



Štev. 13. Leto 3.
Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrtletno 12 dinarjev.

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

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

Železniške katastrofe.

V Jugoslaviji so tekom zadnjega leta postale železniške nesreče že nekaj običajnega: ne samo navadna iztirjenja strojev ali par voz, ampak tudi trčenje vlakov z ogromno materialno škodo in človeškimi žrtvami se ponavljajo.

Uprava si pri nas navadno naredi čiste roke ter postavi enostavno prizadeto osobje pred sodišče, ki nato naredi svojo dolžnost. Ponoči dne 22. febr. se je na postaji Lapovo zalezel tovorni vlak v prazne vozeve, pri čemur je bilo 10 voz popolnoma razbitih in dva zavirača popolnoma zmečkana. Dne 19. maja 1928 se je vršila tozadevno sodnijska razprava v Kragujevcu, pri kateri je bil prometni uradnik, ki je dovolil postaviti uvoz na zaseden tir (zagovarjal se je, da ga premikalni vodja ni obvestil, da je tir zaseden), obsojen na pet let zavora, a kretnik, ki se je zagovarjal, da mu je dal prometni uradnik nalog, pa na 3 leta. Oba sta bila proglašena kot nespodobna za železniško službo. S to razsodbo si je železniška uprava umila roke in krivci so ožigosani ter za vedno z družinami vred uničeni. Ne mislimo tu zagovarjati »nemarnih ali lenih« uslužbencev, pač pa moramo opozoriti na dejstvo, da tudi sodnija ne bo oprala železniške uprave s svojimi rozsodbami. Zakaj se ne zgode pri nas mnoge?

Zadnja leta se naše železnice razvijajo popolnoma v novem pravcu. Železniško ministrstvo in generalna direkcija so le nekake administrativne enotice, ki se imajo pečati z različnimi pravilniki o obleki, redu na železnicah, kaznih osobja, eventualno še z napredovanjem in upokojitvami, vse ostalo delo pa je odvisno le od odobrenja finančnega ministra. Kaj briga glavne vodilne osebnosti v finančnem ministrstvu, če je progna na teh in teh mestih slaba, če jo izpodkopljuje voda, če se rušijo mostovi; oni gledajo suhe številke in ako te ne dovolijo poprave, pač ostane progna v slabem stanju, ter se ruši naprej, ker nema kredita. Ker normalnim potom ne znajo dvigniti dohodkov, naj finančno ministrstvo pritisne na generalno železniško direkcijo, da ta vodi železniško podjetje na tak način, da bi bili privatni podjetniki, ako bi svoje podjetje, ki je namenjeno javnemu prometu, tako upravljali, že davno kazensko zasledovani.

Skozi zadnja tri leta se proračun samo zmanjšuje, črtajo se zneski za materialne izdatke, še bolj pa se reducirajo krediti za osobje. Izvzemši polaganje drugega tira proti Beogradu, se nikjer ne vrše investicijska dela, pragi se ne izmenjavajo, lokomotive, pred par leti dobljene iz Nemčije, leže danes na stranski tirih, čakajoč na reparaturo, ali bolje rečeno, čakajoč, da jih polagoma popolnoma demontirajo, preostanek pa da sne rja. Urne plače delavcev, že do skrajnosti reducirane, so sedaj izpostavljene novim redukcijam, ker primanjkuje kreditov po nekod kar za tri mesece. Vsi upi, da bo zunanje posojilo pokrilo primanjkljaje, so splavali po vodi in danes se direkcijske seje pečejo v glavnem z vprašanjem, kako s premalimi krediti izhajati celo leto? Progovni delavci bodo zopet šli dva dni tedensko na brezplačen dopust, progna bo razpadla še bolj, ne zgode se bodo tik pred izvozno sezono povečavale, odgovornost in vso krivdo pa naj po mnenju vodilnih faktorjev prevzame sestradano železniško osobje.

Jugoslovanski železničarji so delali čudeže po prevratu, kar so pri-

znali vsi in uprava misli, da lahko zahteva od njih čudeže tudi danes. Gospod general-minister Milosavljević s svojim načrtom o komercijalizaciji gotovo meni, da se z navadnim odlokom da železnice preurediti, da bodo trgovsko dobičkanosne ter da se da ta dobiček doseči s tem, da se izdatke številčno procentualno toliko zmanjša, kolikor danes presegajo dohodke. Ta sistem mora imeti za posledico popolno izropanje in uničenje železnic, kar pa nikakor ni v interesu osobja samega in radi česar moramo proti temu sistemu odločno vstati, — ker smo proti geslu — čim slabše, tem boljše. Uprava naj se zaveda, da ako stalno krne pravice osobju, je to osobje nezadovoljno in nezadovoljno upravlja službo.

Iz tega vidika naj gospodje na merodajnih mestih začno gledati na sedanjih položaj in morda se jim bodo odprle oči, da bodo vsaj za sedaj opustili gledanje »po trgovskih dobičkih« in morebiti uvideli, da so železnice ustanova, namenjena splošnosti in dobroti narodnega gospodarstva, za katero bo treba dosti investirati, predno bo enkrat v urejenih razmerah in ob zadovoljnim osobju nosila dobiček. Izločite železnice iz spon budžeta in iz kreditov birokratov finančnega ministra, uvedite in spoštujte osemurni delavnik, uredite delavsko in nameščensko razmerje sporazumno s prizadetimi in naredili bode prvi korak naprej. Spremenite pojme o Vašem računovodstvu v toliko, da ne bode te smatrali investicije kot izdatek, ki se nikjer več ne povrne v knjigah, ampak upoštevajte, da vsaka tračnica, stroj itd. ima tudi svojo materialno vrednost, ki jo predstavlja gotovo dobo let in da nima vrednosti samo papirnati dinar.

Ako pa bode te nadaljevali sedanjih sistem, hoteč iz razbitih železnic in izstradanega osobja s procentualnimi redukcijami izčrtati »trgovski dobiček«, potem bo moralo tudi prizadeto osobje najti pota, da pred vso javnostjo pokaže pravočasno posledice tega »štedenja«.

To smo bili prisiljeni povedati tako, kakor se dogaja vsak dan. Ker štedenje, ki ga prakticira uprava, je samo preračunjeno izmозganje železničarjev, da ji delajo za čim manjšo plačo in čim več, a tam, kjer se štediti da, izginjajo milijoni. Konkretiziraj tega dejstva ni treba, ker so slučaj vsak dan na dnevnem redu, na sodnih razpravah in v meščanskih časopisih. Katastrofa je za podjetje, kakor je železnica, ako do skrajnosti gleda na delavca in uslužbenca kot na mrtvi material, ki ga treba izkoristiti do skrajnosti, a ko je izčrpan, ga zamenjati z novim, izčrpanega pa pa prosto vreči, (da rabimo pravilen izraz, ki se danes dogaja) med staro železje, kakor polomljene lokomotive, vagoni itd. Če še tega danes nečejo razumeti, bodo morali razumeti, a tedaj bo prepozno, da preprečijo katastrofo.

Železničarjem, delavcem in nameščencem, posebno pa neorganiziranim in onim, ki stoje v žoltih organizacijah kot »buferji«, podpirajoč upravo, pa povemo prav resno in z vso odločnostjo: **Vi ste, ki lahko ozdravite svoj katastrofalni položaj, ako hočete.** Treba samozavesti in vsaj toliko zavesti, da ste živi ljudje in ne mrtev material in da se ne pustite degradirati v brezpravne sužnje. In to je mogoče doseči z organizacijo, ki stoji na razrednem stališču, ki se zaveda, da sta v železničarskem stanju dva

razreda: eden, ki iz delavstva in nameščentstva izstiskava »štedenje« in zlato ter je zastopnik kapitalizma, drugi razred pa, ki trpi in se znoji, a poleg vsega truda in dela gladuje, ker se njegovi zaslužki »štedijo«. Zato vsi v organizacijo! Vsi vi, organizirani, boste zboljšali svoj položaj, ker kolikor moči, toliko rezultatov in uspeha. Druge pomoči ni. Ozrite se v svet, v druge države in videli boste,

da je povsod delavstvo doseglo le potom močne organizacije svoje izboljšanje.

Naj ne bo to naše konstatiranje zaman. Naj se ne smatra to kot nekak poziv, ki je samo navadna agitacija, nego smatrajte to kot krik, ki budi speče pred ognjem in organizirajte se v »Ujedinjenem Savezu Železničarjev«, da rešimo svoj katastrofalni položaj.

Kongres nacionalnih železničara.

Izveštaj drugova iz Splita.

O kongresu nacionalnih železničara, koji je reklamiran kroz svu žutu i gradjansku štampu, nebi imali, što se njegovog rada tiče, skoro ništa za reći, jer nešto korisna za železničare taj kongres uopće nije uradio. Važnost kongresa za železničare može biti samo u njegovoj negativnosti i nesposobnosti, da ista dobra uradi je rnaigore je to, što je kod železničara i javnosti nastojalo stvoriti se uvjerenje, kako će taj kongres i zaključci njegovi biti presudni za železničare i železnice, a kad tamo, cijela stvar može se kvalificirati: mnogo više ni zašto. A to je za železničare od velike štete. Od štete u toliko više, jer ih je većina spremna da povjeruje svakome i da se u borbi za popravku svojeg stanja i za slanku uhvati, međutim, po takovom radu i takovim kongresima niti se stanje može popraviti niti od propasti spasiti. Ovo je već postalo upravu poslovično: u koliko su kongresi žutih više bijestavi, u toliko je bijeda železničara veća.

Dalmatinski železničari a naročito pak splitska javnost držala se prema tome kongresu i svima paradama potpuno ravnodušno. Gospoda žuti delegati došli su ovamo u drugim in prvim razredima, ali ih nitko nije ni dočekivao niti pozdravljao. Pogotovo železničari svih nižih struka okretali bi od njih glave. Sam kongres održavali su 10. juna, ali je to više bio vašar nego kongres. Najprije su aranžirali razne pozdrave i trebalo je mnogo samozataje, pa da se mirno podnesu govorancije raznih načelnika i direktora, koje su službeni faktori na kongres odaslali. Njihove govorancije slušati je isto što i gutati žabu. Zar to nije strašno i uvredljivo za sve železničare, da ih na njihovim kongresima pozdravljaju kao »ravnopravni« upravo oni, koji se inače svakodnevno titraju sa železničarskom sudbinom i koji svaki dan sankcionišu stotine i stotine nepravdi, koje železničare pogadjaju u srž moralnih i materijalnih prava. Upravo po tim pozdravima vlastitih tirana najbolje se vidi karakter tih narodnih organizacija, koje su stvorene

samo zato, da pužu pred višom gospodom, dočim od rada za dobro većine železničara bježe kao djavo od tamjana. To se je upravo bengalski otkrilo na ovom kongresu. Kada su neki delegati počeli tražiti da se u organizaciji počne raditi u korist železničara i da vrhovne instance organizacije o tim potrebama vode više brige, digla se na njih kukka i motika i tek što ih policija nije pohapsila kao buntovnike i komuniste. Za železničare korisan rad smatra se u toj organizaciji zločinom, koji oni proganjaju i službenim putem i putem političkih vlasti. Razumije se, da takova organizacija ne može imati uticaja na železničare i da su železničari već davno riješeni da je ostave. Njih održava samo sila službenog aparata, a ovaj im je sklon samo zato jer mu lakejski služe i živote železničara nose na pazar.

Sam kongres, kao što rekosmo, svršio je bez efekta i bez ikakvog rezultata. Svi koji su od kongresa mašta očekivali, razišli su se još jednim razočaranjem, da im uz žute nikad sunce sinuti neće. Naročito je to razočaranje veliko kod naših železničara u Dalmaciji, koji su od žutih otišli i žele da odu čim dalje, samo da ne ošugave. Inače su gospoda delegati dobro se gostili, jeli i pili, činili izlete na Hvar i okolice, i — što železničari naročito meka ne zaborave — na debelo trošili pare, otete uzdržanjem članarine za njihovo udružanje. To trošenje para bilo je tako očito, da je i zadnji železničar morao to uvidjeti: jer svatko od nas zna, da je železničar odvise bijedno plaćen, a da bi si mogao dovoliti ovakve skupe parade. To mogu da čine samo žuti, ali ne na teret svoj već na teret onih bijednika, koji su ostali kod kuće i koji posle 15. više ni poštenog zaloga nema.

Evo, to su utisci, koje mi dalmatinski a naročito splitski železničari od kongresa žutih imamo. Izveščujemo o njima i sve ostale železničare širom zemlje sa napomenom: čuvajte se žutih, ne vjerujte im i tjerajte ih od sebe kao što smo i mi učinili.

Splićani.

Zadružni dan 8. julija 1928.

Kakor vsako leto, bodo tudi letos praznovali naše gospodarske organizacije svoj mednarodni zadružni praznik: »Zadružni dan«. Praznovali ga bodo letos šestič in sicer 7. in 8. julija 1928.

Konzumno društvo za Slovenijo se je obrnilo na našo Stokovno komisijo s posebnim dopisom, v katerem nas prosí, da bi izdali na vse naše podružnice direktive, naj pri proslavi Zadružnega dneva tudi strokovne organizacije čim aktivneje sodelujejo. Mi tej želji radi ugodimo in priporočamo vsem funkcionarjem in članstvu strokovnih organizacij, da se vabilu zadružnih organizacij polnoštevilno odzovejo ter sodelujejo pri vseh prireditvah na Zadružnem dnevu, zlasti na shodih in obhodih.

Stokovna komisija je porabila to priliko priprave za praznovanje Zadružnega dneva, da je priredila v Ljubljani 21. junija skupno konferenco predstavnikov strokovnih in zadružnih organizacij. Konferenca, ki je bila odlično obiskana, je imela nalog ugotoviti pogoje za sodelovanje strokovnih in zadružnih organizacij. Potek konference je pokazal, da smo se z reševanjem tega problema sicer nekoliko zakasneli, da je pa ta problem izredne važnosti za obe panogi našega gibanja.

Znana je stvar, da temelji vsa skrivnost velikega napredka delavskega gibanja v drugih državah baš v sodelovanju strokovnih in zadružnih organizacij. Če tega napredka pri nas ni zaznamovati v toliko meri kakor

