kazni, smo tako napredovali, da se prvega že bojimo domov, ko so naše plače od meseca do meseca reducirane. Prostim dni ne poznamo, kretniki in blokovniki smo bili v letu 1929. deležni reci in piši enega prostega dne. Oni bori čas za odpočitek, ki nam po 12urni službi pripade, moramo pa štirikrat mesečno žrtvovati za šolo, parkrat pa za protokole. Pri protokolih pripominamo, da je ves čas, porabljen za protokole, za nas izgubljen. Če sem popolnoma nedolžen in povem po pravici, sem kaznovan, češ, Vašega zagovora se ne more pripoznati. Če se drugič pošteno nalažem, sem zopet kaznovan, ker »Vašega zagovora se ne more pripoznati«. Gospod, ki vršite »šarfrihterske« posle, zakaj nam jemljete prosti čas za protokole, ko kaznujete, naj dokazujem nedolžnost ali priznam krivdo.

Poglavje zase pa tvorijo odškodnine za povzročeno škodo. Pri nas se je pripetil tipičen slučaj. Pri iztirjenju na kretnici se je odlomil mal košček tračnice in je progovni mojster dejal, da tu ni nikake škode. Gospod pa, ki ima naše kazni v rokah, pa se s tem ni strinjal in je dejal: »Jaz zahtevam, da se to izmenja, blokovnik pa naj fest plača! Tri mesece se je vozilo čez dotične kretnice brez izmenjave in je šlo vse v redu, po treh mesecih se je dotični kos izmenjal in blokovnik je moral k temu za pokritje stroškov prispevati skoraj 400 Din. To je že nečloveško.

Zadnji čas je, da se tega zaslužnega gospoda premesti v tak kraj, da ne bo imel opraviti z osebjem, kretnikom in premikalcem pa naj se enkrat mesto velikih porcij kazni da vsaj zakonito pripadajoči dopust in zakonite proste dneve. Ali res nima ljubljanski železniški direktor toliko moči, da bi vsaj v najbližji postaji uveljavil zakon?

Videm-Krško. Javen železničarski sestanek se je vršil pri nas 21. julija ter je bil še prilično obiskan. Referent centrale je razložil delo za dosego delavskega pravilnika, za izplačilo diferenc delavcem in zlasti delo v bolniški blagajni. Vsi navzoči so vzeli poročilo z zadovoljstvom na znanje. Razmere, ki vladajo v območju krške podružnice, so nevzdržne. Turnusi dosega 14-24, 16-24, 18-24, pri postajnih delavcih tudi 24-24, odmorov pa osebje ne pozna. Zelo prizadeto je delavstvo ki polaga centrali dolžnost, da se bori zlasti za sledeče zahteve:

Zahtevajte mesečno plačo, kakor je to pri nastavljenem osebjem, in za družino dokažite, ker družina delavca istotako potrebuje hrano. Obenem zahtevajte po službenih letih napredovanje, po enem letu stalnost, in ko je delavec stalen, naj se ga takoj vzame v penzijski sklad. Zahtevajte, da se tri provizorična leta vštejejo v penzijski sklad. Naj se izplača 100 odstotna hranarina za vse dni v mesecu, in to redno vsaki mesec pri izplačevanju. Naj se da možnost delavcem, zdraviti se v toplicah, katerih stroške naj krije bolniški fond. Zahtevajte čisti 8 urni delavnik, čezurne naj se plačajo, in sicer: delovne dni 50 odstotkov, nedelje in praznike pa 100 odstotkov, čezurne naj se ne uvaja tako, da se delavce naslednji dan pošilja domov, pač pa naj se jim jih plača. Povrnejo naj se ukoričene legitimacije, katere smo tudi že imeli kot nastavljenemu osebjem.

Zahtevajte tudi, naj se »uputnice« uveljavijo; ker so bile plačane z atri leta, veljavne pa samo štiri mesece.

Uvede se naj, da tudi delavec dobi letno tri proste karte za inozemstvo. Za bodoče leto naj se nakaže zadosten kredit, da se ne bo delavce zopet pošiljal na brezplačni dopust.

Zahtevajte, naj se izplača od leta 1923, tudi razlika, katera se je nastavljenemu osebjem že izplačala. Izplača naj se delav-

cem, kar jim je bilo leta 1927. na urnini odvzeto. Novi delavski pravilnik naj se čimprej uveljavi ter naj tudi izide, da se tako zopet ne zavleče, ker delavstvo nestrpno pričakuje izboljšanje položaja.

Celje. Naše pritožbe radi delovnega časa so imele vsaj delni uspeh. Le pri progovni iskciji se še vedno izvaja čezurno delo tako, da se delavce drugi dan za toliko ur preje pošlje domov. Postajno osebje pa, ki dela v turnusu 12-24, sploh ne pozna prostih dni. Težko pa so prizadeti premogari, ki morajo vršiti službo v turnusu 16-24 brez odmorov, katere je temu osebjem podelil neki gospod strojevodja, češ, da njih služba ni naporna in ne neuprtrgom. Plačo dobe ti reveži le za 8 ur dnevno, vrše pa 10 urno delo. Apeliramo na centralo, da se zavzame za te reveže ter tudi zanje izdejskuje 8 urno delo! — Dne 28. julija smo imeli po daljšem času zopet železničarski shod, na katerem smo se pogovorili o delu organizacije in naših zahtevah ter sklenili, da bomo šli s podvojeno silo na delo za pojačanje organizacije, ker vemo, da s tem delamo za zboljšanje našega položaja. — Prihodnjič pa se bomo oglašali z našimi predlogi za zboljšanje položaja.

Jesenice. V nedeljo, dne 4. avgusta se je vršil na Jesenicah širši sestanek železničarjev, katerega je sklical podružnica USZJ. Na sestanku je poročal delegat centrale. V nad dveurnem govoru je stvarno in jedernato razložil stališče, katerega je zavzel savez k delavskemu pravilniku na anketi v Beogradu, o starostnem in neugodnem zavarovanju. Nadalje je poročal o delu bolniške blagajne. Razkrinkal je izdajalsko stališče zveze na anketi. Razložil je pomen in delo razredno bojnih strokovnih organizacij ter končno pozval podružnico in vse člane k večjemu aktivnemu delu v organizaciji. — Sestanka se je udeležilo precejšnje število naših sodrugov. Posebno pa se je tam pogrešalo progovno delavstvo. Saj je ravno progovno delavstvo najbolj zastopano in mora ravno temu posvečati organizacija največjo pažnjo. A žal se ravno progovno delavstvo najmanj zaveda pomena organizacije. Da bi ne prišlo v nemilost, se ne upa udeleževati se sestankov, katere skliče USZJ, toliko manj pa se postati član tega. Zadnji čas je, da se tudi progovno delavstvo Jesenic in Kranjske gore znajde na pravi poti — da nastopi za svoje pravice.

Lesce. V četrtek, dne 18. julija smo spemili k zadnjemu počitku bivšega sodr. Franca Klnar, progovnega delavca v pokoj, katerega zaslug je, da se danes nahajamo vsi zavedni delavci v razredni organizaciji. On nam je dal vzpodbudo, da bomo le združeni mogli doprinesiti naše želje in zahteve na pravo mesto. Zavratna in dolgotrajna bolezen ga je prisilila prežgodaj v pokoj in v prežgodnji grob. Uverjen bodi, nepozabni sodrug, da nisi pustil nasprotnika v naših vrstah in se Te bomo še dolgo spominjali in sledili Tvojim navodilom, ki si nam jih dajal. Družini izrekamo naše sožalje, njemu lahek počitek in dolgotrajen spomin!

Podružnica Ponikva je imela dne 14. p. m. članski sestanek v Poljčanah, katerega se je udeležilo v precejšnjem številu članstvo ter tudi neorganizirani, kakor tudi od strani zveze se jih je udeležilo nekaj. Referent sodr. Stanko je poročal, kako se je vršila anketa v Beogradu ter kaj bo ukrenila organizacija, da se zboljša položaj za delavce, ki so tako slabo plačani. Da bi že enkrat dobili razliko tudi delavci, katerim ta pripada in to zlasti pri južni železnici, kjer se je čakalo na prevedbo celo leto in da se že enkrat uveljavi delavski pravilnik. Dragi sodrugi železničarji, posnemajte železničarje v Avstriji! Zadnji čas je, da pride na pravo pot. Ne hodite po stranskih potih, pristopajte k Savezu, ki ima resno voljo, da zboljša položaj železničarjev in da pridemo do tistih pravic, ki smo jih imeli in so jih nam odvzeli. Videli smo, da se dobijo člani od nasprotnih organizacij, ki so pravega našega mišljenja kot smo mi pri Savezu, a bojijo se svojega predpostavljenege. — Progovni delavci mariborske sekcije imamo neko izjemno stališče, da se je samo za našo sekcijo izdal nalog, da smemo do 1. oktobra 1929 porabiti le polovico dopusta. Pričakujemo, da bo gospoda vsaj to ubogo drobtinico, ki jo še imamo, to je dopust, pustila na miru. Postajno osebje si radi prenaporne službe sploh ne upa izrabiti rednega dopusta, ker mora v slučaju dopusta samo kriti onega, ki je na dopustu in vršiti službo 24/24. — Poleg tega se je nahajal v našem rajonu neki g. progovni paznik T., ki je smatral za potrebno, da označi uboge progovne delavce za »boljševike in komuniste«. Te označbe si enkrat za vselej prepovemo. Ne bomo se dali oplahiti od nikogar, da se ne bi sami brigali za boljši kos kruha, proti zlobnim častikradljivcem pa bomo v bodoče brez pardona nastopili.

stalno v službi. Oni moraju da vrše službo po 18 i 20 sati u ljetno doba, dočim u zimsko doba služba traje i 30 sati. Poslije tolike službe imaju odmora najviše 6 do 8 sati. Ovakvo vrši službu **vožno i mašinsko osebje**, dočim namještenici u medjustanicama vrše službu bez prekida svaki dan i noć. Plate ovih železničara kreću se ovako: Mašinovodje i vozovodje imaju temeljnu platu koja se dijeli po godinama službe i to na 200 radnih sati od 700 do 1300 dinara i dodatka 300 dinara. Kočničari imaju satnice koje se kreću 2.30 do 3.50 dinara. Nadnice pružnih radnika kreću se od 16 do 22

dinara za osam sati. Namještenici u medjustanicama imaju nadnice od 30 do 40 dinara. Prekovremeni rad plati se voznom osoblju i to na svaki sat preko 200 radnih sati 50% više. Namještenicima u medjustanicama prekovremeni rad se neplaća.

Iz svega ovoga vidi se, da je položaj železničara kod »Bosanskog« D. D. u Banja Luci daleko teži nego kod ostalih železničara. Da je njihov položaj ovakav, veliki dio krivnje leži na samim železničarima, jer oni nisu vodili do sada dovoljno računa o svom životnom pitanju. Oni do danas nisu bili organizovani u svojoj železničarskoj organizaciji, koja je jedina u stanju da štiti interese njihove. Dužnost je zato ovih, kao i sviju ostalih industrijskih železničara, da čim prije počnu pristupati u svoju stručnu železničarsku organizaciju: u Ujedinjeni Savez Železničara Jugoslavije.

Železničari industrijskih železnica mogu svoj položaj poboljšati jedino u Savezu Železničara, u kojem treba da se nadju bez razlike svi i da zajedničkim silama porade na poboljšanju svoga ekonomskog položaja.

Ljubija.

U nedelju 21. jula održata je u Ljubiji konferencija, koja se je bavila položajem tamošnjih železničara.

Konferenciji je predsjedavao drug Marković, predsjednik podružnice. Pozdravivši prisutne dao je riječ drugu Tomi iz Sarajeva. Drug Zima u svom govoru iznio je teško stanje, u kojem se nalaze železničari u Ljubiji, koji vrše tešku i napornu službu kao i državni železničari imaju iste dužnosti, a prava nikakova. Ovi železničari do danas nisu razvrstani, oni se

Direkciji državnih rudarskih preduzeća

Sarajevo.

Potpisana organizacija slobodna je, na osnovu zaključka konferencije železničara sa pruge Ljubija—Prijedor, održane 21. jula 1929. god., podnijeti naslovu slijedeću predstavku:

Rudarska Direkcija u Ljubiji ima oko 19 km železničke pruge uskog kolosjeka, na kojoj je zaposleno oko 130 železničara. Naslovu je poznato teško stanje, u kojem se nalazi železničarsko osebje pomenutog preduzeća, čiji je položaj daleko teži od onog kod državnih železnica, pa i mnogih privatnih preduzeća. A da je to tačno dokaz, dokaz je i to, što položaj železničara nije ni ugovorom a ni Zakonom o Drž. Saobraćajnom Osoblju regulisan. U svim državnim, pa i mnogim privatnim preduzećima položaj železničkog osoblja regulisan je Zakonom o Saobrać. Osoblju od 1. nov. 1923. g., kao i pravilnikom o sporednim prinaldežnostima. Napomenuti moramo, da je na primer položaj železničara šumske direkcije Usora—Pribižić regulisan Zakonom o Državnom Saobraćajnom Osoblju još u godini 1926.

Kako železničko osebje na pruzi Ljubija—Prijedor ni do danas nije regulisano ni razvrstano ni ugovorom ni Zakonom o Drž. Saobr. Osoblju, potrebno bi bilo, da se i njihov položaj reguliše, od čega će i samo preduzeće imati koristi, jer samo zadovoljan železničar može tačno i savjesno da vrši svoju tešku

smatraju svi bez razlike kao obični vanjski radnici, koji rade u rudniku. Drug Zima u svom daljnjem govoru istakao je potrebu za razvrstavanjem i regulisanjem sviju železničara sa pruge Ljubija—Prijedor. Ovo razvrstavanje i regulisanje trebalo bi da se izvrši na osnovu Zakona o Saobraćajnom Osoblju ili jednim zasebnim ugovorom, po kojem bi oni imali zagarantovano sve što imaju i ostali železničari.

U diskusiji, koja se bila razvila, učestvovalo je više drugova i svi su istakli potrebu u regulisanju njihova položaja. Poslije diskusije prihvaćena je slijedeća predstava:

Zavidović.

28. jula održata je konferencija u Zavidoviću, koja je bila dobro posjećena. Konferenciju je otvorio i predsjedavao joj drug Ivo Tadić. Pozdravivši prisutne, dao je riječ drugu Tomi Zimi, delegatu iz Sarajeva, koji je u prvome redu razjasnio smisao i važnost održate ankete u Beogradu, a zatim opširno izvjestio o njezinom radu i donesenim zaključcima. Izvještaj druga Zime prisutni su saslušali sa najvećim interesovanjem i odobravanjem.

Pri završetku drug Zima je upozorio prisutne, da ne nasjedaju dembelima iz žutoj udruženja, jer oni nisu nikad radili za dobro železničara, a to su pokazali i svojim držanjem na anketi u Beogradu. Železničari svoj položaj moći će poboljšati u našem Savezu, koji je jedini istinski predstavnik sviju železničara. Dužnost je zato sviju železničara, da se okupe svi bez razlike u našoj organizaciji.

Poslije kraće diskusije zaključio je drug Tadić konferenciju sa pozivom na sve prisutne, da rade na jačanju organizacije.

i napornu službu. Železničari na pomenutoj pruzi i do sada vršili su tu svoju tešku službu u suprot pomanjkanja mnogih pogodnosti, koje uživaju državni pa i mnogi privatni železničari. Uslijed naporne službe i malih plaća železničari sa pruge Ljubija—Prijedor došli su do krajnjih granica izdržljivosti te su riješili, da ovim putem ponese svoje minimalne zahtjeve, koje se mogu usvojiti bez većih izdataka. Ti zahtjevi su u slijedećem:

1. Da se svima železničkim namještenicima i radnicima prizna plata i sve ostale prinaldežnosti, koje imaju namještenici i radnici kod državne saobraćajne ustanove u smislu Zakona o Državnom Saobraćaj. Osoblju, Pravilnika o dodatcima na skupoću, Pravilnika o sporednim prinaldežnostima, kao i svih ostalih Pravilnika i uređaba, po kojima su plate i sporedne prinaldežnosti regulisane.

2. Da se svi namještenici razvrstaju u smislu Zakona o Drž. Saobr. Osoblju te da se pri razvrstavanju istih ne traže školske kvalifikacije, nego stručna sprema. Razvrstavanje da se izvrši u sporazumu sa predstavnicima zainteresovane organizacije.

Poslije prihvaćanja predstave drug Marković je konferenciju zaključio sa apelom na sve prisutne, da sve drugove, koji nisu prisutni, o svemu obavijeste i da ih pozovu, da svoje dužnosti spram organizacije najtačnije vrše, jer ako je članstvo dobro, biti će dobra i organizacija.

Sklicanje državnih konferenc.

V smislu sklepov kongresa je centralni odbor odlučio, da se tekom meseca avgusta in septembra skličejo **splošne sekcij-ske konferencije**, ki naj razpravljajo o splošnem položaju železničarjev, posebno pa še o zadevah posameznih kategorij, zlasti z ozirom na predstoječo izmenjavo zakona ter raznih pravilnikov. Konferencije se vrše v sledećem redu:

A. Konferenca postajnega osebja (prometniki, kretniško-premikavno osebje, vozovni zapisovalci, lampisti, kancelisti, skladiščniki itd.) se vrši v **nedeljo, dne 18. avgusta v Zagrebu v prostorih Delavske zbornice** (poleg glavnega kolodvora, Haulikova ulica 12). Začetek ob 11. uri dopoldne.

Dnevni red konference:

1. Turnusi in delovni čas.
2. Predlogi za novi zakon in pravilnik sporednih prinaldežnosti.
3. Službena obleka.

Radi vlakovnih zvez se prične konferenca ob 11. uri dopoldne ter bo trajala brez opoldanskega odmora.

B. Konferenca vlakospremnega osebja je sklicana v **sredo, dne 21. avgusta 1929 v Split**. Začetek ob 9. uri dopoldne. Sklicana je med tednom radi tega, da dobe vlakospremniki lažje dopust.

Dnevni red konference je:

1. Delovni čas in turnusi vlakospremnega osebja.
2. Pravilnik sporednih prinaldežnosti — kilometraž.
3. Novi zakon o držav. prometnem osebjem.
4. Službena obleka.

C. Konferenca progovnega osebja (progovni čuvaji, pazniki, obhodniki in mojstri) se vrši v **nedeljo, dne 1. septembra 1929 ob 9. uri dopoldne v Zidanem mostu**.

Dnevni red:

1. Delovni čas progovnega osebja.
2. Predlogi za izmenjavo pravilnika sporednih prinaldežnosti.
3. Predlogi za izmenjavo zakona o držav. prometnem osebjem.
4. Zahteva radi službene obleke.

D. Konferenca delavniškega osebja (delavnica Maribor, Ptuj, Zagreb, Sarajevo, Bečkerak, Niš, Split) se vrši v **Zagrebu dne 8. septembra ob 9. uri dopoldne**.

Dnevni red konference je:

1. Delovni čas in čezurno delo v posameznih delavnicah.

2. Urne plače posameznih kategorij in akordni sistem v posameznih delavnicah.
3. Higijenske in varnostne naprave v delavnicah ter zahteva o pristojnosti inspekcij dela.
4. Podelitev delovne obleke, mila itd.
5. Splošni položaj v delavnicah.

Centralni odbor poziva vse podružnice, ki so te dni dobile materijal za konferencije, da ga na članskih sestankih predlajo ter pravočasno vse svoje predloge pošljejo centrali.

Pričakujemo, da se bo konference udeležilo članstvo v čim većem številu in s tem dokazalo, da hoče sodelovati pri zboljšanju svojega položaja ter si priboriti boljšo bodočnost. **Centralna uprava USZJ.**

Lastna krivda je, ako si gospodinja s pranjem perila izpodkopava zdravje! Pere naj s »PERSILOM«, s samodelujočim pralnim sredstvom in z bajno močjo pranja, katero znatno zmanjša delo na dan pranja. **ostale le na papirju, ker že drugi dan Sklicanje državnih konferenc.**

Zahvala. Podpisani Baccianilla Valentin, vozni čistilec v Zalogu se najiskrenejše zahvaljujem vsem, ki so mi priskočili na pomoč ob težki izgubi, ki me je doletela s smrtno moje žene. Zahvaljujem se vsem, ki so nabirali prispevke, zlasti ženi S. Klavsa in prispevali z denarno podporo, posebno pa še onim, ki so kljub oddaljenosti spremili pokojnico na zadnjem potu. Srčna hvala vsem!

PODRUŽNICA »SVOBODE« V MARIBORU priredi v nedeljo, dne 18. avgusta t. l. v gostilni »Lovski dom« nad Tremi ribniki v Krčevini

veliko vrtno veselico

s sodelovanjem železničarske godbe in vsemi svojimi odseki. Pevski in telovadni nastopi, statetni tek med telovadci in nogometaši, otroške igre, kegljanje na dobike, srečolov itd. Za marljivo plesno godbo je tudi preskrbljeno. V slučaju slabega vremena se vsi prireditev dne 25. avgusta. Sadržice, sodrugi! Pohitite 18. avgusta vsi na delavsko veselico v »Lovski dome«. Za Vaš poset se Vam bo najbolje oddolžil —

Vijesti oblasnog sekretarijata Sarajevo.

Položaj industrijskih železničara kod »Bosanskog« D. D. u Banja Luci.

U bosanskoj Krajini, pored industrijske železnice »Šipada« u Drvaru koja ima oko 400 km železničke pruge uskog kolosjeka, ima još nekoliko preduzeća koja imaju svoje železničke pruge. Tako »Bosansko« D. D. u Banja Luci ima železničke pruge oko 110 km. Na ovoj železničkoj pruzi zaposleno je skupa sa radnicima za održavanje pruge oko 200 železničara. Život ovih železničara više je nego očajan. Oredjeno radno vrijeme kod ovih železničara s pravom se može reći da ne postoji, jer oni su