



Štev. 19. Leto 2.
Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno 12 dinarjev.

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

Komercializacija železnic.

Komercializacija železnic je že dolgo časa aktuelno vprašanje, vendar se ga ni lotilo do sedaj nobeno časopisje. Javnost je to vprašanje negirala, kakor da ni nič posebnega. In vendar je vprašanje o komercializaciji železnic ter drugih državnih podjetij velike važnosti, posebno za proletariat. Delavski listi v celi državi se niso tudi prav nič zmenili za to vprašanje. To povdarnjamo zato, da konstatiramo, kakšno zanimanje se posveča gospodarskemu vprašanju, ki je ob enem vprašanje krušnega in sploh ekstistenčnega značaja delavskega razreda. Samo »Naprej« je bil — kar omenjamamo pri tej priliki — ki je vsaj prvi pred dobrim mesecem pisal o tem.

Da vzbudimo javnost in pred vsem delavsko javnost, je »Savez železničarjev Jugoslavije« sklical dne 18. septembra t. l. v salonu hotela »Lloyd« v Ljubljani konferenco ali anketo vseh delavskih korporacij, da se tako izrazimo, t. j. vse strokovne, gospodarske in politične delavske organizacije, da solidarno vsaj na tem polju povemo, kaj se godi in kaj treba narediti. Hotel smo s tem doseči, da se pristopi pozitivno k delu, ker negativnega delovanja v obliku kritiziranja in podtikanja raznih »grehov« je že toliko, da je delavski razred vsled tega na tleh.

Te konference so se udeležili: Delavska zbornica za Slovenijo, Strokovna komisija za Slovenijo, Savez grafičkih radnika, Zveza lesnih delavcev, Savez monopolskih delavcev, Društvo profesionistov, Društvo kurjačev, Socialistična stranka Jugoslavije, Socialno-demokratična stranka in Kmečko-delavska zveza, Dekalisti, Zedinjenje ter delavski poslanec sodr. Petean. Niso se pa odzvali nacionalni železničarji, Društvo strojevodij in Prometna zveza.

Tajnik »Saveza« s. Stanko je pojasnil v glavnih obrisih razmere na železnici pod sedanjo birokratsko-militaristično upravo, pokazal, kje je krivda na vedno večjem deficitu in govoril o nevarnosti za osobje pod novo komercializirano upravo, ako bo taka, kakršno predvideva uredba. Povedal je, da je »Savez proti predaji železnic v privatne roke«, pač pa naj se sedanja uprava spremeni na komercielno-trgovsko bazo. S tem nikakor ne mislimo zmanjšati ali zapostaviti naše zahteve po socializaciji podjetij, ki pa je v današnjem položaju še neizvedljiva.

S. Uratnik kot predstavnik Delzbornice je povedal, kakšne izkušnje ima Delavska zbornica po tem vprašanju z državnimi rudniki in da tudi ona stoji na stališču, da je postavitev železnic na komercializacijsko bazo — kar pa ne pomeni predajo železnic v privatne roke — za železničarje važno in koristno.

Nato je dobil besedo s. Gustincič. Svoj referat, ki ga je imel napisanega za »Enotnost«, je čital. Referat sam na sebi je bil dober, sestavljen kot predavanje za tak kurz, ki je učil, kaj je komercializacija in racionalizacija. Referat je bil sestavljen s stališča, ki ga menda samo on in njegova okolica razumeva, pod vplivom, kajpada, meščanskega mnenja, da je komercializacija oddaja podjetja v privatne roke. O tem referatu sedaj ne moremo, vsled po manjkanja prostora in ker nismo znanstveni list, pisati polemike, ki bi sicer bila potrebna, da bi se po-

kazalo nekritično razlaganje pojmovanja o pojavu komercializacije in racionalizacije ter o zahteh delavstva za socializacijo, ki buržauziji le vzbujajo zaničljiv nasmehljaj — ker ostajajo zahteve samo na jeziku in na papirju. Vendar, kratko rečeno, referat je bil dober. Saj se je tikal dnevnega reda. Ali konec tega referata je pa pokazal njegovo nesno sestavitev in neresnost grupe, ki je bila okrog referenta. To samo konstatiramo, ker nočemo tu govoriti o nekvalificiranosti nastopa Marcela Žorge, ker je ta itak vsem železničarjem poznan s svojo navado, ki je vedno in povsod samo razdiral in zmerjal, zgradil pa še dosedaj nikjer ničesar. Ker jasno je, da če bi morali vse »trditve« takih »revolucionarjev« podajati objašnjenju in kritiki, bi morali izdajati še poseben list, kar bi pa bilo škoda, ker obnašanje in nastopanje, ki je pod kritiko, ne spada v kritiko.

Govoril je nato še s. Kiemenčič, ki je podal pismeno resolucijo, ki istotako, kakor referat s. Gustinciča, smatra komercializacijo kot predajo železnic v privatne roke. Morada bi se konferenca še lepo nadaljevala ali celo prenesla na drugi dan, ali Marcel Žorga je bil preveč neroven ter je samo vpil in zmerjal. To pa seve sodrugom, ki so prišli, da se resno pogovore o položaju, ki je danes tu in kaj narediti danes — ne kako danes doseči končni cilj z razbitim delavskim pokretom — ni bila zabava, niti delo, zato se je konferenca kar kraško zaključila — najbrž v veselje razgrajačev, da se tako izrazimo.

Da »Enotnost« nato ni vedela nič drugega storiti, kakor — po svoji starri navadi — pljuniti po organizaciji in njenem tajniku, samo registriramo, odgovarjati se ne izplača. V toliko je »Naprej«, čeravno ima svoje tendence, bolj resen in zmeren.

Ker pa »Savezu« ni bilo samo za to, da ostane le pri poskusu s konferenco kolikor toliko razjasniti in razčistiti vprašanje o komercializaciji, je sklical 25. septembra t. l. drugo konferenco, ki se je vršila v sejni dvorani mestnega magistrata v Ljubljani. Da pa ne bo konferenca zopet razglabljanie raznih bolj ali manj demagoških razmotrov in samo plod kritiziranja, so se povabile samo strokovne organizacije, Strokovna komisija in Delavska zbornica ter, da se zainteresira javnost, kot poročevalci vsi časopisi, delavski in meščanski. Ker se je Trgovska zbornica obrnila na nas s prošnjo, da ji podamo svoje predloge in stališče o komercializaciji, smo povabili tudi njo, da se udeleži kot opazovalec konference in tako najbolje vidi stališče železničarjev in delavcev sploh. Temu povabilu je sledila in poslala svojega zastopnika. Tudi vsi časopisi so poslali svoje poročevalce, razen »Enotnosti«, ker se nji ne zdi vredno prisostvovati konferenci, ki razpravlja samo, kako obvarovati železničarje pred novo bedo in o borbi za boljši vsakdanji kos kruha, mesto o končnem cilju.

Konference so se udeležili: Delzbornica, Strokovna komisija, Društvo kurjačev, Društvo strojevodij ter delegati iz podružnic: Borovnica, Brezovica, Lesce, Zagorje, Trbovlje, Zidani most, Jesenice, Maribor I., II., III., Celje, Grobelno, Sisak, Zagreb, Logatec, Rakov, Postojna, Vuženica, Brezno, Ribnica, Ptuj, Brežice, vseh 7 strokovnih sek-

cij »Saveza«, torej 33 podružnic po 46 delegatih. Hrvaške podružnice Bjelovar, Indijo in Brod je zastopal s. Pongračić.

Predsedoval je predsednik Strokovne komisije, s. Jernejčič, ki je po otvoritvi in pozdravu navzočih dal besedo tajniku Saveza, s. Stankotu.

Sodr. Stanko je referiral:

Savez žel. Jugoslavije je sklical danes svoj plenar iz vseh podružnic, da razpravlja in sklepa o vprašanju komercializacije železnic. Delavski tisk in tudi meščansko časopisje je šlo doslej molče preko tega vprašanja ter je vsed tega tudi namen današnje konference, da vzbudi tudi v vseh političnih krogih zanimanje za to vprašanje ter se seznamti s stališčem železničarjev najširšo javnost.

Ze 15. oktobra 1927 se vrši v Beogradu pri ministrstvu saobraćaja konferenca, na katero so povabljeni najrazličnejši faktorji in zastopniki, prezrlo se je le delavske zastopnike in inštitucije. Proti takemu poslovjanju moramo protestirati ter postaviti zahtevo, da se na to anketu pozove tudi zastopniki saveza. Današnja konferenca pa naj izdela direktive, po katerih bodo ti zastopniki na anketi nastopali. Da boste zatopili stvarno debatirati in storiti v danem položaju najboljše zaključke, Vam bom v kratek orisal današnji položaj železnic in osobja ter kaj nam se obeta v bodoče.

Predravljene železnice in njega posledice.

Nacionalna socializacija železnic pod kapitalistično upravo, to je podravljene vseh privavnih železnic je nastala v času, ko se je hotelo vse tuje in nesigurne režime pretvoriti v državotvorne. Zato se jih je kratkomalo podravilo, ne da bi se za ta podjetja poskrbelo odgovarjajoče predpise za upravljanje in obračunavanje. Vsa ta podjetja toraj tudi železnice se je podredilo zakonu o državnem računovodsству in s tem dnem so bile tudi železnice obsojene v prost. Ne bom naštavil vseh hib tega nazadnjškega zakona, opozoril bom le na glavne vzroke, ki so povzročili vedno večje deficie.

Nabava materijala.

Materijal se nabavlja sproti, največkrat pa celo šele tedaj, ko ga zmanjkuje. Razpiše se licitacija, morajo se vlagati ponudbe, vsak ponudnik mora položiti začasno kavcijo. Ako pri licitaciji ni najmanj treh ponudnikov, se razpiše druga. Kdo dobavo, mora položiti stalno kavcijo, ki leži nato še dolgo po dobavi v direkcijskih blagajn. Izplačilo računov se izvrši 3 do 6 mesecov po dobavi. To in razne davščine podraže že nabavno ceno, materijal pa prevzamejo železniški »strokovnjaki«, večinoma pisarniški višji uradniki ter je začelo tudi kvaliteta temu primerna. Posledica dobave materijala, ki ga večkrat vsed pomanjkanja kreditov ni mogoče pravočasno dobaviti, so v veliki meri vzrok slabih prog, razbitih in nepravilnih vagonov in lokomotiv.

Tarifna politika se vodi le v pravcu nasičnega izjednačenja deficitu. Na eni strani se iz strankskih razlogov dovoljuje vsem razum delovnim slojem velike tarifne olajšave (polovične in četrtinške vožnje) trgovinski dogovori pa se vodijo tako, da so tarife na naših železnicah za prevoz blaga ene najdražjih ter se vsed tega izvozi iz tujih držav ogreje naših prog in naredi ovinek, ker klub daljšim program preko tujih držav plačuje manj na prevozni stroških in bolj sigurno prevažajo.

Gradnja novih železnic se vrši v prvi vrsti iz militarističnih vidikov ter je računati že v naprej, da bodo take proge nerentabilne. O kvaliteti novozgrajenih prog, ki so potrebne popravil že takoj po zgraditvi, nam priča na pr. prekmurska železnica.

Budžetiranje ter odobritev premalih kreditov ne samo zavlačuje ampak večkrat popolnoma onemogoči izvršitev potrebnih del. Naknadni krediti se odobrujejo potem, ko je že vse zamujeno. Največji nonsens je na pr. zahteva sedanjega finančnega ministra, da naj se vsi proračuni znižajo za 10 odstotkov ne oziraje se, ali v poštev prihajajoča ustanova to prikrajšanje more prenesti ali ne.

Državno računovodstvo je sploh nepredvidljivo, ne čudimo se nežetim malverzacijam, vse proračuni pa so samo fiktivni, saj se do danes pravzaprav nimamo niti enega pravega letnega zaključka ter se sploh ne da utrditi finančno stanje železnic.

Uprava železnic se ne vrši po gospodarskih strokovnjakih ampak po strankarskih eksponentih, je skrajno birokratična. Vsak minister smatra za svojo boljnost, da spreminja vodilno osobje, anulira sklep predhodnika, sestavi nove komisije itd.

Podravljene železnice pa je imelo dalekosežne posledice tudi za osobje. Izplačilo personalne komisije, delavske zaupnike, pokojninsko zavarovanje, automatiko, 8 urni

delavnik, pridobili pa smo reakcionarna disciplinarska sodišča, položajne plače, ocene ter naslov državnih uslužbenec in bili s tem oropani tudi možnosti pred sodiščem izložiti zakonito zajamčene prejemke. Sploh so nastopila poslabšanja na celi črti. Ne samo, da se se osobju odvzete pravice, vpeljale so se še drakonske in disciplinske kazni za vsako malenkost. Vsa politika na železnicah se vodi v duhu štedenja nerentabilnosti, ter se zato poiskuša najti kritične deficie v prvi vrsti v zepih železničarjev. Ne izplača se jim diference, ukinja dopust, uvaja 10-urni delavnik ter se je tekom enega leta reduciralo nad 5000 železničarjev in istočasno preostalim znižale plače. Ze pred redukcijo je bilo na naših železnicah komaj 7 železničarjev na kilometr proge, sedaj jih je še šest. V drugih modernih državah pa jih je po 9 do 12. Prihranek države je znašal s to redukcijo na papirju okrog 100.000.000 Din, v resnici pa je imela država od tega koraka le velikansko izgubo, ker ni mogla izvršiti niti najnujnejših del na prog, v kurilnicah in delavnicih, kjer vse propada.

Namere uprave s komercializacijo.

Uprava hoče iz nerentabilnega, deficitne podjetja napraviti suficitno. Kako hoče to izvesti, je danes težko govoriti, ker je o vseh načrtih dosedaj še prav malo prodrlo v javnost. Minister je izdal sicer uredbo o reorganizaciji ministrstva saobraćaja, s katere uvaža najstrožji centralizem ter predvideva dva odbora in sicer gospodarski in tarifni odbor. V obeh imajo glavno besedo zastopniki ministri vojne, prometa, trgovine in industrije, zunanjih zadev, finančnega ministrstva itd. nato glavnega generalštaba, industrijskih, obrtnih zbornic, zvez bank in odvetnikov, ni pa ne v enem ne v drugem odboru predviden zastopnik delavskih zbornic in zastopnik pri zadetega osobja.

Novo ustanovljeni železniški upravi se bo dalo posojilo 500 milijonov dinarjev, drugače se bo moral vzdruževati sama. Glavno kompetenco si pri vsem pridrži minister saobraćaja. Tudi kapitalistični krogovi si niso na jasnom ter stavijo vsled tega zahtevo, da se minister izjavlji za oddajo železnic v privatne roke.

Kaj grozi osobju v tem slučaju?

Ne smemo si delati nikakih iluzij z ozirom na naše razmere pod prejšnjo privatno južno železnicico. Čim bi prevzel železnicico privavnega kapitala, bo hotel čimprej iz njih izbrisati čim več debička. Dela na obnovi prog, voznega parka bi zahtevali ogromne svote denarja. Privatni podjetniki bi hoteli znižati režijo na eni strani z nadaljnimi redukcijami osobja ter znižanjem prejemkov in na drugi strani pa s prekomernim podaljšanjem delovnega časa. Proti temu bi se mogli železničarji uspešno braniti le, ako bi imeli enotno močno razredno organizacijo, dokler ne nimajo, bi bili izročeni na milost in nemilost izrabljanja privatnega kapitala.

Stališče saveza železničarjev.

Savez železničarjev Jugoslavije se je že opeljano bavil z nastalim položajem, tako na konferenci v Sarajevu in na kongresu ter je doslej zavzel sledče stališče: zboljšanje gospodarstva železnic ne sme poslabšati gmotnega in socialnega položaja železniških uslužencev in delavcev in tudi ne sme krajšati že pridobljenih pokojninskih in drugih pravic.

Železnice se ne smejo oddati v eksploracijo privatenemu kapitalu, pač pa naj ostanejo pod državno upravo rešene vseh vezi zakona o državnem računovodstvu, rešijo naj se birokratične uprave ter na njih vodstvo postavi strokovnjake ne pa partijske eksponente in generale; postavijo naj se na trgovsko komercialno bazo ter naj se vojaško militaristični značaj železnic podredijo trgovsko ekonomskemu. Pri upravi železnic pa morajo imeti upliv i železničarji, zato je eden glavnih pogojev sanacije železnic, da se zopet izvoli delavske zaupnike in personalno komisijo, katerih glavni predstavniki naj imajo pravico sodočevanja pri upravi in se na ta način doseže tudi javno polaganje obračunov.

Vendar s tem ne maram prejudicirati stališča delegatov, ki naj v stvari debatijo svoje predloge in izrazijo svoje poglede, da se bo lahko na podlagi tega sprejelo res za železničarje kar najboljše zaključke in na podlagi teh izdelalo definitivno resolucijo.

Nato se je oglasil tajnik oblastnega odbora »Saveza« iz Zagreba, sodr. Pongračić, in govoril:

Komercializacija naše železnične uprave je naš več priljeno star zahajev. Več u početku organizacije naše saobraćajne uprave mi smo dali znaka našem strahovanju, da će nestručna i birokratska uprava za železnic biti zlo. Isto tako i način budžetiranja. Kad su kasneje uz ova za pridošli još razni posebni politički i militaristički upliv, ovo zlo je postajalo sve večje. Da tre-

ba takav sistem uprave zamijeniti sa komercijalno-trgovačkim, naglasili smo naročito prilikom donošenja sadanjeg Zakona o saobraćajnom osoblju, Ispred Ujedinjenog Saveza, takav zahtjev smo ponovili prigodom velike željezničarske konferencije 22. maja 1926 u Sarajevu, kad smo rekli, »Partijski, birokratski i nekomercijalni način upravljanja našim željeznicama urođio je logičnom posljedicom, da se kod željeznice i njegovim kancelarijama i upravnim mjestima našao jedan veliki dio suvišno neproduktivnog personala, koji svojim postupcima koči pravilno razvijanje radova, službe, pa i samog saobraćaja. On je velikim teretom na željezničkom budžetu, uslijed čega trpi svoje osobljje i dovodi se neprestano u pitanje njegova dugom službom i zakonom stечena i zagarantovana prava.« Povodom te konstatacije, istakli smo zahtjev: »Da se dosadanji nepokretni i birokratski način upravljanja na našim željeznicama zamijeni sa komercijalno-trgovačkim i da se već jednom prestane sa dosadanjim načinom budžetiranja, kojim se neprestano dovodi u pitanje opstanak i prava osoblja, a time i same željezničke službe i saobraćaju.«

Kao što se iz ovih zaključka vidi, mi smo se za sistem komercijalizacije izjavili još davnog prije, nego li se o tome na mjerodavnim upravnim mjestima i pomicali. Mi smo za komercijalizaciju iako bi se socijalističkog gledišta današnji sistem, neke vrste nacionalno-socijalizirani, našim principima bio bliži. Međutim; u kapitalistički nerazvijenoj zemlji, u zemlji bez izradjene tehničke i upravnice spreme, socijaliziranog poduzeća nemože biti. Socijalizirana poduzeća moći će se održavati samo nakon maksimalno razvijenog tehničkog postrojenja i pod socialističkom upravom, dočim socijalizirana poduzeća pod kapitalističkom upravom su sušti anahronizam. Neke vrste nacionalizirani sistem uprave, koji naoko na našim željeznicama postoji, on je tu ne radi olakšanja uprave i radi stvaranja blagostanja na željezničkim interesiranim, već u glavnim radi čim bezobzirnije eksploatacije, radi neodgovornosti i radi čim jačega opravdanja svake reakcije i neracionalnosti. Pod krinkom opravdavanja »viših i množičnih interesesa«, »mlade države« itd. imali smo naročito mi željezničari mnogo da ispaštimo. Tu se je našlo i »opravdavanje« za one grube i strahovite odredbe Zakona o saobraćajnom osoblju, zakona o zaštiti države i zakona o spriječavanju pobuna na željeznicama.

Današnji birokratski način upravljanja našim željeznicama uslovjen je Zakonom o općoj državnoj upravi, o državnom računovodstvu i ustrojstvom Ministarstva Saobraćaja. Svi ti zakoni su donešeni u doba, kada se je sve trpalo pod državno-nacionalnu upravu zato, da bi se tim putem dotadani i nesigurni režimi stvorili čim više »patriotskima«. Iako je željeznicu poduzeće čisto tehničke i trgovačke prirode, gornjim zakonima stvoreno je jedno stanje, koje je željezničari potpuno oduzelo takav karakter: tako je došlo i do toga, da se budžetiranje željezničkih potreba vrši na isti način, kao i policije, žandarmerije, popovi i slično. Mjesto da željeznicu imaju svoje samostalne budžete i samostalno računovodstvo, kako bi se svakog časa moglo znati potrebe i utvrditi faktično finansijsko i materijalno stanje, kojemu bi tada trebalo prilagodjavati opću upravu i tarifnu politiku, to se nije činilo, već se je stvar pojavljala na glavu i fiskalno suprotno. Posljedica toga je bila, da je godinama neodgovorno upravošćivanu masu materijala, da su izvršene mnoge zloupotrebe i milijske pronevjere i kradje, i da su deficiti u saobraćaju sve veći i veći. Stanje pokusava se ispraviti sjedne strane smanjivanjem izdataka na personal, a s druge povišenjem podvoznih tarifa do te mjeru, da to postaje nesavladiv teret za privredu i sav siromašniji svijet. Da to nije put za spas saobraćaja, o tome mjerodavni do sada još nisu ozbiljno razmišljali. On je dođe jednostavan i prost, ali je nemoguć i vodi samo daljnog pogoršavanju. Partizanski i birokratski način upravljanja stvorio je jedno upravo strahovito stanje: od najmanj dijela radionice pa do najvišeg nadleštva susrećemo jednu masu pisara, priganjača, poslovodja, šefova, kontrolora, sekretara i direktora, koji ne rade u najvišem slučaju ništa drugo, već pišu »trebovanja«, potpisuju, špijuniraju, denunciraju i izdavaju »stroege« odredbe i naredbe, a sve je to najčešće skupo plaćen ali u toliko manje produktivan i svrsi shodan posao. Današnji sistem uprave željeznicama u stvari i nije nikakav sistem, već se prije može nazvati uprava bez sistema. Barem po posljedicama. Ovo je neodgovorno stanje.

Ovakav sud o željeznicu ne iznosimo samo mi. Sa stanjem na željeznicama u istoj su mjeri nezadovoljni i privrednici — kapitalisti. I oni se na svojim sastancima i kongresima na to stanje u saobraćaju stalno obaraju. Doduše, privrednici se obaraju u glavnom samo na visoke tarife i nesrednje i nesigurnost u saobraćaju, nu sadnja uprava i sistem i sa njihove strane izaziva sve jaču kritiku. Iako privrednih krovova, iako još uvijek neodredjeno, izbjiga zahtjev za izmjenom sistema uprave i postavljanje istoga na trgovačku bazu. Kod poslodavaca izbjiga još i težnja deetacije željeznicu i postavljanje njihovo na čisto privatno trgovačku bazu, na dioničarskoj osnovici. Doduše, u ovakom sistemu bio bi kapitalistički višak vrednosti najbolje osiguran, nu da li i kako ovakav sistem obezbijedi i sudbinu željezničara, o tome morat ćemo još posebno raspravljati.

Budžet za saobraćaj utvrđuje i određuje Ministar Finansija. Mi smo često doživjali, da nam se i po najsitnijim kao i vrlo važnim zahtjevima odgovaralo, kako »nema para« ali kako »Ministar Finansija

neda para«. Ne samo da su radi toga propale mnoge naše tekovine i da nam je izvotni i službeni položaj sveden na najniže, već su tako upropasćeni i mnogi, za saobraćaj i saobraćajno službu korisni potvrtati. U ministarstvu i oibalsim direkcijama svuda su personalno zastupana najjače računska i tzv. kontrolna odjeljenja, koja su u glavnom neproduktivna i teški balast. Slično je stanje u još nekim odjeljenjima, koja su prenatrpana namještenicima, ali neproduktivnim. Ovaj elemenat, koji je učinjeno vrlo jak, uzrok je najviše, da se ma kakvoj reorganizaciji vrlo teško prilazi. On je i najviše uzročnik one poznate, da nikad »nema para«. Ministar je prigodom svog nedavnog ekspozeja izjavio, da mu je potrebna svota od dve milijarde dinara, »pa da se postojeća mreža postavi na tehnički nivo savršenstva, da odgovori zahtjevima urednog saobraćaja«. Ne preteravamo ako kažemo, da je to upravo ona svota, koju su neproduktivni i nesavjesni činiovi u saobraćajnoj upravi upropastili. Odnosno šteta, koju je birokratskim upravnim sistemom kroz ovo nekoliko godina prouzročena.

Ovom strašnom stanju u saobraćaju nije se do sada posvećivalo nimalo pažnje. Ministri saobraćaja redali su se u minulih 8 godina godišnje po 2, a sve gori i nesposobniji jedan od drugoga. U starne problema saobraćaja nijedan nije ni ulazio: glavna im je bila briga, da budu čim dulje ministri i da korjenje svoje partie čim dublje usade. Svi pak uvijek su bili na strani birokratije i protiv željezničara, koji su potrebu reorganizacije isticali. Pop Korošec je bio prvi, koji je mjesto reorganizacije sistema pristupi sredjivanju olovnim kugljama. Iako se je vidjelo da saobraćaj ide u sunovrat, iako se je znalo da je tome krv u prvome redu birokratski i reakcionarni sistem uprave, ipak se na korak izmijene toga sistema nijedan dosadanji ministar nije odlučio. Pa ni sadanji ne misli na izmjenu upravnog sistema ozbiljno, i on okljeva. Mjesto da radikalno pristupi izmjeni sistema uprave, da se birokratski, partizanski i neekonomičan zamijeni za komercijalno-trgovački, pristup je sanaciji saobraćaja pod lozinkom »discipliniranja« željezničkih namještnika i radnika. Pristupilo se reduciranjem istih i smanjivanju njihovih plata i nadnica, dočim neproduktivni balast i birokratizovani sistem ostaju i dalje. Ovaj sistem »sanacije« saobraćaja primjenjuje se u stvari još od 1925. god, pa je uslijed toga i položaj svih nižih službenika i radnika postao već očajno težak. Osoblje bez razlike propada i gubi svu volju za savjesan rad, a sve to pospešuje i izaziva danje i još veće deficite i opadanje saobraćaja. Svakidanje nesreće, koje iziskuju pred velikim materijalnim štetama i ljudske žrtve u krv i mesu, posljedica su najviše te politike. Po svima znacima, ovaj sistem politike u saobraćajnoj upravi će se i dalje produžavati, a time izazivati samo daljnje propadaje.

U tome sistemu, izgleda, iscrpljena je i sva mudrost upravljača našim željeznicama: saobraćaj u deficitu, dobro, smanjiti će se izdatka na personal i povećati tarife. Pitajte deficitu je za njih time riješeno. Život međutim dokazuje, da se tim ne riješava ništa, već naprotiv: Kad se ovako rješavaju računi i izravnjavaju deficit, posljedica je tada to, da se o živim i materijalnim dobrima maio ili ništa ne vodi brig. Pušta se potpuno po strani, da li su željezničari sa datim uslovima službe i života mogući i produktivni na radu ili ne: da li se materijalna dobra štede i privadaju svrsi ili ne: da li su hiljadne i hiljadne vagona i lokomotiva razasutu po mrtvim prugama i trunuu, ili će ih se opraviti i učiniti za funkciju sposobnima: hoće li ugljen biti dobar i sa aksimumom kalorija, ili će se ishlapići i istrunuti na suncu: hoće li tarife biti visoke i tako postati uzrok kvantitativnog opadanja saobraćaja, ili će biti niske i na taj način potencirati saobraćaj željeznicom. I još mnogo šta je svejedno današnjem upravnem aparatu na našim željeznicama: što izaziva mnoga zla i nebrojne štete, i radi toga smo mu protivni i ističemo zahtjev, da ga se izmjeni i poboljša.

Sa postavljanjem sistema uprave željeznicama na osnove komercijalno-trgovačke, sva površnost i bezbitnost dosadanja iz temelja se mijenja. Dobar trgovač mora da vodi brigu o svakoj sitnici i mora da nastoji, da mu u poduzeću ništa, pa ni sitnica, ne propadne u ludo. On mora da ekonomiše sa svačime i mora nastojati, da svoje poduzeće i cijenu svoje robe doveđe u sklad sa općim društvenim prilikama i potrebama. Što je za nas glavno, postavljajući željeznicu na upravnu bazu privatno-trgovačku, moralno bi se odmah više povesti brije o materijalnoj i fizičkoj vrednosti u njoj zaposlene radne snage. Brzo bi se uvidjelo, da sadanji uslovi rada, službe i života zaposlenih službenika ne pretstavljaju za željeznicu nikakvu rentabilnost i da ih se mora poboljšati. Imalo bi za posljedicu i to, da bi u željezničkoj službi počeli dolaziti da izražaju stručniji i sposobniji, vredniji i marljiviji, da bi se prema tima svojstvima i nagradjivalo, a sprječilo bi se partizanstvo i štreberluk u pokvarenom smislu, uslijed čega je zapostavljen savjestan i vrijedan željezničar, a unapredjen je priganač i štreber. Cjelokupna uprava počela bi se uravnavati u pravcu korisnosti i rentabilnosti, odbacujući na stranu sav balast birokratizma i neodgovornosti, stvoren i usadjen godinama. Svaki pojedinac bio bi zvan i dužan, da učini i produciru čim više korisno, a nebi u svojim postupcima gledao samo svoj lični interes.

Sadanji ministar saobraćaja, general Milosavljević, u pitanju komercijalizacije željeznic je uvijek nejasan i neodredjen. On potvrđuje doduše potrebu komercijalizacije, ali tvrdi, da se tome protive viši nacionalni razlozi. I zato on okljeva i izlazi pred javnost sasma neodredjen, iako mu je za izmjenu upravnog sistema dato ovlašćenje budžetskim zakonom. On je navijestio i neku Uredbu o komercijalizaciji željeznicu, nu sam pravac i duh te po nješu navještene komercijalizacije još uvijek je nepoznat. Ako će se ispred sviju drugih potreba i ovoga puta suprostaviti »više« i »nacionalne«, onda možemo već unapred tvrditi, da takva reorganizacija i komercijalizacija ne vodi ničemu. Ako će u saobraćajnoj upravi i saobraćajnim pitanjima i nadalje riječ voditi vojnici i generali, a podredjivati trgovački i ekonomski značaj željeznicu vojničko-militarističkim, tada, razumije se, ni komercijalizacija ni deetatizacija neće koristiti. Radi toga treba upravu željeznicu potpuno odaleći od tih »viših i nacionalnih« interesa, koji u stvari ne postoje ništa mogu da postoje poređ interesa dobrih i rentabilnih željeznic. Pretežni upliv na upravu željeznicu moraju imati privredni društveni redovi: tvorničari, poljoprivrednici, trgovci i radnici. Država tek u drugom redu. Još netko treba da posjeduje upliv na upravu željeznicama: željezničari sami. Uz prestavnike privrede i države, treba da budu u njih zastupljeni i željezničari. Samo takova uprava može da najbolje rezultate. Uprava na osnovu ovlašćenja i povjerenja najširih društvenih redova: i tima redovima odgovorna. Stalnost i trajnost imati će uvijek samo ona, koja će pokazati i najbolje rezultate. Tu otpada birokratizam i portizanstvo, a time otpada i jedan od glavnih uzroka današnje bijede i svirepog postupka nad željeznicama. Sa našim učestovanjem u upravi, a iza naših prestavnika trebala bi stalno da bude jaka i brojna organizacija, bile bi mnoge naše tekovine povraćene i naš položaj poboljšan. Radi toga preporučam konferenci, da se za ovaku izmjenu upravnog željezničkog sistema izjasni i istakne u slijedećoj rezoluciji utvrđene zahtjeve.

Po tem referatu je s. Stanko prečital referat tajnika Delavske zbornice, s. Uratnika, ki je razpravljal sledeće:

Protiv izročitvi željeznic in rudnikov privatnemu kapitalu.

Sedanje gospodarstvo v državnih rudnikih in na državnih željeznicah.

Težko se bo našel kdo, ki bi si upal trdit, da je sedanje gospodarstvo v naših državnih podjetjih dobro.

Cela knjiga bi se dala napolniti s primjeri, kako se tu danes gospodari u kako bi se ne smelo gospodariti. Željezničarjem n. pr. bo še v živem spominu, kako so lansko leto pozabili dati v državni proračun potrebne kreditne za naše željezničke delavnice in za obnovu prog. Posledica tega je bila grozeča redukcija delavcev in obustava celo onih del, ki jih je smatrala željeznička uprava sama za nujno potrebne.

Ob času pomanjkanja vagonov so stali vagoni po delavnicah in progah nepopravljeni, samo ker ni bilo za njih popravljivih kreditov, dohodki od željeznic pa se v to svrhu niso mogli in smeli vporabljati, ker se stekajo ti dohodki v skupne državne blagajne.

Tudi pri državnih rudnikih ni dosti bolje.

Piscu teh vrstic se je pojasnjevalo ob priliki neke intervencije, da bi se dal doseg v enem državnih rudnikov mnogo večji povprečni izkupiček, ako bi se stiskal premog zdrob v brikte, za kar pa do takrat ni bilo mogče doseći potrebnih kreditov.

S tem stanjem v državi ni nihče zadovoljen. Ne delavci, ne takozvani predstavnici gospodarskih krogov, celo tisti ne, ki stoje na čelu državnih podjetij.

Minister saobraćaja je u svojem eksposetu, ki ga je imel v narodni skupščini, ko je utemeljeval potrebe pooblastila, da sme postaviti željezničko upravo na komercijalnoj podlagi, sedanje stanje tako-le orisal:

»Po zakonu o državnom računovodstvu se mora knjižiti vsak izdatek za nabavko strojev in delavnici, ki gre često v visoke milijone, kot izguba, dasiravno je jasno, da bo služil stroj več let in da bi se smel vpisati v enem letu le del tega izdataka v izgubo.«

S tem se ustvarja umetno pasivnost željeznic.

Druga nelogičnost je pri dohodkih. Glavna kontrola ne dovoljuje, da bi se pomotoma plačana vozarina kratkim potom vrnila, temveč zahteva za vsako takvo povraćilo v smislu zakona posebno rešenje, ki ga more izdati le glavna kontrola sama.

Nešto takih prošenj leži v raznih uradih in ovira delo, na drugi strani pa mora nositi država ogromne pravdne stroške s strankami, ki so se naveličale čakati po več let na svoj denar.«

Mnogo takih primerov bi se dalo še navesti, ki bi jasno kazali, da sedanje stanje ni dobro in da se tudi državstvo nima nobenega razloga zanj ogrevati.

Mislimo pa, da lahko prepustimo zainteresiranim delavcem in nameščencem, da si to sliko še izpopolnijo.

Namere privatnega kapitala.

Privatni kapital hoče črpati iz tega dokaz, da more uvesti tu edino privatni kapital red in smotreno organizacijo. On pravi: Kjer ni privatnega delničarja in oziroma dobiček, tam se vseh teh neštih slabih stvari sploh ne da odpraviti.

Kaj pravimo mi na to?

Če bi bilo res tako, bi bil v tem tudi težak dokaz proti izvedljivosti in smotrenosti družabnega gospodarstva sploh. To da resniči ni tako.

Če bi prišle željeznice v roke privatnih akcionarjev, bi ti akcionarji le strigli svoje kupone, pravo upravo pa bi vodili nastavljenci teh akcionarjev. In vendar je verjetno, da bi bila uprava v tem slučaju bolja, zakaj? Zato, ker privatni akcijski kapital ve, da se ne da razumno gospodarstvo, ako se ne prepusta posameznim gospodarskim edinicam kolikor mogče velike samostojnosti in samouprave. Zato je tam razumno gospodarstvo po določenem načrtu mogče, pri sedanjem državnem gospodarstvu pa je nemogoče. Pretiran gospodarski centralizem z nešteti nadrejenimi inštitucijami ubija vsako enotnost akcije in vsako gospodarstvo.

Vsaki edinicni je potrebna gotova samouprava, to pa seveda tako, da tvori ta edinica del višje celote.

Če so delavske strokovne organizacije ali delavske zbornice kedaj o takozvani komercijalizaciji govorile, so hotele povdoriti ta dejstva napram tistim, ki so zahtevali, naj se izročijo naša državna podjetja privatnemu akcijskemu kapitalu.

Pritisak gospodarskih krogov.

Privatni kapital je dobro razumel, da to ni tisto, za čemur on

VIJESTI OBLASNOG SEKRETARIJATA ZAGREB.

slučaju te korporacije gospodarji železnici, ne pa država.

S tem pa ni rečeno, da ne sme vzeti narodna skupščina v upravo strokovnjakov iz kroga teh organizacij.

Ali naj sodelujejo tudi zastopniki delavskih strokovnih organizacij in delavskih zbornic in tej upravi?

Vemo, da je to silno delikatno vprašanje in da je tako zastopstvo v času, ko med delavstvom demagogijo tako bujno cvete, silno nevhalečna naloga.

Vendar pa je treba tudi v tem oziru povedati resnico. Resnica je sicer, da bi tak delavski zastopnik v meščanskih upravah ne pomenil mnogo.

Bil pa bi tu, da bi opozarjal vedno v pravem času na vse, kar bi bilo delavstvu v kvar in da bi na prvem viru obrazložil vsako vprašanje s stališča delavskih interesov. Ne delamo si iluzij, da je to mnogo.

Toda, ali ni polovica delavnosti strokovnih organizacij v današnjih razmerah ravno v tem.

Kar se Delavskih zbornic tiče, pa po menju naravnost žaljivo in protizakonito omalovaževanje te korporacije, ako pritegnejo ministrstvo k posvetovanju o tako važnih načrtih pač Trgovske, Industrijske, Obrtne in ne vemo še kakšne zbornice, ne pa Delavskih zbornic.

Tako žaljivo postopanje bi moralno zadejni na najodločnejši odpor vse delavske javnosti. Žal, da vidi del te delavske javnosti svoje najvažnejše naloge v tem, da poskuša to institucijo še samo blititi in klevetati.

Upamo, da bo tudi ta del uvidel, da dela baš on nezavestno za interes kaptala, ker jemlje delavstvu še tiste odporne postojanke, ki mu stoje na razpolago.

Nato se je prečitala resolucija železničarske internationale I. T. F. iz leta 1925 in pa načrt resolucije, ki jo naj sprejme konferenca. Predlagala se je komisija iz 5 oseb, da resolucijo preštudira in redigira. Ta komisija je bila sestavljena sledede: Od »Saveza« ss. Breznik, Smazek in Baraga, od Društva strojevodij g. Rupnik, od Društva kurjačev g. Bakšič, od Delav. zbornice s. Tokan in referent s. Ponračić.

Ko je komisija poslovala, se je vršila debata. Oglasili so se ss. Slakoper, Krajinik, Terškan, Sojer, Čanžek, Korošec Blaž in drugi. Slikali so pestro tragično-komične prizore, kako se dela na železnicah in kaznuje za nekaj, kar je naravnost zakrivila direkcija ali načelnik sam. Prečitalo se je mnenje s. Bahuna.

Ko se je vrnila komisija, je bila dana na glasovanje siedeča

Resolucija,

sprejeta glede komercializacije državnih železnic kraljevine SHS na konferenci delegatov »Saveza železničarjev Jugoslavije«, Strokovne komisije, Društva kurjačev, Društva strojevodij in Delavskih zbornic za Slovenijo, ki se je vršila dne 25. septembra 1927 v prostorih mestnega magistrata v Ljubljani.

Vse na konferenci zastopane organizacije, ki so vprašanje obsirno in temeljito pretresle, pozdravljajo korak, da se dosežači birokratičen, neekonomičen in škodljiv sistem železničke uprave zamenja s komercijsko-trgovskim.

Pod komercializacijo razume konferenca, da železnica obratuje namesto na račun države na lastni račun, da obratuje na lastni račun točno in pravočasno izkazuje račune svojih dobičkov in izgub, odnosno svojega splošnega poslovanja, da se s tem v zvezi železnice in njih poslovanje izloči iz sistema državnega računovodstva, iz sedanjega sistema budžetiranja in da za ožje poslovanje železnic veljajo v prvi vrsti one odredbe, katere odredje kot koristne uprava komercializiranih železnic.

Konferenca smatra za potrebno povdari, da se bo z izmenjavo upravnega sistema v komercijsko-trgovski sistemu moglo dosegci boljše rezultate le tedaj, ako bodo v upravo železnic pripuščeni tudi zastopniki delavstva in delavskih gospodarskih organizacij. Zastopstvo železničkega osoba samega je prav eminentne važnosti za uspeh podjetja.

V skupni upravi komercializiranih železnic naj bodo zastopani: zastopniki narodne skupščine, zastopniki vlade, zastopniki delavskih strokovnih in gospodarskih organizacij in zastopniki poljedelskih in delavskih konzumnih in produktivnih zadrug. Vsi ti zastopniki morajo priti v upravo le po izvršeni svobodni izvolitvi v onih institucijah, ki jih pošiljajo.

Pod tako sestavljenou upravo komercializiranih železnic se naj stavijo vse železnice in proge. Gradijo pa se le naj one nove proge, katere bo odobrila tudi uprava komercializiranih železnic.

Pri sestavi uredbe o komercializaciji železnic naj se vodi računa tudi o tem, da potom novo nastale upravne in pravne situacije ne bodo oškodovani interesi in pridobite železničarskih nastavljevcev in delavcev, nego da se jim s to uredbo zasigura eksistentni minimum, burni delavnik, stalnost službe, priznanje organizacije, delavskih zaupnikov in intervencij, personalna

komisija, zavarovanje zoper bolezni, nešreće, starostno zavarovanje, za onemoglost in smrt, letni odmori, pokojnine po 25., odnosno 30. letih službe, pravica stavke in tako dalje.

Konferenca istočasno izjavlja, da se najodločnejše protivi, da bi se železnice kedajkoli in dobisi v kakoršnikoli obliki izločile iz lastnišva države in dale v privatno eksploatacijo. Tak poizkus s katerekoli strani se smatra kot škodljiv za splošne interese narodnega gospodarstva in vseh siromašnih slojev, zato bo dolžnost celokupnega delavskega razreda, da se odločno upre, če pride do takih poizkusov.

Konferenca obsoja, da se o priliki preresa uredbe o komercializaciji skuša onemogočiti udeležbo železničarskih in delavskih strokovnih in gospodarskih organizacij in zahteva, da se zastopniki teh organizacij pravočasno pozovejo.

S predsednik je dal na glasovanje. Bila je soglasno sprejeta. Protini bil nikdo, dasi se je stavilo izrecno: Ali je kdo proti?

S tem je bila konferenca zaključena. Z obrazov vseh udeležencev je bilo čitati veliko zanimanje in zadovoljstvo, da je konferenca postavila svojo voljo po vprašanju komercializacije železnic in železničarji bodo stali na mejdalu, da se

bo upoštevala njih volja. Železničarji se dobro zavedajo, da je potrebno vsa vprašanja, ki se jih direktno ali indirektno tičejo, vzeti tako, kakršna so in jih ali odstraniti ali pa jih zasukati tako, da bodo imeli od njih koristi. Postaviti se samo v kritiranje tega ali onega koraka, tega ali onega poskusa kapitalizma in govoriti v prvi vrsti o danes neizvršljivih nalogah, je najlažje delo, ki prima pač vse drugo, samo ne zboljšanje delavskega položaja ali zaščite tega, kar je ostalo. Razdor, razbijanje, napačno in lažljivo govorjenje, tolmačenje in razlaganje po svoje te ali one besede ali izraza, prima pa to, kar okušamo že celo vrsto let.

Zato, železničarji in delavstvo sploh: vsi v enotno razredno-bojeno organizacijo! Železničarjem pa naj bo strokovna organizacija »Savez železničarjev Jugoslavije«, stebri in meč, ki bo čuval njih interes in se boril za zboljšanje njihovega položaja. Zato je treba, da je vsak železničar član »Saveza«!

Zborovi i konferenčije

Zagrebački železničari su borbeni.

Nešto nesvijest a nešto i reakcija, pomognuta sa pokorničkom i špijonskim ulogom raznih kategorijskih i žutih udruženja, zagušivali su več godinama svaki življivi in borbeni glas sa strane zagrebačkih železničarja, pa je neupučeni posmatrač več mogao vjerovati, da su železničari Zagreba za organizaciju i za ma kakovo borbu za sebe in u korist svoju potpuno nespособni i nepripravni. Medjutim, ovakav sud o zagrebačkim železničarima bio bi pogrešan: pored sviju pritisaka od zgora i od zdola, pored sviju zastrašivanja raznih žbirova i prepostavljenih i šikanacija najgorje vrste, zagrebački železničari u svojem velikom broju ostaju ipak borbeni i odlučno uz one, koji za njihove interese pošteno i požrtvovno rade. To su dokazali i svojim obilnim prisustvom na velikom javnom zboru, koji je za nedelji 18. IX. sazvala naša zagrebačka podružnica u prostorije »Uranija« kina. U velikom i zadovoljavajučem broju bile su zastupane sve struke i sve kategorije, a posebno treba pozdraviti činjenicu, da su zboru pridošli i činovnici, koji su tu najbolje mogli uvjeriti se gdje im je upoče mjesto: i oni treba zajedno, rame o rame, da se bore sa svom ostalom železničarskom rajom, jer, po svojim pravima i po svojim platama, i oni nisu ništa drugo.

Zbor je iz 10 sati otvorio predsednik Obl. Odbora drug Korene, koji pozdravlja sve prisutne, apelira na red i disciplinu na zboru i nakon izvinjenja druga Stanka, koji je važnim poslom zadržan u Ljubljani, daje riječ njegovom zamjeniku drugu Makucu. Drug Makuc govorio je pun sat sa mnogo ozbiljnosti i važnosti o svima železničarskim pitanjima, zadržavajući se u glavnem na tome, da bijedu železničara ponajviše uzrokuje slabost i neorganizovanost njih samih. Preporučuje železničarima, da se slože i okupe u jednu organizaciju, koja će tada mnogo lakše i sa mnogo više uspjeha voditi borbe u njihovu zaštitu. Pri koncu je naglasio, da je jedina stvarna i za interes železničara korisna organizacija Ujedinjeni Savez Železničara Jugoslavije, kojem treba pristupiti i za koji treba požrtvovno raditi. Uz burno klicanje jedinstvu i Savezu železničara popračen je svršetak govora druga Makucu.

Drugi je govorio i to u glavnem po položaju radničkog osoblja, drug Kmet iz Zagreba. On je naglasio činjenicu, kako radnici sa svojim nadnicama, radnim vremenom, priznajnjem rada in ugledom u radionici padaju sve niže in niže. Politika »štednje« upropoščuje sve radničke te Kovine, pa je došlo več dotle, da se

slučaj nezgoda izigrava se sa izgovorom da »nema kredita«; osiguranje za slučaj iznemoglosti, starosti i smrti za največi dio železničarkih radnika in namještenika upoče ne postoji. Osiguranje za bezposlenost smatra se još uvijek opasnim »boljševizmom«.

4. Komercijalizacijom železničarja po predležecem projektu Uredbe, kojim se vrvohna uprava nad železničarama i nadalje zadržuje u rukama Ministra Saobraćaja i visoke železničke birokratije, a od iste se potpuno isključuje železničare i najvažniji privredni faktor – radnike, biti će nemoguće postići povoljnije stanje u saobraćaju od sadanjega, ona pretstavlja samo nerazumno eksperiment, od kojeg će opet sve štete imati da plate u krvi i znoju svojem bijedni železnički službenici i radnici.

Konstatujući prednje, veliki železnički zbor zahtjeva:

1. Da se sa sistematskim i sve bezobzirnijim pogoršanjem radnih, službovnih i plačevalnih uslova prema svom nižem železničkom osoblju odmah prestane. Da se nadnice, plate i doplati svež železničkog osoblja povise i izjednače sa fiziološkim i kulturnim potrebama svagdanjeg života. Da se čim prije uzakoni od »Saveza železničara Jugoslavije« predloženi radnički Pravilnik.

2. Da se prestane sa pogoršavanjem svih stečenih i zagaranovanih moralnih prava, i da se čim prije pristupi izmenji Zakona o saobraćajnom osoblju u pravcu, kojim će moralna i materijalna prava svež železničkog osoblja biti proširena i definativno utvrđena. Za bazu novog Zakona o saobraćajnom osoblju treba da služi Zakon o zaštiti radnika i moderni Zakon o saobraćajnom osoblju drugih naprednjih država. Novi železničarski zakon da se izradi sporazumno sa železničkim organizacijama.

3. Da se na mjesto naredaba o »disciplinovanju« železničara i primjeni »drakonskih« kazni, izdaju naredbe o boljem i kulturnijem postupanju sa železničarskim osobljem. Mjesto bezprimjernih globi, premjesta i prekoravanja, da se zavedu i organizuju stručne škole i tečajevi, preko kojih jedino može železničko osoblje, nakon što mu još bude osigurana materijalna eksistencija, postati u službi stručno i savjesno.

4. Princip 8satnog radnog dana da se za sve železničarske kategorije zakonom utvrdi i svestrano poštuje.

5. Da se pitanje komercijalizacije železničarja ne rješava bez železničara. Sa tom svrhom da se neodložno na Konferenciju o komercijalizaciji železničara pozovu i železničarske organizacije. Uprava komercijaliziranih železničara da bude do maksimuma samostalna i očuvana od štetnih upliva partizanstva i birokratije, koja je železničarje dovela na rub propasti. U upravu komercijaliziranih železničara da udje i po jedan prestavnik železničkog osoblja, kojeg ono slobodnim biranjem odredi. Komercijalizacija neka se provede zakonom, kojim neka se istovremeno zagarantuje svom železničkom osoblju sva stečena prava: stalnost u službi, automatska unapredjenja, personalne komisije i radničke povjerenike, osiguranje za bolest, nezgodu, bezposlalicu, iznemoglost i starost, pravo organizovanja i pravo intervencija te obezbjedjenje minimuma egzistencije.

Bjelovar.

U subotu 17. IX. održana je u Bjelovaru konferencija prestavnika osoblja sekcije, ložionice i radionice, vlakopratnika i stanice, kojih su još prisustvovali ispred Oblasnog Odbora iz Zagreba drug Ponračić i za MMO drug Petrinec. Konferencija se u glavnem zabavila pitanjem, kako i kojim putem se pokret železničara u Bjelovaru i na sticajući prugama može podignuti. Nakon svestrane i opširne rasprave bilo je konstatovano, da je zastalost pokreta železničara glavni razlog u velikom neshvaćanju železničara samih, kojih još uvijek goje nadu za svoj spas putem milosti od zgora, ili su pak djelomično materijalno osigurani time što su posjednici kućice, po koje kravice i njivice a ne vide, da će kod sadanjih plata i prinadležnosti u skorom vremenu i bez svega toga ostati; dalnje razloge treba tražiti i u ličnim odnosima pojedinih tzv. »svjesnih« drugova, koji su iz čistog kaprica ili neaktivni, ili su nečlanovi pa i protiv članova. Grožnje i zastrašivanja sa strane prepostavljenih isto čine dobar dio u slabljenju organizacione djelatnosti. Riješeno je, da se ima sa strane svih podružničkih funkcionera živo poraditi na tome, da se otklonive zapreke svakako odstrane: da se nastoji postići složnost u radu svemu funkcionera, koji treba tada zajednički da idu poslu oko podizanja svijesti i broja članova, a preko

konstatuje:

1. Da se pod izgovorom »štednje« još uvijek vrše teški napadi na stečena i zagaranovana prava sveukupnog železničarskog osoblja: zakida se nadnice; smanjuje se doplati; vrši se otpuštanje iz službe; produžuje se radno vrijeme i zavode se dugi turnusi; oduzima i skraćuje se zagaranovane godišnje dopuste; smanjuje se pravo na službeni odmor i obuču; premije i akordni rad sve se manje naplaćuju i ovaj sistem rada postaje sve više ubitacniji. Vrhunac napada na stečena i zagaranovana prava železničarskog osoblja prestatavlja namjeru, da se svom egzekutivnom osoblju oduzme 20% veća nagrada za težu i odgovorniju službu te produljiti vreme službovanja za punu penziju na 35 godina.

2. Nad osobljem, naročito nižim kategorijama, uvodi se sve jača samovlađa, tijerajući ga na bezograničen rad i šikanirajući ga do punog poniranja. Globi, premjesta i najrazličniji prekori u svojoj mnogobrojnosti i grubosti to nam najbolje dokazuju. Nestalnost osoblja železničkog i produljavanje iste prestavlja vrhunac bezbirnosti sa najvišeg mesta.

3. Osiguranje železničara u bolesti grubo se krši i povrijedjuje; osiguranje za

ovih opet u jedinstvenu borbu protiv sviju nepravednika i nepravdi, koje se bijednim radnicima i službenicima nanosi.

Pozivamo sve drugove u Bjelovaru, da ove zaključke prime u razmatranje i da se u dalnjoj djelatnosti po njima ravnaju. U složnom i požrtvovnom radu leži mogućnost podizanja i napretka organizacije. U organizaciju treba privući pored ložionice i sekcijskih i stanično osoblje, a to se može samo smisljenim, živim i složnim radom.

Pavlovac-Dražica.

Pavlovac-Dražica je raskrsnica pruge Bjelovar—Garešnica i Bjelovar—Grubišno polje. Mala obična stanica sa svega par kolosjeka, na kojoj tavore šef, nekoliko služitelja-skretničara, a kad kad povećaju taj krug još pružni radnici, koje odmah prepoznajete po jednostavnom radničkom odjelu, garavim rukama i od užarenog sunca skoro počnjelim obrazima. Kad kad prodje stanicom i nadglednik pruge, svim sekcijskim radnicima najčešće neprijatna ličnost, koji obično izlazi u pogladčanom odjelu, sa podignutom glavom kao da hoće svima usaditi utisak, kako je on velika glava kod željeznicne, od koje je mnogo što šta ovisno. Ta kako i nebi: on se brine da su šinje dobro pribijene, da su šarafi čvrsti, da nema trave po pruzi itd. Što bi sve moglo biti sa vlakovima i putnicima, da nema tih nadglednika? I kad bi ga upitali, pa tko sve to radi i tko se za sve to brine, on bi vam sigurno odgovorio: »Pa tko drugi nego ja!« »Pa što rade onda ti garavi radnici, pa skretničari, pružni stražari itd?« Teškom mukom bi on pregorio priznanje, da su to ti koji u stvari rade i skrbe za sigurnost pruge, putnika i robe. Kad oni nebi bili marljivi i na mjestu, bogami od tih nadglednika bilo bi slabo fajde.

Kad već svi viši pa i nadglednici neće priznati tom radinom osoblju vrednost i u visine te vrednosti ga nagraditi, to su se svi niži od reda složili, da se za priznanje svojeg rada sami založe. Sa tom svrhom bio je za 18. IX. sazvan sastanak sveg osoblja iz stanica i sviju obližnjih pruga, kojem su se zaista savjesno odazvali. Skoro nijedna stanica i nijedna struka nije izostala. Gostiona Kopriva bila je dupkom puna. Sastanak je lijepim riječima otvorio drug Horvat, naglasivši potrebu slege i organizacije medju svima onima, koji su za svoj težak i odgovoran rad mjesto dobro nagrađeni i prijateljski susreteni, nikako plaćeni i grubo još vredjani i šikanirani. Mi se protiv ovakog našeg teškog položaja moramo braniti, a to će biti moguće samo ako se organizujemo u borbenu organizaciju.

O ciljevima i potrebi organizacije govorili su opširno na sastanku drugovi Pongračić iz Zagreba i Baranja iz Bjelovara, koje su svi prisutni najčešćom pažnjom saslušali. Iza toga govorili su još drugovi iz mesta, koji su se najčešćim dijelom žalili na šandalozni postupak agenata žute narodne organizacije, koji im stalno prijete i nasilno ustežu članarinu od po 6 dinara mjesечно, protiv čega se je skoro nemoguće oprjeti, jer oni ustežu i pljačkaju bezobzirno dalje. Kad se tome govorovi, onda nam se predbacati da to činimo zato, jer smo komunisti i jer hoćemo u komunističku organizaciju. Na umireњe njihovo drug Pongračić je izjavio, da može svatko bez straha da potpiše izjavu o istupu iz te žutokljunaške organizacije i da tu izjavu pripošalje savezu, pa će savez tražiti njihovo brisanje i prestajanje nasilnog ustezanja članarine. Što se pak komunizma tiče i predbacivanja da je savez komunistička organizacija, to treba svima otvoreno reći: savez nije nikada bio niti je ma kakva komunistička organizacija. Savez je samo strukovna željezničarska organizacija i bori se za prava svega potlačenog željezničkog osoblja. Da smo komuni-

sti to može biti samo denuncijacija, a onoga tko denunciira treba javiti nama u Zagreb, pa ćemo mi protiv togakorake poduzeti. Mi moramo jedanput za uvijek spriječiti, da se nama gladnjima i bijednjima zagorčava život i položaj još i denuncijacijama.

Iza toga se je prišlo izboru od bora podružnice, u koji su jednoglasno ušli: Stjepan Uhrenik, predradnik kao predsjednik; Glišo Vujić, radnik, potpredsjednik; Gjuro Posavec, skretničar, tajnik; Martin Zglavnik, stražar pruge, blagajnik; i nadzorni odbor: Škrbec Nikola, čuvar pruge i Pero Novak, radnik. Time je ovaj prvi i uspjeli sastanak željezničara završen i svi su se zadovoljno razišli u uvjerenju, da su tim sastankom učinili prvi korak na putu svome napretku i boljem životu.

Čakovec.

Za 18. IX. zakazanu skupštinu nismo mogli održati, jer ju nam je sresko poglavarsko zabranilo. Ova zabrana je uslijedila bez stvarne i ozbiljne motivacije: tobože da nismo skupštinu prijavili pravovremeno. Međutim, skupština je bila prijavljena pravovremeno iako je nismo ni trebali prijavljivati, međutim, sigurno to ide nekome jako u račun, da se željezničarski klasni pokret ovdje još u početku uguši, pa otuda i ova zabrana. Ali se svi ljuto varaju: ne sazivaju željezničari skupštine iz objesti i kakovoga truca, već iz čiste nužde: da skupa i pred javnošću iznesu tegobe u kojima žite i iz kojih se žele izbaviti. Dok god će željezničari ovako trpeći i stradati, tako dugo će oni težiti i za skupština i organizovanjem, i ništa ih od toga odvratiti neće. To neka si zapamte svi neprijatelji obespravljenih željezničara.

Mjesto skupštine održavana je uža konferencija, na kojoj su pridošli delegati od ljepega broja željezničara pažljivo saslušani i na kojoj su zaključene razne korisne stvari, koje će podizanju našeg pokreta pomoći. I suprot šikanama sa sviju strana, raspoloženje drugova za organizaciju je najpovoljnije, pa nije daleko vreme, kada će Čakovac i okolica biti opet složni i kompaktни u Savezu kao što su već svojevremeno bili.

Velika Gorica.

4. IX. održali smo ponovni sastanak željezničara, koji je bio zadovoljavajuće posjećen. Govorili su drugovi Solanović, Fuk i Dropučić iz Siska, a predsjedao je drug Rebula Alojz, skretničar iz mjesta.

Govornici su bili pažljivo saslušani i sva razlaganja bila su vidljivim odobravanjem primljena po svima prisutnima. Svi su uvidjeli, da nam je zlo najviše otuda, što smo neorganizovani i što se ne borimo. Radnička povijest dokazuje, da su radnici uvejk imali prava samo toliko, koliko su bili kadri snagom i borbom si izvojevati. To pravilo vredi i danas, više nego ikada. Za to treba svi da se nadjemo u organizaciji na složnometu radu za naše opće dobro. Kad to učinimo, tada ćemo spriječiti da nam se naturuje ovakva teška služba bez odmora i bez plate.

Dopisi podružnica i povjereništva.

Zagreb.

U prošlom broju »UŽ« pod naslovom »Zašto država nema para«, čitali smo makinacije jednog činovnika u Vojvodini, međutim, ovakim stvarima bi se bolje pustalo dati naslov »Zašto država ima para«. Jer po vsemu izgledu, da država u pravo i jedino ima dosta para za kradje, prevare i korumpiranje, tek ih nema da čestito nagradi težak i mukotrpni rad svojih namještenika i radnika.

Kod nas kraj radionice postoji jedna veća zgrada, koja je služila za odmor i sklonište radnicima, dok se je radilo prekidano sa poldanjom pauzom. Od kako radimo neprekidno 8 sati, od tada je ova velika prostorija za radnike zatvorena i preudešena za — plesnu školu. Radnici nesmiju ući zato, jer bi je zamazali. Na ples pak u tu željezničarsku prostoriju dolaze po najviše nezeljezničari i iskorušuju je najviše nezeljezničari, ma da je njen preudešavanje vršeno za račun željeznicne (snagom

željezničke radne snage i željezničkim radnim vremenom). Evo, za to država ima para. Uz istu zgradu načinjena je jedna zgrada za bufet, u koji je opet smještena privatna osoba. Od kuda i za to pare? Dok se za interes privatnika i njihove luksuzne potrebe čini i troši mnogo, dotle, evo, nama se smanjuju plate, produžuje radno vrijeme, izbacuje iz vagonskih stanova itd. Za vse to nema kredita. Kod radione nalazi se jedna nova oveća pilana (koje su akcioneri, kako se piše, šefovi, činovnici i poslovodje iz radione), za koju su strojevi i druge naprave isto najvećim dijelom izradjeni i spremljeni u ovoj radionici. Nas bi vrlo zanimalo, da li je za te stvari bio odobren kakav kredit ili je i to furtimašen? I tako se radi koješta, što donosi koristi lične i pojedinačne, dočim nas razu se sa svakim zahtevom i molbom odbija sa već stereotipnim izgovorom: »nema para«. I ne može biti para, kad se ovako gospodari!

Novi Sad.

Sa kakvom strašnjim i teškim posljedama može da svrši život željezničara, neka počeka sljedeći, kod nas se zblizi slučaj: U noći od 8. na 9. septembra bio je skretničar Petar Obrenov zaposlen kod jednoga vlaka, kod čega je još neobjašnjeno slučajem pao pod lokomotivu, koja mu je odsjekla obavje nege. Bio je prenešen u bolnicu, ali je nakon 2 sata u najvećim mukama umro. Iza toga je bila provedena istraga i šta je konstatovano? Ništa drugo već to, da je Obrenov sam kriv nesreći. Vele, da on nije bio manevrista i da nije smio ići kopčiti vagone, a da mu nitko to naročito nije zapovedio.

Samo ludjak bi mogao da počini samu strahotu: da si da dobrovoljno poseći obe noge. Međutim, Obrenov nije bio lud, već mu se nesreća desila kod puno svetosti. Ali zašto sada gospoda kažu, da si je sam kriv: ona žele na taj način lišiti se svake odgovornosti i materijalne obaveze prema članovima familije Obrenova i na iesečanom mesu i kostima učiniti »uštedu«. Čin sva kako dostojan kakovih ljudžadera.

Kako je Obrenov bio neorganizovan (kao po nesreći i većina na drugih), to će po svoj prilici sa njegovim pokopom i sve posledice njegove katastrofe biti pokopane. Da je bio organizovan i drugi da so organizovani, ovaka licemjernost poslodavca bila bi nemoguća.

Sa ličke pruge.

Fužine.

Mi željezničari, u kojem god kraju Lika, bijednici smo sa sviju strana. S jedne strane duga i naporna služba, s druge prekoravanja, šikaniranja i globljena pretpostavljenih, a s treće opet bezsvesno guleđe po štacunima čini nas zarobljenicima. Kako je ovdje svijet i inače siromašan, to se i nas željezničare izrabljaju do skranjnih granica, jer nećemo li biti pokorni i poslušni mi, nači će se drugi, koji će to za još nizu nadnicu htjeli biti.

Podrobniye o našim prilikama javiti će Vam se u skorom vremenu, a za sada priimate do znanja samo to, da i medju ličkim željezničarima dolazi do budjenja. Skoro ćemo se naći u zajedničkom kolu sa svima svijesnim i borbenim željezničarima.

Pozdrav od G. M.

Razno.

Izobraževalni tečaji prosvetnega odseka Delavske zbornice v Ljubljani.

Lansko leto je imel prosvetni odsek Delavske zbornice zelo žalostne izkušnje s svojimi izobraževalnimi tečaji: Imel je velike stroške, učenci so pa neredno obiskovali pouk in većina ni plačala šolnine kljub temu, da je bila ta zelo nizka. Vendar je prosvetni odsek sklenil, da tudi letos priredi tri tečaje: nemški, knjigovodski in srbohrvatski. Vršil se bo oni tečaj, za katerega se pričigao do 15. oktobra 30 delavcev in privatnih našećencev, ki se obvezajo, da bodo redno obiskovali pouk in plačevali vsak mesec 10 Din šolnine.

Prijave sprejema tajništvo naše zveze in prosvetni odsek Delavske zbornice v Gradišču št. 2.

Cenjenim sodrugom!

Ob smrti mojega nepozabnega soproga Cirila Bajt se najtopleje zahvaljujem vsem sodrugom in somišljenikom za krasen venec, ki ste mu ga poklonili ter za obilo udeležbo pri pogrebu. Zahvaljujem se tudi srođ. godbenikom, ki so mu izkazali zadnjo čast. Iskrena hvala tudi sodružu Trškanu za glijiv v srce segajoč govor, ki mi je bil v tolažbo ob britki ur.

Marjeta Bajt, soproga.

Zahvala.

Podpisana se najlepše zahvaljujem »Savezu željezničarjev Jugoslavije« za nakazano posmrtno 500 Din kakor tudi zavarovalnino po koledarju 250 Din po mojem rajnem mognu Jarku Alojziju, kretniku v Savskem Brezovcu. Obenem se tudi najlepše zahvaljujem vsem željezničarjem za podporo, ki so jo nabrali za mene ob priliki smrti mojega moža.

Marija Jarh.

Zahvala.

Potpisani zahvaljujem ovim putem »Ujedinjenom Savezu Željezničara Jugoslavije« za pruženu mi pomoći i potporu u iznosu od Din 250, koju sam u redu primio. Zahvalju-

jem u toliko više, jer mi je ista pružena upravo u času najveće bijede, kad sam bez svake zarade bio izbačen iz stana na ulicu i nigdje nikakve egzistencije nisam imao.

Sisak 19. sept. 1927.

Djuro Prpić.

Drugu Augustu Lušetiću

članu naše centralne uprave, izričemo ovim putem naše iskreno u duboko saučešće nad tugom i bolom, pouzročenom mu neočekivanim gubitkom i smrću jedinca sina Zarka. U svojoj teškoj boli našeg druga Augusta mi najpunije suučestvujemo, što neka mu bude kao olakšavajuća utjeha.

Centralna uprava.

Menjava službenega mesta.

Iz zdravstvenih ozirova želim menjati s kretnikom na Gorenjskem ali Štajerskem. Na razpolago je službeno stanovanje 2 sob in kuhinje, klet in podstrešje, lep 80 m² velik ograjen vrt, 2 njivi ograjen vrt, 2 njivi ograjeni in 300 m² travnika v Črnomlju.

Jaz želim v prvi vrsti približno jednako stanovanje ter službu, kjer ne bi bilo treba dosti hoditi, ker sem bolan na nogah.

Ponudbe in vprašanja naj se pošljajo na upravo »Ujed. željezničarja«, Turjaški trg 2.

Članstvu v vednost.

Vsled priobčitve referatov o komercijalizaciji so morali izostati v tej številki vsi dopisi, okrožnice in poročila sekcijs iz Ljubljanske direkcije.

Prihodnja številka na 6 strane, bo prinesla vse sedaj zaostale članke.

Uredništvo Ujed. željezničarja.

Internacionalni pregled.

Radnički sindikati u Americi.

Srazmerno značaju američke industrije i rođi zaposlenih radnika u njoj, radnički sindikati u Americi niso toliko jaki koliko bi mogli da budu. Brojno stanje izgleda ovako:

American Federation of Labour	3,377.297
Organizacije van A. F. of L.	810.979
Kanadske organizacije	71.235

U. A. F. of L. ima priključenih 108 industrijskih saveza od kojih su 8 sa preko 100.000 članova, i to: rudari 500.000 članova, cimermani in tišlerji 338.116, elektrotraktari 143.700, tramvajci 132.500, maleri i dekoratori 122.053, željeznički i brodarski nameštenici 120.500, radnici sa gradnje mašina 108.500, zidarji 103.601.

Na potpore izdale su organizacije u sastavu A. F. of L. u dolarima: