

Izhaja vsakega 1. in 15. v mesecu. — Naročnina znaša celoletno 25 Din, polletno 12 Din 50 para, četrtletno 6 Din, mesečno 3 Din. — Posamezna številka stane ----- 1 Din 50 para. -----

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

Upravništvo in uredništvo v Ljudskem domu, Maribor, Ruška cesta 7. — Dopisi morajo biti frankirani in podpisani. — Rokopisi se ne vračajo. — Reklamacije ----- poštine proste. -----

St. 20.

Maribor, dne 15. oktobra 1923.

Leto XV.

Konferenca delavskega osebja.

Sodrug delavci!

Na podlagi pragmatike je gosp. minister za promet pooblaščen, da izda naredbo s katero bo reguliran položaj delavskega osebja.

Da moremo izdelati naše zahteve in jih predložiti na merodajno mesto, je potrebno, da delavsko osebje po celi državi skliče konference in na istih izdela svoje predloge. Konference tedaj po vseh mestih, zlasti pa v večjih krajih kjer so velike delavnice in kurilnice se morajo do najdelj 28. oktobra 1923 završiti. Po teh krajevnih konferencah se bo vršila v nedeljo dne 4. novembra v Zagrebu skupna državna konferenca delavskega osebja, na kateri mora biti vsaka delavnica, kurilnica in sekcija zastopana z najmanj po enem ali dveh delegatih. Ti delegati morajo prinesiti seboj navodila od delavcev iz kraja katerega bodo zastopali. Državna konferenca bo imela nalogo, da iz vseh predlogov, ki jih prinesejo sodrugi delegati seboj sestavi enotne zahteve, ki bodo veljale za celokupno delavsko osebje v državi. Te zahteve bo potem v ta namen izvoljena deputacija predložila ministrstvu za promet oz. generalni direkciji, z namenom, da se jih upošteva pri izdelavi naredbe. Razen izdelave omenjenih skupnih zahtev bo tudi namen konference, da se bavi z ustanavljanjem sekcije delavskega osebja cele države. Delavsko sekcijo bo treba postaviti na zdravo podlago kakor so vse delavske organizacije in jo vsposobiti za uspešno obrambo delavskih

interesov. Vprašanje udejitve bojnega sklada delavskega osebja je postalo v tem trenutku eno najvažnejših, ko postaja določba, da bodo delavske razmere s pogodbo regulirane.

Zato se isto mora reševati tudi na vseh krajevnih delavskih konferencah, da bodo delavci imeli na državni konferenci gotovo trdno stališče katero bodo po svojih delegatih zastopali. Sodrug iz vseh krajev naj se čim prej javijo na naslov: Sekcija radničkog osebja, Zagreb, Petrinjska ulica 40, da bi mogli pravočasno zmenjati naše mnenje in se sporazumeti za kraj kje naj bi se vršila državna konferenca. Provizorično je določen Zagreb za to.

Podrobnejše predloge in navodila bo zagrebška sekcija delavskega osebja poslala pravočasno na vse podružnice.

Ta poziv je javna obvestitev vsem sodrugom delavcem na železnih kot vsodbuda, da sami vzamejo svojo stvar v roke, ker tako dolgo dokler oni sami to ne store, ne bodo nikoli dočakali niti povišanja plač niti drugih poboljškov. Na delo sodrugi delavci!

Skličite pravočasno konferenco v svojem kraju!

Pretresujte na njih vsa važnejša vprašanja!

Javite se v Zagreb!

Živela delavska solidarnost!

Sekcija delavskega osebja Saveza železničarjev Jugoslavije v Zagrebu.

Iz plenarne seje uprave Saveza.

V nedeljo, dne 7. oktobra se je vršila širša seja centralnega odbora Saveza v Zagrebu.

1.

Uprava Saveza je na žal morala konstatirati, da akcija Saveza, ki je šla za tem, da se pravočasno zamenja zloglasni in reakcionarni projekt službene pragmatike ministrstva za promet in da se potom ankete železničarskih organizacij izdela drugi, naprednejši projekt, ni uspela, marveč, da je ta reakcionarni projekt postal zakon. Da se je to zgodilo, je krivda pri železničarjih samih, ki niso podpirali borbe Saveza, marveč so stali ob strani neorganizirani. Tudi je krivda pri nacionalnih organizacijah, ki so odprto sodelovale na tako nazadnjaški pragmatiki in jo celo odobrili.

Kakor hitro bo pragmatika objavljena, bo uprava Saveza isto v obliki knjižice dala natisniti in bo isti dodala svoje kritične pripombe, povdarjajoč stališče Saveza. Pri tem bo tudi uprava očrtala to, kakšna bi morala biti pragmatika.

Razen tega se naj v »Železničarju« pod kratka karakteristika nove pragmatike in stališče Saveza, kakor tudi, da se označijo one politične stranke in skupine, ki so sodelovale na tem, da se izda takšna pragmatika kakršna je in ki se niso ozirale na zahteve katere je stavila naša organizacija.

2.

Na podlagi pragmatike mora minister za promet izdelati naredbo, s katero se bo reguliral položaj delavskega osebja, toliko plače kolikor tudi vse ostalo. Da ne bo ta naredba izdana brez prejšnjega vprašanja delavcev, kakor je bila izdana pragmatika brez vprašanja nastavljenega osebja, se pozivlje delavce v vseh krajih, kjer so velike delavnice, kakor v Mariboru, Sarajevu, Zagrebu, Nišu, Skeplju, Subotici, Brodu, Beogradu itd., da najdelj do 28. oktobra 1923 skličejo v svojih krajih konference, na katerih izdelajo svoje zahteve, a dne 4. novembra da se zastopniki vseh delavnic, kurilnic in sekcij znajdejo na državni konferenci v Zagrebu, na kateri bodo izdelali svoje skupne zahteve, katere predložijo potem posebne deputacije ministrstvu za promet v Beogradu.

Delavsko osebje naj obnovi oziroma ustanovi v vsakem kraju svoje sekcije in osnuje borbeni fond, v katerega bo vsak član, poleg svojega rednega prispevka prispeval še 10 dinarjev mesečno.

V ta fond prispevali vsi delavci enako. Borbeni fond se osnuje s 1. novembrom 1923 in se vodi pri upravi Saveza. Borbeni fond se mora obračunavati obenem z rednim mesečnim obračunom.

3.

Centralna uprava je ugotovila, da so članski prispevki premajhni z ozirom na potrebe organizacije in smatra za nujno, da se ti prispevki pri prvi priliki znatno povišajo. Vsekakor pa z ozirom na dejanske razmere, v katerih se nahajajo železničarji, mora ostati pri starih prispevkih z razliko, da tisti člani, ki so do sedaj prispevali po 7.50 Din, da prispevajo od 1. novembra 1923 po 10 Din, kakor že en del prispeva že eno leto.

Seveda, se stem tudi podpore zvišajo sorazmerno s povišanim prispevkom, kakor to predvidevajo pravila in pravilnik.

4.

V seji širšega centralnega odbora je bilo nadalje tudi sklenjeno predlagati Glavnemu delavskemu Savezu, naj bi se izdal skupni organ za vse strokovne organizacije, ker se smatra, da če bodo imeli vsi delavci en skupen organ, da se bo bolj gojila medsebojna solidarnost med delavci, da se olajša borba posameznih panog delavcev, ker se oni potom tega lista poznajo z delom vsake posamezne panoge, a pri borbenem gibanju za povišanje plač in sklepanjem tarifnih pogodb, morejo eni druge v teh borbah podpirati in na ta način lažje vspeti. Čim bo Glavni delavski Savez Jugoslavije predlog uprave Saveza sprejel, bo Savez pripravljen ustaviti poseben list »Železničar« in ta skupni organ sprejeti kot svoj list.

Ker v Sloveniji že postaja tak skupen list, t. j. »Delavec« za vse stroke, se z dnevom 15. novembra t. l. preneha z izdajo slovenskega »Železničarja« v Mariboru in istega nadomesti z »Delavcem«, katerega bodo vsi člani Saveza prejeli na mesto »Železničarja«.

V koliko se ne bi moglo v skupnem strokovnem organu priobčevati obširnejših stvari, bo uprava Saveza izdala posebno agitacijsko knjižico, ki se bo kolpotirala po lastni ceni.

5.

A. Na širši seji je bilo končno tudi ugotovljeno, da se zadnje čase z vso brezobzirnostjo od strani predpostavljenih vrše nasilja nad železničarji s tem da se jih skuša s silo privleči v službeno t. zv. »nacionalno« organizacijo in »društvo« in »klub« strojevodij v Beogradu in Ljubljani. Ta nasilja so posebno huda na Hrvatskem in v Sloveniji. S to akcijo hoče radikalna vlada potom svojih eksponentov iz zagrebške direkcije, kakor jeto že storila preje potom subotičke, sarajevske in beogradske, osnovati in sprovesti s pomočjo železničarjev potom nasilja in zlorabi službene oblasti, svoje partijske organizacije.

Tako je v Vinkovcih n. pr. z najsirovejšim nasiljem od strani načelnika postaje, potom enega službujočega uradnika in s pomočjo progovnih delavcev v delavnem času oropala lastnino podružnice Saveza in prenesla isto v prostore radikalne »narodne« organizacije. Proti temu radikalnemu nasilju bo Savez podvzel zakonite korake. Pozivljamo vse železničarje, da se uprejo vsem »nacionalnim« organizacijam, da jih pobijajo a jačijo Savez.

B. »Akcijki odbor« iz Sarajeva je poslal centralni Saveza spomenico s katero predlagajo zedinjenje železničarjev na podlagi, da izstopijo iz G. R. S. in iz M. S. O. J. Z ozirom na slabost železničarjev danes in na to, da je boj železničarjev najtežji, smatra uprava Saveza, da bi bilo škodljivo, ako bi se železničarji odcepili od ostalega delavskega pokreta, marveč da se morajo na stran G. R. S. ali na

stran M. S. O. nasloniti. Savez je priključen G. R. S. J. in vsem železničarjem je mesto in prostor v Savezu, a na vsakokratnem kongresu imajo možnost, da odločajo o bodočih zvezah Saveza. Vsled tega uprava Saveza sporoča »Akcijskemu odboru« v Sarajevu, naj naznani svojim mandatarjem, da jim je na prosto, da vstopijo v Savez železničarjev in da v njem polnopravno odločajo.

V centralni odbor Saveza na izpraznjena mesta so bili kooptirani sledeči sodrugi: Porlič, Bartolome, Mrkša, Orsag, Katič, Seme in Polovščak. Ker je sodrug Veltin vsled zaposlenosti drugod odstopil kot predsednik, je bil na njegovo mesto izvoljen dosedanji podpredsednik soodr. Korenc.

Naši članski prispevki in položaj železničarjev.

Če hočete vprašati kako visoka je plača posameznega delavca, n. pr. stavbinskega, lesnega, tiskarskega ali krojaškega, tedaj stavite najprej vprašanje: ali je organiziran? in tedaj: kakšen je članski prispevek za organizacijo? Bodite uverjeni, da ko dobite odgovor na ta vprašanja, da boste že tudi vedeli, kako visoka je plača dotičnega delavca. Zagotavljam vas, da boste imeli točno sliko o materialnem in socialnem položaju dotičnega. Ker merilo za materialni in socialni položaj vsake vrste delavcev je vedno bil in ostane, moč s katero delavci razpolagajo v svoji organizaciji in zavest, ki jih navaja na skupno nastopanje. Vzemite poedine panoge delavcev in primerjajte današnje plače s tem ali so organizirani in v koliko odstotkih in kako visoki s članski prispevki oziroma prispevek za bojni fond, pa boste vedeli, kolika je njihova plača ali mezda.

Na primer tiskarji plačajo 300 kron rednega mesečnega prispevka in po vrh tega prispeva vsak še davek v bojni sklad v višini 1 odstotek od celokupnega svojega zaslužka, kar znaša mesečno okoli 100—150 kron; razen tega se plačuje v izobraževalni in druge manjše fonde, tako, da znaša celokupni prispevek organizaciji mesečno okoli 500 K. Lesni delavci okoli 120 K, krojači 32—50 K; kovinarji 72—140 K mesečno. Primerno tem prispevkom, ki jih plačajo v organizacijo, stoje tudi plače teh delavcev. Tiskarske so največje, zatim kovinarske, pa one lesnih delavcev itd. In to iz enostavnega razloga: ker čim večji je članski prispevek in davek za bojni fond, toliko ima tudi organizacija teh delavcev močnejše materialno zaledje in more bolj sigurno nastopiti proti delodajalcu za povišanje plač svojih članov in za ugodnejše delovne pogoje, ker ako delodajalec na predložene zahteve reče »ne dam!« — morejo delavci lahko obustaviti delo — vzdrževajoč se iz fondov svojih organizacij, ki so jih prejeli toliko ojačili. Isti slučaj je tudi, če delodajalec hoče poslabšati delovne pogoje ali znižati plače delavcev; in tudi tedaj se delavci lahko naslonijo na svojo močno organizacijo in se lahko uprejo ter obvarujejo svoje pravice. (Pravica je moč in moč je pravica). In kolikor koli je organizacija močnejša, v koliko njeni fondji bolj polni, v toliko je jačji odpor delavcev kakor tudi njihova borbenost, od katere je odvisen dober ali slab materialni in socialni položaj delavcev.

Kako je z železničarji v tem pogledu? Najslabše plačani med vsemi delavci v državi — to so železničarji; oni ki imajo najtežjo in najbolj nevarno službo — to so železničarji; oni katere se od strani delodajalca najbolj šikanira in bagatelizira, kaznuje in prestavlja — to so železničarji, itd.! Zakaj? Zato, ker so železničarji najslabše organizirani delavci pri nas; in ker tudi oni, ki so organizirani plačujejo tako malenkostne članske prispevke, kakor pri ostalih strokah niti nekvalificirani delavci ne plačujejo tako nizkih, kot pri železnici kvalificirani. No, in ali je tedaj čudno, da so železničarji slabše plačani kot nekvalificirani delavci v drugih podjetjih? Oni, ki je neorganiziran, ta ne čuti za svojim hrbtom kompaktno silo vseh svojih tovarišev in za to se ž njim lahko dela kar se hoče. Tako se dela z vsemi železničarji; ampak tudi tisti, ki je organiziran, toda samo na papirju, ta ne želi v organizacijo nekaj doprinesiti, da bi jo v resnici vsposobil kot svojo zaščitnico — tudi ta mora dovoliti, da se z njim dela kakor se hoče — ker vsi oni, ki so takšni kot je on, ne marajo zanj, ravno tako kakor on preje ni maral za nje. In tako tedaj propadajo eni in drugi, vsi skupaj, dokler ne padejo v tako mizeren položaj, v kakšnem se nahajajo danes. Nikdo ni kriv železničarjem, marveč so sami krivi, da se jim tako slabo godi danes. Če bi železničarji pred vsem skrbeli za se, če bi bili organizirani in složni kot ostali delavci, plačali članske prispevke kakor

ostali delavci — tedaj bi oni danes mnogo boljše stali.

Ampak to kar niso dosegli, je potrebno, da dosežejo. Po vzgledu drugih delavcev, je potrebno, da vedo železničarji: pred vsem je treba biti dobro organiziran; potem morajo biti prispevki takšni, da

odgovarjajo stvarni potrebi, t. j. da se ustvarijo fondi, ki nam omogočijo, da z borbo pridemo do boljšega življenja. Današnja naša organizacija je številno slaba in prispevki so nezadostni. Vzamimo si vzgled od drugih strok.

Uradna organizacija.

Za izvršeni zločin zahtevajo še nagrado.

Radikalci so storili eno delo: izdali so železničarsko pragmatiko, za radi katere jih bodo preklinjali še vnuki sedanjih železničarjev. Sedaj, ko so jim storili prvo dobroto, se pripravljajo na druga do brotvorna dejanja: da jim osnujejo železničarske organizacije. Pragmatika je izdana podim nasilja nad železničarji, ker se radikalna gospoda ni ozirala na vse proteste in zahteve Saveza, da se bi sklicala anketa železničarskih organizacij, na katerih bi slišala mnenje in želje soobja; pač pa se od radikalne strani sedaj pripravljata teren, kako bi se potem njihove organizacije moglo dokazati, da so železničarji »zadovoljni« s tem, kar je ustvarila radikalno-džemijetska vlada z pomočjo klerikalcev, nemcev, demokratov in zemljoradnikov v parlamentu in hrvatskih zajedničarjev (radičevcev) izven parlamenta, ki imajo s svojo abstinenco od parlamentarnega delovanja ravno toliko krivde na slabi pragmatiki, kakor radikalci, ki so na vladi, ki pa ne bi mogli niti en dan biti na vladi, če bi tudi radičevci v Beogradu bili in bi resno hoteli na to vplivati, da bi bili naši državni zakoni boljše kot so sedaj. In vsled revščine celotne naše meščanske opozicije počenjajo tudi radikalci med železničarji kar se jim zljubi. Najnovejša njihova poteza je, snovanje »nacionalnih« organizacij po Hrvatskem in po Sloveniji, katero delo so že prej izvršili v Srbiji, Bosni in Vojvodini.

Ta nova organizacija, ki se imenuje »organizacija nacionalnih železničarjev«, ustanavlja se s silo z bičem in sladkorčkom: z nastavljanjem s prestavljanjem, z napredovanjem in z zastavljanjem, vse potem, kako in kje se mora proti komu nastopati. Eno in drugo sredstvo je na razpolago snovalcem te nove organizacije, ker oni so v odborih in v železniški upravi, od koder morejo izvrševati ekonomski pritisk na ljudi in politične uprave, odkoder jih po navodilih od goraj lahko dalje tlačijo in preganjajo.

Značilno je, ta se ta organizacija t. zv. »nacionalnih« železničarjev ustanavlja v času, ko bi se imela užitvoriti nova pragmatika, v katere prehodnih odredbah so radikalna gospoda pustili določbo, da prevedba uslužbencev s stare na novo pragmatiko ni obvezna, marveč samo po potrebi. Po tem ni nobeden uslužbenec varen da-li bo preveden ali bo vržen na cesto brez ozira na vsa službena leta. Njegova prevedba je odvisna od dobre volje radikalnih partizanov na čelu železniške uprave, a dobra volja teh zopet je, ko se zadržijo posamezni uslužbenci proti radikalni partiji.

Priljubljeni so »obveznice«, ki so potom službenih edinic vsiljujejo uslužbencem v podpis v svrhu pristopa v »nacionalno« organizacijo. Tisti uslužbenci, katerim so bile te obveznice predložene, pa jih ne bi hoteli podpisati, pridejo v črno knjigo, da ne bodo prevedeni. S tem so radikalci izvršili skrajno nemoralni čin, ker so najprej izdali pragmatiko, s katero noben železničar ne more biti zadovoljen, a sedaj od druge strani silijo ljudi, naj bi se jim za to nečloveško delo zahvalili s tem, da pristopijo v njihovo organizacijo, ali pa bodo v nasprotnem slučaju oni šli še dalje in bodo uničili eksistenco vseh onih, ki ne bodo hoteli poljubiti biča, s katerim se jih tepe.

Kakšnega terorja se radikalci poslužujejo pri širjenju njihove organizacije, naj služi en slučaj: Načelnik v Vinkovcih Bingulac z bosanskim frankovcem in bivšim »komunistom« Tvrđorekom pri belem dnevu uderejo v prostore naše podružnice v Vinkovcih in po uradniku v službi z delavci progovne sekcije v njihovem službenem času na železniškem vozu odpeljejo inventar naše podružnice v Vinkovcih, tedaj last Saveza in to z enostavnim izgovorom, da so oni, to je »nacionalni« — »večina«!

Takšno postopanje je podobno postopanju macedonskih in albanskih roparjev, ki nočejo nič vedeti o državnih zakonih in ki smatrajo kot za svoj

vrhovni zakon: »pri nas je puška v roki zakon in kogar koli pričakamo v zasedi, nad tem smo močnejši«.

In tako so tedaj začeli radikalci, da z ognjem in mečem širijo svoje strankarske organizacije potom službenih železniških ednic, zlorablajoč svoje položaje.

Mi to navajamo samo kot kurioznost, seveda, da bomo vedeli podvzeti potrebne korake proti vsem roparjem na železnicah, ki se predrznejšo misliti, da jim je vse dovoljeno.

Da bi vaba za nesrečo železniško osebje bila čim bolj izdatna, za to radikalno organizacijo, so jo oni krstili za »nacionalno« in določili višino mesečne ga prispevka reci in piši — dva dinarja!

Oni so s tem ne le »nacionalna«, marveč zelo po ceni organizacija, ker se razlikujejo od drugih organizacij, katerih prispevki so po 10, 15, 20 in več dinarjev mesečno.

Ceno blago, slabo blago!

Da bo službeni značaj te organizacije bolj trden, se bo članom »nacionalnih« organizacij prispevke odtrgavalo od plače pri blagajni službeno vsakega mesca in obračunavalo »upravi«, katere sedež je na direkciji!

Takozvana nova »nacionalna« organizacija je službena (uradna) organizacija direkcije in ministrstva, katero pospešuje pokorni (ponižni) plačani sluga brez vsakršnega osebnega prepričanja in h kateri pristopajo samo mameluki, ki ližejo bič, s katerim jih direkcija in ministrstvo tepe.

Železničarji nikdar ne smejo s pristopom k takšni organizaciji še s svojim hrbtom kriti vsa ona zlodejstva, ki jih tepejo od zgoraj. Njih dolžnost je, da to kukavičjo organizacijo, ki je naperjena proti njim samim, razkrinkajo in onemogočijo. To zahteva njihov interes.

Da bodo radikalci od članov njihove »narodne« organizacije zahtevali samo dva dinarja kot mesečni članski prispevek, se ne smejo naši sodruzi čuditi. Oni bi tudi brez te članarine izhajali. To je le nekake vrste priznalnina.

Radikalija računa čisto drugače.

S tem, da odvrne čim več železničarjev od pravih strokovnih organizacij in jih vpreže v svoj kapitalistično-bankarski jarem, je faktično dosegla svoj namen. Ne dva dinarja mesečno, marveč več deset dinarjev bo radikalija ukradla dnevno vsakemu železničarju na zaslužku s tem, da bo oslabila ali popolnoma odvzela odporno silo železniškemu osebju ter ga tako popolnoma zaslužnila, da se ne bo mogel ganiti. Ta laži organizacija ne bo nič drugega kot nekaka najkova mreža v katero bodo skušali razni Jankovići in drugi ići ubogo železničarsko paro vpresti, kakor pajek muho vprede, da ji tako zadnjo kapljo krvi izsesa!

»Narodna« organizacija radikalov je dvojna sleparija: prvič ni ista proletarska, marveč kapitalistična in drugič ne more biti nacionalna ali narodna toliko časa, dokler bodo radikalci naš pristni jugoslovanski proletarijat prodajali v parlamentu raznim turškim begom in nemškim kapitalistom, samo zato, da dobenjihove glasove.

Mi najodločnejše odklanjamo uradne organizacije. Bankirji in druge pijavke ubogega ljudstva so itak že organizirane. Njihove organizacije čutimo dovolj vsak dan. Železničarji pa so polnoletni in bodo znali svoje organizacije sami voditi tako, kakor bo njim prav in ne direkcijam. Seveda, da bo gospoda skušala iskati agente, katere bo zato sijajno plačala: ala Štefanovič 18.000 kron mesečno, ki bodo imeli legitimacijo, da bodo gonili železničarsko rajo v radikalni hlev.

Zatorej železničarji pozor!

Železna srajca!

Par besed k novi pragmatiki.

Pragmatika je torej tukaj. Bolje bi bilo, da je še ne bi bilo. Ker takšna, kakršna je, je ona prisilni jopič ali kakor bi rekel Nemeč »Narrenhemd«! Tedaj železna srajca za železniško osebje pod katero mu bodo pokale kosti. To, kar so s svojim molkom in nemarnostjo zaslužili, to so dobili. Vsak narod ima takšno vlado, kakršno zasluži, t. j. kakšno si sam postavi in tako je tudi z železničarji, ki so dobili takšno pragmatiko, kakšno so si zaslužili, ker boljše niso zahtevali. Železničarji so predvsem verjeli izjavam Nikole Pašića od poldrugega leta nazaj, da bodo dobili »dobro« pragmatiko, pa so verjeli lepim obljubam tudi sedanjega radikalna Velizarja Jankovića, ki je še pred dvema mesecema rekel: »Železničarji se bodo prepričali, da boste s pragmatiko zadovoljni«. In sedaj ko je pragmatika izšla in je že postala zakon, vidijo železničarji, da so vse te obljube bile samo obljube, ki so imele namen, da železničarje omamijo, da ne bi zahtevali vpliva na izde-

lavo nove pragmatike; a radikalna vlada in radikalni ministri so pragmatiko skovali tako, da se bodo do sedaj spavajoči železničarji v bodoče kesali in to še kako, da so prespali tisti čas, v katerem bi bilo potrebno bolj kot kedaj, da bi se bili za sebe brigali in železo kovali dokler je vroče.

V zadnjih dveh številkah smo prinesli objektivni prevod iz službenega projekta pragmatike. Sedaj lahko povemo, da je pragmatika po projektu, kakršen je bil, ostala v celoti ista in da je ona sedaj zakon.

Bomo imeli priložnost, se obširneje baviti v posebni brošuri, potem ko ista izide v »Uradnem listu«, a sedaj hočemo storiti samo nekoliko kratkih pripomb, ki nam bodo zadostovale, da pokažemo celo sliko nove pragmatike. Tisto o čemer se je največ govorilo, to je da bo pragmatika obvarovala plače osebju.

Tisti železničarji — a takšnih je na žal večina,

ki so v pragmatiki gledali samo vprašanje plač, so bili zadovoljni s tem. Ali so pa tudi oni res sedaj zadovoljni? Pri ureditvi plač je dvoje pravil: eno je v tem, da se plača najnižjega uslužbenca odmeri tako, da mu je zasiguran eksistenčni minimum, to je najpotrebnejše za življenjski obstanek z družino in da se vse druge plače, ki se višje gibljejo okoli tega, kot izhodne točke; a drugo je, da se vstvarijo mnogobrojne kategorije uradnikov in uslužbencev, da bi plače onih najvišjih kategorij splezale v brezkončno višino brez ozira na to, kakšna bo plača onih v najnižjih kategorijah. Pragmatika se ni držala naprednega principa, da se zavaruje eksistenčni minimum, marveč se je po starem načinu vstvarilo neštevilno kategorij in stopenj, kot stopnice na babilonski stolp, a te stopnice so dovedle do tega, da so plače najnižjih 15-krat manjše od plač najvišjih kategorij. Kaj takšnega je mogoče samo zato, ker najnižji ne bo mogel s svojo plačo kriti niti najnujnejših potreb.

S takšnimi določbami plač se zametuje načelo, ki ga je postavil naš Savez o eksistenčnem minimumu pri najnižji kategoriji. Druga surovost je, da se osebju onemogoča, da bi moglo vplivati na zvišanje svojih plač. Draginja lahko narašča v blaznost, ampak delodajalec ni obvezan, da bi moral plače zvišati — to je, da se uprava železnic ne briga za eksistenčni minimum. Osebje sme samo prositi in tudi zahtevati mu nikdo ne brani, toda če vlada ne da, ne sme se nikakih prisilnih sredstev poslužiti v dosego zvišanja svojih plač. Med tem, ko bi vlada bila sprejela predlog Saveza, bi se plače gibale avtomatično primerno draginji, tako da bi vsakemu uslužbencu vedno bila plača prilagodena cenam življenjskih potrebščin.

Ako bi cene rastle, bi tudi plača sorazmerno rastla, če pa bi cene padale, tedaj bi tudi plače se primerno zopet znižale. Na ta način bi tedaj bilo vsakemu uslužbencu mogoče vedno enako množino blaga kupiti za svoj zaslužek. Tako pa, kakor je sedaj, plače se še nadalje manjšajo, draginja na drugi strani še vedno narašča in osebje bo moralo še nadalje in še bolj stradati in ob enem molčati — ali pa se končno spuntati proti takšnemu stanju.

Toda v tem slučaju, če se bo n. pr. radi povišanja prisiljeno, da vsled obnemoglosti obustavi delo — pragmatika predpisuje, da bo vsak kateri se predrzne obustaviti delo, vržen iz službe in izgubi vse do tedaj pridobljene beneficije, kakor pravico do pokojnine itd. Odpusti se izvrše disciplinarnim potom in sicer tako, da bo obsodba takoj izvršljiva a pritožba samo gola formalnost.

Disciplinarna sodišča so takšna, da je uničeno vsako načelo pravosodstva, ki je v tem, da bi sodnik moral biti samo takšna oseba, ki ni zainteresirana. Takih v disciplinarnih sodiščih ni, ker sodnike imenuje minister in sicer iz vrst uradnikov z 20 letno službo, tedaj je imenuje ena zainteresirana stran t. j. delodajalec.

Da se ne spuščamo nič več v nadaljna razmotrivanja pragmatike, marveč samo na troje: plače, gibanje plač, in svoboda osebja, da se bori za povišanje in način sodstva zadostuje, da se vidi, kakšna je nova pragmatika.

Opozarjamo samo še na eno določbo, to je: ocenjevanje osebja, po kateri ocenjuje sam neposredno predpostavljeni in da po trikratnem slabem ocenjenju vsak uslužbenec — zgubi službo. S tem, da ni uvaževana zahteva Saveza, da se ocena izvrši po eni iz osebja sestavljeni komisiji, marveč, da jo vrši sam načelnik, je vstvarjena možnost, da morejo posamezni uslužbenci, ne da bi kaj zakrivil, da sfrčijo iz službe — pri vsem tem, ko pragmatika pravi, da morajo načelniki ocenjevati pravično.

V dobi, ko v drugih sosednih državah, kakor v Avstriji in Čehoslovaški in potem v zapadni Evropi, kakor v Nemčiji imajo zakone modernega duha, je pri nas radikalna vlada in njena meščanska opozicija v in izven parlamenta stvorila takšno železničarsko pragmatiko, katere bi se malo bolj napreden človek pred 50 leti sramoval. Savez se bo povrnil še k novi pragmatiki in se bo z njo podrobneje bavil. On bo podal še svojo natančnejšo kritiko in bo izvršil pionirsko delo, da se množice zapeljanih železničarjev vrnejo s krivih potov na pravo pot, katere jih prične do boljše bodočnosti.

Železničarski shod pri Götzu v Mariboru.

Za ponedeljek, 22. okt. je bil sklican javen železničarski shod z dnevnim redom: Službena pragmatika in ureditev plač delavskega osebja. Shod je otvoril sodrug Bahun ter pozdravil navzoče; omenil da je res, da se mora soditi po dnevnem redu, da je shod namenjen samo delavskemu osebju, vendar pa bi se ga lahko bilo tudi nastavljen osebje v večjem številu udeležilo. Sicer pa pragmatika mora to osebje najbolj zanimati, ker je z njo tesno združena usoda železničarjev. Za predsednika je bil izvoljen sodrug Brauchard in zapisnikarjem sodrug Gajšek. Sodrug Bahun je v enournem govoru orisal važnejše točke nove pragmatike. Govornik je izvajal: Že pet let železničarsko osebje v Jugoslaviji z veliko nestrpnostjo in poželenjem pričakovalo pragmatiko, ki je bila takoj po prevratu osebju obljubljena in s katero se je od merodajnih mest ponovno obljubljalo zvišanje plač in zboljšanje splošnega položaja. Te obljube so bile vzrok, da se je velik del železničar-

jev zanašal samo na to pragmatiko, ki je bila neka-ka fata morgana, včasih prav blizu, da bi jo človek kar z roko prijel, po tem pa zopet daleč, daleč.

Vlada je vedno odpravljala pragmatiko, na drugi strani pa v eno mer šepetala svojim zvestim, predvsem beograjski gospodi v »nacionalnem« železničarskem taboru, katerega so predstavljali razni višji in nižji inšpektorji, inženjerji in kontrolorji iz ministrstva saobračaja, ki so vedno stali z eno nogo pri vladi, z drugo pa pri svoji žolti organizaciji. Od tam so vedno dobivali tudi naši »zvezarji« »upute«, kako stoji s pragmatiko. Včasih so ti že mislili, da jo imajo res že v žepu. Mi smo bili seveda od vsega začetka tem obljubam nezaupljivi in smo vedno zvezarje svarili, naj se ne prenačijo in naj ne verjamejo gospodi v Beogradu preveč.

Če tudi pride pragmatika, tedaj je še vedno vprašanje, kakšna bo. Saj nam ne more biti vse eno, ali imamo dobro ali slabo pragmatiko; ker če imamo dobiti slabo, tedaj je bolje, da nimamo nobene!

Toda bilo je na žal ljudi, ki si niso radi tega pustili glave beliti, marveč so koncentrirali vse svoje misli in želje samo na eno točko bodoče pragmatike: to so palče!

Ti ljudje si niso mogli drugače sploh pragmatike predstavljati, kot izdatno povišanje plač in avanzmajev. S kratka: velik del železničarjev sploh ni razumel, kaj je to: beseda pragmatika. Zato pa je vlada tembolj vedela, kaj pomeni pragmatika za železničarje. Gospod dr. Janković, ki ni železničar po poklicu, če ravno se mnogo vozi, je bolje razumel ta zakon, s katerim je toliko časa čakal, dokler je videl, da še železničarji malo diha in ko je opazil, da so že popolnoma v agoniji, je naglo predložil skupščini svoj izum, ter prosil svoje radikale, da ja za božjo voljo ne »dirajo« v njegovega otroka, marveč naj ga puste takšnega, kakšnega je on ustvaril. In minister je pragmatiko v zakonodajnem odseku utemeljil in rekel, da je ta pragmatika nabita puška za železničarje, ki se lahko vsak trenotek sprožil!

Tako torej: železničarji se lahko postavijo v eno vrsto z macedonskimi hajduki, tudi za nje je puška vedno nabita. Morda bo to železničarjem za nagrado, da so ob prevratu bili tako zvesti in so žrtvovali vse svoje duševne in telesne moči, da se je ta nova država, od katere so si mnogo obetal, res organizirala, kar takrat ni bilo ravno prometu malo za zahvaliti! Tozadevno zahvalo so sicer že dobili železničarji, ampak ona bi bila lahko izostala in na mesto nje bi naj železničarji dobili tisto, kar so sicer popolnoma upravičeno pričakovali, in to je: popolno osiguranje eksistence, ne pečenih golobov, marveč kruha, katerega v tej državi ne manjka. Seveda, da človek ne živi ob samem kruhu, kakor pravi sveto pismo, ampak da kulturni človek rabi tudi drugih reči, pred vsem po popolne politične svobode.

Novo državo so si tudi železničarji predstavljali drugače, kot je, mislili so, da bo ista res demokratična, kjer bodo vsi imeli enake pravice in seveda tudi enake dolžnosti, kjer ne bodo oni igrali samo gospodarjev, drugi pa samo hlapcev in da bo ta država boljša za vse njene sinove, kot je bila mačeha Avstrija.

Vse to so res pričakovali. Toda varali so se! Še tiste pravice so zgubili železničarji, ki so jih s težkim bojem izbojevali v Avstriji. Zakon, ki bi se naj imenoval službena pragmatika, je čisto navadno nasilje, ki nima nikjer v Evropi primere; je res nabita puška, katere si niso železničarji nikoli zaslužili. Oni nikoli niso drugega zahtevali kot — kruha in zopet kruha, a vlada jim grozi namesto iste ga — z nabito puško!

Govornik je navajal razne paragrafe, zlasti one, ki govore o disciplinarnih sodiščih, o sestavi istih, o njihovem poslovanju, ki sliči na nekdanja avstrijska vojaška sodišča, ki so bila podobna španski inkviziciji, kjer je tožnik, sodnik in branitelj bil vse v eni osebi, kjer skoraj nikoli ni bil oproščen. Predaleč bi nas vodilo, če bi hoteli tukaj navajati vse slabe strani pragmatike.

Naj samo omenimo na pr. izredno disciplinarno sodišče, ki je popolnoma tako organizirano kakor preki sudovi in ki so absolutno proti ustavi vsled česar baje noče kralj pragmatike podpisati!

Celo demokrati so izjavili, da je ta pragmatika za železničarje nesprejemljiva! Med plačanami je 15-kratna razlika. Med tem, ko najnižjemu uslužbencu ni jamčena niti življenska eksistenca, to je takozvani eksistenčni minimum, bodo dobili visoki činovniki nad 50.000 dinarjev. Napravilo se je celo vrsto novih kategorij, da bo lestvica od najnižjega do najvišjega še bolj visoka, na mesto, da bi se isto skrajšalo. Kolikor bo imel eden premalo, toliko bo imel drugi odveč. Kje je tu demokracija? Pri tem pa moramo pripomniti naknadno, da je baje vlada še ono, kar je bilo malo dobrega, v zadnjem hipu poslabšala. Tako je baje najvišje plače pri poduradnikih znižala od 16.000 na 6000 dinarjev.

Tedaj je skupščina namesto da bi zboljšala projekt, istega še poslabšala. Kočno naj omenimo, da vsebuje ta nepotrjeni zakon tudi take določbe, katere lahko vlada politično izkoristi in te so:

Ko stopi ta zakon v veljavo, so postavljeni vsi uslužbenci na razpoložanje, to se pravi: so postavljeni v položaj provizorija, kot so bili, predno so bili nastavljeni. Ta provizorij traja tri leta. Ministrstvo za promet pa prevede iz stare pragmatike na novo samo one uslužbenke katere hoče.

Če pri tem omenimo, da sedaj radikalija snuje »nacionalno« železničarsko organizacijo, v katero hoče spraviti največji del železničarjev z lepa ali grda, tedaj že vemo kaj pomeni tisti paragraf. Kdor ne bo hotel parirati, ta bo zletel »napolje«!

Železničarji, zlasti oni višjih kategorij, pa se žal do sedaj niso izkazali posebno trdni značaji! Organizacije, ki so državi (reci bankarski bisagi) nevarne, so železničarjem prepovedane. Katere so te pragmatika izrečno ne pove. Pač pa je štrajk in pasivna resistenca (delo po predpisih) prepovedano.

Ker se železničarju ne nudi nobene garancije, da bo mogel z svojo plačo izhajati, a ob enem se mu odvzame vnaprej vsa sredstva obrambe, bode tako zezan na rokah in nogah kot pravi suženj srednjega veka. Takšna pragmatika je tedaj res prav cata železna srajca, v kakšno se pa ne vklepa zdravih in pametnih ljudi, marveč samo norce.

Da je tedaj ta tako dolgo in težko pričakovana pragmatika takšna, kakršna je, ni samo to krivo, ker jugoslovanska vlada ni napredna in demokratična, marveč so temu v prvi vrsti krivi železničarji sami, ki se brez malih izjem, absolutno niso nič brigali — in se sedaj ne brigajo — marveč so roke križem držali, ko jim je streha nad glavo gorela in so se prepirali za cesarjevo brado, namesto da bi se združili in povedali vladi kaj hočejo.

Koalicijski in akcijski odbori so bili in ni jih več. Vlada jih je znala pravilno oceniti. Ti odbori ji niso nikdar delali skrbi. Saj so sedeli v njih njeni zaunniki, ki so pragmatiko — odobrili!!

Le enotna organizacija, v katere odborih bodo

sedeli zaupniki železničarjev in ne vlade, zaupniki delavcev in ne delodajalcev.

Zato sodrugi sotrpini, ne čakajte, in ne omahujte, ali niste že itak predolgo čakali, ali res pričakujete čudežev! Pristopite kot en mož v organizacijo. Če vam ime ne ugaja, tedaj ji damo drugo ime, ampak ona mora biti železničarska, ne uradna, marveč res neodvisna od ravnateljstva, v kateri naj odloča večina in ne morda kakšnih par visokih oseb.

Kar se tiče delavcev, ki jih hoče vlada postaviti izven pragmatike in za nje ustvariti zopet nekaj pravilnik, po katerem se bo sklepalo z delavci pogodbe, kot v privatni industriji, je potrebno, da se delavci pravočasno pobrigajo, da ne bo pravilnik izšel brez njihovega sodelovanja, ampak da bodo postavili svoje zahteve in jih predložili na merodajna mesta.

Tozadevno se vrši v nedeljo, 4. novembra v Zagrebu državna konferenca delavskega osebja vseh železnic. Do tedaj naj se vrše shodi in naj si delavci izvolijo delegate.

V nemškem jeziku je poročal sodrug Lapuh, ki je v bistvu isto povedal, kakor predgovornik. Sodrugi Bahun je omenil, da je ravnokar dobil od centralne Saveza iz Zagreba več predlogov za delavsko konferenco v Zagrebu. Za to se bo sklicalo prihodnji teden drug shod delavskega osebja v Mariboru, katerem se bodo te zahteve predložile v pretres. Na istem bo tudi delegate izvolilo, ki bodo mariborske železničarske delavce na državni konferenci zastopali.

Ob 10. uri je sodrug Brauchard zaključil shod.

Brezposelnost v posameznih državah sveta.

Človek bi mislil, da po vojni ne bo brezposelnosti. Svetu primanjkuje vsega, kar se je leta in leta uničevalo, mesto, da bi se produciralo. Vkljub temu pa, da potrebuje blaga svet bolj kot kedaj, ga delavske roke ne proizvajajo in delavnice stojijo.

Sledeče številke nam kažejo razmah brezposelnosti v posameznih državah v juniju 1923.

Država je imela brezposelnih odstotkov vseh strokovno organiziranih:

Anglija 11.3, Belgija 2.3, Danska 7.4.

Za druge države navaja naš vir le skupno število vpisanih brezposelnih.

Na Holandskem je brezposelnih 30.000, v Italiji 214.000, v Švici 52.200, v Avstriji 122.000, v Rusiji 443.000.

Število brezposelnih se v zapadnih državah počasi zmanjšuje. V Angliji je bil n. pr. leta 1921. vsak peti strokovno organizirani delavec brezposeln. Od takrat se je stanje za polovico poboljšalo.

Deloma gre to na račun Nemčije, ki trpi na posledicah ruhrske okupacije. Med tem, ko se vsled tega nemška industrija izloča iz svetovnega trga, zavzema njena mesta — angleška. Odkar je

zasedeno Porurje, se je dvignila angleška premožna produkcija za 15 odstotkov in zaposlila 170 tisoč rudarjev na novo! Zato je dvomljivo, ako bo zmanjšanje brezposelnosti trajno.

Zakaj glavni vzrok brezposelnosti ostaja: Vojna je izčrpala ves kapital v širokih slojev ljudstva ljudstva in ga koncentrirala v doslej nezaslišani izmeri v rokah raznih Stinnesov. Celi narodi so obubožali, — korist od tega pa imajo kapitalisti drugih narodov.

A vsi ti kapitalisti ne morejo nastopiti kot kupec vsega blaga, ki so ga nekdanje množice proizvajale.

Tudi bogataši imajo samo po en želoec in najhujše razsipavanje ne more njih potrošne sile tako dvigniti, da bi bila enaka potrošni šili milijonskih množic. Tako nastopa v veliki meri to, kar so napovedovali znanstveniki socializma:

Radi obubožanja mas nastopa kriza produkcije in brezposelnost.

Tu vodi k ozdravljenju le ena pot, povišanje kupne sile množic. Tako je zvišanje delavskih plač nujen predpogoj za ravnotežje v svetovnem gospodarstvu.

To stališče pridobiva vedno več pristašev in merodajni bodo morali končno s tem računati.

Dnevne vesti in dopisi.

Kaj je zanimivo? Zanimivo je 1., da je službena pragmatika sprejeta, kar železničarji niso hoteli več verjeti, 2., da ta pragmatika baje ni, kakor se govori, in sploh ne bo takšna, kakoršno je kralj podpisal, 3., da se je predvidene plače slug in poduradnikov — znižalo, 4., da je 1. oktober že daleč za nami in da o zvišanju plač železničarjem ni ničesar slišati, dasi je vlada železniške tarife že s 15. septembrom zvišala 5., da so poslanci, namesto železničarjem sebi dnevnice od 180 na 300 Din dnevno zvišali. 6., da se vlada peča z vprašanjem znižanja draginjskih doklad državnim nameščencem, — menda tudi železničarjem. Najbolj zanimivo pa je, da se železničarji za vse to skoraj nič ne brigajo.

Samostojno železničarsko gospodarstvo. Mi smo bili prvi, ki smo nastopili proti birokratizmu na železnicah ker on uničuje promet in ki smo zahtevali, da se železnice izzvzame iz državnega proračuna in da delujejo kot popolnoma samostojna gospod. panoga, s svojo posebno bilanco, a državi, da plača davek, kot vsako drugo podjetje enakega značaja. Z zadovoljstvom konstatiramo, da ta naša zahteva pridobiva vedno več pristašev. Pred kratkim smo objavili izvleček iz članka iz beogradskega »Trgovinskega glasnika« a sedaj objavljamo izvleček iz zagrebškega »Trgovinskega lista« od 26. avgusta t. l. štev. 35, ki piše od besede do besede:

»Da dobi proračun v resnici realno obliko in da ta realnost postane izvedljiva, bi se moralo predvsem prekiniti s principom etatizma, s katerim si država vstvarja vedno več novih nalog za katere ona ni dorasla. Tozadevno bi bilo treba vsa ona državna podjetja opustiti, ki ne služijo absolutnim potrebam države. Prvi pogoj je upravna decentralizacija normalnega stanja, ki ne bi več tlačilo države vzdrževanju naravnost preogromnega in naravnost nadštevilnega upravnega aparata. Ideal bi bil ta, da se država briga samo za armado, finance, vodstvo in zunanja zastopstva. Bilo bi treba ukiniti vse monopole in na mesto istih uvesti odobavčenje vsled česar bi ti današnji monopoli vrgli mnogo več, kot pa vržejo danes. Železnico, pošto, brzojave in telefone bi bilo treba pretvoriti v posebna državna podjetja z lastnim proračunom, ki bi se sami brigali za svoje potrebe in ki bi bilancirali kot vsako drugo podjetje.«

Pripominjamo, da je pred kratkim Avstrija svoje državne železnice v gorej omenjenem smislu reorganizirala. V Avstriji ni več železniškega ministrstva, marveč so železnice postavljene na trgovsko-industrijsko podlago z upravnim svetom in generalno direkcijo na čelu. V upravi in vodstvu železnice ni več političarjev, marveč sami strokovnjaki. Generalna direkcija se deli v osem oddelkov od katerih je eden novi in sicer: oddelek za elektrifikacijo železnic. Vsem oddelkom stoje na čelu sami priznani strokovnjaki. Za prezidenta je bil izvoljen dvorni svetnik Günther, kot podprezident je sodrug adjunkt-strojevodja Smejkal. Ako zasledujemo razvoj in današnje gospodarsko politiko nemško-avstrijskih železnic, tedaj vidimo, da je ista res na zdravi podlagi in da se bodo avstrijske železnice kljub najtežjim gospodarskim razmeram države v kratkem popolnoma konsolidirale.

Temu pa ni v zadnji vrsti pripisati, da ima železniško osebje znaten vpliv na upravo. Železniški sveti (Eisenbahnräte) nimajo samo besede pri regulacijah plač in delavnega časa, ampak tudi dajejo svoje mnenje pri ureditvi službe vobče.

Plače železničarjev so regulirane z indeksom, vsled česar odpade vsak boj radi zvišanja draginjskih doklad itd. To opravi vsak mesec za to določena komisija, ki ugotovi, za koliko procentov so se cene zvišale odnosno znižale.

Tako v Avstriji. Pri nas pa je železniško osebje oropalo vsega kar je že dolgo imelo in danes vlada nad njim diktatura birokratov, ki nimajo nobenega pojma in menda tudi ne interesa za to, da bi se železniško vprašanje postavilo na zdravo podlago.

Železničarska pragmatika je v narodni skušicini sprejeta, seveda tako, kakor je vlada hotela. Železničarji v tem najvažnejšem momentu nimajo niti enega zastopnika, ki bi imel nekaj strokovnega znanja in pa tudi resne volje, da bi branil interese osebja pred reakcijo. Pogodba se dela med dvema: med kupcem in trgovcem, toda minister kot kupec delovne sile ima pri tem škarje in platno sam v rokah. Prodajalca, t. j. delavca ni zraven. On bo moral vse pogoje sprejeti kot diktat in podpisati ter jih verno izpolnjevati, če jih bo mogel ali ne. Zakon je zakon. In dosedaj so bili še vsi zakoni slabi za

delavstvo, pri katerih ni ono samo sodelovalo. Pleš um narodne skupščine ni ničesar spremenil, ker je istega forum, po znanem skrajšanem »po stopku le gola formalnost. Pet let so železničarji težko čakali na svoj zakon in še bo prišel prezgodaj. Saj za to, kar je slabega, se nikoli ne mudi! Mudi se uslužbencem bolj za zvišanje plač. Teh pa noče vlada po skrajšanem postopanju regulirati, marveč stavlja za to vedno nove termine. Od 15. septembra se vse železniške blagajne kolosalno polnijo, toda kam gre ta denar, tega nihče ne ve. Samo gospodom oficirjem so se prejemki takoj zvišali, dasi so bili le ti že dosedaj višji kot pa železničarski. Ti železničarska para pa »vrlo radi« in garaj dalje pa čakaj na novo obljubo g. ministra za promet. Po mnenju vlade so se železničarji vendar že nekoliko privadili stradanju!

Kakšni so neodvisni. Niš. Povodom izključenja naših sodrugov v mariborski delavnici — kakor brz smo o tem vedeli — smo sklicali shod, da potom istega celokupno tukajšnje delavstvo o tem obvestimo. Pred vsem radi tega, ker se je začelo tukaj govoriti, da se namerava iz tukajšnje delavnice poslati »štrajkbreherje« v Maribor v upravnikom tukajšnje delavnice na čelu. Delali smo tukaj na to, da o mariborskih dogodkih informiramo vse tukajšnje delavstvo. V ta namen smo sklicali za 10. septembra velik železničarski shod v kavarno »Karlovac«, katera je se, po razmerah v katerih je bil shod sklican, odzvalo lepo število delavcev. Kakor vedno, tako tudi povodom tega shoda, so se naši neodvisni sramotno in žalostno obnašali. Shod je bil javen in so bili vabljeni vsi delavci, tedaj tudi neodvisni. Dnevni red je bil: Pomoč štrajkujočim sodrugom v Mariboru. In vendar so oni proti našemu shodu organizirali najhujšo agitacijo, pozivajoč delavce, da naj ne gredo na naš shod, marveč na nekakšno neznajno konferenco, ki so jo oni ob istem času sklicali v kavarno »Pri Kroni«! S tem svojim zločinskim postopanjem so dosegli, da je en del delavnice bil odvrnjen, da ni šel na naš shod, s čemer se je reakcija nasproti izprtim sodrugom v Mariboru gotovo dobro ukoristila. O dogodkih v Mariboru, o reakcionarnem postopanju uprave proti tamošnjim delavcem, je obširno poročal sodrug Trifun Nedeljković. Poskus tukajšnje uprave, da bi poslala v Maribor večje število delavcev kot stavkolomcev, je bil podvržen najostrejši kritiki in vsi prisotni delavci so bili pozvani, da naj delajo nato, da se ne bo niti enega našlo, ki bi bil pripravljen stopiti v štrajkbreherško službo.

Za sodrugom Nedeljkovićem je govoril sodrug Pešić iz Beograda, ki je obširno razpravljal o razvoju delavskega razreda, zakaj je prišlo do razkola v strankinem in strokovnem pokretu, o Vukovarskem kongresu, o 21 točkah itd. Obenem je sodrug Pešić naglašal potrebo vztrajnega in vsestranskega dela na povzdigi razredne zavednosti med delavci, ker je to edini opogoj za ponovno ojačenje delavskih organizacij, brez katerih je delavstvo obsojeno v propast.

S tem je ta uspeli shod končal a vsi prisotni so se razšli v najboljšem razpoloženju, da nadaljujejo naporno delo pri zbiranju proletarskih sil.

Iz tega pročila se zopet lepo vidi, kakšni so v resnici naši neodvisni povsod. V Mariboru so štrajkali in celo vodili »akcijo«, a v Nišu so shod sabotirali, ki je bil v prilog ravno istih ljudi sklican. Vprašamo samo sodruge, ki znajo s svojo glavo misliti, ali ne delajo neodvisni roko v roki s kapitalizmom in reakcijo? Gotovo je, da delajo, samo je vprašanje ali zavestno ali nezavestno. Čim gore, tim bole, je njih parola!

Volitve v Avstriji. V Avstriji so se v nedeljo dne 21. oktobra vršile volitve v državni zbor, ki sicer še niso prinsele avstrijskemu proletariatu večine v zakonodajno telo, vendar pa je nemško-avstrijski proletarijat storil lep korak naprej k cilju. 230 tisoč glasov več je dobila socialno-demokratska stranka. Za toliko se je moč buržoazije zmanjšala. To se vidi, kaj zmore razredno-zavedni proletarijat. In k temu niso železničarji najmanj doprinesli. Saj so nad 90 odstotkov organizirani. Oni se ne prepriajo, marveč trdno skupaj drže. Zato pa jim tudi ni treba stradati, dasi je njih država takorekoč na tleh in ki mora največ življenskih potrebščin uvažati in kar je največja ironija — od nas! Sodrugi železničarji, vzemimo si vzgled od njih.

Živela delavska solidarnost!

Zahvala! V dolžnost si štejem, da se ob priliki mojega štiridesetletnega službovanja kot svetilničar v Dravogradu zahvalim vsem, ki so mi pripravili tako res časten večer. V prvi vrsti se zahvaljujem gospodu postajenačelniku Petroviču za krasen govor, za sodelovanje pri mojem slavlju, sploh za njegovo naklonjenost napram meni, potem pa vsem, ki so pripomogli pri tem zame tako častnem slavlju. Zahvaljujem se pa tudi gospodom železniškim in carinskim uradnikom, sodrugu županu iz Dravograda, sodrugom in znanecem, ki so gmotno prispevali k temu slavlju, za lepo svoto 460 Din, katero sem prejel ta dan. V neizbrisnem spominu mi bo ostal ta večer. Še enkrat, hvala lepa vsem!

Dravograd 13. oktobra 1923.

Rudolf Urbancl, svetilničar.

Lohnkampf der schweizerischen Eisenbahner.

In der Schweiz werden die Gehaltsbezüge der Bundesbahner durch das Parlament festgesetzt. Der Bundesrat unterbreitet jeweils den beiden Kammern Anträge, nachdem vorher mit den Vertretern der Personalorganisationen, die sich im Föderativverband des eidgenössischen Personals und des Personals der öffentlichen Verkehrsanstalten eine Spitzenorganisation geschaffen haben, Besprechungen gepflogen wurden. Diese Besprechungen haben einen etwas problematischen Wert, da es sich hierbei nicht um Unterhandlungen, sondern lediglich um eine Anhörung des Personals handelt. Eine direkte Einigung oder Verständigung war bisweilen nicht möglich, so dass der endgültige Entscheid immer beim Parlament lag, das stark von reaktionären Strömungen beherrscht ist. Während der Kriegsjahre, bei steigender Teuerung, wurden die Zulagen für ein ganzes Jahr festgesetzt; beim Abbau ging man dazu über, die Zulagen nur für ein halbes Jahr festzusetzen, um so eine Möglichkeit zu haben, die Löhne rascher senken zu können. Der erste Abbau erstreckte sich auf die Orts- und die Kinderzulagen. Ab 1. Juli 1922 wurde auch die sog. Grundzulage gesenkt und als Grundlage ein Index von 170 angenommen. Zu den untersten Gehältern, die schon vor dem Kriege unzulänglich waren, wurde ein besonderer Zuschlag gemacht.

Vom Lohnabbau wurden vornehmlich die unteren Gehaltsstufen betroffen. Es wurde geltend gemacht, dass hier die Teuerung während des Krieges und in den Jahren 1919, 1920 und 1921 mehr als ausgeglichen worden und eine stärkere Reduktion am Platze sei. Am 1. Juli 1923 muss nun eine Neuregelung getroffen werden. Seit der Festsetzung der heutigen Zulage im Dezember 1922 ist die Teuerung gestiegen und alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sie noch weiter steigen wird. Unter diesen Umständen machten die Personalvertreter geltend, dass für das zweite Halbjahr die nämlichen Bezüge ausgerichtet werden sollen, wie im ersten. In seinem Antrage an das Parlament erklärt der Bundesrat, dass mit Rücksicht auf die heutigen Verhältnisse der Index von 170 beibehalten werden müsse. Damit wird gesagt, dass ein weiterer Abbau nicht gerechtfertigt sei. Sonderbarerweise wird aber vorgeschlagen, dass trotzdem eine Reduktion der Gehaltsbezüge vorgenommen werden müsse. Einmal soll, und das ist das wichtigste, der sog. Sozialzuschlag zum Index, der bis zu den Gehältern von 3000 Franken ausgerichtet wird, herabgesetzt werden. Von diesem Abbau werden wiederum nur die untersten Gehaltsbezieher betroffen. Daneben soll die heutige Kinderzulage von 150 Franken auf 120 Franken herabgesetzt werden; weiter soll eine Differenzierung in der Ortszulage zwischen den Verheirateten und Ledigen gemacht werden. Statt 500, 400, 300, 200 oder 100 Franken, je nach der Stufe, in der der betreffende Ort eingereiht ist, sollen die Ledigen nur noch 300, 250, 200, 150 oder 60 Franken erhalten.

Die Vorlage des Bundesrates hat im gesamten Personal eine tiefe Empörung hervorgerufen. Sie wird gesteigert dadurch, dass die Bundesbahnen gleichzeitig eine Verlängerung der Arbeitszeit durchführen wollen. Was den Lohnabbau anbelangt hat die Kommission des Nationalrates, in der auch der Generalsekretär des Eisenbahnverbandes, Bratschi, sitzt, mehrheitlich beschlossen, beim Rate zu beantragen, den Sozialzuschlag und die Kinderzulagen in bisherigem Umfange zu belassen und nur die Ortszulage für die Ledigen zu kürzen, wobei unterstützungspflichtige Ledige den Verheirateten gleichgestellt werden sollen. Ob der Rat selbst, in dem die Grossindustrie und die Bauern einen starken Einfluss besitzen, den Anträgen der Kommission beitrifft, ist eine andere Frage. Neben dem Nationalrat hat dann der Ständerat noch die Sache zu behandeln, der den Abbautendenzen noch weit zugänglicher ist als der Nationalrat. Da für das Zustandekommen eines gültigen Beschlusses die Zustimmung beider Räte erforderlich ist, ist es schon vorgekommen, dass der Nationalrat einen besseren Beschluss zugunsten der Stellungnahme des Ständerates umgestossen hat. Mit dieser Möglichkeit muss auch diesmal gerechnet werden. Jedenfalls stehen die schweizerischen Bundesbahner mit den übrigen Staatsangestellten vor einer schweren Aufgabe.

Fachtechnisches.

Umsturz im Lokomotivbau. Im Lokomotivbau bereitet sich eine Revolution vor: die gute, alte Kolbendampfmaschine soll durch die Turbine ersetzt werden. Seit der Geburt der Lokomotive kennt man es nicht anders, als dass die Kolbendampfmaschine zu ihrem Antrieb verwendet wird, und wenn sie auch im Laufe eines Jahrhunderts in mancher Hinsicht verbessert und auch immer komplizierter wurde, so hat sich im Prinzip dennoch sehr wenig an dem Gesamtaufbau der Lokomotive geändert. Das soll nun anders werden. Das prächtige, gerade das Auge so entzückende Spiel der Kolben-, Kuppel- und Schieberstangen soll wegfallen, nichts wird äusserlich die Bewegungsvorgänge erkennen lassen. Es ist als ob ein Stück Romantik auf dem Gebiete des Maschinenbaues verschwin-

den sollte und vielleicht wird es Leute geben, die hier ähnliche Klageklänge anstimmen wie zu jener Zeit, als die Segelschiffe dem Dampfer weichen mussten. Schon im Aufbau der Lokomotive ist ein grundlegender Unterschied. Während bei den bisher üblichen Lokomotiven der Tender lediglich den mitzuführenden Kohlen- und Wasservorrat trug, ist bei der neuen Lokomotive, die von dem schwedischen Ingenieur Fred Ljungström durchkonstruiert wurde, der Tender der Träger der Antriebsmaschine, die ihren Dampf vom Kesselwagen empfängt, den der Tender, der sonst gezogen wurde, vor sich her schiebt. Der Kesselwagen trägt Dampfkessel, Feuerbüchse, Ueberhitzer und Luftvorwärmer, in ihm ist der Führerstand mit den Messinstrumenten und der Steuerung untergebracht, während von einem über dem Kessel angebrachten Isolierraum die mitzuführende Kohle aufgenommen wird. Der Tender trägt dagegen ausser der Turbine noch einen, fast den ganzen Wagen ausfüllenden Kondensator und Heissdampfbehälter nebst Zubehör. Die Turbine von 1800 Ps treibt durch Zahnradgetriebe drei Räderpaare an. Die Gesamtlänge des Maschinenaggregats beträgt 22 Meter, sein Gewicht 126 Tonnen. Der Hauptvorzug der neuen Lokomotive ist vor allem in der grossen Brennstoffersparnis zu suchen. Sie benötigt nur die Hälfte Brennstoff bei gleicher Leistung wie die mit Kolbendampfmaschinen ausgerüsteten Lokomotiven, denen sie aber in bezug auf Schnelligkeit nicht nachsteht. Zum ersten Male ist hier bei dem Bau einer Lokomotive mit gutem Ergebnis die Luftvorwärmung angewandt worden. Kalte Aussenluft tritt an die Stirnseite des Kessels ein und wird durch Heizgase erhitzt, bestreicht dann die Feuerbüchse und unterstützt so die Verbrennung. Dann strömt sie durch die Siederöhren in den Ueberhitzer und besitzt bei ihrem Austritt aus diesem eine Temperatur von 315 Grad Celsius. Der erzeugte überhitzte Dampf treibt nun die Turbine. Der Abdampf aber tritt nicht ins Freie, sondern geht in den Kondensator, der durch Luft gekühlt wird, die durch bewegliche Schlitze an den Seitenwänden des Tenders eintritt. Das sich bildende Kondenswasser wird durch einen Heisswassersumpf aufgefangen und dann von einer Pumpe nach oben unter das Dach des Tenders gefördert, wo es sich in Wärmebehältern sammelt. In einer Reihe von Vorwärmern wird das Wasser auf eine Temperatur von 111 Grad Celsius gebracht und dann in den Kessel zurückgeleitet, worauf sich das Spiel von neuem wiederholt. Alle Antriebssteile der Lokomotive sind eingekapselt und so vor dem Eindringen von Staub gesichert. Da so auch das Schmieröl viel rationeller ausgenutzt werden kann, vermag die Lokomotive ohne grössere Pausen viel längere Strecken zu durchfahren, als dies bei den bisherigen Maschinen möglich ist. Mit dieser neuen Konstruktion eröffnet sich die Möglichkeit, den Betrieb der Eisenbahnen wirtschaftlicher als bisher zu gestalten. Gerade das arme Deutschland, das noch immer dabei ist, seinen Lokomotivpark zu ergänzen, sollte der Turbinenlokomotive die grösste Aufmerksamkeit entgegenbringen.

Hilfe für die verfolgten italienischen Kameraden. Wir erhalten aus Italien noch nachfolgendes Schreiben, das für sich selbst spricht: »Wir haben die Summe, die Ihr für uns bestimmt habt, erhalten und wir danken Euch für diese brüderliche Hilfe, durch die die Familien verschiedener unserer Kameraden unterstützt werden. Ihr werdet aus den Zeitungen ersehen haben, dass sich unser Zustand infolge einer neuen Massregel verschlimmert hat, die etwa 3000 Eisenbahnbeamte ausser Dienst stellte, und zwar fast sämtliche Sekretäre unserer Abteilungen, Mitglieder der Abteilungsverwaltungen, Mitglieder örtlicher Kommissionen, Mitglieder, die mit dem Einziehen von Beiträgen beauftragt sind, usw. Zweifellos werden in diesem Monat neue Entlassungen erfolgen, die alle diejenigen von uns treffen soll, die noch innerhalb der Gewerkschaftsbewegung tätig sind. Ihr werdet begreifen, wie sehr die davon Betroffenen auf diese solidarische Hilfe der gesamten Arbeiterklasse rechnen.«

Mitteilungen der Internationalen Transport Federation.

Sozialpolitik.

Ein erfolgreicher Kampf der österreichischen Bankbeamten. Der Lohnkampf im österreichischen Bankgewerbe endete mit einem grossen Erfolg der Angestellten. Die Angestellten setzten durch, daß die Erhöhung des Index — in letzten Monat gab es eine Teuerung von 13 Prozent — voll berücksichtigt wird. Die im Juni bewilligte 20 prozentige Erhöhung wurde rückwirkend vom August auf 30 Prozent erhöht. Ausserdem erfolgte eine Erhöhung des Ueberstundenlohnes. All dieses bedeutet eine durchschnittliche Erhöhung der Bezüge um etwa 15 Prozent für 17.500 Bankbeamte.

Weg mit dem Alkohol! Wenn erst der künstliche Geist abgeschafft ist, dann wird wieder die natürliche Begeisterung aufflammen und aus dem gesunden Körper, aus der klaren Seele die Lebensfreude.
Peter Rosegger.

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