

Izhaja vsakega 1. in 15. v mescu. — Naročnina znaša celoletno 25 Din, polletno 12 Din 50 para, četrtletno 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 ----- poštine proste. -----

St. 17.

Maribor, dne 1. septembra 1923.

Leto XV.

Južna železnica v državni upravi.

Vlada je prevzela ob polnoči od 31. avgusta na 1. septembra 1923 v svojo upravo vse jugoslovanske proge Južne železnice. Prometni minister dr. Velizar Janković naznanja ta korak z daljšim proglasom, ki je bil plakatiran v soboto, 1. septembra in ki se glasi:

RAZGLAS

vsemu osebju ljubljanskega obratnega ravnateljstva južne železnice.

Objavljam vsemu osebju ljubljanskega obratnega ravnateljstva južne železnice, da so na osnovi sklepov ministrskega sveta od 3. in 22. avgusta t. l., str. pov. štev. 3, prevzete od polnoči med 31. avgustom in 1. septembrom t. l. pod državno upravo vse proge južne železnice, kakor tudi one privatne in lokalne železnice, katere je dosedaj pogodbeno eksploatiralo društvo južne železnice po svojem ljubljanskem obratnem ravnateljstvu na teritoriju Kraljevine SHS.

Prevzemanje teh železnic v državno upravo se vrši po pravu in duhu sporazuma, zaključenega dne 29. marca t. l. v Rimu med zainteresiranimi državami in predstavniki družbe južne železnice. Naša država je omenjeni sporazum že ratificirala in prevzame sedaj, nekoliko poprej, eksploatacijo južne železnice. Omenjam, da je Italija svoj del južne železnice prevzela v državne roke že mnogo prej — pred rimskim sporazumom, že takoj po izidu svetovne vojne leta 1918. S tem prevzemanjem južne železnice na našem teritoriju v državne roke se bo omogočila in pospešila odprava vojne obveze (militarizacija) osebja, ki je stakalo. O tem bo vlada izdala naredbo pristojnim oblastim že v nekaj dneh.

Na osnovi omenjenih sklepov ministrskega sveta se bo obdržalo tudi nadalje na svojih dosedanjih mestih vse osebje (kateremu se prištevajo tudi profesionalni in ostali železniški delavci), ki se na dan prevzemanja teh železnic nahaja v službi (bodisi v obratnem ravnateljstvu v Ljubljani, bodisi na progah po postajah, sekcijah, kurilnicah, delavnicah in ostalih ustanovah prevzetih železnic, bodisi na dopustu ali v bolniškem stanju), ako bo lojalno in vestno vršilo svoje dolžnosti.

Osebje bo obdržalo vse pravice in prejemke, katere je uživalo pod upravo družbe južne železnice, toda ker od danes postane državno osebje, zadobi s tem tudi vse nove pravice in vse nove prejemke in materialne koristi, katere nudi novi zakon o državnem prometnem osebju. Novi zakon v državnem prometnem osebju je minulega mesca že prešel sekcijo zakonodajnega odbora in čaka samo na definitivni votum v narodni skupščini po kratkem postopku. Z njimi bodo vsi novi — povečani prejemki zagarantirani železniškemu osebju že od 1. oktobra t. l. kakor tudi vsem drugim državnim uslužbencem.

Od trenutka prevzemanja preneha vsaka nadaljna funkcija dosedanjega ljubljanskega obratnega ravnateljstva južne železnice. Vse njegove funkcije kakor tudi vsi ostali posli, ki se tičejo železniške eksploatacije ali so z njo v zvezi, preidejo s celokupnim osebjem, voznim parkom, najdeno gotovino, materialom in inventarjem pod »Državno upravo južne železnice«, ki bo imela svoj sedež v Ljubljani v istem poslopiju, v katerem je bilo dosedaj obratno ravnateljstvo. Na čelo Državne uprave je postavljen dosedanji pomočnik generalnega direktorja ministrstva za promet Evžen Deroko, z značajem generalnega državnega direktorja južne železnice. Pod njegovo upravo spada do danes vse zaposleno osebje dosedanjega ljubljanskega ravnateljstva in sprejema naredbe edinole od njega, oziroma od nove državne uprave potom svojih predstojnikov in se mora po njih ravhati. Vsa službena mesta, po katerih se je vršila dosedaj eksploatacija in ostala služba teh železnic, ostane tudi dalje; a služba, kakor tudi vsi podvzeti posli po postajah, v delavnicah in na progah morajo se nadaljevati po veljavnih pravilnikih, predpisih, pogojih in navodilih, katere so pod družbeno upravo izdana, dokler se ne zamenjajo z drugimi. Vse se torej mora vršiti tako, kakor da ne bi bilo nikake izpremembe.

V pričakovanju, da bo vse osebje na prevzetih železnicah pod državno upravo z udanostjo in samozatajevanjem, z svojo energijo, voljo in strokovnim znanjem delovalo na to, da se na teh železnicah zjamči popoln, pravilen in varen lokalni in mednarodni promet, da se vzdržuje vzoren red, da se čuva tako privatna, kakor tudi državna zaupana jim imovina, da se bo skrbelo za ugodno in varno potovanje potnikov, za racionalno uporabo voznega parka in za vsak koristen posel, in da bo železniško osebje tako, s svojo primerno službo opravičilo zaupanje, ki se mu izkazuje, izjavljam: da bom zelo

srečen, da vse uslužbenke nagradim in vnapredim po njihovem delu in zaslugi.

Bilo bi medtem zelo neprijetno, če bi se pri katerem organu v svojem pričakovanju prevaril ter bil prisiljen, da take nelojalne, nevestne in neposlušne uslužbenke kaznujem ali za večje prestopke izročim disciplinarnim in rednim sodiščem ali celo tudi odstranim iz železniške službe. Kajti, naj bo vsem in vsakemu znano: da naša država, v svojem velikem interesu in zavoljo ugleda v tu- in inozemstvu, mora brezpogojno imeti popolnoma pravičen in varen železniški promet! Zato izjavljam, da me ne bo moglo nič ovirati, da proti vsakemu, ki skuša ta državni interes oškodovati, v danem slučaju uporabim vsa zakonita sredstva, da se normalni promet ne samo stalno vzdrži, temveč čimbolj izboljša na splošno korist celega našega naroda.

Velik je pomen današnjega dne, neizmerne so koristi za bodočnost železniških uslužbencev in njihovih obiteljev na prevzetih progah. Vse osebje teh prog, in posebno Slovenci, ki predstavljajo največji del tega kadra, izkušenega, strokovnega in uporabnega osebja, naj se čuti srečno in zadovoljno, da je v svoji domovini, v svoji svobodni kraljevini doživelo, da vidi, da te privatne, doslej tuje železnice postanejo nacionalne, postanejo državne. S tem, da služijo na njih, bodo oni najbolje služili sebi, svojemu kralju, svoji domovini, celi državi. Prepričan sem, da boste Vi vsi železničarji pravilno pojmi in razumeli veliki pomen prevzetja prog iz tuje uprave v našo državno in da boste vsi iz svoje udane volje stremeli za tem, da Vam zaupane posle, dolžnosti in službo vršite lojalno, vestno in točno po predpisih! In ni je plemenitejše naloge nego je ta, da se pod državno upravo, v svoji domovini z vestnim izvrševanjem svojih državljanjskih in službenih dolžnosti pripomore napredovanju našega gospodarstva, trgovine, obrti in industrije, pa tudi splošnega narodnega blagostanja! Od tega predloga mora železniško osebje samo za sebe in svoje pričakovati boljših dni in svojega zagotovljenega materialnega obstanka.

B e o g r a d, 31. avgusta 1923.

Minister za promet: **Dr. V. Janković.**

Podržavljenje južne železnice.

Na drugem mestu prinašamo proklamacijo ministra za promet, s katero javlja javnosti in celokupnemu osebju južne železnice, da se je izvršilo podržavljenje te železnice, ki je bila največje privatno podjetje v celi bivši avstro-ogrski monarhiji. Podržavljenje se je že delj časa napovedovalo; še v Avstriji se je čulo o podržavljenju in vendar je ta akt prišel nekako iznenada. Reklo se, da preide južna železnica s prvim oktobrom v državno upravo, toda

K izprtju v mariborski železniški delavnici.

V mariborski delavnici so delavci 28. avgusta ustavili delo. Neposreden povod temu je bilo to, da je uprava dovolila — že delj časa — čezurno delo. Tega »blagoslova« je bilo deležno okoli 150 delavcev od 1400, kar je vzbudilo pri ostalih ogorčenje, zlasti pri onih, ki zaslužijo mesečno 2000—4000 kron. Pred vsem pa to, da uprava predlaga na merodajna mesta plačilne listke z največjim zaslužkom, to je tistih, ki čezurno delajo. S takšnim postopanjem hoče uprava dokazati, koliko delavci zaslužijo, vsled česar bi bile zahteve za povišanje plač neupravičene. Če zasluži 150 delavcev po 8000 in več kron mesečno, tedaj vendar s tem ostalim 90 odstotkom delavstva, ki zasluži celo pod 300 kron, ni nič pomagane. Čezurno delo se plačuje dvojno, to je 100 odstotkov več. Če tedaj tak delavec dela dnevno od 5.—17. ure, v soboto popoldan in v nedeljo, tedaj znese to več kot enkrat toliko, kolikor zasluži v normalnem 8-urnem delovnem času.

Poleg vsega tega pa še opravlja službo požarne brambelje, ki traja od 18. ure zvečer do 6. ure zjutraj, od katere pa ima tudi plačo. Če je tak moč sposoben za dobro delo, ki je kar dan in noč v službi, to naj javnost sodi. Vestni, da se res predlagajo listki z največjimi zaslužki, so lahko razumljive, saj to potrjujejo vsi dosedanji zaupniki, kajti če so zaupniki posredovali za kakšno regulacijo plač, so jim gg. načelniki takoj postregli z listi večjih številok s pripombo: pogledjte te ljudi, ki delajo, ti tudi zaslužijo, če hočete vi zaslužiti, morate tudi »fest« delati! Da se gospoda še dandanes poslužuje tega umazanega sredstva, da kaže delavcem možnost večjega zaslužka — če bo seveda noč in dan delalo — je to skrajno nemoralno. Ampak kapitalist pa njegov njegov hlapec ne poznata morale. Moderni delavski razred se ni pol stoletja za 8-urni delavnik bojeval,

javnost z železničarji vred obrača, minister Janković pa obrne! In da ne bo imel nikdo prav, je on ukrenil, da se podržavljenje izvrši čez noč in sicer od 31. avgusta na 1. septembra. Italijani so bili še bolj fini kot naš Velizar, oni so brez vsakršnih pogajanj vse deležne železnice v okupiranem ozemlju v noči od 3. na 4. decembra 1918 podržavili. Sicer je vse eno. — Mi smo v eni naših številok povdarjali, da bi pravzaprav, kot socialisti morali stremiti za tem, da se vse podržavi in v prvi vrsti železnice, ki so za socializacijo najbolj godne. Saj je itak največji del železnic skoraj vseh v državah podržavljen. In vendar, če bi danes dali toliko javnosti v Slo veniji, kolikor osebju te železnice na prosto, da glasuje o podržavljenju, tedaj ne dvomimo, da bi tako glasovanje izpadlo proti podržavljenju. Nekdo bi lahko rekel: saj se železničarjem vendar, zlasti zadnje čase ni pod upravo južne železnice, bodve kako dobro godilo, zakaj bi naj tedaj jokali za njo? Da, to je res! Ampak če ima človek izbirati, tedaj se raje odloči za manjše zlo!

Pod temi razmerami, kakršne so danes v državi, se nimajo povoda južni železničarji veseliti, da postanejo državni. Gospod minister ima jako sladke besede v svojem apelu na osebje. On pravi: »Vse osebje na teh progah in posebno Slovenci, ki predstavljajo največji del tega kadra, izkušenega, strokovnega in uporabnega osebja, naj se čuti srečno in zadovoljno, da se v svoji domovini, v svoji svobodni kraljevini doživelo, da vidi, da te privatne, doslej tuje železnice postanejo nacionalne, postanejo državne. — Prepričan sem da boste Vi vsi železničarji pravilno pojmi in razumeli veliki pomen prevzetja prog iz tuje uprave v našo državno in da boste vsi iz svoje udane volje stremili za tem, da Vam zaupane posle, dolžnosti in službo vršite lojalno, vestno in točno po predpisih.« In tako dalje.

Toda o ironiji! V duhu se vidijo južni železničarji vkljeni in na steber privezani, ko jim gospod Velizar Janković, v roki kozarec šampanjca — drži navdušen govor ter jim pripoveduje: o, vi južni železničarji, čutite se vendar srečne, jaz sem srečen, zakaj ne bi bili tudi Vi?! Ali naj tukaj zopet ponavljamo, kar smo stokrat tekom zadnjih treh let naglašali? Ne! Gospod minister ve, da je to vse ironija in da so to vse prazne fraze, toliko časa, dokler lačni in nagji ter bosji železničarji ne bodo siti, oblečeni in obuti in sicer vsi, ne samo nekaj! Najprej naj gospod minister da, kar železničarjem gre in sicer toliko kruha, kolikor ga imajo železničarji v premagani ter gospodarsko porušeni Avstriji, da nas ne bod ti zadnji pomilovali mi pa jih zavidali, tedaj bomo imeli gospod Janković, smisla za Vaše lepe besede, prej pa ne! Saj to je ravno največja bol, ko vemo, da smo v pravi domovini, pa smo vendar veliki sužnji.

Naj bi čim prej ministrovim lepim besedam sledila tudi primerna dejanja!

da bo sedaj 16 ur delal, da bo rešil sebe in svojo družino pogina.

Razumljivo je, če 1500 delavcev mora živeti z normalnimi prejemki, med tem ko se 100—150 ostalih skuša na nenormalen način rešiti, da to pri ostalih vzbuja nemirno kri, vname se boj. In tako je bilo tukaj!

Večina je sklenila, da mora ona peščica ostaviti čezurno delo. Vsi so se temu pozivu odzvali, samo boljši mizarji ne. Upoštevajoč mizerni položaj, je sicer razumljivo, toda nikakor dopustno, da bi ravno ti mizarji delali izjemo. Kljub vsem opominom se niso hoteli odzvati zahtevi: proč s čezurnim delom, na kar je bilo delavstvo prisiljeno si ogledati dotične ljudi.

Strah pred tisočglavo množico jih je vendar prisilil, da so zapustili svoje prostore. Seveda se je vse to odigralo po 5. uri popoldne, to je po dokončanem normalnem delu. Med dotičnimi figurami, ki so se tako krévito držali čezurnega dela, so bili ravno tisti, ki so se — dokler ni bilo priložnosti za nje — najbolj branili in vedno letali okoli zaupnikov, češ: zakaj toliko delati, saj nam tako nič ne plačajo, dajmo malo »bremzat«!

Predvsem se je odlikoval neki preddelavec, ki je vzel dva dleta ter se hotel braniti. Seveda mu ni bilo treba, ker mu noben ni nič hotel. Na vse to so zapustili delavnico med zvižganjem in pfuj-klici: pfuj izdajalci! Kajpada, da je bilo vodstvo delavnice takoj na delu, to je da popiše tiste, ki se jih naj osumi, da so druge ven metali. Med vsemi kapacitetami se je najbolj odlikoval neki gospod preddelavec Gasper. Dal je brzo popisati znamke, kateri jih ni takoj po 5. uri oddal.

Tako so se gospodje odločili v pondeljek, 27. avgusta proti večeru, da naredijo zapisnike, da po-

kažejo lačnim bič, kar pomeni: delaj in molči. Seveda si delavci niso dopustili kaj takega dopasti. Dne 28. avgusta ob 9. uri so se podali delavci v kovačnico, da pokažejo solidarnost.

Izjavili so, če hoče vodstvo, naj jih vzame na zapisnik vseh 1400. Toda tega ni storilo, pač pa išče kolovodje. To je krivce, a pozablja pa, da je ravnateljstvo z vodstvom delavnice tisti kolovodja, ki daje v tem času okrožnice ven, namesto da bi nasitilo lačne želodce. Omenii moramo še g. Gasparja, da je on jako lepo med tem časom nastopal. Dajal je razna povelja: »Die Leute haben hier nichts zu suchen,« to je v novi delavnici. Vrtar je moral skozi zaprta vrata ljudi izpraševati, kam in po kaj gredo. Mi mu svetujemo, naj raje opusti svoje štrebarsko postopanje, ker znalo bi se zgoditi, da ga delavstvo postavi ven, kakor že več drugih, med njimi tudi njegovega prednika Polaka.

Gasparja ki je bil Nachtigalov prijatelj poznamo še od štrajka leta 1920 ko so trgovski nastavljenici iz solidarnosti do železničarjev stopili v stavko. Takrat je ta slavni Gaspar vodil svojega sina v trgovino, da se mu ne bi kaj zgodilo, ko je krumiril. Takšne tiče si je dobro zapomniti. Enkrat vse prav pride.

Pozneje je prišlo do izprtja. (Sodruži naj citajo nemški članek.)

K temu naj pripomnimo, da je taktika kapitalistov ta, da skušajo delavstvo, če ne drugače, pa na umeten način razburjati, da se ga, če le mogoče, medsebojno shujška. Seveda, kadar je isto enkrat shujskano, tedaj išče kapitalist — kolovodje!

Povdarjamo, da delavstvo pri nas ni revolucionarno, nasprotno preskromno, ne zahteva nobene luksusa marveč najskromnejšega življenja. Delavstvo pa niti za to, pri največjem naporu ne zasluži med tem ko kapitalisti žro in zapravljajo ter na veliko ven mečejo, dobrote, ki jih delavci morajo zbirati liki čebela.

Naglašali smo že, da se danes vse dražje plačuje, samo delavska moč je skoraj zastoj. Delavec tudi pred vojno ni zaslužil za luksuz, vedno je imel premalo. Tudi tedaj ni imel za gledališče, za večje do-

puste, za daljša potovanja ter izlete ter mnoge druge reči, katere so si kapitalisti vedno v veliki meri privoščili. Ali dokler je bil zdrav, da je mogel delati, je vsaj eno imel, to je — kruha! Danes pa tudi tega nima. Plača od danes ne odgovarja predvojni plači, ista odgovarja eni tretjini predvojne plače. Ves mrtev material se mora plačevati najmanj po isti ceni v zlati relaciji, ali celo mnogo višje, kakor je bila pred 1. julijem 1914. To je v redu: samo ni v redu, če delavec terja to, kar je že imel!

Samo tepec razume, da prazna vreča ne stoji po koncu. Cela javnost se dandanes čudi, kako morejo železničarji sploh še pod takšnimi razmerami eksistirati. Samo železniška birokracija noče dejstvom pogledati v oči, ona si oči zakriva. Pet delavcev se je pred par dnevi ravno v delavnici zgrudilo od slabosti na tla. No in ali je to čuda! Upajmo, da pride dan plačila. Kdaj to pride, je seveda v rokah delavcev samih. Ne revolucionarnost, ki je pravzaprav ni, marveč prokleta skromnost je tem razmeram kriva.

Konstatacija tu zgoraj je dovolj, da se da gotovo število ljudi na ta način izrabljati, da dela od 7. do 17., potem od 17. do 19. in potem nadalje do jutra do 6. in potem zopet od 7. ure naprej, vsak dan in končno še v nedeljo, pa še ne zasluži toliko, kot je zaslužil v normalnem delovnem času pred vojno.

Delavci! Železničarji! Ali je to življenje? Saj niste vendar kitajski kuliji ali pa celo živina, saj imate pamet, dajte, mislite. Ne prodajajte sebe in svoje družine kakor se prodaja prostitutka. Ne dajte se od podjetnika provocirati, marveč računajte s svojo glavo.

Eno pa je, in to je glavno, organizacija. Nam se lahko stokrat krivica zgodi, radi tega se ne bomo nikomur smilili. Tudi ne pomaga nobeno tarnanje in javkanje niti zgražanje, marveč edino solidarnost in disciplina. Dokler se ne strnemo v eno enotno in zdravo organizacijo, v kakršni smo že bili pred vojno, toliko časa bodo morali, na žal, pametnejši z neumnimi terpeti, dasi bi bilo lahko odpomoči.

Samo v enotnosti je moč!

Delovanje akcijskega odbora.

Akcijski odbor južne železnice nam pošilja naslednje poročilo o svojem delovanju s prošnjo, da ga objavimo:

Kot prvo svojo dolžnost je smatral akcijski odbor juž. žel., da ukrene vse potrebno, da ne bi bilo osebje v slučaju podržavljenja v nobenem oziru oškodovano:

Obrnili smo se s spomenico na gospoda ravnatelja Bračiča, v kateri smo oba gospoda, ki sta se udeležila kasneje konference v Rimu, zaprosili, da naj se energično zavzame za vse svoje uslužbenice in delavce, da ne bodo v slučaju podržavljenja gmotno ali moralno oškodovani.

Prosili smo, da bi se upoštevale sledeče točke:

1. Zagaranje vseh pravic, katere personal že ima ali jih bo do trenutka podržavljenja uprave še zadobil, ne oziraje se ali izvirajo te pravice iz službenega reda, pragmatike, ali špecijskih pogodb.

2. Zagaranje vseh pravic, ki jih imajo aktivni in vpokojeni uslužbenci ali delavci in njih svojci do pokojninskih zavodov in provizijskega zavoda, nadalje smo zahtevali zajamčenje vseh pravic miloščinarjev in rentarjev.

3. Personal naj ostane na svojih službenih mestih in se ne sme premeščati izven območja dose-danjih prog južne železnice. Premestitve k drugim progam se smejo izvršiti le s pristankom prizadetih.

4. Nadalje smo zahtevali, da naj južna železnica povrne svojemu osebju še pred podržavljenjem vse pravice, ki jih je po preobratu izgubilo ali so mu bile prikrajšane.

Radi zadnje točke smo se obrnili na uslužbenstvo, da nam sporoči podatke, kje smo bili južni železničarji oškodovani na svojih pravicah.

Memorandum iste vsebine, izvzemši zadnjo točko smo poslali tudi vsem zastopnikom, ki so na konferenci zastopali državo SHS in smo povdarili med drugim zlasti slabe posledice premeščenja osebja.

Na konferenci glede podržavljenja juž. žel. v Rimu, ki se je zaključila 29. marca, je bil sprejet dvojen dogovor, v katerem so bile tudi določbe glede prevzema in pravice osebja. V glavnem so to sledeče točke:

Osebje, v kolikor ima državljanstvo SHS, se prevzame v državno službo, in sicer dobi v vsakem slučaju rang, plačo in napredovanje, ki so veljavne za osebje državne železnice

Tuji državljani, v kolikor jih države ne prevzemajo, se vpokoji po predpisih, ki so v veljavi, ko stopi rimski dogovor v veljavo.

Za osebje, ki bo prevzeto v državno službo, veljajo od prevzema dalje glede službenega razmerja činov, plače itd. vsi predpisi, ki so veljavni (ko stopi rimski dogovor v veljavo) za osebje državnih železnic. Enako veljajo za nje kar se tiče pokojnin in raznih priložkov, norme, ki so veljavne za državne železničarje.

Dalje so še določbe glede vpokojencev.

Ker bi ravno te točke značile v vsakem oziru poslabšanje stanja južnih železničarjev in izgubo marsikaterih pravic, je g. gen. ravnatelj dr. Fal z ozirom na spomenice osebja sporočil konferenci želje osebja s prošnjo, da naj državni zastopniki pri svojih vladah podvzamejo vse potrebno, da bodo te želje ugodene.

Dosegel je, da so prišle v zapisnik sledeče želje:

1. Brezpogojno varovanje vseh pravic, ki jih bo osebje imelo v trenutku, ko prevzame obrat država.

2. V slučaju prevzema obrata naj ima vsak uslužbenec pravico izstopiti iz aktivne službe, in naj bodo takim uslužbencem zajamčeni prejemki, ki jim bi pristojali, ako bi jim odpovedala družba službo (pokojnina).

3. Uslužbenci, ki imajo nad 20 let službe, naj imajo v slučaju izstopa iz aktivne službe povodom podržavljenja pravico do polnih aktivnih prejemkov eno leto, nakar naj se jim prizna pokojnina.

4. Za osebje južne železnice naj se v slučaju podržavljenja ustvari poseben status in naj ima to osebje pri zasledanju prostih juž. žel. mest pri enaki kvalifikaciji prednost. Osebje se ne sme premeščati izven območja juž. žel., razum ako v to privoli.

5. Starim vpokojencem juž. žel. naj se dovolijo ista izboljšanja kot starim vpokojencem drž. žel.

Odsek za presonalna in pokojninska vprašanja, ki je to izjavio g. gen. ravnatelj dr. Falla obravnaval, je izjavil k posameznim točkam, da jih bodo države blagohotno vzele v pretres, upoštevale se bodo konkretne želje in prošnje, v kolikor bodo združljive z državnimi normami. Sicer pa da ostane dogovor, kot je bil sklenjen v veljavi.

Med tem, ko se je vršila konferenca v Rimu, se je akcijski odbor obrnil na vse želez. organizacije s prošnjo, da ga pri delovanju podpirajo in zbiral gradivo, kje in koliko smo bili oškodovani na pravicah.

Formuliral je na to, ko je bilo vse gradivo zbrano, 40 zahtev in njih predložil g. obrat. ravnatelju Bračiču v rešitev.

Zahteve so sledeče:

1. Vsem članom pokojninskih zavodov, provizijskega zavoda, naj se čimprej izstavijo dekreti o sprejmu v navedene zavode, v kolikor niso bili izstavljeni po letu 1914.

2. Volitev odbora bolniške blagajne naj še čimprej razpišejo.

3. Vozovnim predglednikom naj se naknadno od 1. maja 1921 povrne posebna doklada, ki je bila brez povoda ukinjena.

4. Kraška doklada naj se izplačuje v znosu 10 odstotkov od dinarskih plač, enako tudi močvirna doklada. Diferenca od 1. maja 1921 naj se čimprej nakaže.

5. Vse pisarniškim uslužbencem, ki so se priglasili k strokovnim izpitom predpis 1. novembra 1922 naj se izplačajo povišane draginjske doklade od 1. januarja 1922.

6. Zopetna vpeljava nadzornega odbora za skladišče živil.

7. Zopetna uvedba personalne komisije.

8. Izplačilo dijet za ves čas nadomestovanja.

9. Pri juž. žel. naj se vpelje isti modus sprejemanja in napredovanja ženskih pravic, kot pri državni železnici.

10. Uvedba napredovanja, ki je bilo uveljavljeno 15. maja 1919 za osebje obratnega ravnateljstva Wien, tudi za naše osebje okrajšanje 5. in 3. letnih čakalnih dob, poduradnikov na 4 in 2 leta, skrajšanje 2 in pol letnih čakalnih dob slug na 2 le-

ti, opustitev pisarnikov (imenovanje v te, premikačev, sprevodnikov, poduradnikov pod gotovimi pogoji, uvrstitev strojnih mojstrov, poslovodij, progovnih mojstrov, centralno-kretničkih mojstrov, postajnih odpravnikov, pisarnikov, vlakovnih revizorjev III., ko dosežejo plačilno stopnjo 1600.— itd.).

11. Trošarine za nadomestovanje v Mariboru glav. kolodvor, koroški kolodvor in Tezna (od ene teh postaj v drugo) naj se izključujejo naknadno od ukinitve.

12. 50 odstotni dodatek k dnevnicam, ki je bil osebju, ki je bilo na substituciji v Virovitici, odtegnjeno, naj se povrne.

13. Sistiranje odredb služb. lista 46 št. 587 glede zvišanja izmere denarnih glob in vpeljava starih prepisov.

14. Nastanitev vseh delavcev pri strojni gradbeni in prometni službi, ki vrše vsaj dve leti službo na sistemiziranih mestih.

15. Za pisarniško osebje naj veljajo glede sprejema in napredovanja isti predpisi kot pri državni železnici.

16. Imenovanje dotičnih postajnih paznikov, ki so položili vse izpite za postajne odpravnike, postajnim odpravnikom.

17. Uvrstitev postajnih odpravnikov v status III. pod gotovimi pogoji.

18. Zvišanje pisarniškega pavšala draginjskim razmeram primerno.

19. Zvišanje nočnih doklad, draginjskim razmeram primerno.

20. Podelitev službene obleke v naturi, ali pa izplačilo v denarju, ki odgovarja sedanjim valutnim razmeram. To velja tudi za ostalo obleko. Zvišanje uniformskega pavšala in odškodnine za porabo službene obleke. Nabavne knjižice za službeno obleko naj bodo v posesti osebja. (Konec prihodnjic.)

Zakaj so podržavili južno železnico.

O tem poroča »Jutro« iz Beograda sledeče:

31. avgusta popoldan je prometni minister Velizar Janković sprejel novinarje in jim sporočil nastopni ekspozice:

»Pred nekaj dnevi je naša vlada službeno objavila, da je naša država v Rimu izvršila ratifikacijo sporazuma od 29. marca t.l. o administraciji in tehnični reorganizaciji južne železnice. Danes sem srečen, da morem javnosti povedati, da bo nocjo ob polnoči naša država prevzela vse proge južne železnice na ozemlju naše kraljevine. To podržavljenje južne železnice obsega vse proge juž. žel. na našem ozemlju, katere je juž. želez. po dogovoru do sedaj eksploatirala po svojem ljubljanskem obratnem ravnateljstvu.

K tej odločitvi so vlado vodili nastopni razlogi:

Pojav stavke na južni železnici. Ta stavka je bila zelo škodljiva za naše notranje razmere in za naš mednarod. položaj. Po poročilih, ki jih jem inister do bil, se sodi, da so pri tej stavki imeli svoje prste elementi, ki so proti današnjem stanju (!). Tendence te stavke je razen protestnega značaja bila ta, da se preizkusi organizacijska moč in solidarnost ne samo železničarjev, temveč tudi drugih strok.

Vlado pa so pri njenem postopanju vodili zlasti gospodarski razlogi. Število zagonov in vlakov za izvoz je povečano. Glavna smer kretanja transportov v izvozu gre baš na breme južne železnice, zato se je vlada morala zavarovati za slučaj stavke in pasivne resistence. Dalje je vlado pri tem vodilo načelo edinstva notranjega prometa. Na ta način se je dosegla kontinuiteta železniških prog. Posebno pa je bila prej zelo komplicirana manipulativna služba. Zato je bilo v interesu edinstva v prometu in racionalne uprave, da država prevzame južno železnico.

S sporazumom v Rimu se nam daje pravo, da v enem mescu po ratifikaciji sporazuma vlada prevzame v svoje roke eksploatacijo prog južne železnice na našem ozemlju. Naša vlada je izvršila ratifikacijo v smislu rimskega sporazuma. Tudi italijanska vlada je storila to s svoje strani. Italija je takoj potem, ko je končala vojna, izvršila nacionalizacijo južne železnice na svojem ozemlju. V sporazumu je točno do podrobnosti določena cena, po kateri morejo interesirane države odkupiti pravo eksploatacijo južne železnice na svojem ozemlju. Koncesijsko pravo teče do konca leta 1968.

Odkupna cena je določena po kilometrih dotičnih železniških prog. Za našo državo je po občem ključu nominirano: 1. da se ima za prevzem eksploatacije prog južne železnice in celokupnega inventarja plačati na leto počeniš od januarja t. l. do konca koncesije po 5 milijonov 800 tisoč zlatih francoskih frankov. 2. Za obratni kapital družabnega fonda za obligacije 200 milijonov francoskih frankov. 3. Za izplačilo neizplačanih obligacij v času vojne, počeniš od 1. januarja t. l. se ima 25 let plačevati za te proge na našem ozemlju toliko, kolikor za to ne bi zadostovali dohodki prometa preko Trsta, katere ima Italija prvenstveno plačati družbi.

Ves akt prevzemanja južne železnice je poverjen gospodu Deroka. Prevzem se vrši s pomočjo velikega župana dr. Lukana v pisarni južne železnice. O izvršitvi prevzema se setavi na licu mesta protokol. Državna uprava prevzame v svoje roke v smislu rimskega sporazuma vse proge, vozni park, delavnice in ostali intenter južne železnice, kvantitativno

in kvalitativno v onem stanju, kakor se bo nalajal v tem trenutku. Obenem se bo o tem prevzemu po našem poslanstvu obvestila tudi centralna uprava južne železnice na Dunaju, kakor tudi vse države, ki so zainteresirane na rimskem sporazumu.

Sedež nove uprave bo tudi nadalje v Ljubljani. Ravnatelj bo g. Evgen Deroko. Vsi posli se bodo, kakor do sedaj vršili po starih predpisih, dokler ministrstvo ne izda novih. Državno upravo bo poleg g. Deroka vodil bivši namestnik Ivan Hribar in gotovo število strokovnih uradnikov iz Beograda in Zagreba. Ta uprava bo delala pod neposredno kontrolo organa glavne kontrole, ki ga bo določila vlada. Za prvi čas eksploatacije, dokler se ne izvede zakonito odobrenje posebnega proračuna, se bodo vršila vsa izplačila na račun dohodkov južne železnice v sporazumu in pod nadzorstvom javne kontrole, ter s pooblastilom narodne skupščine, za katero je ministrstvo že prosilo.

Ne moremo, da ne bi pri tej priliki napravili nekaj svojih pripomb!

Pred vsem, kdo je v novi upravi bivše južne železnice? Vladni komunikej nam sporoča, da je torej za glavnega ravnatelja imenovan neki Evgen Deroko, ali se pa morda piše Eugenio De Rocco? Sicer je njegovo pravo ime postranskega pomena; glavno je to, kakšno lice bo kazal ta novi list nasproti osobju. Iz gornjega komunikeja je razvidno, da bo upravni aparat zelo obsežen — cela vrsta visokih goskodomov iz Beograda, samo eden iz Ljubljane, gospod Ivan Hribar! V resnici povedano, nas je ta bolj presenetil, kot pa samo čeznočno podržavljenje.

Predaleč bi nas peljalo, ako bi se hoteli v podrobnosti Hribarjevega političnega življenja spuščati. Povemo pa, da nimamo nobenih dobrih slutenj, če pomislimo na staro Hribarjevo pohišstvo. Pri tem pa niti ne mislimo toliko na njegovo slavno, z zlatom obšito cesarsko obleko, katero je ta stari reakcionar leta 1921 kazal Slovincem. Hribar, enkrat oboževani ljubljanski župan, to je bilo, ko še proletarijat sploh ni imel niti v občini niti v državi kaj za govoriti. Da je bil Hribar nekak nacionalist, kakor so vsi nacionalisti, zato je bil tudi v vojni mučenik — bil je interniran.

Po tem je postal nazovi-minister in poslanik v Pragi. Končno je prijadral v svojo domovino kot pokrajinski predsednik. V ta namen si je dal menda napraviti zlato uniformo, ki jo je potem kazal po celi slovenski domovini in menda tudi v samem Beogradu, kjer do takrat še niso poznali takšnih oblek. Naš slovenski Napoleon je bil v resnici velik v tisti obleki!

Toda politična slava Ivana Hribarja je potem naglo zginevala in naenkrat ga je vzela slana, dasi je bil tedaj že pravi radikal. Mislili smo, da ne bo

Hribar več kakšne uloge igral in smo mu želeli, naj v miru počiva. Toda, eto ti ga! Vstal je iz političnega groba in je prevzel važno ekonomsko ulogo. Železničarji kot taki nimamo prav nič od Hribarja pričakovati. Bil je in ostane reakcionar.

Dne 14. februarja 1922 je bila deputacija 20tih delavskih zaupnikov iz cele južne železnice tudi pri pokrajinskem namestniku Hribarju, kotem, ko ni ničesar opravila pri ravnatelju južne železnice v svrhu zvišanja draginjskih doklad. Gospod Hribar se je zvišal na vse načine. Na eni strani je priznal bedo železničarjev in trdil, da bi on rad pomagal, če bi mogel, na drugi strani pa je delal železničarjem očitke, kako ljudje mnogo »lumpajo«, zlasti nam je očital trbovljske rudarje in mariborske uradnike. Končno man je kajpada obljubil, da bo storil gotove korake, da se naš gmotni položaj zboljša. Rezultat vse Hribarjeve akcije v tem oziru je bil, da sta z gospodom Bračičem, obratnim ravnateljem južne želez. ugotovila, da niso majhne plača krive bednemu stanju južnih železničarjev, marveč okolnosti, da železničarji neznajo gospodariti. S tem je bila Hribarjeva misija končana.

Mi smo sedaj radovedni, če bo znal g. Hribar boljše gospodariti pri južni železnici! Železničarji pa nimajo od Hribarja absolutno nič dobrega pričakovati, morda tudi od Deroka ne, saj ga čutijo že delavci mariborske delavnice, predno so ga sploh videli.

»Pojav stavke na južni železnici bi naj bil glavni argument za »hitro« podržavljenje? Minister pravi, da je ta stavka bila zelo škodljiva za naše notranje razmere in za naš mednarodni položaj!« Da, vse stavke so škodljive; toda današnji raidkalski režim je štokrat bolj škodljiv. Zlasti je škodljivo to, če ministri nekaj obljubijo pa ne drže besede, kakor je obljubil Pašić in Janković, da dobe železničarji povišane draginjske doklade kakor brž bodo dvanajstine sprejete, gotovo pa že v mescu juliju. Nadalje je škodljivo, če ministri izdajajo komunikeje, v katerih pripovedujejo, da so stavke politične, med tem, ko dobro vedo, da niso in s tem jemljejo naši državi kredit v tujini, tako, da v drugih državah mislijo, da vsak naš državljani mora za seboj imeti po enega žandarja, ki brani državo prekocustvom, vsled česar ne more nikdo imeti zaupanja v možnost obstoja te države. Da bi raje povedal g. minister prave vzroke. Ambicije gospodom radikalov. Potem pa cela vrsta visokih »strokovnih« uradnikov (reci radikalov) iz Beograda in Zagreba. To zadnje bo bolj držalo kot prvo.

Železničarjem pa pri tem samo eno: trdna enotna organizacija in ne zanašajte se na boljše ali slabše gospode. To je v tem trenutku pravo geslo, ker gre za kožo nas vseh.

tem so dvanajstine dovoljene, narodna skupščina je zaključena, vlada je odšla na počitnice, a železničarjem so ostale tudi nadalje prazne obljube.

Z ozirom na to, da smo na pragu izvozne sezone, ko je potrebno, da se v prometu napnejo vse sile, da odgovarjajo gospodarskim potrebam države, je ta protestni štrajk kot poskusna sila organizacij in solidarnosti njih članov, ki naj bo vladi kot resni opomin, da se gmotno vprašanje železničarjev ne more več odlagati, sicer bo v teku sezone močnejših protestov in v širšem obsegu. Ne sme se nikdo varati, da se v duhu vsi železničarji v kraljevini strinjajo s to akcijo in odobravajo postopanje svojih tovarišev, ki so tolikokrat izjavili, da raje poginejo od bajonetov v štrajku, kot gledati, da jim družine polagoma umirajo od gladi.

Ravnatoko se ne sme pozabiti, da je to spodbuja vsem onim, ki jim ni bilo jasno, da se samo z bojem more izboljšati položaj težkega materialnega stanja.

»Glas Slobode«, Sarajevo.

Temu ni treba nobenega komentarja.

S tem štrajkom so železničarji protestirali zoper despotski režim, s katerim se iz ministrstva za promet vodi upravo.

Železničarji so cela tri leta prosili, apelirali, zahtevali, zboljšanje svojega težkega ekonomskega položaja. V ta namen so sklicevali protestne shode, državne konference in kongrese iz katerih so svoje upravičene zahteve pošiljali vladi in narodni skupščini. Toda absolutistični režim, ki so ga v ministrstvu za promet uvedli zloglasni črnoglavi železniški ministri dr. Anton Korošec in Sabo Jelič, ostal je ves čas, in so vse zahteve železničarjev bile enostavno vržene v koš. Med tem je draginja življenjskih potrebščin naraščala od dne do dne. Ista se je od prejemkov, ki jih železničarji dobivajo, tako oddaljila, da železničarji s svojimi družinami *taktično stradajo. Glad in beda železničarjev je zglušila železničarske piščalke in za to se iste na slovenskih železnicah dne 3. avgusta niso slišale, zato so vse železnice istega dne počivale.*

Pa mislite, da so despoti v prometnem ministrstvu v Beogradu tudi ta nevaren krik hoteli, pa če tudi v zadnjem trenutku, razumeti? Ne! Oni so na mesto kruha in zboljšanja gmotnega položaja železničarjem poslali puške in bajonete, a namesto poštene pragmatike, so železničarjem naklonili militarizacijo ter jih postavili pod vojno diktaturo! Proti tej reakciji, ki ji razen Horthyjevega belega režima v Madžarski ni para, mora nastopiti ne samo vsaka proletarska duša, marveč tudi vsak pošten človek jo mora obsoditi.

Koraki, ki se jih je vlada odločila proti štrajkovcem podvzeti, so strašni. Oni nas spominjajo na ruski carizem in na azijske satrape. To se je že pokazalo pri aretacijah štrajkovcev, uporabljajoč zakon o zaščiti države, z razganjanjem vseh sestankov za zaščito štrajkovcev. Vlada je odredila, da se proti kolovodjem štrajka uporabi § 10 zakona o zaščiti države. Na tej podlagi so bile zagreška delavnica in kurilnica blokirane z vojaštvom in orožništvom, ki je z brutalno silo onemogočevalo delavcem, da bi se solidirali s svojimi slovenskimi sodrugami; na tej podlagi so z brutalno silo bili priganjeni državni železničarji na štrajkbrehterske posle na južni železnici; na tej podlagi polni slovenska policija ječe z lačnimi železničarji, na tej podlagi je bil dne 3. avgusta ob pol 5. uri zjutraj v Zagrebu tudi sodr. Krekić, tajnik Saveza železničarja in predsednik pokrajinskega akcijskega odbora železničarjev, poštarjev in javnih nameščenecv aretirani; na tej podlagi se pripravljajo nove aretacije in preganjanja vseh poštenih ljudi, ki so 24 urno stavko izvajali in jo podpirali.

A kaj to pomeni? Nič drugo kot en dokaz več, da se v tej državi političnega terorja in delavske bede, samo s sirovo silo misli vladati.

Protestujoč proti temu, pozivljemo vse naše organizacije, vse naše članstvo in ves proletarijat Jugoslavije, da proti preganjanju štrajkovcev vložijo najenergičnejši protest in da aretiranim nudi najpopolnejšo moralno in materialno pomoč.

»Slobodna Riječ« Zagreb.

Socialistično časopisje o železničarskem štrajku.

Ta štrajk je razumljiv protest železničarjev proti zločinskemu molku vlade na vse upravičene prošnje in zahteve železničarjev. Že od l. 1920 zahtevajo železničarji zboljšanje svojega težkega gmotnega položaja. Oni že polna tri leta sklicujejo shode, državne konference in kongrese in na vseh rotijo vlado, naj jim pomaga. Ministrstvo za promet pa vse te zahteve železničarjev in njihovih resolucije meče v koš in od časa do časa potom svojega časopisja, daje izjave, da ono »dela« za železničarje, in pri tem ostaja.

Ko se hočejo železničarji poslužiti zadnjega sredstva — da stopijo za 24 ur v stavko, da protestirajo zoper zlikovsko brezbriznost ministrstva, tedaj se vlada poslužuje najbrutalnejših sredstev, da kaznuje železničarje: poslužuje se aretacij, puškinih kopit in militarizacij! To vam je tedaj radikalna teorija o nevmešavanju države v razmerje dela in kapitala. Boljše rečeno: radikalna teorija o odnošajih na delo in kapital je infamna laž, a praksa je — najgrše nasilje, največji zločin. Delavski razred bo vedel iz tega izvajati konsekvence in te ne bodo za vlado najmanj prijetne. Mi se zares moramo vprašati: ko radikali delavcem ne dajo zakonske zaščite in ko jim z druge strani z brutalno silo onemogočujejo, da bi potom organizacije in štrajka, sami izvajali boljše delovne pogoje, katera možnost je še tedaj dana, da si delavci zboljšajo svoj težki ekonomski položaj? Da-li ne sili zločinski radikalni režim sam delavce, da nastopajo s silo, da odbijajo nasilje! Dobro bi bilo, da bi zločinci na vladi tudi o tem vprašanju malo razmišljali, pa bi uvideli, da se bo sicer nasilju od zgoraj moralo storiti konec.

»Radničke Novine«, Beograd.

O vzroku tega protestnega štrajka je gotovo nepotrebno govoriti. Cel svet že ve, da je položaj vseh državnih uslužbencev naravnost pogubonos. Med tem je položaj železničarjev najslabši. Oni imajo danes povprečno plače, kot boljše plačani vajenci. (Niti ne boljši vajenci. Opomba prevajalca!) Že nekaj let oni vodijo akcijo, da bi to stanje zboljšali. Toda brez vsakega uspeha. Vlada se je proti zahtevam železničarjev pokazala neverjetno nepopustljiva in brezobzirna. Ona je dopustila da 80.000 železničarjev, ki so tako važen činitelj, formalno umira od gladi ob enem z njihovimi družinami.

Mnogi železničarji so že zapustili železniško službo. Toda 80.000 ljudi v tako nerazviti državi

ne more lahko drugod dobiti dela in tudi v tem je tragedija teh državnih sužnjev. Razne železničarske organizacije so na vse načine skušale, da bi vlado pripravile na popuščanje. Pred delj časom so iste ustanovile takozvane akcijske odbore, ki postopajo v pokrajinah s centralnim akcijskim odborom na čelu v Beogradu. Sedaj je akcijski odbor organiziral ta štrajk, ker so železničarji v Sloveniji najbolj organizirani.

Stališče vlade — preganjanja.

Namesto da bi ta protestni štrajk bil vladi resen in končni opomin, da je položaj železničarjev postal nevdzdržljiv, je on njej samo nov povod za nova preganjanja železničarjev in njihovih organizacij. Kakor brž se je izvedelo za štrajk, je vlada zavzela najbrutalnejše mere. Vse štrajkovce je kot vojaške obvezance vpoklicala na vojaške vaje. S tem je izvršena militarizacija železničarjev. Izvršile so se aretacije; med ostalimi je bil aretiran sodr. Bogdan Krekić, tajnik železničarske organizacije GRS, Saveza železničarjev Jugoslavije. Minister prometa Janković, ki je vedno živel od ošabnosti, drznosti in ostalih nepolitičnih vrtilin, objavlja da bo aretirane kolovodje preganjal po zakonu o zaščiti države! To njemu ni potrebno, da lomi štrajk, ki je že v naprej bil določen kot 24 urni protestni štrajk. To je njemu potrebno, da organizacijo železničarjev in vsako njeno akcijo sploh v naprej onemogoči. Da bi brutalne mere mogla vlada opravičiti, razširja tendenciozne vesti, da ima štrajk politično ozadje in da je celo v zvezi s štrajkom železničarjev na Madžarskem, katerega so iz političnih razlogov izvedli madžarski fašisti! Kako je to nesmiselno, vidi cel svet in se tudi zaveda na prvi pogled. To so premissljena sumničenja, ki bodo težko kedaj vžigala. Da je štrajk čisto ekonomskega značaja, kaže tudi izjava centralnega odbora nacionalnih železničarjev, ki stoje zelo blizu vlade, ki niso bojna organizacija in katere vsled tega vlada podpira.

Ta izjava se glasi:

»Vse vesti lancirane v javnost, da ima štrajk politični značaj, ne odgovarjajo resničnemu stanju, ker je protestni štrajk izbruhnil kot spontana posledica vseh do sedaj predloženih resolucij, s katerimi se je vlado prosilo in rotilo naj zboljša materialni položaj. Da, še več, delegati železničarskih organizacij, so dobili v prvi polovici mesca junija obljubo samega predsednika vlade, g. Pašića, da se bodo v mescu juliju povišale draginjske doklade, kakor brž bodo sprejete dvanajstine. Med

Dnevne vesti in dopisi.

Shod delavcev iz železničarskih delavnic, ki se je vršil v Kazini pretekli torek, je sprejel resolucijo, da se delavci vrnejo na delo, čim bo ravnateljstvo dalo obvezno izjavo, da zaradi dogodkov ne bo nikogar preganjal. Na shodu je govoril tajnik Delavske zbornice s. Likar, s. Kmet, za »neodvisne« pa Hlebec, Kodrič in za klerikalce poslanec Žebot, ki je pozabil povedati, da uživajo železničarji danes sadove Koroščeve politike iz leta 1920 in pa klerikalne obljube od 18. marca t. l.

V nevarnosti! Protest, katerega je Savez po Delavski zbornici poslal kralju, vladi, narodni skupščini in zakonodajnemu odboru z ozirom na projekt službene pragmatike, ni bil upoštevan. Vlada je ministrom projekt predložila pododboru, ki ga je vzel v pretres in ga gotovo končal. Tako bi imeli železničarji dobiti pragmatiko, o kateri poprej nič vedeli niso in to je najvažnejše; pragmatiko, s katero se oni ne bodo mogli sprijazniti in katera bo vsled tega povod za stalne trzavice, ki bodo večkrat izzvale težke žrtve na obeh straneh v boju za spremembo.

Ne enkrat so železničarji od prevrata sem zahtevali, da se jim čimpreje uveljavi pragmatika za vse osebe v državi in da se ukinejo vsi dosedanja različni pokrajinski predpisi. Toda železničarji niso želeli kakršnesibodi pragmatike, marveč takšno, ki bo odgovarjala potrebam osebja in prometa. Za železničarje je pragmatika življensko vprašanje, ker z njo se urejujejo njihove razmere od dneva vstopa v službo in do smrti, stalnost v službi, materialne in moralne pravice, višina njihove mirovine po letih službe in pravico družine na mirovino po smrti rediteља. Gre se za življenje nad 80.000 uslužbencev, katerim se naj s pogodbo — to je pragmatiko — zagotovi obstanek. Tem ljudem naj bi se s pragmatiko zavarovalo možnost, da njih plače, pri teh stalnih cenah življenskih potrebščin in nestalnih valutnih razmerah, ne ostanejo na mrtvi točki, marveč da se jim omogoči življenski obstoj brez ozira na druginjske razmere. Potrebno je, da imajo pred vsem svobodo pogajanj z delodajalcem in svobodo štrajka v slučaju nespornostmi o višini mezd in plač; a na drugi strani je treba se izogniti spopadom v prometnih podjetjih, zato se mora delodajalec obvezati na avtomatično gibanje plač primerno tržnim cenam, vsled česar se mora v naprej dati podlaga v pragmatiki stem, da se določi eksistenčni minimum za obstoj železničarja in njegove družine. Vse to v projektu pragmatike prometnega ministra ni predvideno v tem smislu, marveč nasprotno: minimum za obstoj osebja ni zagotovljen, delodajalec ni obvezan na avtomatično regulacijo plač.

Dravograd. Pri nas se je vršil v nedeljo, 26. avgusta javen železničarski shod, ki ga je sklicala »neodvisna« železničarska organizacija, katera sicer nima tukaj članov, oziroma ima enega celega. Kot poročevalec je prišel sam Marcel Žorga. Shod se je vršil v gostilni »Korotan«, kjer se je zbralo vsega

skupaj z Žorgom in sodrugom Bahonom iz Maribora 26 oseb. Polovica od teh so bili naši člani z obema sodrugoma Pečnikoma; prejšnji in sedanja predsednik podružnice Saveza Dravograd. Ostali so bili finančni in carinski in nekateri železniški uradnik, ki so sicer željno pričakovali, da bi jim Žorga kaj povedal o zboljšanju materialnega stanja, dasi za boj ter nauke socializma niso kazali mnogo umevanja. Resnici na ljubo moramo priznati, da je tokrat stvarno govoril, kakor ga nismo menda nobenkoli po železničarskem štrajku leta 1920 slišali. Ako bi tako g. Žorga vedno govoril, tedaj bi mi klobuk sneli pred njim. Seveda je Dravograd za »neodvisne« terra incognita in pa zastopnik Saveza je vplival. Če pa to ni bilo vzrok Žorgovi treznosti, tedaj nas to tembolj veseli. Povdarjali smo že, da je skrajni čas, da se neha s cepljenjem in razbijanjem moči, zlasti v tej težki uri, ko ne vemo kam nas peljejo nove razmere. Savez je bil vedno in je tudi sedaj za to, da se odstranijo vse ovire za složno delo železniškega proletarijata, ki je med vsem proletarijatom najbolj potreben složnosti ter solidarnosti. Želimo, da bi Žorga vedno in povsod tako nastopal, kot je dne 26. avgusta 1923 v Dravogradu in zedinjenju razredno zavednega železničarstva ne stoji nič na poti!

Izjava. Kot odgovornemu uredniku »Železničarja« mi gospod F. Domiter očita, da nisem storil svoje dolžnosti, to je da nisem zabranil sodrugu Bahonu priobčiti članka zoper gospoda Domiterja v »Železničarju«. Izjavljam, da nisem članka pred izidom lista čital in da je s. Bahun članek podpisal, vsled česar on sam nosi odgovornost zanj. Kar se vsebine članka tiče, izjavljam, da soglašam z njim, razen besed od »Svetujem Domiterju do besed drugim red delati«. Smasek Franc.

Zu der Aussperrung in den Eisenbahnwerkstätten.

Seit die Regierung wegen des Proteststreikes im Vormonat die Militarisation aller Eisenbahner proklamiert hatte, herrscht auch unter der Arbeiterschaft in den Werkstätten grosse Aufregung. Infolge der Militarisation wurden alle Urlaube eingestellt, bei Erkrankungen werden die Arbeiter von Militärärzten untersucht und nach militärischer Art behandelt, also immer einfach als gesund erklärt. Diese und ähnliche Schikanen seitens der »demokratisch« und sozial denkenden radikalen Regierung mussten die Arbeiterschaft angesichts der schmählich niedrigen Löhne zur Verzweiflung bringen. Es ist nicht wahr, dass viele Arbeiter, wie es im »Jutro« steht, nur von 3000—5000 Kronen monatlich verdienen, sondern der allergrösste Teil der jungen, qualifizierten Arbeiter verdient kaum einige Kronen über 2000 Kronen, während diejenigen die für Taglohn arbeiten, nicht einmal 2000 K bekommen. Am 30. d. kam Südbahninspektor Vorigine aus Ljubljana und verhörte einzelne Arbeiter, doch wurde bisher zur Beilegung der Arbeitseinstellung kein Uebereinkommen getroffen. Bezüglich der Aufhebung der Militarisation will aber die Südbahndirektion nichts unternehmen, da sie den Arbeitern einfach erklärte, dies gehe sie gar nichts an. Man hat den Eindruck, dass ihr die Militarisation im Grunde genommen sogar sehr lieb ist, besonders da ihr jemand in der Bedrückung der Arbeiter behilflich ist. Die Arbeiterschaft ist in einer verzweiflungsvollen Lage, physisch gänzlich zu Grunde gerichtet. Vor einigen Tagen sind zwei Arbeiter in den Werkstätten zusammengebrochen, und es wurde festgestellt, dass sie schon zwei Tage ohne Nahrung bei der Arbeit verbringen mussten!

Diese Vorgänge riefen unter der Arbeiterschaft grosse Erbitterung hervor und es kam zu einer spontanen leider aber unorganisierten Kundgebung, zu der Einstellung der Arbeit. Das Militärkommando ordnete dieser Tage — die Arbeitseinstellung dauert ab Dienstag 9 Uhr vorm. — die Besetzung der Südbahnwerkstätte durch das Militär an. Die Arbeiterschaft verhält sich ruhig, die Maschinen laufen leer, die Sirenen blasen, die Tafeln »Kaditi je prepovedano« (Das Rauchen ist verboten) sind in »Raditi je prepovedano« (Arbeiten ist verboten) umgeändert worden. Der weitere Verlauf dieser Bewegung, welche zweifelsohne die Folge einer von dem Hunger sich wehrenden Masse ist, kann nicht vorausgesehen werden. Die Verantwortung für ev. Vorkommnisse — wir müssen dies schon heute erklären — werden diejenigen tragen, welche die Eisenbahner dem Hungertode auszuliefern sich geschworen haben — unter der jetzigen Regierung in erster Linie der Eisenbahnminister Dr. Velizar Jaković.

Die Arbeiterschaft konnte nicht mehr länger zusehen, wie einzelne aus ihren Reihen — meistens Hausherrn — in den Werkstätten Ueberstunden machten und sich als Günstlinge der Werkstättenleitung eines hohen Einkommens erfreuten. Die Werkstättenleitung verfolgte aber damit auch den Zweck, unter die Arbeiterschaft Uneinigkeit zu säen, der Öffentlichkeit die verzweiflungsvolle Lage der Arbeiterschaft in trügerischen Farben vorzuspiegeln und zugleich diese Ueberzeitarbeit als ein Präludium zum Sturm auf den 8-Studentag zu benutzen. Am 24. August mussten auf Verlangen

der gesamten Arbeiterschaft 19 Tischler mit der Ueberzeitarbeit aufhören. Die Werkstättenleitung wollte in diesem Vorgehen der erbitterten Masse einen Gewaltakt sehen und ordnete an, sofort Protokolle mit Einzelnen aufzunehmen, um der Anführer habhaft zu werden. Dies missglückte, denn die Arbeiterschaft ist einig vorgegangen. Als Protest gegen dieses Verhören und die Protokollaufnahme stellte die Arbeiterschaft am 28. August um 9 Uhr vorm. die Arbeit ein und überreichte der Werkstättenleitung folgende Forderungen:

1. Die sofortige Annullierung aller mit Einzelnen verfassten Protokolle;
2. die Verbesserung der materiellen Lage der Arbeiterschaft durch sofortige Lohnverhandlungen;
3. die Abschaffung der Militarisation.

Auf diese Forderungen hin erfolgte die militärische Besetzung der Werkstätte. Eine Antwort seitens der Werkstätten-Leitung ist bis heute noch nicht erfolgt.

Die Not unter der Arbeiterschaft ist gross; das Zusammenbrechen zweier Arbeiter des Drechslers Urbančič und des Maschinenhilfsarbeiters Draxler, wo in beiden Fällen der Arzt die Entkräftung durch Hunger feststellte, sind nur ein schwacher Beweis für den Hunger, welcher die gesamte Arbeiterschaft schon seit Monaten quält. Draxler, ein Vater von drei Kindern z. B. genoss täglich zum Frühstück und Abendmahl nur Tee und zum Mittag eine Kartoffelsuppe. — Ein schon sieben Jahre bediensteter Professionist, Ernährer einer mehrköpfigen Familie bekommt 712 Din 50 p Monatslohn und wenn nichts dazwischen kommt noch 180 bis 200 Din Prämie. Ein Hilfsarbeiter aber hungert gar mit einem Monatslohn von 450 bis 600 Din.

Am 3. September wurde den Arbeitern, die seit vorigen Donnerstag in passiver Resistenz standen, der Zutritt in die Werkstätten verweigert. Es war eine Kundmachung von der »neuen« staatlichen Verwaltung, d. h. vom Inspektorat in Ljubljana an die Arbeiter erlassen worden, wonach alle, die bisher passive Resistenz ausübten, der Dienst gekündigt wird, dass aber nach Massgabe der Leitung der Werkstätte eine neue Aufnahme der Arbeiter erfolge, wozu sich die Arbeiter heute um 10 Uhr hätten melden sollen. Soviel Solidarität wiesen aber die Arbeiter doch auf, dass niemand erschienen war, um als »neuer« aufgenommen zu werden. Die Empörung der Arbeiter, die nicht nur gegen die — angeblich schon aufgehobene — Militarisation sondern auch gegen die Ueberstundenarbeit und die allgemeine Ausbeutung — ihren Unwillen äusserten, ist am heutigen Tage um so heftiger geworden, als man erfährt, dass zwei Vertrauensmänner des »Savez železničara Jugoslavije«, Gen. Kmet und Kren und später auch Gen. Magdič arretiert und ins Arrest abgeführt wurden.

Die Aussperrung und die Drohungen haben also nichts erreicht. Und doch hätte man mit ihnen so verkehren und verhandeln müssen, wie es sich gegenüber Leuten geziemt, die sonst nichts verbrochen haben, als dass sie den Mut zeigten, um ihre Existenz solidarisch zu kämpfen. Man hat sie durch Versprechungen schon genug an der Nase herumgeführt, und man soll doch endlich einmal feste und bindende Zusagen geben. Und da müsste die Regierung in erster Linie der Eisenbahnminister Janković seine Pflicht tun.

Der Konflikt der Arbeiterschaft in den Südbahnwerkstätten in Maribor, welcher noch in den letzten Tagen zwischen derselben und der Südbahn Direktion in Ljubljana ausgebrochen ist, ist auch nach der Uebernahme des Südbahnnetzes durch die Staatsverwaltung nicht beigelegt worden. Im Gegenteil, die Lage hat sich nur noch verschärft.

Die Direktion, an der Spitze der neue Direktor Deroko, beilegte sich den günstigen Moment der Entmilitarisierung der Eisenbahner auszunutzen und sperrte am 3. d. M. ohne mit der Arbeiterschaft Verhandlungen zu pflegen, die Werkstätten zu. Und gerade darin charakterisiert sich die Ohnmacht der Militarisation, welche die Arbeiterschaft nicht zur Arbeit hat zwingen können. Ja selbst eine Aussperrung ist erst nach erfolgter Entmilitarisierung möglich gewesen, denn wie könnte man ein Hinauswerfen aus dem Militärdienst, bzw. aus den Werkstätten einer Militarisation gleichstellen? In dieser Hinsicht holte sich die Regierung mitsamt dem energisch veranlagten Eisenbahnminister Janković eine Schlappe, eine Blamage, welche selten einem Sterblichen zuteil geworden ist.

Bei dieser Gelegenheit aber müssen wir die Arretierung der drei Werkstättenarbeiter hervorheben, welche einem Ausspielen der gesetzlichen Bestimmungen durch die Behörden gleichkommt. Die Entmilitarisierung wurde am 2. September um 9 Uhr abends angeordnet, die hiesige Polizei aber holte in den frühen Morgenstunden am 3. September die Gen. Kmet und Kren — beide Vertrauensmänner des »Savez« — aus dem Bette und übergab sie dem Militärkommando Maribor. Einer später erfolgten Intervention wurde nicht willfahren und man bediente sich verschiedener Ausreden unter Hinweis auf die Anordnungen der höheren Kommandos. Lächerlich muss man die Verhaftung des Gen. Kren nennen, wenn man annimmt, dass er bereits 58 Jahre alt ist, und nicht einmal unter das Militarisationsgesetz fallen könnte. Man muss sich fragen, ob vielleicht ein Ausnahmezustand verhängt wurde oder ob man keine gesetzlichen Grenzen im Kampfe gegen die Arbeiterschaft anerkennt. So einen Skandal könnte man kaum in einem Verfassungsstaate für möglich halten.

Nach den bereits erwähnten Kundmachungen und angeordneten Entlassungen sprach bei der Werkstättenleitung eine Deputation vor, welcher auch Gen. Magdič angehörte. Die anwesenden Sicherheitsorgane verhafteten Gen. Magdič ebenfalls aus unbekanntenen Gründen und man eskortierte ihn heimlich ins Arrest.

So wurden jetzt drei Arbeiter, welche nach bürgerl. Gesetz vor ein ordent. Gericht gestellt werden sollten — wenn man ihnen ein Vergehen nachweisen könnte — in ein Militärarrest geworfen worden.

Der Ausstand ist, wie wir schon in der letzten Nummer erwähnten als spontan, doch aber als unorganisiert zu betrachten. Also ist es ein Verbrechen, wenn man sich Opfer in den Reihen der hungernden Arbeiterschaft holt; die Verbrecher am grünen Tisch sollen nun noch Gericht über die Unschuldigen halten.

Das ist eine Klassenjustiz, würdig eines Horthy-Ungarn. Die heute regierende Bourgeoisie im SHS-Staate lechzt nach Blut! Das Muster dazu lieferte der ehemalige Minister Dr. Korošec und heute will sich ebensolche traurige Lorbeeren sein Nachfolger Velizar Janković holen.

Die drei verhafteten Genossen sind gestern nachmittag (4. September) freigelassen worden. Die Verhaftung entbehrt jeder gesetzlichen Grundlage und erfolgte aus reiner Willkür der waltenden Behörden.

Weg mit der arbeiterfeindlichen Regierung!

Sozialpolitik und Weltwirtschaft.

Generalstreik im tschechoslowakischen Bergbau. Der Profit muss unberührt bleiben! so lautet der Grundsatz der Unternehmersozialpolitik. Werden die Löhne erhöht, dann müssen die Kohlenpreise steigen — so sagen (und tun!) die deutschen Zechenbesitzer. In der Tschechoslowakei, wo keine Inflation, sondern Deflation, also Preisrückgang vor sich geht, werden die Kohlenpreise herabgesetzt, aber nur auf Kosten der Löhne. So müssen die Arbeiter in beiden Fällen die Lasten tragen, sei es als Konsumenten, sei es als Produzenten. Die Grubenbesitzer des Ostrauer Reviers (Tschechoslowakei) haben einen Kohlenpreisabbau um 5 Kronen pro Zentner angekündigt; daran sollen sich die Arbeiter mit eineinhalb Kronen (also 30 Prozent), der Staat (Ermässigung der Kohlensteuer) mit zwei Kronen, die Unternehmer mit eineinhalb Kronen beteiligen. Indessen ist dies ja nicht die erste Lohnreduktion. Die Löhne sind im Laufe des Jahres um 40 Prozent und deren Anteil am Kohlenpreis um 50 Prozent zurückgegangen. Die Arbeiterschaft ist nicht gewillt, neue Opfer zu bringen, solange der Profit nicht stärker angegriffen wird.

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