



Štev. 12. Leto 2.
Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

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

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

Naša moč raste.

V prvih junijskih dnevih letošnjega leta, in to 3. in 4. junija so zborovali v Ljubljani razredni železničarji, člani »Saveza železničarjev Jugoslavije« iz cele Jugoslavije. Bil je to drugi kongres »Saveza železničarjev« in tretja balkanska konferenca transportnih organizacij. Kongresa in konference so se udeležili poleg delegatov-železničarjev iz cele Jugoslavije zastopniki delavskih zbornic in drugih razrednih strokovnih organizacij iz vseh krajev ter zastopniki železničarskih organizacij iz Poljske, Bolgarske, Rumunije in iz Avstrije in sicer iz Avstrije v večjem številu ter celo delegati avstrijskih delavskih zbornic. Delegat Internacionalne transportne federacije iz Amsterdamu, generalni tajnik Edo Fimmen pa je vodil balkansko konferenco.

Že sprejem inozemskih gostov v petek 2. junija t. l. zvečer na glavnem kolodvoru v Ljubljani, je bil impozanten. Železničarska godba »Zarja« je igrala pozdrave pri prihodu vlakov, v katerih so bili sodruzi-gostje iz drugih držav. Pozdravni govori so jim pričali, da so prišli med svoje sodruge, množica pa jih je nato spremljala v dolgem sprevedu v hotel »Uniona«, kjer je predsednik »Strokovne komisije za Slovenijo« sodrug Jernejčič otvoril slavnostno sejo. Seji je prisostvovalo blizu 100 ljubljanskih sodrugov in sodrugič.

Kongres »Saveza železničarjev« je po otvoritvi izvolil predsedstvo: predsednik Jaka Kovač, I. podpredsednik Fran Družič, strojnik iz Siska, II. podpredsednik pa Ivan Krajnik iz Maribora.

Tajnik »Saveza železničarjev« s. Stan-ko je v daljšem poročilu očitno položaj železničarjev v naši državi ter med protestom zbora ugotovil, da je prometno ministarstvo tik pred kongresom razveljavilo vozne legitimacije za rodbinske člane železničarjev. Izvolili so se takoj 4 delegati (ss. Čanžek, Krajnik, Bahun in Trškan), da gredo v imenu kongresa k direktorju Knježeviću protestirati in da se pošlje na ministra prometa protestna nota in brzojavka z zahtevo, da ukine to krivično odredbo.

Poljski delegat Maksamin je pozdravil kongres v imenu mednarodne transportne federacije in v imenu poljskih železničarjev, zastopnik avstrijskih železničarjev Weigl pa pozdrave avstrijskih železničarjev, bolgarski delegat Makarov iz Sofije v imenu bolgarskih železničarjev ter protestiral proti postopanju obmejnih oblasti napram bolgarskim železničarjem beguncem, ki iščejo v Jugoslaviji varstva pred svojimi političnimi preganjalci in ki jih naše obmejne oblasti konfinirajo. Nadalje so pozdravili kongres delegat štajerskih železničarjev Poketz, zastopnik delavske zbornice v Celovcu Triball in delegat rumunskih železničarjev Balneanu in zastopniki naših delavskih zbornic in drugih strokovnih organizacij.

Na kongresu se je razvila živahna debata o socialni zakonodaji, o komercializaciji železnice, o materialnem položaju železničarjev, o stanovanjski bedi in gradnji stanovanjskih hiš in o notranje-organizatorskih vprašanjih. Končno je kongres sprejel več resolucij, ki so jih izdelale posamezne sekcije. Te resolucije so bile sprejete soglasno. Ker smo vsebinsko resolucij že prenesli, a izdano poročilo o poteku kongresa v posebni brošuri, tu sedaj prinašamo izveček vsega.

Prva resolucija se nanaša na socialno zakonodajo. Kongres konstatira, da so splošne zakonite pravice (zakon o zaščiti delavcev, o delav. zavarovanju itd.), ki temelje na drž. ustavi in ki morajo glasom zakona veljati za vse delavstvo, za železničarje povsem poteptane, ker se zakon o zaščiti delavcev ne izvaja na železničarje ter promet. minister sam z uredbo ureja bolniško zavarovanje železničarjev, ne uvažujoč osnovnih principov splošnega zakona. Resolucija protestira dalje proti kršitvi koalicijske svobode in preganjanju železničarjev-zapnikov. Zahteva, da se železničarjem zagaranira koalicijska svoboda in pravo organiziranja ter da se končno potrdijo pravila Saveza železničarjev Jugoslavije. Zahteva, da se obstoječa zakonska zaščita delavcev v celoti raztegne tudi na železničarje.

Sprejet je bil tudi dodatek resolucije glede bosansko-hercegovinskih železničarjev optantov, ki žive že dolgo let v Bosni in Hercegovini, a se še vedno smatrajo kot tuji državljani, čeprav so si pridobili domovinsko pravico v krajih Bosne in Hercegovine.

Nadalje je bila sprejeta resolucija, ki se nanaša na gradnjo železničarskih stanovanj in ki ugotavlja, da država po devetih letih sama ni ukrenila ničesar za omiljenje stanovanjske bede, ter zahteva, da prične prometno ministertvo v resnici končno z zgradbo modernih železničarskih stanovanj. Tretja resolucija se nanaša na komercializacijo državnih železnic. Konstatira, da je sedanj način uprave neekonomičen in neracionalen,

len, oviran po raznih zakonih o upravi in državnem računovodstvu. Sedanji sistem je partizanski in birokratičen. Resolucija zahteva, da se prekine z dosedanjim načinom budžetiranja prometnih potreb. Uvede naj se modernější način železniške uprave, da se uvede poseben nov upravni sistem, pri katerem bodo imeli odločilno besedo pridobitni krogi, delavci in država. Zadnja resolucija se nanaša na položaj železničarjev. Konstatira predvsem, da se je položaj železničarjev brez razlike kategorije neizmer- no poslabšal, zlasti še z najnovejšimi dolo- čili finančnega zakona za 1927-28, s ka- terim so zelo prikrašani prejemki železni- skih uslužbencev in delavcev. Proti sedanj železniški politiki kongres najodločneje protestira in zahteva, da se preneha s to poli- tiko ter da se življenjski in delovni pogoji železničarjev izboljšajo, zlasti, da se spre- mejo reducirani delavci zopet nazaj v službo in da se odobrijo dovoljni naknadni krediti za reguliranje plač in ostalih prejemkov železničarjev.

Končno je kongres dal v petih točkah glavne smernice bodoči upravi Saveza železničarjev Jugoslavije. Predvsem nalaga kongres upravi, da izvede akcijo za mate- rialno izboljšanje celokupnega železničar- skega osebja, da izvede akcijo za mo- dernejšo pragmatiko in delavski pravilnik na osnovi polne garancije uživanja vseh z dosedanjimi zakoni zagaraniranih pravic in svoboščin, da uvede akcijo za ureditev starostnega, neugodnega in bolniškega zava- rovanja železničarjev, da ukrene vse za izobrazbo železničarjev na temelju razredne organizacije in da železničarji skupno z osta- limi delavskimi sloji vodijo akcijo za izvoje- vanje polne koalicijske svobode ter da v enotni fronti odbija vse napade kapitalistič- nega razreda.

Resolucija o Ujedinjenju je bila so- glasno sprejeta in govori, da se naj izvrši ujedinjenje železničarskih organizacij v eno samo razredno-bojevno organizacijo. Baza tega ujedinjenja mora biti: razredna zavest, strankarska, verska in nacionalna neodvis- nost, internacionalna pripadnost T. T. F. in najpopolnejša demokracija in toleranca v sami organizaciji.

Zatorej železničarji resno poprimimo za to in delamo na tem. Pazimo pa, da se nas ne bo izigravalo in bo našo stremenje iz- rabljalo v kakšne partizanske koristi.

Izvoljen je bil soglasno sledeči central- ni odbor:

Člani centralnega odbora.

Izvrševalni odbor.

Terškan Aleksander, ključavničar, Am- brožič Josip, sprevodnik, Mikec Franc, kretnik, Kovač Jaka, nadsprevodnik, Sojer Jaka, progovni čuvaj, Ogrin Leopold, klju- čavničar, Pušnik Martin, nadsprevodnik, Stanko Jurij, činovnik, Jernejčič Franc, sklad. delavec.

Širši odbor:

Čanžek Andrej, pom. delavec, Smazek Franc, vlakovodja, Korene Franc, livač, Družič Franc, strojnik, Plevnik Valentin, vlakovodja, Kmet Franjo profesionist.

Nadzorstvo:

Brus Vinko, premikač, Ceraj-Cerič Adalbert, vlakovodja, Raztresen Anton, pom. delavec, Bibič Martin, strojevodja, Breznik Ivan, činovnik.

Razsodišče.

Kovačič Anton, premikač, Hladnik Ivo, kretnik, Slakoper Štefan, sprevodnik, Luše- tič August, sprevodnik, Richlij Ivan, zidar.

Sodrug Fimmen ki je prišel z vlakom zvečer se je h koncu pojavil na kongresu in v navdušenem in stvarnem govoru pozdravil kongres.

Drugi dan, v soboto 4. junija t. l. se je vršila III. balkanska konferenca transportnih delavcev in železničarjev.

Pod predsedstvom generalnega tajnika I. T. F. Fimmna se je konferenca otvorila. Dvorana je častno zasedena. Že ob 8. so prišli v hotel »Tivoli« mnogi delegati. Do otvoritve plenuma konference so se vršila razna medsebojna posvetovanja in raz- govori.

Pred svečano otvoritvijo konference je delavsko pevsko društvo »Cankar« zapelo delavsko internacionalno himno.

Generalni tajnik s. Fimmen je nato v svojem otvoritvenem govoru označil položaj in stališče Internacionalne transportne fe- deracije, ki je osnovano na načelu centra- lizma. Da pa more centralni aparat uspeš- no, točno in pravilno poslovati, je izvedena dalekosežna decentralizacija po interesnih skupinah. Balkanske države imajo mnogo skupnih interesov. Balkan je bil doslej ved- no gnezdo vojnih nevarnosti in zapletljav. Organizirani proletariati balkanskih držav

naj stremi, da se balkanske države spre- mijo v države splošnega miru. Prenehati mo- ra praksa, da bi se balkanski narodi še v bodoče izrabljali kot orodje balkanskega in mednarodnega kapitalizma za razne oboro- žene konflikte. Balkanska delavska federa- cija, del velike I. T. F., ki šteje nad dva in pol milijona organiziranih transportnih de- lavcev v 36 evropskih državah, naj bi us- pela, da bodo v kratkem združene vse države Balkana. (Živahno in dolgotrajno odobravanje.) Vsi balkanski narodi naj se združijo v enotno balkansko republiko. Ži- vela balkanska federacija!

S. Fimmen je nato prečital III. balkan- ski konferenci dole in poslane pozdravne brzojavke iz inozemstva. Generalni tajnik delavske strokovne zveze Sassenbach je iz Amsterdamu poslal daljši pozdravni dopis, in želi konferenci najboljših uspehov. Tajnik mednarodnega biroja dela, dr. Živko Topa- lovič, je v svojem pozdravu iz Zeneve nagla- sil potrebo ustanovitve delavske sindikalne balkanske federacije. Konferenco so nadalje pozdravili voditelji grških železnic in mor- narjev, Fort za »Unijo čehoslovaških želez- ničarjev« in drugi.

Delegat Luka Pavičević je nato v ime- nu združenih sindikalnih organizacij pozdrav- il inozemske delegate, osobito prisrčno de- legata bolgarskih železničarjev, Makarova.

Predsednik Fimmen je nato objavil dnevni red konference: 1. poročilo o koali- cijski svobodi na Balkanu; 2. poročilo tajni- ka balkanske delav. federacije, Izajeva; 3. položaj železničarjev na Balkanu; 4. položaj brodarjev in pomorščakov in 5. vojna nevar- nost. Radi odsotnosti tajnika Izajeva je bilo njegovo pismo poročilo prečitano. Z dnevnega reda je bila odstavljena 6. točka o vojni nevarnosti z motivacijo, da pride to vprašanje v razpravo na nedeljski vsedelav- ski manifestaciji.

Delegat s. Jurij Stanko je nato zelo ob- širno poročal o socialnem in materialnem položaju železničarjev v posameznih balkan- skih državah. Konstatiral je na podlagi sta- tističnih podatkov, da se je v vseh državah na Balkanu položaj železničarjev po svetov- ni vojni poslabšal. Železničarji morajo svoje pravice braniti z vsemi sredstvi ter pazno čuvati, da se reakciji ne posreči odpraviti že pridobljene pravice in svoboščine. Od- ločno je protestiral proti militarizaciji že- leznice, ki je izvedena na tajen način in Ju- goslaviji. Razpravljal je o dosedanjih uspehih podzavljenja železnice v naši državi. To se je izvršilo ne iz gospodarsko-trgovskih raz- logov, marveč največ iz vojaških ozirov. Državne železnice izkazujejo sedaj velikani- ski deficit in oni faktorji, ki so bili popreje za podzavljenje železnice, skušajo sedaj iz- vesti s papirnatimi uredbami komercializa- cijo železnice, ki naj bi na ta način postale zopet aktivne.

Konstatira dalje, da v nobeni državi na Balkanu ni precizno izvedeno socialno in starostno zavarovanje kakor tudi ne zava- rovanje zoper neugode.

Bolgarski delegat Makarov je v svojem simpatičnem govoru izrazil najpreje svoje veliko zadovoljstvo nad dosedanjimi uspehi konference. Po nalogu tajnika Izajeva po- zdravlja kongres ter naglašja, da ne družijo

jugoslovenskih in bolgarskih železničarjev samo skupni stanovski interesi, marveč tudi krvno bratstvo in sorodstvo. Zato si oboji podajajo bratsko roko za nadaljevanje bor- be. Vsa akcija naj se usmeri po načelu: »Vojna proti vojni!« Ne bo mogoče, kakor je to bilo pred 50 leti in pozneje, da sta se dva krvna brata med seboj mesarila in kla- la. Sovraštvo med obema bratoma naj pre- neha. Naloga nas železničarjev je, da izve- demo enotno federativno organizacijo vse- ga delavstva na Balkanu. Teža ne bo mogel nihče preprečiti. Železničarji pa se moramo tudi združiti, da preprečimo v slučaju vojnih nevarnosti prevoz orožja skozi naše drža- ve (viharno odobravanje). Koristi od sve- toвне vojne so imeli le bogatini, ki so zbe- žali v zaledje in bogateli, dočim je moral narod krvaveti na bojni fronti. Njegov go- vor so navzoči pozdravili z viharim plo- skanjem.

Delegat Poppel je v markantnih stav- kih očrtal obupen in nevzdržen položaj mornarjev ter apeliral na I. T. F., da pri- skoči balkanskim mornarjem na pomoč, kadar jo bodo klicali.

Predsednik Fimmen je nato zelo obšir- no poročal o koalicijski svobodi in o praksi državnih oblasti v posameznih evropskih državah s posebnim ozirom na stališče bal- kanskih držav.

Konferenca je z zanimanjem poslušala zaključni govor predsednika, na kar je bila soglasno in z odobranjem sprejeta kratka resolucija.

(To resolucijo prinašamo na drugem mestu.)

Popoldne so prihajali vlaki s pevci iz vseh krajev v Ljubljano. V »Zvezdi« je kon- certirala mariborska železničarska godba. Zvečer je bil v dvorani »Uniona« koncert pevskih društev. To je bil začetek vsedelav- skega zleta. Pri nabito polni dvorani so pevski zbori pod vodstvom s. Perka zapeli »Slava delu!« Mlade sodruge so jih obsi- pavale s cvetjem.

V nedeljo, na Binkošti, so godbe igrale po ulicah Ljubljane budnico. Ob osmih se je razvil s svojimi godbami pohod množic delavstva, ki ga je bilo nad 10.000 glav, po ljubljanskih ulicah z rdečimi zastavami. Na Kongresnem trgu je bil miting, kjer so go- vorili inozemski delegati, za Slovenijo pa s. Petejan, za »Zvezo delavskih žen in de- klet« pa s. Ajdiškova.

Bila je to sila. Proletariat Slovenije se je razmahnil. Po dolgih, zadnjih letih propadanja, mrtvila, razcepljenosti, medseboj- nega sovraštva, je prvič nastopil v mogoč- nih vrstah, enotno, skupno. In lahko krik- nemo v svet: naša moč raste. Gradimo no- vo zgradbo, enotnosti proletariata, da ne bo več razcepljen na vse strani, tepen in tlačen, nego da bo enoten, zmagoval in na- stopal kot človek.

Ti dnevi kongresa, konference, vsede- lavskega zleta naj bodo plamen, v katerem zgori razcepljenost, v katerem se skali volja po ujedinjenju, po enotnosti.

Da je bil to dogodek velike važnosti, dokazujejo razni članki v raznih časopisih. In proletariat naj to pribije in zakliče:

Naša moč raste — vas je pa strah!

Naš kongres.

Naš 3. in 4. juna u Ljubljani odr- žani II. Kongres uspio je iznad sva- kog očekivanja. Ovaj uspjeh došao je do izražaja kao po broju prisut- nih delegata i gostiju, još više po živosti svojeg rada kao i po radu samom. Nijedna minuta i nijedna riječ nisu utrošeni u suvišno, već naprotiv, sve je iskorišćeno u prav- cu ojačanja naših snaga, naše kon- solidacije i borbe u zaštitu do srži potlačenog železničkog osoblja. Svi prisutni delegati sa ponosom će se sjećati ovog Kongresa, koji nam je svima usadio nove snage za novi i još požrtvovniji rad, kako bi nam budući Kongres, budući na- ši uspjesi bili još veći i još ljepši. Održani Kongres je rezultat smiš- lenog i požrtvovnog našeg dosada- njeg rada i najvažniji naš zadatak je, da ne sustanemo. Novim silama na novi rad. U tome radu mi nismo više sami: sa nama je proletarijat cijele naše zemlje i cijele kugle zemaljske. Borimo se za pravednu stvar i zato je naš uspjeh osiguran.

Kako će izvještaj o radu Kon- gresa biti opširnije štampan u slo- venskom tekstu, to molimo član-

stvo da isti pomno pročita. Ovdje iznosimo samo rezolucije o komer- cijalizaciji željeznica i železničar- skim stanovima, koje glase:

Po pitanju komercializacije željeznica i železničke službe:

II. redovni kongres Saveza Željezničara Jugoslavije, održan dne 3. i 4. juna 1927 u Ljubljani,

konstatuje:

Uz opću privrednu krizu uzrokovano dugim ratom i njegovim strašnim posljedi- cama, čemu se još priključuje opće nasto- janje kapitalističkih eksploatatora da sve terete ratnih šteta ma i silom preture na radništvo i siromašno građanstvo, služeći kod toga i najgrubljim političkim i ekonom- skim sredstvima, oličenim u bijedi i bes- poslenosti hiljade i hiljade radnika.

Uz manjkavo i reakcionarno službeni- čko i zaštitno željezničko zakonodavstvo, koje predviđa samo dužnosti i kazne, bez ikakvih stvarnih prava i nagrada za težak i odgovoran rad.

Najveći uzrok slabosti saobraćaja, ne- aktivnosti njegovih finansija, a naročito pak teškom i moralnom i materijalnom po- ložaju željezničara bez razlike svih nižih kategorija, je danas neekonomičan i nera- cionalan, raznim zakonima o upravi i raču- novodstvu sputan, partizanski i u kranji birokratizam ogrezli.

Upravni sistem našim saobraćajem.

Konstatujući prednje II. redovni kongres Saveza železničara Jugoslavije pozdravlja svaki korak i svaki čin, kojim se ide za time, da se ovakav princip upravljanja saobraćajem izmijeni i postavi na bolje osnove i to:

1. Da se prestane hitno sa dosadanjim načinom budžetiranja saobraćajnih potreba, koji ponajčešće dovodi te potrebe u ovisnost volje ministra finansija ili kakovog njegovog načelnika.

2. Da se nepokretni neekonomičan i birokratski način upravljanja, sankcionisan postojećim upravnim zakonima, čim prije zamijeni sa komercijalno-trgovačkim sa karakterom privatno-trgovačkog poduzeća, sa dužnošću javnog polaganja računa sviju dobitaka i gubitaka.

3. Postojeći projekat uredbe o komercijalizaciji željeznica je u postizanju postavljene zadatke manjkav i tražimo, da se putem anketa izradi nov i tek takav podnese na zakonjenje.

Novim zakonom o organizaciji saobraćaja upravu nad saobraćajem treba da se da u ruke ljudi privrede i rada, iz tih faktora sastavljen upravni odbor, u koji ulazi pored države, privrede i radnika i najmanje jedan predstavnik željezničkog osoblja izabran slobodno i sa većinom glasova.

Po pitanju željezničarskih stanova:

1. Da nakon 9 godina samostalnog državnog gazdinstva i proklamovanog principa da »rad stoji pod zaštitom države«, upravo najviše državni radnici i namještenici, željezničari pate od bijede i neimaštine, od kojih dobar dio predstavljaju loši ili nikakvi stanovi.

2. Da nakon sveg tog vremena ni država ni željezničke uprave nisu na dizanju stanova i otklanjanju stanbene bijede učinili ni približno onoliko, što se je

moglo, trebalo i bilo dužno učiniti, uslijed čega još uvijek hiljade željezničara i njihovih porodica stradava i gine u vagon-skim inače lošim stanovima.

3. Da je ovaj nehalj mjerodavnih za željezničke stanove uzrokovao mnogo i ogromne štete, bud time što je željezničar uslijed neimanja stana i odmora bio u službi manje produktivan izvrnut oboljavanju najteži vrste zajedno sa svojom familijom, bud time, što su hiljade vagona izključeni iz prometa i uništeni, izgubljene su istovremeno i sve ine koristi vagona, koji da su vršili funkciju u saobraćaju, dali bi državi i saobraćaju najmanje 3 puta više, nego li bi koštali izradeni stanovi.

II. Kongres Saveza železničara Jugoslavije poziva Ministarstvo Saobraćaja i sve odlučujuće faktore u državi, da pitanju izgradnje dostatnih i zdravih željezničarskih stanova posvete hitnu i punu pažnju i da ga nastoje riješiti time:

1. Što će se u tu svrhu podignuti zajam u glavnom svom dijelu i prije svega ostalog upotrebiti za izravno građenje svekolikih nužnih i zdravih stanova za željezničare, a pogotovo tamo gdje su za stanovanje još uvijek u uporabi vagoni. Gradnji ostalih stanova za kancelarije i potrebe administracije da se pristupi tek, pošto budu potrebe stanova za službenike zadovoljene.

2. Da se iz istih sredstava učine pomaganja i pozajmice svima onim željezničarskim udruženjima i zadrugama, koje vode brigu za željezničarske stanove i vrše gradnju istih. Tu pomoć i zajam treba ukazati i drugim institucijama i javnim ustanovama koje se gradnjom željezničkih stanova bave.

3. Iz istoga fonda da se izvrše renoviranja i gradnje novih odmorista i kasa od kojih isto veći dio ne odgovara ni najprimitivnijim poglednim potrebama.

Ugrabljenje voznih ugodnosti.

Na predvečer kongresa so dobile postaje, kurilnice in sekcije brzojavno obavestilo, da so razveljavljene legitimacije za režijsko vožnjo rodbinskim članom delavcev. Udarac za udarcem pada zadnje čase po delavstvu, redukcije osobja in plač ter sedaj še odvzem voznih ugodnosti. Ta korak je izzval povsod velikansko razburjenje med prizadetim osobjem ter je prišlo do spontane obustave dela v Mariboru, Ptuj, kjer je obustavilo delo nad 2000 železničarjev.

Kongres Saveza je takoj brzojavno protestiral pri ministru saobraćaja ter zahteval takojšnje razveljavljenje gornjega odloka, potom posebne deputacije pa je predal še sledečo spomenico:

Ministarstvo saobraćaja
v Beogradu.

Potom direktije držav. železnica, Ljubljana.

Gospodu ministru saobraćaja.

Podpisani Savez vlaga na podlagi soglasnega sklepa II. rednega kongresa »Saveza železničarjev Jugoslavije« ter po pooblastili III. balkanske konferencije, na kateri so zastopne poleg »Internacionalne transportne federacije«, bolgarske, poljske, rumunske, avstrijske železničarske organizacije, Delavske zbornice in razredne strokovne organizacije Jugoslavije, ki so v sklopu »Ujedinjenega radniškega sindikalnega saveza Jugoslavije« proti brzojavnemu razveljavljanju voznih ugodnosti rodbinskim članom delavcev enodušen protest, smatrajoč ta odlok ne samo za kršenje davno garantiranih pravic osobja, ampak tudi za prelomitev svečanih izjav in proglašev raznih dosedanjih železniških ministrov. Posledice tega odloka so neizogibne ter apeliramo na gospoda ministra saobraćaja, da ta odlok takoj razveljavi, da se nepotrebno razburjenje osobja odstrani.

V slučaju neupoštevanja bo železničarstvo podvzelo vse primerne korake v obrambo svojih davno pravejših in zagaraniranih pravic, ter Savez že danes odklanja vsako odgovornost za posledice, ki bi utegnile slediti.

Kaj bo z Gospodarsko poslovalnico?

Na drugem mestu prinašamo odlok ministra saobraćaja, glasom katerega se ima ukiniti aprovizacija v Zagrebu in Gospodarska poslovalnica v Ljubljani. V principu se strinjamo s tem odlokom, ker stojimo na stališču, da spada aprovizacija v roke konzumentov samih, to je da se ima postaviti na zadržno podlagu ter vzeti iz kremljev direktije.

Ko je izšel gornji odlok, so se sestali zastopniki organizacij, ki so, razmotrivši položaj, sprejeli sledečo spomenico:

Podpisani zastopniki železniških strokovnih organizacij so se sestali dne 2. junija 1927 v Ljubljani, da se posvetujejo o odloku Ministrstva Saobraćaja F. O. Br. 7931/27 od 4. maja 1927, v katerem je odredjena likvidacija »Gospodarske poslovalnice« Direktije Drž. Železnice v Ljubljani.

Prosimo, da najnujnejše obravnate te predstave ter za takojšnji pismeni odgovor.

Ljubljana, dne 4. junija 1927.

Enako so v nedeljo sklicale naše podružnice protestne sestanke, na katerih so bile sprejete protestne resolucije ter so železničarji enodušno izjavili, da se bodo z vsemi sredstvi borili za zadnje svoje pravice.

Tako je bila v Pragerskem sprejeta sledeća resolucija:

Spomenica.

Ministarstvu saobraćaja, Generalni direktiji državnih železnica in Direktiji državnih železnica v Ljubljani.

Železničarji, zbrani na sestanku dne 12. junija 1927 v Pragerskem, odločno protestirajo proti ukinitvi režijske vožnje rodbinam delavcev in nenastavljenega osobja in zahtevajo isto nazaj, zavedajući se, da jim iste ugodnosti po prevzemu južne železnice v državno upravo potom rimske pogodbe pritičejo.

Državna uprava je dolžna napram nam ravno tako pogodbe in zakone izvrševati, kakor mi nam predpisane! Ako ne, se čutimo prosti zakonske obveznosti napram nji.

Odločno zahtevamo povrnitev odtrgane urnine in povišanje v smislu eksistencnega minimuma ter upevljavo šest dni dela za progovno osobje.

Savez železničarjev Jugoslavije pooblašćamo, da odda spomenico zgoraj navedenemu naslovu in takoj potrebno ukrene za izvršitev naših zahtev. Z vsi odločnostjo hoćemo braniti naše pravice.

Podružnica Pragersko.

Razburjenje osobja raste, širijo se govornice, da se ukinejo vozne ugodnosti tudi družinskim članom nastavljenec.

Savez železničarjev vodi smotreno akcijo za obrambo voznih ugodnosti ter poziva železničarje širom države, da se organizirajo v enotni razredno bojevni organizaciji ter se v njej bore za svoje pravice in zmagajo.

ni, in o merah, ki naj jih podvzamejo v obrambo pravic na tej ustanovi interesiranih konzumentov, ter so sklenili sledečo resolucijo:

1. Konstatirajo, da je rešenje glede »Gospodarske poslovalnice« Direktije drž. železnice v Ljubljani pogrešno, ker se stanova ustupljenih saobraćajnih službenicima n. pr. za luksuzno malanje soba, obratni kapital »Gospodarske poslovalnice« ne sme smatrati kot državni denar, temveč premoženje konzumentov. — Ugotovljeno je, da je »Gospodarska poslovalnica« svoječasno od Južne železnice dobljeni obratni kapital v celoti vrnila v gotovemu novcu naslednici Južne železnice, t. j. državni blagajni! Da torej o kakem finansiranju »Gospodarske poslovalnice« na osnovi v aktu citiranega rešenja M. S. Br. 33612/22 ne more biti govora.

2. Ugotavljajo da bi bila prehrana in preskrba tisoćev železničarjev-konzumentov te poslovalnice resno ogrožena, ako bi se takoj izvedla točka 2. rešenja, s katero je

»Gospodarski poslovalnici« zabranjen nadaljni nakup robe-živeža! Opozarjamo na eventualne resne posledice, ki bi zadele ne samo osobje, temveč tudi železniški obrat.

3. Pozivamo ministarstvo, da izda nemudoma rešenje, da pripada saldo »Gospodarske poslovalnice« njenim konzumentom, ki jih vodi ta »Poslovalnica« v svoji evidenci.

4. Odobravamo, da se preosnuje »Gospodarska poslovalnica« Direktije državnih železnica v Ljubljani na zadržno podlagi in da današnja »Poslovalnica« likvidira v predpisanem roku 6. mesecev, v katerem razdobju se mora iz konzumentov osno-

vati Zadruga po obstojećih zakonih.

5. Upravo »Gospodarske poslovalnice« naj vodi še dalje na dosednji način »Komitet za Ishranu«, ki naj dobi nalog, da to preosnovno sporazumno s podpisanimi železniškim strokovnim organizacijami sprovede v predpisanem roku.

V Ljubljani, dne 2. junija 1927.

Savez železničarjev Jugoslavije je tudi v lastnem delokrogu podvzel vse korake, da se čimpreje vzpostavi zadruga, s katero bodo upravljali železničarji.

Nabavljalna zadruga uslužbencev drž. železnice v Sp. Šiški.

Železničarji in v splošnem delavci se morajo za svoje gospodarske ustanove vse bolj zanimati.

Ker se pričinja pohod jugoslovanskega proletariata na strokovnem in političnem polju, mora iti ta pohod tudi vsopredno na gospodarskim, da se osamosvojimo in osvobodimo od kapitalističnega sistema.

Delavci v Jugoslaviji imamo že lepo število gospodarskih ustanov, v tem prednjači še vedno Slovenija. Kjer pa teh še ni, je treba da jih ustanovimo.

V Ljubljani obstoji zadruga pod gorajšnjim imenom ter se je ustanovila s prispevki celokupnega železničarstva kmalu po prevratu, ko so bili za poslance v Beogradu gospodje žalostnega spomina, kateri so skovali neko naredbo, po kateri je moral vsak železničar prispevati, če tudi ni hotel biti nikdar član kake nasprotne zadruge in naposled z delezji pristopivših članov.

Ta zadruga je seveda moćno škodovala delavskemu konzumnemu društvu v tem kraju. Radi tega je naloga delavstva, da prepreči vsko škodo, ki bi jo delala kaka delavska ustanova drugi. Ta namera, ki so jo naši sodruzi spoznali, jo skušajo odpraviti, ter predlagajo pri vsakem občnem zboru te zadruge svoje zastopstvo v upravni in nadzorni odbor. Do sedaj pa to zastopstvo še ni tolikšno, kolikoršno bi moralo biti, to pa vsled premalega zanimanja naših sodrugov v prvi vrsti, v drugi vrsti pa razne mahinacije žoltih pri volitvah, katere so naši sodruzi ugotovili in proti njim protestirali.

Ta zadruga je vćlanjena v centralnem savezu nabavljanih zadrug drž. uslužbencev v Beogradu, v katerem ni ne eden sodrug, temveč samo zastopniki visoke birokracije, radi tega je tudi vse njih delo temu sćlično.

Internacionala za koalicijsko svobodo železničarjev.

Ćim smo dobili obavestilo o nepotrđitvi pravil, prepovedi dela in shodov, smo se obrnili za pomoć na ITF, ki je takoj ukrenila primerne korake. Protestirala je brzojavno in ustmeno potom svojega zastopnika pri jugoslovanski vladi, pozvala vse priključene organizacije, da se pridružio protestu, zbrala je na licu mesta v Jugoslaviji in na Balkanu sploh materijal v kršenju koalicijskega prava ter predložila X. konferenci mednarodnega biroja dela, ki zboruje sedaj v Ženevi, tozadevno posebno opomenico.

Prvi uspehi so že tu, ker je jugoslovanska vlada pristala na potrditev pravil z nebistvenimi spremembami.

Ko je bil sodrug Fimmen na III. balkanski konferenci v Ljubljani, je dal poročevalcu »Volksstimme« na vprašanje, kaj je podvzela ITF v svrhu potrditve pravil »Saveza« sledeći odgovor, ki ga prinašamo v originalu:

Gen. Fimmen: Sobald wir von unserer Eisenbahnerorganisation vernommen haben, dass die Gefahr besteht, dass durch die Nichtanerkennung der Statuten das weitere Bestehen der Organisation bedroht sei, haben wir uns sofort so ausführlich wie möglich über die Verhältnisse bezüglich der Koalitionsrechte in Jugoslawien informiert. Als wiederum die jugoslawische Regierung, das auch ihrerseits feierlich gegebene Versprechen, den Arbeitern das uneingeschränkte Koalitionsrecht zu gewähren, gebrochen hat, haben wir sofort an die jugoslawische Regierung eine Eingabe eingereicht, worin wir energisch protestiert

und verlangt haben, dass unsere Eisenbahnerorganisation als legale Organisation anerkannt wird. Gleichzeitig haben wir allen unseren angeschlossenen Organisationen vom Rechtsbruche Mitteilung gemacht, was zur Folge gehabt hat, dass eine nicht unbedeutende Anzahl unserer Organisationen in den verschiedenen Ländern sich ebenfalls mit Protestresolutionen an die Vertreter und Gesandten des jugoslawischen Staates in ihrem Lande gewendet haben. Ausserdem haben wir der momentan in Genf tagenden internationalen Arbeitskonferenz eine Denkschrift unterbreitet über die Beschränkungen der Koalitionsfreiheit, denen unsere Eisenbahnerorganisation in Jugoslawien ausgesetzt ist und ebenfalls an die Arbeitervertreter appelliert, auch in Genf den kräftigstmöglichen Protest hören zu lassen. Mein Kollege Nathaus, der besonders die Eisenbahnerinteressen vertritt, ist seitens der ITF nach Genf entsendet worden, um unserem schriftlichen Protest noch mündlichen Nachdruck zu verleihen. Persönlich bin ich auf meiner Reise nach Ljubljana über Genf gereist und erhielt dort die Mitteilung, dass am 30. Mai der Gesandte Jugoslawiens in der Schweiz ein Schreiben an den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes gerichtet hat, worin diesem anlässlich eines unsererseits veranlassten Protestes mitgeteilt wurde, dass die jugoslawische Regierung das Statut unserer Eisenbahnerorganisationen mit einigen Abänderungen in Uebereinstimmung mit der nationalen Gesetzgebung gütgeheissen hat.

Nicht wenig überrascht war ich, als ich hörte, dass unsere Eisenbahnerorganisation seitens der Regierung noch ohne offizielle Mitteilung in dieser Angelegenheit ist, also dass dieselbe noch viel weniger bereits das Statut gutgeheissen hat. Die Sache scheint also noch nicht soweit gediehen zu sein, als der jugoslawische Gesandte in der Schweiz, Herrn Albert Thomas, schriftlich mitgeteilt hat. Höchstens scheint festzustehen, dass die jugoslawische Regierung

VIJESTI OBLASNOG SEKRETARIJATA ZAGREB.

es vielleicht doch für klüger hielt, die Statuten gützuheissen. An sich ist das bereits ein Erfolg unserer Bemühungen. Alles hängt jetzt davon ab, welche diese Änderungen sein werden, die die Regierung »in Uebereinstimmung mit den nationalen Gesetzen« in unserer Organisation verlangen wird. Schliesslich kann ja die Regierung so viele und solche Änderungen verlangen, dass der Geist des Statutes absolut verändert wird. Jedenfalls aber kann ich schon heute sagen, wir werden uns nicht damit zufrieden geben, dass unsere Eisenbahnerorganisation unter solchen Bedingungen als legal anerkannt wird, welche ihrer Würde und

Klassencharakter nicht entsprechen oder welche ihrer Verbindung mit unserer Internationalen und mit den Transportarbeiterorganisationen anderer Länder auch nur im geringsten schwächen würden. Wir verlangen für alle unsere Organisationen keine Scheinexistenz, sondern die volle und uneingeschränkte Koalitionsfreiheit und wir werden mit allen Mitteln, ich wiederhole, mit allen Mitteln unsere jugoslawische Organisation unterstützen und nicht ruhen, bevor sie als vollkommen legal anerkannte Klassenorganisation ihren Kampf für die Rechte der jugoslawischen Eisenbahner weiterkämpfen können.

Sudbina željezničara u rukama birokratije.

Dok sudbinom željezničara odlučuje birokratija iz Ministarstva Saobraćaja i Direkcija, tako dugo može to riješavanje po željezničare biti samo kobno. U nijednom svom riješenju i postupku birokratija ni malo ne uzima u obzir humane potrebe željezničarskih radnika i namještenika, već samo svoje i onih, koje sa svojih položaja zastupa. Točno tim duhom pojavljuje i najnovija odluka o ukidanju aprovizacija željezničkih namještenika u Ljubljani, Zagrebu i Sarajevu. Ta odluka glasi:

F. O. Br. 7931/27. — 4. maja 1927. D. K. Gospodinu ministru saobraćaja.

U vezi naših rešenja MSBr. 8107/27 od 2. IV. o. g. i MSBr. 6613/27 od 21. IV. o. g., čast nam je predložiti Vam:

1. da se ukinu:
 - a) Aprovizacija Direkcije Drž. Železnica u Zagrebu;
 - b) Gospodarska poslovalnica Direkcije Državnih Železnica u Ljubljani i
 - c) Potrošačka zadruga pri Direkciji Državnih Železnica u Sarajevu, koje su do sada finansirane novcem dobijenim od Ministarstva Saobraćaja na osnovi rešenja Ministarskog Saveta MSBr. 33612/22, s tim da osoblje u tamošnjim Direkcijama može sa svojim sopstvenim sredstvima osnivati nove potrošačke Zadruga, ako su im potrebne, po odredbama postojećih zakonskih propisa za iste.
2. Da napred pomenute ustanove imaju likvidirati u roku 6 meseci, s tim da od dana saopštenja ovog rešenja ne smeju nabavljati novu robu iz dosadašnjeg kapitala.
3. Da se od prodaje robe i naplate potraživanja ovih ustanova prvenstveno izmiri potraživanje željezničke uprave od njih a potom svi ostali.
4. Da se nenaplaćeno potraživanje željezničke uprave, naplati od onih službenika koji su do sada istima upravljali, kao i od onih koji su nezakonito dali željeznički državni novac.
5. Da se naknadno donese rešenje o saldu koje će ostati po likvidaciji ovih ustanova.

Iako cvile za nevolju im je.

Zagreb. Uspjeh i značaj našeg Kongresa nikako ne miriži žutim kaponjama i oni se mnogo trude, da ga pred željezničarskom kao i pred ostalom javnošću čim više omalovaže. Oni su u tom niskom poslu pošli toliko daleko, da su gradjanskoj štampi davali i neke intervjuje, kako to nije nikakav željezničarski Kongres, već da je »sastavljen od nekoliko ljudi, a nikako od željezničarskih udruženja« itd. Odviše je beznačajno braniti naš Kongres i naš pokret od ovog žutokljunaškog omalovažavanja, koji, razumije se, imaju mnogo računa da svaki naš uspjeh ignorišu: to naše dizanje znači za njih gorko propadanje. Očito je, da oni gube, a tko gubi ima pravo i da se ljuti. Međutim, iako cvile za nevolju im je.

Kao odgovor na njihovu ignoranciju donosimo popis onih lica, koja su kao dobri željezničari i njihovi dojučerani članovi upravo radi ovakve niske njihove rabote iz njihovog udruženja istupili i pristupili u naš savez:

Josip Prešern, Miklačić Leo, Gajšek Andrija, Džaponja Anton, Domaukužić Anton, Bošić Karlo, Bobić Ivan, Boganjac Pavao, Drža

6. Da likvidaciju ovih ustanova nadziru: Direktor, Načelnik Finansijskog Odeljenja i šef Pravnog odeljka dotične Direkcije bez prava na ma kakvu naročitu nagradu za to.

Generalni direktor: Bor. Gjurčić s. r. Načel. Finan. odeljenja: S. Nedeljković s. r. Odobravam: Sv. T. Milosavljević s. r. Ministar Saobraćaja.

Mi nismo protivnici ukidanja ovih službenih i direkcijskih aprovizacija, na koje osoblje nije imalo a ma baš nikakvog utjecaja i u kojima je samovoljno gospodarila najviše direkcijska birokratija, nu protiv načina, na koji se to ukidanje provadja, protestiramo najodlučnije. Likvidacijom u roku od 6 mjeseci i naplaćivanjem duga (?) prvenstveno Direkcijama dovodi se u opasnost te institucije uopće i može se lahko desiti, da će površnim i nesavjesnim provadjanjem te likvidacije potpuno se ugroziti osnivanje zadruga i »sopstvenim sredstvima«, jer su većina tih aprovizacija i do sada bile već »sopstvena sredstva« samih željezničara. Sa malo susretljivosti i takta sa strane birokratije i Ministarstva mogla se je izvršiti i likvidacija postojećih aprovizacija i dovođenje u život legalizovanih i za život osposobljenih zadruga. Ovako pak, sa rokom od 6 mjeseci i prvenstvenim naplaćivanjem duga željeznici, dovedena je u opasnost i likvidacija i uspostava samostalnih zadruga.

Tražimo od mjerodavnih, da se ovaj uhitreni postupak izmijeni tamo, da će aprovizacije likvidirati i da će se direkcijski povjerenici iz njih povući, ali istovremeno raditi i na tome, da se privedu u život potrošačke zadruga namještenika samih, kojima će likvidirane aprovizacije izručiti svu imovinu i go-tovinu.

Mile, Dojčić Mijo, Horvatić Mijo, Starčević Stipo, Mlakar Anton, Kruljac Adam, Stazić Stjepan, Kruljac Grga, Lazar Ivan, Došlić Ivan, Pokel Franjo, Pokel Leon, Delač Stjepan, Tilošević Ivan, Županc Jakob, Jerman Franjo, Pranić Marijan, Žgela Toma, Jovanović Stjepan, Prešern Josip, Delač Mijo, Mikulić Ivan, Pavlović Ivan, Poček Pero, Škuljević Anton, Praprotnik Josip, Jerkić Ivan, Vovk Jernej, Aruković Mijo, Vuković Florijan, Arbanas Duro, Lojen Franjo, Andrić Ilija, Maznik Milan, Porupski Duro, Dragović Stjepan, Mišiković Ivan, Matić Martin, Ečimović Ivan, Špoljarić Mijo, Imbrešković Stjepan, Fran Ivan, Mihaljević Ivan, Babić Anton, Kokut Fric, Gašpar Štraling, Mikolčević Linart, Halojka Hinko, Matanović Petar, Kiš Gusta, Bartol Stjepan, Martinković Josip, Smolčić Josip, Pohalek Stjepan, Skledar Stjepan, Tiliš Makso, Polondić Josip, Pleše Josip, Matijašić Franjo, Rundek Drago, Galetić Josip, Kalan Ivan, Makvić Stevo, Butković Tomo, Badanje Ivan, Ničiforof Milan, Kušter Izidor, Gotlin Janko, Stipe-tić Franjo, Kucelj Marko, Doković Franjo, Novak Mijo i Žitnik Franjo.

Progon druga Pongračića.

Kao što smo u prethodnom broju izvijestili, bio je drug Pongračić po zagrebačkoj policiji uapšen i sa prijavom, da se je ogrešio o zakon

o zaštiti države, izručen na dalnji postupak Sudbenom stolu. Krivica druga Pongračića bila je u slijedećem: saradjivao je sa drugovima

poštarima i radio na tome, da i poštarsko osoblje, koje je još gore potlačeno nego mi željezničari, osnuje sebi organizaciju i vodi borbu u zaštitu svojih moralnih i materijalnih prava, koja mu se svakodnevno oti-ma. Da bi postigao postavljenu zadatku drug Pongračić izdao je na poštarsko osoblje jedan proglas, u kojem ga je pozvao u organizaciju i u borbu za svoje tekovine. Taj proglas je birokratija sa Direkcije pošta shvatila kao vrlo teški prekršaj i poduzela je korake kod zagrebačke policije, da se kao protiv izdavača, tako i protiv pisca i protiv odbora poštarske organizacije zavede najrigorozniji postupak. Jer, inače, birokratija »nemože da odgovara za pravilno funkcionisanje poštarske službe«. Policija je to, razumije se, jedva dočekala i bez mnogo nagovaranja zahtjevani rigorozni postupak bio je primijenjen: drug Pongračić sa još jednim drugom poštarom u zatvor, a svi funk-

cioni poštarske organizacije pod disciplinsko sudjenje. Nakon jednodnevnog zatvora kod policije i tro-dnevnog kod suda, riješenjem suda bili su pritvorenici pušteni na slobodu.

Niti drug Pongračić niti ostali funkcioneri poštarske organizacije nimalo nisu ovim progonom ustrašeni. Svi su si svijesni toga, da će u svojoj opravdanoj borbi za dobro poštarskog osoblja imati za protivnika kao Direkciju tako i njezine žute pomagače, a na njihovoj strani uvijek će se naći i sav brahijalni policijski aparat. Nu svi oni se grdno varaju: ni zatvor, ni sud pa ni kakove kazne nemogu poštarsko kao ni željezničarsko osoblje odvratiti od njihove borbe sve dotle, dok je ono izvršeno bespravljivo i gladi. Tek kad se ova zla ukloni, uklonit će se i sva strahovanja od suda onih, koji u današnjem grubom i nepravdom društvenom poretka ima da pate.

Ministar Saobraćaja u zagrebačkoj radionici.

Konačno nas je gosp. ministar posjetio, iako nenadano i bez predhodne pompe sa čišćenjem, struganjem — i karbolisanjem izvjesnih potkrovlja u našoj radionici. Došao je dosta nečujno, a isto tako i otišao. U radionici je osvanuo već oko 8 sati 7. o. m. i na brzu ruku je razgledao, prošavši kroz odjeljenja i interesirajući se za sve — dosta malo. Isto tako na brzu ruku »saslušavao« je i želje radnika, poslovođa i ostalih, koje mu se padastiralo. Sve te želje pako bile su više lične i zakulisne prirode, dočim za interese i potrebe raje malo se je tko zauzimao. Nisu to učinili ni »nezavisni« povjerenici. Radi toga nije ministar ni došao u položaj da nam odgovori: što je sa radničkim Pravilnikom, sa redukcijama itd.? Tek na upit, zašto je oduzeo radničkim familijama pogodnu vožnju, udostojao se dati nam na znanje, da je to učinio zato da se spriječi prekomjerno švercanje, koje željezničke radničke familije vrše. Čime one švercaju i gdje je to slučaj bio, tu

nam je ministar ostao dužan odgovora. Iz međuredaka pako dalo se razaznati, da će neki sličan postupak biti poduzet i prema imenovanom osoblju, ako se pokaže sličan grešnik.

Ministar si je još dao ispričati ukupno stanje saobraćaja i njegovih potreba u zagrebačkoj Direkciji, pa dok je napredak i povećavanje kapaciteta saobraćaja u toj Direkciji sa zadovoljstvom primio na znanje, dotle je na primjedbu, da treba kredite povećati i obezbjediti rad najmanje 1000 radnika, mramorkom šutio. Valjda je mislio na svoj poznati »patent« oko saniranja i discipliniranja saobraćaja, na nova reduciranja, premještanja, globe i ine kazne svake vrste. Međutim ako išta ovaj metod podizanja saobraćaja nevalja i vodi saobraćaj ruini. Samo bolje plate, bolji postupak i najpunija zaštita u slučaju svake nesreće i zla za sve željezničke službenike i radnike kadro je prilike u radionici kao i saobraćaju uopće popraviti. To i ništa drugo.

Članska skupština u Zagrebu.

13. maja održavali smo vrlo dobro posjećeni sastanak sveukupnog članstva, na kojem smo opširno raspravili pitanje zajedničke akcije sa drugim organizacijama protiv redukcija i pogoršavanja uslova rada uopće. Uz ovaj predmet još smo raspravili i odgovor Direkcije Zagreb na prestavku oblasne konferencije vlakoprarnog osoblja od 20. marta, te izvršili izbor dvojice delegata za predstojeći Kongres. Po pitanju saradnje sa drugim organizacijama sastanak je sa negodovanjem konstatovao, da nijedna od drugih organizacija na neku stvarnu zajednicu, kojom bi se pojačala akcija u zaštitu željezničara, ozbiljno ni ne misli i da u dosadanjim zajednicama najviše neiskreno saraduju. Posebno negodovanje iskazano je prema tzv. nezavisnjacima, kojima je fraza o zajedničkoj akciji samo na jeziku, u stvari pako rade rukama i nogama protiv. Zaključeno je, da naš savez ima na pojačanju akcije protiv redukcija plata i ostalih pogoršavanja živo saradivati, a protiv svih intriganata i kukavica najenergičnije nastupiti. Za delegate na Kongres izabrani su drugovi Lušetić i Brlić.

Osijek.

Uz najbolju volju još nismo uspjeli da broj i krug naših redova mnogo proširimo. Po našem dolasku ovamo dalo se naslutiti, da će naše zauzimanje da oživotvorimo ovdje klasi željezničarski pokret i podržnicu našeg ujedinjenog saveza uroditi uspjehom, ali to se nije desilo: sada tek vidimo, da postoje velike poteškoće. Jedna od jedinih i glavnih teškoća su ovdjašnji željez-

ničari sami: najveći dio ih je potpuno nesvjestan o ciljevima i zadatku klasne željezničarske organizacije. Uz masu indiferentnih i bez smisla za ikakovu borbu, ovdje je jako ukorenjeno žuto štreberstvo i komunističko šarlatanstvo. Prvima smo antidržavni i precrvjeni, a drugima smo opet žuti i u »službi buržuazije«. Jedni i drugi pako ovakim svojim obnošenjem prema klasnom željezničarskom pokretu podržavaju samo svemoć poslodavca, koji prema ukupnim željezničarima čini što hoće.

Ove zaprieke našem razvijanju teško su otklonive i trebat će zato odulje vremena. Na njihovom otklanjanju mi nećemo sustajati. Već dosadnji rezultati dokazuju nam, da će uspjeh biti osiguran i da učvršćenje naših snaga u ovom velikom i željezničarima brojno zastupanom gradu neminovno predstoji.

Ogulin. (Vlakoprarno osoblje.)

U prošlom dopisu smo Vas opširno izvijestili o prilikama, koje i dalje kod nas vladaju i pod kojima željezničko osoblje ovdje ima da pati. Konačno stupio je na snagu novi turnus službe, koji je sastavljen na vrlo veliku štetu osoblja. O njegovom sastavu osoblje nije bilo pitano. Cijele zime nam se obećavalo osobne vlakove, a kad tamo o svemu tome ništa i služba nam je podvostručena. U mjesec dana 27 smo u službi i samo 3 slobodni. Na kotaču samom nalazimo se kod redovitih vlakova okruglo oko 262 sata, uračunavši sat prije i sat iza dolaska vlaka 310 sati, sa odmorom izvan domicila 466 sati. Odmor kod

kuće iznosi svega 254 sata, a svaki put nam je prevaliti 320 km.

Pod ovakvim prilikama naša služba postaje pravo mučenje, koje postaje iz dana u dan strašnije. Starije i iskusnije službenike često se zapostavlja i meče na zavor, a favorizira se neke mladje često samo zato, jer su spremni da kojom pretpostavljenom gospodinu urade plotove na bašcu, okopaju je ili beru travu i slično. Ti isti spremni su da na svojim »mladjahnim« nogama skoknu gospodinu po vodu, po cigareta za 1 dinar, 3 dinara salame ili nose hranu u kuću, jer su gospoda nakon 12satne službe »preumorna« da se na objed ili večeru navrate sama. Služba je prekomjerna i mnogo nas je bolesnih samo radi te prekomjernosti. Kad pak bude službenik bolestan, i tada bude izvrnut šikanama pretpostavljenih. Liječniku se ide sa dopisom šefa, koji postupak i pregled posebno preporučuje. Ako liječnik bolest ne prizna, slijedi kazna i globa. Poštanska Direkcija doznala je 1200 dinara onim vlakovodjem, koji voze poštu na pruzi Ogulin—Gračac, nu ista je skroz nepravdano podijeljena. Po protekciji.

Još bi mogli da nabrajamo nepravde koje nas satiru, nu učinit ćemo to opet prvom zgodom. Svi mi smo uvjereni, da ni ovo iznošenje nepravdi na javnost dana nemože nam mnogo koristiti, ako se ne organizujemo i zbijemo u čvrste redove našeg ujedinjenog željezni-

čarskog saveza, koji jedini brani nas bijedne i tlačene. I na tom poslu smo prilično uznapredovali i nadamo se skoro imati mogućnost, da i u ovom mjestu okupimo sve željezničare na jedan veliki sastanak, na kojem ćemo konačno izabrati naš odbor i udariti smjernice našeg budućeg rada. Očekujemo, da će nas tom zgodom izaslanik sekretarijata iz Zagreba sigurno posjetiti. — Pozdravlja Vas C. Ž.

Dugoselo.

Na jednom užem sastanku bivših članova Saveza željezničara Jugoslavije riješili smo, da opet poradimo na našem oživljavanju i pridizanju zaspale podružnice. Od kako nam je podružnica zamrla, od onda su se i prilike ovdje izmijenile: dok je prije osoblje koliko toliko imalo neka prava i bilo poštivano, sada je ono samo predmet izrabljivanja i šikaniranja u najrazličitijem smislu. Pretpostavljeni su sve, a mi smo ništa. Nama je samo raditi, slušati i pokoravati se. O platama i doplatcima i mnogim ostalim našim potrebama nitko ne vodi računa, naprotiv, sve to nam se oduzima i reducira. Svega toga je pako već daleko previše i osjećamo se neodolžno dužnima, da oživljavanjem naše organizacije poradimo i na tome, da se naše teško stanje popravi.

Čim podijemo korak dalje, javit ćemo Vam se za materijal i ostalo. Vaši S. Š., I. B. i M. K.

Pokret drugova u Bosni.

Izvještaj sa godišnje skupštine Saveza B. H. Željezničara.

Godišnja skupština Saveza B. H. Željezničara, održana 8. o. m. u Sarajevu u Radničkom Domu, u svome plodnom radu donela je nekoliko odluka koje se odnose na celokupan položaj željezničara. Donesene su naročite rezolucije koje regulišu pitanje organizovanja šegrt, pitanje odnosa prema Ujedinjenom Savezu Željezničara i pitanje stanja u raznim željezničkim ustanovama i t. d.

Kako celokupno radništvo želi da se provedu čim pre izbori za radničke poverenike u radionicama, skupština je jednoglasno donela po tom pitanju odluku koja glasi:

Generalnoj Direkciji Železnica — Beograd.

Savez B.-H. Željezničara na svojoj godišnjoj skupštini, održanoj 8. maja 1927. god. u Radničkom Domu u Sarajevu, pretrpio je pitanje izbora radničkih poverenika u radionicama i na temelju toga doneo je sledeću

Rezoluciju:

Zakon o zaštiti radnika predviđa izbor radničkih poverenika, kad to radnici dotičnog preduzeća zatraže, pa su na osnovu toga i radnici Glavne Željezničke Radionice u Sarajevu tražili izbor radničkih poverenika, što je, međutim, uprava radionice odbila, tvrdeći da se § 1. Zakona o zaštiti radnika ne odnosi na državna preduzeća. Kako zakon o zaštiti radnika, § 1., izričito veli, da sva zanatska, trgovačka, saobraćajna, rudarska i njima slična preduzeća, u kojima je zaposleno pomoćno osoblje bez obzira da li su privatna, samoupravna ili državna potpadaju pod odredbe ovoga zakona, godišnja skupština zahteva:

Vlakopratno osoblje.

Predlozi Kongresu ispred sekcije vlakopratnog osoblja Zagreb.

Da se Ministarstvu Saobraćaja i Generalne Direkcije željeznica zatraži uređenje slijedećih pitanja:

1. Plaćanje manevrisanja kod teretnih vlakova i manipulantnih vlakova na međustanicama vlakopratnom osoblju; da se zaračunava kao i strojnom osoblju kilometraža i vlakopratiocima. Inače je svaki drugi postupak prema vlakopratiocima nepravedan, jer vlakopratno osoblje ima isto toliko udjela u radu manevra kao i strojno. Da se povuče raspis iz god. 1925. Dir. zagrebačke po kojem se na zavoru nepotrebno završavaju osoblje kod teretnih vozova ima voditi pod režimskom vožnjom, ma da isto spada u redovitu četu.

2. Da se izvrši razdioba udjela vlakopratnom osoblju. To osoblje ne dobiva na vreme službena odjela a traži se od njega, da bude uredno, čisto i nepoderano odjeveno, a to nije moguće kad se odijelo pravovremeno ne dobije. Ako se na putničkom vozu zateče vlakopratioca zamazanog i poderanog odjela, skida ga se na teretni voz, a to je, kod ovakvih prilika sa odijelom, sušta nepravda.

Na području zagrebačke Direkcije a pogotovo osoblje stanice Zagreb gl. kol.

nije dobilo od god. 1922. ogrtače, od god. 1923. ljetne kape i od god. 1924. zimske bluze i hlače. U koliko bi bilo na zalihu odjevnih predmeta u glavnom spremištu Zagreb, da se osoblju razdijeli čim prije.

3. Kod dobrog dijela teretnih vozova (pogotovo kad ima vanrednih) u pravcu Zagreb—Brod i Zagreb—Koprivnica, Zagreb—Karlovac i obratno, ne udjeljuje se nužna i propisana službena kola. Posljedice koje za službu i službenika uslijed toga nastaju, vrlo su velike i štetne. Prem da je u tom pogledu Direkcija Zagreb nakanila nešto poduzeti, ipak se još nema nikakvih poboljšanja. Veliki broj službenih kola zadržava se bez potrebe na stanicama Vinkovci, Brod (Subotičke Direkcije).

4. Napredovanja vlakopratnog osoblja da se pospješ. Vlakopratiocima, i to vozovodjima i kondukterima, koji su naknadno stekli školsku naobrazbu i imaju sve stručne ispite i udovoljili propisima Zakona o drž. saobr. osoblju, treba omogućiti napredovanja u odnosne kategorije.

Pomoćne kočničare, koji su udovoljili godinama službe u privremenom svojstvu, da se regulišu po zakonu o s. o., jer ih

imade nekoliko, koji i nakon 4, 5 i 6 godina službe još uvijek nisu imenovani.

5. Kasarne i odmarališta za vlakopratno osoblje da se svestrano uredi. Istima treba posvetiti pažnju naročito u pogledu dovoljnog prostora, zračnosti čistoće i toplote. Danas vlakopratno osoblje u najviše slučajeva mora da hrani uši i stjenice i da se, mjesto odmori, još više smuči.

Naročito skrećemo pažnju na prilike u Vinkovcima, gdje su prostorije nepraktične i nečiste. Na stanici Splitu, gdje je kasarna udaljena 3 km od stanice uslijed čega ima osoblje da trpi naročite muke kao kod dolaska tako i kod odlaska sa dugim čekanjem. Isto i na Sušaku treba na

sobu odmarališta umetnuti zastore, jer inače će se osoblje sažgati od žege.

6. Kod turnusa za vlakopratno osoblje još se uvijek ne uzima u obzir princip 8satnog radnog vremena. Pogotovo kod teretnih vlakova redovno dnevno radno vrijeme prelazi i po 10 sati. Tražimo: da se u svim stanicama i za sve vozove odredi turnus na bazi: 30% službe, 20% odmora van domicila i 50% odmora u domicilu.

Centrala je po svim tim pitanjima izgradila posebnu predstavku te jo uputila Zagrebačkoj Direkciji i Ministarstvu Saobraćaja.

„Štednja“ vodi nas ravno u smrt.

Dne 23. aprila na stanici Jankovci desio se ponovno jedan teži sudar, kod kojega je pao životom vlakovodja Žarko Milaković, dočim ranjen i povrijeđeni su nam najviše ostali nepoznati. Osim gubitka na ljudima pretrpljena je još ogromna materijalna šteta, koje višina prelazi u milijone. O samoj nesreći izdala je nadležna Direkcije ovo saopćenje:

»Službujući skretničar, koliko se dosada moglo ustanoviti, otvorio je bio zaterećni vlak slobodan kolosjek. Međutim čekajući na njegov dolazak, skretničar je zadrijemao, a kad je teretni vlak došao, onako bunovan zaboravio je, da je put za vlak slobodan pa je u žurbi prebacio skretnicu baš na brzi vlak. Teretni vlak skretnicu baš na brzi vlak. Teretni vlak je naletio na brzi, a sudar je bio tako žestok, da su prva dva vagona brzo-teretnog vlaka naskočila na službeni vagon, u kojima se nalazio vlakovodja Žarko Milaković. On je izvučen iz kola mrtav sa zdrobljenim prsnim košem i razmrskanom glavom.«

To je od prilike sve što će javnost o ovoj strahovitoj nesreći saznati, dočim kod mnogih drugih nesreća ne kaže se ni toliko. Ministarstvo Saobraćaja a snjim i oblasne direkcije trude se, da o tima nesrećama javnost sazna čim manje, a naročito pak za bašuraju se istiniti i stvarni uzroci. Ako se i objelodane kakovi uzroci nesreća, ti su obično više sporedni nego li stvarni. Tako se postupilo i kod ovog slučaja: za nesreću treba da bude kriv bijednik skretničar, koji se, znajući, što ga od ovakih upravnika čeka, radje odmetnuo u šumu nego li da im odgovara.

Sve ovo nije ništa drugo nego li posljedica »stručne« polike, koju sve tvrdokornije provodi stručnjak-general za »sanaciju i discipliniranje« saobraćaja. U svari sve ovo je posljedica površnosti u upravi našim željeznicama, a ništa drugo već površnost je i politika »štednje« koju se na jedan štetan i vrtoglavi način provadja. Ova površnost uvodi celokupni saobraćaj upravo tamo, od kuda ga mudri upravljači »žele« izbaviti: u propast. U propast se survava ne samo željeznicu već i željezničare. Strahovita je upravo cifra, koju nam pogibljava željezničara zadnjih godina iskazuje:

U godini	Ukupno nesrećnih željezničara	od toga bilo je mrtvih	teže ranjenih	lakše ranjenih
1924	229	75	74	80
1925	265	64	78	123
1926	253	59	83	111

Ovaj broj ubijenih i unesrećenih željezničara strahovito je velik. On je velik i po broju km pruge, i po broju osoblja i po broju vlakova i kapaciteta saobraćaja. Koliko je taj broj strašan uvidjet će se najbolje ako se zna, da u cijeloj Engleskoj broj do smrti unesrećenih željezničara čini poprečnu brojku tri godišnje. Doduše, i u drugim državama se topogledno stanje posle rata nešto pogoršalo, naročito tamo gdje je nižim platama život željezničara otezan, ali ni približno nije stanje tako strašno kao kod nas. Ova slika bila bi tek upravo užasa-

Iz saveza.

Svim članovima na upozorenje.

Sa ovim brojem »Ujedinjenog Željezničara« a na osnovu zaključka jur održatog Kongresa počinjemo sa izlaženjem dvaput mjesečno. t. j. 1. i 15. u mjesecu. Dvakratno izlaženje našeg organa sigurno će sve nas obradovati. To u toliko više, jer dvakratnim izlaženjem mi podvostručujemo jačinu svih naših

vajuća kad bismo iznjeli još i statistiku oboljavanja i smrtnosti kod željezničara. Nije rijetki slučaj smrt od slabosti, a slučajevi neurastenije i poremećenja postaju kod željezničara sve češćiji.

Ovo strahovito stanje sa zdravljem i životima u najviše slučajeva su posljedica poznate politike »štednje i sanacije«. Ta politika vodi željezničare ravno u smrt. Gladan, gol i bos željezničar nije moguć da svoju tešku i odgovornu službu obavlja ni približno kako treba. Da bi kako tako prehranio i preživio sebe i obitelj, on, želeći da pošteno živi, mora tražiti zarade i izvan željeznice. Nije rijetki slučaj, da željezničar, posle naporne 24 satne službe, uzima motiku i ide u nadnicu privatniku, gdje opet radi 10 do 12 sati. Mnogi opet posle rada u radionici polazi na još koji drugi fizički posao, samo da bi uvećao svoju gladnu nadnicu. Međutim: ovakav rad pretstavlja neizdržljiv napor, koji ne upropašuje samo čovjeka već i ono što taj čovjek radi. Kad se ovako izmoren, nespavan i neraspoložen službenik vrati u, recimo, skretničarsku službu, tu više ne pomaže ni najpunija savjestnost u otpravljanju službe, jer on mora zaspati makar upravo kod dolaska vlaka, i bez predomišljanja i bez svijesti o onome što radi, on će skretnicu prebaciti na krivi kolosjek. Po naopakom i površnom shvatanju današnjih željezničkih upravljača pako, i pored ovako teškog i neodrživog mu stanja, nesreći će biti ipak kriv samo on, skretničar. Nu stvarni uzroci su sasna drugi i sasna na suprotnoj strani, ali u njih se ne ulazi a niti oni postoje za naše »stručnjake« sa mamuzama. Za njih je »disciplina« sve, a realan život ništa.

Kad željeznički i državni upravljači nemaju volje ni smisla da u stvarne uzroke nesreća i unesrećenja ulaze, moramo to u toliko više i prije učiniti mi željezničari sami. Ulazeći u te uzroke mi nesmiemo propustiti mjere, kojima ćemo spasiti sebe i željeznicu. Te mjere pako, nikako nisu šutnja na sve to, što se sa nama događa. Još manje nas može spasiti samovoljno upropašćivanje slobodnog nam vremena novim radom i novim mrcvarenjima u privatnim poduzećima. Jedina uspješna mjera protiv ubijanja i mrcvarenja nas i naših porodica je čvrsta organizacija i istrajna borba. Mjesto iskorišćavanja slobodnog vremena za nova mrcvarenja i novi rad, treba to vrijeme posvetiti sebi, organizaciji i radu u organizaciji. Mjesto svađanog kukanja i patnje, treba protiv ove politike našeg upropašćivanja suprostaviti otvorenu borbu. Nesavrtnjivo je časnije u borbi pasti ili napustiti željeznicu, nego li nedužno i neodgovorno naći smrt pod grubim kotačima lokomotive, a u najboljem slučaju svršiti u bolnici, zatvoru ili ludnici. Imajući čvrstu i na borbu spremnu organizaciju mi ćemo bez prevelikih napora današnje strahovite opasnosti na naše zdravlje i život sa sigurnošću otkloniti. Spas je samo u organizaciji i u borbi.

sve podružnice i funkcionere, da u saradivanju budu čim življi. Naš organ treba da bude ogledalo sveg našeg rada i sviju naših težnji, a to on može postati samo onda, ako u njegovom uredjivanju i saradivanju učestvujemo svi. Isto tako u čitanju i širenju lista treba biti živ i neumoran. Stivo treba da se čita bez obzira na tekst. Samo tako znati će drugovi u Skoplju što rade drugovi u Mariboru, i drugovi u Bečkereku što rade njihovi supatnici u Zagrebu i Ljubljani. Kao u svem drugom tako i ovdje, istaknimo našu najpuniju požrtvovnost.

Dopisi.

Obćni zbor vlakospremnega osobja Ljubljane se je vršil dne 1. junija 1927 ter je pokazal lep napredek ljubljanske sekcije, ki je štela na zadnjem obćnem zboru 173 članov, ki pa je do 1. maja 1927 porastla na 325 redno plaćujoćih članov v Ljubljani. Od novopristopivših je bilo 28, ki sploh še niso bili organizirani ter 51, ki so prestopili od Zveze. Sestankov je obdržala sekcija 29 in 3 konference. Većjih intervencij je bilo pri direkciji 23, v Beogradu 6 in 6 pri postajenaćelniku. Tu pa niso všete intervencije za posameznike. Izvolil se je novi odbor in sicer: Ambrozić Jože, predsednik, Miklošić Alojz, podpredsednik, Zdovc Anton, blagajnik. Odborniki: Neiger, Zadel, Vido-vič, Dobovšek, Mežek, Čeč, Babnik, Zaviršek, Cimerman. Kontrola: Sivka, Virant. Konćno je bila sprejeta sledeća resolucija:

Resolucija,

sprejeta na obćnem zboru vlakospremnega osobja dne 1. junija 1927 v Ljubljani.

Obćni zbor ugotavlja:

1. Da železniška uprava do sedaj ni niti ene obljube, podane ob priliki intervencij, izpolnila, kakor:
Popravo kilometraže in premika pri tov, vlakih, podelitev službene obleke v predpisanem roku in številu, imenovanje sprev. vl. v I. kat. zvanćnikov ter onih, ki imajo stalne skupine v III. kat. činovnikov. Nadalje svećane obljube, da se bo vse delavsko osobje, ki vrši stalno na sistemiziranih mestih službo, postavilo na zakon ter slednjć vpoštevanje 8-urnega delavnika.

Ugotavljajoć vse to, obćni zbor zahteva:

1. Popravo kilometrine, odnosno uvedbo urne po predlogih, ki jih je že ponovno predložil »Savez železnićarjev Jugoslavije«.
2. Plaćanje premika, odnosno ukinitje premika po vlakospremnem osobju, ker pri nadaljnjem brskiranju tega vprašanja od strani uprave odklanja osobje vsako odgovornost glede premika.
3. Nastavitev vseh zaviraćev, ki opravljajo službo namesto sprevod. po skupinah.
4. Ureditve urnin za zaviraće, ki niti najmanj ne odgovarja eksistenćnemu minimumu.
5. Pustitev legitimacij družinskim članom nenastavljenec.
6. Imenovanje sprev. vl. v I. kat. zvanćnikov in onih s stalnimi skupinami v III. kat. činovnikov, katere se neopravićeno zavlaćuje.
7. Podelitev službene obleke vsemu eksekutivnemu osobju, tudi za nazaj, kar uprava dolguje, ter povrnitev odvzete eksekutivne doklade nenastavljenemu osobju.

Zavedajoć se, da je red in sigurnost v prometu v najvećji meri odvisen od vlakospremnega osobja, opozarjamo upravo, da neštetim upravićenim zahtevam čimprej ugoditi. Vse vlakospremno osobje pa pozivamo, da se organizira v razredno bojovno organizacijo ter se v njej bore za svoje temeljne pravice.

Maribor I., II., III. Koncem maja 1927 so obdržale vse tri mariborske podružnice svoje redne obćne zборе, ki so jako dobro uspeli. V vseh podružnicah se je konstatiral porast ter zlasti v zadnjem času velik pristop železnićarjev iz »Zveze«. — V podružnici Maribor I je bil izvoljen za predsednika S. Čanćek, v podružnici Maribor II za predsednika s. Krajnik in v podružnici Maribor III s. Smazek za predsednika. — Na vseh obćnih zborih so bile sprejete direktive za bodoće delo in prva dolžnost slehernega sodruga je, ne samo plaćati članarinu, ampak biti vedno in povsod agitator za »Savez«, za razredno bojovno organizacijo.

Pragersko. Ministrstvo saobraćaja in jugoslovanski kapitalizem sta ponovno napravila ofenzivo na železnićarske pravice, katere so nam po prevzemu južne železnice v državno upravo po rimski pogodbi zagarantirane od strani naše države. In sicer so nam vzeli za družine nenastavljena osobja režijsko vožnjo; ponovno mislijo odvzeti nastavljenemu osobju službe-

no obleko, mesto katere bodo dobivali odškodnino v denarju. Gotovo je, da ne toliko, kakor bodo dali za obleko in marsikateri uslužbenec bo še kaznovan, če ne bo imel po predpisih službene obleke. Danes nam, jutri vam; zaenkrat so vzeli režijsko vožnjo družinam delavcev, drugić pa pridejo na vrsto, če se ne bomo pravčasno zbrali na braniku, tudi družine nastavljenec. Železnićarji, teške skušnje nas še čakajo. Ali bodete še nadalje gledali, kako vam jugoslovanski kapitalizem krati že obstojeće pravice, katere ste si potom strokovnih organizacij priborili? Jugoslovanska buržuazija dobro ve, da so železnićarji neborbeni in da lahko dela ž njimi kar hoće; zato je vaša dolžnost, da se organizirate v razredno bojovno organizacijo Saveza železnićarjev Jugoslavije in tako pomagati braniti vaše pravice. Povedati vam moram, da vsi izgovori ne veljajo! Samo v razredno bojovno organizacijo je mogoće zboljšanje in ohranitev vaših pravic. Organizirajte se in delute v odborih, agitirajte med železnićarji; samo ta pot je zmaga naša; če ste mrtvi člani, ni pomagano. Ni pravilno, če se zanašate samo na predsednika skupine. Predsednik ni organizacija, ampak članstvo. Organizacije, v katerih članstvo samo kritizira, ne udelećuje se pa dela, sestankov in zborovanj, ne pomenijo dosti; treba je tudi pokazati javnosti vaše nezadovoljstvo. Zboljšanje je mogoće samo od dela vseh in posameznega v organizaciji. Ni pravilno, če se člani izgovarjajo, da niso imeli časa ali podobno. Za strokovno gibanje mora biti vedno čas in tedaj še posebej, kadar gre za naše pravice, morajo biti vsi kot eden na mestu. Osebnne zadeve se morajo poravnati, ne izvajati kritiko, ki bi bila slaba in neupravićena. Upravićena je pa samo takrat, kadar je dognana in na mestu. Preprićati se je treba poprej, kakor govoriti neresnico, kot je pri nas navada. Kapitalizmu je dosti na tem in porabi vse in tudi slabo kritiko, da škoduje razrednim strokovnim organizacijam, pred katero edino ima strah. Spori naj se poravnajo v organizaciji sami in vsako nepošteno delo članov naj se kaznuje. Pać pa je dolžnost članov, skrbeti, da se ne zgodi nobenemu krivica in ne škoduje s tem organizaciji. Ne ozirajte se samo na predsednika, kajti on ne more ničesar na lastno roko ukreniti, če so člani na mestu. Organizacija je torej takrat bojovna, kadar je razredno zavedno članstvo na mestu. Sodrugi, na delo torej, da bo naša organizacija v resnici tudi bojovna in delovna. Če vam pa predsednik premalo dela, izvolite drugega. Samo, da ste pripravljani na obrambo vaših pravic. Kdo bo bolj vesel, kakor vaš dosedanjí predsednik podružnice, če bo organizacija res narasla; saj bo tudi on imel od tega koristi in razredno bojovno zaščito v upanju na boljšo bodoćnost. Treba je samo delati in delati v organizaciji, da si ohranimo vsaj to malo pravic, kar jih še imamo. Te bomo pa ohranili samo takrat, kadar bomo enotno razredno zavedno organizirani v razredni strokovni organizaciji Saveza železnićarjev Jugoslavije in v razrednih socialistićnih organizacijah ter volili ob času volitev tudi proletarsko in ne kapitalistićno. Torej na delo!

Pragersko. Krajevna skupina Saveza železnićarjev Jugoslavije Pragersko naznaja, da se vrši člansko zborovanje podružnice Pragersko v nedeljo, dne 3. julija, ob 3. uri popoldne v prostorih ge. Leskovar s sledećim dnevnim redom: 1. Poroćilo uprave podružnice; 2. Volitev odbora; 3. Razno. Železnićarji, od vas je odvisno, da še ojaćate krajevno skupino in da toćno in sigurno pridete na zborovanje. Od vas, člani, je odvisen nadaljni razvoj podružnice; zato je udelećba dolžnost. Poroća delegat iz Ljubljane.

Tezno. Kakor dogovorjeno, se je vršil dne 29. maja t. l. ob 8. uri ustanovni obćni zbor za Tezno, z dnevnim redom: 1. Pomen krajev. organizacije Saveza za Tezno in kongres; 2. Volitev odbora; 3. Razno, ki je tudi dobro uspel. Obćni zbor je otvoril sođr. Braćić z pozdravom na navzoće ter pojasnil predpriprave za ustanovitev organizacije, na kar se je takoj prešlo na volitev odbora. Izvoljeni so bili enoglasno sledeći sodrugi: Jagrović Jože, predsednik; Franc Stropnik, namestnik in tajnik; Vešligaj Jože, blagajnik; Laćen Ivan in Fridau Franc v nadzorstvo; Mohurko, Logošar, Oblak in Suhodolčan, odborniki. Med volitvijo je dospel tudi sođr. Krajnik, kateri je razložil zgodovino Saveza in organizacije, kakor tudi različne mahinacije nekdanjih osrećevalcev železnićarjev. Za kongres je bil izvoljen kot delegat predsednik Jagrović, na kar se je po zanimivi debati zaključil uspeli obćni zbor. Ostalim železnićarjem sotrpino po kličemo: Ne stojte ob strani! Ne držite rok križem! Zavedajte se tega, da je delo ustvaritelj sveta. Le z zavednostjo Vas bo minul strah pred vsakomur. Z zavednostjo boste prišli do preprićanja, da brez dela ni jela, brez borbe ni zmage. Le na podlagi teh izrekov smemo pričakovati boljših časov. Branimo vsaj to, kar še imamo in pomagajmo, da pridejo vsaj najbolj zatirani, progovni delavci, zopet do svojih pravic.

Grobelno. Dne 12. junija 1926 se je vršil pri nas dobro obiskan sestanek, na katerem se je v prvi vrsti razpravljalo o zadnjih napadih uprave, redukcijah in zlasti odvzetju legitimacij rodbinskim članom delavcev. Soglasen sklep vseh nazvoćih je bil, da ni več časa pošiljati v Beograd resolucij in deputacij, ampak da mora železnićar energićno nastopiti v obrambo svojih zadnjih pravic. Vsi se bomo še tesneje oklenili »Saveza« in

pridobili novih članov, zavedajoć se, da le moćna razredna organizacija nam more izvojevati izgubljene pravice nazaj.

Maribor. Dne 13. junija 1927 ob pol 20. uri so sklicali »Zvezarji« v Götzovi verandi javen železnićarski shod, ki se ga je udelećilo okoli 1200 železnićarjev, od tega nad 800 naših sodrugov. Ves shod se je vršil v znamenju zvezarskem stilu, brez volitve predsedstva. Govorili so Sabljak, Deržić, Gjurić, Mohorko, Škerjanc, eden iz Bozne itd. (Sklicali so namreć v Maribor, kjer se njih zadnje postojanke obćutno majoje, vse svoje glavne funkcionarje skupaj.) Vsebina vseh govorov je bila: Zlati stari časi, slabi sedanjí. O borbi ne duha, ne sluha. Govorilo se je o pogajanjih z upravo, katere se bo opustilo, ako uprava ne bo imela smisla za železnićarje. (Kakšna grožnja!) Vsi govorí, zlasti Deržićev, so bili spremljeni od medklicov s strani poslušalcev, ki s tendenco shoda daleko niso bili zadovoljni. — Konćno je dobil besedo s. Krajnik, ki je pozval »Zvezo« in njih 25.000 članov na borbo za železnićarske pravice, kar pa nekaterim gospodom ni bilo ljubo ter so izzvali hrup in prepír, v katerem je g. Sovre prećital neko resolucijo, za katero se je dvignilo kakih 50 rok, nakar se je shod zaključil od strani »Zveze«, a se je nadaljeval od naše strani ter je bila od ogromne većine prisotnih sprejeta sledeća resolucija:

Centralam vseh žel. strokovnih organizacij.

Dne 13. junija 1927 v Götzovi dvorani v Mariboru na javnem shodu zbrani železnićarji obsojamo postopanje uprave, ki nam dan za dnem krajša naše pravice. Železnićarski proletarijat, ki je bil do sedaj razcepjen na vse različne strokovne organizacije, je prišel do preprićanja, da padajo po njem udarci uprave brez razlike, da li si nacionalce ali internacionalce, ter čuti nujno potrebo po moćni organizaciji. Obljube železnićarjem po gotovih faktorjih in vse po rimskem akordu zasigurate pravice se ne upoštevajo.

Zato pozivamo danes na tem shodu zbrani razredno zavedni borci vse strokovne železnićarske organizacije, da strnemo svoje vrste v enotno razredno bojovno organizacijo ter se ramo ob rami borimo za to kar nam gre, ker le v bojovni organizaciji vseh železnićarjev Jugoslavije nam je mogoće uveljaviti svoje upravićene zahteve.

Naj živi razredni boj!

S klici »Živela razredna borba, živel Savez železnićarjev Jugoslavije«, so se zavedni železnićarji razhajali v grućah, katerim so se pridružili tudi marsikateri člani »Zveze«, ki so izpregledali, kam se jih je do sedaj vodilo. — Z demagoškimí, dolgotrajnimí govori in frazami se mariborski železnićarji ne damo odvraćati od edino pravilne poti — poti razrednega boja in borbe za naše pravice. Potaplajoće ladje nacionalne organizacije v Mariboru pa se ne bo rešilo tudi če se vsak mesec vrše v Mariboru državne seje te organizacije in pridejo reševat vsi vrhovi.

Živel nepomirljiv razredni boj!

Iz vlakospremne sekcije.

Vsem železnićarjem v razmišljanje.

Gotovo si pred časom nikdo od nas ni predstavljaj, da se bo naše gmotno stanje tako poslabšalo, kot se je to zgodilo. Železnićarji smo vedno pričakovali, da bo boljše prišlo, zaupali smo preveć obljubam, a namesto boljšega je prišlo slabše.

Ne smemo pa pozabiti in spregledati, zakaj je tako prišlo, zakaj si uprava upa nam, ki smo že itak izmozgani, posebno nižje kategorije in delavci, še odvzeti nadaljne pravice, iste pravice, ki so si jih železnićarji nekdanj s teško borbo in s preziranjem lastne eksistence, z velikanskimi žrtvami in požrtvovalnostjo priborili.

To je bilo pa takrat, ko je med železnićarji vladala sloga in razredna zavest. Takrat, ko so imeli železnićarji mogoćno strokovno organizacijo, ko niso poznali organizacij, ki imajo nalogo, da ponižno prosijo milošćine iz bogato obloćene mize, ampak so imeli organizacijo, ki je imela nalogo in moć, da zahteva od uprave in države, da da železnićarjem, kot najvažnejšim izvrševalcem javne in za družbo nad vse koristne službe to, kar produktivnemu sloju in kot človeku, za človeka dostojno življenje, pripada. Niso prosili, ampak zahtevali so, ker prošnja je pred kapitalistom in njegovim zastopnikom, to je v našem slućaju uprava, vedno le znak slabosti in nemoći. In ko gospodje niso hoteli slišati, so železnićarji pokazali, da mislijo resno s svojimi upravićenimi zahtevami in da imajo tudi potrebno moć, da svoje zahteve izvedejo, če treba, s silo. Niso proglasili stavke, tudi generalne ne. Tudi niso zahtevali diktature proletariata in sličnih bomb, ki so prazne, če ni za bombno frazo

ZIKA

Skrbna mati, ki še ne pozna Žike, naj je ne pozabi kupiti pri svojem trgovcu. Otroci, ki pijejo Žiko vsaj jutraj, so zdravi kot dren.

moćnega pokreta. Niso niti zahtevali dol z vlado in buržuazijo itd. Ampak zahtevali boljši kos kruha in človeške pravice brez fraz. Pokazali so, da s temi dohodki, ki jih jim nakazujejo, kateri ne delajo, torej ne vedo, koliko rabi deloven človek, ne morejo delati. Delali so tako, kot so pać mogli. Laćen in razdrapan delavec ne more delati tako, kot oni, ki je sit. Sele sedaj je uprava izprevidela, da so tudi to ljudje, čeprav so železnićarji, in ugodila je, dasi nerada, njihovim zahtevam. In tako je šlo vedno naprej. Od časa do časa se je na samo intervencijo in na migljaj, da železnićarji razburjeni čakajo na odgovor uprave, dalo iztisniti kak priboljšek in kako pravico. Dokler so železnićarji zaupali svojo usodo razredni strokovni organizaciji, ni bilo nikdar slišati o kakem odvzetju te ali one ugodnosti, o kakem ukinitju teh ali onih prejemkov, pać pa se je vedno le govorilo o pridobivanju.

Tako je bilo takrat.

Ni mi treba omenjati, da upravi ta moć in samozavest železnićarjev ni ugaćala. Tuhtala je, kako bi se dalo njih moć oslabiti, njih vrste zrahljati. In kdor resno išće izhoda iz zagate, ga navadno najde. Tako ga je našla tudi uprava.

Poiskala si je med delavskimi sloji in inteligenco ljudi, ki so začeli med delavstvom in železnićarji svirati na narodne strune. Razlagali so jim, da je to tuja ideja, ta solidarnost in sloga delavskega razreda. Pa še celo voditelji teh rdećih vragov govorijo v Trstu italijanski, v Ljubljani pa nemški itd. To so ja naši narodni sovražniki! Take ljudi bo zaveden slovenski delavec poslušal, ki še slovensko ne zna? Kaj še! Naš slovenski delavec mora poslušati svojega slovenskega agenta kapitalistov. Ta agent, ki je plaćan od slovenskega kapitalista, bo slovenskega delavca po slovenski tolažil in zavajal stran od njegove edino pravilne poti, da ga bo slovenski in pa mednarodni kapital lažje po slovensko slačil. In s časom so imeli uspeh. Med delavce in železnićarje so zanesli narodnostno vprašanje namesto krušnega, koalicijskega namesto modernega starostnega zavarovanja in cel ducat drugih važnih problemov, pred katerimi je baš takrat stal mednarodno organizirani železnićar.

Na pomoć je prišla svetovna vojna — ne železnićarjem seveda, ampak upravi. Konćno pa še prevrat.

Sedaj se je tem železnićarjem uresničila njih srćna želja. Dosegli so narodno državo, v kateri s svojimi delodajalci lahko obćujejo v materinem jeziku ter jim v materinem jeziku potožijo svoje gorje. In narodni kapital, narodna država bo, to se samo ob sebi razume, skrbela za svoj delavski razred po bratovsko, po oćetovsko, saj je slovenski, danes jugoslovanski delavec-železnićar ja brat, kri lastne krvi.

Pa prišlo je drugaće. Jugoslovanski in slovenski kapital in njihovi agenti in slugi so imeli vse druge stvari za svoje brate, za svoj delavski razred, v zalogi: samo kruha, svobode in človeških pravic ne. Mi, bratje po jeziku in krvi, imamo pa drugo sredstvo, ki je cenejše, kot pa prej naštevane stvari. Kruh, svoboda in človeške pravice so samo za kapital, ne pa tudi za delavski razred in posebno pa še za železnićarje. Za te imamo bić. Tega je železnićar okusil.

Tako se je razbila enotnost železnićarjev in osnovala so se razna društva, ki so mnenja, da pri gospodi tudi klećeplazenje in prošnje kaj izdajo. Kakšna zmota. Vsak razsoden človek — in pri železnićci bi pać ne smelo biti nerazsodnih ljudi — mora vedeti, da vsak košćek boljšega kruha, vsaka ugodnost in pravica, ki bi si jo priboril železnićar in delavec, gre na račun vladajoćega razreda, to je kapitala. Tu je vsako klećeplazenje, vsaka prošnja in vsi dokazi o upravićenosti naših zahtev, zastonj. Tu pomaga samo organizirana moć. A ne samo organizirana po številu, ampak tudi po duhu, po ideji. Ravno te dni čitam v glasniku narodnih železnićarjev, da imajo polovico vseh železnićarjev združenih v svoji stanovski organizaciji. Druge organizacije sploh ne poznajo. Torej železnićarji, kdo je kriv, da nas je uprava slekla do spodnjih hlać, katere tudi že popuščajo, tako da bomo v najkrajšem času kazali košći svojega rojstva. V onih časih, ko je bilo polovico železnićarjev združenih v razredni organizaciji, ni bilo govora, kot sami veste, o slaćenju železnićarjev. In čisto mirno lahko trdim, da, ko bo imela razredna organizacija, t. j. Savez, polovico železnićkega osobja v državi za seboj, ne samo, da slaćenja in izmozgavanja železnićarjev ne bo več, ampak zraven teh ukraćenih pravic, ki so nam bile odvzete, bomo pridobili še druge, po vzgledu sodrugov v zapadnih državah.

Ne bil bi pa pravićen, če bi valil krivdo naše mizerije samo na narodne železnićarje in druge pogrebne organizacije, ki žal obstojajo med železnićarji. Velik del današnje brezpravnosti in zla nosimo tudi člani Saveza sami. Nikdo mi ne more oporekati, da je velik del članstva med nami popolnoma indiferenten, brezbržen za vse, kar se okrog njega godi. Velik del članstva je mnenja, da, če plaća tisto članarino, je s tem že vsa dolžnost izvršena. Še dolgo ne. Pr razredno bojovni organizaciji, kot je Savez, ima vsak član še druge dolžnosti, ne samo plaćati članarino; vsak član je dolžan, da z vsjo svojo sposobnostjo agitira med neorganiziranimi, med člani nam nasprotnih organizacij ter jih preprića

o škodi, ki jo ima ves železničarski stan od razcepljenosti, ki se je tako udomačila med železničarji. Utrjevati mora pri vsakem koraku, pri vsaki priliki razredno zavest med člani in nečlani, opustiti mora vsako dejanje, ki bi morebiti njemu samemu koristilo, škodovalo bi pa drugim njegovim kolegom in sodrugom. To se pravi: svoje interese mora podrediti splošnosti in mora smatrati vse železničarsko osebo kot eno skupnost, eno družino, kjer imajo vsi enake interese, enake dolžnosti in enake pravice.

Iz okrožnic.

Kopeli pri okrožnem uradu za zavarovanje delavcev v Ljubljani.

Okrožnica št. 71-VI-HF-27.

Vsem službenim edinicam!

Okrožni urad za zavarovanje delavcev v Ljubljani je dovolil za člane bolniškega fonda za državno prometno osebo in njihove upravičene družinske svoje ob tor-kih, sredah, četrtih in petih proti legitimiranju s članskim listom pršne kopeli po 3 Din, kadne kopeli, parne kopeli in vroče-zračne kopeli brez zdravniškega pregleda in zdravniške kontrole po 10 Din. Vsak član mora plačati vrsti kopeli ustrezajočo pristojbino pri blagajni Okrožnega urada in nima nobene pravice do povračila s strani bolniškega fonda.

Naročam šefom službenih edinic, da o tem obveste člane bolniškega fonda.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

Dajanje v kopališčih.

Okrožnica št. 70-VI-HF-27.

Centralna uprava humanitarnih fondov v Beogradu je sporočila vsem Oblastnim upravam:

a) pod št. 947 od 6. IV. 1927, da je g. Minister Saobračaja z odlokom št. 8243 od 4. aprila 1927 potrdil sklep redne glavne skupščine bol. fonda z dne 20. in 21. marca 1927, po katerem imajo člani bolniškega fonda in njihovi upravičeni družinski člani v kopališčih, v katerih ima bolniški fond svoj dom, pravico do brezplačnega stanovanja, zdraviliške takse, kopeli, zdravil in zdravil iz sredstev bolniškega fonda, a v kopališčih, kjer bolniški fond nima svoje-ga doma, dobiva član fonda ali družinski član kot odškodnino za stanovanje 15 Din dnevno, član fonda z družino ali dva in več družinskih članov po 25 Din dnevno poleg zdraviliške takse kopeli, zdravil in zdravil. Ako član fonda ne bi mogel dobiti stanovanja v domu, dobi v kopališču one pomoči, katere se dajejo v kopališčih brez doma;

b) pod št. 588 od 12. IV. 1927, da se zdraviliška taksa prizna po predloženem računu in da se pristojbina za kopeli prizna po predloženih računih, toda največ po 10 Din od vsake kopeli ne oziraje se na to, koliko je član več plačal.

Naročam šefom službenih edinic, da o tem obveste člane bolniškega fonda.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

Ta okrožnica velja za vse direkcije.

Prevoz kuriva.

Okrožnica št. 77-VI-27.

Po rešenju gosp. ministra za promet M. S. br. 10.474-27 je dopolniti člen 48 navodil o izdajanju vozniških olajšav (Sl. n. s. u. št. 8 iz leta 1927) sledeče:

Uslužbencem, ki si nabavijo kot kurivo prevozno mesto drv, se dovoljuje brezplačen prevoz premoaga in sicer oženjenim 2500 kg in neozženjenim 1000 kg v teku enega leta.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

Ta okrožnica velja za vse direkcije.

Štednja v gospodarstvu na železnih.

Vsem službenim edinicam saobračajnega odeljenja!

Z odlokom M. S. št. 12989 z dne 30. V. 1927 je izšla sledeča naredba gosp. Ministra Saobračaja:

»U vremenu svakodnevnih žalbi šefova sekcija, upravnika, radionica, ložionica i Direktora svih Direkcija Državnih Železnica, da sa određenim kreditima za vodjenje poslova njihove nadležnosti ne mogu izaci na kraj iz autentičnih izvora saznao sam ovo:

1. da veliki broj nižih činovnika drže u državnim zgradama stanove od 4, 5, pa čak i 6 soba, uz sve ostale uzgredne prostorije, i da za ove i ovakve stanove ili ne plaćaju ništa, ili plaćaju samo vrlo neznačajne kirije, koje ne odgovaraju stanovima ni od jedne sobe i kuhinje;

2. da poveći broj nadzornika pruga i dr. službenika sličnih kategorija, uživa isto tako luksuzne i velike stanove, koji im ne pripadaju — prema njihovom rang-u u državnoj službi, i koji su daleko veći od stvarnih njihovih potreba;

3. da se u mnogim slučajevima državni novac rasipa u preteranom ulepšavanju za oblaganje kaljevima najsporednijih prostorija i t. d.;

4. da skoro svi šefovi sekcija, upravnici radionica i ložionica i njihovi područni organi upotrebljavaju za svoje lične potrebe jednog, dva, a po neki čak i više nižjih službenika ili radnika, koji se na stvarnoj službi za koju su plaćeni, nikako ili vrlo retko vidljaju; i najzad

5. da se i u mnogim drugim pravcima može svakodnevno da konstatuju odsustvo smisla za štednju i nemanje osećaja za zaštitu državne svojine i imovine od strane pozvanih saobračajnih službenika i organa. Očividno je, da se navedene pojave ne smeju i nemogu više tolerirati i da se u interesu zavodjenja tako potrebnog reda u poljuljanom gazdinstvu našeg Ministarstva — moraju za najkraće vreme u korenu suzbiti.

Toga radi naredjujem:

1. Da se kod svih Direkcija i ustanova iz sastava Ministarstva saobračaja, izvrši u roku od jednoga meseca komisijski pregled svih državnih stanova dodeljenih saobračajnom osoblju radi konstatovanja: koje prostorije, ko od službenika zauzima i da li veličina i udobnost tih stanova odgovara sadašnjim našim prilikama i stvarnim potrebama.

Po završenom radu Komisija, Direk-tori će lično doneti svoje odluke: za smanjivanje broja soba onim službenicima, koji su luksuzno razmešteni, za ustupanje tih oduzetih prostorija tim službenicima, koji stanove u opšte nemaju, kao i za udalja-vanje iz državnih zgrada svih onih lica, kojima stanove ne treba dati.

Najdalje do 1. jula t. g. čekam pismeno izveštaje o učinjenom.

2. Da direktori lično preduzmu sve potrebne mere, da se jednom stane na put rasipanju radne snage nižih službenika na ličnim i privatnim poslovima njihovih starišina. Radnici čistače i drugi niži saobračajni službenici, koji su plaćeni za otpravljanje raznih službenih dužnosti, ne smeju svoje službeno vreme upotrebljavati za pokućarske i dr. privatne poslove svojih pretpostavljenih, — i s toga će direktori zavesti pouzdanu kontrolu, pa svaki zapažen slučaj raspraviti primenom drastičnih kazni, kako prema starišini, koji se je ogrešio, tako isto i prema nižem službeniku, koji je za privatne poslove iskorišćavan.

3. Da direktori lično uz kolaboraciju svojih pomoćnika i načelnika proučavaju tamošnje pitanje: *zavodjenje najveće štednje i razvijanje osećaja zaštite državne imovine kod saobračajnih službenika, — pa odmah po tom i preduzmu etičke mere radi ostvarenja donetih zaključaka.*

Moje je duboko uverenje da se skrupuloznom ekonomijom u svima pravcima, a naročito štednjom na uglju, mazivu i drugom potrošnom materijalu, naročito egzekutivnih odeljenja mogu da ogarantuju znatne sume za pokriće budžetom nedovoljno odobrenih kredita za pojedine grane službe, — pa s toga i pozivam direktore i sve njihove prvopostojene, da ovom pitanju poklone najveću pažnju i da učine lično sve što im je u moći, da se na mesto raspikućstva i nehata prema državnoj svojini, razvije kod osoblja osećaj najveće štednje i zaštite državne imovine.

O vseh in vseh točk te naredbe je obvestiti vse osebe.

V komisijo za pregled stanovanj, ki je određen s točko 1. gornje naredbe, sta imenovana uradnika direkcije gg. inž. Franjo Zelenko in Ivan Podboj.

Načelnik saobr. od.: Benedek s. r.

Ova naredba MS važi za vse direkcije.

Uvedba davka na honorarje in nagrade. Okrožnica št. 18-V-27.

Vsem službenim edinicam!

Generalna Direkcija drž. žel. nam je z aktom št. 28.801-27 od 30. aprila 1927 dostavila odlok Min. Saobračaja br. 9807-27 od 26. IV. 1927, odnosno Min. Financije br. 4.560 od 19. IV. 1927 sledeče vsebine: »U tački V. čl. 79 finan. zakona za 1927./28. godinu predviđeno je počev od 1. aprila o. g. plaćanje poreza na honorare drž. službenika, koje oni primaju iz državne kase pored svojih redovnih prinaldžnosti.

Ovaj će se porez naplaćivati po skali iz čl. 167 finan. zakona za 1926.-27. god. odnosno po čl. 86 finan. zakona za 1927.-28. god. po onem procentu, koji vredi i za porez redovnih prinaldžnosti državnih službenika.

U pogledu naplaćivanja invalidskog i komorskog poreza na porez na honorare vrede u smislu odredbe koje važe za redovne prinaldžnosti, sa napomenom, da će se veličina invalidskog i komorskog poreza uvek određivati prema višini svaki put naplaćenog poreza na honorare.

Da ne bi bilo pogrešnosti nejednakog tumačenja i primenijavanja ovog zakonskog propisa, s obzirom na to šta se sve ima razumeti pod honorarom, direkcija poreza smatra za potrebno objasniti: da se pod honorarima u smislu ovog zakonskog propisa imaju razumeti: sve vrste honorara i paušalnih nagrada ma u kome se vidu oni primali, ili ma kakvim se imenom nazvali i da prema tome u ovome pogledu ne može apsolutno biti nikakvih izuzetaka.

Od ovoga se izuzimaju primanja oneroznog karaktera a to su izdatci, iz kojih se po prirodi rada za koji se daje naknada, moraju činiti izdatci kao što su: putne dnevnice, kilometraže, podvojni troškovi i tome podobno, i na njih se ovaj porez neće naplaćivati.

Po zgoraj navedenom je otegniti od vpošten prihajajočih prejemkov neposredni davek v izmeri 4% za uradnike odnosno 3% za zvaničnike in služitelje. Invalidski davek in komorno doklado pa po lestvici navedeni na strani 30 uredbe Ministr. Saobračaja br. 42300 od 17. IV. 1924 (dodaci na skupocu) pri čemer je vpoštovati okrožnico 106-VI-25 (dvostruka izmera). Pripominjamo pa, da je smatrati potne paušale istovetnim dnevniciam, torej davka prosti. Za delavce je otegniti davek po okrožnici št. 16-V-27.

Za direktorja: Inž. Schneller s. r.

Strokovni vestnik.

Milošćinarji pozor!

Iz raznih strani prihajajo vprašanja, kako je urejeno vprašanje milošćinarjev. Da si železničarji ne bodo delali nepotrebnih izdatkov, spo-

ročamo, da je to vprašanje formalno rešeno le za bivše južne železničarje, medtem ko za državne železničarje še vedno visi.

Bivši južno-železniški delavci naj, čim se jim odpove služba, ako niso bili člani provizijskega fonda, vložijo na direkcijsko neokolkovano prošnjo za pripoznanje milošćine ter prilože tej prošnji službeno odpoved.

Ureditev vprašanja onih delavcev, ki so tuji državljani.

Še danes je na stotine delavcev na železnicah, ki se smatrajo kot nekaki pogodbeni delavci, dasi imajo po 20 do 30 in celo več let službe, to pa vsled tega, ker še niso naši državljani, dasi žive ves čas na našem ozemlju.

Da se te delavce v vseh pravicah končno enkrat izjednači z ostalimi delavci, smo angažirali centralni sekretariat delavskih zbornic, da vodi to intervencijo.

Da bo intervencija popolna, opozorite vse prizadete delavce, ki so še tuji državljani, da predložijo potom svojih podružnic takoj centrali odgovore na sledeča vprašanja: 1. Ime, priimek delavca, 2. rojstno leto, kraj rojstva in pristojnost, 3. družinske razmere (število in starost otrok), 4. od kdaj je stalno na našem ozemlju, 5. od kdaj služi pri železnici, 6. ali je optiral za kraljevino SHS.

Kaj je z nagradami za prevoz pošte?

Vlakospremniki, vlakovodje in prtljažniki, ki prevažajo pošto pri vlakih, kjer ni poštne ambulanc ter inozemske pošte sploh, dobe od poštne ministarstva posebno nagrado, ki je znašala lansko leto Din 150.—

Tudi letos je že davno odobren poseben kredit od ministarstva pošte za izplačilo teh nagrad ter ga je ministarstvo že stavilo železnici na razpolago. V nekaterih direkcijah je bil ta denar že razdeljen, a v ljubljanski se tozadevno nikdo ne zgane.

Zahtevamo, da se za prevoz pošte odobreni znesek takoj razdeli med vlakovodje in prtljažnike.

Vpeljava premij za kurilniške profesioniste in pomožne delavce.

S takojšno veljavnostjo so bile te dni vpeljane zopet premije v kurilnicah za one profesioniste in delavce, ki delajo na popravilu vagonov in lokomotiv ter za izpiralce strojev. Natančneje se bomo z vpeljanim sistemom pečali prihodnjic.

Odprava rekucije, zlasti pri progovnih delavcih.

Iz vseh železniških direkcij so bili že opetovano stavljeni predlogi za naknadne kredite ter je tozadevno izdelalo finančno odeljenje generalne direkcije skupen predlog ter je upati, da bodo ti naknadni krediti tekom julija 1927 odobreni in deloma kriti iz državnih posojil.

»Savez železničarjev« je neprestano z intervencijami pri vseh merodajnih faktorjih delal na to, da se redukcije ukinejo. Pričakujemo, da se bo že z začetkom julija 1927 ukinil dvodnevni brezplačni dopust in sekcijah. Nadalje smo zahtevali, da se, čim so odobreni krediti, avtomatično izplačajo stare urnine, oziroma da takoj nepristranske komisije, v katerih mora biti zastopano tudi dejstvo po svojih zaupnikih, izvedo novo oceno in določijo nove plače, ki pa naj v nobenem slučaju ne gredo pod prejšnje stare plače, ker že te daleko niso odgovarjale življenjskim potrebam delavca.

Glavno delo Saveza pa gre za to, da se urne plače sploh odpravijo ter uvedejo dnevne plače z avtomatičnim napredovanjem po službenih letih.

Vprašanja ranga, turnusov pri vlakospremnem osoblju.

Savez železničarjev Jugoslavije je svoječasno predložil za vlakospremnem osoblje ljubljanske direkcije utemeljeno predstavko glede ranga, turnusov obleke itd. in 14. junija je bila v teh vprašanjih sprejeta posebna deputacija (ss. Smažek, Kovač, Pušnik in drugi).

Letna obleka in čevlji se že delijo, oziroma se bodo v najkrajšem času podelili. Vprašanje nepodeljene obleke za nazaj pa še ni rešeno ter ne spada v kompetenco direkcije. Da vlakospremnem osoblju ni dobilo bluz, direkcijski ni bilo znano, glede nedostatkov pri dobljeni obleki pa se bo vpeljala takoj preiskava.

Da se bo napravil red glede uvrščanja osoblja v turnuse in da se bodo nehale vedne pritožbe, bo izdala direkcijska imenik osoblja po rang-u, ki bo provizoričen in bo imelo vse osebe priliko k temu projektu zavzeti svoje stališče in dati svoje predloge, nakar se bo na podlagi nabra-nega materiala izdal definitiven rang.

Glede sestave turnusov se drži prometni oddelek strogo pravilnika ter noče pristati na to, da bi se računali zunanji postanki izpod 3 ur v službo. Kar se tiče direktnih vlakov Rakek—Ljubljana, ki imajo določene le minimalne postanke iz prometnih ozirov, ni pa vpoštevan čas za manipulacije in premik, se bo zadeva preiskala in popravila.

Točno poročilo bo podala sekcija na članskih sestankih.

Resolucija III. balkanske konference.

III. balkanska konferenca transportnih organizacij, zasedujoča pod predsedstvom sekretarja ITF dne 4. junija 1927, na kateri so zastopane preko svojih delegacij organizacije iz Srbije, Rumunije in Jugoslavije ter Grške (po pooblastilu) ter v prisotnosti delegacij železniških in transportnih organizacij iz Avstrije in Poljske,

konstatira:

1. da v balkanskih državah, a posebno v Rumuniji in Jugoslaviji, ne obstoji pravo koalicijske, ali pa se tozadevne zakonske odredbe tako izvajajo, da je svoboda delovanja organizacijam železniških in transportnih delavcev onemogočena;

2. da je položaj transportnih in železniških delavcev v splošnem zelo težak, kar se vidi posebno iz fakta:

a) da so plače znatno zaostale za predvojnimi in da se še te zmanjšane plače vedno reducirajo;

b) da so konservativne predvojne pragmatike ostale v veljavi in da se te pragmatike, v kolikor se izmenjavajo, izmenjavajo le v škodo delavstva in uslužbencev;

c) da se skuša tehnično zaostalost podjetij in pomanjkanje investicijskega kapitala poravnati na račun delovnega časa, prejemkov in socialnih pravic delavcev in uslužbencev;

3. da so razna zavarovanja (za starost, onemoglost, bolezen, brezposelnost i. t. d.) transportnih in železniških delavcev in uslužbencev le deloma, povsem nezadostno in za mali del osoblja urejena, a uprava teh zavarovanj se nahaja v rokah poslodavca in ne interesentov, med tem ko za glavni del osoblja ta zavarovanja sploh ne obstojajo.

Konstatirajoč to, konferenca

zahteva:

1. da se železniškimi in transportnim delavcem zagotovijo popolna koalicijska svoboda in pravo na njeno uporabo v vseh konsekvencah;

2. da se s pragmatikami saobračajnim in transportnim delavcem zagarantira:

a) stalnost v službi,

b) osemurni delovnik,

c) kulturni eksistenčni minimum;

3. da se transportnim delavcem in uslužbencem v okviru splošnega zakonodavstva zagarantira v višini polnih prejemkov odnosno plač zavarovanja za slučaj bolezni, nezgod, starosti, onemoglosti in brezposelnosti.

Konferenca povdarja, da je ugoditev teh zahtev nujna potreba tako delavcev in nameščencev v prometnih in transportnih podjetjih, kakor tudi nujna potreba teh podjetij samih, katere se brez delavcev, postavljenih na visok kulturni, socialni in moralni nivo, ne morejo razviti do one višine, katero zahteva od njih moderna doba.

Konferenca

a) poziva balkanski sekretariat ITF, da za uresničenje teh točk vodi sistematsko akcijo v vseh balkanskih državah, da bi se tu postavljene zahteve čimprej realizirale,

b) apelira na ITF in sestavne organizacije, da tudi v bodoče z aktivno pomočjo pripomorejo, da bi transportni in železniški uslužbenci in delavci balkanskih držav s svojim položajem čimprej dosegli oni položaj, v katerem se nahajajo organizirani transportni in železniški delavci v naprednejših državah.

Ustanovni občni zbor naše železničarske godbe »Zarja« se vrši v nedeljo, dne 19. junija 1927 ob pol 9. uri zjutraj v prostorih »Saveza železničarjev Jugoslavije« v Ljubljani, Karl Markov trg št. 2/II. Vabijo se vsi aktivni in podporni člani ter ljubitelji godbe, da se udeležijo tega obč. zbora