



Štev. 22. Leto 1.

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrtletno 12 dinarjev.

Uredništvo in upravnishvo:

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**

Železničarji na branik!

Delavstvo! Nastavljenci Vas pozivajo na solidarnost!

Perfidnost uprave je dosegla višek in sedaj, ko ima moč v rokah, je izigrala železničarje, hoteč jih popolnoma uničiti.

V lanskem zasedanju je vlada podaljšala nestalnost za nadaljna tri leta za vse državne nameščence in edino „Ujedinjeni savez železničarjev“ je dvignil takrat svoj glas in pozval vse državne nameščence in železničarje na plan v enotno fronto, da odbijemo ta naval reakcije, ki hoče uničiti ne samo uslužbencev, ampak tudi njih družine.

Glas vpijočega v puščavi je ostal naš glas, državni nameščenci so se „vdali v svojo usodo“ z vsemi svojimi stanovskimi organizacijami, železničarske kategorijske organizacije v Sloveniji so kimala z glavo, češ, da za nas ni nevarnosti, nacionalno udruženje pa je dvignilo svoj glas ter izdalo rdeč letak, kričoč proti nam: „Hinavci, lažnjivci“ i. t. d.. Vse to je bilo aranžirano tako lepo, da o kaki enotni akciji vseh državnih uslužbencev ni bilo govora.

Vlada se je zavedala, da so vkljub vsem udarcem železničarji še vedno avantgarda delavskega pokreta, zato jih je v ugodnem momentu ločila od drugih; ko pa je bil čas za obrambo zamujen, je uprava s kolom udarila po njih, rogajoč se jim: pa kaj naredite, če morete, sedaj ko ste osamljeni.

Vladna večina bo sprejela zakon o podaljšanju nestalnosti za železničarje za nadaljna tri leta in omogočila na ta način vsem onim strankam, ki bodo v teh treh letih sledile v vladi, da redčijo železničarske vrste, reducirajo osobe, ugonablajo družine, znižujejo plače, a da obenem s tem popolnoma uničijo naš promet.

Delavci! Ako je nestalnost nastavljenih za tri leta suspendirana, ali se potem sploh more govoriti o stalnosti delavcev? Ali ne vidite, da boste vi v prvi vrsti ona žrtev, ki bo v tisočih vržena na cesto, ki bo poginjala od lakote in bede?

Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije ob 12. uri zopet dviga svoj glas, svari in kliče na branik za zadnje naše pravice, poziva vse železničarje, da nastopijo v enotni akciji, v poštenu borbi za svoj obstoj.

Kdor bo danes stal ob strani, je izdajalec interesov železničarjev, je izdajalec delavskega razreda sploh.

Kongres delavskih zbornic.

V času od 24. do 26. oktobra t. l. se je vršil v Beogradu III. redni kongres vseh Delavskih zbornic Jugoslavije z dnevnim redom:

1. Splošni gospodarski položaj.
2. Predlog zakona o neposrednem davku.
3. Zakon o stanovanjih.
4. Položaj delavstva in izvedba socialne zaštite:
 - a) splošna izvedba socialno politične zaštite,
 - b) bratovske blagajne,
 - c) položaj železničarjev,
 - d) položaj pomorskih delavcev.
5. Volitev v okrožne urade.

Čim je »USŽJ« zaznal za sklicanje kongresa, je takoj apeliral na centralni sekretariat Delav. zbornic, da postavi na dnevni red železničarsko vprašanje, da na ta način zainteresira celokupno ostalo delavstvo za težak položaj železničarjev ter si osigura njegovo pomoč.

Istočasno pa je sklical v Beograd »državno železničarsko konferenco«, na katero je poslal 70 delegatov ter so bili prvič na konferenci zopet zastopani železničarji iz vseh oblastnih direkcij.

Navdušeno je bil pozdravljen od vseh delegatov kongresa s. Stanko, ko je nastopil s svojim referatom o položaju železničarjev, kjer je na kratko orisal, kako daleč je padlo stanje naših prometnih naprav v teku zadnjih petih let, in sicer izključno po krivdi okorelega birokratskega upravnega sistema, partizanstva, ki vlada na najvišjih mestih ter nesposobnosti uprave. Ne stojimo danes le pred pomanjkanjem voz in lokomotiv, odpovedjo posameznih vlakov, ampak če bo

šlo tako naprej — pred ukinovitvijo prometa sploh. Orisal je slabo gospodarstvo z reparacijami, mesto da bi se nabavile moderne delavnice ter gradili in popravljali vozovi in lokomotive doma, je uprava jemala na tisoče reparacijskih voz, da je vzdržala promet, razbite vozove in lokomotive pošiljala v popravilo v Nemčijo, Češko, Ogrsko, plačevala bajne vsote, doma pa reducirala delavstvo, povečala brezposelnost ter uničevala domačo industrijo.

Kljub najvišjim tarifam pa je stanje osobja mizerno in pod vsako kritiko. — Izgubilo je premije, 20odstotno doklado, ne dobi službene obleke, ne dobi delovne obleke, ni rešeno vprašanje staroupokojencev, miloščinarjev, reducira se vozne ugodnosti, draginjske doklade, ukinja se stalnost in pri vsem tem pa meče tisoče in tisoče delavstva na cesto.

Da pri takem postopanju o kaki produktivnosti delavstva ni govora, je vsakemu jasno.

O socialno politični zaščiti železničarjev ni govora. Državna uprava je smatrala za nujno potrebno, da odvzame osobju vse, kar so si priborili pod starimi upravami, da odvzame personalne komisije, delavske zaupnike, pusti miloščinarje poginjati na cesti, krši osemurni delovnik ter hoče obligatno upeljati 16/24 in 24/24-urni turnus. O ureditvi starostnega in bolniškega zavarovanja ni govora.

Edini izhod iz te krize je: odprava partizanstva, protekcije in korupcije, postavitve železniške uprave na trgovsko komercialno bazo in s tem v zvezi odprava budžeta, izvedba socialno-politične zaštite

železničarjev; ako pa uprava tega ne izvrši, naj se zaveda, da se bodo desetstisočim pokvarjenih voz in lokomotiv, pridružili novi desetstisoči, da bodo proge razpadle, da se bo ves internacionalni in tranzitni promet izognil našim mejam in da bodo deficiti v železniškem ministrstvu presegli milijarde.

Z burnim aplavzom je bil sprejet ta referat in kongres Delav. zbornic je obljubil, da bodo posvetile vse Delavske zbornice železničarskemu vprašanju največjo pažnjo ter nas vsepovsod podpirale.

Kongres je tudi soglasno usvojil naslednjo resolucijo, katero mu bo služila kot program za delo v železničarskem vprašanju, tako da borba USŽJ ne bo več osamljena, ampak se bo za iste zahteve borila tudi najvišja delavska inštanca — Delavska zbornica — in potem njih ves ostali delavski razred.

Resolucija.

Na kongresu Delavskih zbornic zbrani delegati po zaslišanju referata o položaju železničarjev ter stanju prometa sploh, konstatirajo, da:

1. veljavnost zakona o zaščiti delavcev do danes še ni sprovedena na železničarje in da še niso voljeni delavski zaupniki;
2. se krši osemurni delovnik ter ne izvajajo z zakoni zagaranirane pravice, pač pa uprava protizakonito jemlje pravico za pravico ter tako poslabšuje materialni in moralni položaj železničarstva;
3. se ni urejeno starostno, nezgodno in bolniško zavarovanje ter rešeno vprašanje staroupokojencev, rentnerjev ter zlasti miloščinarjev, ki po 30- in večletni službi stoje na cesti brez slehernih prejemkov;
4. da navzlic temu pa uprava znižuje prejemke železničarjev s tem, da:
 - a) reducira delavske plače,
 - b) ukinja premije profesionistov in pomožnih delavcev,
 - c) da izdaia službene obleke nastavljenemu in delovne obleke delavskemu osobju,
 - d) ne plača rednih prispevkov v bolniški fond,
 - e) ukinja 20odstotno eksekutivno doklado,
 - f) reducira draginjske doklade in vozne ugodnosti,
 - g) ne izplača difference nastavljenem in delavcem;
5. poleg tega pa pred zimo izvaja ogromno redukcijo delavstva na železnici,

poslužujoč se 14dnevnega odpovednega roka;

6. delavsko vprašanje in vprašanje sporednih prinaldnosti do danes kljub opetovanim izjavam ministrov še ni rešeno ter še ni sprejet delavski pravilnik in pravilnik sporednih prinaldnosti, službeni obleki itd.;

7. se stalno povečava procent nerabnih voz in lokomotiv ter pokvarjenih prog, kar povzroča zastoj prometa zlasti v izvoznih sezonah ter istočasno povečava možnost raznih prometnih nezgod in nesreč.

Kot vzrok vsemu temu se v prvi vrsti konstatira birokratski sistem državne uprave, ki je pri sestavi proračuna za leto 1926-27 preliminarila tako nizke izdatke za personal in material, da so bili porabljeni v pol leta, ter sedaj ne dostaja kredita za najnujnejša dela.

Kongres Delavskih zbornic ugotavlja, da je položaj železničarskega osobja neznošen ter zahteva od kompetentnih inštan, t. j. od ministrstva socialne politike, saobračaja ter financ, da se

1. čimprej razširi veljavnost zakona o zaščiti delavstva tudi na saobračajne ustanove in izvede volitev delavskih zaupnikov;
2. spoštujejo zakoni ter za osobe izvajajo vse z zakoni zagaranirane pravice ter ukine napovedana redukcija 20 odst.;
3. reši vprašanje starostnega, nezgodnega in bolniškega zavarovanja ter vprašanje delavskega pravilnika, ki naj se po predhodnem zaslišanju predstavnikov delavskih organizacij s tozadevnimi zakoni in naredbami definitivno regulirajo ter se čimprej skliče izredna skupščina bolniškega fonda, ki naj izdela nov pravilnik o bolniškem zavarovanju;
4. takoj prekliče vsaka redukcija delavskih plač ter se že reducirano osobe sprejme nazaj v službo, v svrhu obdržanja tega osobja naj se zasigurajo potrebni naknadni krediti in v bodočem proračunu stvarnim izdatkom odgovarjajoči zadostni krediti;
5. reši vprašanje miloščinarjev in staroupokojencev ter prvim priznajo miloščine, a drugih pokojnine prevedejo na dinarsko veljavo;
6. izvajaj in spoštuje osemurni delovnik v vseh panogah železniške službe ter čimprej ratificira vse konvencije mednarodnega urada dela;
7. dosedanjim okoreli in birokratski način upravljanja naših železnic zamenja s komercialno trgovskim ter preneha z dosedanjim načinom budžetiranja, s katerim se stalno ogrožava obstoj in pravice osobja, a s tem tudi same železniške službe ter personala sploh;
8. da ministrstvo saobračaja zida stanovanjske hiše za železničarje, za kar naj se v vsakoletnem budžetu osigura potreben kredit;
9. da minister saobračaja takoj prekliče svoj predlog, s katerim hoče podaljšati nestalnost za nadaljna tri leta.

Kako dela beogradska vlada?

Železničarjem grozi redukcija. — »Ni kredita.« — Kdo je kriv neznošenemu stanju SHS-železnic?

Radikalno-radičevska vlada pripravlja nov proračun za leto 1927/28. Po tem proračunu misli odpustiti vlada 4000 železničarjev. Gospoda pravi, da mora »štediti« in da mora iti 4000 železničarskih družin na cesto, v bedo in lakoto. Po svoji stari navadi se gospodje izgovarjajo: Saj so nam zelo pri srcu železničarji in delavci, toda ni kreditov in mi jih ne moremo dalje zaposlovati.

Da pokažemo vsej javnosti ciničen beogradske vlade, navajamo nekaj podatkov o gospodarstvu SHS-državnih železnic po srbskem meščanskem gospodarskem glasilu »Privredni pregled«. Ta pravi:

»Eksperti (izvedenci) so na račun reparacijske komisije pregledovali nemške železnice in ugotovili, da one predstavljajo vrednost 26 milijard zlatih mark, t. j. 338 milijard Din. Nemške železnice imajo 53.000 km dolgo progo. To se pravi, da je 1 km vreden 500.000 zlatih mark ali 1 in pol milijona Din.

Naše železnice imajo okrog 10.000 km proge. To je petkrat manj kakor nemške. Recimo, da velja 1 km naših železnic polovico manj kakor 1 km nemških. Po tem bi znašala vrednost 10.000 km naših železnic okrog 32 in pol milijard Din. Ali ker pripada od teh železnic 3000 km privatnim družbam, bomo odbili od te

vsote tretjino in dobimo potem še vedno znesek 22 milijard Din. Če odbijemo še 10 odstotkov dobimo okroglo številko 20 milijard Din. To je približna vrednost naših železnic.

Kolik bi moral biti letni čisti dohodek naših železnic?

Pred vojno so imele nemške železnice 70 mark izdatkov na vsakih 100 mark dohodkov. Oni so rekli: »To je minimum, kar morejo nemške železnice dati!« — In dale se že prvo leto te 4 odstotke ali skupno 800 milijon. zlat. mark čistih dohodkov na bruto-dohodkov 4000 zl. mark letno.

Čeprav so plače naših uslužbencev mnogo nižje kakor v Nemčiji — da ne govorimo o Angliji in Ameriki — niso dale niti prebite pare čistega dohodka naše železnice, katere se izrablja na neverjetno birokratski, razsipen in kriminalen način.

Naše železnice niso pokazale niti pet para dobička, čeprav smo dobili iz Nemčije ogromen material na račun reparacij (vojne odškodnine) torej brezplačno. Razen tega ne smemo pozabiti, da so bobivali in še dobivajo naše železnice dnevno par stotin vagonov premoga iz Madjarske in Bolgarije tudi brezplačno.

Ali v tem še ni vse zlo. Ne samo, da naše železnice niso dale niti prebite pare dohodkov, temveč so v velikem deficitu (zgubi).

Dosedaj so imele naše železnice 2.316 milijonov Din dohodkov, a izdatki so znašali 2544 in pol milijonov Din. Deficit znaša torej 228 in pol milijona Din.

Z drugimi besedami: Naše železnice so imele na vsakih 100 Din dohodkov 110 Din izdatkov!

Odkod se plača teh 10 Din?

Iz žepov

davkoplačevalcev, od davkov in taks!

Toda tudi to še ni vse. Slika je še bolj črna, ako pomislimo, da država eksploataira (izkorišča) 3000 km privatnih železnic, a da lastnikom ničesar ne plača. Računa pa se, da pripada tem privatnim družbam okrog 5000 milijonov Din letno.

To pomeni, da so v preteklem letu naše železnice izdale nad 130 Din na vsakih 100 Din dohodkov!

Pa to še ni vse! Prepričani smo, da so železnice še več porabile. Tega se ne vidi zato, ker so one ostale dolžne.

Nato »Privredni pregled« v imenu gospodarskih krogov ogorčeno vzklika:

»Na 20 milijard kapitala bi morale dati železnice 800 milijonov čistih dohodkov! Zakaj so bili bruto-dohodki tako majhni?

Zato, ker so vagoni zrjaveli in so se prazni vračali, zato, ker so železniške in potniške tarife prohibitivne

itd. Železnice se upravljajo preveč monopolistično, birokratično in strankarsko. Imeti morajo najmanj 4 milijarde Din letno bruto-dohodkov in imele bi jih, ako bi bilo kaj pameti pri njenih upraviteljih in če bi bilo kaj več ljubezni do tega mrtvega kapitala na najvišjih mestih v državi.

Doklej bomo ostali mlačni?

Doklej bomo trpeli, da na 20.000 milijonov Din kapitala ne dobimo niti prebite pare, temveč da še doplačujemo 1 milijardo Din vsako leto? In to na železnice, ki ne plačajo niti pare davka in ki so proste vseh drugih državnih dajatev!

Besede »Priv. pregleda« so dovolj jasne:

Plače naših železničarjev so nižje kakor drugod.

Defecita na železnicah je kriva beograjska vladajoča gospoda, ki uganja z železnicami strankarske kupčije in korupcije. Cela javnost, ne samo železničarji, morajo bojevati boj proti korupciji, birokratski vrhovni upravi železnic,

za zaposlitev vseh železničarjev pod boljšimi delovnimi pogoji, kakor so danes.

Na najvišjih mestih je treba iztrebiti gnulobo in železničarji bodo lahko ostali vsi v službi, pri boljših plačah in potniki se bodo vozili brez strahu, da jih čaka na vožnji smrt.

(Delavec 25. X. 1926.)

Kongres Internacionalne transportne federacije.

Od 15. do 21. IX. 1926 se je vršil v Parizu V. kongres ITF v navzočnosti 132 delegatov, ki so prišli iz 22 držav in zastopali 1.848.637 članov, organiziranih v 54 organizacijah. V splošnem je štela ITF dne 1. I. 1926 skupno 2.140.123 članov v 83 organizacijah.

Po pozdravih posameznih strokovnih internacional, ki sem jih že omenil v zadnji številki, je poročal tajnik Nathans o pismenih in brzojavnih pozdravih, ki so jih poslale razne organizacije ter prebral dopis estonske železničarske organizacije, da jim je vlada prepovedala pristop v ITF. Proti temu koraku vlade je bila sprejeta naslednja protestna resolucija:

Kongres energično protestira proti postopanju estonske vlade, ki je, sklicujoč se na nek stari ruski zakon in v nasprotju s lastno zakonodajo, prepovedala železničarski organizaciji pristop v ITF ter zagotavlja estonskim železničarjem svoje simpatije in čim globljo internacionalno solidarnost.

Nadalje je poročal Nathans o postopanju italijanskih upravnih oblasti, ki so nasilno razpusile pod pritiskom fašističnih organizacij železničarsko organizacijo, kar je kongres obsodil s naslednjo protestno resolucijo:

Kongres z ogorčenjem ugotavlja, da so italijanske oblasti po nalogu in pod vodstvom fašističnih organizacij nasilno razpusile železničarsko sindikalno organizacijo ter protestira proti temu ponovnemu kršenju zagaranirane koalicijske svobode po italijanski vladi, ter zagotavlja preganjanjem sodrugom svojo solidarnost z izjavo, da bo podpiral sleherno akcijo, ki jo je in bo podvzel »ISS« v svrhu vpostavitve koalicijskega prava za italijanski delavski razred.

Dne 15., 16. in 17. so se vršile posamezne konference, med temi tudi II. balkanska konferenca, dne 18. septembra pa je zopet zasedal kongres.

Glavni tajnik Edo Fimmen je poročal o rudarski stavki v Angliji in o korakih, ki jih je v zvezi s tem podvzela ITF. Fimmen se je v poročilu omejil na delovanje sekretarijata ITF in priključenih organizacij v posameznih fazah stavke.

K poročilu se je razvila debata, v katero je posegel kot prvi Bevin, zastopnik angleške transportne organizacije, ki je izjavil, da se z ozirom na še trajajočo stavko ne more točno izjaviti o posameznostih te stavke, vendar se mu zdi, da Fimmen podcenjuje pomoč, ki so jo nudile kontinentalne organizacije angleškim rudarjem.

Predlaga, da naj ITF pozneje izdela izčrpno poročilo o delovanju in udeleževanju internacional v tem boju ter izreka imenom angleške sekcije zahvalo vsem internacionalni priključenim organizacijam za nudeno podporo z izjavo, da je s tem internacionalna solidarnost bolj napredovala, kot bi se to moglo doseči z 50letno vestno propagando.

Za tem je govoril Schuhmann (Nemčija), ki je hotel od Fimmna pojasniti glede njegove izjave, da kolektivni ugovori ovirajo solidarnostne akcije.

Fimmen je na to izjavil, da ne podcenjuje kolektivnih ugovorov, vendar opozarja vse organizacije, da kolektivni ugovori otežujejo solidarnostne akcije ter jih večkrat onemogočajo vsled dolgotrajnih odpovednih rokov. Zato svetuje, da si pri sklepanju kolektivnih ugovorov v poštevh prihajajoče organizacije zagotovijo primerno svobodo, da bodo mogle v nujnih slučajih solidarnost tudi praktično izkazati. Po govorih še par govornikov je bilo poročilo soglasno sprejeto.

Nato je pozdravil kongres Jouhax imenom francoske delavske zveze. Povdaril je vlogo Pariza v osvobodilnem boju francoskega delavstva.

Direktor mednarodnega urada dela Albert Thomas se je zahvalil za vabilo na kongres ter povdaril, da so nekateri pričakovali od mednarodnega urada dela, da bo takoj vzpostavil delavske pravice, drugi zopet so stali na stališču, da li si bo te pravice priboril le organizirano delavstvo samo. Resnica pa je, da mora organizirano delavstvo podpirati mednarodni urad dela, ako hoče žeti uspehe. Vse delo tega urada je pravzaprav šele v začetku, o uspehih še ni mogoče govoriti in dosti truda bo še stalo, da se bo delavstvu priboril dotični vpliv na odločevanje, ki mu gre.

Kot druga točka se je obravnavalo poročilo o delovanju sekretarijata in blaginjsko poročilo.

Dne 20. septembra so tajniki posameznih sekcij podali poročila o delu konferenc (železničarske, pristaniških delavcev, mornarjev, avtomobilistov itd.) ter prebrali od konferenc sprejete resolucije, nakar se je vršila volitev novega generalnega sveta. V generalnem svetu imajo Čehi, Poljaki, Jugoslavlani, Poljaki, Grki in Romuni en sedež ter je bil za to poslovno dobo izvoljen na skupni konferenci kot zastopnik s. Maxamin (poljska žel. organizacija), kot namestnik pa s. Isaiett (balgarska železničarska organizacija) s pristavkom, da dobe leta 1928 balkanske organizacije v generalni svet zastopnika.

Kot tajnika sta bila po daljši debati ponovno izvoljena Fimmen in Nathans.

Eksekutivno pa tvorijo: Cramp (Anglija), Dörning (Nemčija), Tomoschik (Avstrija), Lindley (Švedska) in Bidegaray (Francija).

Sprejete so bile še resolucije oziroma direktive o ustanovitvi bojnih fondov, o ratificiranju washingtonskih konvencij, osemurnem delovniku in končno je bila še soglasno sprejeta izprememba pravil.

Sklepi II. balkanske konference.

Vsled pomanjkanja prostora priobčimo v naslednjem le najvažnejše sklepe:

1. Soglasno se je sklenilo ustanoviti federacijo balkanskih transportnih organizacij, ki bo nastopala v vseh važnejših vprašanih enotno.

2. Ustanovil se je balkanski sekretariat, za enkrat s sedežem v Sofiji. Vsako leto se ima vršiti redna balkanska konferenca, ki se vrši za leto 1927 v Ljubljani povodom II. kongresa Ujedinjenega Saveza železničarjev Jugoslavije. Na to konferenco pošljejo svoje delegacije romunske, bolgarske, grške delavske organizacije, udeležbo so obljubili tudi Poljaki, Čehi, Avstrijci ter ITF.

3. Naloga sekretarijata in pripadajočih organizacij je, najprvo izdelati statistike o vseh obstoječih organizacijah na Balkanu, njih orientacijah, položaju delavstva, brezposelnosti in socialni zakonodaji ter delovnih pogojih v posameznih državah.

O vsem tem se bo stalno poročalo v internacionalne publikacije.

Prva dolžnost je, ojačati medsebojne zveze ter delovati v pravcu povečanja obstoječih organizacij, jačanja razredne zavesti, organiziranja indiferentnih, da se bo zamogla končno vpostaviti proti enotno napadajočemu sovraščniku, kapitalu, v okviru ITF enotna fronta transportnih delavcev Balkana, ki bo dovolj močna, da bo vodila odločen boj za delavski razred in mu izvojevala pravice in svobodine.

Soglasno je bila sprejeta naslednja resolucija:

Povodom VI. kongresa ITF v Parizu zborujoča II. balkanska konferenca po vsesplošnem razmotrivanju položaja transportnega delavstva in delovnih pogojev na Balkanu ugotavlja:

1. V balkanskih državah, zlasti Romuniji in Jugoslaviji ali sploh ne obstoja koalicijska svoboda, ali pa se tozadevne zakonske določbe tako izvajajo, da se delavstvu čim najbolj otežkoča izraba koalicijske svobode.

2. Starostno zavarovanje je izvedeno le v nekaterih državah. Drugod se lahko delavci z 20 in več službenimi leti brez vsega vrže na cesto. V Jugoslaviji obstojajo v posameznih delih države različni predpisi o starostnem zavarovanju in uprava od leta 1923 dalje še ni našla časa, da bi sploh izdelala osnutek o enotnem starostnem zavarovanju. — Tudi starostno zavarovanje v Bolgariji je še strašno nazadnjaško, ker predvideva pravo na penzijo šele po 20. letih službe.

3. Brezposelno zavarovanje delavstva v balkanskih državah sploh še ne obstoja. V Jugoslaviji in Romuniji tozadevni predlogi parlamentu sploh še niso predloženi. Gospodarski položaj delavstva se vsled kapitalistične politike vedno poslabšava ter se hoče s posebnim sistemom štedenja, ki štiti posedujoče sloje, vsa bremena z vpeljavo novih davkov, znižanjem plač, podaljšanjem delovnega časa in redukcijo osebja zvaliti na delavski razred. Tako je bilo v Jugoslaviji leta 1925 reduciranih nad 2000 rudarjev in letos že nad 1500 železničarjev. — Enako je bilo v Bolgariji v svrhu štedenja reduciranih 7000 državnih nameščencev, med temi 1000 železničarjev, s katerimi so se povečale armade brezposelnih. Do 1. IV. 1927 naj se na isti način prištedi še 150.000.000 Levov za pokritje vojnih dolgov.

4. Washingtonske konvencije v Jugoslaviji in Romuniji do danes še niso ratificirane. Osemurni delovnik ne obstoja, ali obstoja le na papirju. Isto velja za Bolgarijo, kjer so te konvencije sicer ratificirane, a se ne izvajajo.

5. Železničarjem nastavljenem kot delavstvu v službenih pragmatikah ni zagaranirana stalnost in ne sistem delavskih zaupnikov, pač pa se je vpeljal reakcionaren plačilni sistem, ki bazira na protekciji ter se hoče popolnoma ukiniti vse socialne pridobitve.

Na podlagi teh konstatacij postavlja mo naslednje zahteve:

1. ITF naj zahteva od ISS, da bo urgiral pri vladah Jugoslavije in Romunije ratificiranje washingtonskih konvencij. Istočasno naj podvzamejo v poštevh prihajajoče organizacije Jugoslavije in Romunije vse potrebne korake, da dosežejo takojšnje sprejetje zakona, s katerim se bodo brez pridržka ratificirale vse konvencije mednarodnega urada dela. Po ratificiranju morajo izvajati najstrožjo kontrolo, da se bodo konvencije tudi dejansko izvajale.

2. Internacionalni transportni federaciji je mesečno poročati o položaju delavskega razreda na Balkanu in o vseh podvzetih merah delavskih organizacij, da bo zamogla ITF na podlagi dobljenih podatkov od časa do časa intervenirati pri mednarodnem uradu dela.

3. Vse v poštevh prihajajoče organizacije imajo izvajati najstrožjo kontrolo čez delovni čas v posameznih obratih in se morajo z vsemi silami vreči na obrambo osemurnega delovnika.

4. Pristojnim ministrstvom Jugoslavije in Romunije in Bolgarije je čimprej predložiti projekte za ureitev starostnega zavarovanja, delovnih pogojev, delavskih zaupnikov itd. ter je zahtevati takojšno izvedbo brezposelnega zavarovanja.

Končno protestirajo navzoči zastopniki enoglasno proti vsem težnjam za povečanje predravnic in položaja vladajočega razreda, kakor tudi proti ukinitju in kratenju osebnih in političnih svobod delavstva na Balkanu in odvzemanju od delavskega razreda priborjenih pravic ter pozivajo pri društvu narodov obstoječo mednarodno delovno organizacijo, da naj podvzame vse korake, da zagotovi delavskemu razredu koalicijsko svobodo.

Stanovske organizacije se bore!

Zadnji »Glasnik železničara i brodara« je prinesel pod naslovom »Brez vztrajnosti ni uspeha« članek, v katerem pravi, da je »Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev« šele v začetku svojega razvoja, da pa je doseglo največji in najvažnejši uspeh — izvršitev enotne organizacije železničarjev in brodarjev v celi državi, zasnovane na pravilni, zdravi podlagi, ki daje polno garancijo za strokovni, socialni in ekonomski napredek železničarjev ter zajedno za napredek državne prometne službe.

Nato pa ugotavlja, da stoje člani »Udruženja« na stališču, da prvenstveno dajo za svojo stroko in državo vse, kar le morejo dati in nato pa zahtevajo ono, kar jim državljonom in državnim uslužbencem pripada. Udruženje je vedno imelo v vidu stvarno stanje državnih prometnih naprav, odnosno države in nikdar ni dovolilo, da se postavljajo zahteve, ki država ni bila v možnosti, jih izpolniti.

Tako so poučeni vsi člani »Udruženja« ter se zato ni nikdar pripetilo, da bi ti na kakršenkoli način pokazali svoje nezadovoljstvo v onih vprašanih, kjer je bilo jasno, da država nima sredstev, da izpolni zahteve železničarjev, pa čeprav še tako utemeljene.

In v tem pravcu je pisan celo stran dolg članek.

Ni čuda potem, da, ako se vodi »borba« nacionalnih in v tem pravcu, ni upati železničarjem na nikake uspehe, ker gotovim ljudem bo vedno jasno, »da ni na razpolago

sredstev za izpolnitev še tako upravičenih zahtev.

Priporočamo vsem članom »Zveze«, da dotični članek pazljivo prečitajo, čeprav je priobčen v cirilici ter upamo, da bodo potem izpregledali.

Ni čudno pri takem pojmovanju borbe in stavljanju zahtev, da do danes še ni sklicana izredna glavna skupščina bolniške blagajne, ki naj bi zavarovala interese železničarjev. In ne čudimo se pri takem pojmovanju organizacijskega dela, da se peča »Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev« v času redukcij in kratenja pravic z aranžiranjem plesnih vaj. Ker je to tudi en način borbe, prinašamo tozadeven poziv »Zveze«, ki je bil priobčen v 20-tovih dnevnikih, v celoti:

Plesne vaje železničarjev. Udruženje jugoslovanskih narodnih železničarjev in brodarjev, oblastni odbor Ljubljana, priredi v salonu restavracije g. Tomca na glavnem kolodvoru v Ljubljani plesne vaje pod vodstvom strokovnega plesnega učitelja. Dostop imajo člani UJNZB, njih družinski člani in od njih vpeljeni gostje. Plesne vaje se bodo vršile enkrat tedensko. Podrobnejši podatki se dobe v društvu pisarni UJNZB, Kolodvorska ulica št. 26, dvorišče, desno, vsak dan (izvzemši nedelje) od 9. do 12. in od 14. do 18. ure. Začetek plesnih vaj je v soboto 23. t. m. ob 19.30. — Oblastni odbor UJNZB.

Železničarji! Ali se s takimi metodami strinjate?

Preganjanje s. Stankota radi našega boja proti redukcijam.

Ze meseca junija smo poročali, da je ljubljansko ravnatelstvo uvedlo proti sodr. Stankotu disciplinarno preiskavo radi njegovega govora, ki ga je imel na našem shodu na Rakeku.

Povzročil je to preiskavo veliki župan ljubljanske oblasti, Baltič, ki je poslal na ravnatelstvo naslednje poročilo logaškega srezkega poglavarja Poklukarja, ki se je tega shoda udeležil kot zastopnik vlade:

»Shoda je prisostvovalo okoli 40 železničarjev (kretnikov, zaviračev in uslužbencev) nižje vrste in to iz postaja Logatec in Rakek, le kakih par pa iz Ljubljane. Shoda je predsedoval Jože Zele, železničar na Rakeku. Udeleženci izvršajo večinoma iz bivših komunističnih organizacij (odkod le gospod srezki poglavar to tako dobro ve?). Kot govornik je nastopil Jurij Stanko, činovnik železniške direkcije v Ljubljani, stanujoč v St. Vidu nad Ljubljano. Ves govor se je kretal — očitno — z ozirom na mojo prisotnost — okoli stanovskih železničarskih zadev. (G. glavar hoče s tem očitno namigniti, da je prišel sodr. Stanko z drugim namenom na Rakek in da je samo njegova navzočnost to preprečila. Op. ur.) Povdarjal je potrebo solidarnosti med delavstvom in utemeljeval nujno potrebo po internacionalni enotni organizaciji delavstva, predvsem železničarjev. Omenjal je tudi priporočilo internacionalno transportno federacijo v Amsterdamu. Grajal je korupcijo v bolniški blagajni in navajal razne konkretne primere korupcije, ki jih je jemal predvsem od zagrebške direkcije (afera s prodajo premoga), končno pa se povzpela k trditvi, da je korupcija doma tudi v Ljubljani pri direkciji. Govoril je o goljufijah pri ljubljanski sekciji, se izrazil, da železniška direkcija ne dela pravice, ampak krivice. Harangiral je imenoma proti direktorju dr. Borkotu, češ da je v nekem slučaju zvišal nekemu sodrugu kazen od 30 na 50 Din, mesto da bi mu jo spregledal, ker ni bil kriv. Omenjal je inž. Dolinška pri ljubljanski direkciji, češ da prejema plačo ca. 3000 D, potem funkcijsko doklado 1200 D

in 4000 Din premogovne premije, dočim dobi ta znesek 15 progovnih delavcev. Me-sečno se razmeče za razne načelnike 60.000 Din.

Pravovarstvena njihova organizacija da je štela ob ustanovitvi 1800 članov, danes pa jih ima že 4000. Na Hrvaškem da je vse naše, posebno kompaktno da je zastopan v organizaciji Sisek. V bivši Srbiji da ima njih organizacija podružnico le v Nišu, ki se krepko razvija.

Organizacija je proti kategorijskim in nacionalnim organizacijam in da je razredno bojovna. Leta 1923 da je začel krumiriti v štraku neki Dežman in da je zato dobil zlato medaljo od ministrstva.

Končač je s ponovno konstatacijo, da je organizacija, v imenu katere govori, razredno bojovna in s pozivom: »Združimo se, ker vemo, da so nam nasproti organizacije kapitalistov, proti katerim se bomo bojevali do konca.«

Za njim je kot zadnji kratko govoril še žel. kretnik Mikec iz Ljubljane.

Kako da morejo aktivni železničarji v takem tonu — bodisi upravičeno ali neupravičeno — nastopati proti svojim direktorjem, mi je nepojasnjeno; jasno mi je pa, da je govornik J. Stanko na tem shodu sejal skrajno nezadovoljstvo med svojimi sodrugi. (Cel odstavek podčrtan.)

Konečno omenjam, da je J. Stanko v svojem govoru tudi povdaril, da je delavstvo svoje zastopnike volilo v skupščino, ki pravic železničarskih delavcev ne upošteva, a da teh zastopnikov sedaj tam ni. Misli je predvsem komunistične poslance, katerih mandati so bili v prejšnji skupščini uničeni. — (Zanimivo bi bilo zvedeti, kako je g. srezki poglavar ugotovil, da je sodr. Stanko mislil na bivše komunistične poslance. Pri nas gotovi ljudje pri vsakem koraku vidijo komunistične strahove.)

To je sedaj poročilo, ki je dalo povod, da se je uvedla proti s. Stankotu disciplinarna preiskava in da je bila proti njemu dvignjena obtožnica, češ da je na omenjenem shodu zlonamerno napadel in kritiziral železniško upravo na način, ki je bil



Tri prednosti: Izdatnost, jakost, okus daje kavi naša prava domača

„KOLINSKA ČIKORIJA“

Gospodinje, za dobro kavo vporabljajte le dobro Kolinsko primes!



sposoben rušiti red in disciplino med uslužbenstvom. Obtožnica mu očita, da je s tem zagrešil prestopok po členu 149, t. 5 zakona o državnem prometnem osebnju.

O tej obtožnici se je vršila razprava v soboto, dne 23. oktobra. Disciplinarni senat je bil sestavljen tako: predsednik ravnatelj dr. Fatur, sodniki: Gostiša, Hojs, Fister in Druschmann. Obtožbo je zastopal dr. Brumen.

Sodrug Stanko se je zagovarjal stvarno in odločno. Razložil je, kaj je bila vsebina njegovega govora na Rakeku. Govoril je o tem, kako se pri železniški upravi razmetava po nepotrebnem denar in kako bi se te vsote lahko prihranile v to svrhu, da bi ne bilo treba reducirati. Navajal je konkretne primere o plačevanju nadur in o premogovnih premijah pri ljubljanski direkciji. Nadure dobivajo ljudje, ki nobenih nadur ne delajo ali pa bi lahko svoje delo opravili v rednem službenem času. Premogovne premije pa dobivajo uslužbenci, ki s premogom nimajo nobenega opravka. Omenjal je malverzacijo pri ljubljanski progovni sekciji, odnosno kurilnici, vsled katerih je bilo aretiranih več uslužbencev. Končno je na podlagi uradnega poročila pokazal na korupcije, ki so se dogajale pri bolniški blagajni. Povedal je s. Stanko, da je govoril o vseh teh resničnih zadevah, o katerih so tudi pisali časopisi, da utemelji resolucijo, ki jo je predložila naša organizacija v sprejem. Če je omenjal ravnatelja Borka, je storil to samo v tem smislu, da govori o njem kot predstavniku železniške uprave, nikakor pa ga ni omenjal v oni zvezi, kakor je to zapisano v poročilu srezkega poglavarja.

Ko je s. Stanko končal svoj zagovor, so člani komisije stavili nanj razna vprašanja, iz katerih se je takoj videlo, kakšno je razpoloženje in da je bila že takoj začetkom sklenjena stvar, da ga obsodijo. Značilno je bilo vprašanje, ki ga je stavil nanj en član v tem smislu, če je sploh treba ljudem povedati, kaj imajo zahtevati. Povedano je bilo tudi, da uslužbenec nima pravice grajati prejemkov, ki jih dobiva kak višji uslužbenec v smislu pravilnika in zakona. To naziranje je kaj značilno in razodeva, kako zna višja gospoda pri železnici varovati svoje razredne pravice pred ostalim uslužbenstvom. Kritiko takih prejemkov že smatra kot disciplinarni pregrešek. To naziranje si bo dobro zapomniti za bodoče boje, ki se čakajo železničarje. Iz tega načina razpravljanja se je tudi videlo, da stoji železniška gospoda na stališču, da imajo uslužbenci samo eno pravico, da garajo in molčijo in da imajo položiti vso svojo usodo v roke ravnateljev, ali kakor se sedaj pri nas imenujejo, »direktorji in generalni direktorji«. Videlo se je pri razpravi, da jim je zlasti naša organizacija trn v peti. Človek se je nehoti spomnil onih sodišč, ki so jih imeli v srednjem veku gospodje grajščaki, na katerih so sodili tlačanost.

Ko se je končal ta inkvizitorski proces, je dobil besedo tožitelj, ki je v kratkem ponovil uradno obtožnico ravnateljstva, v kateri se utemeljuje naslednje: »Obtoženec je v svojem govoru vseprek napadal železniško upravo in njene predstavnike, kar sledi iz poročila srezkega poglavarja.« Predlagal je obsodbo, pri tem pa pristavljal, da za Stankovo krivdo ni nobenih pozitivnih dokazov, marveč da so samo indiciji.

Zagovarjal je s. Stankota s. dr. Lemež, ki je v svojem zagovoru izjavil: »Tožitelj ravnateljstva sam priznava, da za krivdo obtoženca ni nobenih pozitivnih dokazov, da je edino dokazilo poročilo srezkega poglavarja. Tekom razprave pa se je tudi ugotovilo, da si je srezki poglavar pri shodu delal samo zabeležke, da je tedaj zelo verjetno, da njegovo poročilo ne poda precizno poteka shoda, kar je tudi trdil obtoženec tekem razprave. Navezani smo samo na to pismeno poročilo, ki v nobenem slučaju ne more in ne sme tvoriti podlage za sodbo. Vprašati se moramo predvsem, ali je podan dejanski stan pregreška, radi katerega je Stanko obtožen.

Člen 149, t. 5 določa: »vsako zlohotno kritiziranje naredb in postopanja oblastev z namenom, rušiti red in disciplino. Ali je obtoženec kritiziral kake navedbe ali postopanje oblastev? On je podal kritiko današnjega stanja pri železniški upravi, podal je o tem konkretne primere, ki jih lahko vsak čas dokáže. Saj je celo dovoljeno v smislu paragrafa 104 s. k. z. dokazati resničnost očitkov. Srezki poglavar sam pravi v svojem poročilu, da je obtoženec govoril na tem shodu o stanovskih železničarskih zadevah, pove tudi, da je omenjal čisto konkretne stvari v svoji kritiki. Obtoženec je sam povedal, da je vse to navajal v to svrhu, da utemelji predloženo resolucijo. Vseled tega ne more biti govora o zlohotni kritiki, ki jo ima v mislih zakon. Stanko je govoril stvarno. Če smatra srezki poglavar v Logatcu, da železniški uslužbenec ne sme kritizirati stvarno, da ne sme govoriti o neredu pri železniški upravi, je to njegova stvar in mogoče s stališča njegove mentalitete razumljiva. Vendar smatramo, da spada taka mentaliteta v ono dobo, ko je še vladalo rimsko suženjstvo in srednjeveško tlačanstvo. V današnji dobi, po francoski revoluciji in po svetovni vojni, je vsaj formalno prodir

nazor, da si stojita delodajalec in delojemalec nasproti kot enakopravna člana človeške družbe. Pri današnji razpravi pa so se pokazala naziranja, ki to načelo zanikujejo in ki popolnoma spominjajo na srednji vek in na dobo rimskega suženjstva. Da, s temi naziranjmi se celo zanikujejo pravice, ki jih ima vsak državljani po naši ustavi.

Če pregledamo poročilo srezkega poglavarja, ali moremo iz njega sklepati in izvajati sklep, da je obtoženec zlohotno kritiziral? Dejstvo samo pa, da je omenjal resnično stanje, pa še nikakor ne zadostuje, da se ga sodi po citiranem paragrafu. Ne, s tem ni obtoženec sejal med svojimi sodrugi skrajno nezadovoljnost, kakor to trdi srezki poglavar, s svojo stvarno kritiko se Stanko ni zavedal in se ni mogel zavedati, da s tem širi med poslušalci mržnjo proti železniški upravi, kakor je to dejal predsednik komisije.

In končno gre za to, ali je imel Stanko namen rušiti red in disciplino. Po pričah je dokazano, da je obtoženec končal svoj govor s pozivom na poslušalce, da naj točno izvršujejo svojo službo, ker le tedaj bodo lahko zahtevali za svoje delo poštene plače.

Če bi bil imel obtoženec namen rušiti red in disciplino, ne bi bil končal svojega govora na ta način. Ravno ta konec njegovega govora je najboljši protidokaz proti obtožnici, ki se opira samo na indicije, kakor pravi tožitelj sam, kateri indiciji pa so silno slabi. Obtožnica sama se zaveda, na kako slabih nogah stoji. Saj v njej ni niti rečeno, da je imel Stanko namen rušiti red in disciplino, marveč je tu samo rečeno, da je kritiziral na način, ki je bil sposoben rušiti red in disciplino. Niti obtožnica tedaj ne poda dejanskega stanja pregreška, ki zahteva »namen«. Ta pa nikakor ni dokazan, marveč je ravno nasprotno slučaj.

Ker ni podan dejanski stan pregreška, je tedaj obtoženca oprostiti, četudi se je pokazala tekem razprave tendenca, da se ga obsodi. Gospodje sodniki naj ne prezro dejstva, da je moral celo obtožitelj priznati, da manjkajo za krivdo vsi pozitivni dokazi, da so na razpolago samo indiciji. Ti so pa še vedno bili skrajno nesigurno dokazno sredstvo.

Značilno je končno, da se je postavilo v preiskovalno preiskavo uradnika radi tega, ker je nastopal proti nerednostim pri železniški upravi in proti korupciji pri bolniški blagajni. Znani so slučaj, ko se danes vrše službo ljudje, katerim se očita različne zlorabe, proti katerim so bile podane ovadbe, kjer se konkretno pove, kaj so zagrešili, kjer se omenjajo tudi dokazi za te trditve. Proti temu se ne naperi v disciplinarno preiskavo uradnika radi službenem, ki so službeno najboljše kvalificirani, kakor je to slučaj pri obtožencu. Po dolgem posvetovanju je predsednik razglasil sodbo, glasom katere je sodrug Stanko spoznan krivim prestopkom po paragrafu 149, t. 5 in se obsodi na odtegnitev rednih prejemkov razen stanarine v znesku 10 odstotkov za dobo enega leta ter na ustavitev avtomatskega napredovanja v višjo stopnjo plače in stanarine za dobo dveh let.

Proti tej drakonistični sodbi je prijavil sodr. Stanko takoj pritožbo.

Ne bomo pisali komentarjev k tej sodbi in ne bomo pristavljali pripomb k disciplinarni preiskavi, ki jo je uvedlo ravnateljstvo proti sodr. Stankotu. Istotako se tudi vzdržujemo vsakega komentarja k poročilu srezkega poglavarja v Logatcu o shodu, ki smo ga imeli na Rakeku.

Ne bomo pa molčali o ponovnem pregledanju, ki ga je pričelo ravnateljstvo proti našemu članu in vodilnemu sodrugu v naši organizaciji. Pregledanje, ki se je pričelo proti s. Stankotu, pomeni pregledanje naše organizacije, ki ne misli kloniti pred samovoljnostjo železniške uprave. Mi se bomo brezobzirno borili za pravice železničarjev, mi ne bomo prosjčili, mi zahtevamo, da se izvršujejo zakoni, ki so v prid našim železničarjem. Mi bomo poskrbeli, da se o pregledanju s. Stankota zve do poslednje postaje v naši državi. Poskrbeli bomo tudi, da se zve o srednjeveški mentaliteti, ki vlada danes pri gospodi na vrhovih uprave, povsod. Ali mi se bomo znali tudi braniti, s. Stankota in sebe. Mi nečemo biti sužnji in ne tlačani, četudi bi nas v take radi spremenili.

Gospoda napenja strune, računajoč na pasivnost železničarjev, računajoč, da je danes železničar že tako izmožgan in zatrt, da sploh nima več v sebi nobene odporne sile. Ali gospoda se moti, našli bomo sredstva, da zaščitimo svoje pravice in da zaščitimo svoje vodilne sodruge.

O nadaljnjem poteku te zadeve bomo pravočasno poročali.

Iz intervencij.

1. 20-odstotna eksekutivna doklada za delavce, ki vrše eksekutivno službo nastavlencev.

Ko je bila ta doklada delavcem ukinjena, se je obrnil USŽJ na vsa kompetentna mesta, da se protizakonito odvzeta doklada povrne. Ko z

intervencijami ni uspel, se je obrnil še enkrat do direkcije s posebno predstavko, kjer je povdaril, da bo prizadeto osebje nastopilo sodnijsko pot v varovanje zakonito zagaraniranih pravic, ako se mu ta doklada ne izplača nazaj.

Na to predstavko je direkcija 11. oktobra 1926 odgovorila:

Direkcija drž. železnic Ljubljana.

St. 35874-26. Ljubljana, 11. X. 1926.

Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije — Ljubljana, Turjaški trg 2.

Na tamošnji dopis št. 489 od 3. IX. t. l. glede izplačevanja 20odstotne eksekutivne doklade delavcem, ki prejemajo urnino, sporočamo, da direkcija vztraja tudi v naprej do ev. nadaljnjih tozadevnih sprememb od strani nadrejene oblasti — na z brzojavko št. 2650 od 26. VI. t. l. odrejeni ukinitev te doklade.

Za direktorja: Inž. Schneller.

Takoj po tem odgovoru je USŽJ izdal posebne tiskovine ter jih razposlal vsem večjim podružnicam, da jih prizadeti izpolnijo in podpišejo ter vrnejo centrali, da se vložijo skupna tožba za vse prizadete.

Opozarjamo vse sodruge, da podpisane tiskovine takoj vrnejo, da se tožba preveč ne zavleče.

2. Doklada za otroke po čl. 37. in 38. zakona.

Ker se je tudi tu postavila direkcija na protizakonito stališče ter dovoli doklade za otroke po 16. letu starosti šele od onega meseca, ko je kdo vložil prošnjo, ne pa od dneva, ko mu po zakonu pripada, smo proti direkciji v varovanje pravic železničarjev vložili v dveh slučajih tožbo.

3. Nabava premoža na obroke. Povrnitev difference Din 35,— pri toni premoža onim, ki so premož že plačali, a ga do 1. oktobra niso prejeli.

Na tozadevno intervencijo smo prejeli sledeči odgovor:

Direkcija drž. železnic Ljubljana

Ekonomsko odelenje.

St. 42124-26. Ljubljana, 16. X. 1926.

Predmet: Spomenica, Ujedinjeni Savez Železničarjev Jug., v zadevi pers. premoža.

Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije — Ljubljana, Turjaški trg 2.

Direkcija Vam sporoča, da se v spomenici od dne 9. X. 1926 izraženi prošnji glede povrnitve razlike cen personalnega premoža pred 1. X. 1926 in po tem terminu iz načelnih razlogov ne more ugoditi.

Glede nabave personalnega premoža na obroke, o čemur je govora v drugi Vaši vlogi od dne 2. IX. 1926, je pripomniti, da je taka nabava po obstoječih običajnih računskih zakonskih predpisih in po posebnem zadevnem »Pravilniku« nedopustna. Pač pa je direkcija na tem, da najde kak drug primeren izhod, da se event. ugodí Vaši želji. Čim bode zadeva proučena, se Vas bode primerno obvestilo.

Direktor: Inž. Knežević.

Nikakor se ne moremo strinjati z izgovorom direkcije, da iz »načelnih tozadevnih razlogov« ne more povrniti denarja, ki so ga železničarji preveč plačali za premož. Pričakovali smo vsaj pičico uvidevnosti od novega direktorja, ker pač mora vedeti, da danes delavec mora računati z vsakim dinarjem, a smo se motili.

Proti temu odloku smo se obrnili na Generalno direkcijo.

Kar pa se tiče dobave premoža na obroke, pričakujemo, da bo direkcija takoj našla primeren izhod. Nam je vse eno, kak izhod si najde, glavno je, da bo železničar premož lahko v obrokih plačal.

4. Vračunavanje ene ure pred odhodom in po prihodu vlaka v delavni čas vlakospremnemu osebnju.

Ker je s 1. junijem 1926 direkcija odredila, da se ukine vračunavanje v delavni čas po eno uro po prihodu vlakov in izvendomovno in eno uro pripravljenosti pred odhodom vlakov v domovno postajo, smo proti tej odredbi vložili utemeljen priziv potom direkcije, na katerega smo dobili dne 13. oktobra 1926 sledeči odgovor:

Direkcija drž. železnic Ljubljana.

St. 36.240-26. Ljubljana, 13. X. 1926.

Predmet: Delovni čas vlakospremnemu osebnju. Tolmačenje naredb M. S. br. 18345/20 od 2. junija 1920 po gen. dir.

Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije — Ljubljana, Turjaški trg 2.

Generalna direkcija državnih železnic je odločila, da se vlakospremnemu osebnju uračunava kot delovni čas razen voznega časa po voznem redu le 1 ura pred nastopom potovanja v domicilni postaji in 1 ura po povratku v domicilno postajo.

O tej odločitvi se obveščate z ozirom na pritožbo, ki ste jo predložili pod svojo št. 376 z dne 16. maja t. l. proti tolmačenju »Naredbe o določitvi delovnega časa za nastavljenega železniško osebje« z odlokom direkcije št. 33.200/26 z dne 8. maja 1926.

Za direktorja: Inž. Schneller.

S tem za nas zadeva še ni rešena, ter smo se obrnili na centralni sekretariat delavskih zbornic, da ukrene potrebne korake v svrhu varovanja 8-urnega delovnika, poleg tega pa smo podvzeli korake še potom drugih instanc. Vlakospremnemu osebnju naj upošteva striktno direktive svoje sekcije in kmalu bo uprava uvidela, da ima od sličnih odlokov le škodo.

5. Redukcija delavstva na Hrvaškem.

Kakor hitro je zaznal USŽJ, da pripravlja zagrebska direkcija obširno redukcijo delavstva, je takoj sklical povsod protestne shode in poslal protestne brzojavke ministrstvu sabbračaja, obenem pa o položaju izcrpno obvestil delavske zbornice in centralni sekretariat.

Akcija je popolnoma uspela in že 13. oktobra 1926 je dobila naša centrala in sekretariat v Zagrebu naslednjo brzojavko:

»Izvestite Savez železničara, naknadni krediti za radnike do kraja godine odobreni. Dr. Topalović«

S tem je akcija našega saveza dosegla lep uspeh in preprečila redukcijo stotin delavcev.

6. Intervencija proti grožnji, da se bo vozovne snažilce po trikratni kazni odpustilo brez vsega iz službe.

Savez je protestiral proti drakonskim kaznim, ki jih nalaga kurilnica vozovnim snažilcem za vsako malenkost in kjer se zlasti odlikuje neki gospod T. ter je dobil odgovor, da bo vsak slučaj strogo preiskala in preprečila neupravičen odpust.

B) Novo vložene intervencije.

7. Povrnitev davka delavcem, starim čez 65 let.

Ker čl. 177. finančnega zakona predpisuje davek delavcem le do 65. leta starosti, službene jedinice pa odtegujejo davek vsem delavcem neoziraje se na starost, smo se obrnili na direkcijo, da odteguvanje onim, ki so stari čez 65 let, ukine in že odtegnjeni davek povrne. Tu pride v poštev mnogo delavcev iz delavnice.

8. Sprejem delavcev lokal v provizijski sklad.

Ker kljub ponovnim obljubam, da se bo vprašanje delavcev lokal ugodno rešilo, rešitve še ni bilo, smo se ponovno obrnili do g. načelnika administrativno pravnega odelenja, da naj čim preje odredi, da bodo delavci lokal vložili formalne prošnje za sprejem v provizijski sklad in da se jim od prejšnje uprave odtegnjeni prispevki, ki leže v Mestni hranilnici ljubljanski, pri tem vračunajo.

9. Intervencija za dovoljenje vožnje z brzovlaki delavstvu Kranjske gore in Doline v svrhu preskrbe z živežom.

Ker je bil s 1. oktobrom 1926 ukinjen na progi Jesenice—Planica vlak št. 4218 in 4219, nima osebje nobene zveze z Ljubljano, ker z vlakom 4211 imajo zvezo le na vlak 913, ki pride v Ljubljano 11.45 uri in se morejo ob 13.45 uri že zopet peljati nazaj. Ker pa so od 12.—14. ure vse trgovine in Nabavljčka zadruga zaprte, je delavstvu gornjih postaj o-

skrbja s živili onemogočena. Zato smo se obrnili do direktorja, da za čas ukinjenja vlakov 4218 in 4219 dovoli delavcem, oziroma njihovim rodbinskim članom, ki se pripeljejo na Jesenice z vlakom 4211, nadaljevati pot v Ljubljano z brzovlakom na podlagi režijske karte ali uputnice.

10. Intervencija za redno dovolitev dopusta kretnikom v Logatcu brez vpeljave 24/urne službe ter vozopiscem v Postojni ter za dodelitev še enega moža strojnoopremljenim delavcem v Logatcu je vložena ter upamo, ker so zahteve popolnoma upravičene, na ugodno rešitev.

Internacionalni pregled.

Zmaga avstrijskih sodrugov pri volitvah v personalno komisijo.

Dne 14., 15. in 16. septembra 1926 so se vršile v celi Avstriji volitve v železničarsko personalno komisijo, pri katerih je nam sodružna organizacija sijajno zmagala.

Rezultat volitev je sledeč:

Oddanih je bilo 89.151 glasov. Nam sodružna organizacija je dobila skupno 68.472 glasov ali 88 odstotkov in sicer:

v upravni službi 1338 glasov ali 29 odstotkov, v postajni službi 19.547 glasov ali 71 odstotkov, v vlakovspremni službi 6942 glasov ali 83 odstotkov, v progovni službi 16.395 glasov ali 81 odstotkov, v delavniški službi 9050 glasov ali 84 odstotkov, v kurilniški službi 15.200 glasov ali 88 odstotkov. Od 60 mandatov je dobila 49.

Nacionalna organizacija je dobila skupno 14.486 glasov v pretežni večini uradniških in s tem 9 mandatov in krščanski socialisti pa 5069 glasov in 2 mandata. V glavni personalni komisiji imajo naši sodruzi 14 mandatov, nacionalisti 3 in krščanski socialisti enega.

Ogromna je organizacijska sila avstrijskih sodrugov in s to močjo so si priborili vse svoje pravice in svojo boščino.

Nizozemska.

S 1. oktobrom se je na novo reguliral dopust in sicer na ta način, da se je izjednačil za vse železničarske kategorije ne glede na rang in sicer: do 5 let službe 10 dni dopusta, do 15 let 14 dni, do 25 let 16 dni, čez 25 let 18 dni.

Avstrija.

Plačan dopust se je dovolil tudi sezonskim pogodbenim delavcem in sicer za vsake 3 mesece službe dva dni plačanega dopusta, ki se izrabi tekom jeseni.

Iz okrožnic.

1. Izplačilo razlik za čas od 1. oktobra 1923 do 1. maja 1924 služiteljem.

Pod št. 51.865 je 6. oktobra direktorja izdala okrožnico, da se bo izplačala razlika onim oženjenim služiteljem, ki morajo vzdrževati večje število otrok. Za razliko je bilo odobrenih za celo ljubljansko direktorjo 98.490 Din.

Zato je bilo le malo število onih izvoljenih služiteljev, ki so bili tako srečni, da so razliko prejeli. Kdaj pridejo drugi na vrsto?

2. Podaljšanje veljavnosti legitimacij za leto 1927.

Vsem službenim edinicam!

Seznam legitimacij, katerim je podaljšati veljavnost za leto 1927 naj sestavijo edince skupno za vse aktivne uslužbence in njihove rodbinske članke po abecednem redu, tako da so poleg uslužbenca navedeni tudi vsi njegovi družinski člani, ki so upravičeni do legitimacij, na isti način, kot je bilo z okrožnico številu 181-VI-25 določeno za leto 1926.

Seznami morajo biti točno izpolnjeni in so šefi edinic za točnost podatkov odgovorni.

Seznami z legitimacijami, katerim se ne sme izvzeti slik, je poslati odseku VI/7 po naslednjem redu:

Ljubljana (izklj.) — Karlovac (izklj.) — Št. Janž — Straža — Toplice — Kočevje do 31. oktobra.

Ljubljana (izklj.) — Kranjska gora Bistrica — Bohinjsko jezero — Tržič, Ljubljana — Kamnik, Ljubljana — Vrhnika, Ljubljana — Rakek do 6. novembra.

Ljubljana gl. kol. (izklj.), Zidani most — Zapršič (izklj.) do 13. novembra.

Zidanimost (izklj.) — Št. Ilj (izklj. Maribor) in priključene lokalne železnice do 20. novembra.

Maribor (izklj.) — Prevalje, Celje (izklj.) — Dravograd in Pragersko — (izklj.) — Kotoriba — G. Radgona — Hoč — Dol. Lendava do 27. novembra.

Podaljšanje veljavnosti legitimacij uslužbencev edinic v Ljubljani in v Mariboru se bo vršilo pri edinicah samih in sicer v Ljubljani od 15. do 20. novembra in v Mariboru od 29. novembra do 4. decembra.

Edinice naj pripravijo do določenih rokov legitimacije in seznime. Legitimacije naj bodo odprte na naslovni strani in zložene v istem redu, kot so vpisane v seznamu.

Seznime za legitimacije vpokojenih uslužbencev in njihovih rodbinskih članov naj sestavijo postaje na enak način, toda ločeno za vpokojence, katerim nakazuje pokojnino direktorja in ločeno za vpokojence, katerim nakazuje pokojnino delegacija ministrstva financ. Predložiti je te seznime ob določenih terminih s seznami aktivnega osebja.

Postaji Maribor glav. kol. in kor. kol. pošljejo odseku VI/7 do 20. novembra samo seznime vpokojencev, da se pregleda upravičenost, dočim se bodo legitimacije prolongirale ob enem z legitimacijami aktivnih uslužbencev.

Navodila glede naročitve novih listnih legitimacij in uputnic za nakup živil se bodo izdala pozneje.

Direktor: Inž. Knežević.

Kaj bo z delavnico Maribor?

Svoječasno je ministrstvo saobračaja administrativno izločilo delavnice iz delokroga oblastnih direktorij ter jih dodelilo direktno generalni direktorji ter osiguralo v budžetu za delavnice poseben kredit, oddvojeno od direktorja.

Opetovano je USZJ opozarjal, da se ne sme ostati na pol poti, da je treba upravo delavnic rešiti potonj »pravilnika o državnem računovodstvu«, da je tudi delavnica, ki je v državni upravi, vendar le veliko industrijsko podjetje, ki ne more prenesti birokratskega sistema upravljanja, ako hoče producirati ter da je istočasno rešiti delavsko vprašanje.

Vsi tozadevni apeli so bili zastonj; generalna direktorja in ministrstvo se je smatralo zmožnim dovolj, da v zvezi z glavno kontrolo uredi produkcijo delavnic kljub naštetim oviram. — Zadnji dve leti sta pokazali in jasno dokazali, da smo imeli pravni in da je ministrstvo s svojo zmoto uničilo ne samo delavnice, znižalo produkcijo na minimum, ampak ogrožala železniški promet sploh.

Poglejmo preje v Slovenijo. Poglejmo Zalog, Dravje, Tezno ter ostale postaje. Na tisoče voz, zaznamovanih za »glavno popravilo«, rjavi in razpada in mesto »poravila« pride na vrsto »kasiranje«. Poglejmo še grobišča lokomotiv, pogledimo ogromen park pokvarjenih strojev pred delavnico. In vse to dnevno razpada in trohni. Kapaciteta mariborske delavnice je velika, možnost moderniziranja naprav in razširjenja delavnice je dana, možnost povečanja produkcije za 100 odstotkov in zmanjšanja brezposelnosti je tu, treba je le na pravem kraju prijeti in grobišča pokvarjenih voz in lokomotiv bodo popolnoma izginila v dveh letih.

Pod južno železnico je bilo nakupičeno na lesnem skladišču za milijone dinarjev lesa, bilo je na razpolago bakra, železa, bele kovine, barv in ostalega materiala.

Poglejte danes. Lesno skladišče je prazno, le tu in tam se spodtaknete ob par desk. Pleskarji si morajo vzeti dopust, ker ni barv, da bi preplekali že popravljene vozove, tapetniki morajo vršiti druga dela in kovaška dela zaostajajo, ker ni oglja. Kar je bilo še materiala za popravilo voz, se ga je sedaj porabilo za popravilo »izposojenih voz«, ki se vračajo v inozemstvo. Razpisane licitacije izpadejo parkrat negativno in material, ki

se nujno rabi danes, bo prišel v delavnico čez tri do 4 mesece.

Ne pomaga tu upravi nič, ako na trpa vse svoje pisarne z »tehničnim« nadzorom in ne vemo še kakim osobjem. Ne pomaga upravi nič, ako diktira za vsako malenkost velike kazni, preganja zavedno delavstvo, ki vendar ni krivo in odgovorno za nesposobnost birokratskega sistema. Ne bo pomagalo upravi nič, ako pošilja svoje »grajzerje« v komisijah kupovat par desk, kilo firneža itd., ker delavnica rabi in požre dnevno vagonске količine raznega materiala.

Stojimo pred katastrofo, pred vprašanjem obstoja obratovanja mariborske delavnice.

V interesu prizadetega delavstva se je »Ujedinjeni Savez Železničarjev« obrnil s posebno predstavko na »Generalno direktorjo«, ministrstvo, finančni odbor ter ostale merodajne faktore, opozorivši jih na nevarnost, ki preti ter je zahteval, da se takoj osnuje posebna komisija iz zastopnikov ministrstva saobračaja, finančnega odbora ter zastopnikov železničarskih delavskih organizacij, ki naj že v teku novembra na licu mesta v delavnici Maribor se prepriča v položaju ter ugotovi edini izhod, to je, da postavi upravo delavnice na trgovsko komercialno bazo, ji da obširno samoupravo, zagotovi naknadne kredite ter istočasno uredi vprašanje delavskih plač na podlagi eksistenčnega minimuma ter vprašanje delavskih zaupnikov.

Pripravljeni smo sodelovati, svetovati, kličemo pa in opozarjamo na izredno nujnost, ako se hoče še rešiti zadnje preostanke pred razpadom in uničenjem. USZJ.

Železničarji pozor!

Poročilo o konferenci v Beogradu in izvršenih intervencijah pri ministrstvu in Generalnem direktorju smo poslali vsem podružnicam, ki bodo takoj sklicale članske sestanke, katerih se vsi udeležite, da čujete poročilo o delu organizacije. Vsled pomanjkanja prostora obširnega poročila, ki presega dve tiskani strani, nismo mogli priobčiti. Centrala USZJ.

Dopisi.

Ormož. V Ormožu se zopet hoče vsiliti nered in razburjenje med uslužbenci zato, ker se jim ne da ob pravem času odmora in na prošnjo dopusta. Raje se pošilja rezervnega delavca po substituciji na ljutomerskih progah, domači naj pa čakajo, ko se isti vrnejo. Treba bo zopet z velikim zvonom pozvoniti, da se napravi red. Prizadeti.

Karlovac. Kakšno življenje imajo železničarji po Hrvaškem, ni potrebnost posebej naglašati. Da smo popolnoma brezpravni, je deloma tudi naša lastna krivda zato, ker nismo organizirani. Posamezniki, ki se že prištevajo ljudem, so v Radićevski ali Pašićevi organizaciji, veliko število je pa sploh indiferentnih in se ne zaveda potrebe organizacije. Predpostavljamo je to prav, posebno pa g. postajenačelniku v Karlovcu, ki si predstavlja, da je neomejen gospodar nad podrejenim osobjem. To je tudi javno dokazal 14. oktobra 1926 pred postajnim poslopjem. Neki službe prosti železničar je delil letake za javen železničarski shod, ki ga sklicuje Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije za 17. oktober v Karlovcu. Zapazil je, da čitajo njegovi uslužbenci rdeče letake, na katere ima pa on večjo jezo, kot puran, ko zagleda rdečo barvo. Razkoračil se je, odzvel osobju letake, jih ozmerjal in začel spraševati, kdo je dotični, ki je letake delil. G. načelniku svetujemo, da pusti osobju prostost zborovanja. Ako rad ali nerad, se bo moral živeti v razmere, da bomo tudi hrvaški železničarji govorili na javnih shodih o reorganizaciji organizacij in splošnega dela ter stavili naše zahteve. Železničarji, vsi v Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije. Z enotnim nastopom bomo ohranili to, kar imamo in izvojevali več pravic in izboljšanje gnotnega položaja.

Železničar iz Karlovca.

Dopis iz sekcije vlakosprem. osobja.

Se vedno se vodi radi ujedinenja železničarjev nekaka polemika v političnih delavskih časopisih, od leve in od desne strani. Posebno so jim železničarji pri srcu, ki so se brez vsakega vprašanja leve in desne politične strani strokovno ujedini. Ker njihovo ujedinenje napreduje in jemlje postojanko za postojanko po celi državi kljub vsem oviram od strani meščanskih nacionalnih, črnih, modrih in bledordeče pobarvanih »odrešenikov«.

Razredno zavedni proletarijat je zapustil te različne »voditelje« in gre, ne oziraje se na njih besedičenje, naprej po začrtani strokovni poti. Zatoj opozarjamo UZ, da je škoda za vsako črkico, ki jo porabi v odgovor tem političnim demagogom.

Govorjenje in očitki, da se še ni naše železničarsko ujedinenje popolnoma uresničilo, je samo fraza, podana lahkoumnežem.

To dela le par mogočnejšev, ki proletariata sploh ne poznajo in si laste pravico, da so nekaki voditelji delavskega pokreta. Mi železničarji v Ujedinjenemu Savezu jim pa kličemo, roke proč od našega Saveza, mi Vas ne poznamo, dokler boste Vi imeli sledečo parolo:

»Strokovno ujedinenje poznamo samo pod našim vodstvom in pod našim političnim krilom, denar pod našim varstvom, za politično prerakanje itd. (ne bom vam našteval naprej ker sami poznate vaše lepe račune). Dokler tega ni, ne pripoznamo ujedinenja, če tudi sami ničesar ne ustvarimo. Ampak v svet bomo pa le vpili, da se ujedinenje železničarjev še ni popolnoma izvršilo.«

Tako si mili in dela par vodilnih besedičarjev, za katere so noben razredno zaveden železničar več ne zmeni, ker ve, da se samo s kričanjem v svet še ni nobenemu nič dobrega doprineslo, temveč da se doseže uspehe le s stvarnim in resničnim delom.

Pri USZJ je in mora biti za vsakega železničarja mesto brez razlike političnega, verskega in nacionalnega prepričanja. Učimo se od kapitalistov, kateri se tako tesno združujejo brez razlike političnega in verskega prepričanja proti delovnemu ljudstvu.

Proč s takimi demagogi, ki ne trpe ujedinenja in so mu nasprotniki. Oni nimajo pravice biti v proletarskih masah, tem manj se pa še v ospredje spravljati.

Naj živi združitev proletarskih mas do popolne zmage, proč s troti iz proletarske mase.

Objave.

Podružnicam.

Železničarski koledar za leto 1927 je izšel. Sestavljen je tako, da bo dobro služil slehernemu železničarju, zlasti pa bo vsakdo lahko iz njega črpal nasvete in direktive v najrazličnejših primerih. V obliki vprašanj in odgovorov ima poljudno raztolmačenje vse predpise, ki so važni za osobe, da ve vsakdo zahtevati, kar mu pripada. Raztolmačeni so predpisi glede napredovanja, bolniške blagajne, dopustov, zobozdravljenja, dajatev v slučaju smrti, provizijskega fonda, izpitov osobja, nastanitve itd itd. Podružnicam, ki so koledar že naročile, smo ga dostavili te dni, oziroma ga bomo prve dni novembra. Ostale podružnice pa naj koledar čimprej naroče ter pri naročilu označijo, ali hočejo koledar s slovenskim ali hrvaškim tekstom. **Cena koledarja je Din 10.** — in se naroča pri Ujedinjenem Savezu Železničarjev Jugoslavije, Karla Marksa trg 2. USZJ.

Vsem blagajnikom podružnic.

Ker nekatere podruž. do danes še niso obračunale nabiralne akcije za reducirane sodruge in tudi niso vrnile nabiralnih pol, pozivamo dotične tem potom, da **najkasneje do 10. novembra 1926** pošljejo nabrane zneske, obenem s polami, ozir. prazne nabiralne pole, da zamoremo nabiralno akcijo zaključiti ter jo objaviti v listu. USZJ.

Vsem predsednikom podružnic in sekcij.

Centrala Vas opozarja, da navodila centrale (protest proti redukciji pravic) točno po dobljenih direktivah izvedete, ker le v tem slučaju je računati na uspeh. Izvršni odbor.