

LETO II.

ŠTEV. 16.

ORGANIZIRANI ŽELEZNIČAR

IZHAJA DVAKRAT NA MESEC.
MAROČNINA četrtletno Din 12.—.

SVOJE ZAHTEVE UVELJAVIJO ŽELEZNIČARJI LE
V ENOTNI, RAZREDNO-ZAVEDNI ORGANIZACIJI.

UREDNIŠTVO IN UPRAVNIŠTVO:
LJUBLJANA, TURJAŠKI TRG 2, PRITLIČJE,
kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

Dva razreda.

I.

Naj se še tako trudijo razni »apostoli«, da bi uredili »prijateljske« odnose med enim delom človeštva, ki izkorišča in med drugim delom, ki je izkoriščan, se jim to nikakor ne bo in ne more posrečiti. Med obema deloma, ali kakor jim pravimo v vsakdanjem življenju, med obema razredoma ni mogoč sporazum. Med obema razredoma je neizprosni boj, nepremostljiv prepad. Zakaj, nikdar se ne bo tisti, ki živi od dela drugega, ki živi in se obogašča na račun drugega, odpovedal tega izkoriščevanja in enako izkoriščevanem delil rezultate, t. j. dobiček, ki ga da vloženi kapital na eni, in vložena delavna sila na drugi strani. Vedno bo tisti, ki je vložil kapital, zahteval in jemal največji del, a onemu, ki je vložil delavno silo, torej delavcu, bo prepuščal najmanjši del, t. j. samo toliko, kolikor po njegovem mnenju zadostuje, da delavec nadomesti zopet svojo v delu izgubljeno moč in da bo lahko zopet delal. Tako ostane delavec vedno siromak in berač, a kapitalistu se ne prestando večja njegov kapital.

In radi tega dejstva je nastal razredni boj, borba kapitalistov, da čim bolj povečajo svoj kapital in čim več vzamejo dobička, in borba proletariata, da dobi za svoje delo dostojno plačilo. Eni in drugi se združujejo v armade, ki jim pravimo organizacije, da z združenimi močmi branijo svoje interese. Dočim kapitalisti nastopajo v tem vprašanju enotno, proletariati na žalost in svojo škodo nastopa neenotno in mnogokrat celo proti samemu sebi.

To vidimo vsak dan, to je spoznal in spoznava proletariati na svoji koži neprestano, to so spoznali železničarji kot del proletariata. Ali kljub temu spoznanju v vsakdanjem življenju, je, rekli bi, nerazumljivo ponašanje mnogih železničarjev. Mesto, da bi se strnili v eno organizacijsko celoto, stojijo izven nje in se pustijo lomiti in šibati od delodajalcev posamezno in zato tembolj občutljivo. Drugi zopet so se včlanili v organizacijo, katera noče v boj za proletarska prava, za železničarske pravice, nego hočejo narediti nekaj spregledati, da vsak tak sporazum prinaša vedno škodo delavstvu in nikdar ne izžveni v korist. Tak »sporazum« pred vsem ojačeva objestnost kapitalistov in jim daje korajžo, da preganjajo z vsemi mogočnimi sredstvi (odpuščanje iz službe, zapiranje, odrejanje na slabše položaje in druge raznovrstne šikane) one, ki stojijo v razrednem boju, v boju za svoje pravice. Taki »sporazumi« slabijo zahteve delavstva, jim jemljejo že prej pridobljene pravice in službene olajšave. (Primer: Železničarji pod staro pragmatiko in pod upravo Južne železnice in sedaj). Spretni kapitalisti se v veliko poslužujejo izreka: »Raz-

dvojim in vladaj.« Oni praktično izvajajo ta izrek, da kupijo gotove slabiče, ki se spoznajo na prvi pogled po svoji domišljavosti, nadutosti in ki ne poznajo osebnosti, ter jim naroče, naj ustvarijo organizacijo ter napravijo s tem zmedo v železničarskih (in v proletarskih sploh) vrstah. In tako se rodi organizacija, ki na široko trdi, da je stanovska, a da ni razredna. Nezavedne to zmede in jih zapelje. Taka organizacija se navdušuje za abstraktne težnje (kakor za domovino, narodnost itd.), dočim se ne zmeni za osnove, brez katerih ne obstoji ne domovina, ne narodnost. Kdor je gladen, išče kruha. Kdor ni svoboden, hoče svobodo. In ko najde kruh, svobodo, ko ta skrb, ki je njegova življenska skrb, izgine, tedaj je našel tudi domovino. Brez borbe in zahteve.

Nerazumljivo je frazeranje voditeljev (plačanih na ta ali drug način od kapitalistov) takih organizacij, da je razredni boj in razredna zavest političen pojem in politična fraza in da tega v resnici ni. Nerazumljivo je postopanje članov teh organizacij, da to dopuščajo. Voditelji bi se že še nekoliko razumelo, oni so, kakor že rečeno, za to nagajeni, a člani, vsaj večina, nima od tega nič in trpi enako, kakor ves proletariati. Že v začetku smo povedali, da je razredni boj dejstvo, ki se ne da utajiti, in da se nasprotujeta med obema razredoma ne dajo ublažiti brez škode za proletarski razred. Zato se mora z vso pravico priznati, da so taki ljudje vedoma v službi kapitalistov, da so njihove plačane slugi, s pomočjo katerih se zatira delavstvo. To je treba znati vsem železničarjem - trpinom, ter da se vsi do zadnjega moža organizirajo v enotni, razredno-zavedni železničarski organizaciji.

II.

Zakaj nočemo in ne moremo biti stanovsko organizirani?

Kaj je to stanovsko, stan?

Stan je ena panoga stroke, na pr. rudarski stan, železničarski stan itd., kar pa sicer ni pravilni izraz z ozirom na terminologijo. Pravilneje je ceh. V dobi, ko so bili še cehi, n. pr. čevljarški, mesarski, kovaški itd. ceh, je bila to cehovska organizacija, podobna sedanjim rokodelskim zadrugam. Tu so gospodarji mojstri in vsak vajenec mora biti v taki zadrugi prijavljen. Reči torej, da je železničarska organizacija stanovska, pomeni toliko, da je organizacija vseh, ki spadajo v železničarski stan, torej počenši od generalnega direktorja pa do pomožnega delavca. V tej organizaciji imajo vsi besedo (ali vsaj morali bi jo imeti) in vsi enake dolžnosti in pravice. Kakor pa je resnično dejstvo, da volk ne more biti skupaj z ovci, da bi pri tem ne bile ovce oškodovane (pojedene), tako se tudi v taki stanovski organizaciji dogajajo slične stvari, oni višji iz železničarskega stanu dobijo nagrade, povi-

šanja, dobra mesta, a oni nižji v znak ponižnosti — nič. Tam, kjer so bili, so ostali, kar so imeli so jim zmanjšali.

In drugače tudi ni mogoče. Vsakdanje življenje to priča z mnogoštevilnimi dokazi. Inšpektor gre v kopališče, pisarniški sluga požira prah, ne glede, ali je zdrav ali ne. Direktor, ako zboli, dobi prvovrstno zdravniško pomoč in lepo ostane v postelji, da ozdravi, premikač je pa označen za simulanta, skladiščni delavec pa dobi boleznine 30% manj. Ako šefu kakega oddelka rodi žena dete, je pri roki zdravnik in babica, a siromak postajni delavec mora babici doplačati iz svojega za njen trud, a bolni ženi zdravila kupovati iz svojega, ako opasno zboli.

Tako se stanovsko rešuje problem, da smo vsi železničarji enega stanu, in da zato mora biti organizacija stanovska.

V tem železničarskem stanu je grupa, ki štiti koristi kapitala, so njegovi vojščaki in grupa, ki se bori za svoje življenjske pravice. Torej zopet dva razreda, zopet razredni boj, pa če ga tudi kdo hoče ali ne. S surovo silo za vsakdanji kruh je vržen vsak delavec - železničar v to borbo. Dokazov je nešteto. Zakaj se ne izplačajo difference, ko pa so obljubljene? Zakaj v bolniški blagajni ni kakor predpisuje zakon? Zakaj se razni odloki in naredbe ne izvršujejo, ko so pa izdane? Zakaj ni pravilnikov, ko pa jih določa zakon? Zakaj ni delavskih zaupnikov, ko pa zakon o zaščiti delavcev to določa? Odgovor na to je kratek. Oni, višji iz železničarskega stanu, ki so v tem merodajni, se temu protivijo, ker gre samo v korist delavcu iz železničarskega stanu. To pa je v škodo kapitalu.

Dasi sta oba, visok uradnik (pa tudi nižji) in delavec in nastavljenec, železničarskega stanu, vendar oni prvi, ki bi lahko ublažil beden položaj svojemu nižjemu stanovskemu tovarišu, on tega ne stori, nego gleda, da tega svojega nižjega stanovskega tovariša kjer le more pritisne, poniža in oškoduje. Ako bi tega ne delal, bi škodil samemu sebi, svojemu karieri.

Dokazov je dovolj, a če si ogledamo kako stanovsko organizacijo (Udruženje narodnih železničarjev) jih vidimo vsak dan.

In to, kar se dogaja v stanovski organizaciji v manjšem obsegu, se dogaja v velikem v organizaciji, ki ji govorimo domovina. Vsi smo Slovenci, Jugoslovani, državljani narodne države, a večini iz nas (vsem, ki smo delavskega razreda) se deli pravica in kruh drugače, nego onim, ki so bogati. Dva razreda si stojita nasproti, boreča se, ne za jezik, za domovino, nego za dobiček. Eden za povečanje bogastva, drugi za vsakdanji kruh.

Iz tega sledi, da vsak, ki negira razredni boj, ki išče pota sporazuma med obema razredoma, dela v korist kapitalizmu. On je ve-

doma ali nevedoma vojščak kapitalistične armade proti proletariatu.

Zato, železničarji, ne dajte se prevarati in zbegati od raznih agentov. Marks bodi vaš učitelj in vaše vsakdanje izkušnje.

(Dalje prihodnjič.)

Govorimo jasno!

»Delavsko Kmetijski list« štev. 25, z dne 25. junija me pozivlja v članku »Govorimo jasno«, da doprinesem dokaz za vse tam objavljene tri točke. Povdarjam pa, da poročevalec ni točno informiral »Delavskega Kmetijskega lista«; temveč je po svoje prikojil moj govor na železničarski konferenci v Zagrebu ter podal netočno informacijo, ker pa sem prepričan, da bode to koristilo organizaciji, sem pripravljeno doprinesiti dokaze tudi teh meni naprtenih točk. Ne bom pa tega storil na ta način, kakor je to storil informator, ki dobro razumeva razredni boj, ter je soder. Sinkovcu dajal smernice, oziroma mu zabičal, da mora sedaj človek igrati hinaveca, kar je soderuga Sinkovca odvrnilo od dela. »Delavsko Kmetijski list« me pozivlja, da naj doprinesem dokaz za sledeče tri, baje moje trditve:

1. Da ljudje okoli »Del. K. lista« delajo razdor v strokovni organizaciji;

2. da so hoteli ustvariti novo železničarsko organizacijo;

3. da so politiki v Ljubljani delali roko v roki s soder. Krndeljem in hrvatskimi soderugi, a da so istočasno spletkarili za njihovim hrbtom in delali spor;

4. da je masa zavrgla »politikarje« okrog »Del. Kmet. lista« in da morajo voditi strokovno organizacijo oni, ki uživajo zaupanje.

K vsaki točki Vam odgovorjam posebej. Prvo točko ki ste mi jo stavili, smatram kot glavno in na to bom tudi točno dokazal, da trditve odgovarja resnici; prihodnjič pa bode tudi povedal, kaj je dalo povod predlogu za izključitev soderuga Makuea iz železničarske organizacije.

»Delavsko kmetijski list« št. 12., v članku »Govor s. Makuea na konferenci rudarjev v Trbovljah«, trdi, da je bila napaka, da so se strokovne organizacije razcepile (v zapisniku je pa ugotovljeno, da obžaluje, da smo mi razbili strokovne organizacije), ne pove pa kdo je povzročil, da se je strokovna organizacija razbila. Gotovo s. Cobal, ki je izključil vse one rudarje iz Unije slovenskih rudarjev, ki jih je smatral za komuniste ali pa, ki so se borili proti ministerjalizmu, ki ga je takrat zagovarjalo vodstvo socialne demokracije. Takratni komunistični vodje so bili izdali parolo, da morajo rudarji vsi nazaj v Unijo in je potreba vse podvzeti, da se obdrži enotnost organizacije ter prepreči nadaljnja izključitev članov iz Unije. Na ta poziv se je samo v Zagorju v enem dnevu nabralo okrog 400 rudarjev in so zahtevali vstop v Unijo ter se podali pred stanovanje soder. Cobala. Ta pa se je pred rudarji zaprl v svoje stanovanje in dal poklicati orožnike in ni hotel nobenega rudarja sprejeti v Unijo. Z eno besedo povedano, je zaprl vstop rudarjem v Unijo. Potem šele so rudarji ustanovili novo organizacijo, ker sicer bi bili prisiljeni iti v nacionalistično, protidelavsko organizacijo. V Sloveniji je soder. Kopač še kot tajnik »Splošne žel. organizacije Jugoslavije«, ki je bila takrat enotna in v zvezi z Savezom Transportnih delavcev Jugoslavije, delal za razcep in ustanovil novo paralelno žel. organizacijo v Sloveniji. To bi bil moral resnici na ljubo s. Makue ugotoviti na konferenci rudarjev v Trbovljah, pa ne se zviati. »Delavsko kmetijski list« št. 13., mesto da bi ugotovil, pa podtika in trdi, da smo storili veliko napako, ker smo dopustili razbiti strokovno organizacijo. Ali se ne pravi to, delati razdor v organizaciji, ki vsebuje tudi tedanje člane? Ta ugotovitev »Delavskega kmet. lista« ni resnična in take ugotovitve delajo trenja v organizaciji, kar povzroča razdor. Soder. Makue je nadalje tudi govoril še marsikaj na konferenci v Trbovljah, kar ni res in kar bi se potem zapisnika lahko ugotovilo. Omenjam pa samo še to, da je rekel, da se mi moramo odločiti za eno ali drugo instanco, to je za (GRS) Glavni radniški sindikalni savez, ali pa za (CRSOJ) Centralni radniški sindikalni odbor Jugoslavije (prvi je v sklopu II. Internacionalne, drugi niso nikjer včlanjeni) kar izven te ustvarjati novo tretjo instanco, ki jo zagovarja Života Milojevič, da nudi veliko nevarnost politične nevtralnosti. Prva majska številka »Delavskega kmetijskega lista« pa že napada CRSOJ in GRS. Soderug Štukelj je na 1. majskem shodu zagovarjal delo s. Makuea in odobraval njegov nastop na konferenci rudarjev v Trbovljah ter dejal, da bomo mi, t. j. politiki »Del. kmet. lista« z vso silo preprečili »vsake ultra levčarske eslarije« v strokovnih organizacijah. »Del. kmetijski list« štev. 21. prinaša članek soder. Sprevodnika Janeza, ki hoče ugotoviti napačno pot naše organizacije. Kako prideta »Del. kmet. list« in »Sprevodnik Janez« do zaključka, da smo na napačni poti, ko je bil vendar soder. Makue prvi, ki je podpisal zapisnik za vstop v Glavni radniški savez in je to uplavalo še na ostale zastopnike organizacij? Kako je potem mogoče, da »Del. kmet. list«

napada našo organizacijo? Ali se mar ne dela tako razdor v naši organizaciji? Dobro, toraj govorimo jasno! Vse korake, ki jih je podvzela naša organizacija pred ujedinjenjem in ob ujedinjenju, jih je podvzela v popolnem soglasju s soder. Makueem, ki je zastopal »Spl. žel. org. Jug., podružnico Maribor«, toraj je on sam popolnoma soglašal s taktiko in vsem delovanjem v organizaciji in ta »Sprevodnik Janez« nam v »Del. kmet. listu« očita, da smo na napačni poti. Vprašamo Vas, kdo pa je spravil organizacijo na napačno pot? Ako je na napačni poti, ste jo ravno Vi potisnili in sedaj nam hočete to očitati? Toraj govorite jasno: v kakšnem oziru smo krenili na napačno pot, mogoče s tem, da smo ugotovili v našem strokovnem glasilu, da »Delavsko kmetijski list« ne piše v interesu železničarske organizacije? To trdimo tudi še danes! Samo prečitajte članke v »Del. kmet. listu«, ki se bavijo s strokovnim vprašanjem, zedinjenje v polemiki napram socialistom, o internacionalni orientaciji, o Glavnem radniškem Savezu, Centralnemu radniškemu sindikalnem odboru Jugoslavije, o Životi Milojeviču in posebno pa še o napadu na Centralni Radniški Sindikalni Odbor Jug. in Glavni radniški savez v štev. 26. »Del. kmet. listu«. Tu tiči zajec, ali se še upate trditi, da ne delate zmede in razdora v strokovnih organizacijah? »Del. kmet. list« št. 16., 17., 26. napada CRSOJ, da so izključeni komunisti in da GRS ni nič boljši ter pravi, da tiči zajec samo v kasah te ali one inštanee. Toraj na konferenci proti tretji inštanči, v listu proti obema inštančama, to znači ustvarjati četrti inštanee kase ali pa bolje povedano, da nimate nobene smernice in ne razumete ter niste sposobni voditi strokovnega gibanja in ste konfuzionisti v strokovnem vprašanju, da o političnem niti ne govorim. Izgleda, da se šele pričnate vezbati v strokovnem in političnem vprašanju. Toraj, sedaj imate besedo, govorite jasno, katera pot je za Vas prava, mislim nobena, ker je nimate začrtane, nego omahujete vedno v načelnih vprašanjih in potem hočete to drugim vriniti v čevlje. Da pisava »Del. kmet. listu« škoduje ne samo železničarski organizaciji, nego vsemu strokovnemu gibanju, to je gotova stvar, ker s takimi govori in članki ustvarjate zmedo v strokovnem vprašanju in to dela razdor ter povzroča neorijentiranost med članstvom. Mi smo že naprej uvidevali to Vaše kolebanje in smo tudi stavili v zapisnik zedinjenja točko 2., ki se glasi: »Priznava naj se vsem članom prosto politično, versko in narodno prepričanje«, da se Vam lahko nudi čas, da se še nekoliko pokolebate.

O drugi točki, da ste hoteli ustvariti novo železničarsko organizacijo, ni potreba, da razpravljam, ker sledi že iz dosedanjega dovolj jasno, da stremite za tem, da se ustvari četrti inštanca.

Kar se pa tretje točke tiče, spletkarij napram soder. Krndelju, ne bom odgovarjal v našem strokovnem glasilu, ker je to čisto politično vprašanje, ki je v zvezi z volilnim kompromisom slovenske ljudske stranke in socialisti ter z ustvaritvijo Zveze delovnega ljudstva pri občinskih volitvah v Ljubljani. Pustimo to vprašanje odprto za eno prihodnjih števil »Del. kmet. lista«.

Na četrti točko me »Del. kmet. list« ne poziva, da bi mu odgovoril. Verujem, ker je nanjo že dovolj jasno odgovorila masa pri zadnjih volitvah v narodno skupščino. Balancirji okoli »Del. kmet. lista« kalibra Makue naj še enkrat postavijo svoje volilne kandidature, pa bodo dobili od železničarjev še bolj jasen odgovor: Kar se tiče starosti združenja in veteranske dobe soder. Makuea v železničarski organizaciji, bom govoril pa v prihodnji številki.

Mikee.

Vozne ugodnosti v nevarnosti.

Gospod direktor dr. Borko je zopet izdal okrožnico, tokrat radi zlorabe železniških legitimacij, češ, da mnogi železničarji ozir. njihove družine se dnevno vozijo iz enega kraja v drugega in trgujejo z raznimi živili, vsled česar se trgovski krogi pritožujejo pri železniški upravi sami ali pa pišejo o tem v svojem strokovnem listu in zahtevajo, da se naj železničarjem vozne ugodnosti naravnost odvzame ali pa saj močno skreči. Baje je to tudi vzrok da se je delavskemu osebju odvzelo pravico na brzovlake.

Nočemo zanikati, da res postojata nekaj podobnega, kar je prinesla nesrečna vojna seboj, ki je delavski razred ni zakrivil ampak kapitalisti, h katerim v največji meri spadajo tudi trgovci. Zakaj pa niso železničarji pred vojno trgovali, dasi njih gmotni položaj ni bil tudi tedaj preveč rožnat? Vojna je sicer že formalno minila, toda njene posledice pa postojajo še danes in še v večji meri kot za časa vojne same. S tem pa nikakor nočemo železniških

»švercarjev« zagovarjati, marveč samo ugotoviti, da mnoge žene obupen gmoten položaj k temu dejanju, ki ne dela časti niti železničarjem, a bogme niti upravi.

Večina železničarjev stoji na principu, da železniška uprava pošteno plačaja osebje in švercanje se mora nehati. Ako pa železniška uprava noče plačati toliko, kot je železničarjem za pošteno življenje potrebno, tedaj se naj železničarji organizirajo in potom svoje močne organizacije zahtevajo povišanje plače. Razredno bojvena organizacija ne more dopuščati, da bi se njeni člani posluževali nečastnih sredstev za zboljšanje svojega materijalnega položaja, ampak samo one poti, katere se poslužuje ves razredno zaveden proletarijat. Zaupniki zedinjenih železničarskih organizacij v Mariboru so se v svoji seji dne 24. julija 1925 posvetovali o tem predmetu ter soglasno sprejeli to stališče, da se nalaga vsem članom v dolžnost, da z vsemi sredstvi vplivajo na celokupno železniško osebje v pravcu, da se zloraba železničarskih voznih legitimacij preneha in sicer v lastnem interesu osebju kot takega, ker bi sicer imela železniška reakcija povod postopati proti celokupnemu osebju, dasi je le majhen odlomek onih, proti katerim bi se naj postopalo. Pripominja se, da ravno tisti, ki si skušajo pomagati po ovinkih do boljšega življenja, navadno nočejo nič slišati o organizaciji ter se povrh še iz ostalih svojih sotrpinov norčujejo. Torej proč s prekupčevanjem, le z organizacijo si moremo vsi železničarji zboljšati življenske razmere.

Gospodu prometnemu ministru.

Gospod prometni minister je pred kratkim izdal okrožnico, naslovljeno na celokupno železniško osebje, katero pozivlja, da naj vrši svojo službo s vso vestnostjo ter natančnostjo. Gospod minister je po svojih letih še mlad in po svoji službi kot minister še nov, ker v Jugoslaviji ni še nobeden minister — če izvzamemo gospoda Pašića — star postal. Vendar nočemo radi tega odrekati gosp. Radojeviću dobre volje in sposobnosti. Ampak pregovor pravi, da nobeno človeško delo ni popolno in tako tudi ukrepi gospoda prometnega ministra niso žalibog popolni in ne bodo toliko časa, dokler bo posvečal svojo pozornost samo enim panogam železniške uprave in ne vsem. Železnica je kakor ura, če niso vsa kolesa v redu, pa ne gre — ne funkcionira — —! Za dober železniški obrat so v Jugoslaviji vsi oni pogoji in predpogoji potrebni kot v vseh ostalih državah, kjer železnice dobro funkcionirajo. Pri nas pa niso vsi ti pogoji dani. O tem se naši državniki lahko najbolj sami prepričajo, saj se zelo veliko vozijo po inozemstvu, zlasti po zapadnih državah, v katerih vladajo sicer tudi kapitalisti, ki pa imajo vsekakor kolikor toliko smisla za vse panoge železniškega obrata. Gospod minister Radojevič polaga veliko važnost na točnost odhoda in dohoda vlakov. To je sicer lepo in je točnost vsekakor tudi lepa lastnost vsake moderne železnice, dasi 5 minut n. pr. ne igra bogve kake važnosti. Druga, po našem mnenju bolj važna stvar, ki ji gospod minister posveča precejšnjo pozornost, je: snaga ali čistost v vozovih, čakalnicah in v vseh prostorih, ki služijo potujočemu občinstvu. Mi smo že zadnjič rekli, da je to dobro in lepo, ampak da k temu spadajo tudi pripomočki, t. j.: material in ne na vsezadnje tudi — ljudje! Če ne bi bil gospod minister sam tega poglavja načel, tedaj bi ga bili mi železničarji sami morali opozoriti na to. Toda kljub temu ne bo škodovalo, če navedemo nekaj konkretnega in smo prepričani, da nam bode gospod minister hvaležen za to. Do sedaj ni še menda noben prometni minister imel časa in prilike, da bi se bil sam prepričal, kako je s snago in redom na naših železnicah,

ali pa ni nobeden polagal večje važnosti na to, če so vozovi n. pr. čisti ali pa umazani; glavno je, da se ljudje vozijo! Gospod prometni minister pravi v svoji okrožnici: »Gospodje načelniki stanic so mi osebno odgovorni za to, da bo vladal največji red in snaga v vozovih in ostalih prostorih na železnici.« Mi bi pri tej priliki opozorili g. ministra na to, da na eni postaji, in sicer ki je najbližja gospodu ministru in generalni direkciji in to je postaja — Beograd, ne vlada ravno tak red kakor si ga želi gospod prometni minister, ampak da vlada — rekli bi skoro — največji nered. Pisec teh vrstic se je pred dvema letoma prvič vozil v Beograd. Ko se je drugi dan vračal, je takoj opazil, da niso vozovi, ki so zvečer dospeli z brzovlakom iz Dunaja, bili čiščeni, razen, če so bili za silo pometeni, a najmanj niso bile šipe čiščene, dasi so bile silno umazane vsled dežja, ki je padal prejšnjega dne. Potniki so si morali sami okna čistiti, ako so hoteli ven gledati. Pa tudi ni bilo o kakih vozniških snajlih duha ne sluha, razen enega, ki je bil zaposlen tik pred odhodom vlaka pri restavracijskem vozu, na katerega se menda edino polaga važnost. Toda kdor bi mislil, da je bila to samo izjema, bi se silno motil. Pisec se je pozneje še večkrat imel priliko prepričati, da je to sistem, ki gre vsekakor za tem, da se prihrani.

Potniki se silno zgražajo in kritizirajo, toda kdo to sliši — kvečjemu nižji železniški uslužbenec, katere je seveda sram, v kolikor so isti iz evropskega dela naše širne države. Pa tudi se opažajo na beogradske postaje še drugi nedostaki, ki ne povečujejo železniški upravi ugleda. Tu vidite vratarja, ki je naravnost po beraško oblečen. Torej že zunanost kaže z vso jasnostjo, da je uprava na zunaj in na znotraj gnala. Ravno te dni smo slišali, da se kljub strogi ministri okrožnici v Beogradu vozovi ne čistijo. Morda pa nima budžeta?! Torej g. minister! Poskrbite, da se bodo vozovi tudi in pred vsem v Beogradu čistili. Ne skrbite samo za gradbe novih železnic, ampak porabite pred vsem dohodke železnic za vzdrževanje istih. Nastavite zadostno število delavcev in jih pošteno plačajte, a najmanj tako, kot so plačani v Avstriji, Češkoslovaški, Nemčiji itd. Nikakor pa ni povsem upravičeno, da porabljate redne dohodke za investicije, vsled česar Vam zmanjka budžet za redne izdatke. Torej pred vsem zadostno število osebja, ki pa mora biti tudi zadostno plačano. Skrbite pa tudi za potreben material.

Dajte ljudem službeno obleko, dajte difference, delavstvu pravilnik, uredite nered v bolniški blagajni, potem lahko pričakujete od osebja, da bo Vaše odloke izpeljalo.

Šikaniranje radnika.

Radnici železniške radione u Zagrebu sve više postaju žrtvom grube sile gospode upravnika i njihovih pomagača. Njih se martretira sve ukupno i pojedince. Zadnji puta izvijestili smo o šikaniranju radnika pomoću policije, a ovoga puta izvješćujemo o drakonskom postupku prema radniku R. P., koji je kažnjen sa globom od 50 Din samo zato, što je bio na teritoriju radione zapušio.

I ako priznajemo potrebu, da se na izvjesnim mjestima radione pušenje spriječava, to je još uvijek pre neznatni razlog za ovako visoku kaznu. Najzanimivije kod ove stvari je to, da je ova kazna izrečena na osnovu čl. 145 i 146 zakona o saobraćajnom osoblju. Kojim pravom? Od kada ove kaznene odredbe važe iza radničko osoblje? Glasom istih zakonskih članaka ove odredbe važe samo za službenike, a ne i za radnike. Da, da: kad nas treba šikanirati, kazniti, globiti i otpustiti uvijek se tome nadje izgovor pa i zakonski osnov, a kad nas treba bolje platiti i dati nam više prava, onda nema ni kredita ni zakona u našu korist.

Povodom ove kazne nad radnikom R. P., protivu koje dižemo naš odlučni protest, tražimo od uprave radione, da čim prije dade izraditi nužne prostorije u kojima će radnicima biti omogućeno, da bez opasnosti po svoje zdravlje i objekte same radione zadovolje tako neznatni užitek, kao što je pušenje. Sadanje stanje, koje radnike tjera u nečiste i zdravlju škodljive prostore, donosi radnicima i radioni štetu i opasnost.

Radnike i ovom zgodom upozorujemo na činje-

nicu, da je i ovaj postupak prema druga R. P. samo jedan mali dio onih mnogih šikana, koje nam se iz dana u dan nameću. Protivu njih mi se moramo braniti. Obrana pako bit će moguća i uspješna samo onda, ako se svi do jednoga organizujemo, ako smo solidarni i jedinstveni.

Prva žrtva akordnog rada.

Pravilnik o nagradama na povećanu produkciju (Pravilnik o akordnom radnom sistemu) još nije ni proveden u život, a već se jasno vide posljedice, koje će njegovo primjenjivanje izazvati. Pored spremnosti radioničkih uprava i njihovih organa, da svim sredstvima prisile radnike na čim intenzivniji rad, može se opaziti i sklonost radnika, slabije kvalifikovanih i proleterskih nevaspitanih, da upravu u njezinim nastojanjima slijede. Jedni i drugi u nadi, da će ovakim svojim postupkom uvećati svoju zaradu, a oni prvi još i zato, jer mu je to dužnost i jer se žele dodvoriti onima, koji su ovaj pravilnik stvorili. Da bi postigli svoja očekivanja jedni i drugi služe se nedovoljenim i za radnike štetnim sredstvima, u čemu se uprave radionica naročito odlikuju. Tako uprava zagrebačke radione ne propušta ni jednu priliku da je ne izrabi u pravcu zaplašivanja radnika, da joj se pokore i izvršuju samo njezine naloge.

Da je sistem akordnog rada općenito štetan po radnike dokazamo je u sijaset primjera. Uslijed toga kod svijetli radnika ovaj sistem rada jako je omrznut. Napose je štetan tada ako je naturen lih voljan poslodavca i samo pod njegovim uslovima, kao što je to slučaj u železničkim radionama. On donosi radnicima samo zlo i štetu, cjelini kao i pojedincu. Evo drastičnog primjera zato: Prema svima radnicima pristupa se grubo i traži se više rada, više produkcije: pojedinac, naročito ako je slab i neorganizovan, nastoji ovom zahtjevu udovoljiti, pa često i pod cijenu zlih posljedica za svog bližeg druga, pa i zlih posljedica za samoga sebe. U zagrebačkoj radioni prouzročena je ovim sistemom rada i jedna teška ljudska žrtva. Sa krova vagona pao je radnik, drug Zorman, polomio se nekoliko rebra i nanesene su mu teške unutarnje ozljede. Zorman se trudio oko svršavanja svog posla i u toj zurbu previdio je provaliju, u koju je pao i teško se povrijedio. Da nije bilo težnje za povećanjem produkcije, naše je uvjerenje, ova nesreća bila bi mimoidjena.

Mi već razabiremo izgovore radničke uprave ovoj nesreći: »Pao je nepažnjom«, ili: »nesreća se dogodila vlastitom krivnjom« itd. Mi odgovaramo: nesreći je kriv sistem rada, koji ste nad radnicima zaveli, a ne radnici. I za sve buduće nesreće i povrede radnika uprave — i samo one nose odgovornost.

Neka i ovaj slučaj unesrećenja druga Zorman bude povod, da se radnici železničkih radiona zamisle u svoju sudbinu. Naša slabost i neorganizovanost omogućila je primjenu nečovječnog akordnog rada i ovako strašne posljedice od njega. Spas nam je u velikoj i moćnoj organizaciji, u koju nam valja pristupiti.

Nastavljenemu osoblju.

Z ozirom na naše intervencije smo dobili iz Beograda, od poslanca, ki se je za naše težnje zavzel, naslednji odgovor:

»Danes sem bil zopet pri gospodu generalnemu ravnatelju Iliću v zadevah, ki ste mi jih svoj čas izročili. Že pred 1. julijem mi je obljubil, da bo rešil prošnjo sprevednikov - vlakovodij in rokodelcev blok - signala. Tega pa ni izvršil, kar sem mu danes očital, pa se je izgovoril s tem, da ima celstob reči od

ljublanske direkcije, ki jih mora rešiti, pa jih še ni mogel. Zabeležil si je ponovno moje zahteve in mi dal besedo, da bo izvršil. Glede prevedbe iz kategorije zvančnikov v III. kategorijo činovnikov je dejal, da bo pri Državnem svetu oddal strokovno mnenje, da jim pripada zahtevani čin in bo vsled tega vsaka pritožba pri Državnem svetu v tem smislu rešena. Glede onih vozovodij, ki imajo položene izpite, pa še ne vršijo službe 10 let, kakor zahteva člen 8. zakona, pa pravi, da morajo čakati na 10-letno izpolnjeno službeno dobo.

Glede rokodelcev blok-signala je dejal, da spadajo v I. kategorijo in bo tudi to rešil.

Glede svetilničarjev sva imela enurno borbo in sem mu končno dokazal, da se ne smejo prištevati med lampiste, ker opravljajo pri nas v Sloveniji drugo službo. Tudi v tem oziru hoče dati direkciji rešitev.

Glede vozopiscev, ki jim je ljubljanska direkcija odtegnila 50% od kilometraže, je dejal, da ne ve kaj pomenijo te premikalne doklade in da bo vprašal direkcijo za pojasnilo.

Na moj protest zakaj je zamudil rok 1. julija, mi je tudi pripomnil, da nič ne izgube, ako je pozneje rešeno, ker jim po ugodni rešitvi pritiči za nazaj, kakor če bi bil zahteve rešil pred 1. julijem.

Za vlakospremno osoblje.

Interpelacija na ministra saobraćaja, stavljena 21. julija 1925.

Dne 9. t. m. Vam je deputacija železničarjev vseh organizacij predložila naslednjo spomenico:

»Sprevedniki-vlakovodji direkcije državne železnice Ljubljana, ki so položili izpite za vlakovodje v času do uveljavljenja zakona o državnem prometnem osoblju prosijo, da se jim omogoči napredovanje v kategorijo III. činovnikov kot nadsprevednikom in sicer iz sledećih razlogov.

Prevedbena komisija je povodom prevedbe prevedla vse nadsprevednike v III. kategorijo činovnikov ne oziraje se na to, ali imajo v členu 8. zakona o državnem prometnem osoblju predpisano šolsko izobrazbo, upoštevajoč le njih strokovno usposobljenost.

Tudi v prvem odstavku omenjeni sprevedniki-vlakovodje so položili vse predpisane strokovne izpite že pred uveljavljenjem novega zakona ter so si tako po do takrat veljavnih predpisih zasigurali brez nadaljnjega napredovanje v kategorijo nadsprevednikov (to je današnja III. kategorija činovnikov).

Ker novi zakon predpisuje za vlakospremno osoblje za ustavev v III. kategorijo činovnikov 4 oziroma 2 razreda srednje ali tej enakovredne šole, prizadeti pa v pretežni večini teh nimajo, dasi so opravljali in še opravljajo službo, ki je po položenem strokovnem izpitu za to kategorijo predpisana, že po 6 do 7 let, se čutijo vsled odredb novega zakona v svojih že leta in leta zagaranviranih pravicah silno zapostavljene in gmotno oškodovane, ker jim z zahtevo po šolski izobrazbi odzema možnost napredovanja v status III., oziroma v kategorijo nadsprevednikov.

Omenjeno osoblje je opravičeno trdno prepričano, da niti novi zakon o državnem prometnem osoblju, niti ministarstvo saobraćaja nima namena, osoblje, ki si je po starem zakonu pridobilo možnost in pravice na podlagi starih predpisov in izpitov doseći višji čin, oškodovati na njegovi že poprej zasigurali eksistenci.

Nadalje bi si prizadeti vlakovodje dovolili naslov opozoriti na dejstvo, da ako bi dosedanji vlakovodje, ki nimajo šolske izobrazbe, predpisane v novem zakonu, ostali v I. kategoriji zvančnikov, bi po našem mnenju služba neizmerno trpela, to pa vsled tega, ker

je služba vlakovodje pač najtežja in najodgovornejša pri vlakospremnem oseboju že radi ugleda in odgovornosti, ki jo ima vlakovodja napram svojemu podrejenemu oseboju. Ti so pa v istem oziroma višjem činu z enakimi prejemki kot vlakovodja, ter bo radi tega ugled in službena disciplina silno zrahljana.

Prizadeti vlakovodje vsekakor priznavajo, da bodo uslužbenci, ki bi se javili oziroma položili strokovni izpit za vlakovodje po uveljavljanju novega zakona, t. j. po 1. oktobru 1923, morali zadostiti predpisom novega zakona, ravno tako pa so uverjeni, da bo visoki naslov uslužbencem, ki so predpisom starega zakona že pred leti zadostili in se tekom let strokovno in praktično popolnoma usposobili, do brohotno njih položaj upošteval in prošnji, ki je za železniško opravo kot za prizadeto oseboje vseskozi upravičena, blagohotno ugodil.

Upamo, da se bo povodom revizije zakona o državnem prometnem oseboju postavila uprava na stališče, da odločuje pri eksekutivni službi strokovna izobrazba ter da se čl. 8. zakona v drž. prometnem oseboju spremeni v toliko, da se črta sedaj zahtevana 4 oziroma dva razreda srednje šole.

Z ozirom na navedeno spomenico dovoljujem se Vas, gospod minister, vprašati:

Ste li pripravljeni upoštevati navedene razloge in sprevodnike-vlakovodje uvrstiti v III. kategorijo činovnikov?

Prosim za pismen odgovor.

Beograd, dne 20. julija 1925.

Z izrazom spoštovanja

Franjo Žebot s. r., narodni poslanec.

Izvilleček iz važnejših okrožnic.

Zlorabe izkaznic za vozne olajšave.

Zlorabe legitimacij in izkaznic za vozne in prevozne olajšave so v zadnjem času zavzele tak razmah, da se opravičeno pritožujejo trgovski in obrtni krogi, tako pri direkciji, kakor tudi v strokovnih časopisih (Trgovski list) in groze, da bodo zadevo predložili ministru za promet s predlogom, da se železničarjem zmanjšajo ali pa sploh ukinejo vozne olajšave.

Radi tega opozarjamo resno v njegovem lastnem interesu vse oseboje, da bi se to lahko zgodilo v resnici, če omenjene pritožbe ne prenehajo.

Da se preprečijo zlorabe vseh vrst in da bi vsled teh ne trpeli morebiti tudi nedolžni, bode direkcija v vsakem dognanem primeru zlorabe voznih ugodnosti brezizjemno kaznovala krivce po čl. 66. predpisa o voznih olajšavah.

Kot zloraba legitimacije se smatra v prvi vrsti prepustitev izkaznice za vozno olajšavo drugi osebi. So železničarji, ozir. njih rodbinski člani, ki se ali ne zavedajo posledic takega izposojevanja legitimacij drugim, četudi, domačim osebam, ali pa jih poznajo, toda misleč, da se jim ne bode prišlo na sled, varajo železniško upravo in njihove organe.

Izposojujejo se legitimacije baje celo proti odškodnini. Direkcija je tozadevno že prejela ovadbe in jih tudi z vso strogostjo obravnava.

Poleg tega, da se bode dotičnega, ki bi posodil svojo legitimacijo drugi osebi, predlagalo Generalni direkciji, da se mu za vedno odvzamejo vse vozne olajšave, se bode tako njega, kakor tudi njegovega sokrivca predalo sodišču radi goljufije z javnimi dokumenti in zahtevala tudi povrnitev škode.

Brezobzirno bode direkcija tudi pobijala uporabljanje voznih ugodnosti v kupčijske svrhe.

Nekateri železničarji, posebno njih žene in odrasli otroci, se redno vozijo na gotovih progah in prevažajo blago, posebno sadje in

poljske pridelke (največ iz Maribora v Zagreb in obratno) in ribe, ozir. utihotapljenno manufakturo (iz Sušaka v Ljubljano) in prodajajo to blago na trgu ali prekupčevalcem po cenah, ki so seveda nižje kot običajne in delajo s tem trgovcem, ki morajo plačevati davke in prevoz po železnici po navadni tarifi, občutno konkurenco.

Pričakujemo od vseh vestnih uslužbencev, da bodo z vsemi močmi v svojem lastnem interesu podpirali stremljenje direkcije, da se zlorabe z voznimi olajšavami kar največ omeje. V to svrhu naj zlasti vozno revizijsko oseboje posveča event. zlorabam svojo največjo paznjo in naj vsak posamezen primer poroča s konkretnimi navedbami direkciji.

Pri tem pa poudarjamo, da oseboja, ki vozi malenkosti, včasih tudi mogoče kaj več stvari za lastno uporabo, ni šikanirati, ker za lastno uporabo sme vsako prevažati kar potrebuje, v kolikor take stvari niso v nadlego sopotujočemu občinstvu in v kolikor to dopušča Saobračajna uredba.

Direktor: Dr. Borko, s. r.

Dopisi.

Iz Zaloga. Po dolgem času se zopet enkrat oglasi popotna torba. Pri nas v Zalogu je vse v najlepšem redu. Živimo lepo v miru in poslušamo samo višje osebe, kaj nam one narekujejo in sploh od nas zahtevajo. To jim tudi radevolje izvršimo. Pa kaj čemo, tako je, in tako mora biti, kjer ni zavednosti, tam tudi ni dela in ne moči. Zavednost in sloga to je naša edina rešitev. Sedaj pa poglejmo nekoliko v materialno skladišče v Zalogu, tega skladišča načelnik je dobro znan po tragediji v Mariboru Ciril-Metodove tiskarne, ki je tudi zaslužil svoje plačilo. Temu možu, zvezarju skozi in skozi in ljubitelju delavskega sloja, kar naenkrat pade v glavo, da mora svojim delavcem nekoliko olajšati gmotni položaj, v katerem ne more delavstvo več vstrajati. Čujte in strmite, kaj je ta mož napravil v blagor delavstva. Kakor komandant in voditelj delavskega sloja se je mož namenil in napravil eno polo in je šel s to polo okrog delavcev, da so morali podpisati, da bodo od sedaj naprej delali namesto 8 ur po deset (10 ur). Toraj on hoče odpraviti šurnik in vpeljati 10urnik. To naj bil voditelj delavstva in zaščitnik kapitalistov obenem. Ko je prevzel skladišče, je najprvo organiziral pod terorjem z odpustom službe v zvezo, sedaj pa lahko diktira kako da se dela. — To je prava hijena v človeški podobi, to izkoriščevalec delavskega mozga in žuljev. Ako ste še sedaj tako zaslepljeni, da ne vidite kaj vam gozd voditelj O. r. j. nakopavajo na pleča, vas obžalujemo. Na sestanku po kongresu, kateri se je vršil pri Cirilu, se je zahvalil delavec z večjo družino, da so gospod prav naredili, da bodo sedaj več zaslužili, kakor dosedaj, ko so delali po 8 ur in drugo pa nadure, katere se je računalo dvojno, torej to je zavednost in sliko si naj naredijo čitatelji sami, da se vidi razliko med prej in sedaj. — Tudi proti naši organizaciji so začeli gotovi ljudje nekaj ruvarit, prosto jim, ker pleve in zrne se ne spravi skupaj, kar ne spada se bode samo odločilo, najboljši dokaz je to, da vstopajo zmirom novi člani. — Naj živi razredno bojvena zavednost. — Komar.

FARBANJE DELAVSTVA.

Dne 28. julija 1925 so se otroci načelnika prodgovne sekcije Ljubljana gl. kolodvor, g. Zelenkoti in skladiščenega načelnika g. Znidaršiča, na koridorju v II. nastropju postajnega poslopja z voznimi legitimacijami, katere so bile delavstvu odvzete v svrhu event. prolongacije, igrali in po koridorju razmetavali.

Omenjene legitimacije so bile svoječasno pri službenih oddelkih obdržane in mesto istih, takozvane »lisne lične legitimacije« izdane. S tem je pač dokazano, da šefi posameznih službenih edinic že v naprej vedo, da delavci legitimacij ne bodo več prejeli ter jih vsled tega nudijo svojim otrokom za igračko, za kar se dandanes delavstvo v splošnem v naši štrafokoloniji smatra. Upajmo, da bo mera potrpežljivosti kaj kmalu polna.

DELAUSTVO — POZOR!

V nedeljo dne 26. julija 1925 se je vršila v Zagrebu celodnevna konferenca delavskih zaupnikov razrednobojevnih železničarskih organizacij, katere so se udeležili sodruzi iz Sarajeva, Subotice, Niša, Zagreba, Sisaka, Ljubljane, Maribora in drugod, ki so razpravljali o položaju, v katerem se delavstvo nahaja, o delavskem pravilniku in pravilniku o delavskih premijah ter razmerah v bolniški blagajni.

Sklenili so pravce, po katerih se bomo ravnali v našem boju za delavske pravice jednotno po celi državi.

Za danes prinašamo v vednost resolucijo:

Konferenca delavskih zaupnikov — predstavnikov železniških delavcev delavnic Maribor (Ptuj), Niš, Sarajevo, Zagreb ter predstavnikov ostalih delavcev na železnici, ki se je vršila dne 26. julija 1925 v Zagrebu po obširnem razmotrivanju delavnih in plačilnih pogojev delavstva, zaposlenega pri državnih železnicah, konstatira:

Položaj delavstva zaposlenega pri drž. železnicah je deloma reguliran z začasnim pravilnikom od meseca junija 1920, a deloma z odredbo ministarstva saobračaja iz meseca avgusta 1923, s katero se je ukinil dotedanji sistem stalnih plač in doklad ter uvedel sistem urnin in proste pogodbe na osnovi tržne cene delavne noči v dotičnem kraju.

V mesecu juliju 1925, a z veljavnostjo od 1. aprila 1925 je skonstruiralo ministarstvo saobračaja in je ministrski svet potrdil »pravilnik o nagradah za povečano produkcijo kot dopolnilo reguliranja položaja železniških delavcev«.

* * *

Konferenca z ogorčenjem uvideva, da ministarstvo saobračaja sistematično in premišljeno dela na poslabšanju že tako slabega položaja delavstva: ne izvajajo se ne dobre ne slabe strani začasnega pravilnika. Delavcem se jemlje vse pravice, predvidene s tem pravilnikom. Uveljavljanje novega pravilnika ministarstvo izbegava ter dopušča, da traja to kaolično stanje čim dalje in da se delavce naredi čim bolj brezpravne.

Ravno tako se ne izvedejo jasne določbe o reguliranju plač na osnovi proste pogodbe. Delavce se pušča stalno pri mizernih plačah, ki čisto zaostajajo za več kot 50% za tržnimi cenami delavne moči dotičnega kraja, izgovarjajoč se stalno na pomanjkanje kredita, pomanjkanje denarja in dovoljenja za sploh kako povišanje delavskih plač.

Višek licemernosti v vprašanju reguliranja delavskega položaja pa dokumentira ministarstvo s svojim najnovejšim »pravilnikom o nagradah za povečano produkcijo«. Medtem ko se na eni strani povdarja potrebo materialne zainteresiranosti delavstva na delu, pa si upravna birokracija prisvaja vse pravo; da s samovoljnim odrejanjem nagrad za povečano produkcijo zmanjša to zainteresiranost delavstva do skrajnih mej.

V tem pravilniku vidimo zbrani samo najnovejši napad na svoje že dobljene pravice in nesocialen izpad proti delavstvu.

Konstatirajoč gornje, konferenca sklene:

1. Zadnjikrat pozvati ministarstvo saobračaja, da sprejme delavski pravilnik ter preje potom ankete zasliši mišljenje in želje zainteresiranih železničarskih organizacij.

2. Zadnjikrat zahtevati razpis volitev v upravne odbore bolniške blagajne, katere dosedanje funkcijiranje in uprava delavstvo samo ogorčava in razburja.

3. Najodločneje se boriti za popolno izvajanje odredb o reguliranju delavskih plač na podlagi svobodne pogodbe in tržne cene delavne moči v dotičnem kraju.

4. Izvesti ogorčeno borbo proti izrabljanju delavstva z uvedbo sistema akordnih plač in posebno še takega sistema istih, kakor jih predvideva pravilnik o nagradah za povečano produkcijo.

Posledica predvidenega sistema v današnjih delavnih okoliščinah more biti samo:

- a) zmanjšanje stvarnih delavskih plač,
- b) delo težko škodljivo zdravju,
- c) priganjanje delavcev na delo do onemoglosti in odpuščanje delavcev ter povečanje brezposelnosti.

Tudi če bi z uvedbo tega sistema dela nastalo neko povečanje produkcije, bi moglo to povečanje izvati nad delavci le preje neštete posledice, ki pomenijo: novo in še globlje moralno in materialno propadanje. Predno pa bi se to dovolilo, poziva konferenca vse delavce na odločno in vstrajno borbo.

Konferenca priporoča vsem delavcem: delajte tudi v naprej ravno tako kot ste delali pred uveljavljanjem tega pravilnika. Nikdo naj ne hrani delavni čas, da bi si s tem povečal akordni zaslužek.

Vršite Vaše delo i nadalje vestno in za tako delo zahtevajte ne nagrade, ampak plačo, ki Vam je za človeka dostojno življenje potrebna.

IZ UREDNIŠTVA:

Prihodnja številka bo obravnavala bolj delavska vprašanja ter razne intervencije, ki smo jih izvršili na direkciji.

Več dopisov (iz Novega mesta, Ormoža, Maribora) je radi pomanjkanja prostora izostalo ter pridejo prihodnjic.

Uredništvo.

Lastnik: Konzorcij »Organizirani Železničar«.

Odgovorni urednik: Anton Mozetič.

Tiska tiskarna »Merkur« v Ljubljani.