



1923—33

Kratka je doba enega desetletja, vendar je bila ta doba za jugoslovanske železnice izredne važnosti, saj so začetkom te dobe pridobili dosti pravic, katere pa so tekom te dobe izgubili ter so padli glede pravic v stanje pred letom 1910.

Leto 1923 pomeni nekaj mejnik v železničarski zakonodaji. Pravilniki in naredbe in tudi zakon iz leta 1923, ki so skušali izjednati železničarsko zakonodajo, so bili še kolikor toliko jasni ter niso dopuščali različnih tolmačenj. Železniška uprava je gledala, da je imelo osebe možnost izkoristiti ugodnosti in pravice, ki jih je nudil zakon.

Zakon iz l. 1923 je celi vrsti uslužbenecv priznal pravico na skrajšano službeno dobo 25 let, predvideval je še avtomatično napredovanje, predvideval je za vse one, ki so bili nastavljeni pred uveljavljenjem zakona, vračunanje vseh let za penzijo, predvideval je posebne doklade za težjo in odgovornejšo eksekutivno službo. Tudi delavstvu je bilo s tedaj obstoječimi predpisi zagotovljeno neko avtomatično napredovanje po službenih letih, stalnost, izraba dopusta, članstvo v penzijskem fondu ter primerne premijske postavke v kurilnicah in delavnicah in celo delovna obleka.

Tudi železničarji in to ne samo v okviru Jugoslavije, marveč tudi internacionalno, so bili tedaj zelo aktivni, vodili so odločne borbe za pridobitev novih pravic, udeleževali so se solidarnostnih akcij ter so tudi na zunaj dokazali svojo kompaktnost in pripravljenost do odločnih nastopov.

Po tem letu pa je nastal med železničarji velik preokret, začela so se medsebojna trenja in polagoma so bili železničarji skoraj po vsem svetu prisiljeni stopiti v obrambne boje za one pravice, ki so jih že posedovali, pa jim jih je hotela uprava ukiniti. Prišla je na to še svetovna gospodarska kriza, ogromno padanje dohodkov prometnih podjetij, kar vse je imelo za posledico najrazličnejše redukcije, tako da se nahaja danes železničar naravnost v obupnem položaju. To velja zlasti za delavca, ki je čez noč izgubil pravico na delavske zaupnike, na soddločevanje v bolniškem in pokojniškem fondu, na stalnost, istočasno pa je bil obremenjen z novimi dajatvami, med katerimi je najtežja naknadni prispevek za starostno zavarovanje in brezplačni dopusti. Tako zваны postranski prejemki so bili reducirani na minimum, istočasno pa se pri nad 50% zmanjšani plači zahteva od delavca 30 in tudi več procentna večja storitev, kakor se je zahtevala pri boljšem materialu in dobrih plačah pred leti. Najhujši udarec pa je za delavca uvedba 39letne službene dobe za doseg polne penzije in to za doseg penzije, ki znaša pri delavcu po 39 letih le Din 655.—.

Slična poslabšanja pa so zadela tudi nastavljenе osebe. Do nekako l. 1925 je bila uvedena praksa, da se ima posvečati eksekutivni službi največjo pažnjo, strogo se je pazilo na izvajanje osemurnega delovnika, vedno je bilo na razpolago zadosti osebja za nadomestovanja in za dopuste.

Po tem letu pa je začela uprava posvečati največjo pažnjo le uradniškemu aparatu, ki se je ogromno pomnožil in to zlasti oni II. in I. kategorije ter pisarniško osebo pri direktajah in v generalni direkciji. Na drugi strani pa se je začela največja štednja pri nižjem osebju ter zlasti eksekutivnem osebju.

Zakon o pridobitvi pravic na penzijo iz leta 1929 pomeni glavni udarec na davno zagotovljene pravice nastavljenega osebja in zato ni čudno, če je šel zakon iz l. 1931 še korak dalje in bistveno spremenil vso dosedanjo prakso.

Zakon iz leta 1931 je skoraj popolnoma omejil delokrog organizacij in jih postavil pod direktno kontrolo delodajalca, na drugi strani pa je v veliki meri ukinil sistem avtomatičnega napredovanja ter stremi za tem, da bi se samo leta službe v svojstvu nastavljenca računala za odmero penzije.

Pa preidimo iz splošnih opazk na konkretna vprašanja:

Zakon iz leta 1931 ima eno posebnost: V onih določbah, ki bi morale vsebovati gotove predprave osebo, je skrajno nejasen. To ima za posledico, da so danes nastala najrazličnejša tolmačenja tako od strani ministarstva, kot od glavne kontrole, ki gredo vse za istim ciljem: podaljšati službeno dobo nastavljenecv.

Leto 1923. je prineslo, kot smo navedli, gotovim kategorijam ugodnost 25 letne službene dobe (promet, uradnikom, progovnemu osebju, kretniške-mu osebju itd.). Leto 1931. je vsem tem kategorijam to pravico odvzelo, a poleg tega je poslabšalo položaj še starim eksekutivnim kategorijam.

Zakon v § 117. jasno navaja, da je vlakospremno, strojno in premikalno osebje eksekutivno. Člen 130. zakona enako jasno navaja, da dobi uslužbenec v eksekutivi s 25 leti, v neeksekutivi pa s 30 leti polno 95% penzijo!

Kljub temu se postavi uprava na stališče, da ne prizna premikačem pred 1. januarjem 1914 eksekutivne službe in sploh ne pripoznava eksekutivne službe pod 10 leti, s čimer je zlasti prizadeto vse starejše premikalno osebje in vsi oni, ki so bili deloma v eksekutivni, deloma v neeksekutivni službi. Pri tem je posebno prizadeto vse ono osebje, ki je postalo eksekutivno leta 1923 in bilo eksekutivno do 1. jul. 1931, ker po mnenju uprave nima vsled tega nobenega pribitka let in mora delati 30 let službo za polno pokojnino.

Pri rešenjih o odmeri penzije direkcija samo ugotovi, koliko let je bil v eksekutivi in koliko v neeksekutivi ter prizna za prvih 10 let eksekutive 50%, za nadaljna leta pa, ako je bil v eksekutivi po 3%, v neeksekutivi pa po 2,25%.

Ta postopek ni v skladu z določbami zakona. Edino v smislu zakona je:

1. da se premikalnemu osebju prizna eksekutiva od dneva nastavitve;
2. da se prizna vsem onim, ki so postali leta 1923 eksekutivni, eksekutivna služba do 1. julija 1931;
3. da se pri odmeri penzije preračuna eksekutivna služba v neeksekutivno v razmerju 5:6 in na to odmeri procent penzije;
4. da se preračuna v neeksekutivno, tudi služba pod 10. leti, ako izpolni uslužbenec pogoji čl. 121.

Za dokaz pravilnosti našega stališča citiramo le eno izmed razsodb državnega sveta, ki je bila sicer izrečena še na podlagi določb zakona iz leta 1923. Razsodba D. S. Br. 129/31 se glasi:

»Neosnovano se vlaga od strani glavne Kontrole pritožba radi pretvarjanja eksekutivne službe v neeksekutivno tudi v slučajih, kjer se gre za manj kot 10 eksekutivnih let. Eksekutivna služba je beneficirana služba tudi v pogledu pravic na polno penzijo s 25 leti službe, v neeksekutivni pa šele s 30 leti službe. Vsled tega so v smislu čl. 125 in 126 zakona dve in pol leti eksekutivne službe jednake trem letom neeksekutivne službe.

Če se torej preračuna tudi eksekutivna služba pod 10 leti v neeksekutivno, s tem ni kršen noben predpis zakona, marveč je realizirana

samo beneficija, ki jo uživa eksekutivna služba tudi v pogledu penzije.

Ta razsodba velja »per analogiam« tudi za novi zakon, kakor velja n. pr. »per analogiam« sprememba § 110 uradniškega zakona tudi za § 118 železničarskega zakona ter smo sigurni, da bo državni svet tudi sedanje pritožbe enako rešil.

Razsodba državnega sveta dokazuje pravilnost našega stališča, navedenega pod točko 2, 3 in 4, medtem ko je t. l. radi premikalnega osebja utemeljena že s čl. 117 zakona.

Jasno je seveda tudi, da zamore to preračunavanje stopiti v veljavo šele z

dne, ko si je uslužbenec pridobil po čl. 121 pravico na penzijo, torej po dovršenih 10 letih službe in le za slučaj, da je vršil uslužbenec nekaj časa eksekutivno in nekaj časa neeksekutivno službo.

Če bi veljalo stališče uprave, da se prvih 10 let eksekutive ne upošteva, potem ta služba ne bi imela prav nobenega pomena, saj bi moral n. pr. sprevodnik, ki bi 10 let neprekinjeno bil pri vožnji, pa bi mu na to opešal vid, delati še 20 let (torej celih 30 let), da bi dobil 95% penzijo. Ta primer tudi dokazuje pravilnost našega stališča in ne dopušča nikako drugo tolmačenje zakona.

(Dalje prih.)

Povodom kongresa nacionalnih.

10. juna in narednih dana održan je u Zagrebu XV. kongres »Nacionalnog udruženja Jugoslovenskih železničara i brodarar«. Isti je — kao i svi raniji — bio garniran raznim atrakcijama: sportom, glazbom, pjevanjem, hvalopojnim govorancijama i t. d. Nastojalo se, da kongres dobije i ozbiljniju političku notu, pa su u tu svrhu na nj dopremljeni i predstavnici sličnih organizacija iz Čehoslovačke i Poljske, koji su — pod firmom »Lige slavenskih nacionalnih železničara« — bodrili svoje jugoslavenske prijatelje na »rad za dobro slavenskih železničara i slavenskih naroda«.

Političko stranu toga kongresa puštamo po strani. Vrijeme će pokazati, koliko je ona bila — prazna; zabaviti ćemo se samo sa njegovom suštinom.

Prije svega treba da ustanovimo: koje dužnosti imade danas jedna stručna železničarska organizacija prema železničarima?

Dužnosti železničarske stručne organizacije prema železničarima uvijek, pa tako i danas, izviru iz moralnog i materijalnog položaja, u kojem se železnički radnici i službenici nalaze. Kakav je taj položaj danas? Treba li da ga iznosimo?! Treba li da dokazujemo, koliko to osebje trpi moralno i materijalno; koliko su mu radni uslovi teški i nepovoljni i koliko je nezbrinuto u danima bolesti, nesreće, starosti i iznemoglosti te besposlice! Zar je potrebno dokazivati, koliko je novi radnički pravilnik nepovoljniji od ranijeg i da su njime radnici u materijalnom pogledu mnogo izgubili, a u moralnom svjedeni u bespravlje! Ne, ne! Sveto je očito i rukopipateljno. Svaka železničarska organizacija, koja pretendira na rang stručnog sindikata, mora sve to da vidi, mora sve to da zna i mora svojski raditi na tome — naročito danas — da se moralni i materijalni položaj sviju železničara popravi. To su prvenstvene dužnosti svake železničarske organizacije, kojoj su interesi železničara bar malo na srcu!

Šta su radili nacionalni na svojem kongresu? Sve drugo samo ne ono, što su u današnjoj situaciji morali da rade! Moralni i materijalni položaj železničkih radnika i službenika bio je na tome kongresu tek nuzgredno dodirnut, dočim glavna pažnja bila je posvećena pjevanju i — nogometu. Na goruče životne probleme železničkog osebja utrošeno je vsega dva sata, dočim na sporedne i za život beznačajne stvari puna dva dana. Za aranžere kongresa nacionalnih bilo je važnije upriličiti utrku u pjevanju, nego li posvetiti se analizi radnog vremena, oskudnih plaća i nepovoljnog zdravstvenog stanja imenovanog osebja; bilo im je važnije međusobno zabljanje golova, nego li podvrgnuti kritici novi radnički pravilnik.

O svim tim problemima kongres nacionalnih je šutio. Kao da mu je bio nalog, da svijetu predoči sliku sitosti i veselosti, a ne čemera i bijede.

Ovaj svoj zadatak izvršili su nacio-

nalni savršeno, išli su još i dalje. Prema gore su se duboko poklonili i izrazili osjećaje velike zahvalnosti — za radnički pravilnik. Ovo je, vjerovatno, pored zabave, i bio glavni cilj kongresa. Do narednog kongresa pružen je dovoljan dokaz, da se u »dobre namjere« nacionalnih neima sumnjati.

Zavaravanje železničara i ostale javnosti te puzavaštvo prema gore bio je smisao posljednjeg kongresa nacionalnih, i suština cijele njihove djelatnosti. Samo općoj privrednoj i moralnoj pometenosti ima se pripisati, što im ovo manevriranje između fikcije i stvarnosti uspijeva. U normalnim prilikama sve to, razumije se, nebi bilo moguće; njih ili nebi bilo ili ako bi postojali — suština njihove djelatnosti morala biti iz osnova drugačija. Ovo što sada rade, železničari i javnost nagradili bi prezirom.

Postojanje nacionalnih i sadanja njihova djelatnost predstavlja očitu štetu kao po nas železničare tako i po železnici. Oni glume jedno nepostojeće raspoloženje zadovoljstva, vrše zavaravanje javnosti, što ne može nikada uroditi dobrim posljedicama. Svojim radom naliče strojvodnji, koji pritišće sigurnosni ventil na pot sve jačim se tlakom nalazećim kotlom; stvaraju uvjerenje o sigurnosti kotla i to dokazuju time, što iz njega ne suklija para. Obmana je to i posljedice mogu biti štetne i dalekosežne.

Nacionalni su svojim »radom« odviše zaneseni a da bi mogli vidjeti zlo, koje svojim postojanjem stvaraju.

Što se nas železničara tiče, mi smo više nego uvjereni, da nam svaki »uspjeh« korak nacionalnih donosi samo zlo i razočaranje. I ovaj njihov kongres, koji je bio aranžiran odmah po donošenju novog radničkog pravilnika, imati će posljedicu samo povećanje naših nevolja. Zar mi možemo takvoj organizaciji povjeriti zastupanje naših interesa? Ne i nikada ne! To nije naša organizacija!

Tražimo odobrenje naših pravila i slobodu rada!

Stavbena in kreditna zadruga »Bajtar«

Ljubljana, Kolodvorska ulica 26 (dvorišče)

daje svojim članom

4% hipotekarna posojila.

S temi posojili hoče zadruga omogočiti gradnjo ali nakup hišice tudi onim železničarjem, svojim članom, ki nimajo zadostnih sredstev. Več se poizve v zadr. pisarni med uradnimi urami, in sicer vsak ponedeljek in petek od 18. do 19. ure in vsako sredo od 13.30 do 14.30 ure.

SODRUG ALI SI ŽE PORAVNAL NAROČNINO!

Iz oblasnih sekretarijata.

IZVJEŠTAJ

oblasnog sekretarijata Sarajevo.

18. juna o. g. na poziv drugova iz **Kaknja** održan je vrlo dobro posjećen sastanak. Dnevni red ovog sastanka bio je: Izvještaj sa zemaljske konferencije, obnova rada podružnice te izbor podružničke uprave.

Izvještaj podneli su drug Župančić, oblas. sekretar i drug Ibro Beširević bravar iz Sarajevske radionice, koji je bio kao delegat na konferenciji. Izvještaj je podnet obširno a ujedno su pročitane rezolucije, osvojene na zemaljskoj konferenciji. Nakon podnetog izvještaja, kojeg su prisutni pažljivo saslušali, drug Župančić je govorio opširno o potrebi jačanja klasne sindikalne organizacije. Kao uvijek tako je i sada naš Ujedinjeni Savez željezničara dokazao, da je jedini koji je digao glas protesta na zemaljskoj konferenciji protiv pogoršavanja i tako teškog položaja željezničkog osoblja. U ovaj Savez treba da se zbiju svi željezničari, jer samo na taj način mogu se nadati, da će se njihov položaj popraviti. Naročito skreće pažnju prisutnima na novi radnički pravilnik, koji je potpisan te iznova pogoršao položaj radničkog osoblja. Pri tome je ponovno dokazano da su sve slavopojke, koje su pjevali »Žuti« o svojoj borbi za »radnička prava« bile prosta demagogija, jer je sada svakom željezničaru jasno, da njihova »borba« nije donijela nikakvih poboljšanja radničkom osoblju. Skrajnje je vrijeme, da svaki svjestan željeznički radnik okrene leđa onim organizacijama, na čijem se vrhovima nalaze »viši«, koji neznaju šta je radnikova bijeda, i prema tome ne zastupaju njihove interese, a svakom želj. radniku u njihovoj sredini nemoguće je raspravljati o svojim nevoljama. Sve želje i nevolje radničkom osoblju moguće je izraziti jedino u svojoj klasnoj sindikalnoj organizaciji u kojoj je drug drugu jednak. Svi prisutni izjavljuju, da su to već odavno uvjereni, i znaju da jedino USŽJ iskreno i požrtvovno nastupa u borbi za prava svih željezničara, a ovo je dokumentovao i na zemaljskoj konferenciji u Zagrebu.

Posle ovog izlaganje prešlo se je na izbor Podružničke uprave, te su nakon kraćeg sporazumijevanja izabrani sledeći: predsjednik Gjorgje Trifković, tajnik Biletić Jozo, blagajnik Subotić Boško; odbornici: Vulić Mato i Martinić Jozo.

Nakon izvršenog izbora, izabrani drugovi dali su obećanje da će živo poraditi na jačanju organizacije i sve pružne radnike privesti u svoju sredinu. Iz prednjega vidi se da je i radničko osoblje došlo do uvjerenja da će se njihov položaj poboljšati jedino ako se zbiju u svoju organizaciju koje će legalnom borbom ustrajati do konačne pobjede, za dobrobit svih željezničara.

Pabirci sa pruge.

I.

U zadnje vrijeme često se događaju slučajevi, da razni tipovi dolaze pružnim radnicima sa raznim prijetnjama. U najviše slučajeva na ovaj se način terorom i prijetnjama vrbuju članovi za žutu organizaciju. Čim se ovo društvo služi sa takvim metodama agitacije, svjesni smo da im je organizacija na trulim nogama, a tome su svjesni i oni koji se služe tako nježnom agitacijom. Oni znaju da slobodnom voljom nebi mogli imati »veliki broj« članova, a su svjesni i toga da članovi, koji su nasilno uvedeni, nisu dovoljna garancija za opstanak društva, i da će se ono raspasti, čim nastupi odnos u kojem će teror i nasilje biti onemogućeno.

Jedan slučaj nedavno se je desio radniku, koji je zaposlen na željeznici preko 18 godina te cijelo vrijeme revno i marljivo vrši svoju napornu službu. Došao ovom radniku jedan »viši« sa prijetnjom, ako ne napusti ovo društvo (USŽJ) i ne pristupi u njegovu organizaciju, da će nastojati da ga se riješi. Ova prijetnja, kojoj nije svjestan ni onaj »viši«, daljnji je dokaz, na koji se način podržava veliki broj članova.

Preporučujemo ovom gospodičicu neka prestane sa prijavom rabotom, jer mu to prema položaju, kojeg zauzima ne dotikuje, a osim toga postoji još nekoliko pravde, kojom se može poslužiti svaki slobodan građanin naše države. Sve naše drugove upozoravamo, da nas o takvim slučajevima izvještite.

II.

Od nadležnih izdano je naredjenje stanicama da se režijske karte mogu izdati ma i za najkraće putovanje, samo ako dotični ima objavu. Za ovu objavu mora pružni radnik praviti molbu na Sekciju, i čekati po nekoliko dana, dok mu se izda. Može se zamisliti, kako to pogadja radničko osoblje, a naročito ako je njegovo putovanje hitno t. j. ako ga se poziva na srez, sud ili opštinu, i u tom slučaju mora platiti cijelu voznu kartu. Ovo izgleda da je pored više »patenta« koje ima ova sekција, i ovaj, jer vjerovatno nepostoji nigdje takva mudrolija. Skrećemo pažnju nadležnima, da se ovakovi »patenti« sistiraju, kako bi se osoblje moglo služiti režijskim kartama za kratka putovanja.

III.

Sekcijski pružni radnici kod V. sekcije u Sarajevu žale se, da već 2 godine nisu primili plaćenih dopusta i ako je pravilnikom jasno određeno i pitanje dopusta. Čudnovat je ovakav postupak, kad radničko osoblje znade da se plaćeni dopusti redovno podjeljuju u svima ostalim sekcijama držav. željeznica. Ovo izgleda da je još jedan »patent« sa kojim se dobivaju pohvale za zasluge. Ovom pitanju potrebno je da se na mjerodavnim mjestima čim prije posveti pažnja, i poduzme koraci, da se u buduću redovno podjeljuje radničkom osoblju ono što ga pripada. Kod Sarajevske direkcije čulo se je već više puta o »uštedama« pa izgleda da taj glas želi postići i sekција V.

Ž—ic.

SARAJEVO.

Željezničari Sarajevske Direkcije a u najvećoj mjeri radničko osoblje najviše su pali pod uticaj raznih »žutih« organizacija. Već pri osnutku ovih organizacija mnogi su radnici bili svjesni toga da se nemogu nadati velikoj pomoći od ovih, jer su na vodeća mjesta postavljeni ljudi, koji nemaju ništa zajedničkog sa radnicima. Tek po koji radnik imao je čast, da bude izabran u pododbore ali i taj mora da pod uticajem onih »viših« na sva postavljena pitanja i predloge klima glavom.

Ovo uvjerenje potvrdile su i slavopojke, koje su pjevali oni od »viših« o novom radničkom pravilniku, u kojima su govorili da su uspjeli u »borbi za radnička prava« te da će novi radnički pravilnik poboljšati položaj radničkog osoblja. Nakon Zemaljske konferencije održane u Zagrebu 23. aprila o. god. medju radnicima osjeća se neka naročita živost, jer su došli do uvjerenja da je jedini Ujedinjeni Savez željezničara Jugoslavije koji ispravno i požrtvovno zastupa interese svih željezničara, te se služi svima dozvoljenim sredstvima u borbi za popravak njihovog položaja. Naročito je negodovanje poraslo nakon stupanja na snagu novog Radničkog pravilnika. Sve radničko osoblje uviđa, da je učinilo veliku grešku, kad je napustilo svoju klasnu organizaciju, i sve se više pojavljuje uvjerenje da je sudbina radnika u rukama samih radnika.

Sve više prevladava mišljenje da je krajnje vrijeme da se otrese nepozvanih »staleških« organizacija i njihovog prisilnog uticaja, te složno i solidarno putem svoje klasne sindikalne organizacije raditi na popravku svog teškog ekonomskog položaja. Željeznički radnici su svjesni toga da će svi zaključci zemaljske konferencije ostati mrtvo slovo na papiru, ako se za njihovo provođenje neće odraziti u punom organizovanju, zbog čega se u zadnje vrijeme osjeća velika živost i pristupanje u naš Savez. Dosta je bilo demagogije, raznih fraza i obećavanja, a svaki dan nam se položaj pogoršava. Ovome treba da dodje kraj, a to će biti samo ako svi složno napustimo to društvo, u kojem nema mjesta pravom radniku.

Zn—ć.

Industrijski željezničari.

PRED KONFERENCIJU »ŠIPADOVIH« ŽELJEZNIČARA.

Na 15. maja 1932. god. industrijski željezničari iz Vrbaske i Drinske Banovine poslali su svoje delegate na anketu koja se je održavala u Banja Luci. U ime 2500 željezničara anketi je prisustvovalo oko 30 delegata iz svijui mjesta Vrbaske i Drinske Banovine. Pored ovih delegata bile su zastupane Kralj. Banške uprave Vrbaske i Drinske Banovine, predstavnici preduzeća, Radnička komora i Ujedinjeni Savez željezničara Jugoslavije.

Svrha i zadatak ove ankete bio je da se mjerodavnima prikaže položaj industrijskih željezničara, i da se postave zahtjevi za konačno regulisanje odnosno donošenje pragmatike kako to predviđa u §§ 14 i 10 Zak. o željeznicama jav. saobraćaja. Nakon izloženih referata pojedinih delegata prisutni predstavnici nadležnih vlasti dobili su dojam, da je potrebno ovom pitanju posvetiti najveću pažnju. Sva fakta koja su pojedini delegati u ime željezničara iznosili, dokazala su da se industrijski željezničari pored svoje teške i naporne te dugotrajne službe nalaze u teškom i neizdrživom stanju. Ujedno su dokazali da je sve zakonodavstvo bilo saobraćajno bilo radničko socijalno zakonodavstvo za njih iluzorno, a da se ono primjenjuje samo ondje, gdje je sindakalna organizacija toliko jaka, da svojom snagom prisili poslodavce na poštivanje onih blagodati, koje im zakon pruža.

Ova fakta potvrdili su i dokazi, da industrijski željezničari imaju regulisane samo dužnosti, potpuno slične onima državnih željezničara, dok su njihova prava većim dijelom potpuno neregulisana pored svih zakonskih propisa. Naročito je slučaj kod Šumsko Industrijskog Preduzeća Dobrljin—Drvar A. D. (Šipad), da oko 1200 željezničara nema kolektivnog ugovora ni bilo kakve pragmatike po kojima bi imali regulisana i svoja prava. Potrebno je istaći da ovo veliko preduzeće koje ima oko 900 km pruge od koje javnom saobraćaju služi oko 400 km, određuje dužnosti potpuno po propisima državnih željeznica, dok o pravima i njihovom regulisanju nema ni govora. Jednim službenim nalogom od 15. aprila 1932. god. diktiralo je preduzeće ukidanje mjesečnih plata vozovodjama i strojovodjama, koje su ovi uživali od postanka ovoga preduzeća, te zavelo obične radne dnevnice. Cjelokupnom osoblju snižena je ovim službe-

nim nalogom plata za 30—50%. Sve intervencije radničke komore, stručne organizacije, radničkih povjerenika i osoblja u tom pravcu da se sistira taj famozni »službeni nalog« ostale su bezuspješne, jer je na sve intervencije preduzeće odgovorilo kratko: »tko se sa ovim redukcijom neslaže, može se poslužiti otkaznim rokom predviđenim po zakonu.« Osim gore navedenih redukcija pružnim radnicima reducirano je radno vrijeme na 6 sati dnevno, a pored toga šalje ih se na besplatne dopuste, uslijed čega pružni radnik za 4 mjeseci zasluži po odbitku bolesničke blagajne i poreza 800 dinara ili po 200 dinara na mjesec. Vozno i strojno osoblje, a naročito ono koje vrši službu u šumskim krilima, preopterećeno je sa prekovremenim radom, za koji im se neplaća zakonom predviđeni višak od 50%.

Sa ovakvim dokazima istupili su industrijski željezničari na anketi i bili su uvjereni, da će nakon ankete mjerodavni učiniti pritisak na Upravu preduzeća, da se zavede reda i da pristupi sklapanju kolektivnog ugovora po odredbi Z. O. R. § 209. te regulisanju službenih odnosa naročitim propisima u smislu odredaba §§ 14 i 15 zak. o želj. jav. saobraćaja. Medjutim i pored svijui zakonskih odredaba do danas su sve nade industrijskih željezničara ostale glas vapijućeg u pustinji, a to samo iz razloga što se preduzeće izgovara na teške poslovne prilike. Poznato je, da je ova velika željeznička pruga od velike važnosti jer ona veže bivšu pokrajinu Bosnu sa Dalmacijom, te i u najvećoj privrednoj depresiji imade uslova za svoj trajan prosperitet. Ovi razlozi daju mogućnosti i uslova željezničkoj direkciji, da reguliše pored dužnosti i prava ovih željezničara. Poznato je da je obzirom na trajan prosperitet Ugarsko Ministarstvo saobraćaja u Budimpešti već u godini 1906 donijelo propise o regulisanju prava i službenih uslova industrijskih željezničara sa pruge Samobor—Zagreb koja je po svom položaju i duljini kud i kamo manje važnosti nego »Šipadova« u duljini od 900 km. Skrajnje bi vrijeme bilo da se mjerodavni faktori konačno vruze i za ovo osoblje, da se riješi pitanje njihovog regulisanja. Sve ove okolnosti i njihovo teško ekonomsko stanje sile »Šipadove« željezničare da ponovno pokrenu pitanje svojeg regulisanja sa mrtve tačke, te su u tu svrhu odlučili u najskorije vrijeme sazvati jednu opštu konferenciju, na kojoj će

raspravljati sva ova pitanja. Na konferenciju pozvaće sve mjerodavne predstavnike vlasti, predstavnike preduzeća, predstavnike radničke komore, predstavnike svoje stručne organizacije Ujedinj. Sav. Zelj. Jugoslavije te u ime željezničkog osoblja prisustvovati će konferenciji brojni delegati iz svih većih centara »Šipadove« željeznice. Ujedno će na konferenciju pozvati sve Narodne poslanike sa ovoga područja.

Sa ovom akcijom učiniće željezničari ovoga preduzeća poslednji apel na sve mjerodavne, i pozvati ih, da se za njihove opravdane zahtjeve zauzmu, jer su oni opravdani i zakonom zagarantovani i predviđeni. Sa puno nade očekuju da će se konačno i ovom pitanju posvetiti više pažnje, i da će im se u granicama postojećih zakona izaći u susret, i na taj način skinuti sa dnevnog reda ona pitanja, koja bi kad bi bilo više uvidjivosti i obzira, trebala davno sama po sebi riješiti. Stoga je krajnje vrijeme da se postavljena pitanja jednom regulišu jer svako strpljenje ima svoje granice. Ovi željezničari netraže ništa što im ne pripada, jedino traže praktičnu primjenu onih zakonskih odredaba, koje predstavljaju njihovu zaštitu.

Iznoseći prednje skrećemo pažnju drugovima, da jačaju redove svoje organizacije, jer kako vidimo samo našom sopstvenom snagom moći ćemo poboljšati naš i onako jadni i težak položaj. Stoga svi u organizaciju i preko nje tražimo naša prava.

Zi—ć.

Industrijska željeznica u Podlipniku

Ovo Preduzeće vlasništvo je Direkcije rudarskih Preduzeća u Sarajevu, koje imade svoju industrijsku željeznicu u duljini od 19 km glavne i 2 km kutorače, ukupno 21 km. Ova pruga u glavnom služi za prevoz balvana iz šume do stanice držav. željeznice u Ivančić. Ova pruga je širine 0.76 m a građena je veoma loše, što se vidi iz toga da su usponi mjestimice i preko 100‰. Osim toga sastavljena je od tračnica raznih dimenzija i to od 7—12 kg po tekućem metru. Na tako slaboj pruzi vrši se saobraćaj sa lokomotivom od 19 tona. Za popravak cijele pruge zaposleni je samo jedna pružna partija od 10 ljudi. Svakom stručnjaku jasno je u kakvom stanju može 10 ljudi uzdržavati prugu od 21 km sa usponom od preko 100‰. Veliko je čudo da su pored svega toga nesreće veoma rijedke, što je dokaz da zaposleno osoblje posjeduje naročitu spremu u vršenju saobraćaja na tako opasnoj pruzi.

Vagoni, koji služe za prevoz balvana, građeni su od drveta i su veoma slabi, te im je jedina osobina, što imaju kočnice za 100‰.

Osoblje zaposleno na ovoj pruzi i ako obavlja saobraćaj na tako opasnoj pruzi zapravo se i nemože nazvati željezničarom, jer osim saobraćajne službe mora samo utovarati i istovarati vagona.

Prolazniku, koji poznaje željezničku službu, pruža se jada slika kad vidi ove željezničare pocepane i umazane od blata i pita se ma zar Uprava ovog Preduzeća nezna koji radovi spadaju u djelokrug saobraćajnog osoblja? Svi radovi izdani su u akord, koji se dijeli na partije, te se plaća samo po prevoženim kubicima. Ako se desi, da se koji vagonet sruva u provaliju (što nije čudo na takovoj pruzi) osoblje mora dizati na svoj račun, jer im se u zaradu računa samo ono, što se dovede na posljednju stanicu. Pošto su svi radovi izdani u akord, za ovo osoblje nevaži 8satno radno vrijeme, nego radi po 12 do 14 sati dnevno, da si na taj način zaradi jadanu nadnicu, koja zavisi od toga koliko se je kubika dovezlo, a kreće se cjelokupna zarada poprečno od 15 do 30 Din. Kod ove željeznice zaposleno je oko 80 radnika, koji nemaju radničke organizacije, te prema tome nemaju ni radničkih povjerenika.

Ovo nekoliko redaka objavili smo samo zato, da se radnička javnost upozna sa radom u ovom preduzeću, a u buduću donećemo općeniti prikaz prilika, pod kojim osoblje na ovoj pruzi mora da obavlja tešku odgovornu pogibeljnu i napornu službu. Sve ovo dešava se samo zato, što željezničari ovoga preduzeća nisu organizovani u svoj stručni savez, potom kojega bi se borili za svoja prava. te im preporučujemo, ako žele poboljšati svoj položaj, neka stupe u svoju stručnu organizaciju.

Kam so šli odtegljaji za Nabavljajno zadrugo?

Začetkom junija se je vršil v Banja Luki kongres Saveza nabavljajnih zadrug, na katerem so se pojavili prvič ostrejši kritiki o gospodarstvu Nabavljajnih zadrug. Vsem železničarjem je še znano, kako so se jim odtegovali skozi tri leta prispevki po 5 in 10 Din, ki naj bi služili v prvi vrsti za stanovanjske zadruge, da bi se tako za državne nameštence lahko zgradilo čim več stanovanj. Celo zakon o zadrugah državnih nameštencev striktno odreja, da se ima ta denar porabiti samo za stanovanjske in kreditne zadruge. Zato je tem bolj čudno, da se danes nikakor ne more zvedeti, v kakšne svrhe se je porabil ta denar, odnosno, kje je ta denar naložen in kako se z njim gospodari. Iz poročila na kongresu Saveza nabavljajnih zadrug se je zvedelo, da je bilo ubranih na teh prispevkih skoraj 44 milijonov dinarjev, a so od tega zneska stanovanjske zadruge prejele komaj nekaj nad 1.100.000 Din. Okroglo 14 milijonov so haje prejele kreditne zadruge, nepojasnjeno pa je, kam je šlo ostalih 29 milijonov Din.

Železničarji so upravičeno ogorčeni nad takim gospodarstvom in se sprašujejo, kje je oni, katerega dolžnost je, da pozeve na odgovornost ono gospodarstvo, ki je 29 milijonov dinarjev protizakonito plasiralo.

Železničarji danes upravičeno zahtevajo pojasnilo ne od Saveza nabavljajnih zadrug, pač pa od oblasti, ker gre izrecno le za privatni kapital, ki so si ga odtrgali železničarji in ostali dr-

žavni uslužbenci od svojih ust ter upajo, da bo to vprašanje hitro pojasnjeno, da ne bo čez nekaj let zopet govora o raznih aferah, ki so se zgodile v Savezu nabavljajnih zadrug, saj imamo iz bližnje preteklosti dosti trpke izkušnje. Upravičena je danes zahteva vseh državnih nameštencev in uslužbencev sploh, da Savez nabavljajnih zadrug takoj izda za ubrane zneske zadolžnice po 180 Din in 360 Din, katere naj dostavi vsem onim, ki so te zneske plačali, da bodo imeli v rokah vsaj en dokaz, da imajo nekje naložen denar, ki je njihova last in da ga bodo končno po smrti očeta in matere lahko dvignili otroci.

Nikakor ne gre, da bi se 44 milijonov delavskega denarja podarilo Savezu nabavljajnih zadrug, ker so danes pretežki časi, da bi mogli delavci in nameštenci tako razmetavati s svojim denarjem. Zato je upravičena zahteva, da se zakon o Nabavljajnih zadrugah spremeni v tem pravcu, da se po smrti aktivnega in upokojenega drž. uslužbenca takoj izplača odtegnjeni znesek ženi, odnosno otrokom umrlega, ako dokažejo, da niso člani nobene Nabavljajnih zadrug, drugače pa da se izplača ta znesek tedaj, ko prestanejo biti člani Nabavljajnih zadrug.

Končno je edino pravilno, da posebno nadzorstvo strogo pazi, da se denar ne bo porabljal v druge svrhe, kakor je z zakonom odrejeno, vse one pa, ki delajo protivno zakonu, da se pozove na najstrožjo odgovornost.

Kolkovanje prošelj za dopust.

Že v januarški številki »Železničarja« smo napisali kratko kritiko okrožnice, ki jo je izdal novi g. generalni direktor pod št. G. D. 109.581 in s katero je odredil, da mora vsak železničar, ki želi izrabiti dopust v več kot dveh obrokih, zaprositi za odobritev dopusta s kolkovano prošnjo. Že v tej številki smo podčrtali odredbo § 105 zakona, ki se glasi:

»Uslužbenci državnih prometnih ustanov so oproščeni plačevanja dekretnih in vseh ostalih takš za vloge in zahteve, ki se nanašajo na osebne ali rodbinske pravice po tem zakonu.«

Naš savez je opozoril na te odredbe odločujoče činitelje, vendar do danes ministrstvo za promet ni anuliralo gornje okrožnice.

Da se zadeva definitivno reši pri Državnem svetu in prepreči kršitev zakona, je naš s. K. vložil, ko je dvakrat izrabil del dopusta, za tretji del dopusta nekolkovano prošnjo, opirajoč se na odredbo § 87 in 105 zakona o državnem prometnem osebju ter zahteval od direkcije, da mu podeli dopust brez kolka.

Po dveh mesecih je direkcija odgovorila sledeče:

»Ker je odlok C. D. 109.581/32 še vedno v veljavi in obvezen za vse uslužbence, se uvodoma omenjeno prošnjo činovnika K. kot neosnovano zavrne.«

S. K. je proti tej rešitvi vložil službenim potom pritožbo na ministrstvo saobračaja, istočasno pa tudi na Državni svet, da bosta tako obe v poštev prihajajoči instanci izdali svoje rešenje, ki mora biti v prilog uslužbencem.

Pri tej priliki moramo poudariti še najrazličnejšo prakso, ki se vrši pri podeljevanju dopustov. Nekatere službene edinice zahtevajo, da mora uslužbenec vsako prošnjo za dopust posebej kolkovati s kolekom 5 Din, druge zopet se zadovoljijo s tem, da uslužbenec z enkratno prošnjo zaprosi, da sme izrabiti dopust v več obrokih in mu na to načelstvo podeli nadaljnje dele dopusta brez posebne prošnje in plača tako le enkrat kolek.

Končno pa pride krona vsemu, in to je odredba posameznih progovnih sekcij. Tako je n. pr. sekcija Ptuj odredila, da se dopust za progovne čuvaje po-

polnoma ukine, ter se zamore odobriti progovnemu čuvaju dopust le, ako prekrbi nadomestnika na lastne stroške. Pripomnimo le, da se najbrže tudi za take prošnje zahteva kolek za 5 Din.

Nadalje se neredko pripeti, da dobi uslužbenec odobreno 15 dni dopusta, ki pa ga mora že po par dneh iz službenih ozirov prekiniti in je tako primoran dopust izrabiti v več obrokih in zato, ker je moral iti upravi na roko, naj plača koleke.

Podčrtavamo še enkrat nezakonitost odredbe o plačevanju kolekov z ozirom na jasne določbe čl. 87 in 105 zakona o državnem prometnem osebju in pričakujemo, da bo ljubljanska direkcija iz lastne inicijative izposlovala preklic tega odloka. To je tem preje njena dolžnost, ker se na vseh mestih podčrtava velika požrtvovalnost železničarjev, ter nikakor ne gre, da se temu osebju krati zakonito garantirane pravice.

IZ CENTRALE.

Vsem članom USZJ. Pravice na podpore, posmrtnine in pravovarstvo so vezane na redno članstvo. Član, ki je v zaostanku s članarino več kot dva meseca, izgubi pravico do vseh podpor. Vsled tega opozarjamo vse člane, da članarino redno mesečno plačujejo.

Občni zbori podružnic. Vse podružnice opozarjamo, da se bodo vršili občni zbori podružnic takoj, ko dobi Savez od Ministrstva saobračaja odobrenje predloženih pravil. Dotlej vodijo vse podružne posle stari odbori.

Opozorilo podružnicam! Dolžnost podružnic je, da redno mesečno javljajo centrali, ako se je kaj izpremenilo pri brezplačnih dopustih, če se je kje zmanjšal ali podaljšal delovni čas, nadalje o vseh eventualnih grožnjah od strani nasprotnikov s točnimi podatki, vsak slučaj izrabljanja starešinske oblasti za agitacijo za gotove organizacije in društva, da bo zamogla centrala pravočasno posredovati.

Centralna uprava USZJ.

Sodrug!

Ali si že poravnal članarino za tekoči mesec?

Upokojeni delavci in bolniški fond.

Že več let vodijo železničarji, organizirani v »Ujedinjenem savezu železničarjev Jugoslavije« akcijo, da se tudi upokojenim delavcem omogoči po upokojitvi nadaljevati članstvo v bolniškem fondu. Žal so bili doslej vsi ukrepi zaman, ker je tako centralni upravni odbor, kakor tudi glavna skupščina bolniškega fonda sestavljena večinoma iz članov zveze, ki za položaj in utemeljene zahteve delavstva nimajo nikakega razumevanja, saj jim zadostuje, da delavce s pritiskom spravijo v svoje organizacije, da jim plačujejo prispevke, nato pa jih zato obdare z brezplačnimi dopusti ter raznimi dobrotami pravilnikov, pri katerih sodelujejo njihovi člani.

Sedaj so naši sodrugi zopet pokrenili akcijo, da se upokojenim delavcem prizna fakultativno članstvo v bolniškem fondu, in če centralni upravni odbor bolniškega fonda v Beogradu ne bo odobril sklepa oblastnega upravnega odbora v Ljubljani in če bo prepovedal delavstvu nadaljevanje članstva, se bodo prizadeti pritožili na izbrano sodišče, ki bo sigurno ugodno rešilo to zahtevo.

Kako utemeljujemo našo zahtevo, da so tudi delavci lahko fakultativni člani bolniškega fonda?

Naredba o zavarovanju železničarjev za slučaj bolezni predvideva v § 18, da so fakultativni člani »upokojeni državni prometnih ustanov, ne oziraje se na spol, starost, državljanstvo, vrsto dela in prejemke.«

Enako je v § 44 navedeno, da mo-

rajo vsi člani fonda plačati gotov procent kot članski prispevek, in sicer od plače, penzije itd.

§ 17 navaja, kake podpore izplačuje bolniški fond članstvu in t.č. v) navaja dobesedno: »Fond daje upokojenemu osebju in njegovim rodbinskim članom vse v tem členu navedene podpore, izvzemši hranarino in poročniško podporo.«

Iz vseh teh določb jasno sledi, da naredba ne dela nikake razlike med upokojenimi železničarji, marveč lahko postane fakultativni član bolniškega fonda vsak upokojeni železničar — nastavljenec ali delavec. To jasno sledi zlasti iz navedbe § 17, ki odreja, da nima fakultativni član pravice na hranarino. Če bi imel zakonodalec namen dati možnost nadaljevanja članstva po upokojitvi samo nastavljenemu osebju, mu ne bi bilo treba delati izjeme glede hranarine, ker nastavljenemu osebju za čas boleznih sploh ne dobiva hranarine. Ravno vsled dejstva, da dobi delavec v času boleznih hranarino, je zakonodalec za fakultativne člane izrecno pripomnil, da nimajo pravice na hranarino, da se tako izogne sporom za slučaj bolezni upokojenih delavcev.

Upamo, da bo naša stališča doseglo potrebno razumevanje pri centralni upravi humanitarnih fondov in pri ministrstvu saobračaja ter da bosta ti dve instanci sami od sebe popravili krivico, ki se godi upokojenim delavcem in da bo v najkrajšem času izšel odlok, da tudi vsak upokojeni delavec lahko nadaljuje članstvo v bolniškem fondu.

Za napredovanje zvaničnikov II-2.

Ko je stopil v veljavo zakon o državnem prometnem osebju iz leta 1923, so bili vsi zvaničniki, ki so imeli skupno 9 let železniške službe, prevedeni v drugo položajno skupino. Od leta 1923 je preteklo sedaj že 10 let in vendar je še nad 100 teh revežev, ki čakajo, kdaj bodo prišli v prvo položajno skupino. Izpolnili so vse pogoje že po starem zakonu, in sicer najkasneje koncem leta 1929, pa so iz nam neznanih razlogov ostali še vedno samo v drugi skupini. Dasi so bili še tedaj prizadeti, vendar udarec ni bil tako težak, ker so redno napredovali vsaki 2 in pol leti v višjo stopnjo osnovne plače.

Leta 1931 je prišel novi zakon o drž. prometnem osebju, ki več ne predvideva avtomatičnega napredovanja tudi ne v osnovni plači, marveč more železničar napredovati avtomatično le v povišicah iste položajne skupine. Ko pa pride v končno povišico, pa lahko čaka v njej tudi 10 let in ne napreduje, dokler ga uprava ne pomakne v prvo položajno skupino.

Tako se je dogodilo, da so v isti plači, t. j. 600 Din mesečno, in v isti položajni dokladi, t. j. 90 Din mesečno, oni zvaničniki, ki so bili zvaničniki II/2 že leta 1923, kakor tudi oni, ki so postali zvaničniki II/2 šele leta 1928, torej pet let pozneje. To stanje nudi slabe izgleda na bodočnost prav vsem zvaničnikom II/2, ker bodo morali čakati, zlasti mlajši, še dolgo vrsto let v tej zadnji povišici, predno bodo prišli na vrsto za napredovanje v II/1.

To stanje je gotovo tudi v kvar službi, ker nikakor ne more podžigati marljivosti in ambicije vseh teh zvaničnikov, ker vedo, da zamorejo napredovati v prvo skupino samo na izpraznjenem mestu in če bo šlo tako naprej, kakor se je delalo doslej, je pretežna večina teh zvaničnikov obsojena, da bo do konca službe ostala v drugi položajni skupini, ker mesta pač ne bodo izpraznjena.

Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije se je vsled tega obrnil z utemeljeno predstavko na Direkcijo državnih železnic v Ljubljani, da bi inicijativno podvzela potrebne korake pri ministrstvu saobračaja, da se na kak način omogoči takojšnje napredovanje vseh onih zvaničnikov, ki so si že do 1. julija 1931 pridobili pravico za uvrstitev v prvo skupino, ter da se tekom letošnjega budžetnega leta le-te ostale zvaničnike II/2, ki imajo že 8 let drugo položajno skupino, uvrsti v II/1.

Če je generalna direkcija lahko kljub

odredbi § 105 zakona izdala nalog, da morajo železničarji kolkovati prošnje za dopust, se bo gotovo našla tudi pot, da se omogoči tem zvaničnikom napredovanje v prvo položajno skupino.

POLOŽAJ ŽELEZNIČARA U NEMAČKOJ.

Imade znakov, koji nam dokazuju, da je položaj železničara u Njemačkoj vrlo nepovoljan. Ovo se najbolje vidi u kretanju broja uposlenih činovnika i radnika od god. 1920. dalje. Prema najnovijim podatcima taj broj kretao se:

God.	Službenika	Radnika	Svega
1920	542.825	547.015	1.089.840
1921	564.206	486.692	1.050.898
1922	565.922	451.717	1.017.639
1923	499.760	401.671	901.431
1925	409.708	323.253	732.961
1926	385.628	321.942	707.570
1927	381.934	322.082	704.016
1928	387.211	313.452	700.663
1929	395.550	317.569	713.119
1930	382.689	317.204	699.893
1931	366.154	277.596	643.750
1932	294.114	306.491	600.595
1933 (Febr.)	—	—	533.692

Broj uposlenih službenika je upravo prepолоvljen, dočim vojni park nije smanjen, već je u tom međuvremenu uvećan. Smanjenje broja uposlenih službenika jest, prema izveštaju njemačkih željeznica, posljedica striktno provedene racionalizacije i tehnizacije željezničke službe, a istovremeno i posljedica borbe, da se — u postojećoj privrednoj krizi — spriječe deficiti, odnosno cjelokupno željezničko gospodarstvo odži rentabilnim.

Smanjenje broja uposlenih službenika i radnika imalo je za posledicu, da su dužnosti onih u službi preostalih neizmerno uvećane, ali njihov materijalni položaj nije poboljšao, već, naprotiv, redukcijom plaća pogoršao. Zarade njemačkih železničara iznose još samo oko 80% zarada iz vremena, kad je broj uposlenih bio duplo veći. Jasan, dakle, znak, da je racionalizacija i borba za »finansijsko ravnovjesje« samo izgovor za krivicu, učinjen nad jednim milijonom njemačkih železničara.

IZ UREDNIŠTVA.

Vsem naročnikom »Ujedinjenega Železničarja« in vsem članom »Ujedinjenega saveza železničarjev Jugoslavije« sporočamo, da izide prihodnja številka »Železničarja« dne 1. avgusta 1933.

»Ujedinjeni Železničar« dne 15. julija ne izide vsled odsotnosti odgovornega urednika.