

LETO I.

ŠTEV. 8.

ORGANIZIRANI ŽELEZNIČAR

IZHAJA DVAKRAT NA MESEC.
Naročnina četrtletno Din 12.—.

SVOJE ZAHTEVJE UVELJAVIJO ŽELEZNIČARJI LE
V ENOTNI, RAZREDNO-ZAVEDNI ORGANIZACIJI.

UREDNIŠTVO IN UPRAVNIŠTVO:
LJUBLJANA, ZA BEŽIGRADOM, I. mestna stano-
vanjska hiša, kamor se naj tudi pošiljajo rokopisi.

Železničarska strokovna in pravovarstvena organizacija Jugoslavije.

Težnja po enotnosti železničarjev, težnja, biti eno organizacijsko telo, ki brani svoje pravice in pridobitve pred vedno večjimi atentati na nje, je rodila »Železničarsko strokovno in pravovarstveno organizacijo Jugoslavije.«

Za enotnost železničarjev, t. j. za ono razredno zavedno železničarsko organizacijo, ki bi naj združevala v sebi vse železničarje vseh kategorij — ker vsi smo železničarji, pa naj nas uprava deli na kakršnekoli kategorije, vsaka kategorija je le člen celote in noben člen v tej celoti ne sme manjkati, če hoče, da deluje promet brezhibno in zanesljivo. Kar je uprava razdelila — že ve zakaj — ne smejo železničarji sami deliti; to bi moralo biti geslo vseh železničarjev. In vsakega železničarja, ki hoče deliti celoto v samostojne člene, bi morali železničarji ožigosati, prezirati in se ga ogibati, kakor kugo. Zakaj člen ne more nikdar ničesar narediti, niti v svojo korist niti v korist verige, ako ga ne podpirajo ostali členi verige, a vsi členi skupaj, kompletna veriga, naredi vse, kar le zahoče.

Tega so se začeli železničarji zavedati. Jasno jim je postalo in prepričali so se, da so vsi tisti agitatorji za kategorijske organizacije zato vneti za take organizacije iz osebnih, koristolovnih namenov in da so vsi veliki verižniki. Organizacije, ki ne stojijo na razredno-zavedni podlagi, in ki životarijo pri nas še vedno, pa so vnete za vse tisto, od česar nima železničar nobene koristi, ki so le štafaža agitatorju, da se lažje okoristi v svoj namen.

Vse to in še mnogo drugega je že postalo jasno železničarjem. Zato to stremljenje, ta težnja po eni enotni razredno-zavedni organizaciji.

Da pa ta težnja dobi obliko, meso, da se učloveči, so se zbrali sodrugi in rekli:

»Vložimo pravila, ustvarimo podlago, da se železničarji vseh kategorij lahko v nji organizirajo; naj bo ta podlaga, ta novo potrjena pravila, znak za vse, ki resno mislijo in jim je resnična volja, da se strnejo železničarji v eno organizacijsko telo; naj vsi tisti v očiglednim pravilom, ki trde in govore: — »pristo-

pil bi, če bi se vse organizacije združile.« Ali: »naj se vse razpustijo in ustanovi ena sama.« Ali: »centralni odbori mnogoštevilnih organizacij se naj pogovore in stvorijo eno samo organizacijo.« — sedaj pokažejo, da so bile tiste njih besede resnične. Kaj mnogoštevilno besedičenje in tehtanje — železničar mora biti odločen in kratek, ako mu je do tega, da se kaj uredi.«

Tisti, ki jim je do uresničenja težnja po enotni organizaciji, so bili odločni. Vložili so pravila, pravila so potrjena, evo, na delo sedaj. Ustanovni občni zbor se skliče, naj se organizacija ustanovi, in vsi, ki jim je za enotno železničarsko organizacijo, naj se organizirajo v nji. To je najhitrejša in najpriprostejša ter najpraktičnejša izvršitev tega, kar vsi želijo in hočejo.

Občni zbor se je sklical za 23. novembra t. l. Železničarji so se udeležili po svojih zapnikih in delegatih tega občnega zbora, da vidijo, kako bo, da se izjavijo, ali so za snujajočo se enotno, razredno-zavedno železničarsko organizacijo. Prišli so z Rakeka, Logatca, Borovnice, Zaloga, Trbovelj, Zagorja, Zidanega mosta, Grobelnega, Rogatca, Poljčan, Ptujca, Ormoža, Maribora (člani »Saveza« in »Splošne«) in iz Ljubljane. Z Gorenjskega so se delegati opravičili pismeno in pozdravili ustanovitev. Pravila so se prečitala in sprejela od vseh, istotako pravilnik, ki določa o posmrtnini, t. j., da po enem letu nepretrganega članstva, ako umrje član, dobijo ostali 1000 dinarjev, če pa umrje žena pa 500 Din. Pravilnik o odpravnini pa je občni zbor začasno odklonil in določil, da se ima to končno-veljavno rešiti na rednem občnem zboru, ki bo sklican nekako v marec 1925 in istotako še druge zadeve glede podpor itd.

Važna razprava je bila glede delovanja posameznih kategorij. Da razvije organizacija čim večjo delavnost, se naj ustvarijo 4 glavne sekcije. Predsedniki vsake sekcije naj bodo člani centralnega odbora. Te sekcije imajo svoj odbor in vse zadeve, ki se tičejo njih, uredijo samostojno s podpiranjem cele organizacije. Tako se je ustvarila sekcija eksek-

tivnega osebja. Ta sekcija se zopet razdeli na pododseke, kakor: pododseki vlakospremnega, premikalnega, kretniškega osebja; pododseka strojevodij in kurjačev. Sekcija neeksekutivnega osebja, ki se zopet deli na: odsek pisarniškega osebja, pisarniških slug in postajnega ter skladišnega osebja. Sekcija profesionalistov in sekcija pomožnih delavcev, ki se deli na odseke kurilniškega, progovnega, poskusnega in skladišnega delavstva.

Jasno je, kakor smo že uvodoma omenili, da člen ene verige ničesar ne more podvzeti, ako ga ne podpirajo vsi členi te verige, ali kratko, celotna organizacija, in kategorije pri železnici so taki členi velike verige. Sami zase ne pomenijo ti členi nič, kvečjemu da onemogočujejo uspeh verige. S pomočjo verige pa ti členi zmorejo vse. Zato je potrebno, da se vse kategorije organizirajo v okvirju »Železničarske strokovne in pravovarstvene organizacije Jugoslavije« ter v svojih avtonomnih sekcijah delujejo za zboljšanje svojega kategorijskega, in skupno vsega železničarskega položaja. Le tako bo uspeh. Zdrav razum mora to povedati in vsakdanji žulji in bič, ki pada po hrbtih razkosanih, mora to že enkrat dokazati.

Odbor, ki je bil izvoljen enoglasno, je sestavljen sledeče: Predsednik: Kregar Josip, nadsprevodnik; Stanko Jurij, uradnik, tajnik; Pušnik Martin, vlakovodja, blagajnik. Odborniki so: Borštner Franc, premikač, Ribič Karel, nadpremikač, Oblak Matija, sklad. delavec, Pungerčar Ivan, kretnik, Bizjak Karel, strojevodja, Košir, Janez, uradnik, Kocjan Janez, prog. delavec, Jeraj Ludvik, sprevodnik, Siard Karel, pleskar, Ogrin Leopold, ključavničar, Pojzdar Miha, kurilniški delavec. Pregledniki: Grobelšek Anton, strojevodja, Ojsteršek Josip, skladišnik, Sivka Martin, vlakovodja, Brus Vinko, nadpremikač, Noč Simon, sprevodnik.

Organizacija je ustanovljena, odbor je stopil v funkcijo, na železničarjih pa je sedaj ležeče, da se organizirajo vsi do zadnjega in da oživotvorijo svoje težnje po enotnosti.

Se enkrat državni prazniki!

Za delavstvo so se uvedle tekom letošnjega leta urne plače ter mu striže sedaj uprava prejemke, kjer mu more. Za njo ne veljajo več nikaki predpisi. Pravi, da nima kredita ter pošilja cele skupine delavstva na brezplačen dopust, ako je dež zopet progovni mojster pošlje ljudi, ki so prišli z vlakom ali celo daleč peš v službo, domov in jim dneva ne zaračuna. Ker je delavec po 20 letni službi izmozgan in nima več one »fizične sile« kot jo je imel, ko je prišel na železnico, dobi za to nizko plačo. Pa vse to jim še ni zadosti.

Vpeljanih je cel kup državnih praznikov, ki jih mora vsako podjetje vsaj na ta način, da mu tisti dan ne puste delati. Seveda mu tega vsiljenega prostega dne uprava noče plačati. Prejšnji direktor je uvidel nesmiselnost take odredbe ter je stal na stališču, da se morajo državni prazniki plačati, generalna direkcija je kazala naši deputaciji odredbo, da se mora državni praznik Vidovdan plačati in da je bil v območju drugih direktij plačan.

Ne bomo več razmotrivali namenov in pomenov državnih praznikov. Po našem gotovo ni namen državnega praznika ta, da gredo gospodje v »cilindrih in frakih« k maši in potem na sprejem k velikemu županu, zvečer pa na svečan banket, kjer teče od miz šampanjec in se zapravlja na stotisoče dinarjev ljudskega premoženja.

Namen državnega praznika gotovo tudi ni, da naj izmozgan progovni delavec sedi v krogu lačne družine, tuhtajoč, kje kraljuje tista pravica, ki mu tako na tenko reže kruh, da ne more z zaslužkom svojih rok nasiti svoje družine.

Ze samo ime »državni praznik« pove, da se pri upeljavi teh praznikov gotovo ni imelo namena oškodovati velik del najslabše plačanih državljanov za njih že itak skromen zaslužek, ker to pač ne more narediti med prizadetimi svečanega razpoloženja.

Železniški delavec trpi in prenaša vse to gorje s stisnjenimi zobmi, vendar se ne pusti sedaj več varati in siliti z obljubami ter izgovori. **Zahtevamo, da generalna direkcija in g. prometni minister točno izjavita, da se državni prazniki morajo plačati, da se ne bo direkcija vedno izgovarjala, da nima naloga.**

Kategorijska društva.

Zastoj v delovanju kategorijskih organizacij, ki so se tekom preteklih dveh let ena za drugo pojavile, postaja vedno bolj očividna.

Razne politične stranke in struje, ki v Sloveniji niso mogle dobiti tal, so se poizkusile vgnezditi med železničarje ter jih potem porabiti za agitacijo za svoje namene. Ni bil namen samoobrambe in varovanja pravic posameznih kategorij vodilni duh pri ustanavljanju kategorijskih društev, to je bila le zunanja obleka, ki naj bi slepila po neuspehih zadnjih let deprimirane železničarje ter jih privabila v naročje in pod vpliv gotovim faktorjem, ki bi jih potem izrabili za svoje namene. Vsa ta društva so vedno na vsa usta poudarjala, da niso borbena, ampak da hočejo živeti v miru z delodajalcem ter da hočejo vse svoje težnje in zahteve izdejstvovati potom kompromisov.

Tako je zavzelo to delovanje med nezavednimi železničarji bujen razmah in število teh društev je rastlo, ni pa enako rastlo število članov. Kar jih je pristopilo prvi teden pri ustanovitvi, je tvorilo kader tega društva, a naprej ni šlo. Po preteku dveh let pa se je izkazalo, da kategorijska društva niso zmožna pridobiti članom delnih uspehov in da so s svojim indiferentnim zadržanjem v slučaju

akcij (stavk), kjer so se včasih celo postavila na stran delodajalca, škodovala celokupnemu pokretu. To je vzbudilo med člani nezadovoljstvo, ki je dalo duška svojim mislim na odborovih sejah, ki so vedno burnejše in kjer padajo na predsedstva težki očitki. Še bolj pogubno pa vpliva na vodstva teh društev čimdalje večja hladnost njih »političnih protektorjev«, ki so uvideli, da so nasledili, in sicer pošteno, par demagogom, katerim pa članstvo ni hotelo slediti. Neorientiranost voditeljev postaja sedaj vedno večja, ko so pred vratmi volitve in »marsikateri« hrepeni po poslanskem stolu, a članstvo vedno glasneje izjavlja: »ta in ta nam županil ne bo«.

Ne bomo delali težkoč odborom teh kategorijskih društev v za nje tako težavnem položaju. Železničarska strokovna in pravovarstvena organizacija je ustanovljena, da bo šla na delo smoteno, da zajezí nadaljno odzemanje pravic, prepreči vsako nadaljno izrabljanje delavskega razreda, da ohrani brezpogojno to malce pravic, ki jih železničar še ima ter da postopoma pribori nazaj vse že izgubljene pravice, ki jih je uprava železničarjem odvzela v prvi vrsti po krivdi kategorijskih društev, ki so v odločilnih momentih razcepili železničarski proletariat. Železničarji se trumoma zbirajo okoli njenega proporja in skupno delo vseh prizadetih bo povedlo železničarski proletariat do boljše bodočnosti.

Teden železniških nesreč.

20. novembra 1924 trčenje brzovlaka in tovornega vlaka pri Martincih.

20. novembra 1924 trčenje osebnega in tovornega vlaka v Novem Sadu.

22. novembra trčenje mešanega in tovornega vlaka v Pragerskem.

23. novembra 1924 iztirjenje tovornega vlaka pri Savskem Marofu.

23. novembra 1924 trčenje osebnega vlaka v tovrne vozove v Veržeju.

24. novembra 1924 trčenje tovornega in mešanega vlaka v Križevcih.

Takoj drugi dan po trčenju uvede direkcija potrebne korake, da se izsledi krivce in jih čim najstrožje kaznuje. Celo salonski vozovi drče na kraj nezgode in gospodje v cilindrih z grafikoni, situacijskimi načrti tuhtajo in tuhtajo, da bi naprtili krivdo komu in zakrili prave krivce. Nezdogni komite pa jim mora priznati za njih strokovno mnenje mastne dijete.

Naj izve enkrat javnost in potujoče občinstvo prave krivce!!

Za progovno delavstvo je bil določen baje premajhen kredit in gospoda na direkciji si ne vé drugače pomagati, kot da izda podrejenim organom nalog, da naj osobju, ki ga količkaj more pogrešati, odpove službo, ostale pa pošilja mesečno na en teden brezplačnega dopusta. — Kaj zato, če delo na progji ne gre v predpisanem pravcu naprej, ako se celo vojsko ni po predpisih popravljalo, se je progja že privadila na to in pri iztirjenjih se pač lahko najde druga krivda: na primer pretežek stroj! Čudno je, da direkcija šele naknadno ugotovi, da so stroji te in te vrste za to in to progjo pretežki, ko vendar službeni predpisi natanko določajo, kje sme kak stroj voziti. —

V postaji Ljubljana se je pripetilo, da je premikalnemu osobju zmanjkalo parafina ter je moralo dajati signale s kapami, ki pa ponoči še nimajo svetlikajočega odseva. Pa ne samo to, skozi celo leto so štele premikalne partije po pet mož, a bistroumna glava pri prometnem oddelku direkcije je konstatirala, da je en mož preveč ter so ga reducirali. Nastopilo je megleno vreme, zlasti v Ljubljani, promet in premik je za 100 odstotkov pove-

čan, a kljub temu so premikalne partije znižane. Kdo bo kriv iztirjenj in poškodb voz pri premiku? Megla? Ali premražen in lačen premikač, ki ni dobil že leta službene obleke? Ali uprava, ki trpi in se ne zmeni za nedostatke? Najbrže bo »oficijelen krivec opolzke tračnice«!

Svoječasno so izvedli neke vrste redukcijo tudi pri vlakospremnemu osobju, ko ni bilo toliko prometa; sedaj, ko se je na zimo tovrni promet izredno povisil, si direkcija pomaga s tem, da že itak čisto zaposlenemu osobju odvzema odpočitek in prosti čas ter ga tira še naprej v službo. Ljudi, ki so bili svoj čas pri premiku in vožnji, a so delali sedaj službo v skladiščih, uvrsti brez vsega takoj v eksekutivno službo. Ljudi, ki še nikoli niso vozili na gotovih progah, se pošlje tja in potem prinašajo dnevni časopisi vesti, »da je strojevodja prvič vozil na tej progji in ni poznal krajevnih razmer ter radi tega ni začel pravočasno zavirati vlaka«. In direkcija pusti ležati te očitke dnevnega časopisja na sebi, ker se dobro zaveda, da velijo službeni predpisi, da se ne sme nikogar brez predhodnega všolanja pustiti delati službo na njemu nepoznani progji.

Največ nesreč se zgodi pri tovrnih vlakih ter se dnevno časopisje čudi, »da ta in ta zavirač ni zapazil, da stoje na odprti progji in da se bliža drugi vlak«. Dnevno časopisje pa ne vé, da zaviralno osobje ne dobi že davno zapadle službene obleke, ker baje tozadevni pravilnik v petih letih še ni končno izdelan; ono ne vé, da si s 3 do 4 tisoč kronami zavirač ne more kupiti toplih kožuhov zase, ko mu doma strada in zmrzuje družina; dnevno časopisje ne vé, da skoro na vseh zavorah manjkajo šipe, celo vrata in da ti vleče od vseh strani ter se moraš, ako ti je zdravje radi tvoje bedne družine količkaj mar, stisniti na tla v kotiček in se zaviti v svoje cape.

Ne zamerimo dnevnemu časopisju in potujočemu občinstvu, ko gleda železniško osobje postrani in se čujejo, ko pregledujem karte, pogovori, da bi bilo treba železničarje, ki zakrivate nesreče, kaznovati z ječo po 10 let. — Prosimo pa, da posvetite i časopisje i občinstvo nekoliko pozornosti temu osobju in razmeram v katerih živi ter pritisnite na gg. poslance in ministre, da dajo osobju to, kar mu gre. Naj bodo te vrstice glasen memento prizadetim faktorjem, ki naj odslej iščejo krivce tam, kjer se v resnici skrivajo.

Železničar, ki čaka na diferenco in službeno obleko.

Sekcija pomožnega delavstva.

V svrhu smotrenega in intenzivnega dela se je sklenilo na občnem zboru ustanoviti za posamezne sorodne si grupe železničarjev odseke, v katerih bi reševali vse zadeve, pritožbe ter sklepali o vsem, kar bi bilo potrebno ukreniti za zboljšanje položaja dotične grupe. Te sklepe bo potem centralni odbor osvojil za svoje in jih kot take imenom celokupnih organiziranih železničarjev predlagal in jih bodo vsi železničarji zastopali. Na ta način bo mogoče vse zadeve hitro in pravilno obravnavati ter bodo izostale pritožbe, da se dela le za nekatere kategorije, medtem ko se za druge sploh ne briga. Odseki pa bodo, ker so itak lokalno omejeni, intervenirali na licu mesta pri lokalnem načelniku za vse nedostatke, ki se bodo članom pripetili pri vršenju službe ter bo tako mogoče marsikateri napad na naše pravice že v kali odvrniti. Odsek kurilniškega pomožnega delavstva kurilnice Ljubljana I se je prvi sestavil ter že agilno deluje in šteje en teden po ustanovitvi že nad 50 članov. Kuril-

niško pomožno delavsko je uvidelo potrebo enotne močne razredne strokovne organizacije, ki ga edina more rešiti pred popolnim poginom. Večina ni deležna nikakih premij, ne dobi nobene delavske obleke, mila, izpostavljena je pri delu vsem vremenskim neprilikom ter prejme za težko in naporno delo po par dinarjev na ure. Sodrugi, ki so v odoboru, garantirajo, da ta odsek ne bo spal, ampak vedno marljivo delal ter bo tudi v kratkem lahko pokazal na uspehe svojega dela.

Enako se je osnoval tudi že odsek progovnega delavstva in odsek skladiščnih in postajnih delavcev za postajo Ljubljana gl. kol. ter se bodo v najkrajšem času osnovali isti odseki tudi v Šiški.

Na direkciji se je izvršila za pomožno delavstvo pismena intervencija ter se je zahtevalo, da se morajo takoj ukiniti brezplačni dopusti za progovne delavce, katere je tudi po zimi stalno zaposliti, nadalje da se mora delavce nastaviti v dotične plačilne stopnje, kamor spadajo po službenih letih in ne v začetno stopnjo, kot je sklenila direkcija ter da se mora delavce nastaviti ne oziraje se na starost, ker je direkcija določila, da se delavce po 35. oziroma 40. letu ne sme nastaviti. Radi plačanja državnega praznika se je poslala nujna brzojavka na prometnega ministra v Beograd. Tekom tedna se bodo posamezne sekcije sestale ter ugotovile vse nedostatke in zapostavljanja, na kar se bo izvršila skupna intervencija pomožnega delavstva na direkciji, o kateri bomo poročali v prihodnji številki.

Sekcija profesionistov.

Tudi profesionisti so uvideli škodljivost »kategorijskega društva profesionistov« ter niso hoteli slediti zgledom in poveljem nekaterih stavkokazov, ampak so si osnovali v okvirju močne »Železničarske strokovne in pravovarstvene organizacije« svojo sekcijo, v kateri bodo reševali vsa njih se tičoča vprašanja z zavestjo, da niso osamljeni, ampak da se bodo za njih zahteve potegnili vsi železničarji in da bodo tako lažje dosegli svoje pravice, kakor pa, ako bi bili osamljeni v kakem kategorijskem društvu. O delu te sekcije sledi daljše poročilo v prihodnji številki.

Ostali odseki

se bodo osnovali tekom seseca decembra, in sicer v prvi vrsti odsek vlakospremnega osebja, odsek kretniškega osebja, odsek strojevodij in odsek premikalnega osebja. Tem bodo sledili po potrebi še drugi odseki. Za nastavljenost osebja se je izvršila pretekli teden pismena intervencija, v kateri se je zahtevalo takojšnje ukinjenje deveturnega delavnika za vlakospremnost osebja, nadalje upostavitve primernih kasarn v Zagrebu, povišanje premikalnih skupin za 1 moža, popravo zavornih utic in razglasitev napredovanja za januarski in julijski termin še pred 1. januarjem 1925. Ostale intervencije bodo izvršili posamezni odseki ter bomo prihodnjič o rezultatu poročali.

Železničarski koledar za leto 1925

je izšel. Stane Din 15.— Dobiva se pri »Organiziranem železničarju« in pri »Železničarski strokovni in pravovarstveni organizaciji«, Martinova cesta, Ljubljana.

Dopisi. Kolodvorske restavracije.

Že svoj čas smo prinesli članek glede nereda in izrabljanja železničarjev in uprave od strani kolodvorskih restavracij, ki plačujejo na eni strani naravnost bagatelno najemnino, na drugi strani pa zaračunavajo jedila in pijačo po strašno visokih cenah. Zahtevali smo takojšen razpis oddaje vseh kolodvorskih restavracij, ker je pri sedanji oddaji uprava oškodovana za nad 100.000 kron. Obenem naj bi se določile za železničarje, ki službeno prihajajo ali so na hrano v kolodvorskih restavracijah navezani, primerne cene. Nikdo se ni zganil na ta naš opomin, ki ga danes drugič prinašamo; ako še ta ne bo zalegel, bomo predložili javnosti in višjim instancam natančno poročilo, kako in za kako ceno so se restavracije oddajale, kakšne »zakuske« se je včasih pripravilo, glede voženj v službenih vagonih, oddaje premoga itd. Za danes prinašamo le sledeči dopis, ki dobro slika dobrote, ki so jih železničarji v kolodvorskih restavracijah deležni.

»Zadnjič sem bil v ljubljanski kolodvorski restavraciji naročil krvavo klobaso, prepričan, da bo to najcenejša večerja, ker stane povsod zunaj 16 do 20 kron, ter sem hotel plačati 10 dinarji. Ne morete si predstaviti, kako sem se začudil, ko je začel računati natakar in je zaračunal krvavo klobaso za 56 kron, tako da sem moral plačati zanjo s 30% popustom 40 kron, za kar dobim povsod drugod dve. Čudim se, da direkcija, ki bi pač morala glede cen železničarjem kaj ukreniti, to trpi! Tudi ne vem, kako da g. Dolničar ne more dobiti za železničarje kako dobro ceno vina, ker se ga dobi drugje za 44 kron, medtem ko toči on vina le po 56, 64 in 96 kron ter celo še dražje. Kaj so njemu mar železničarji, saj italijanski verižniki, ki vendar dosti zahajajo v kolodvorsko restavracijo, radi še več plačajo kot se jim zaračuna.«

Odlikovanje članov in predsednika društva strojevodij.

Dne 3. avgusta 1923 bi se imela izvršiti 24urna ustavitve dela po sklepu železničarskih organizacij; in res je stalo delo od Ljubljane do Maribora in do Siska na progah bivše južne železnice, solidarno je nastopil ramo ob rami delavec, sluga, poduradnik in uradnik. Malo je bilo število izdajic, ki so hoteli iskati osebnih interesov.

Popolnoma drug položaj je bil na državni železnici, kjer se je promet vršil kljub vsem sklepom v popolnem obsegu po krivdi in prizadevanju par agentov. Lansko leto so jim prinesli strokovni časopisi ogledalo njih delovanja; težki očitki so padli na instruktorskega strojevodjo Dežmana in obenem na društvo strojevodij, katerih predsednik je on. Ni smatral za potrebno, da opere čast društva in da opere svojo čast, ampak je z golimi zadržili članom, da so očitki lažnjivi, hotel stvar zatajiti.

Septembra meseca lanskega leta je nato izdala Generalna direkcija »strogo zaupen odlok«, po katerem se odlikuje za uspešno pobiranje stavke instruktorski strojevodja Dežman, Tuma in še nekaj članov odbora društva strojevodij z zlatimi in srebrnimi medaljami. Razburjenim članom so prizadeti zanikali, da to ni res, ampak da hočejo gotovi ljudje s tem škodovati »društvu strojevodij«.

Dne 2. decembra 1924 ob 8. uri zvečer pa se je vršila v gostilni pri Keršiču, društvenem lokalu društva strojevodij, slavnostna dekoracija 10 odlikovancev, članov strojevodskega društva, ki so, kot je ravnatelj inž. Šega poudarjal, s svojim neumornim delom preprečili, da se ni ustavil obtok krvi (z obtokom krvi je primerjal železnice v državi) v nevarnem momentu.

Kljub vabilom se je odzvalo skupno 42 ljudi, med temi 15 žensk, 6 predstavnikov kurilnic in direkcije, 10 odlikovancev, 4 godci in 7 železničarjev iz bivše državne železnice.

Gospod inž. Šega jim je pripel kolajne na prsa, zahvalil se mu je instruktorski strojevodja in predsednik društva strojevodij Dežman, narkar so se prisotni razšli z različnimi občutki.

Marsikateri strojevodja pa je že sklenil, da drži njegova pot proč iz »društva strojevodij«, ki do danes še ni uresničilo svojih obljub, kar čutijo zlasti vsi mlajši pri prevedbi in vsi strojevodje pri izplačevanju kilometrine in drugje. Lahke so obljube, težko je delo.

Premišljevanje pomožnega delavca.

Druge države imajo po 10 do 12 ministrov, pa tam so razmere urejene, pri nas se pa šele urejajo in sicer šele šesto leto in zato imamo pri nas 26 ministrov in državnih podtajnikov, ki se do danes še niso mogli sporazumeti, kaj spada v katerega delokrog in kaj naj kdo rešuje.

Kaj, ko bi padla kateremu pametna misel v glavo ter bi jih polovico reducirjal in poslal na brezplačen dopust, kot pošiljajo nas progovne delavce, ter bi država porabila prihranek (ki bi znašal 1.500.000 kron mesečno) za to, da bi povišala 1500 pom. delavcem plačo za 1000 kron mesečno, to bi bilo 1500 revnih delavcev veselih, pa tudi onih 13 reducirancev se ne bi jokalo, ker bi imeli vseeno od česa živeti.

Pa pravijo, da se potem volitve ne bi mogle v redu izvršiti, ker bi delavci vsled prevelikega veselja ne vedeli, koga naj gredo voliti!?

Ali je res?

Ali je res postal načelnik kurilnice inž. Jurmann skladiščni mojster?

Ali je res, da je kontrolna komisija ugotovila v skladišču primanjkljaja za 100.000 dinarjev?

Ali je res, da se hoče to prihraniti pri metlah, cunjah in olju?

Ali je res, da se pobira pločevina od strojnih mostičkov, kjer služi kurjaču pri pobiranju premoga, ter se porablja za popravila drugih delov stroja?

Ali je res, da se porablja za popravila stari vijaki, ki niso že več uporabni?

Ali je res, da direkcija in kontrolni organi zares nič tega ne vidijo?

Ali je res, da mora cela premogovna skupina nekemu višjemu gospodu v kurilnici, ko mu zmanjka premoga, nositi premog na dom in tudi med službenim časom?

Ali je res, da je dobil neki višji gospod iz kurilnice na velesejmu pohvalo za svoje najbolj fino izdelano pohišstvo iz mehkega lesa?

Ali je res, da direkcija ne ve, kje in s kakimi ljudmi se je to pohišstvo delalo?

Ali je res, da je direkcija sama kriva, da še do danes niso začeli sestavljati napredovanj, ki bi bila lahko pred dvema meseci gotova?

Res je, da je nekaterim prav vse dovoljeno in dopuščeno, tebi, železničar, pa le, da molčiš in trpiš, ko sekajo polena na tvojem telesu.

Internationale Übersicht.

Österreich.

Eisenbahnerstreik. Die ansteigende Teuerung, die brutalen Abbaumaßnahmen der österreichischen Bundesbahnverwaltung, die systematische Verlängerung der Arbeitszeit des Fahrpersonals — alles Auswirkungen der »Sanierung« Österreichs durch den Völkerbund — hatten es mit sich gebracht, daß eine starke Unzufriedenheit sich der Eisenbahner bemächtigt hatte. Am 30. Oktober waren die Wiener Vertrauensmänner zu einer Beratung zusammengetreten. Trotz der sorgfältigen Sichtung dieser Körperschaft durch die Gewerkschaftsleitung zeigte sich eine starke Opposition, die bereit schien, auch gegen den Willen der Verbandsleitung und der Personalvertreter den Kampf aufzunehmen. Es wurde eine ultimative Forderung an die Verwaltung nach Auswirkung des 9% Index beschlossen, diese Forderung stellte bereits ein Kompromiß dar zwischen der zahlenmäßig starken, aber unorganisierten Opposition der Konferenz und der Verbandsleitung. Das Ultimatum lief am Freitag, 7. Nov., um Mitternacht ab. Während die Gewerkschaft die Forderung von 48.6 Märzbezügen für die Monate Oktober bis Dezember 1924 aufstellte, erklärte sich die Bundesbahnverwaltung erst unter dem Druck des Ultimatums bereit, 40 Märzbezüge und dann 44 zu bieten. Hatte die Gewerkschaft schon anläßlich des letzten Kampfes das Indexprinzip faktisch fallen gelassen, so mußte sie doch in Voraussicht der kommenden Teuerungswelle, die besonders infolge der neuen Zollpolitik vorausgesehen ist, Forderungen für das Jahr 1925 aufstellen. Und zwar begnügte sie sich damit, die Parole einer Erhöhung der Entlohnung um 16.2 Märzbezüge auszugeben. Wenn in Betracht gezogen wird, daß ein Teil der Bediensteten weniger als 1½ Millionen österreichische Kronen Monatseinkommen besitzen, hätte dies einer Erhöhung der Bezüge um etwa 9% entsprochen. Die freie Gewerkschaft versuchte auf das Angebot der Bundesbahnverwaltung als Verhandlungsbasis einzugehen, um so dem Kampf doch vielleicht entgehen zu können, der an den Grundlagen des Erhöhungssystems zu rütteln drohte. Der Streik war indessen ausgebrochen, die gelbe völkische Verkehrsgewerkschaft riß mit ihren höher gestellten Forderungen einen Teil der Angestellten mit sich fort; schließlich einigten sich alle drei Gewerkschaften auf die erwähnten Forderungen. Die Gewerkschaft stand vor der Wahl, entweder den Kampf auf das gesamte Bahnwesen auszudehnen und den Versuch zu unternehmen, mindestens das Post- und Telegraphenwesen mit in die Aktion zu ziehen, wozu die Stimmung durchaus nicht ungünstig war, oder gemeinsam mit den beiden übrigen Verbänden den Kampf abzubrechen, nachdem die Seipelregierung gezwungen war, die Ankündigung gegen das Streikrecht der öffentlichen Angestellten vorläufig zurückzuziehen. Mit was für Erfolgen endete dieser Streik? Die Lohnerhöhung beträgt statt 16%, wie von der Gewerkschaft gefordert wurde, nur 11%. Die Eisenbahner sollen im nächsten Halbjahr statt der Mindestbezüge von 204 Märzbezügen nur 185 Märzbezüge erhalten. Auf die Forderung, den Abbau einzustellen, antwortete die Bahndirektion mit einer neuen Entlassung von 7500 Eisenbahnern, nachdem schon 47.200 Opfer auf der Straße liegen. Die Teuerungszulage für das Jahr 1925 beträgt im ganzen 6% mit der Betonung, daß bis Ende April nächsten Jahres aus Gründen der Teuerung keinerlei Lohnforderungen gestellt werden dürfen. Außerdem wurden, was noch mehr wich-

tig ist, die Tarife erhöht, was die gesamte Arbeiterschaft belastet und die Teuerung wiederum verschärft wird.

Die österreichischen Eisenbahner haben also also nur einen Teilerfolg zu verzeichnen, der in Anbetracht ihrer einheitlichen Kampffront ziemlich gering ist. Doch werden sie jetzt nach diesem Teilerfolg nicht ruhen, sondern bereiten sich zwecks Sicherung der Achtstundentages und Einstellung des Abbaus auf neue Aktionen.

Deutschland.

Zwischen den Vertretern der Eisenbahnergewerkschaften und der Reichsbahngesellschaft sind am 10. November die Lohnverhandlungen wieder aufgenommen worden. Nach dem neuen Verhandlungsergebnis will die Reichsbahnverwaltung den kürzlich bewilligten Lohn für die Bezirke Altona und Berlin, der 6% Erhöhung betrug, wieder abziehen, so daß diese Bezirke ab 1. Dezember nur eine dreiprozentige Lohnerhöhung erhalten würden. Das Verhandlungsergebnis ist folgendes: Auf die Löhne sämtlicher Bezirks- und Ortsgruppen wird von der Reichsbahnverwaltung eine allgemeine Erhöhung von 9% bewilligt. Der Lohn soll wöchentlich ausbezahlt werden. Erhöhung sowie wöchentliche Lohnzahlung soll aber erst am 1. Dezember 1924 in Kraft treten. Der DEV und die übrigen Verbände hatten keine eigenen Forderungen gestellt, dies hatte nur der Freie Eisenbahnerverband getan. Die Verhandlung drehte sich daher nur um das Angebot der Reichsbahnverwaltung. Seit Monaten fordern die Eisenbahner eine Erhöhung ihrer Löhne um 30 bis 40%, Wiederherstellung des Achtstundentages, Beschränkung der Lohnklassen usw. Das Verhandlungsergebnis zeigt jedoch, nachdem die Teuerung um weitere 20% gestiegen ist, daß die Lohnerhöhung, von der die Bürgerliche Presse berichtet, in der Tat keine Lohnerhöhung ist. Die Direktion der Reichsbahngesellschaft hat in einem Rundtelegramm an die einzelnen Reichsbahndirektionen verfügt, daß 24.000 Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten so schnell wie möglich zu entlassen sind. Man beabsichtigt ferner, die Schließung der Werkstätten Berlin, Harburg, Breslau, Erfurt, Witten, Krefeld, Oppum, Mainz, Ratibor, Greifswald, Dresden, Malchin, Leinhausen, Guben, Frankfurt a. Oder, Stolp, Stargard, Pichau, Radebeul vorzunehmen.

Wir müssen zu dem Streik noch bemerken, daß die Sozialdemokraten die Bestrebungen der revolutionären Arbeiterschaft Österreichs, dem Streik revolutionären Inhalt zu geben, mit allen Mitteln verhindert haben. So z. B. haben sie gewagt, die kommunistischen Eisenbahner, die Flugzetteln verteilten, durch sozialdemokratische Ordner in die Streiklokale schleppen zu lassen, wo die Flugblätter beschlagnahmt und die revolutionären Eisenbahner mißhandelt wurden.

Der »Sieg« der Sozialdemokratie ist Pyrrhus-Sieg. Nicht ein paar solche Siege, dann wird die verräterische Rolle und der Charakter der österreichischen Sozialdemokratie jedem österreichischen Arbeiter klar werden und zeigen, daß es nur eine Gewerkschaftstaktik gibt, die nicht nur den Endinteressen, sondern auch den Tagesinteressen der Arbeiterschaft entspricht, und daß ist die durch die Rote Gewerkschafts-Internationale vertretene.

Tschechoslowakei.

Der Kampf um höhere Löhne. Der vom Reichsbetriebsräte-Kongreß eingesetzte Reichsarbeiter-Ausschuß hielt am 9. November eine Plenarsitzung ab, in welcher eine Reihe wichtiger Beschlüsse gefaßt wurden. Der Ausschuß beschäftigte sich unter anderem mit der Aktion zur Erkämpfung von Lohnerhöhungen und beschloß, da die Mehrheit der Gewerkschaftszentralen seine Aufforderung, eine Beratung der Gewerkschaftszentralen einzuberufen, nicht beantwortet hat, diese selbst einzuberufen, und zwar für die Woche vom 7. bis 13. Dezember. Dieser Beschluß wurde den Gewerkschaftsleitungen brieflich mitgeteilt.

Nach und nach entwickeln sich bereits größere Kämpfe, die zunächst noch von den Reformisten lokalisiert werden. Von großer Bedeutung sind die Lohn- und Streikbewegungen in der Textilindustrie. Die reformistischen Gewerkschaften (nämlich die Union der Textilarbeiter und der Brüner Textilarbeiterverband) inszenierten hier einen Scheinkampf, indem sie zwar Lohnforderungen aufstellten, die Lohnverträge selbst aber größtenteils nicht kündigten. Gleichzeitig verhinderten sie die Einheitsfront aller Textilarbeiter-Organisationen, indem sie das Einheitsfrontangebot der revolutionären Textilarbeiter von Reichenberg ablehnten. Unter diesen Umständen beschloß die Sektion der Reichenberger Textilarbeiter (revolutionäre Organisation) ihrerseits die Verträge für Reichenberg und Friedland zu kündigen. In Westböhmen, wo die Union der Textilarbeiter den Vertrag gekündigt hat, streiken in Graslitz 5000 und im Libautal 3000 Textilarbeiter. Seit dem 3. November stehen etwa 2000 Arbeiter der Wirk- und Strickwaren-Industrie in Schönlinde im Streik.

Železničarjem.

Železničarska strokovna in pravovarstvena organizacija ima svoj sedež v Ljubljani, Martinova cesta, pri Pavšku. Na ta naslov naj se pošiljajo vsi dopisi, ki zadevajo organizacijska vprašanja. Uradne ure so dnevno od 8. do 12. ure in od 4. do 7. ure, ob nedeljah pa od 8. do 12. ure. Vendar bo tudi po teh urah v društvenem lokalu vedno na razpolago kak centralni odbornik, ki bo dajal informacije ter sprejemal poročila.

Izven Ljubljane se bodo ustanovile v najkrajšem času podružnice. Kjer žele imeti železničarji sestanek, naj sporoče vsaj štiri dni preje na gornji naslov svojo željo, da pošljemo referenta. Na sestanke povabite tudi železničarje, ki še niso člani, da se lahko osebno prepričajo o delovanju in namenih organizacije. Članarina znaša do Novega leta 8 Din in posmrtninski sklad 2 Din, skupaj torej 10 Din. Od 1. januarja 1925 dalje pa znaša članarina 10 Din in posmrtninski sklad 2 Din, skupno 12 Din. List bo izhajal zaenkrat dvakrat mesečno, in sicer vsakega 1. in 15. v mesecu. Pristopne izjave, članske knjižice kakor tudi vsa navodila zahtevajte od centrale na gornji naslov.

Naloga vsakega zavednega železničarja je, da gre s podvojenimi silami na delo za zboljšanje položaja železničarjev.

Centralni odbor

Železničarske strokovne in pravovarstvene organizacije, Ljubljana, Martinova cesta.

Lastnik: Konzorcij »Organizirani Železničar«.

Odgovorni urednik: Franc Jernejčič.