



Dvajset let

Dne 28. julija 1914 — torej pred dvajsetimi leti — so posebne izdaje časopisov po vsem svetu objavile vojno napoved in isti dan so že grmele morilne salve topov in tisoči in tisoči so začeli medsebojno klanje, ki se je v najkrajšem času razvilo v največjo svetovno morijo, v kateri so se milijoni medsebojno morili, v kateri so milijoni žrtvovali svoje življenje za »vero, dom cesarja«. Štiri in pol leta je trajala svetovna morija, so umirali in stradali milijoni, milijoni so postali invalidi brez vsake oskrbe, milijoni so izgubili zadnje premoženje.

Med tem, ko je na fronti vladala medsebojna morija, je za fronto in v raznih večjih centrih praznoval orgije velekapital, ki je služil, kakor še nikdar preje.

Pred dvajsetimi leti se je pričela imperialistična svetovna vojna, danes po dvajsetih letih stoji ves svet v znaku kapitalistične svetovne krize. Svetovna morija in obubožanost najširih ljudskih mas so pravi znaki kapitalizma naše dobe. Kakor je kapitalizem, sledič svojim principom, pahnil ves svet v svetovno vojno, tako je sedaj vse človeštvo pahnil v svetovno gospodarsko krizo, ki je danes zavzela vse, zmagovalce in premagance, industrijske in agrarne države.

Ob dvajsetletni začetku svetovne vojne je izdala mednarodna strokovna zveza skupno s socialistično delavsko internacionalo proglašena delavski razred vsega sveta, iz katerega posnemamo najvažnejše odstavke:

Delavci vseh dežel!

Pred vsem svetom obtožuje delavski razred kapitalizem, da je odgovoren za svetovno vojno in za svetovno krizo. Kdor hoče mir, delo in kruh za vse, se mora pridružiti delavstvu in se boriti za uničenje sedanjega kapitalističnega sistema!

Ceprav v kapitalističnem družbenem redu ne more obstojati pot, ki bi peljala iz gospodarske krize in preprečila nove krize, je vendar internacionalna organizacija proletariata pokazala možnosti, kako bi se dalo olajšati vsaj najhujše gorie množic. Delavstvo je podčrtalo potrebo mednarodnega sodelovanja vseh držav, sporazum vseh vlad, da bi se z enotnimi ukrepi omogočilo tako gospodarsko in politično stanje, v katerem bi se edino moglo odstraniti posledice krize.

Kapitalizem je šel doslej popolnoma drugo pot. Mesto gospodarskega sodelovanja je provociral gospodarski nacionalizem v najbolj divjih oblikah. Mesto političnih sporazumov je povzročil vojno na dalnjem vzhodu,

obračunavanja v Južni Ameriki in novo oboroževanje vseh držav!

Pred vsem svetom obtožuje delavski razred kapitalističen sistem, ki hoče povzročati samo nadaljnje krize, nadaljnjo oboroževanje, da je nesposoben, da bi z mednarodnim sporazumom omogoči sodelovanje vseh držav in odpravil krizo.

Razorožitvene konference pri Društvu narodov so doslej končale brez vsakih sklepov in imele za posledico le pojačanje oboroževanj v posameznih državah. Mednarodne delavske organizacije so stalno potom akcij in tudi na razorožitveni konferenci sami zastopali zahtevo, da se morajo svečane razorožitvene obvezne mirovnih pogodb končno izpolniti in vzpostaviti enakopravnost med zmagovalci in premaganci s splošno razorožitvijo. Vse zahteve so bile zmanj, ker so interesi vladujočega kapitala drugačni.

V času, ko so v Ženevi zborovali o razorožitvi, je japonski imperializem nemoteno prodiral v Kitajsko, skušal provocirati spor s Sovjetsko Rusijo. Kasneje je v Nemčiji zavladal fašizem ter so nemški junkerji in aktivni generali prevzeli oblast v roke. Med tem, ko so v Ženevi italijanski delegati nastopali za čim najširšo razorožitev, je podvzemal v Italiji fašizem, ki je zasužnil italijanski proletariat, nove duševne in materijalne ukrepe za vojno!

Pred vsem svetom nosi odgovornost kapitalizem in njegovi fašistični pomagači, da so propadle nadre na trajen svetovni mir in da se pripravlja nova svetovna morija.

Ob dvajsetletni izrhu svetovne vojne prevzemajo internacionalne organizacije proletariata na se glavno nalogu, da bodo vse svoje moči in vsa svoja bojevna sredstva porabili za preprečitev nove vojne.

Delavci vseh dežel!

Kapitalistični svet je v najtežji krizi. Čim bolj se boji upravičene jeze delavstva, toliko bolj se poslužuje najbolj brutalne sile in fašizma, da pritska delavstvo k tlom.

Ob dvajsetletni svetovne vojne kliče mednarodna strokovna zveza proletariatu vsega sveta, da se mora zavedati zgodovinskega pomena današnjega časa in da se mora pripraviti za odločilni boj,

za boj proti kapitalizmu, ki je odgovoren za svetovno vojno in krizo,

za boj proti fašizmu, ki pomeni vojno in suženjstvo,

za boj za svobodo, mir in zaposlitv,

za boj za socialistični družabni red.

Spomini južnoželezničarja

Dne 31. avgusta bo 11 let, kar so se pojavili na vseh postajah, kurilnicah in delavnicih in povsod po proggi ogromni »Proglasi vsemu osobju ljubljanskega obratnega ravnateljstva južne železnice«, ki so z debelimi črkami objavili prevzem vseh prog južne železnice, kakor tudi lokalnih in privatnih, ki jih je južna železnica eksploatirala, pod državno upravo. S prevzemom južne železnice je bilo objavljeno, da se bo zamoglo čimpreje ukiniti militarizacijo onih železničarov, ki so leta 1920 štrajkali.

Iz navedenega proglaša posnemamo samo mal izvleček:

»Na podlagi navedenih odlokov Ministrskega sveta bo ostalo vse osobje (tudi

profesionalisti in ostali železnički delavci), ki je bilo na dan prevzema južne železnice v službi (bodisi na obratnem ravnateljstvu, ali pa na proggi po postajah, sekcijah, kurilnicah, delavnicih in ostalih službenih edinicah, bodisi na dopustu ali je bilo v bolniškem staležu), ako bo lojalno in vestno vršilo svojo službo, na svojih dosedanjih službenih mestih.

a ker z današnjim dnem postane državno osobje, bo zadobilo tudi vse nove pravice in vse nove prejemke in materialne koristi, ki jih nudi novi zakon o državnem prometnem osobju.

Zelo pomemben je današnji dan in neizmerne so koristi za bodočnost železničkih uslužbencev in njihovih družin na podprtih progah. Vse osobe na teh progah, a posebno Slovenci, ki tvorijo največji del izvežbanega, preiskušenega in porabljenega

osoba, se morajo čutiti srečne in zadovoljne, ker so v svoji domovini, v svoji svobodni kraljevini doživelji, da so te doslej privatne železnice postale nacionalne, postale državne. S tem, da bodo vršili službo na teh železnicah, bodo služili sebi, svojemu Kralju, svoji domovini. Prepričan sem, da boste vsi železničarji pravilno razumeli velik posenec prevzema teh prog iz tuje privatne uprave v našo državno in da boste vsi dati vse iz sebe, da boste vršili določeno vam službo lojalno, vestno in točno po predpisih. S tem boste načrte dopresnili k zboljšanju gospodarstva, trgovine, obrti, industrije ter splošnega narodnega blagostanja. V tem zboljšanju pa naj tudi železničko osobje vidí, da se in svoje družine boljše dneve in materijelno preskrbo!«

Str. Pov. br. 3

31. avgusta 1923 v Beogradu.

Minister saobraćaja

Dr. V. Janković, l. r.

Tuja uprava južne železnice, ki nas je predajala obenem z materialom in inventarjem ter celotnim voznim parkom, je le smatrala za potrebno, da pri pogajanjih v Rimu k slavnemu čl. 17 rimskega akorda izrazi svojo bojazen ter podčrta želje osobja:

»V razumljivi skrbi za svojo bodočnost je osobje južne železnice pri svojih ravnateljstvih, kakor tudi pri generalnem ravnateljstvu nujno zaprosilo, da bi zamoglo predložiti svoje želje rimske konferenci. Družba smatra za svojo dolžnost, da predloži konferenci te želje onega osobja, ki je skozi dolgo vrsto let ne samo za interes družbe, marveč tudi celotne javnosti vedno zvesto služilo in je naredilo, kar je bilo mogoče, da tudi v najtežjih časih v redu vzdržalo premet.«

Imamo novega prometnega ministra

Dne 10. julija je bil podpisan ukaz, s katerim je razrešen dolžnosti prometni minister general Svetislav Milosavljević in stavlen na razpoloženje.

Istočasno pa je bil imenovan za prometnega ministra Ing. Ognjen Kuzmanović, ki je bil doslej tehnični direktor beograjske mestne občine.

Novi železnički minister je bil v železnički službi v času od l. 1904 do l. 1911, na kar je vršil privatno prakso ter se je po prevratu l. 1919 zopet posvetil železnički službi in je služboval pri beograjski železnički direkciji, kjer je zasedel mesto načelnika direkcije. L. 1923 je postal direktor direkcije za gradbo železnic in

Visoke države, ki so sklepale rimske sporazume, so določile poseben komite, ki je na seji dne 10. marca 1923 imel sklepati o »Osebnih, pokojninskih zadevah«.

Ta komite je soglasno predložil plenarni seji, da naj zavzame sledeče stališče k zahtevam osobja:

»V rimskem sporazumu je temeljno nacelo, da zadobi osobje, ki preide v državno službo, vse pravice, ki pripadajo osobju državnih železnic. Ne more se pa priznati vseh pravic prejšnjega režima (južne železnice) istočasno s pravicami nove uprave. Kljub temu pa se je poskušalo najti način, da bi se v akordu priznalo celo nekatere pravice, ki jih je osobje imelo pri družbi južne železnice. Poleg tega se ugotavlja, da bodo nove uprave posamezne konkretno želje v tem pravcu blagohotno razmotritave, v kolikor bo to združljivo z veljavnimi državnimi predpisimi.«

Enajsto leto teče od dneva prevzema in stari južnoželezničarji se spominjam na čase pred prevzemom.

Kje so naši avtonomni bolniški fondi?

Kje so naše personalne komisije?

Kje so naši pokojninski in provizijski zavodi?

Bliža se 11. obletnica podprtja železničarjev in za to dan klicemo vsem odločajočim v spomin besede proglaša, ki je bil izdan po sklepu Ministrskega sveta ter želimo, da se za 11. obletnico te besede dejansko izvedejo.

Nevzdržen položaj delavstva

proti koncu l. 1927 je bil imenovan za pomočnika železničkega ministra, na katerem mestu je bil vse do maja 1929, ko je bil izvoljen za tehničnega direktorja beograjske mestne občine.

Na mesto železničkega ministra je po daljšem času prišel zopet mož, ki je dolgo vrsto let prebil v železnički službi in sicer na položaju inženjera začetnika, direkcijskega uradnika, načelnika oddelka in nazadnje pomočnika ministra. Kot dober poznavalec železničarskih razmer in težkega položaja, v katerem živi večina železničarjev upamo, da bo ukinil vse potrebno, da se ta položaj popravi in ukinje neutemeljene redukcije.

Na mesto železničkega ministra je po daljšem času prišel zopet mož, ki je dolgo vrsto let prebil v železnički službi in sicer na položaju inženjera začetnika, direkcijskega uradnika, načelnika oddelka in nazadnje pomočnika ministra. Kot dober poznavalec železničarskih razmer in težkega položaja, v katerem živi večina železničarjev upamo, da bo ukinil vse potrebno, da se ta položaj popravi in ukinje neutemeljene redukcije.

soupravljanja v vseh socialnih institucijah.

Popolnoma drugačne so razmere danes. Ce podčrtamo le par važnih ustanov, ki so jih imeli delavci že pred desetletji, potem ugotovimo verljivo nazadovanje.

Pred dobrimi desetimi leti so se obstojali avtonomni provizijski fondi, ki so bili dobro fundirani ter so nudili delavcem primerno preskrbo za starost, delavci so imeli odločajočo besedo v bolniškem fondu — imeli so dobro izgrajen zaupniški aparat, imeli so popolno svobodo koalicije, ki so si jo seveda priborili s težkimi boji. Njihovi prejemki so kolikor toliko odgovarjali njihovim potrebam za življenje, uživali so na železnički stalnosti, dobili so odrejeni jim letni dopust, dobivali so celo premije in delovno obleko.

In danes? Delavski pravilnik pa predvideva možnost napredovanja po službenih letih, predvideva stalnost na podlagi predlogov načelnikov, predvideva vrste delavskih zaupnikov, predvideva volitve de-

legatov v pokojninski fond, predvoda zaposlitev najmanj 20 dni mesečno.

Tisoči in tisoči delavcev ne morejo izrabiti pristoječega jih letnega dopusta, pač pa so prisiljeni izrabljati po veliko-dni brezplačnega doresa, kar njihov že itak mizeren položaj še bolj poslabšuje.

O napredovanju delavcev v dnevnih plačah ni niti govora, ker se istočasno z napredovanjem znižajo evenuelne uvečane plače, pomožni delavci zlasti v kurilnicah pa so bili še presenečeni začetkom letošnjega budžetnega leta z regulacijo uvečanih plač navzdol.

Od leta 1930 obstaja predpis o volitvi delavskih zaupnikov, ki sicer nimajo nobenega drugega delokroga, kakor sporočati želje delavstva načelnikom, vendar so pretekla od tedaj že štiri leta in še ni izdano navdilo, na kak način naj se ti zaupniki volijo in kdaj naj se izvolijo.

Isto velja za delavski pokojninski fond. Delodajalec se je postavil na stališče, da sam imenuje upravnike in uprave fondov, do danes pa ni izvedel onega dela pravilnika, ki predvideva volitve delegatov za

vrste občnih zborov teh pokojninskih fondov, ki so sicer itak samo posvetovalen in ne odločajoč organ. Težke svote mora plačati delavstvo za starostno zavarovanje neozirajo se na dejstvo, da je delavec te prispevke že enkrat plačal. Težko oškodovanje je nastopilo zlasti pri starejših delavcih, ki so skozi desetletja plačevali v zdravi valuti svoje prispevke v prejšnje penzijske zavode, a so sedaj prav za prav izgubili vse ugodnosti in morajo za ves čas še enkrat plačati prispevke, ker se je izvršil obračun na bazi

4 K = 1 Din.

Delavstvo vživa vrste predpravico, da se ga ne premešča, izvzemši najnujnejše slučaje, ki so utemeljeni po službeni potrebi. Vendar je prišel čas, ko je zmanjkal kreditov za nadomestnike in premestitev delavcev se izvajajo zlasti pri progovnih sekcijsih kar v masah, da se prihrani na trošninah in se pri tem ne vpraša, kako naj ta delavec v novem službenem mestu živi.

Redukcije prejemkov, izvršene v glavnem po letu 1929, so bile tako velike, da so se prejemki dejansko znižali za polovico ter danes ne zastostejo niti za prehrano samca, kajše le cele družine.

V tem težkem položaju, v katerem se delavstvo nahaja, bi bila dolžnost, da najdejo izredna poto, po katerih bi lahko zboljšali položaj polovice železniškega osobja, ker je danes res nevezdržen.

Prvi ukrep za zboljšanje položaja naj bi seveda bil izvajanje vseh onih predpisov, ki govore o pravicah nižnjega osobja. Za to je upravičena zahteva prav vseh železničarjev, da se takoj:

ukinejo brezplačni dopusti pri progovnih delavcih,

povrne vsem delavcem 10% njihovih plač, ki so jim bili odvzeti leta 1931 in 1932,

udeve osemurnik v kurilnicah in delavnicih,

prizna stalnost vsem delavcem, ki izpolnjujejo pogoje pravilnika, podeli redni letni dopust in izplača trošnine,

izvede avionomijo bolniškega in starostnega zavarovanja,

izvaja napredovanje v plačah po službenih letih ter izvrši volitve, v kolikor jih predvidevajo določbe sedanjih pravilnikov.

stveno stanje in delazmožnost pregledanega pred dvemi meseci, danes še nimamo. Vsled tega zamore zdravnik v večjemu izraziti domnevo, da je bila delovna sposobnost pred dvema meseci mogoče taka in taka, kar pa seveda se ne more smatrati za gotovo dejstvo in vsled tega uprava ni upravičena zmanjšati procent začasne rente za nazaj, marveč od dneva pregleda po zdravniku. Pri tem pod-

črtavamo, da ni dolžnost prizadetega uslužbenca, da se briga za pravočasen zdravniški pregled, marveč je to dolžnost uprave in če uprava zdravniški pregled iz kakršnihkoli razlogov odgodi, mora za ves čas do pregleda plačevati neznanjano rento.

Naj bodo ti primeri opomin vsem železničarjem, kako morajo postopati v slučaju nezgode, da ne bodo prikrajšani na svojih pravicah.

Ogromna udeležba na železničarskem shodu v Mariboru

Nad 2000 železničarjev je enodušno manifestiralo svoje zahteve

V petek, 6. t. m. zvečer je bil sklican v veliko verando pivovarne »Union« v Mariboru protestni shod železničarjev.

Odziv je bil naravnost presenetljiv; še pred pričetkom je bila ogromna veranda napolnjena do zadnjega kotička.

Shodu je predsedoval sodrug Zmazek, ki je uvodoma pozdravil načelo in dal besedo tajniku sodružu Stankotu iz Ljubljane, ki je v nad eno uro trajajočem govoru iznesel vse, kar danes teži železničarjev.

Slišali so se pozivi, naj se železničarji oklenejo svojih drugih delavskih konzumskih zadrg in naj ne nesejo niti pare več zasebnim trgovcem.

S pozivom, naj se v predstoječem boju za zboljšanje gmotnega položaja železničarjev oklenejo svoje edine svobodne strokovne organizacije »Ujedinjeni železničarji Jugoslavije«, ki se edina bori za ta cilj, brez za-

hrbnosti in demagoških fraz, je govornik zaključil, nagrajen z viharnim ploskanjem.

Zatem je predsednik povabil načelo, da se oglasijo k besedi. Odzvala sta se povabilo gospoda Medvešček, upokojenec (od Prometne zvezze) in Natek (od Zveze narodnih žel.), ki sta se v svojih izvajanjih oba izjavila solidarnim z izvajanjem glavnega govornika sodruga Stankota in sta pozivala k enotnosti in skupni akciji vseh železničarjev.

Končno je bila prečitana resolucija »Ujedinjenih železničarjev Jugoslavije«, ki je bila z velikim navdušenjem odobrena, soglasno od vseh navzočih.

Mase so se razhajale med živahnim besedovanjem in trajalo je več ko pol ure, da so mogli zadnji udeleženci zapustiti kraj zborovanja. Občinstvo na Aleksandrovi cesti je z začudenjem vpraševalo, kaj pomeni nenaden pojав teh množic.

Tudi med železničarji se je začelo daniti, o tem priča ta shod, ki je bil zopet tako številjen kakor skozi prva povojska leta.

Kaj je z izplačilom pokojnin?

V eni izmed zadnjih številk Železničarja smo počrtali dejstvo, da je že okoli 180 uslužbencov v ljubljanski direkciji, ki so bili začetkom marca odnosno aprila obveščeni, da jim je služba prestala, pa niso dobili nikake pokojnine in tudi ne akontacije na pokojninske prejemke.

Še le koncem junija in začetkom julija so začeli prihajati prvi odloki o odredbi penzije posameznikom, večina pa sedaj že peti mesec čaka brez vsake pare na rešitev ter so zamaši vse njihove intervencije pri lokalnih oblasteh v Ljubljani, ki jim obljubljajo vso podporo, kakor so tudi zamašnji deputacije, ki skušajo doseči rešitev v Beogradu.

Skoro vti uslužbenci imajo skoraj po 30 in več let efektivne službe na železnični pravico do polne pokojnine ter so takoj po prejemu obvestila o prestanku službe zaprosili za izplačilo akontacije, na kar pa so dobili odgovor, da se jim akontacija ne more izplačati vse dotlej, dokler ne bodo izstavljeni rešenja o odmeri njihove penzije.

Na podlagi odredbe zakona o državnem prometnem osobju čl. 112 t. 4 prestane na pr. služba po 12-mesečnem neprekinitnem bolovanju ter se smatra dotednega v smislu dolžobe § 114 za razrešenega službe po preteklu trimesečnega roka, čeprav se ne izda formalni odlok o odmeri penzije.

Po določbi § 117 zakona se mora uslužbenca na lastno prošnjo upokojiti, ako dovrši 25 let eksekutivne službe, 30 let neeksekutivne službe, nadalje če ima 35 let vračunljivih za penzijo odnosno če je prekoračil 60. leto starosti. V teh slučajih se mora njegova prošnja upoštevati v roku enega meseca.

Dolžnost železničarjev je prizadetih tudi pri tem, da dobre naknadno odmerjeni procent začasne rente, ker se zdravniški pregled ni izvršil pravočasno, marveč včasih še le po preteklu več mesecov. V takem slučaju bolniški fond bi tudi direkcija ni upravičena, da bi z naknadno veljavnostjo odrejala procent zmanjšanja delazmožnosti, ker takih zdravnikov, ki bi zamogli na pregledu na pr. danes ugotoviti, kakšno je bilo zdrav-

akontacijo, ali pa da bi se jih poklicalo nazaj v službo, ker brez prejemkov ne morejo živeti. Med prizadetimi se nahajajo tudi taki uslužbenci, ki so izpolnili vse pogoje za upokojitev ter imeli predpisano število let za polno penzijo že pred 1. julijem 1931 ter so zaprosili za upokojitev še po določbah zakona iz leta 1923. Nikakor ni njihova krivda, če se ni zakon izvedel, kakor bi se moral in bi oni lahko že par let vživali pokojnine in vsled eventualnih kršitev predpisov po upravni oblasti ne smejo trpeti oni, ki bi bili lahko že pred štirimi leti upokojeni. Kakor se od vsakega uslužbenca zahteva točno izvrševanje predpisov in zakonov, tako imajo enako pravico vti uslužbenci zahtevati, da se izvajajo določbe zakona tudi tam, kjer govore njim v prilog.

Uslužbenci, ki so prejemali svoje aktivne prejemke ves čas do prestanka službe, ne smejo biti sedaj oškodovani s kakim predpisom o vračanju preveč prejetih aktivnih prejemkov, ker so jih prejemali najmanj v dobrì veri, ker niso bili razrešeni službe.

Poleg te zahteve, da se jim od izplačil aktivnih prejemkov ne smeti odtegovati, pa je najvažnejša zahteva, da se vsem prizadetim takoj dostavijo odloki o odmeri penzije, v bodočem pa da ukrene upravna oblast pravočasno vse potrebno za upokojitev uslužbenca, da se ne bo več prideti slučaj, kot sedaj 1. marca, da bi dosluženi uslužbenci ostali brez vsega na cesti in bili odvisni od podpor aktivnih tovarishev odnosno kreditov pri trgovcih in hišnih posestnikih.

PET KNJIG

III izda letos Cankarjeva družba svojim članom. In sicer:

1. Koledar Cankarjeve družbe za leto 1935.
2. Beer: Zgodovina socialnih bojev, I. knjiga.
3. Beer: Zgodovina socialnih bojev, II. knjiga.
4. Pavel Nizovo: Ocean, ali kakor je pravi ruski naslov: Pod severnim nebom.
5. Ivan Molek: Sesuti stolp.

Fašizam u grčevima

Sve društvene i privredne epohe imaju svoj početak i kraj. Analizirajući njihovu historiju vidjet ćemo, da su neke od njih trajale stotine i stotine godina. Koliko su trajale epohe nomadskog života u komunama, uopće nije utvrđeno, tek približno može se odrediti vrijeme trajanja feudalnog ropstva i cehovstva, a zatim kapitalizma. Razmatrajući razvoj tih poedinih epoha vidjet ćemo, da su se razvijali u duhu progrusa, t. j. političke i ekonomske nezavisnosti. Pravo na život postajalo je tekoviom sve širih i širih narodnih slojeva.

Kapitalistički poredak isto je samo jedna društvena epoha, koja nije vječna; i kapitalistički poredak jest zamjenljiv i biti će zamjenjen jednim drugim i svakako boljim društvenim uredjenjem. Da to novo društveno uredjenje ne može biti antičko ili pak feudalno, to se samo po sebi razumiće. Kad bi to bilo moguće, onda bi takvo duštveno uredjenje još i danas postojalo. Po svim naučnim i ozbiljnim predviđanjima, kapitalističko društveno uredjenje zamjenjen će socijalističko. Sva privredna i materijana dobra, koja su sada vlasništvo pojedinaca. Na toj izmjeni društveniju, u slavništvo naroda. Cjelokupno društveno uredjenje postati će socijalno, cilj političkog i privrednog stanja biti će dobro kolektiva, a ne pojedinica. Na toj izmjeni društvenog uredjenja ne može se ništa spriječiti ni zaustaviti. Kad će snage kolektivističkog uredjenja biti dovoljno jake, one će obračunati sa snagama kapitalističkim isto tako, kao što je buržauzija obračunala sa snagama feudalizma. I feudalizam se grčevito držao svojih privilegija. More krvi proteklo je prije nego je posvešao sa pozornice. Isto to dogadja se i sa kapitalizmom.

Zadnji adut u rukama kapitalističke klase jest fašizam. To je pomoću svih moralnih i materijalnih sredstava, kojima ta klasa raspolaže, organizovana snaga društvenog ološa.

Sa industrijskih pruga

Deputacija industrijskih željezničara u Beogradu.

Pošto prava industrijskih željezničara nisu regulisana po odredbama Zakona o željeznicama javnog saobraćaja, Zakona o Radnjama i Zakona o zaštiti radnika, i pored toga što se je to tražilo od sviju mjerodavnih već u nekoliko navrata, to je Oblastni odbor zaključio, da se pošalje deputacija, koja će na nadležnim mjestima zatražiti, da se konačno pristupi regulisanju u duhu odredaba citiranog zakona. Deputacija je stigla u Beograd dne 19. juna o. g.

Deputaciju su sačinjavali: Ivan Zupančić, oblastni sekretar, Tratnik Jo-

sip, strojvodja, Balaban Trivun, bravar i Nikola Šobot, vozvodja. Čim je deputacija stigla u Beograd, stupila je u vezu sa gg. narodnim poslanicima iz Vrbaske banovine, koji su deputaciju predvodili na sva nadležna Ministarstva. Gospodin ministar socijalne politike i ministar saobraćaja primio je prijazno deputaciju, koja mu je izložila stanje industrijskih željezničara. Tom prilikom naročito je deputacija izložila mjerodavnim, da radno vreme na privatnim saobraćajnim preduzećima nije regulisano u duhu postojećih zakona te se i pored

lom vrijednosti i sredstvom za razmjenu. Oni su morali postati novac.

Pretpostavlja se, da je sitni metalni novac ugledao svjet te u desetom stoljeću prije Krista. Sitni novac najprije se pojavio kod Grka, a zatim kod Rimljana, koji su prvi sitni novac počeli kovati u trećem stoljeću prije Krista. Sa pronalaškom i stavljanjem u promet srebrnog i zlatnog novca izmijenjen je konačno sav raniji razvitak u mjerenu vrijednosti i razmjeni robe. Sav privredni razvitak u trgovini dobio je formu, kakvu danas mi vidimo i doživljujemo. O tome razvoju Roza Luksemburg nam veli slijedeće:

»Izvjesna općenito tražena roba bila je kao novac uvedena prije, nego se u tu svrhu upotrebljavalo metale. Već u doba timarenja blaga blago je važilo kao novac: služilo je kao mjerilo vrijednosti, kao posrednik u trgovini, kao dragocjenost i kao oznaka bogatstva. Tek sa uvedenjem metala kao novca došao je novac do svojeg vanjskog i vidljivog izražaja. Izmjena počinje sa jednostavnom izmjenom kojeg mu drago dva produkta. Ona nastaje, jer jedan producent — očina ili plemo — bez produkata drugih ne može dobro izlaziti. Oni si ispoznaju izmjenom svojih proizvoda. Usljed čestih medusobnih izmjena izvjesna roba ispoljila se kao naročito pogodna za razmjenu, jer ju svatku traži, pa ako postaje posrednik za zamjenu, postaje općenita roba. Po sebi mogao bi svaki izradjeni predmet postati takvom robom, t. j. novcem: cipele ili šesir, plahta ili vuna, životinja ili žito, pa i danas se događa, da se takvi proizvodi medusobno razmjenjuju. Koja roba će biti kao novac uvedena ovisno je od posebnih potreba i posebnih prilika dotičnih plemenskih ili nacionalnih zajednica. Domaća životinja postala je najprije općenito voljena kao korisna roba, kao živežna namir-

nica. Kasnije bila je priznata i poštivana kao novac. Kao takva poslužila je svakome, da plodove svojeg rada u toj formi učuva, jer je ona u svaku dobu bila zamenljiva za bilo koju potrebnu robu. Životinja je, za razliku od svekolike druge robe, jedna izravno društvena roba, u svako vrijeme i u svim kojincima zamenljiva. Ali u životinji ipak dolazi da jakog izražaja dvostruka narav tog novca: jedan pogled na životinju pokazuje, da je ipak, ma da je općenita roba, društveni proizvod, a istovremeno i jedna jednostavna živežna namirnica, koju se može zaklati i pojesti, običan produkt čovječjeg rada, rada jedno pastirske plemene. U zlatnom sitništu je sjećanje na poreklo novca iz jedne jednostavne robe izgubljeno. Mala zlatna pločica nije za ništa drugo sposobna, ne može se za ništa drugo upotrebiti, osim za sredstvo razmjene, kao općenita roba. Ona je roba još samo po tome, jer je kao roba prizašla iz čovječjeg rada, ali je svaku upotrebu kao živežna namirnica izgubila; ona je komadić čovječjeg rada, bez ikakve za privatni život korisne sadržine, neima svojstvo kao privatna živežna namirnica, ona služi društvu u svrhu: da bude posrednik u razmjeni sa drugom robom.«

Posljedice utvrđivanja novca u formi metala su: jako proširenje trgovine i jak potres svih društvenih odnosa, koji su ranije bazirali samo na izmjeni, a ne na trgovini robe. Stara komuna nastalom trgovinom rasklimala se; trgovina je pospišila nejednakost imovinskih odnosa, upropasteno je zajedničko vlasništvo, upropasteno je komuna. Malo i slobodno seosko gazdinstvo, koje je najprije produciralo samo za sebe i prodavalo samo suviške, bilo je s vremenom prisiljeno, pogosto kad su našli porezi, prodavati sve svoje proizvode, da bi si nabavilo odjela, radno oruđje, pa i samu sje-

nje rešiti tako, da se udovolji propisima postojećih zakona i da će u čim kraćem roku izdati naredjenje svima saobraćajnim preduzećima, da moraju regulisati pored dužnosti i prava saobraćajnog osoblja. Sa ovakvim odgovorom deputacija kao i gg. narodni poslanici su se zadovoljili i nadati se je, da će se to važno pitanje u skoro rešiti.

Ivan Zupančić,

oblastni sekretar SSTSR.

Osnivačka skupština Saveza saobraćajnih i transportnih službenika i radnika Jugoslavije u Gornjim Podgradcima

Dne 3. juna 1934 god. održana je bila osnivačka skupština SSTSR u Gor. Podgradcima.

Predsjednik akcionog odbora za osnivanje podružnice posle otvaranja skupštine govorio je o potrebi organizacije, te je predložio na odobrenje savezna pravila. Svi prisutni jednoglasno su usvojili pravila i zaključili, da se odmah osnuje podružnica. Nakon kraće diskusije bio je izabran slijedeći odbor:

Predsjednik Cupić Luka, ložać;

Milan Knežević

Opet jedna nova žrtva rada kod Bos. d. d. u Banjoj Luci.

Na šumskoj željeznični Bosanskog d. d. u Banjoj Luci dogadjaju se počesto smrtni slučajevi. Na 17. juna o. g. u 2.40 časova u jutro kod stanice Kotor Varoš na km 33.400 naš drug M. Knežević, kočničar pao je sa voza i nakon 10 minuta po tome nadjen po čuvaru pruge, gdje se u jarku pređe pruge bori sa smrću, jer mu je lubanja pukla te je mozak ispašao na polje. Čuvar pruge doletio je u stanici da javi za dogadjaj te dok se drugovi povratili na lice mjesta drug Knežević bio je mrtav. Na lice mješta izišla je komisija, koja je izvršila uvidjaj nemogavši konstatovati ništa, nego samo to, da je morao pasti sa vagona ali kako i zašto nikо nezna? Drug Milan Knežević bio je jedan od naših vrijednih drugova i svi žalimo, da je ovako tragično svršio.

Drug Milan Knežević bio je u službi 32 časa i to od 14. juna od 23.30 časova u noći do 16. juna do 5.30 časova u jutro. Kada se je istog dana povratio natrag, u službu je bio ponovno određen u nedelju u 8.50 časova u jutro, što znači, da je imao nakon 34 časova službe svega odmora od 5.30 do 8.50 sati to jest 3.20 sati. Dakle nakon 32 sata proveden u teškoj željezničkoj službi poslije odmora od 2 do 3 sata ponovno određen u službu potpuno izmoren od nespavanja i rada te ga je mogao

svaki mali tresak vagona zbaciti, što je po svoj prilici i bilo. Sve komisije međutim ustanovile su, da je to samo nesretni slučaj, a ne zločin.

Pa zar nije zločin držati radnika u poslu 32 časa pa ga opet nakon 2 do 3 časa odrediti na rad?

Ko će odgovarati za ovaj postupak i ko će snositi troškove rente, koju će morati osigurane isplaćivati familiji poginulog željezničara? Je li zna ovo Okružni ured te Inspekcija rada i šta će ove institucije poduzeti, da se za buduće spreći ovakav postupak sa radnicima i za taj slučaj dovesti krive ostroj kazni?

Mi možemo, da rečemo samo to, da je naš drug Milan Knežević pao žrtvom dugotrajnog i teškog rada radeći dan i noć za mizernu platu, ne bili kako god mogao više zaraditi, da bi svojim porodicima pridoneo što više, ali na žalost, ona ga je za to sasvim izgubila.

Mi smo zadnji puta sklapajući kolektivni ugovor sa preduzećem ugovorili, da se prekovremeni rad neće raditi, nego samo ako to bude preka nužda, što će se urediti tako, da buđe poslije rada stanoviti dnevni odmor. Ali na to se nije pazilo kod svih kategorija: dok se je kod mašinskog osoblja odredilo stanovito radno vrijeme, koliko službe toliko i odmora, dotele je vozno osoblje radio dan i noć, veleći pružila se prilika da radnici nešto zarade, jer su mjesecima prije bili bez posla. A sada ovakav sistem rada, kojeg je zavela uprava preduzeća, plaća se životima.

Drug Milan Knežević u ovakovom sistemu našao je smrt.

Neka je slava drugu Milunu Kneževiću!

U starodrevno ropstvo donjela je trgovina duboke promjene. Dok su robovi robovali samo kućnom gospodaru, obavljali samo poslove poljoprivredne ili obrtničke za potrebe gospodara i njegove familije, malo je ropstvo patrijahnih, blaži karakter. Poslo su Grci a kasnije i Rimljani okusili tek novca i počeli producirati za trgovinu, nastupilo je nečovječno postupanje sa robovima, koje je konačno dovelo do pobune, dođuše beziglednih, ali su bile jasan predznak, da se ropstvo preživljuje i da je postalo neodrživo. Isto to opetovalo se u srednjem vijeku sa kmetstvom. Najprije je to bio blagi odnos, dok su seljaci plemenitoj gospodari činili podavanja u naravi i dok su ta podavanja služila samo za podmirenje vlastitih potreba gospode. Kasnije, kad su plemenitaši upoznali prijatnost novca, tražili su od seljaka veća podavanja radi omogućenja trgovine, kmetstvo se pretvorilo u ropstvo. Seljak bio je izrabljivan do krajnjih granica. Širenje trgovine donosi izmjenu i u kmetstvima: podavanja u naravi pretvara u podavanja u novcu. Time je ali i kmetstva i ropstva odzvonila. Konačno dođovi trgovina mnoge gradove do slobode, snage i bogatstva, rasklimaju se i stari ce-hovski odnosi u obrtništvu.

Otkrićem Istočne Indije a zatim i Amerike zauzela je trgovina silni zamah, cijelokupna privreda postavljena je na nove osnove. Započela je producija za trgovinu, za novac. To je postala vladajuća gospodarska forma. Iz naturalne privrede društvo je prešlo u novčanu, iz despotizma, ropstva, kmetstva i cehovstva u kapitalizam. Baš ove stalne promjene jasan su dokaz, da ni kapitalizam neće ostati vječan. Nakon sjećaj istrajalosti i on će biti zamjenjen jednim savršenijim i plemenitijim društvenim uređenjem.

Ps.

Okrožnica direkcije

Poziv k razsodnosti in zavrnitev rovarjev ob uveljavljenju novega pravilnika o voznih olajšavah.

Vsemu osobju!

Obveščen sem, da se je med železničarji pojabilo nezadovoljstvo radi novega pravilnika o vojnih olajšavah in da neodgovorni elementi to izkoriščajo ter hujskajo proti železniški upravi in njenim funkcionarjem.

Opozarjam vse osobje, da se ne pusti zavesti od hujskavev, temveč da tudi ob tej priliki pokaže, da je železničar discipliniran in član državne družine in da mu je dobrobit države najvažnejši cilj.

Vsek železničar naj se zaveda, da so ukrepi železniške uprave vedno diktirani iz višjega vidika državnih interesov in da smo v tem pogledu mi vsi brez izjeme dolžni, da prispevamo s svojim delom k konsolidaciji in napredku naše železniške ustanove. Samo urejeno stanje železniških finančnih zamorov namreč jamčiti v bočnosti poboljšanje materialnih in kulturnih interesov železniškega osobja in izpolnitve njihovih želja.

Pozivam vse osobje, da mirno in dostenjanstveno odbije hujskave in njihovo podtalno rovarjenje, ker bi sicer vsaka nepremišljenost dovedla do najstrožje uporabe zakonskih in ostalih predpisov, obenem pa ne bi koristila niti poedincem niti stanu.

Potrebno je ravno nasprotno deло! Posvetimo vse sile našemu strokovnemu delu; delajmo intenzivno in pozitivno in s polnim zaupanjem v prospeh in za razvoj naše stroke in s tem tudi naše nacionalne države. Samo s takim delom nam bo osiguran ponos železniškega stanu, kakor tudi smotno poboljšanje naših materialnih in kulturnih potreb.

Cugmus, I. r.

Brezposelnost in prezaposlenost

V eni zadnjih številk zvezarskega glasnika smo brali podučen članek pod gornjim naslovom, ki je zlasti podučen za višje funkcionarje prizvezi, ker vidijo v njem jasno sliko svojega delovanja na železnični. V članku navaja pisec med drugim dobesedno tudi sledeče:

»Do sedaj so tukaj opravile v smislu štendne redukcijske komisije svojo delo prav temeljito. Uslužbenci so bili reducirani do skrajnega minimuma. Te komisije so množile kader brezposelnih, preostalim pa naprtile dela do nezmožnosti. Mali uslužbenci morajo delati kot blazni po več vrst službe hkrati, katerih vsaka pa že zahteva celega človeka. Tolerira se, da se riskira varnost prometa vlakov... Bolnega uslužbence se sili v službo, še predno dovolj okreva... Zakanitega dopusta ni, ker edinice nimajo dovolj namestnikov... Vsak drugi dan in noč se jih še strogo kontrolira...«

Res strokovnjaško je tu očrtan položaj, ki je nastal na progi vsled štendne! Člankar pa je pri tem članku pozabil povedati najvažnejše in zato ga prizadeti železničarji vprašamo, da nam odgovori na sledeče:

Kdo je sestavil redukcijske komisije za prometni oddelek?

Kdo je končno rešaval o potrebi znižanja staleža?

Kdo je odklanjal vloge raznih kategorij osobja iz raznih postaj, ki so zahtevali zopetni osemurnik?

Kdo je povzročil, da so bili dnevičarji, ki jih je bivši direktor dr. Borko vo prvi redukciji sprejeti nazaj v službo, na to ponovno reducirani?

Kdo je dobil pohvalo, da je najbolj ekonomičen?

Ce bi g. člankar, ki je položaj na železnični dobro orisal, v drugem delu svojega članka se bavil z gornjimi vprašanjami in konkretno pokazal na dobro poznano osebnost, ki jo sigurno tudi člankar pozna, potem bi vzeli ves članek za resen, tako pa

ga smatramo za »Augenauswischelei«, kakor so preje dejali Nemci.

Kar smo v našem listu že večkrat podčrtali, to drži še danes: dvema gospodoma je nemogoče služiti, ker dotedi, ki bi rad služil dvema med seboj se borečima gospodarjem, bo zvesto služil samo enemu, a drugega bo izdajal.

Nove doklade za izredno, uspešno in koristno delo

Z odlokom MS br. 27.391-32 in GD br. 2.516 od 13 jun. 1933 so bile odrejene in spopolnjene posebne doklade za izredno, koristno in napredno delo na podlagi čl. 87 pravilnika o postranskih prejemkih. Te doklade znašajo mesečno:

Za pomočnika ministra Din 2500.—

Za generalnega direktorja Din 2000.—

Za pomočnike generalnega dir. Din 1000.—

Za direktorje žel. direkcij Din 1000.—

Za načelnike v Gen. dir. Din 1000.—

tovornih vlakih, marveč da se bo vsekoga sprevodnika, ki se ga rabi na progi za premik ali celo dokladanje, zaviranje in od katerega se zahteva, da se mora voziti na zavori, pisalo v službo in mu priznalo pripadajoč kilometražo.

Še nekaj iz Maribora.

Začetkom junija 1934 je bila objavljena na mariborski postaji sledča naredba:

Kolkovanje rešenj o izreku kazni.

Z razpisom štev. 36 je prejela stanicu odlok direkcije drž. žel. Ljubljana, da mora za vsa rešenja o izreku administrativnih kazni, za vsa rešenja o povračilu škode plačati predpisano takso Din 20.— po tarif. post. 5 taksnega zakona. Ker se osobje pri prevzemu rešenj o izreku administrativnih kazni brani plačati predpisano takso izgovorom, da nima denarja in slično, opozarjam vse osobje, da mora prometna rešenja prevzeti in predpisano takso nemudoma predložiti, sicer se bode vsakega posameznika pozvalo na zagovor radi kršenja discipline.

Gotovo je moral biti tu velik ne sporazum ali pa nepoznavanje obstoječih zakonov in taksnih predpisov, ki je povzročil med osobjem dosti razburjenja ter je bilo edino prav, da je ta odlok na tihem zopet izginil.

Mednarodni pregled

(I. T. F.)

Proti fašizmu.

V času od 29. junija do 1. julija se je vršila v Parizu seja generalnega sveta Internacionale Transportne federacije, ki je bila številno obiskana po delegatih priključenih zvez iz Evrope, Azije in Južne Amerike, ki je bila na to sejo še posebno povabljena. Seja je razpravljala o gospodarskem in političnem položaju v posameznih državah ter je izrekla priznanje vsem borcem, ki so se junashko borili za ohranitev demokracije in koalicjske svobode v raznih državah, večkrat za ceno lastnih življenje. Konferenca je soglasno odobrila ukrep za boj proti fašizmu v onih državah, kjer je fašizem prevzel oblast ter za preprečenje napredovanja fašizma v državah, kjer danes še vlada demokracija in svoboda. Enako je generalni svet sklenil spolnitve podprtne akcije za izgnance in begunce iz raznih držav, kateri so si mogli le z begom rešiti golo življenje pred fašističnem nasilju.

Nevarnost železniške stavke v Angliji.

Ce prav dohodki angleških železniških družb stalno napredujejo (v prvi polovici leta 1934 so bil za nad 3,430.000 funтов šterlingov večji napram prvi polovici lanskega leta), se vodstva velikih železniških družb trdovratno branijo proti ukinitvi leta 1931 izrečenih redukcij in se celo bavijo z misljivo nove »regulacije prejemkov navzdol.«

Angleška železničarska organizacija je imela 4. julija kongres, na katerem je soglasno zaključila, da bo podvzela vse korake, da se z ozirom na stalno povečanje dohodkov posameznih železniških družb ukine leta 1931 provizorično odrejene redukcije plač. Ce bodo vodstva družb trdovratno vztrajala na stališču, da morajo ostati redukcije v veljavni, bo organizacija posegla po zadnjem sredstvu — stavki — in v boju izvojevala stare plače nazaj.

Francoski železničarji za enotnost delavstva proti železniškemu kapitalizmu.

Francoska železničarska federacija je na svojem koncu junija 1934 obdržanem kongresu soglasno sprejela zaključek, da naj bo delavski strokovni pokret absolutno neodvisen od političnih strank in instanc. Po zaslišanju delegacije komunistične železničarske federacije vsled združitve je kongres zavzel stališče, da je treba podvzeti vse ukrepe, da se odstranijo nesoglasja v taktiki in čimprej sklice kongres ujedinjenja.

Najodločnejše so železničarji na-

stopili proti oplenjenju penzijskih blagajn ter v resoluciji zaključili:

»Kongres zahteva, da se železniškim družbam nemudoma naloži, da morajo poravnati deficit penzijskih blagajn, ki je vsled enostranske uprave in izkorisčanja po železniških družbah, ki svojih obvez niso izvrševali, narastel že nad 11 milijard ter da se vse 150 ravnateljev družb postavi pred preiskovalno komisijo. Ta komisija naj pregleda, kako je prišlo do katastrofalne uprave železnic in naj ugotovi, na kak način so ti direktorji tekom noči pridobili ogromna privatna premoženja. Kongres izjavlja, da mora takoj prenehati diktatura denarja, da se morajo velike železniške družbe takoj razpustiti in da se mora železnicice zopet vrniti na rodru.

Prilike v Avstriji.

Obračunavanje med raznobarvnimi fašisti v Avstriji ima usodne posledice za tujski promet v Avstriji, ki je v prvi polovici leta 1934 padel za nad 40% napram prvi polovici leta 1932. Izguba, ki jo je samo vsled tega moralno utrpeli avstrijsko narodno gospodarstvo, znaša nad 30 milijonov šilingov.

Klub takemu poraznemu efektu pa direkcija avstrijskih železnic še vedno razmetuje denar za nagrade raznimi denuncijantom in je sedaj v posebni okrožnici zagotovila vsakemu uslužbencu, ki bi naznani soušrbencu kot »sedanjemu režimu sovražnega« denarno nagrado 100 šilingov in prednost pri napredovanju v višjo stopnjo.

Protest italijanskih železničarjev.

Vodstvo ilegalne železničarske organizacije, ki je priključena ITF, je izdal v tisočih in tisočih izvodih posebni letak, ki gre iz rok v roke med italijanskimi železničarji, v katerem odločno nastopa proti znižanju staleža osobja. V letaku se ugotavlja, da današnje število uslužbencev ne more garantirati za varnost prometa, ker je preobremenjeno. Vodstvo organizacije nastopa proti sanacijskim načrtom fašistične vlade, ki si hoče pomagati iz zadrege s podaljšanjem delovnega časa, sprejemanjem podobnih uslužbencev ter istočasnim odruščanjem nastavljenega osobja. Železničarji odklanajo vsako odgovornost za težke posledice glede varnosti prometa, ki jih bodo imele te redukcije in opozarjajo ves italijanski narod, da pravočasno nastopi proti nezmožnim upraviteljem železnic.

Švica namerava reorganizirati železnice.

Kapitalistični in reakcionari krogovi v Švici se že dolgo časa bavijo z vprašanjem, kako bi zmanjšali vpliv zveznega sveta na upravljanje železnic ter je sedaj načelnik švicarskega železniškega resora izdelal zakonski predlog o izločitvi železnic ispod državne uprave. Po tem predlogu bi ne imel ne parlament in ne švicarski narod, torej tudi ne železničarji, nobenega vpliva več na železniško upravo, marveč bi generalni direktor, kateremu bi bil dodeljen upravni svet, imel popolnoma proste roke pri upravi železnic. Zvezni svet bi definitivno odločal o ukrepih, katere naj se predloži zvezni vladi in bi tako od zgoraj diktiral splošne delovne pogoje ter pragmatike in bi sigurno takoj ugodil posameznim industrijskim krogom, ki zahtevajo 15–20% redukcijo plač železničarjev.

Proti temu načrtu je švicarsko delavstvo organiziralo najostrejši odpor in železničarska organizacija je v tem boju podpirata od vrhovne strokovne instance in socialno-demokratične stranke, ki se vsi zavedajo, da poneni napad na pravice celokupnega delavstva v Švici.

Ali si že poravnal naročnino? Ako še ne, storiti takoj svojo dolžnost!