



Štev. 25. Leto 1.
Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

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

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

Narodna skupščina proti delavskemu razredu.

V drugi polovici novembra 1926 je zakonodajni odbor Narodne skupščine snel za trenutek svojo krinko in se proletariatu Jugoslavije pokazal tak, kakoršen je v resnici.

Zakonodajni odbor je razpravljajal o konvencijah internacionalnega biroja Dela, ki jih je minister za socialno politiko predložil Narodni skupščini, da se zadosti dolžnosti, ki jo je prevzela naša država, ko je svoj podpis zapisala pod mirovne pogoje.

Dolgo je trajalo, preden je minister socialne politike predložil Narodni skupščini sklepe internacionalnega foruma. In storil je to, vsaj tako se zdi, v tisti dobi, ko v Narodni skupščini ni zastopan noben delavski zastopnik. Delavske interese so pre-reševali in stavili zahteve in jih od-bijali sami zastopniki meščanskih strank. Storili so to, da lahko brez hrupa in neljubih besed izvrše to formalnost nasproti resnim sklepom internacionalnega biroja Dela in te sklepe — odklonijo.

In to so storili.

Dokazali so s tem, kaj dokazali, potrdili so zopet tisto veliko resnico, da ni naroda iz bratov, nego narod iz razreda tlačiteljev in tlačenihi.

Zakonodajni odbor se je o konvencijah posvetoval in sklenil, da jih predloži Narodni skupščini iz dvajsetih konvencij samo dvajset, osem pa zavrne.

Washingtonski dogovor o osemurnem delavniku, je bil kot prvi odklonjen.

Ako se opazuje oster boj kapitalistov proti osemurnemu delavniku, postane jasno komu v korist in prednost je zakonodajni odbor sklenil tak sklep.

Kaj mar meščanskim narodnim zastopnikom (poslancem) brezposelnost, kaj jim mar potreba kulturne izobrazbe delavstva? Gre za profit in ta mora biti neokrnjen. Osemurnik pa kvari ta profit. Zato proč z osemurnikom.

Dolgo in ostro borbo so zadnja desetletja vodili pekovski pomočniki proti škodljivemu nočnemu delu v pekarnah. V vseh kultur. državah je z zakonom prepovedano nočno delo v pekarnah. Drugače je pri nas, kjer je nočno delo prenehalo samo tam, kjer je organizacija pekovskih pomočnikov bila močna dovolj, ki ga je odstranila.

Zakonodajni odbor je to konvencijo zavrgel. Z drugo besedo, kapitalistom je s tem dal vedeti, da je

treba izžemati, kjer se le da in more. Saj niso organizirani, delavstvo pa tudi nima nikogar iz svojih vrst v Narodni skupščini.

S frazo o seljaški državi se hodi okrog kmetov iz vasi v vas. Poslušaj, proletarec in kmetič, kako je sklenjeno:

Ti zastopniki kmetov so konvencijo, da imajo poljedelski delavci pravico se organizirati, odklonili.

Tako daleč sega ljubezen seljaških poslancev, da smatrajo poljedelskega delavca kot sužnja veleposestnikov in ne marajo, da bi se povzpeli do človeka.

Neznosne so razmere na vasi. Ne bomo govorili o brezmejnem izkoriščanju in o hlevih, ki so za stanovanja poljskim delavcem. Celó v slučaju boleznj nima poljski delavec nobene pomoči. Zdravnik ne pride, niti ne dobi zdravil, ako ga ne plača iz svojih sredstev.

Sedaj je priložnost, da sprejme Narodna skupščina konvencijo o nezgodnem zavarovanju poljedelskih delavcev. Ali zakonodajni odbor tega ni naredil nego je solidarno odklonil konvencijo o nezgodnem zavarovanju poljedelskih delavcev.

Nadalje je zakonodajni odbor zavrgel konvencijo v kateri starosti se smejo sprejemati otroci v poljedelsko službo. S tem je dal veleposestnikom pravico izkoriščati otroke v vsaki starosti.

Tudi mornarji niso našli milosti pri zakonodajnem odboru. Konvencija o zavarovanju mornarjev, če se ladja potopi, je zavrnjena. Mornar, ako se reši, naj ve, da je brez pomoči in brez posla, a bogate paroplovne družbe potegnejo zgubo od zavarovalnic.

Zanimivo je, kako so vsi meščanski listi zamolčali te sklepe zakonodajnega odbora, ali pa prinesli z majhnimi črkami v kakšnem kotičku. Nobenega poslanca, ki se ima zahvaliti marsikateremu delavskemu glasu, da je poslanec, ni bilo slišati. Ko pa gre za interese kapitalistov, tedaj grme po cele ure in časopisi pišejo cele kolone. Ker je pa šlo za trpečega, ustvarjajočega in gladujočega proletarca, je vladala smrtna tišina. Delavskega zastopnika pa ni bilo, da bi se oglašil.

Razredni boj ni iznajdba marksistov. Ne, razredni boj je ustvarjen od kapitalistov in vsiljen je proletariatu.

Proletarci, ne pozabite tega in na mejdan!

Volitve v oblastne skupščine.

(»Delavec« št. 24 od 10. dec. 1926.)

23. januarja se bodo izvršile volitve v oblastne skupščine. Vse stranke se mrzlično pripravljajo na nje. Volitve so merilo moči posameznih političnih sil. V tem članku ne mislimo razpravljati o pomenu in nalogah po zakonu. Omejiti se hočemo le na eno.

Potrebno je, da »Delavec« kot glasilo 10.000 strokovno organiziranih delavcev nasvetuje vsem delavskim političnim frakcijam, kaj naj store, ako hočejo res dobro proletariatu.

Ko je pri zadnjih parlamentarnih volitvah ostalo delavstvo brez svojih poslancev, je delavski razred izgubil s površja kot samostojen politični faktor. Posledice tega občutimo z vsakim novim reakcionarnim ukrepom meščanskega parlamenta. Ako hočemo to popraviti, ne smemo delati

istih napak, ki so se delale pri zadnjih volitvah v parlament. Zakaj je takrat ostal proletariati brez zastopnikov? Ne toliko radi reakcije kakor radi razcepljenosti: tri liste so bile postavljene.

Pri volitvah v oblastne skupščine gre predvsem zato, da se delavsko gibanje po strokovnem in kulturnem združenju, po zmagi v Delavsko zbornico tudi politično ojači. Čim več delavskih glasov — tem večji bo ugled proletarskega razreda. Po volilni zmagi moremo zanesljivo računati na politično zedinjenje in na razmah proletarske enotne politične organizacije.

Člani naših strokovnih organizacij niso vsi pristaši ene in iste politične struje. Toda vsi se lahko strinjajo v tem: če je mogoče enotno strokovno delo, je mogoče tudi enoten

politični nastop proti buržuaziji. Vedno so bili in bodo v vsaki družbi in v vsaki stranki »levičarji« in »desničarji«, t. j. ljudje, ki hočejo le naprej, ne da bi se dovolj ozirali na žive razmere, in ljudje, ki vedo, da če ne morejo danes podreti zidu, da ga bodo počasi spodkopali. Vendar nas vse druži eno: socializem kot skupni cilj vsega proletariata. Enotnost je mogoča povsod, kjer je dobra volja in zadostna zrelost. Ali ne razveseli vsakega delavca, ko čita, kako angleška delavska stranka pri vsakih volitvah napreduje? Ta angleška stranka sestoji iz raznih struj in vendar na zunaj proti buržuaziji vse te struje nastopajo v okrilju enotne delavske stranke.

Za skupen nastop je potreben skupen program. Tega skupnega programa za te volitve ni težko sestaviti: delavski zastopniki bodo morali proti klerikalno-demokratski večini neizprosno in odločno braniti interese slovenskega delovnega ljudstva. Tu ne bo šlo za moskovske teze, za Bernotov pravilnik, za Scheidemanna, v tem volilnem boju gre za to, da se delavstvo uveljavi kot samostojna politična sila proti klerikalcem in demokratom.

Vsem delavcem, vsem pristašem vseh struj nasvetujemo torej le eno: Otresite se ozke frakcijske zagriženosti.

Intervencije v Beogradu.

Zahteve po zaračunavanju premika vlakospremne oseboju. — Nočne doklade pripadajo vsemu prometnemu oseboju. — Potni pavšal za progovne obhodnike. — Protest proti redukciji kilometraž.

Čim smo zaznali za reakcionarne določbe novega pravilnika sporednih prinaldnosti ter za brezglavo državne ljubljanske direktije, ki si ne upa tolmačiti določb v korist oseboju in pošilja kurirje v Beograd, smo poslali v Beograd dva sodruga, da na merodajnih mestih predložita naše zahteve ter razložita »strokovnjakom« v Beogradu, kakšna je prav za prav železniška služba in kdo ima pravico na sporedne prinaldnosti. Stališče, ki smo ga zastopali je naslednje:

Potni pavšal po Din 300. — oziroma 350. — se dosedaj ni izplačeval prog. obhodnikom in vse tozadevne intervencije so bile brezuspešne in to iz razloga, ker je direktija v svojem prvem predlogu pač predlagala za potni pavšal razne inženirje, prog. mojstre itd. pozabila pa je predlagati pavšal tudi za progovne obhodnike.

Sedaj je pravilnik v tem členu za našo direktijo najbrže zopet nejasen dasi govori, da pripada potni pavšal onim uslužbencem, ki redno mesečno najmanj desetkrat obhodijo progo. Da direktija sedaj ne bo zopet pozabila na te največje reveže progovne obhodnike, jo opozarjamo na dejstvo, da vrše ti službo v turnusih 16/16 in 24/24 ter morajo v turi prehoditi do 20 km proge. Povodom intervencije pa smo opozorili Gen. direktijo in ministrstvo ustmeno in tudi s pis-meno vlogo, da sigurno odredi od 1. dec. 1926 potni pavšal progovnim obhodnikom.

2. Kilometraž.

Pravilnik, kar se tiče kilometraže je popolnoma zgrešen ter je spravlil v nezadovoljstvo celokupno vlakospremno oseboje. Na eni strani je vzel oseboju pri osebnih vlakih po Din 22 do 70, na drugi strani pa dal oseboju pri tovornih vlakih »miloščino« Din 12 do 50 mesečno.

Proti temu brezglavemu postopanju smo energično protestirali in zahtevali, da se ima oseboju pri osebnih in brzih vlakih izplačevati kilo-

Opustite malenkosti in glejte na bistvo!

Pustite fraze in poglobite se v stvarnost!

Na eni strani beograjska reakcija in z njo njeni odkriti zavezniki demokrati in prikriti klerikalci — na drugi strani trpeče delavstvo! Na eni strani buržuazija — na drugi proletariati.

Delavstvo naj gre zato v boj

z eno združeno delavsko listo

in gotovo bo zmagalo. Ta zmaga bo vzbudila v vseh zaupanje v delavsko stvar in organizacijo, pred buržuazijo si bo pa dobil enoten proletariati potreben respekt.

Socialistična stranka skupina »Zedinjenje« in »Enotnost« so se že izjavili za skupno listo in že skupno delajo. Kdor bo sedaj proti skupnemu nastopu, ni več socialist, ampak zločinec nad socializmom in proletariatom. Ves položaj zahteva od delavstva, da gre v volitve pod eno glavno parolo:

V slogi je moč in zmag.

V slogi je razredni proletariati osvojil Delavsko zbornico, v slogi naj maršira tudi sedaj proti meščanskim strankam, v slogi naj ustvari v parlamentu revolucionarno tribuno proletariata in v slogi naj si končno pri-bori politično moč v državi.

metražo po stari postavki, a oseboju pri tovornih vlakih zaračunati premik.

Dasi pravilnik čisto jasno govori v čl. 51, da se »vlakospremno oseboju premik pod četrt ure ne zaračuna, a premik nad četrt ure se računa in sicer se računa vsaka začeta nova četrt ure kot cela četrt ure« vendar »stručnjaki« pri Ljubljanski direktiji dvomijo, če smejo zaračunati premik vlakospremno oseboju, ker se dosedaj ni zaračunal in niso ome-njene medpostaje.

Gospodje na direktiji, kje pa vrši vlakospremno oseboje premik? Ali v dispozijskih ali v medpostajah?

Da oseboje na tem ne bo oškodovano, smo predložili v Beogradu zahtevo, da naj vse direktije takoj obvesti, da se vlakospremno oseboju premik zaračuna in izplača naknadno od 1. aprila 1926.

Splošen utis deputacije je ta, da je dosti krivde na posameznih oblastnih direktijah, ki se ne smatrajo kompetentne za najmanjše razloge. Ampak vsako stvar vprašajo v Beogradu in to večkrat v taki stilizaciji, da je nato odklonjeno.

3. Nočne doklade:

Pravilnik odreja, da pripadajo nočne doklade za težjo in naporno službo »saobračajnemu, magacinskemu, staničnemu in mašinskemu oseboju.« Pravilnik nadalje nikjer ne predvideva, da bi prejemanje kilometraže izključevalo prejemanje nočne doklade ali narobe, ker je vsaka teh doklad določena za druge vrste delo in sta obenem obe malenkostni. Seveda ljubljanska direktija, mesto, da bi to vzela z veseljem na znanje, vpraša Bograd, komu pripada nočna doklada in kdo spada pod »saobračajno, stanično oseboje? Nadalje se je postavila sama na stališče, da kdor dobi kilometražo ne dobi nočnih doklad in narobel!

Čemu potem sploh obstoja direktija? Saj ima vendar vsaj en izvod zakona o drž. prom. oseboju, kjer bi

lahko videla, kdo je saobračajno osobje! Ali pa kdo je »magacinsko osobje« bi tudi lahko vedela, ako pa nima »stručnjakov«, naj bi poklicala zadnjega skladišnega delavca, da bi ji povedal!

Nič tega, ampak najbrže sam minister naj odloči, kdo je eno ali drugo, najbolje pa bo če bi predložil ministrskemu svetu.

Čudi se Beograd takemu postopanju direkcije, obsojamo ga mi in ugotavljamo, ako ne bo dobilo nočnih doklad vlakospremno, prometno, kretniško, premikalno, postajno osobje, lampisti itd., bo ležala odgovornost na Ljubljani in ne v Beogradu.

Beogradu ni prav!

Veliko razburjenje je zavladalo po ministrstvu saobračaja po zadnjih protestnih shodih, ki smo jih obdržali povodom nameravane redukcije hrvaških železničarjev tudi po vsej Sloveniji in iz katerih smo poslali ministrstvu energične protestne brzojavke in resolucije.

Uspeh je bil ta, da je bil centralni sekretariat že po 4 dneh obveščen, da se redukcije ukinejo in da je odobren kredit do konca leta za zagrebško direkcijo.

Edino naša organizacija je javno nastopila, Slovenski železničarji smo pokazali svojo solidarnost, med tem ko so ostale organizacije molčale — in le naša organizacija je dosegla lep uspeh. A Beogradu to ni prav! On sedaj, ko se je zbral iz razburjenosti, vprašuje, kako si upajo železničarji pošiljati ministru protestne brzojavke in celo groziti! Kaj sploh briga slovenske železničarje, kaj dela Beograd s hrvaškimi! Po mnenju Beograda naj mi molčimo, kadar se napada sotrpine na Hrvaškem in čakamo, da se potem uniči tudi nas!

Štedenje.

Direkcija Ljubljana je v soboto izdala z datumom od 29. nov. 1926 naslednjo okrožnico:

Uradne ure direkcije.

Vsem službenim edinicam!

Po nalogu Generalne direkcije se uvede počeni z 13. decembrom 1926 pri direkciji (centrala) dvojna frekvenca t. j. uradne ure od 8.—12. in od 15.—18. ure.

Radil temeljitejšega čiščenja pisarniških prostorov se določajo pisarniške ure za vsako soboto od 7.30—13.

Kjer se bode pokazala potreba, uvedejo dotična odeljena dežurno službo za čas od 12.—15.

Direktor: Inž. Knežević s. r.

Istočasno pa jamra, da na tej in tej partiji ni kredita, da naj se štedi z električno lučjo, kurjavo itd. in da

Olje iz premoga.

Inženjerji in kemiki so se zbrali k mednarodni konferenci v Bittsburgu. Dogodek konference je bilo predavanje nemškega profesorja Fridrika Bergius o načinu pridobivanja olja iz premoga. Zanosno so

Naša zahteva je, da se ravna strogo po pravilniku, izplača poleg kilometraže tudi nočno doklado vsemu gori navedenemu osobju, zahtevamo pa tudi, da se nočne doklade dajo tudi prog. čuvarjem in obhodnikom.

Končno so bile predložene še zahteve glede izplačila nagrad za vršenje strojne službe in glede nagrad za doplačila, kjer se je zahtevalo, da naj se da procente tudi od doplačil s prikom od Din 1.—.

Vse našteje zahteve se obravnavajo v Beogradu v ministrstvu saobračaja na podlagi naše intervencije pod štev. M. S. br. 36375 od 9. dec. 1926 ter bo centrala podvzela vse korake, da jih ugodno reši.

Ugotovili smo v Beogradu, da izvzemši tistih krajev, kjer imamo močne podružnice, ni prišel v Beograd niti en brzojavni protest proti redukcijam na Hrvaški, še manj seveda od onega kupa slovenskih organizacij, ki jih je v Ljubljani skoro en ducat in reklo se nam je, če se Hrvatje sami za se ne brigajo, pustite jih Vi Slovenci v miru, zlasti ker ste znani kot vedno nezadovoljni element, ki proti vsaki stvari protestirate!

Naj si bo Beogradu prav ali ne, naj postavlja oblasti, direkcije ali kakršnekoli hoče meje, mi železničarji se čutimo eno, ne oziraje na kraj službe, versko, narodno ali politično prepričanje, borili se bomo za zboljšanje svojega položaja, branili se bomo solidarno in enotno, pa naj se napade železničarja na severu ali jugu države.

Množili bomo naše vrste, jačili razredno zavest, da bo spregledal sleherni železničar, postal discipliniran sodrug in se boril za boljšo bodočnost in tudi zmagal.

bo vlak, ki bi luč zlorabljal kaznovan.

Povejte vendar gospodom v Beogradu, da je po zimi popoldne od 4. ure dalje že tema, da bo morala luč dnevno 3 ure več goreti in sicer ne le ena, ampak 100 in 100 luči, da osobje nad to okrožnico ravno ni navdušeno in da prikrito med seboj kritizira, ker si pač javno ne upa nastopiti in da uprava sigurno ne bo imela od take upeljave profita.

Iz gornje okrožnice je res razvidno, da je nekdo v Beogradu s to veliko žlico pamet in modrost zajemal.

Uradništvu pa kličemo: Organizirajte se in v enotni fronti z delaici odbijte udarce, ki padajo tudi po Vas.

hvalili zbrani učenjaki in tehniki novo iznajdbo, ki pomeni začetek novega veka v zgodovini novega gospodarstva.

V zadnjih desetletjih je dobivalo vedno večji pomen surovo olje in

iz njega produciran bencin. Iznajdba Diessel-motorja, razvoj zrakovplovstva, uporaba nafte pri kurjavi ladij je ogromno razširila industrijsko uporabo surovega olja. Doslej je narava sama dajala surovo olje: v Pensilvaniji, Asérbejdžanu, Poljski in Rumuniji izvira iz neizčrpnih vrelcev. Sedaj ga hoče Bergius pridobivati iz premoga.

V enem molekulu premoga pride na 16 atomov premoga en atom vode, v molekulu olja pa pride na 8 atomov en atom vode. Petrolej ima torej več vode kakor premog. Bergius je iznašel, da se da dobiti petrolej iz premoga pri vročini 450° in pri pritisku 100 atmosfer. S tem se izpremeni premog v tekoče olje, ki je tehnično prav tako uporabljivo, kakor surovi petrolej, ki izvira iz zemlje.

Zgodovina moderne tovarne se je prav za prav začela s pridobivanjem energije, ki žene stroje, — iz premoga. Bergius pravi, da je že zastarela metoda pridobivanja energije s samim sežiganjem premoga. Odslej se bo premog blizu jame izpremenil v olje, ki ga bo odslej uporabljala industrija mesto premoga. Kajti po tej novi iznajdbi se bo pridobilo iz iste količine premoga trikrat več energije.

Dr. Edwin Glosson, ravnatelj znanstvenega oddelka ameriške vlade, je opomnil na pittsburski konferenci na to, da je bilo pred 600 leti v Angliji pod strogo kaznijo prepovedano kurjenje s premogom. To se nam zdi danes smešno. Toda prav tako se bo zdelo bodočim rodovom smešno, da doslej nismo vedeli početi s premogom nič pametnejšega, kakor ga požgati, mesto da bi iz njega pridobivali dragocene snovi, ki dajejo trikrat večji koristni efekt, kakor iz premoga pridobljena vročina.

Svetovni kapital že tekmuje v uporabi nove iznajdbe. Lastnik nove iznajdbe je nemški kemični trust, najmočnejša organizacija nemškega industrijskega kapitala. Ta že gradi dve tovarni za uporabo te iznajdbe: eno v srednjemermem revirju rjavega premoga, drugo v rensko-westfalskem. Toda po novi iznajdbi sega tudi že Standard Oil Company, mogočni ameriški petrolejski trust, ki hoče poleg svetovne produkcije petroleja dobiti v svoje roke tudi produkcijo novega umetnega olja. Izgleda, da se bosta ameriški petrolejski in nemški kemični trust sporazumela v izkoriščanju nove iznajdbe.

Ako se bo poskus v Nemčiji obnesel, potem se bo tekom enega desetletja bistveno izpremenila slika svetovnega gospodarstva.

Danes obvladajo svetovno produkcijo petroleja Amerika, Rusija in Poljska; petrolejski vrelci azijskih dežel — Mosul — so najbolj zaželeni plen imperializma. Nova iznajdba bi napravila vse dežele s premogom neodvisne od petroleja. Rudarstvo preživlja že nekaj let sem krizo; obupni boj angleških rudarjev je bil junaški odpor proti zvalitvi premogarske krize na delav-

ska ramena. Nova iznajdba lahko zopet dvigne rudarstvo. Za produkcijo olja je najprikladnejši mladi, rjavi premog. Tega je tudi pri nas največ!

Predvsem pa lahko postane nova iznajdba sredstvo za premaganje hude gospodarske krize, v katero je vrgel Evropo kapitalizem s svetovno vojno. K ozdravljenju velikih gospodarskih kriz zadnjega stoletja so največ pripomogle tehnične iznajdbe. Tako je prenehala gospodarska stagnacija (zastoj), ki je sledila napoleonskim vojnám, z »industrijsko revolucijo«, ki jo je povzročila iznajdba tkalnega in parnega stroja. Tako je pretrgala bedo štiridesetih let zgradba velikih železnic. Tako je po 1873. letu ublažila ponovno krizo uporaba električne energije v industriji in prometu. In tako bi nova iznajdba zmanjšala, oziroma odpravila strašno brezposelnost, ki tare danes vso Evropo: »zmagovito« Anglijo, »premagano« Nemčijo, sovjetsko Rusijo, prav vse.

Delavski razred pa sme upati, da bo s svojo vedno napredujočo organizacijo iztrgal prdji ali slej vse te tehnične iznajdbe iz rok profitarjev in jih stavil v službo vsega človeštva. Tedaj bo prišla za človeštvo nova doba: svoboden človek bo izkoriščal ukročene prirodne sile v svojo korist in napredek.

Iz intervencij.

Naročitev listnih legitimacij za delavce.

Vse naše dosedanje intervencije, da naj se delavcem izdajo ukoričene legitimacije kot nastavljenecem in vrnejo vozne ugodnosti provizionistom in miloščinarjem dosedaj v Beogradu niso našle odmeva. Generalnemu direktorju smo predložili proračun, koliko desetletnih dinarjev ima železnica letno zgube, ker izdaja delavcem vsako leto druge legitimacije, in priznal je upravičenost naše zahteve, da naj se dajo delavcem stalne legitimacije ter pozval dotičnega referenta, da naj mu razjasni, zakaj je izdal za delavce drugačne legitimacije?

Odgovoril je ta modrijan, da zato da se delavci ločijo od nastavljenecv in da bi delavci, ker so nestalni, lahko v slučaju izstopa iz službe zlorabljali še nadalje stalno legitimacijo. Podučili smo tega modrijana in Generalni direktor je izjavil, da se bodo za leto 1926 zopet upeljale stare legitimacije.

Istotako je minister Jovanović povodom intervencije priznal upravičenost naše zahteve, da se izdajo vozne ugodnosti tudi provizionistom in miloščinarjem ter izjavil, da se bo to pri sestavi novega pravilnika o voznih ugodnostih upoštevalo.

A navzlic vsem tem izjavam je tudi za letos ostalo vse pri starem in direkcija je izdala naslednjo okrožnico:

Naročitev listnih osebnih legitimacij.

Vsem službenim edinicam!

Za leto 1927 je naročiti listne osebne legitimacije, enako kakor je bilo določeno z okrožnico št. 212-VI/25 za leto 1926, s tremi ločenimi seznamami in sicer:

a) za aktivne stalne delavce in rokodelce ter dnevničarje, ki služijo nepretrgoma nad 1 leto, in njihove rodbinske člane, to so žene, pod 16 let stari sinovi in pod 20 let stare hčere, ki nimajo nikakega lastnega zaslužka, o čemur je priložiti uradno potrdilo.

b) za nad 21 let stare hčere, nadalje očete, matere in neporočene sestre aktivnih uradnikov, zvanikov in služiteljev, ki žive pri dotičnem uslužbencu, in jih on popolnoma potrdilom. S tem seznamom se naj naroči tudi listne legitimacije za služkinje aktivnih uradnikov. Seznamom je priložiti potrdila pristojne oblasti, da se dotična oseba nahaja pri njem v službi.

c) za bivše delavce in rokodelce, ki so služili pri železnici nad 10 let in prejemale provizijo, stalno rento ali miloščino, za žene ter otroke, za katere se izplačuje dodatek ali draginjska doklada.

Za bivše delavce in rokodelce naroči legitimacije postaje, v katerih okolišju prebivajo.

Legitimacije, naročene s seznamom pod a) bodo opremljene z žigom, da veljajo za kupovanje rezijskih kart. Za stalne je smatrati one delavce in rokodelce, ki so dovršili 21. leto starosti, so odslužili vojaški rok ali so tega oproščeni, in imajo najmanj 1 leto neprekinjene železniške službe. Služba se ne smatra za prekinjeno v slučaju bolezni, dokler pripada podpora

Sveta noč.

Pravijo noči, ki se rodi 24. decembra in umira v jutru 25. decembra, sveta noč.

In kakor pravijo, tako si predstavljajo in se jim zdi ta noč, kakor da je sveta noč. Sveta noč!

Tišina in mir vlada po ulicah, po vaseh. Tuintam blešče skozi prozorne zavese oken bliščeči nakiti in goreče sveče migotajo z okrašenih jelk — božičnega drevesca — ki rodi danes vsemogoče darove. A tam zgoraj, v višavah, v vsemirju plove mesec in mežikavo zvezde, gledajoč našega popotnika.

Čvrsto in trdo odmevajo koraki v noč. Železničar je to, ki hiti na svoje službeno mesto, da zadovolji svojo težko službeno dolžnost.

Na samo sveto noč...

Roke tišči v raztrgane žepe suknjica, kdove kolikokrat zakrpanega. Glavo stiska med ramena, kakaj mrzlo je. Ali njegove misli se ne mude z njim in njegovo zakrpano suknjo, nego so doma, v skromni sobici pri ženi in otrocih. Beda in siromaštvo onih v sobici ga je prevzelo tako, da se za vse drugo ne zmeni.

Sveče gore na božičnih drevesih. Pri njem ni božičnega drevesa, ni sveč. Ničesar ni mogoč kupiti otrocičem za božična darila, ker je njegova plača tako siromašna, da že mora krompir jemati na upanje. Kakor nož se mu je uprl v srce šestero

očesc otročičkov, ko so ga pred odhodom v službo vprašali:

»Zakaj nimamo mi božičnega drevesca? — Zakaj je v naši sobici taki mrz? — Zakaj, oče, nam ne kupiš tople obleke? — Zakaj nam ne daš božičnih daril, kakor delajo to starši drugih otrok. Saj smo vsi tako dobri in pridni?«

— Zakaj... zakaj...? Vedno in vedno tu vprašanje in te misli. Ali mar on ni delal od jutra do večera in tudi ponoči, poleti in pozimi, v snegu in dežju? Zakaj mu je zaslužek vedno manjši? Zakaj so redukcije? Zakaj mu ne preostaje niti za najnujnejše potrebe? Zakaj se mora zadolževati, ko pa dela in dela odkar je živ.

Nenadoma sliši od blestečega okna neke hiše pesem:

»Sveta noč, blažena noč

vse zdaj spi, je polnoč...«

In nato veseli in živahen smeh in radostne zvlike:

»Blagoslovljena ljubezen in mir ljudem.«

Občutek poln bolesti in ogorčenja mu je planil skozi dušo. Začutil je nepopisno mržnjo zoper vse, ki so zakrivil vso to bedo in siromaštvo. Razvrat in korupcija, razsipnost in ošabnost tistih in izvoljenih uničujejo njemu pravico in močnost na boljše življenje. To so tirani, ki imajo vsega na račun siromakov. Misli njegove se ustavijo tudi pri njegovih tovariših, sotrpinih v težki službi, med katerimi so tudi krivci njegove

nesreče. In to so vsi tisti, ki nočejo razumeti, da nam daje bodočnost samo sloga, bratstvo in čvrsta organiziranost. To so vsi tisti, ki stoje na strani in nočejo v organizacijo, ali pa so v vrstah žoltokljunih organizacij, ponižne sluge in pomočniki zakletih neprijateljev vsega zboljšanja in napredovanja.

Ogorčene misli so letele tudi preko tistih in ki jih ni malo, ki porabljajo vsako priliko, da se pritisejo in poklonijo do zemlje, plazoč se za milostjo in za drobtinico v službi ali napredovanju in katerih egoistična duša govori:

»Glavno je, da je meni dobro, drugi me ne brigajo.«

V svoji bolečini in ogorčenju je začutil potrebo, da zakriči vsem nesrečnim in tep-tanim, vsem krivcem te nesreče gromki krik, ki naj doni v to sveto noč:

»Ali je to praznik Ljubezni, ko se en del diči in kinča z zlatom in dragim kamenjem in plava v razkošju in v vsem, a drugi veliki del gladuje in v bedi propada? Ali niste vi, ki nečete sprevideti, da nam edino sloga in čvrsta organizacija ustvarja boljšo bodočnost krivci tega? Dvigajte glave, spregledajte, postanite vsi zavredni svoje moči, spregledajte, pristopite v vrste borcev, da si izvojimo boljšo bodočnost, ne bo tudi nam napočila sveta noč in sveti dan, dan srečnih in zadovoljnih!

V organizacijo! V borbo!»

bojn. fonda, dalje v slučaju odobrenega dopusta in v slučaju vojaške službe.

Da bodo sezname točno in pravilno izpolnjeni, opozarjamo na prilogi k lanskim okrožnici št. 212-VI.

Seznamom je priložiti še nerabljenе slike (brez kartona) in po 1 Din v gotovini za vsako naročeno legitimacijo. Seznane s prilogi je poslati odseku VI/7 do 15. decembra tl.

Da ne bi zgoraj navedeno osobje ostalo dalj časa brez legitimacij, mora obdržati sedanje legitimacije, dokler ne prejme novih nakar pa se morajo stare brezpogojno odvesti.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

Ne samo, da je, kar se tiče ugodnosti, ostalo vse pri starem, pač pa se je še poslabšalo, ker direkcija zahteva nove, še nerabljenе legitimacije.

Kje naj si odtrga delavec danes po Din 50.—, da se bo dal slikati, ko njegova družina strada in propada v bedi, ker njegovi prejemki ne krijejo niti izdatkov za najbolj skromno hrano?

V zaščito interesov delovnega osobja sta takoj izvršila sodruga **Krajnik iz Maribora in Trškan iz Ljubljane intervencijo pri direkciji z zahtevo, da se za nove legitimacije lahko uporabi stare, že rabljene slike.**

Intervencija je imela popoln uspeh ter lahko delavci vpošljejo rabljene slike, ki nimajo več kot dva suha žiga.

Istočasno pa smo v imenu delavstva poslali Generalnemu direktorju nujno brzojavko, da odredi, da naj se delavstvu podeli ukoričene legitimacije.

Iz intervencij v kurilnici Ljubljana I.

V zadnjem časopisu smo poročali o vloženih intervencijah za kurilniško osobje, katere danes priobčimo v izvlečku:

V kurilnici Ljubljana I. se že dalje časa kršijo še vedno veljavne določbe začasnega delavškega pravilnika v škodo delavstva, ne izplačuje se predpisano čezurno delo in se na ta način uvaja 56urni tednik mesto 48urnega, kar je protizakonito. Ker se na podlagi lokalnih intervencij položaj ni izboljšal, se obrača podpisani savez do Vas, da izdate g. načelniku kurilnice Ljubljana I. nalog, da upošteva še vedno veljavne določbe začasnega pravilnika:

Čezurno delo rezervne partije premogarjev.

Ta rezervna skupina premogarjev sestoji iz 8 mož, ki delajo dnevno od pol 8. do 12. in od pol 2. do 5. ure, tudi ob nedeljah in praznikih. Delo traja torej dnevno celih 8 ur in sicer naporno ter brez vsakih odmorov. Do nedavnega so imeli dva prosta dneva, ki pa sta sedaj ukinjena ter se jim za nedelje in praznike čezurno delo ne izplača. — Z ozirom na določbe začasnega pravilnika, ki urejuje delovni čas, prosimo, da odredite, da se tej rezervni skupini redno podelita dva prosta dneva in plača predpisano čezurno delo za vse nedelje in določene praznike s 100 odstotki. Istotako ne dobe prostih dni turnusne skupine premogarjev, ki delajo 12/24urno službo. Ker se kurilnica Ljubljana I. ne more smatrati za mal obrat, prosimo odreditve, da se prosti dnevi redno podeli.

Ureditev premikalne službe v kurilnici Ljubljana I.

Premikalna skupina je štela 3 može, ki so delali od pol 8. do 12. in od pol 2. do

5. ure in sicer dnevno, za kar so dobili dva prosta dneva mesečno. G. načelnik je nato dva prosta dneva ukinil, čež čas pa dovolil temu osobju en prost dan mesečno, a je odvzel enega moža stran, tako da se vrši ves premik v kurilniškem rajonu le z 2 premikačema.

Ta turnus daleko prekoračuje 8urni delovnik, premik s 30 do 50 vozovi z enim spremljevalcem lokomotive in le enim premikačem je zelo nevaren tako za obrat kot za prizadeto osobje. V izogib event. nezgodam, ki pri tako vpeljani službi lahko nastanejo in katerih odgovornost bi padla na upravo, pričakujemo zopetne dodelitve tretjega premikača nazaj in povrnitev dveh prostih dni.

Prosti dnevi kretnikov.

Le kretnik, ki vrši dnevno službo, dobi proste dneve, dočim skupina, ki vrši turnus službo 12/24, že dalje časa prostih dni ne dobi. Nadomestnik, izvežban, ki se rabi le za 6 tur mesečno, je na razpolago pri premovalni skupini. Upravi je gotovo znano, da ravno kretniki v svoji 12urni službi nimajo prav nikake pavze, ker, v kolikor se ne vrši lokalni premik, grede stalno stroji v in iz kurilnice, na okretnico, po materialu itd., tako da je kretnik vseh 12 ur popolnoma izrabljen, ne oziraje se na čiščenje kretnic, ki ga mora le v kurilniškem rajonu vršiti kretnik sam. Pričakujemo, da bo uprava izprevidela, da je to osobje vseh 12 ur popolnoma izrabljeno in da sta mu dva prosta dneva, ki mu po predpisih pripadajo za odpočitek, nujno potrebna. — Čiščenje kretnic se vrši v postajnem rajonu po posebnih čistilcih, ki morajo kretnice res popolnoma osnažiti, med tem ko mora kretnik v kurilnici vedno tekati od ene do druge ter je čiščenje le problematično; ako pa bo prišla kaka nezgoda, bo kaznovan kretnik vsled malomarnega vršenja službe. Čiščenje kretnic v kurilniškem rajonu bi zaposlilo enega delavca dnevno tri ure ter pričakujemo, da se za to čiščenje določi poseben delavec, kar bo v interesu službe in boljšega vzdrževanja kretniškega materiala.

Turnus-služba pri stabilnem kotlu.

Od davno je obstajal pri stabilnem kotlu turnus 12/24, katerega pa je načelnik kurilnice vsled delne elektrifikacije ukinil ter odvzel enega moža stran, za ostala dva pa vpeljal 12/24urno službo, tako da jo vršita izmenoma 7 dni stalno po noči in nato 7 dni stalno po dnevu in to brez vsakih prostih dni, ker le ob menjavi dobi 12 ur prostega, tako da znaša služba dejansko nad 10 ur dnevno brez vsake odškodnine za čezurno delo in proste dni.

Poleg svoje odgovorne službe mora strojnik po noči pripravljati koks za kovače, pometati delavnico in tako pustiti kotel brez nadzorstva, po dnevu pa opravljati razna druga dela. Ako bi se med tem časom pri motorju kaj pripetilo, ali zmanjkalo vode v rezervarijih, bi bil kaznovan strojnik.

Do 25. novembra 1926 je bil turnus 12/24, ta dan pa se je vpeljal turnus 12/12 ter je moral strojnik Prošek dne 26. nov. že po dvanašnjurnem odmoru nastopiti normalni 8urni delovni dan, dasi mu je pristojal 24urni odmor.

Z ozirom na odgovorno službo pri stabilnem kotlu in na nemožnost, v takem obratu vpeljati 12/12urni turnus, prosimo za vpeljava prejšnjega 12/24urnega turnusa, ako ne gre vsled kreditnih ovir drugače, za enkrat brez prostih dni.

Centrala je pooblastila s. Trškana, da v teh zadevah vrši stalno ponovne intervencije vse dotlej, da bodo vse točke ugodno rešene.

Iz sekcij.

Sekcija strojevodij in kurjačev.

Ker do sedaj še ni odprt kredit za izplačilo premovalnih premij ljub-

gledu na vseh progah v enakem položaju.

In dalje, gospoda, nadaljuje inženjer, »je treba vedeti, da je nedavno, v interesu štednje, bilo reducirano mnogo progovnih čuvarjev. Prej smo za vsake tri kilometre proge imeli enega čuvarja. Danes prihaja na enega čuvarja šest kilometrov in mora svoj del prehoditi petkrat v štiriindvajsetih urah. In če še k temu dodate ugonablajoče delo naših politikov, ki svoje volilce, brez vsakih kvalifikacij, nastavljajo v službe na progah, imate že dokaj jasno sliko vzroka na ta naš prometni kaos.«

Ko je inženjer umolknil, se iz kota javi starejši gospod.

»Da, gospod, v našem prometu se štedi narobe. Reducirajo se čuvarji prog, na katerih leži sigurnost prometa, ali se zato vzdržujejo nepotrebne ustanove, ki so kot sinekure političnim ljudem in njihovim prijateljem. Imamo pet oblastnih direkcij, eno generalno, eno za gradbo in Ministrstvo Saobračaja. In le pogledite: V samem Beogradu je oblastna in generalna direkcija, direkcija rečne plovbe in direkcija gradbe. To so samo nepotrebni faktorji, ki ovirajo administracijo. Poleg tega ima teh sedem direkcij po osem načelnikov, na ducate inšpektorjev in na tisoče uradnikov. In rezultat vsega tega je, da je v budžetu za bodoče leto predviden sto in sto milijonski primanjkljaj. To pomeni, da poleg najdražjih tarifov treba še na državljane natovoriti posebni davek, nižjim železničarjem in prog. delavcem manjšati plače in druge take dobrote.«

Stari gospod obmolkne, a mi se za mislimo in razmišljamo: Kako dolgo bo našim politikom še potrebno svoje osebe in strankarske račune smatrati važnejše kot koristi države.

ljanski direkciji ter grozi vsled določbe člena 104 novega pravilnika, ki se glasi:

»Nagrade po tem pravilniku pripadajo osobju samo, ako je za njih izplačilo odobren v budžetu kredit in v kolikor je odobren.«

Nikdo nima pravice na kako nagrado po tem pravilniku, ako za to ni zadostno z budžetom odobrenega kredita.«

Nevarnost, da bi te premije deloma zapadle, je Ujed. savez brzojavnim potom urgiral pri Finančnem oddelku Generalne direkcije Beograd otvorenje kredita ljubljanski direkciji. Ker je v budžetu odobren kredit za nabavo premoga in maziva in se iz te budžetske partije izplačuje tudi premovalne premije, ni toraj nikake ovire, da se kredit ne otvori in premija izplača za oktober in nadalje.

Sekcija vlakospremnega osobja.

Nekaj zgodovine iz borbe za ureditev kilometraže vlakospremnega osobja!

Ko je s 1. aprilom 1925 stopil v veljavo pravilnik o sporednih prinaložnostih, ki je tako kruto zapostavil osobje pri tovornih vlakih, je osobje, organizirano takrat v Strokovni železničarski organizaciji in v društvu »Sprevednik« sestavilo svoje protipredloge in jih predložilo ministrstvu saobračaja, kakor gen. direkciji, v roke g. gen. direktorju Iliču. Pri ustmeni razpravi je g. Ilič odkrito priznal, da je pravilnik, ki določa za osebnе, brze in toverne vlake enake postavke, za prevozne km, jedna velika pogreška, jer ovaj, koji je taj pravilnik izradio, nije bio stručnjak. (Ali naj osobje trpi radi tega, če v Beogradu izdeluje železničarske pravilnike — fujakerji). Obljubil je, ker je povsem jasno, da se ta krivica mora popraviti, da se bo to v najkrajšem času popravilo. Vzel je tudi naše tozadevne predloge na znanje.

Ko je ta najkrajši čas trajal že od maja pa do decembra leta 1925 in o pravilniku ni bilo nič slišati, se je deputacija zopet podala v Beograd. Pravilnik je bil takrat — baje — že izdelan in bi znašali poviški za vlakovodjo tov. vlakov 4,5 pare, za ostale pa 4 pare na km. »Ovaj pravilnik će stupiti odmah na snagu«, nam je rekel g. gen. direktor Ilič. Ali blizala se je velika noč leta 1926. a pravilnika še ni bilo na — snago — in zopet se je odpravila deputacija v Beograd, da opozori g. — bračo — da dela vlakospremno osobje še vedno skoroda zastoj, ter da je v ravno kar minuli zimi prestalo toliko gorja in delalo toliko čezurnega dela tudi zastoj, da se z besedami niti popisati ne da, ter da še isto osobje vedno nestrpno čaka na zboljšanje krivične odmere, odmerjene po »ne stručnjaku«. In g. Ilič privleče zares pravilnik za ušesa iz miznice, kje je prezimil od Božiča pa do Velike noči (to je bilo ravno na Veliko nočno nedeljo dne 4. aprila 1926.) Ta dan je bil g. Ilič posebno dobre volje in deputacija pa tudi, ker smo mislili, da bo pač v 13 milijardnem proračunu, ki je bil baš tiste dni nastopil (1. aprila 1926) še kakšna para za tisto osobje, ki na železnici največ gara in ki nima za svojo težko in odgovornostno polno službo v obliki kilometraže niti 20 odstotkov iste odškodnine za dvojno gospodinjstvo, ki jo je imelo že davno pod toli osovraženimi in krivičnimi »tujci«.

In res! Nismo se motili. G. Ilič in g. Nedeljković sta nam odkrito priznala, da imamo pravo in da se bo z ozirom na krivico, ki se nam je zgodila leta 1925, kilometrina popravila tako, da dobe: vlakovodje tov. vlakov 0.24 Din, ostalo osobje pa 0.20 Din za prevozne km in to s 1. aprilom 1926.

Tem postavkam primerno pa se poviša tudi kilometraža osebnih vlakov.

Ravno tako se uredi tudi »manevrisanje«. Prerešetalni smo pravilnik celi dve uri in šli smo zadovoljni in srečni nazaj, zadovoljni nad precejšnjim uspehom, misleč, da tako visoka gospoda kot sta g. gen. direktor Ilič in načelnik finančnega oddelka g. Nedeljković pač ne bosta go-

vorila nesresnice (po naše bi rekli — lagala) ter obljubila nekaj, česar ne moreta ali nočeta tudi izpolniti.

Ali varali smo se! Obljubiti in dati je preveč, posebno pa še železničarjem v Jugoslaviji, kjer se še železničar po veliki večini ne zaveda, kako fažen faktor je on in kako malenkostni so gospodje v svoji kratkovidnosti napram osobju, kateremu naprtijo vsaki dan več dela in več odgovornosti.

Prišlo je poletje in z njim prva večja poplava, ki je ta nesrečni pravilnik odpravila iz miznice gen. direktorja v klet, na tisti kup papirja, kamor pridejo vse take in enake neljube listine, kjer nimajo druge ušede, kot večno pozabljenje.

Z poplavo je pa prišel v ministrstvo saobračaja kot pomočnik ministra g. Boža Popović, tisti Popović, ki je v Ljubljani na kongresu naših ljubih tovarišev na vsa usta trdil in obljubljal, da bo za železničarje storil vse, kar je v njegovi moči, da se krivice popravijo.

Eden od g. tovarišev iz Ljubljane je bil celo tako srečen, da je z omenjenim g. Popovićem osebno govoril o pravilniku, ter je dobil zagotovilo, da je pravilnik idealno izdelan. In res! Na neprestani pritisk od strani Saveza so privlekli pravilnik na dan, ki popravlja krivice, katere je leta 1925 zakrivil »nestručnjak« ter je naravnost vzoren. (Sedaj ga je izdelal gotovo — postrešek.) Tistemu, kateremu je uprava naprtila največjo odgovornost in je bil po starem pravilniku najslabše plačan, to je brezdvomno vlakovodja tov. vlakov, je uprava popravila krivico na ta način, da mu je pridjala 0.5 pare na km, to je pri 2000 km mesečno Din 10.—, reci ni piši deset dinarjev. Da o ostalih niti ne govorimo. Osobju pri osebnih vlakih pa so kilometražo celo reducirali. V celoti se je vlakospremnemu osobju le vzelo, dalo pa nič.

Ali ni to naravnost idealna rešitev krivično odmerjene kilometraže? Res; tako kolosalno delo rabi tudi nekaj časa, zato so ga »stručnjaci« izdelovali celih 20 mesecev.

Uprava je s tem vlakovodje, kakor vse ostalo vlakospremno osobje udarila naravnost v obraz, kot nagrado za njihovo službo, katere pošten človek ne bi niti psu naprtil. Ali bo osobje ta udarec razumelo?

Vlakospremniki! Borba za pravično odškodnino dvojnega gospodinjstva s to rešitvijo nikakor ni končana, temveč se bo nadaljevala s podvojeno silo in odločnostjo, katero pa morate pokazati tudi vi. Vrste odločnih borcev vsaki dan naraščajo in število onih, ki jim zadostuje, da se smejo klanjati, je vsaki dan redkejše. Sodrugi! Ne zadostuje samo želja za dosego tega cilja, temveč nastati mora volja, enotna volja vsega vlakospremnega osobja širom cele države. Kdo bi se pa mogel in upal upirati mogočni volji ene najjačjih in najvažnejših kategorij? Volja premaga vse ovire, volja lomi železo, preluknja in zdrobi kamen in volja vlakospremnega osobja bi gospodom pri žel. upravi tudi pokazala, da se iz osobja, kateremu se zaupa tako važna in težka služba, v letu 1926 po Kristusu tudi na jugoslovanskih železnicah ni dovoljeno briti norce.

Vsi sodrugi kot en mož stojimo za našo zahtevo, ki bo edino pravilno rešila to vprašanje, to je — za upe-ljavo urnine.

Od Generalne direkcije pa zahtevamo, da nam imenuje dotičnega gospoda, ki je v komisiji fungiral kot zastopnik železničarjev (organizacije), ki bi moral braniti interese osobja, kot nam je dejal povodom ene intervencije g. Kelec, da se bomo mogli njemu in njegovi organizaciji vsi vlakospremniki zahvaliti.

Ali imamo še kako pravico?

Progovni delavec nam piše:

Pred par meseci so si vendar po dolgem premišljevanju neki gospodje-železničarji izmislili, da bi bilo koristno zaprositi za zobozdravnika za železničarje iz Ptujja in okolice; počeli so pogumno agitacijo s polo papirja, da naj bi podpisali vsi železničarji imenovani predlog. Nimamo nič proti temu, saj je že skrajni čas, da so tudi gospodje uradniki spoznali, da se ima za podobne predloge skupno nastopiti, ker le v slogi je moč. Naše mišljenje je pa še drugačno; nimamo samo tega

Tragikomedija našega prometa.

(Razgovori v vozu, ki stoji tri ure na odhodni postaji.)

V beograjski »Politiki« je zapisana sledeča zgodba:

— Komaj smo se spravili v vagon brzovlaka na beograjski postaji, ko se nam je reklo, da se ne moremo peljati, ker so tu, petdeset metrov pred nami, skočili s tira trije vagoni vlaka, ki bi se moral odpeljati.

Čakali smo. V začetku potrpežljivo. Druga jeza zamude nam je pošla v nestrpnosti in protestih. Tretja ura nas je že našla pomirjene s subnacio in prešla je v šalah in dovtipih, ki so jih kovali popotniki na račun prometa, pa naposled na račun drugih neprilik.

In še le, ko smo po triurni zamudi se pomaknili iz Beograda, smo začeli vsak na svoj način razmišljati o tem, kar smo to noč preživeli v Beogradu. Še le tedaj se nam je pojavila pred očmi vsa ta brezbriznost, ki sramoti državo in ki naš promet diskreditira pred evropskimi tovariši.

Pomislite, sredi Beograda, v prestolici države, skačejo vagoni iz tira radi tega, ker so bile tračnice, praži in kretnice zanič. In pomislite, da tega ni nikdo prekontroliral in o pravem času zapazil.

V to smer smo začeli vsi kritizirati. In ker je med nami bil železniški inženjer, je on, kot zastopnik prometa moral sprejemati vse naše udarce na svoja pleča.

In ta ubogi človek se je jel naposled opravičevati.

»Ni tu, gospoda, kriv preglednik. Naše proge so obrabljene. Sploh smo v tem po-

predloga, ampak cele kupe še važnejših predlogov. Pripoznamo, da ni prijetno železničarju, kaj trdga ugrizniti, ako nima zdravih ali celo nobenih zob. Toda še v slabšem položaju se nahajajo pa delavci, ako imajo zdrave zobe, želedec pa prazen, kadar primanjkuje živila, da si ga napolnijo. Smatramo torej, da treba energično nastopiti za pravice bolniške blagajne, za izplačevanje 100odstot. hranarine za vse dni v mesecu za delavce. Kdo pozna bolezen, ki preneha ob praznikih? Mislimo, da je ni, zakaj bi se pa delavcem ne izplačala boleznina za vsak dan po starem načinu? Zakaj je radi vseh prejemkov povprečno taka ogromna razlika med nastavljenici in zlasti progovnimi in pomožnimi delavci, katere prej ni bilo nikoli? Zakaj se je delavcem odvzelo že plačane legitimacije in se jih neznano kam zavrglo in niti slik se ne povrne, katere so njihova last?

Pa ne bomo naštevali brezštevilih krivic, katere tirajo posebno delavce v obup. Opozorjamo le na to: kolikokrat se je v tekočem letu opozarjalo, klicalo na shodih, konferencah, vršile so se agitacije za združenje železničarjev za skupen nastop ter proti napadom; ali vse delo in klici so bili zaman. To pa radi tega, ker imamo med železničarji ljudi, kateri delavca in njegovih potreb ne poznajo. Prišlo se je, da je povodom agitacije naših nasprotnikov nek gospod povpraševal, zakaj se delavec in višji uradnik tako neprijazno gledata? Mislimo, da dotični že vedo za vzrok; pa vendar jim še nekoliko naštejem v spomin: Zakaj pa se delavcem ne zaračuna čezurno delo in ne plača v denarju? Kak dobiček ima železnica, ako delavci, posebno progovni, nekatere dneve delajo nadure, druge dneve pa toliko ostajajo doma, dočim se nekaterim niti tega ne da? Zakaj se je v preteklih časih delalo 30 dni in nikoli ni bilo slišati, da se ne da zaračunati? Dandanes se pa onim progovnim sužnjem niti vsled slabega vremena zamujeni dnevi ne plačajo; ali se ne bi mogel tisti zamujeni čas nadomestiti z nadurami?

Živimo v svobodni državi, vendar se med železničarji nahajajo gotovi ljudje, ki napadajo delavce radi njihove strokovne organizacije; zlasti, ako ne parirajo z njimi v kapitalistično-politični ozirih, se jih napada in šikanira še v službenih ozirih. Za danes ne bomo več naštevali nepopisnih nedostatkov, ker dotični bodo menda sprevideli nepravilno delo proti delavcem. Prigodilo se je v tekočem letu, da se je že večkrat pobiralo na nabiralne pole darove za poplavljenice in druge nesreče. Od tega niso bili izvzeti tudi delavci. Kdor ni dal ničesar, se ga je pošteno obralo. Celo nek meščanski list prinaša dopis, da so zbrali lepo vsoto celo delavci na progi Pragersko-Kotoriba in se pripozna, da se dvomi, če se bo razdelila vsa vsota med prizadete.

Cuite, dragi, tisti delavci so izkazali svoje milostno srce in segli z darežljivo roko po svojem bornem zaslužku in darovali; njim se pa ne more plačati njihovo naporno delo za ves delovni čas. Kaj naj porečejo stari delavci revnega stanu s svojimi mnogobrojnimi družinami? Žal, da se taki prizori dogajajo v sekciji Ptuj; prej se kaj takega ni nikoli vršilo. Ne bomo se izražali nad krivci, ali sodi se lahko, da je tak človek največji naš škodljivec, ki noče pripoznati, da je tudi delavec človek enake podobe in državljan iste države, kateri plača davek in da mora tudi on živeti pošteno.

Ob koncu pa kličemo vsem zavednim, da vztrajamo, zavedamo se borbe za naše pravice, delajmo v korist samega sebe, skupno eden za drugega in vsi za enega tudi v prihodnjem letu!

Internacionalni pregled.

Število in povprečne plače angleških železničarjev (I. T. F.).

Na angleških železnicah v Evropi je zaposleno skupno 689.264 oseb. Lansko leto ob istem času je bilo zaposlenih 702.062, torej letos okroglo 13.000 manj. Od tega je 665.930 moških in 23.334 žensk.

Povprečna plača na mesec je letos: a) v pisarnah 17 angleških funtov, to je 4675 Din; b) strojevodja 22 angl. funtov, t. j. 6050 Din; c) kurjač 15,5 angl. funtov, t. j. 4262 Din; d) premikači in kretniki 15 angl. funtov, t. j. 4125 Din; e) profesionalisti 15 angl. funtov, t. j. 4125 Din; f) pomožni delavci 10—13 angl. funtov, t. j. 3575 Din.

Iz tega je razvidno, da so plače v Angliji bolj socialno urejene kot pri nas. Preganjanje železničarjev na Kubi (ITF). Delavski zaupniki, katerih nekateri so po zadnjem železničarskem štrajku pobegnili v Združene države, poročajo, da je vlada na najbolj brutalen način nastopila proti voditeljem stavke ter da je bilo 17 železničarjev od agentov pobitih. Ostale pa so izgnali iz države.

Fašistovski napad na sekretariat I. T. F. v Rimu.

V noči od 31. oktobra na 1. novembra t. l. so fašisti vdrl v prostore ITF v Rimu, razbili vsi opravila ter arhive odnesli. Od tedaj so prostori zaprti in se je sekretarju s. Sardelli prepovedal vstop. Internacionala je proti temu protestirala ter po svojih poslancih v holandskem parlamentu interpelacijo.

Mezdno gibanje avstrijskih železničarjev. Ze dalje časa se vrše pogajanja med železničarsko organizacijo in generalno direkcijo radi regulacije plač. O položaju je sklepala plenarna seja železničarskih zaupnikov na Dunaju dne 18. nov. 1926. Iz poročila je razvidno, da je generalna

direkcija 12. nov. t. l. izjavila, da je pripravljena dati vsemu aktivnemu osebju enkratni izreden prispevek v iznosu 25 do 30 odstotkov mesečne plače. Nerešeno pa je še vprašanje določitve najnižje plače. Dosedaj znaša najnižja plača delavca 162 šilingov, to je 1296 Din mesečno ter zahteva organizacija povišanje na 170 šil., ali 1360 Din, ker stoji na stališču, da dosedanja plača ni zadostovala za pošteno preživljanje.

In sigurno bo avstrijska organizacija tudi tu uspela, to pa vsled tega, ker se avstrijski železničar zaveda, da mora biti organiziran in da si vse uspehe pribori le z lastno močjo.

Nov generalni direktor nemških železnic in personalna politika (ITF).

Novi generalni direktor dr. Dorpmüller, ki ga je vlada šele po daljšem obotavljanju potrdila, je sklical dne 3. nov. 1926 konferenco vseh obratnih zaupnikov, na kateri je povdaril potrebo sodelovanja med upravo in osebjem ter izjavil, da bo vedno upošteval želje in pritožbe osebja. Povdaril pa je težak gospodarski položaj, vendar bo poizkušal že za leto 1927 dobiti sredstev za zboljšanje gnotnega položaja osebja. Provizorično dobo (med katero se osebju lahko odpove služba) bo takoj znižal od 20 na 10 let in ne bo več prekategoriziral provizoričnih nameščenecv za delavce.

Predsednik enotne železničarske organizacije s. Scheffel je izjavil svoje pomisleke, da bi se plače regulirale šele leta 1927 ter je zahteval takojšnjo regulacijo, obenem pa spremembo sedanjega sistema turnusov tako, da pri vlakosprememi in strojnem osebju ne bo znašal neprekinjeni čas službe več kot 14 ur. Enako zahteva znižanje delovnega časa v delavnicah ter higiensko ureditev delavnic.

Skupniški akord — novo sredstvo za izkoriščanje delavcev.

V Ameriki so začeli uvajati takozvane skupinske plače. Ta plača se deli po sledečem sistemu: delovodja načeljuje skupini delavcev, ki izdelujejo gotov predmet; plača se določi celi skupini po tem, koliko je ta skupina naredila. Ne dela vsak posameznik po akordu, temveč cela skupina in ona prejme plačo po skupno izvršenemu delu; plača posameznega delavca torej ne zavisi od njegove lastne delovne sposobnosti, temveč od cele skupine. S tem sistemom postane vsak delavec priganjač drugih. Še več! Ker hočejo v skupini čim več zaslužiti, često zahteva skupina, naj se iz nje nekaj delavcev odpusti, češ, da z manjšim številom delovnih rok lahko isto toliko naredijo, zaslužka pa pride potem na vsakega posameznika seveda več. S tem delavci sami ustvarjajo brezposelnost. Tako nesolidarno postopajo seveda samo razredno-nezavedni delavci. Brez razredne zavesti ni torej uspešnega boja proti kapitalističnemu izkoriščanju.

Delavske plače v Ameriki.

V Ameriki se delavske plače stalno dvigajo. Povprečna delovna mezdna se je dvignila po podatkih državnega industrijskega urada z 26.25 dolarjev na teden leta 1923 na 27.10 dolarjev v prvem četrtletju leta 1926. Vendar je vsota vseh izplačanih delovnih mezd skupaj manjša. Kajti danes je za 6 odstotkov manj zaposlenih delavcev. Toda na drugi strani pa produkcija narašča. Naraščanje produkcije pri manjši zaposlitvi delavcev je pripisovati napredujoči tehniki in novim sistemom za izkoriščanje delovne sile.

Največje lokomotive v Evropi.

Loetschbergove železnice v Švici so dale napraviti dve električni lokomotivi, od katerih je bila ena že letos v poletju železnici izročena in napravljeni so bili z njo takoj poizkusi. Take velike moderne osmose lokomotive dosežejo normalno 4500 konjskih sil in so najmočnejše lokomotive ne le v Švici, ampak tudi v celi Evropi in se celo lahko primerjajo, kar se tiče velikosti in dosegljivosti moči, k ameriškim lokomotivam. Urejene so tako, da v slučaju defekta na motorju se lahko ženejo s pomočjo posebnih naprav. Posamezni tak kolos za dostuje, da bi vlak s 560 tonami vozil z brzino 50 km na uro po progi s 27/100 vzpona stopanju. Za tako vožnjo bi bilo treba treh parnih lokomotiv. Pri osebnih vlakih zamore taka lokomotiva doseči brzino 75 km na uro. Dolga je 22 m in tehta 141 ton.

Mednarodni trust bakra.

V sev. Ameriki se je ustanovil nov trust-bakra. Ta trust ima takoj v po-

četku 90 % svetovne proizvodnje bakra v svojih rokah. Vodstvo trusta je v rokah ameriških kapitalistov. Ameriški kapitalizem torej pridno razteza svoje kremplje po vsem svetu.

Trgovina Evrope v prvem polletju t. l.

Trgovski promet evropskih držav se je zmanjšal v prvem polletju 1926 za 10.3 % napram isti dobi lanskega leta. Uvoz se je zmanjšal za 11.5 % izvoz pa za 8.75 %.

Trgovska bilanca je bila v večini držav pasivna, to se pravi, da je večina več uvozila, kupila, kakor pa izvozila, prodala. Angleška trgovina je bila lansko leto pasivna za 3985 milijonov zlatih mark, letos za 4039. Nemčija si je zboljšala svoj položaj: lansko leto je bila pasivna za 2179 milijonov, letos pa aktivna za 539 mil. zlatih mark, dočim je bila Francija lansko leto aktivna, letos pa pasivna. Trgovska bilanca drugih držav je bila sledeča: (—) pomeni pasiv (izgubo), (+) dobiček; vse številke pomenijo milijone zlatih mark:

	1925.	1926.
Italija	— 999 mil.	— 983 mil.
Jugoslavija	— 7 »	+ 12 »
Bolgarija	— 35 »	— 12 »
Grčija	— 225 »	— 225 »
Madjarska	— 52 »	— 68 »
Rumunija	— 36 »	+ 3 »
Poljska	— 339 »	+ 180 »
Avstrija	— 207 »	— 311 »
Rusija	— 243 »	— 114 »
Češka	+ 109 »	+ 50 »

Sedem držav je torej imelo aktivno bilanco, med temi je Nemčija v najugodnejšem položaju.

Dopisi.

Kranjska gora. Pri nas se je začela organizacija lepo razvijati ter pristopajo vedno novi člani. Redukcije, ukinjanje dopustov in splošno poslabšanje delovnih pogojev je osebje pripravilo do tega, da danes ve, da bo brez močne bojovne organizacije zgubilo vse pravice.

Za nedeljo, dne 19. dec. 1926, dopoldne smo sklicali v Kranjski gori železničarski shod ter vabimo organizirane ter še ne-organizirane železničarje, da se ga v obilnem številu udeležijo.

Niš. Pretekli mesec smo po daljšem prestanku zopet obdržali člansko konferenco, na kateri smo poročali o intervencijah v Beogradu, kongresu delavskih zbornic ter o delu organizacije sploh. Zanimanje železničarjev je veliko ter se bo podružnica Niš v kratkem zopet zelo okrepila.

V naši delavnici se je hotelo vgnezditi neko žolto »udruženje zanatlija«, katerim pa smo kmalu povedali, da za njih v Nišu ni mesta in da naj svoje letake in časopise lepo pobere in odnese nazaj v Ljubljano (Hrv. U. ž.).

Brod na Savi. Prej mogočne žolte organizacije v Brodu ni več. Članstvo je spregledalo, jim obrnilo hrbet in se organiziralo v razredno bojovnem Savezu. Da vlijejo poguma zadnjim preostankom svojih članov, so sklicali velik »železničarski zbor«, katerega pa se je udeležilo recit in piši 6 njihovih članov. A še ti danes niso več v njihovih vrstah, saj je takoj po shodu tudi njih podpredsednik prestopil v naš Savez.

Ormož. V nedeljo, dne 26. dec. 1926 ob 8. uri zjutraj se vrši v Ormožu v gostilni Gaberc železničarski shod, po shodu pa bo volitev odbora za leto 1927. Udeležite se vsi, tudi iz bližnjih postaj.

Ormož. Članski sestanek podružnice Ormož protestira proti ukinitvi: 1. stalnosti železničarjev za nadaljna tri leta, 2. 2% dokaide za ekstitutivno službo ter zahteva naknadno vrnitev odtegnjenih prejemkov, 3. izvanredne skupščine bolniškega fonda, ter zahteva soglasno: 1. da se izda za vse železničarje vezane legitimacije, in sicer za delavce, provizioniste, rentnike in miloščinarije; 2. takojšnjo izvolitev delavskih zaupnikov v posameznih prog. sekcijah, 3. da se nam dajo v vpogled vse okrožnice, ne samo one, katere se tičejo kazni itd., 4. da se čezurno delo plača, ne pa da se nas pošlje zato domov, 5. da se dajo prog. in postaj. skladiščnim delavcem mesečni odmori in sicer redno, 6. kot svobodni državljani prostost organiziranja po lastnem prepričanju. Končno zahtevamo, da se uredi, da dobijo skladiščni in post. delavci nedeljske ure plačane kot čezurne in ne kot navadne, kakor ob delavnikih ter da se post. in sklad. delavcem da službena obleka, ker morajo posebno delati službo pri vlakih, za vratarja, prevzemalca prtljage itd.

Sarajevo. Dne 19. nov. 1926 je bil v Sarajevu v Delavskem domu velik železničarski shod, ki se je pečal v prvi vrsti s položajem železničarjev v delavnici, na katerem se je zlasti protestiralo proti dosedanjemu akordnemu sistemu. Obenem se je zahtevala ustanovitev žel. konzumne zadruge in redno podeljevanje premoaga po režijski cen. Obsodilo se je postopanje humanitarne fonda, ker morajo železničarji, ako se jim pripeti nezgoda, po cele mesece čakati na hranarino.

Kurilnica Ljubljana I. Ko pridem na direkcijsko, berem povsod nabite table, ki predpisujejo:

Svarilo!

Čistota je glavna zahteva higijene! Ne pljuvaj na tla!

ter končajo s pozivom:

Pomni! Tudi čistota v hiši, čistost vobče, je merilo, po katerem bodo tuji sodili in presodili kulturo in civilizacijo tvojo in svojega naroda.

Lepo besedilo in prosili bi g. direktorja, da bi dal slične tablice nabiti povsod po kurilnici, zajedno pa naj bi odredil vse potrebno, da bi se ta odredba tudi izvajala, ker danes v zanemarjenih, nesnažnih in higiensko neodgovarajočih kurilnicah propada na sto in sto profesionistov in delavcev.

Kurilnica Maribor. Pri prevzemu južne železnice, nam je dala državna uprava, ki nas je »rešila tujeve pete«, zlate obljube. Izpolnile so se te obljube za par izvoljenih, tisoče delavcev pa je bilo oropanih tekom treh let vseh pravic. Z mesečim aprilom je odvzela ubogim delavcem tri četrti premije, ko ji pa to še ni zadostovalo je šla in je z avgustom najrevnejšim delavcem, ki zaslužijo po Din 600 ali malo več, premije čisto ukinila.

Pa še to ni bilo zadosti. Ko je pritisnila zima, je začela metati na cesto delavce, da naj si poiščemo kruha tam, kjer poleti ni mo delati. To je postopanje, ki bi se ga sramoval najhujši kapitalist, a državna uprava, mesto da nas štiti, nas vrže na cesto in izroča poginu nas in naše družine.

Vse moledovanje je zastoj, pomagati si moramo le sami. Sleherni železničar, ki je danes v službi mora postati član razredno bojovne organizacije, ker le složni in enotni bomo preprečili nadaljne redukcije. Zato naj raste in se krepi Ujedinjeni savez!

Maribor I-II. Podružnica Maribor I. in II. sporočata, da se nahaja poslovni prostor (pisarna) za obe podružnici od 1. jan. 1927 dalje v »Ljudskem domu« Ruška cesta št. 5, vhod skozi glavna vrata levo. Uradne ure so vsako soboto od 15.—17. ure. Drugače se dobe informacije pri predsedniku ali tajniku podružnice.

Za odbor: Korbun, t. č. tajnik.

Limbuš pri Mariboru. Prišla je doba prebujenja proletariata in posebno železničarji se gibljejo. Tudi v naši okolici smo vstali. Zavedamo se dejstva, da je edina naša rešitev in naša moč le v rzedni strokovni organizaciji. In radi tega smo se tudi mi železničarji okrog Bistrice začeli zavedati, da brez organizacije ni moči. Prišli smo do prepričanja, da je naše mesto le v razredni borbeni organizaciji. Zato smo se sestali 8. dec. 1926 in si ustanovili podružnico ter izvolili odbor. Ss. Canček in Magdic iz Maribora povabljeni, sta prišla na naš sestanek ter nam dobro pojasnila vse naše zadatke in stremiljenje. 8. decemember bo naš spominski dan. Živel Ujedinjeni Savez Železničarjev!

Razno.

PODRUŽNICA ZIDANIMOST

prilredi v petek, dne 31. decembra 1926, ob 8. uri zv.

SILVESTROV VEČER

pri Drobniču (Moser) z sledečim sporedom:

Srečolov, šaljiva pošta, ples, licitacija in druge zabavne stvari.

Sodeluje prvovrstni trboveljski orkester. - Vstopnina za osebo 5 Din.

K obilni udeležbi vabi

Veselični odbor podružnice USŽJ.

Podpora in posmrtnina.

V novembru in decembru se je podelila sledečim članom:

Viktor Kokalj, skl. del. Ljubljana	250 Din
Orel Florijan, vlakospr. sekc. Ljublj.	100 »
Lesjak Ignac, prog. del. Stična	100 »
Zorman Franc, posn. del. kuril. I. Lj.	200 »
Valencić Fr., kret. sekcija Ljublj.	200 »
Rajer Rudolf, zav. gor. kol. Ljublj.	100 »

Izredna podpora:

Gabršek Fr., prog. del., bolan in ima preživeti 6 neposkrb. otrok, Dravograd	200 »
--	-------

Brezposelna podpora:

Križman Gregor, Maribor II.	200 »
Lesjak Jakob, del. Maribor II.	400 »

Posmrtnina:

Sinkovec Fr., Zagorje za umrlo ženo	450 »
Vodovi Šebart, Maribor II.	500 »

Skupaj 2700 Din

Do 1. nov. 1926 izplačano 43.175 Din

Vsega skupaj 45.875 Din

Opomba: Opozorjamo ponovno, da imajo podružnice svečo dolžnost, da prošnje za podporo revidirajo: Samo nujni slučaji se imajo upoštevati. Pravilnik govori, da se le po enem letu članstva pripada podpora, posmrtnina pa po dveh letih članstvu.