

Izbaja vsakega 1. in 15. v mescu. — Naročnina znaša celoletno 25 Din, polletno 12 Din 50 para, četrletno 6 Din, mesečno 3 Din. — Posamezna številka stane ----- 1 Din 50 para. -----

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

Upravništvo in uredništvo v Ljudskem domu, Maribor, Ruška cesta 7. — Dopisi morajo biti frankirani in podpisani. — Rokopisi se ne vračajo. — Reklamacije ----- poštne proste. -----

St. 12.

Maribor, dne 15. junija 1923.

Leto XV.

Kraljevski vladi, Narodni skupščini!

Gospod ministrski predsednik! Gospodje ministri! Gospodje poslanci!

Kot organizaciji, kateri je svrha in cilj, da služi materialnem in moralnem povzdigu železničarskega osebja in v zavesti, da, ako se dvigne železničarsko osebje materialno, moralno in umstveno, more biti v korist interesom narodnega gospodarstva, ponos nacije in države, si dovoljujemo ter se smatramo poklicane, Vašo pozornost obrniti na sledeče:

Po inicijativi imenovanega zaveza se je vršila 26. februarja 1922 v Beogradu javna anketa koaliranih železničarskih organizacij. Neposreden povod za sklicanje te ankete je bil, pisava izvestnih listov, kakor da na železnicah postojata sabotaža osebja in da se radi tega ne more dvigniti promet do svoje višine. Povdarjalo se je, da je zato potrebno »močne roke«. Medtem je bilo na tej anketi ugotovljeno:

1. da ne postojata nobena sabotaža osebja; nasprotno: da je železničarsko osebje storilo nadčloveške napore in požrtvovalnosti, da promet pod najtežjimi okolnostmi vzdrži in dvigne; da so plače tega osebja v tem času tvorile komaj šestino predvojnih plač, da se iste niso dvignile kljub vsem neštevilnim predstavkam, apelom in prošnjam železničarskega osebja potom svojih organizacij; da je ta skrajno slab gmotni položaj sposobnejše odgnal iz železnic, a druge, ki so ostali, vsled fizične izčrpanosti, onesposobil za delo in končno, kar je najvažnejše: se je dognalo, da je gmotni položaj naših železničarjev slabši od položaja najslabše plačanih delavcev na svetu in da se je poleg tega temu osebju odvzemalo ali kršilo mnoge že s prejšnjimi predpisi zajamčene pravice: na obleko, na stanarino, na voznih ugodnostih, na pravice glede penzije (mirovine) itd.

2. da je prometna uprava preveč neokretna, negibčna, birokratizirana; da so vsled tega ostale ne urejene delavnice in kurilnice, da se je naše vozove pošiljalo v inozemstvo v popravo in isto dražje plačevalo, kot doma; a pri nas je vladala brezposelnost; da je ta neokretnost zakrivila pomanjkanje potrebnega materiala za delavnice in za promet in pomanjkanje pragov; a da ono, kar je bilo, da je — po krivdi neokretnega zakona o računovodstvu, plačano dražje kot bi se sicer moglo dobiti; da je ta neokretni birokratski sistem največji krivec slabega prometa in da je vsled tega poleg hitrega povišanja plač osebju iz izenačenja njegovih prejemkov z plačami delavcev in nemščen cev drugih podjetij, nujno; da se izvede notranja organizacija uprave in da se birokratski sistem zamenja z komercialnim.

Gospoda!

Osem mesecev po tej anketi je »Zveza industrijalcev na Slovenskem ozemlju« sklicala v Ljubljano drugo impozantno anketo. Tudi ta anketa je ugotovila:

1. Skrajno fabulozno slab gmotni položaj železničarskega osebja in potrebo, da se tukaj nujno priskoči na pomoč in 2) birokratizem v prometu, da se mora zamenjati z zdravo komercialno politiko.

Toda en mesec pozneje, gospodje, na eni državni konferenci železničarjev sklicani po Savezu (5. novembra 1922), ki se je vršila v Zagrebu, je bilo ugotovljeno: da se razmere v ničemur niso zboljšale; marveč nasprotno: da je gmotni položaj železničarjev od dne do dne obupnejši, da so razne železničarske organizacije neštevilnokrat intervenirale pri prometnem ministrstvu socijalne politike, financ — ali brez uspeha; da so na železnicah ostali neizvedeni ali popolnoma poteptani zakoni o zaščiti delavcev, o zavarovanju delavcev, o inšpekciji dela; da prometni minister ne priznava železničarske organizacije, da tudi direktije in službene edinice ne sprejemajo intervencij od strani istih. Vse to je potrdilo prometno ministrstvo samo z dopisovanjem ministrstvu socijalne politike in

delavskim zbornicam povodom predstavk tega Saveza. Omenjena konferenca je v obliki spomenice pojasnila položaj, v kakšnem se nahajajo železničarji in zahtevala:

1. povišanje prejemkov;
2. nabavo obleke in stanovanj;
3. da se že postoječi zakoni o zaščiti delavcev raztegnejo tudi na železnice in
4. da se izda železniška pragmatika, katere načrt se preje predloži zastopnikom železničarskih organizacij v pregled.

Po tem so bile vsem oblastim predložene predstavitke, s katerimi se ugotavlja, da delovni čas v prometu presega fizično z zakonom dovoljeno delo; da isto traja po 320 in 400 mesečnih ur, kar pomeni povprečni dnevni čas od 13—16 ur — namesto z zakonom dovoljenih 8—10 ur.

Gospodje!

Ena deputacija železničarski horganizacij je bila te dni pri gospodu prometnem ministru, da bi ga seznanila s položajem železničarjev ter mu predložila aktualne zahteve. Povišanje plač je na prvem mestu. Gospod minister je tej deputaciji rekel: da o povišanju draginjskih doklad ni niti govora, marveč da se bo to vprašanje rešilo s pragmatiko in z zakonom o izenačenju davkov. Ob enem je rekel, da se bo izvedla redukcija uradništva in da se bo pri redukciji prihranjeni denar porabil za povišanje.

Gospodje!

Na približno 8080 km železničarske proge imamo mi 80.000 železničarjev ali 10 na km. V Nemčiji jih je 16—16 in Avstriji še več. Vsled tega se od redukcije nima kaj pričakovati. Da je potreba zvišanja prejemkov, naj služi sledeče:

Glasom »Weltwirtschaftliche Korrespondenz« Nr. 19—20, IV. Jahrgang, so bile razlike v plači in draginji v letu 1922 nasproti letu 1914 sledeče:

V Avstriji za 0.10—0.17 odstotkov, na Poljskem za 0.16—0.30 odstotkov, v Nemčiji za 0.72—0.75 odstotkov, v Rusiji za 400 odstotkov, v Jugoslaviji za 500 odstotkov.

Iz gornjega je razvidno, da v prvih treh državah ni razlika niti za 1 celi odstotek med plačo in draginjo, med tem ko je razlika v Rusiji za 400 a v Jugoslaviji celo za 500 odstotkov!

Gospodje!

Te številke so strašne! Država mora z njimi resno računati.

80.000 produktivnih državljanov živi — ne! vegetira. umira . . . z petino svoje predvojne plače . . . Oni so prodali, kar so imeli v hiši. Polagajo krpo na krpo na zadnjem komadu obleke, ki jo še imajo. Fizično ginevajo kot žuželjka.

Gospodje!

Naša država je legendarno bogata. Naj se tudi v tem oziru nekoliko pretirava — toda: vendar je bogata. A naši železničarji živijo slabše kot delavci v polomljeni Rusiji, mnogo slabše kot delavci v poraženi Nemčiji in Avstriji, slabše kot delavci na Poljskem, da ne govorimo o delavcih v Angliji, Holandiji, Švici ali Ameriki. Ali more takšno stanje postojati tudi naprej, gospodje? Kam ista vodi? Kakšne posledice more ono imeti za življenje železničarjev?, fizično vzdržljivost?, razpoloženje?, gospodarsko sposobnost?

Gospodje!

Akcijski odbor železničarskih in javno nameščenjskih organizacij v Ljubljani je predložil v dveh resolucijah: od 11. in 16. marca 1923 vladi zahteve železničarskega osebja ter javnih nameščencev. Beograjski akcijski odbor je ponovil isto. »Štiri leta prosimo« — se reče v zadnji resoluciji — »toda brez uspeha!« Nebrižnost — bil je odgovor na vse naše prošnje. Gospodje! Posebne res hude okolnosti so mogle narekovati gornje besede. To je izraz ugroženih edinic, katere, po zakonu fizične samoobrane se instinktivno me-

čejo v sklop vseh, ki so v enakem položaju, Z njimi je nujno potrebno računati. Sklicevaje se v tem slučaju na zakon o zaščiti države, ni niti herojstvo, niti čast.

Gospodje!

Poleg povišanja plač ali draginjskih doklad, je pereče vprašanje izdaje železniške pragmatike. Gospod prometni minister je izjavil, da je mogoče, da bi naj pragmatika za javne nameščence veljala ob enem za železničarje. To je, gospodje, kardinalna pogreška, ker ni železničar in javni nameščenec eno in isto po svoji službi, in niti njih pravni položaj ni isti. Važna sta oba momenta. Železničarji so vedno spadali pod poseben zakon, ki jim je vedno nudil večje ugodnosti — ker je tudi njih služba napornejša. V enem in istem zakonu bi oni bili vedno zapostavljeni. Razen tega so železničarji privatni in ne javni nameščenci. Oni so nameščenci železnic, ki so lahko privatne ali pa državne, toda v nobenem slučaju niso identične z državo. Železnice so gospodarsko-pridobitno podjetje, ki služijo za pridobit. A materialna dobra morejo samo tako pridobivati kot vsaki drugi zasebnik. Država lahko železnice tudi proda ali da v najem.

Železničarji vedno ostanejo pri železnici. Ako pa se vzame, da so železničarji javni ali državni nameščenci, tedaj oni ostanejo vezani na državo in ne na železnico. Železnice in država ne more biti istovetno. Javni nameščenec je samo tisti, ki predstavlja državo kot takšno, a v nobenem slučaju to ne more biti železničar, ki ne predstavlja državo kot takšno, marveč je delavec ene gospodarske panoge. Zato morajo železničarji imeti svoj poseben zakon, kot okvir za privatno-pravne pogodbe med železniškimi upravami (državna, južna, slavonsko-podravska itd.), kot delodajalcem in železničarji kot delojemalci z druge strani.

Gospodje!

Naj nam bode dovoljeno opozoriti na najkardinalnejšo hibo našega prometa. Promet je — kar se državnih železnic tiče — preveč vezan in ne elastičen. Ovirajo ga razni zakoni ter naredbe, on je preveč odvisen od drugih ministrstev, zlasti finančnega, je premalo samostojen v financiranju, premalo dvignjen v strokovnem pogledu. Manjka mu strokovnjakov iz poljedelskih, delavskih, trgovskih, industrijskih in finančnih. Promet je in bi moral biti gospodarska panoga, ki je v svojem razvoju prosta. Danes on to žal ni, marveč je postal birokratska ustanova, ki je v breme državi v kateri trpijo delavci in nameščenci, od katere nima ljudstvo nobene koristi — samo vsled birokratske vezanosti in negibčnosti, ki je v svoji konfuznosti šla tako daleč, da hoče iz gospodarske panoge ustvariti državni urad. Od tako upravljanega gospodarkega podjetja nima država kot lastnik nobene koristi.

Z eno besedo: potrebno je, da se ne upravljajo birokratično, ampak trgovsko kot vsako gospodarsko podjetje, da iste imajo popolnoma posebno ter ločeno blagajno, od državne blagajne; da o njihovih izdatkih ne odloča finančni minister in da isti niso vezani z nikakršnimi sponami zakona o državnem računovodstvu.

V popolni samostojnosti železničarskega gospodarstva od državnega; v ravnopravnem označanju železniškega delodajalca, pa če je on tudi država — in železničarja, kot vsakega drugega delodajalca in delojemalca imajo se prejemki osebja urejevati po potrebi, to je zvišati ali znižati, mora se rešiti tudi stanovanjsko vprašanje itd. Če se vsa ta vitalna vprašanja — toliko vprašanje regulacije plač osebju, kakor tudi osamosvojitve železniškega gospodarstva čim preje rešijo, tem preje se bodo železnice povzdignile na ono višino, ki odgovarja njih nalogam. Finančni minister bode v tem slučaju brez posebnih težav od tega državnega imetja dobil večje dohodke, a v skrajnem slučaju ne bode moral skrbeti za njegovo financiranje.

Obračajoč Vašo pozornost na navedeno, III.

redni kongres Saveza železničara Jugoslavije zborujoč v Zagrebu 20. in 21. maja 1923, usoja si, Vas za naslednje prositi:

1. da posvetite najnujnejšo skrb resolucijam akcijskega odbora v Ljubljani in Beogradu, v katerih so navedene zahteve, tičoč zboljšanja gmotnega položaja celokupnega železničarskega osebja in javnih nameščencev ter upokojujencev;

2. da se raztegnejo zakoni o zaščiti in o zavarovanju delavcev, tudi na železnice, kakor tudi zakon o inšpekciji dela; priznavanje organizacije železniškega osebja in njegovih zaupnikov, da se uvede režim sodelovanje med železniško upravo in železničarji ter odstrani sedanji, ki je nadaljevanje najčrnejšega absolutizma, ki ne odgovarja najmanj duhu časa in demokratizmu, a gotovo najmanj procvitu modernega gospodarstva;

3. da se izvede novi zakon (službena pragmatika) o železnicah, ločeno od zakona javnih nameščencev, pri katerega izvedbi naj sodelujejo železničarske organizacije in končno

4. da se za organizacijo železniškega obrata skliče anketa predstavnikov poljedeljstva, industrije, rokodelcev, trgovcev, finance in delavstva, ki bi koristila hitri ureditvi naših prometnih razmer. Sklepi takšne ankete bi bili pomembni tudi za novi zakon o železnicah; radi tega se ta zakon ne bi smel preje predložiti narodni skupščini, predno bi bil pretešen na anketi zainteresiranih organizacij.

V prepričanju, da poleg vseh važnih državnih poslov i politika prometa i regulacija gmotnega položaja železničarskega osebja, spada na zelo važno mesto in da bodo vsled tega te vrste obrnile Vašo pozornost na sebe.

Prosim Vas, da ste prepričani o našem spoštovanju.

Za Savez železničara Jugoslavije.
Bogdan Krekić, **I. Veltin,**
tajnik predsednik.

Naš shod pri „Gambrinu“.

Mariborske podružnice so sklicale javen železničarski shod za soboto, 9. junija, ki se je vršil na vrtu pri Gambrinu. Dnevni red shodu je bil: Poročilo delegatov, ki so šli urgirat naše zahteve k prometnemu ministrstvu. Naš kongres, ki se je vršil na binkošne praznike v Zagrebu, je sklenil na predlog sodrugov iz hrvatske, da se pošlje deputacija, ki naj zahteva takojšnjo zboljšanje našega neznosnega gmotnega položaja. Da se je kongres z vprašanjem akcije železničarjev resno in temeljito bavil, se razume samo ob sebi saj so v naših vrstah po veliki večini oni, ki naj bolj trpe in ki so najslabše plačani. Ta sklep seveda nekaterim posebno ne ugaja, toda če bi ti bili čuli in videli razpoloženje, ki je vladalo na kongresu, tedaj bi gotovo drugače mislili. Kot delegata sta poročala sodruga predsednik Saveza Josip Veltin in Bahun.

Sodrugi Bahun je malo pred 8. uro otvoril shod ter naznanil dnevni red. Na to je predlagal za predsednika s. Lapuha in kot zapisnikarja s. Grašiča. Od navzočih neodvisnjakov je nekdo postavil protipredlog. Pri glasovanju se je pokazalo, da je za neodvisni predlog glasovalo 6 navzočih, kar je takoj povzročilo smeh pri navzočih sodrugih. Sodrugi Lapuh je prevzel mesto ter podelil besedo sodrugu Veltinu iz Zagreba. S. Veltin je poročal nemško ter razložil, kako je namestnik prometnega ministra gospodin Avramović sprejel deputacijo. O tem poročamo na drugem mestu. Govornik je v polurnem govoru razložil težave, s katerimi se imajo železničarji bojevati za svoje elementarne pravice. Železničarje je opozoril na kartel podjetnikov, ki so se zavezali medsebojno, tako, da ako nastane v eni tovarni mezno gibanje, ne sme dotični podjetnik dovoliti povišanja, ako s tem ne soglašajo tudi drugi tovarnarji. To je sicer teror, toda ker so vsi podjetniki v tem edini, ker so organizirani, se temu uklanjajo tudi oblasti. Dobra organizacija je največji zakon. Vsled tega ne ostane tudi delavcem in nameščencem drugo, kot to, da se organizirajo in zopet organizirajo.

Kakor je rekel nek pruski državnik: za vojno nam je potrebno denar, denar in zopet denar! Da, naš boj je tudi boj, boj čeravno ni krvavi boj, pa vendar ni manj važen ta boj, saj se gre za golo življenje nas, naših žen in naših otrok.

Mi nismo nobeni imperijalisti, nočemo tujega, hočemo samo to, kar nam gre, gre po naravi, to je življenje.

Za sodrugom Veltinom je dobil besedo sodrugi Bahun, ki je v slovenskem jeziku skušal navzočim

jasno in točno podati sliko, kakšno so delegati dobili v prometnem ministrstvu. Da slika ni bila lepa, ni krivda deputacije in jaz Vam hočem — rekel je s. Bahun — povedati vse, če Vas tudi ne bo razveselilo.

Neki stari slovenski pregovor: »Na morju se človek uči govoriti«, mi železničarji pa se v naši novi državi državi učimo živeti!

Nacionalisti so nam do nekega časa očitali, da smo svobodni in vendar nismo zadovoljni! Da, v čem obstoji ta preklicana svoboda neki, ali morda samo v tem, da smemo v materinem jeziku govoriti, da cenjeni, to je vendar veliko premalo. Samo jezikovna svoboda nam nezadostuje, če ne dobimo obenem tudi politične in gospodarke.

Pri nadaljevanju govora s. Bahun so postali nekateri mlečnozobi pikiči nemirni, očitvidno na komando neizogibnega Ahasvera ali večnega ljubljanskega popotnika Žorga, ki nas je tudi tokrat blagovolil obiskati, ker njegov zaveznik Nachtigal — še sedaj ne upa na svetlo. Ostale neodvisne ovce pa ne znajo do pet šteti. »Očka Žorga pa dobijo holt zmiraj frej!«

Sodrugi so povprašujejo, kako to, da je Žorga vedno na razpolago. Ali ima pri ravnateljstvu kakšnega strica, ki je tudi tak »revolucionar« kot on ali pa je morda cela direkcija prešla k Žorgi?!

V aprilu je prišel v službi v Maribor pa je bil kar tri dni tukaj. Potem je prišel 6. maja v Maribor in drugi dan v Celje tudi. Človeku prihaja nehote misel v glavo, da tu mora biti nek sporazum, da more Žorga poljubno hoditi shode razbijat. Nam se je že popoldan istega dne poročalo, da v delavnici neko človeče hodi od oddelka do oddelka in agitira za shod ter kolportira »Smrdljivo Borbo« in mislili smo, da bo vzlic takšni agitaciji res imel Žorga večino.

Da krumirjev ni potrebno veliko, to vsak ve in za shode razbijat res ni potrebno večine. Sodrugi Bahun je pozival vse železničarje na solidarnost v tem težkem trenutku ter proglasil vsakega kdor bi sedaj hotel razdirati železničarje, za največjega izdajalca ter škodljivca, za kar je žel burno odobravanje. To je seveda tudi na Marcela trenotno vpljvalo. Saj so železničarji siti večnih teorij in prerekanj, zato jim nemore biti v tem trenutku vse eno, če kdo kozolce prevrača.

Za s. Bahunom je dobil besedo s. Ciser, ki je v kratkih besedah pozival železničarje na skupno ter složno delo. Potem zahteva M. Žorga besedo, ki se je do tedaj zadovoljeval z medklici. Sodrugi so bili proti temu, da bi Žorga govoril, ker vedo že naprej, kaj bo kvasil, zlasti pa, ko je že nekaj »kriglno« med tem izpraznil. Toda njegovih šest mlečnežev je tedaj — če so bili sploh železničarji — ni gotovo, ker jih nikdo ni poznal, začelo se dret in kričati in ker je Žorga obljuboval, da bo stvarno govoril, zato se mu je končno pustilo govoriti. In res: Od kraja je govoril skoraj popolnoma pametno, seveda, da si pridobi zaupanje navzočih, češ, mi moramo sedaj skupaj državi itd.

Sodrugi so se zelo čudili, toda to je bil samo maneuver od Žorge. To se vam je zi al in jugal, pa brisal, ker se je od velikega guncanja zelo potil. Končno pa je začel po Savezu udrihati, toda s takšnimi prostaškimi lažmi, da ni bilo mogoče mirno poslušati. Sicer pa se je prakrat tako silno zaletel, da je bilo kar veselje.

Tako je priznal, da v Srbiji, na Hrvatskem in v Bosni ni druge železničarske organizacije, kot Savez in nacionalno udruženje. Stem je povedal, da so nesrečni neodvisnjaki samo pravzaprav v Ljubljani. Nadalje je trdil prav nerodno, češ, Savez bi sam izvojeval boj, pa je preslab. Da, Žorga, tudi imaš prav! Če bi nebi ti organizacij razbijal in druge nove snoval, tedaj bi bilo lažje železničarske zahteve izvojevati. Žorga je sam dve novi organizaciji ustanovil, da je tako število istih pomnožil na — šest!

Nadalje je lagal, da je Savez dobro vedel, da so shodi akcijskega odbora v nedeljo, 10. junija, pa je sklical svoj shod. To je gorostastna predrznost, ki jo je zmožen samo kak Žorga. Shod sta določila sodruga Veltin in Bahun že v soboto 2. junija v Beogradu, ko je prišla deputacija iz ministrstva, med tem ko o shodu akcijskega odbora pred četrtkom (7. junija) ni nikdor v Mariboru še vedel ni ničesar.

Toda laž je po 21 boljševiskih točkah dovoljena — da celo zapovedana. Ker je Žorga postajal vedno bolj predrzen, so sodrugi zgubili trpljenje in so

energično zahtevali, da neha. Nastal je krič in policijski organ je shod prekinil in pozneje razpustil.

Žorga je končno moral svojih pet češpel pobrati ter bežati v temno noč. Mogoče, da je celo bil na to ponosen, toda to mu povemo, da je zadnji krat v Mariboru zlorabljal potrpežljivost naših poštenih sodrugov.

Žorga je eden tistih tipov, ki so železničarje kompromitirali in jim škodovali s tem, da so svoje usta preširoko raztezali, ki so v borbi za kruh dali politično obiležje leta 1920. To se niše pozabilo. Da takšni skrivači sploh se drznejo še med železničarje iti, je čudno.

Pred kratkim je bil ta Ahasver v Zagrebu in je tudi nastopal s svojo proslulo demagogijo in ko je končal, so mu hoteli sodrugi dati odgovor. Ker pa je vedel, da ima laž kratke noge, zato pa je on imel bolj dolge in jo je hitro odkuril. Resultat je bil, da se je takoj 30 novih članov upisalo v Savez! Tako bi naj tudi Slovenci storili, pa bi bilo žorgijade takoj konec. Sicer pa bosta šla kmalu s Kauričem tja, kjer poper cvete!

Naša deputacija pri prometnem ministrstvu

Da bodo naši sodrugi imeli pojma, kako se pri naši vladi deputacije sprejemajo, bomo opisali sprejem naših sodrugov v Beogradu. Deputacijo so tvorili 4 sodrugi in sicer: 1 iz Maribora, 1 iz Zagreba, 1 iz Indije in 1 iz Niša. Deputacijo je vodil sodrugi Luka Pavičević, centralni tajnik Glavnega delavskega Saveza v Beogradu. Deputacija se je najpreje obrnila na sodruga poslanca Divera v parlamentu, ki je telefoniral prometnemu ministru g. Jankoviću in mu javil, da je tu ena deputacija železničarjev, ki želi biti sprejeta.

Gospod je odgovoril, da naj pride ob 11. uri. Ob določeni uri se je deputacija znašla pri tajniku v prometnem ministrstvu. Poslanec je šel k ministru v njegovo sobo in govoril z njim. Minister je rekel, da ne bo deputacije sprejel. Ko mu je pa poslanec povedal, da so železničarji iz Maribora in Niša ter Zagreba, da vendar ne gre njih ne sprejeti. Na to rekel: no, pa jo sprejemem, toda v pondeljek, ampak naj počaka, morda jo sprejemem sedaj.

Deputacija je čakala in pozneje je sporočil, da jo sprejme popoldan ob pol 4. uri. Deputacija je prišla ob pol 4. uri, toda gospod Janković je imel konferenco in ni imel »vremena«, ampak je dal nalog svojemu namestniku gospodu Avramoviću, ki je tedaj zastopal njega.

Prva beseda je bila: ali ste prišli radi premajhne plače? Seveda je deputacija pritrdila. No, pa kaj mislite, da mi ne vemo, da imate premajhne plače, mi vendar o tem vodimo računa. Da, ali to nam ne more zadostovati, železničarji ne morejo absolutno več čakati, naj se nekaj okrene. Nato obrne g. Avramović svojo pozornost sodrugu Pavičeviću in vpraša, kaj on tukaj dela, »saj vi gospod Pavičević niste železničar?«

Pavičević: pa sem, saj sem vodil štrajk leta 1920! Da, da vi ste vodili štrajk, pa to znamo. Sodrugi Bahun: Pavičević zastopa delavsko zbornico. Ko je to slišal gospod zamenik ministra, je skoraj padel iz ravnotežja ter vprašal: »Za boga, pa kaj imate vi železničarji z delavsko zbornico skupnega?« Kaj ste vi državni ali privatni nameščenci?

Sodrugi Bahun: »Da, mi smo nameščenci enega državnih podjetij in imamo v delavski zbornici tudi svoje zastopnike.«

Gospod Avramović je rekel, da on stoji na stališču, da državnem uslužbencu ni treba organizacije. »On lahko pride službenim potom, če kaj potrebuje, preko svojega načelnika.« (Staroveški na zori.) Kar se plače tiče, vlada dela na tem (on je tu mislil službeno pragmatiko), samo morate še počakati.

Vlada nima sredstva, to so pa vaše stranke krive, je rekel g., ki sicer zahtevajo, naj se vam zboljša gmotni položaj, ampak glasujejo proti vsakim kreditom.

Govorilo se je tudi o pragmatiki in je sodrugi Pavičević očital, zakaj vlada ni poklicala zastopnikov organizacij na anketo o novi pragmatiki in ne neke ljudi, ki jih je izbrala direkcija. Toda g. Avramović misli drugače in pravi, da so ti pravi predstavniki osebja, ki ne pripadajo organizacijam železničarjev. Ko se je že pet minut razgovarjalo, je rekel g. Avramović: »Vidite, vi me zadržujete pri delu. Jaz bi bil med tem že mnogo za vas storil, pa me motite!«

Sodrugi iz Niša je pokazal g. ministrskemu na-

mestniku dva plačilna lista, iz katerih je razvidno, da so delavci v niški delavnici, ki niti 300 dinarjev ne zaslužijo v 14 dneh, kar gospod ni mogel verjeti in je rekel: »Menda je to tedensko izplačilo.«

Da, sramujejo se sicer, pa vendar ne storijo ničesar. Gospodin Avramović je skušal svoje nazadnjaško naziranje kolikor mogoče zatajevati, za to je igral dvojno vlogo — sladko-kislega obraza. Predno je deputacija odšla, je priporočal gospod Avramović, da naj le »vrlo rade«, da bo že vse ukrenjeno, da se bodo plače zvišale, ko bodo novi davki izvedeni. Sodrug Pavičević je rekel, da so gospoda pred železničarskim štrajkom vse lepše govorili z železničarskimi zastopniki in so imeli tudi vedno časa. Ali takrat je bila organizacija zelo močna, med tem ko je bila vlada na slabih nogah. Še Slovenec Korošec je navadil vlado, kako se mora proti železničarjem nastopati. Dr. Korošec je baže danes na svoje takratno junaštvo zelo ponosen, češ, res je, da sem jaz zlomil komunizem v Jugoslaviji. Seveda, to komuniste nič ne ovira, da s Koroščevo stranko paktirajo ter delavsko moč.

Kdaj bodo se železničarji spametovali in se znašli v enotni organizaciji? Da bi je skoraj že pamet srečala!

Premije.

Prometno ministrstvo je izdalo naredbo, po kateri se imajo uvesti premije (nagrade) na prištedenem premogu in olju. Ta naredba bi se imela izvajati že od 1. maja, v nasprotnem slučaju bi g. minister smatral to za sabotažo, ki je naperjena proti njemu.

Kako direktorije izpolnjujejo naredbo, pa če bi ista bila tudi brez glave, zlati takrat, kadar jim njihov vrhovni šef pravi, da bo neizvedenje smatral naperjeno proti njemu, direktorije uvajajo premije — če se vse na glavo postavi. Tako so iste pozabile ali pa sploh ne vedo:

1. Za uvedbo premij manjka količnik porabe, ki se še le mora ugotoviti, kar pa zahteva mnogo truda in dela, zlasti pri naših razmerah, ker imamo mnogo serij lokomotiv in vrst premoga, a z vsako teh vrst je potrebno večkrat potovati pri lepem in slabem vremenu, z novo in staro lokomotivo, z suhim in mokrim premogom, po zimi in po letu, z različnimi vlaki ter različno težo. Dokler to ni storjeno, ni niti misliti na premije.

2. Za preskrbo lokomotiv z premogom imamo samo eno moderno odgovarjajoče mesto in to je Subotica. Vse ostale postaje ni so za to urejene. Tu se vrši nakladanje premoga na stroje naravnost iz železniških vozov, takorekoč na oko. Na nekaterih postajah so uvedeni vozički z po 100 kg vsebine, ki se dvigajo z dvigalom (kranik).

V večjih postajah je preskrba strojev z premogom zvezana z čakanjem po več ur. Predstavlja si strojevodja, kateri pride po večurni težki vožnji truden domov in potem naj gre v kurilnico in čaka po več ur, dokler bi prišel na vrsto, da dobi premog. Sedaj bi imeli ugotoviti (preceniti) množino premoga, kar bi mogel samo na ta način, da bi štel, koliko lopat premoga so vrgli na tender; v drugem slučaju, koliko vozičkov ali košar; da li odgovarja težini, recimo, da vzame stroj 8 ton premoga, to je enako 80 vozičkov ali 160 košar po 50 kg, ali drugimi besedami povedano, da kontrolira 80 krat voziček ali 160 krat košaro, če so popolnoma izpraznjene.

Kdo ima en gram mozga, ne bi mogel izdati tako nezmislne naredbe, ki je v naprej obsojena, da mora doživeti fujasko.

3. Na glavno desjstvo celega premijskega sistema se ni nikdo niti oziral, in to so kurjači, katerih pri nas ni, a brez katerih se premije ne dajo izvesti. Kurjenje parnih kotlov zahteva mnogo prakse ter skušnje. Kurjenje in kurjenje je velika razlika, katere laik v obče ne more zapopasti. Kurjenje je danes specialiteta; dobi se kurjača, ki kuri že 20—30 let, toda taki so zelo redki na železnicah, ker vsled slabe plače nobeden na železnici ne ostane del časa. Temu je posledica, da so po večini novi neizkušeni ljudje, s katerimi voziti pomeni nič zaslužiti ali priti v zapor. Po takem bi bil strojevodja primoran, da vzame lopato v roke in začne kuriti in pustiti progo brez nadzorstva ali jo zaupati neizkušenemu kurjaču; kar se pravi voziti na dobro srečo. V mnogih slučajih se je takšno delo hudo maščevalo ter končalo redno pred državnim pravdnštvom.

4. Naše kurilnice so po večini založene od vseh strani z raznimi objekti in nimajo niti dovolj

prostora za lastno manipulacijo s stroji. Pri tva-
janju premij to mnogo pomeni, zlasti pri naših raz-
merah pri najrazličnejšem premogu. Za sedaj, dok-
ler se premog daje tako, brez kontrole, to gre,
ko se končno upelje premije, tedaj se mora s tem
računati, da se premog vsake kakovosti posebej
razklada in med prostori ne sme biti nikakih ovir
in zaprek pri manipulaciji z istim.

Vse to se ne da čez noč izvesti in če je to od-
redil tudi sam minister.

Tem manj je mogoče to izvesti, ker so pri nas
»prečanih« dobile mnoge kurilnice popolnoma drug
značaj, kot so ga imele pred prevratom. Za vse to
so potrebne znatne investicije in gotov čas za iz-
vedbo. Ko bi prometni minister za vsa ta dejstva,
katera smo tukaj navedli, vedel, ali ko bi mu saj
ravnateljstva to povedala, ne bi mogel izdati take
naredbe, ki se sama s seboj krega, ki se norčuje
iz onega, ki jo je izdal in ki bi samo kompromitira-
la premije.

Nadaljevanje poročila o kongresu

Zadnjič smo že objavili resolucije, sprejete na
našem kongresu, danes naj nadaljujemo. Pozdravni
govori sodrugov iz inozemstva: Prvi se priklasi sodr.
Tomšik iz Dunaja, ki izvaja sledeče: Uspeh našega
kongresa pomeni sočasno tudi uspeh gibanja delav-
skega razreda toliko v vaši državi, kakor izven nje.
Položaj delavcev ene države je mnogokrat odvisen
od položaja delavcev drugih držav. Ako se kapitali-
zem podpira mednarodno, je toliko bolj potrebno
to za delavce, ki so brez mednarodnih zvez obsojeni
v pogin. Posebno pozornost je treba posvetiti med-
narodnim zvezam transportnih delavcev, ki brez teh
vezi ne bi bili nikak faktor, medtem, ako so razredno
zavedni, socialistično vzgojeni ter internacionalno
dobro organizirani, postanejo odločujoč faktor.

Mednarodne vezi so posebno danes zelo važne,
ko se ve, da vse kapitalistične države gredo za tem,
da potom fašistovskih band in podkupljencev utrdijo
svoj prestiž nad delavskim razredom in se priprav-
ljajo na to, da v bližnjem času zapalijo ponovni bojni
požar.

Reakcija, ki vzdiguje glavo v vseh državah, išče
za svoj obstanek najrazličnejše razloge, ima pa edi-
ni cilj ta, da oropa delavski razred vseh dobrin in
poveča dobičke kapitalistov. Delavski razred je v
svojih pozicijah zelo potisnjen nazaj, toda to potis-
kanje se ne sme dalje dopuščati. V vseh državah se
opaža streznenje od iluzij, razumeva se položaj in
prihaja se ponovno k razrednim organizacijam. Iz
defenzive prehajajo delavci zopet v ofenzivo. Z ja-
čenjem svojih razrednih organizacij in mednarodnih
zvez, postajajo delavci zopet faktor, s katerim mora
buržuazija v državi in izven nje resno računati.

Zahvaliti se je takšnemu razpoloženju delav-
skega razreda, ako je reakcija onemogočena v Nem-
čiji, Avstriji in še v mnogih drugih državah. Zbog
jačenja delavskega razreda se premaguje reakcijo v
Madžarski, Italiji in drugod.

K tem borbam so ravno transportni delavci naj-
več doprinesli. Potrebno je, da tudi v bodoče osta-
nejo na čelu delavskega pokreta. V slučaju poskusov
z vojno, so oni, ki imajo nalogo, da jo preprečijo.
Ker je vojna nevarnost zelo velika in lahko slej ali
prej izbruhne, zato je tembolj potrebno širiti med
delavci socialistično zavest in jačiti internacionalno
solidarnost.

Sodrug Tomšik pozdravlja kongres v imenu av-
strijskih železničarjev, ki so organizirani po 90 odst.
v svojem Savezu in ki naše gibanje zasledujejo z naj-
večjim zanimanjem. Odobravanje in vzkliki so sledili:

Naj živi Internacionala bojujočega se delavstva!
Sodrug Kalaš (Praga): Vaše prijateljsko pova-
bilo na ta kongres, je bilo od »Unije« železničarjev
Čehoslovaške republike sprejeto z največjo simpa-
tijo. O vaših razmerah smo bili mi do danes precej
slabo obveščeni. Mnogokrat se sliši pri nas, da vi ži-
vite dobro in da niste v ničemur prikrajšani. (Jugo-
slovanski kapitalisti, predvsem pa beograjska vlada
informirajo tako čehoslovsko javnost op. ur.) Razgo-
varjajoč se tukaj z vašimi sodrugi, smo se prepričali
ravno v nasprotnem. Prepričali smo se, da vi zelo
trpite, ker je vaš položaj mnogo slabši od našega v
Čehoslovaški. Prišli smo, da vam želimo srečno delo
na vašem kongresu in uspeha v boju za osvoboditev.
— Vaši uspehi so tudi naši uspehi in uspehi vsega
delavstva. V tem imenu naj žive hrabri sodrugi, že-
lezničarji Jugoslavije. Burno odobravanje je sledilo
temu pozdravu. Živeli češki sodrugi!

Višegonov (Bolgarija). Prišli smo na vaš kon-

gres, da v imenu bolgarskih razredno-zavednih že-
lezničarjev pozdravimo razredno-zavedne železni-
čarje Jugoslavije. Ta pozdrav je prisrčen in sociali-
stičen. Od začetka našega bivanja med vami se ču-
timo, kot doma, kot med svojimi rodnimi sodrugi. Ta
naša zavest je dokaz Vaše mednarodne zavednosti
ter prepričanja. Dokaz je vaše prave poti, ki vodi h
končnemu cilju — osvobojenju delavskega razreda
celega sveta. Ko bomo sodrugom v Bolgariji poročali
o naših doživljajih v vaši sredini, bodo posebno sreč-
ni. Naša želja je, da vezi med nami in vami ostanejo
neomajene in v znamenju najpopolnejše mednarodne
solidarnosti. Mi se nismo nikoli razšli. In četudi nas
je buržuazija za nekaj časa ločila, smo mi vendar šli
vzporedno in smo se znašli zopet v eni vrsti.

To je črta skupne borbe za zboljšanje našega po-
položaja in za končno osvoboditev. V tem pravcu že-
limo plodonosno in uspešno delo tega kongresa. (Dol-
gotrajno ploskanje).

S. Balonič zastopnik pomorščakov iz Bakra:
Naj mi bo dovoljeno pozdraviti kongres v imenu u-
prave pomorščakov v Bakru. O nas se zelo malo ve,
to pa vsled tega, ker smo po številu zelo neznatni.
Težko življenje železničarjev, tesno tolče tudi nas
brodarje. Niti mi kakor tudi ne vi, nismo primerno
plačani, za naše delo, marveč se nas pušča, da ali od
gladu poginemo ali se pa podamo na nepoštena po-
ta. Mi nočemo ne eno in ne drugo. Do življenja ima-
mo pravico kot vsi ostali, a za delo hočemo biti pri-
merno plačani. Naš delodajalec nam je dolžan pri-
merno življenje, toda on ne da ničesar prostovoljno,
marveč ga je treba v to prisiliti. Radi tega sem pri-
šel v vašo sredino in če bi bilo potrebno v tej borbi
medsebojnega sodelovanja, tedaj se bomo radi žrt-
vovali. Kongresu želim plodonosnih uspehov pri nje-
govem delu! (Živeli sodrugi pomorščaki).

Poročilo centralnega tajnika.

Sodrug Krekič: Bilanca saveznega dela v mi-
nulem letu ni takšna, kakor bi morala biti, in kakšno
bi si vsi želeli. Dela je bilo veliko, toda rezultati niso
zadovoljivi. Če se pa upošteva moči, s katerimi smo
razpolagali, ni treba, da pri nadaljevanju našega de-
la obupamo, marveč nasprotno se nam daje povod za
intenzivnejše delovanje. Mnogo požrtvovalnosti je
bilo potrebno pri povzdigu organizacije in obnav-
ljanju železničarskega pokreta. Zavedali smo se,
da dokler nimamo močno zgrajene organizacije, ne
moremo doseči zaželenih uspehov. Z dviganjem or-
ganizacije se je pa mnogo doseglo. Število članov Sa-
veza stalno narašča. Pred obznano je bila organiza-
cija močna, toda z navadno peresno potezo se je re-
akciji posrečilo, organizacijo uničiti. V organizaciji
je ostalo samo jedro. Položaj se vsled nepretrganega
vztrajnega dela stalno boljša; železničarji pre-
hajajo zopet v organizacijo. Reakcija med tem še
vedno vzdiguje glavo in preži na trenutek, da nas
ponovno zadavi. Da to davljenje ne uspe, je bilo nuj-
no vse sile posvetiti razredni izobrazbi novodošlih
članov, kar se je v največji meri zgodilo. Tekom mi-
nulega leta se je vršilo 123 shodov, katerih se je ude-
ležilo okroglo 27.000 oseb. Tudi denarne žrtve v tem
pravcu so bile velike. Poleg naših organov, ki so red-
no izhajali, smo gledali na to, da vsako važnejšo reč
objavimo potom letakov. Za tisk in agitacijo je bilo
čez pol milijona kron izdanih, kar je najboljši dokaz,
da smo od zadnjega kongresa mnogo napredovali,
ker kot slaba organizacija, ne bi bili v položaju to
storiti. Od lanskega leta smo več kot podvojili naše
vrste. To pa imamo samo naši stalni aktivnosti v
vseh akcijah zahvaliti. Naše ojačenje je tembolj zna-
čilno, če pomislimo, da so nas destruktivni (razdi-
ralni) elementi tekom minulega leta stalno napa-
dali. Mi smo prišli tako daleč, da smo najmočnejša
železničarska organizacija v Jugoslaviji. To je dokaz
da je naša pot prava in naše delo pravilno. Poleg
dela za jačenje organizacije in izobrazbe, se je mo-
ralo voditi tudi akcije za povišanje plače in za ova-
rovanje že pridobljenih pravic. Tozadevno smo imeli
tudi uspehe, ker vse kar se je storilo in doseglo so
posledice naših intervencij. Res, vse to je malo, ker
je draginja prehitevala vse veliko preje, kot se je kaj
dobilo — ampak če ne bi bilo našega dela, bi ne
bili dobili nič.

Za obvarovanje naših pravic se je izvršilo čez
100 intervencij. V nekaterih je bil uspeh popolen, v
nekaterih pa delen, a precejšen del še čaka na re-
šitev. Podstavke so bile vložene v 150 slučajih in
v okoli 500 izvodih.

Da se povspeši rešitev vseh akcij organizacije,
je potrebno, da se ona ojači. Sodrug Krekič nadalje
čita bilanco za leto 1922-23 ki se glasi:

Obračun za čas od 1. maja 1922 do 30. aprila 1923.

Aktiva: gotovina v blagajni Din 3.133.72. Račun vložkov Din 11.474.94. Vrednostni papirji Din 150 tisoč 337. — Knjižnica Din 6.875.86. Inventar Din 35.100.25. Dolžniki Din 171.467.33. Skupaj Din 378 tisoč 389.10 Pasiva: Prenos imovine od 30. aprila 1922. Din 221.748.78; Imovina podružnic Din 15.671.09; Sklad za železničarski Dom Din 10.350.22; Sklad sekcije strojevodij 12.582.—; Borbeni sklad Din 203.50. Sklad sekcije nadziralcev brzojava in semaforcev. Din 400.—; Upniki Din 103.473.76; Skupaj Din 374.428.35. Saldo kot posl. prebitok: Din 3.960.75.

Prometni račun: račun zgube in dobička). Prejemki: Vpisnina v letu 1922 Din 4871.—; Vpisnina v letu 1922 Din 4871; Vpisnina v letu 1923. Din 2425.—; Pristojbina za članske knjižice; Din 5210.—; Članarina I. razred Din 38.630.—; Članarina II. razreda Din 32.907.50; Članarina III. razreda Din 358.—; Za razno 6.889.44; Skupaj Din 228.116.94; Izdatki: Upravni troški; Din 89.346.02. Tangenta Din 19.871.30; Za organizacijo in agitacijo Din 45.927.46; Za tisk Din 61.848.38. Za pravosodstvo Din 773.03. Podpore Din 6390.—; Skupno Din 224.156.19. Saldo kot prebitok: Din 3.960.75.

Iz bilance je razvidno, da so bili izdatki največji za povzdigo organizacije ter izobrazbe. Pripominja, da je uprava Saveza storila od svoje strani vse, kar je bilo v njeni moči. Prosi delegate, da to delo premotrijo ter izrečejo o istem svojo sodbo. Uprava med tem ne more, da ne bi grajala delovanje nekaterih podružnic, ki niso dovolj podpirale dela centrale. Za v bodoče je brezpogojno potrebno, da se delo podružnic bolj oživi, ker so dolžnosti podružnic iste, kot centrale.

Poročilo sodruga Krekiča so udeleženci kongresa vzeli z odobravanjem na znanje.

Korenc: V imenu nadzorstva uprave izjavljam, da je nadzorstveni odbor pregledal denarno poslovanje Saveza kot tudi predležečih in našel vse v redu.

Sodrugi Veltin odvarja debato o poročilu in vpraša, kdo želi besede. Ker se nihče ne oglasi se da na glasovanje poročilo in obračun, kar kongres soglasno odobri.

S tem je predpoldanska seja zaključena ob 1 uri popoldne ter določena za nadaljevanje ob 3. uri.

Nadaljevanje kongresnega poročila sledi.

Dnevne vesti in dopisi.

Sloga jači, nesloga tlačí. To vedo vsi pravoverni komunci ali neodvisnjaki, to ve seveda tudi sam papež vseh pikičev v Sloveniji, Marcel Žorga, ki pridiguje policiji nepomirljivo borbo. Marcel hujska policijo in javne nameščence na Savez. Sodrugi Bahun je rekel na mariborskem shodu, da se morajo železničarji, brez razlike kategorij in političnega prepričanja zediniti ne samo tako umetno, mrveč trdno v eno edino organizacijo, ker imamo tudi enega delodajalca in nič več. V prvi vrsti se moramo mi železničarji zediniti sami in kot enota nastopiti. Taka enota se lahko potem družimo z drugimi nam sorodnimi organizacijami. Vendar pa se moremo vedno in povsod edino na lastno moč in moč močne organizacije zanašati. Toda Žorga ravno tega noče. On je sedaj, v času, ko se snujejo akcijski odbori, osnoval več železničarskih organizacij. To je: on razbija enotnost železničarjev namesto, da bi jih združeval. V Ljubljani se je Žorga zavzel za policijo, češ policaji so tudi naši bratje in so tudi zboljšanja potrebni. Oni so tudi ljudje itd. Da, to se vjema, samo, da Žorga ne pove, da hoče s te mdve muhi na en mah ubiti. On se hoče policiji laskati in hoče obenem našo organizacijo očrniti. Če je sodrugi Bahun rekel, naj se železničarji ne zanašajo preveč na javne nameščence, ampak v prvi vrsti na samega sebe, tedaj je imel za to zelo tehtne razloge. Omenil je že na shodu, ako so na primer profesorji, ki so toliko prahu dvignili žalostno in sramotno kapitulirali. Samo lahen opomin g. ministra je zadostoval, pa so se spomnili, da so verni otroci svoje radikalne stranke iz katere je izšel minister sam, pa so klonili svoj tilnik. Naknadno, ko to pišemo, smo zvedeli — če je to res — da so se isti gospodje profesorji prodali in sicer po 1200 dinarjev! Če odgovarja to dejstvu, tedaj ne rabimo več. Kako pa je s policijo? Pred shodom v Mariboru je policijski organ poiskal sklicatelja ter mu položil sledeče na srce: »Mi (policija) smo dobili od višje oblasti zelo stroga navodila, zato vas opozarjam, da ne smete na shodu napadati niti režima niti vodilnih oseb tega režima, sicer bi moral takoj shod razpustiti. Naš sodrugi se ni malo začudil in rekel

nato: »Tako...! To pa vendar ni mogoče, kako pa naj sploh govorimo in kaj naj pripovedujemo, ne da bi omenili in žigosali one faktorje, ki nosijo odgovornost za naš bedni položaj? Sicer pa je to nekaj povsem novega. Mi samo vemo, da v demokratični parlamentarno konstitucionalni vladi, kakor hoče biti Jugoslavija, je samo oseba vladarja izvzeta, ne moremo pa iti mimo Pašića in drugih ministrov, da bi jih ne kritizirali, saj se njihovo poslovanje tudi v parlamentu kritizira. In končno vi (policija) ste sami z nami v boju za povišanje plač! Da, da. Odgovori policijski organ. To je res, ampak veste služba je služba! Tako torej. Služba je služba. Železničarji, poštarji, financarji, sodniki in državni pravdniki imajo tudi svojo službo. Policija naj pridno aretira, razpušča shode, pazi točno na vsako besedico, obenem pa vodi boj za zboljšanje svojega gmotnega položaja in vsi drugi naj tako store! Karl Marx je rekel: Z državnim uradnikom se skupno bojevati, se pravi mrtveca na hrbtu nositi. Mi vemo, da so tudi stražniki potrebni zvišanja plač, toda njih boj v danem slučaju, v tem, da bodo vršili — samo svojo dolžnost, če bodo železničarje aretirali. Kdor more reči, da ni tako, dobi groš!

Shod stavbene zadruge uslužbencev Južne železnice, se je vršil v soboto dne 9. junija 1923 pri zadružni hiši Betnavska cesta 18 v Mariboru. Dali je naš članek v zadnji številki Železničarja sprovciral ta shod ali pa ga je gospod Grill slučajno sklical ne vemo. Ko smo očitali gospodu predsedniku te zadruge, če ne smatra za potrebno člane skupaj sklicati ter jim poročati o stanju zadruge, je g. rekel, da on kot inozemec (Ausländer) ne more pri nas shode sklicevati. Sedaj ga je pa vendar sklical in noben las se mu ni skrivil! O njegovem poročilu ne bomo danes govorili, ker nam primanjkuje prostora, pač pa se bo z njim pečala konferenca, ki jo za 24. junija sklicujemo v Maribor. Prepričani smo, da bo člane zanimalo, kakšno stališče zavzemajo zadrugarji v Avstriji nasproti nam.

Konferenca članov stavbene zadruge uslužbencev Južne železnice (Baugenossenschaft der Südbahnbediensteten) se vrši za one člane, ki se nahajajo v Jugoslaviji, v nedeljo dne 24. junija 1923 ob 10. uri predpoldne v prostorih gostilne »Puntigam« Mlinska ulica šte. 23 v Mariboru. Dnevni red te konference bo: Vprašanje likvidacij zadruge med onim delom članstva ter premoženja v Avstriji in onim v Jugoslaviji. Volitev pripravljalnega odbora ter poveritev pravnega zastopstva odvetniku, ki naj člane v tej zadevi zastopa. Vabimo vse člane, stare in nove, da se te konference polnoštevilno udeležijo. Tisti, ki stanuje izven Maribora, naj si zberozastopstvo, ako se ne bi mogli korporativno udeležiti. Sklicatelji.

Opomba: To vabilo naj velja za vse člane, ker se posebnih ne bo pošiljalo.

Uvedba kontrole bolnikov na Južni železnici. Glasom službenega lista število 192 od 9. junija 1923 uvaja Južna železnica bolniško kontrolo bolnikov. Taki kontrolorji bodo štirje in sicer za okoliš Ljubljana, Maribor, Celje in Zagreb. Okrožnice, ki utemeljuje zelo na široko to potrebo in objavlja pravilnik ter navodila za tiste osebe, ki bodo to službo prevzele in ki bi naj bile v prvi vrsti aktivni železničarji, ne bomo v celoti objavljali, ker bo glasom iste itak vsak uslužbenec dobil po en izvod. Uprava seveda utemeljuje svoj korak s tem, da železničarji v velikih meri »švindlajo« s tem, da so bolani, pa jim nič ni, samo, da se odtégujejo službi in še ogoljufajo bolniško blagajno. Nekaj bo morda res. Toda uprava si zatiska oči ter ušesa pred dejstvom, da so danes že zdravi bolni, ker so oslabei, ker so izstradani do kosti, ker njihovi dohodki dosegaajo komaj eno tretino onega, kar je za golo življenje — ne luksuz — nujno potrebno. Naj bi gospe Južna železnica, namreč v Jugoslaviji se malo okoli ogledala, in če še ima kaj čuta, tedaj jo bo gotovo sram, ko bi videla, kako danes privatniki v nasprotju železničarjev plačujejo svoje ljudi. O pavšalnem sumničenju lahko govorijo kak zakrknjen birokrat ala »šarfmacher« Geiger. Najprej, gospoda, človeško življenje uslužbenecem, potem pa le pridite z ostrimi odredbami, toda vedite, da prazna vreča nikoli ne stoji. Ali vas ni sram takšnih plač, kot so jih deležni skladiščni in prodajni delavci, zlasti slednji s svojimi 450 dinarji mesečno? Če se to na zelenem drevesu godi, kaj je šele s suhim. Če onemoglega delavca zaloti bolezen, kje naj vzame sredstva, da bi prišel zopet do ljubelega zdravja? Saj je dijeta prvo zdravilo in če bolnik nima zadostne in dobre hrane, kaj mu bodo vse tiste

trave pomagale, ki jih po zadnjih navodilih smejo zdravniki še zapisati. Torej malo manj filozofiranja in nekaj več socialne uvidevnosti, gospoda pri Južni!

Akcijski odbori. Več let že vodijo razne organizacije deljeno borbo za povišanje plač ter za izvedbo službene pragmatike, železničarji, poštarji in javni nameščenci. Vsi ti se nahajajo v enako neznosnem položaju in njihove zahteve so bile vedno iste. Toda uspehi so bili slabi ali sploh ničevi, ker je vsaka skupina nastopala sama za se. Sedaj je tudi temu konec; vse razdeljene organizacije so se sporazumele, da skupno nastopajo za tiste zahteve, ki so vsem skupne in se namesto prejšnjih razdeljenih, sedaj vodi ena enotna akcija. V tej akciji sodelujejo vse organizacije, v katerih so organizirani železničarji, poštarji in javni nameščenci. V vseh pokrajinskih centrih so postavljeni pokrajinski akcijski odbori (KAO). V Beogradu je iz vrst predstavnikov glavnih organizacij in zastopnikov pokrajinskih akcijskih odborov osnovan centralni akcijski odbor (CAO). V Zagrebu so zastopane sledeče organizacije: 1. Savez železničara Jugoslavije, 2. Udruženje železniških činovnika, 3. Udruženje nacionalnih železničara. 4. Zveza jugosl. železnič., 5. Savez javnih nameščencev. 6. Udruženje poštarjev. Predsednik je sodrugi Bogdan Krekić, tajnik našega Saveza. Sklep je, da se povsod osnujejo akcijski odbori (KAO) v katerih naj sodelujejo zastopniki podružnic vseh organizacij, ki sodelujejo v pokrajinskih akcijskih odborih. Centrala Saveza pozivlje vse svoje podružnice v celi državi, da povsod, kjer še niso ustanovljeni KAO delajo nato, da se taki čimprej ustanove. Od uspešne spopolnitve mreže akcijskih odborov v celi državi in iskrenega sodelovanja vseh železničarjev, poštarjev in javnih nameščencev, je odvisen uspeh v podvzeti akciji. Naši sodrugi naj store vse, da ta akcija čim bolj in čim hitreje uspe. **Podružnicam in članom! Z ustanavljanjem pokrajinskih in krajevnih akcijskih odborov ni nehala dolžnost vseh naših sodrugov, da jačijo našo organizacijo. Nasprotno. Ogromna masa železničarjev stoji izven vsake organizacije ter odnošajev vseh krajevnih in pokrajinskih akcijskih odborov, kot celokupne naše akcije. Te mase se morajo pridobiti z vašo agitacijo in privedi v Savez. Vsi železničarji morajo biti organizirani, ker nikdo ne sme kot parasit čakati, da mu nekdo drugi izvaja to, kar mu je potrebno. Na agitacijo med neorganizirane! Organizirajte nove mase! Moč rodi uspeh!**

RESOLUCIJA

sprejeta na zborovanju kurjačev vseh kategorij kurilnice južne železnice dne 24. aprila t. l.

Zborovalci so prisiljeni odklanjati zahteve p. n. ravnateljstva, katero zahteva snaženje lokomotiv po dovršeni službi na progi, ter si dovoljuje to dejstvo s sledečim utemeljiti:

Po preobratu se je prenehala vporaba izvrstnega predvojnega premoga, kojega poraba je bila le polovični kvantum današnje porabe in je zato danes tudi polovico več napora pri delu, ki ga mora kurjač izvrševati. V prejšnjih časih se je porabilo od 6 do 7 ton, danes pa 16—24 ton premoga. V predvojnih časih so imeli vlaki teže od 500—600 ton, danes pa komaj do 1000 ton, vožnja je trajala od 6—7 ur, danes 12—14 ur, poleg tega mora kurjač pred odhodom vlaka 2 uri poprej službo nastopiti in po vrnitvi iz proge v kurilnico bi moral najmanj 2 uri še lokomotivo snažiti. Predno pride lokomotiva v kurilnico na kanal, potrebuje najmanj 2 uri, da se prične s snaženjem. Služba kurjača bi potem trajala 16—18 ur dnevno. Ker pa je današnji položaj železničarjev obžalovanja vreden, torej tako slab, da s svojimi plačami pod nobenim pogojem ne morejo izhajati, posebno še kurjači, ki imajo najnapornejšo službo, zahteva p. n. ravnateljstvo, ki sigurno pozna naporno službo kurjačev, ter vključ v neznosnemu gospodarskemu položaju, še podaljšanje delovnega časa, ki ga kurjači v sedanjem obupnem stanju niso v stanu prenesti. Iz teh navedenih razlogov je razvidno, da se kurjači ne branijo te predvidevane službe opravljati, samo zaradi onemoglosti njihovih fizičnih moči, ki je posledica njih neznosnega gospodarskega položaja, ki vlada pri tej kategoriji. Obleka in čevlji stanejo danes veliko svoto, katere pa kurjači nimajo na razpolago, da bi si iste nabavili. Oni so popolnoma obupani, ker bodo v doglednem času brez vsake obleke in zahtevano snaženje strojev bi obrabilo še več obleke.

Maribor, dne 24. aprila 1923.

Prizadeto osebje.

Izdajatelj: Savez železničara Jugoslavije. — Odgovorni urednik: Smasek Franc. — Tisk Ljudske tiskarne d. d. v Mariboru.