

ŽELEZNIČARSKI GLASNIK

Časopis članov „Prometne zveze.“

Št. 12.

Izhaja 1. in 15. v dne mesecu.
Uredništvo in uprava: Dunajska cesta 9.

V Ljubljani, dne 15. junija 1913.

Celoletna naročnina je K 3.60. Člani
„Prometne zveze“ dobe list brezplačno.

Leto I.

Članom plačilnice Prvačina. Dolžnost slehernega člana je, da se udeleži shoda dne 15. junija 1913 v Dornbergu, če le ni bolan ali službeno zadržan. Vsi drugi izgovori so ničevi, prav posebno pa ne bi radi zvedeli, da bi kdo namesto na svoj stanovski shod, šel med sovražne nam jugoslovane rajat in plesat. Ne dvomimo, da bodo člani z obilnim obiskom napravili čast organizaciji in svojemu marljivemu voditelju.

Članom skupine Zidanmost. Vabilo na društveni shod skupine „Prometne zveze“ v Zidanemmostu, ki se vrši v nedeljo dne 29. junija 1913 ob pol 10. uri dopoldne v društvenem domu v Račečah.

Na shodu, ki obeta biti ne samo zanimiv ampak tudi poučljiv, govori gospod državni poslanec Josip Gostinčar in član centralnega odbora „Prometne zveze“. Člani in drugi železničarji, ki se za delovanje naše organizacije v prid malemu železničarju zanimajo, so najvljudneje vabljeni k mnogobrojni udeležbi.

Na shod je povabljen tudi gosp. državni poslanec dr. Ivan Benkovič.

Odbor.

Za železničarje.

I. Za pravice slovenskih železničarjev.

Interpelacija

Poslanec Spinčiča, Gostinčarja in tovarišev na Njegovo ekscelenco gospoda železniškega ministra v zadevi jezikovnih razmer pri ravnateljstvih c. kr. državnih železnic v Trstu in Beljaku.

V poslednjem času se pri c. kr. železniških ravnateljstvih v Trstu in Beljaku slovenski jezik čimdalje bolj zapostavlja in slovenski uslužbenci šikanirajo.

Na postajah državnih železnic, ki teko po slovenskih zemljah, se podeljuje razna službena mesta v prvi vrsti Nemcem, ki ne razumejo jezika prebivalstva, kar nikoli ne more biti v interesu železniškega prometa.

Da se olajša pot nemškim uslužbencem v slovensko zemljo, se od njih ne zahteva znanje slovenskega ali hrvatskega jezika. Nasprotno pa se je zadnji čas uvedlo pravilo, da morajo slovenski uslužbenci ali kandidatje delati skušnje izključno v nemškem jeziku.

V Ljubljano se od tržaškega ravnateljstva pošiljajo k preskušnjam uradniki, ki ne razumejo slovenskega jezika. Kako more kandidat, ki ni popolno zmožen nemščine, napraviti kakršnokoli skušnjo, ako se ne more natančno izraziti in ako povsem ne razume preizkuševalca. Naj je strokovno še tako dobro podkovan, obstoja v teh razmerah nevarnost, da napravi skušnjo s slabim uspehom, kar mu škoduje potem celo življenje.

V prejšnji dobi je bilo to drugače:

Slovenski uslužbenci ali kandidatje so smeli odgovarjati tudi v slovenskem jeziku. Zakaj se je to spremenilo?

Značilno za železniško upravo državnih železnic je tudi dejstvo, da predstavljene železniški uradi, in to osobito tehnični uradi, celo od de-

lavcev ne sprejemajo slovensko pisanih prošenj. Slabo plačani prožni delavci in tudi drugi so primorani vlagati (seveda v smislu zastarelega službenega reda) osebne prošnje v nemškem jeziku, katerega sploh ne razumejo. Ali uprava c. kr. državnih železnic v tem ne vidi škode in šikane lastnih uslužbencev?

Na progi Celovec—Trst, ki teče po slovenskih tleh, se niti imena postaj pri osebnih vlakih v slovenskem jeziku ne izklicujejo, kar je za potnike, ki umetno narejenih v nemščini označenih imen ne poznajo, zelo neprijetno in nasprotuje tudi službenim predpisom.

Da se ne bode sumilo, da so c. kr. državne železnice v prvi vrsti namenjene ponemčevanju Slovencev in da se to godi na pritisk nemških „Volksratov“, ki imajo, kakor je sploh znano, na vseh večjih postajah svoje zaupnike, ki informirajo „Volksrat“ vedno o vseh podrobnostih v kolikor se tiče narodnostnih razmer uslužbencev pri železnicah, naj visoko c. kr. železniško ministertvo v tem oziru čimprej napravi red, in vstavi germanizatorične poizkuse podrejenih železniških oblasti v slovanskih in osobito slovenskih in hrvatskih pokrajinah države.

V interesu prometa je, da razumejo vsi uslužbenci jezik prebivalstva, med katerim poslujejo. Zaradi tega je nedopustno z jezikovnimi šikanami odrivati v slovenskih zemljah Slovence in Hrvate na korist Nemcev iz železniške službe.

Podpisani v p r a š a j o:

„Ali so Vaši ekscelenci znane zgoraj opisane nezdrave razmere pri c. kr. državnih železnicah?“

Ali hoče Vaša ekscelenca ukreniti vse potrebno, da se te razmere čim najpreje odpravijo?

Ali hoče Vaša ekscelenca ravnateljstvom c. kr. državnih železnic v Trstu in Beljaku zaukazati, da ne uvajata Jugoslovanom škodljivih novosti v jezikovnem oziru?

Ali hoče Vaša ekscelenca zaukazati, da je rabiti pri izkušnjah nasproti slovenskim kandidatom tudi slovenski jezik v celem obsegu tvarine?“

D u n a j, 23. maja 1913.

Dr. Korošec. Grafenauer, Roškar. Brenčič. Dr. Benkovič. Dr. Krek. Perič. Dr. Dulibič. Demšar. Spinčič. Gostinčar. Pišek. Dr. K. Verstovšek. J. Hladnik. Jarc. Dr. Sesardič. Prodan. Jaklič.

II. Zopet 17milijonski predlog.

Poslanci Kemetter, pl. Pantz in tovariši so vložili dne 15. majnika v državni zbornici predlog, da država vpostavi v proračun primerno svoto, da se zamorejo sklepi decembra 1911, ki določajo zboljšanje gmotnega položaja železničarjem, vendar enkrat tudi izvesti. Predlog se glasi:

„Meseca decembra 1911 je državni zbor s pritrtilom vseh strank določil 38 mil. kron, da se nižjim c. kr. drž. uslužbencem njih gmotni položaj zboljša.

Kljub enoglasnemu sklepu zbornice pa je c. kr. železniško ministertvo dovolilo in baje uporabilo v zboljšanje mezdnih in službenih razmer samo le 21 mil. kron.

Dasiravno se je sklep glasil, da se upelje dveletno napredovanje, da se trdote temeljito odpravijo, da se podeli čuvajem nočno doklado, da se podeli premikačem pavšal za večjo porabo obleke in obuvala, da se uvede pravična mezdna avtomatika, da se raztegne stalno nameščenje na širše število uslužbencev in da se odpravi plačilna stopnja 1300 K pri poduradnikih, se je vse to prezrlo in sumimo, da se niti za regulacijo stanarin od vlade dovoljena svota ni v polnem obsegu porabila. Vso takrat z odkrito marljivostjo dovršeno reformno delo se hoče vedoma razveljaviti.

V krogih železniškega delavstva toli zaželjena zboljšavna regulacija mezd se je izvedla v obliki, ki je v sedajnem času naravnost sramotna in zdi se, da se hoče delavstvo razvrščati v prvo in drugo kakovostno vrsto.

Iz tega mora vsakdo razvideti, da je napravilo c. kr. železniško ministertvo mesto pomirjevalne reforme samo le skrajno nezadovoljivo in nepopolno flikarijo. Posledice tega so, da med nižjimi sloji vedno vre, in ki se dado le s tem odpraviti, da se pridržanih 17 mil. kron brez odlaganja nakaže in uporabi v izvršitev začetkoma navedenih želja. Zboljšanje mezdnih razmer delavstva je neodložljivo.

Poslanska zbornica je dolžna svoji časti in svojemu ugledu, da ne trpi, da bi vlada sklepa iste meni nič tebi nič prezirala ali pa izvajala, kakor bi se ji ravno zljubilo, posebno če hoče, da se njeno delo smatra za resno in upravičenim potrebam primerno, ne pa kot demagogijo.

Po izkušnjah zadnjih let ni upati, da bi vlada prišla iz provizoričnih proračunov do rednega delovanja, da bi bilo mogoče ljudske potrebe pravilno rešiti. Podpisani stavijo torej predlog:

„Poslanska zbornica skleni:

V začasni proračun za drugo polovico leta 1913 se naj vpostavijo one postojanke, ki so potrebne, da se sklepi zbornice z dne 16. decembra 1911, tikajočih se zboljšanja plačilnih in službenih razmer državnih železničarjev, z dne 20. decembra 1911 in 5. majnika 1912, tikajočih se gmotnih zboljšav delavcev v državnih podjetjih, oziroma zboljšanje plač poštним nastavljenem.“

Predlog se je izročil brez prvega branja proračunskemu odseku.

III. Skvarjeni delavni red.

Poslanci Kemetter, pl. Pantz in tovariši so dne 15. majnika 1913 v zbornici izročili njega ekscelenci gospodu železniškemu ministru v zadevi ponesrečenega delavnega reda za delavstvo c. kr. drž. žel. sledečo interpelacijo:

Delavni red, ki ga je delavstvo drž. železnic dolgo in željno pričakovalo, je zagledal koncem prve polovice leta 1912 luč sveta. Namesto zadovoljstva je ta red vzbudil med delavstvom veliko opravičene nevolje. Celemu delu — če se sme tako imenovati, se vidi, da ga niso dovršili možje socialnega razuma, ampak so mu kumovali le razni neizkušeni železniški juristi. Ne gre, da bi se delavne rede za stavbno in progovzdrževalno delavstvo, za postajno delavstvo in za vozno osebje, ki obsega vsaki nič manj kot 22 paragrafov, posebič preresetovalo, omenimo naj

samo le tiste točke, ki delavstvo naravnost in občutno oškodujejo.

V delavnem redu za vzdrževalno službo zahteva že § 1. naše pozornosti, ker delavstvo v štiri kategorije. Dosedaj se je razločevalo samo stalne in nestalne delavce; po novem pa imamo 1. stalne, 2. nestalne, 3. pomožne in 4. mladoletne delavce.

Nevarna oziroma škodljiva je točka 4, § 1., ki se glasi:

„Stalni so tisti delavci, ki so potrebni, da se v najslabši delavni dobi delo redno izvršuje, se torej nepretrgoma brez prekinbe rabijo. Stalni delavci tvorijo normirano stanje.“

Ta določba je jako raztegljiva in popolnoma nejasna. Službeni predstojnik ima popolnoma v svoji roki, da določi število stalnih delavcev, kar se mu zljubi. Kdaj pa je najslabša delovna doba? Morda proti novemu letu, ko je že skoraj povsod kredit pošel. Nečloveški predstojnik bo torej določil le malo število stalnih delavcev, ostalo mu bo pa veliko nestalnih, s katerimi bo lahko poljubno pometal. Naša stara zahteva je in mora prodreti, da se najmanj 70 odstotkov vsake partije imenuje kot stalne delavce. Skrbeti je zato, da se delo primerno razdeli, da ga bo vedno dovolj in obžalovanja je vredno, da obstoji točka 3 istega paragrafa, ki govori o nestalnih delavcih in o manjšem delu.

Ta točka 3 je pa še naravnost v protislovju s točko 2. V isti se nestalnim delavcem zasigura delo za celo leto, po naslednji 3. točki pa je tudi mogoče stalne delavce začasno odstaviti. Za delavstvo je torej to nezasišana past, poslabšanje, ki je kakor ga omogočuje točka 3 po našem mnenju skoraj izključeno. Besedilo te točke naj se takoj popravi, da ne bo delavstvo radi napačnega tolmačenja tu ali tam oškodovano. Kar se tiče točke 4 § 1. se ne more veliko oprekati, pove pa naj se pomožnim delavcem, za kateri čas bodo imeli dela in zaslužka takoj ob sprejemu.

Pri točki 5, § 1. pa je treba, da se zopet pomudimo. Tam je rečeno:

„Kateri delavci spadajo med stalne ali nestalne, odloči služben predstojnik. V dopolnitev normiranega stanja se načeloma vzamejo najstarejši nestalni delavci.“

Nočemo odrekati predstojnikom nekaj pravic, moramo pa poudariti, da je po tem besedilu protekciji odprta široka pot. Mirno lahko rečemo: le tisti bo postal stalen, ki se bo znal primerno prilagoditi. Ta točka naj se spremeni tako, da se normiranim stalnim delavcem imenujejo tisti, ki so najstarejši in za delo najbolj sposobni.

Zlobno za prožne delavce je določilo v § 5., točka 4, ki pravi:

„Delavni čas se sme določiti pod 10 ur na dan, če se tudi zaslužek skrajša (če n. pr. primanjkuje dela) ali pa se dele partije tako, da dela nekaj časa ena, drugič pa zopet druga.“ Pravi tudi, da se delavci enega prožnega mojstra lahko dodele drugemu in konča: „Ako je potreba znižanja delavnega časa, morajo se delavci o tem obvestiti toliko časa poprej, kakor to odgovarja odpovedni dobi.“

Država kot delodajalec je dolžna dati privatnim podjetjem dober vzgled, svoje delavce pošteno plačati in s stalnim delom oskrbeti. Ta odstavek jasno kaže, da nima železniško ministrstvo nobenega nagona do pametne socialne politike. Besedilo, kakor je, dopušča, da se tudi stalne delavce krati; § 5., točka 4 je tedaj zopet v protislovju s točko 2 § 1. Tak delavni red je res vzoren in pripraven, da ga slehern predstojnik obrne in uporabi po lastni volji in potrebi.

Točka 6 tega § dopusti tudi pomisleke z njenimi novostmi in se lahko tolmači, kakor se hoče. Glasi se:

„V zimskih mesecih traja delo od zore do mraka, vendar pa se mora delati najmanj 8 $\frac{1}{2}$ ure. Predstojnik lahko določi deseturno delo brez da bi imeli delavci pravico zahtevati čezurno plačo. Med skrajšanim delavnim časom ne smejo odmori prekoračiti poldruge ure.“

Tukaj menimo, da bi se delavno razmerje lahko nekoliko razločneje povedalo. Do sedaj je veljal za mesece november, december, januar in svečan 8 $\frac{1}{2}$ urni delavni čas, ki je bil s posebnimi odloki skoraj za vsa ravnateljstva c. kr. drž. železnic enakomerno določen. Ali se ne pravi „od zore do mraka“ toliko, kakor samovoljnosti in poljubnosti predstojnikov vrata na stečaj odpreti. V nobenem privatnem podjetju ni kaj takega mogoče. Umemo, da ni mogoče morda pri vseh ravnateljstvih enakih norm uvesti, vendar pa je mogoča pot sprave, da bodi prav upravi in delavstvu. Ta točka zahteva nujnega pojasnila in spopolnitve. Jako čudno se tudi sliši, da delavec ako je primoran tudi po zimi po deset ur na dan delati, nima pravice zahtevati čezurnega plačila.

Da ne sme manjkati paragraf, ki je namenjen delavcem s kaznimi službeno zvestobo v glavo vtepti, je umljivo. Dali so mu ime § 9., katerega točka 1. se glasi:

„Prestopke zoper določila službenega reda kaznuje službeni predstojnik a) z ukorom, b) z denarnimi globami. Denarne globe ne smejo na teden prekoračiti poldnevne mezde; v slučaju težkih pregreh pa se sme naložiti do deset kron denarne kazni.“

Deset kron pa je res malo prehudo, ker znaša ne malokrat sedminko mesečnega zaslužka Kralj Drakon ne bi določil kaj hujšega.

Pomudimo se še nekoliko pri 17. paragrafu. Glasom istega se naše zahteve, „da se sme stalnega delavca le po izreku in razsodbi za delavstvo postavljenega razsodišča (izvemši težke pregrehe) odpustiti“, prav nič ni upoštevalo. Tem bolj je to obžalovanja vredno, ker je pravnost i stalnega delavca vedno ogrožena.

Dokazov je na stotine, da se je stare, pridne delavce postavilo pod kap, ker so se predstojnikom nekaj zamerili, dasiravno so bili že veliko let v službi, člani provizijskega sklada in stalni. Medsebojna sedem- ali štirinajstdnevna odpovedna pravica je in ostane za delavce vselej grozno strašilo.

Razsodišče za delavstvo c. kr. državnih železnic bodemo torej toliko časa energično zahtevali, dokler se nam ne ustreže.

Na vrsto pride delavni red za postajne delavce in vlakospremno službo.

Važen se nam zdi § 5. v točki 1, ki loči skladiščne in postajne delavce v dve kategoriji. Pa ne da bi mislili za vse, ne. Ravnateljstvom je prepuščeno, da določijo postaje, kjer je za skladiščne delavce stalno določen delavni čas. Ta točka se glasi: „Dnevni delavni čas traja v važnih postajah, kjer se skladiščno delo, posli na rampah itd. neodvisno od vlakovnega prometa redno in neprestano opravlja, znaša 9 $\frac{1}{2}$ ure, ne da bi se odmori vračunali in traja navadno od 7. ure zjutraj, do 6. ure zvečer. V carinskih skladiščih se je ravnati po odredbah carinske oblasti.“ Kaj se pravi „važnih postajah“? Nekatera ravnateljstva so smatrala le malo postaj za toliko „važna“, da so postali delavci vredni in deležni 9 $\frac{1}{2}$ urnega delavnega časa.

Točka 5 se glasi: „V potrebi se delavni čas tudi lahko raztegne, nasprotno pa se ob pomankanju dela in skrajšanju plačila sme zmanjšati pod 9 $\frac{1}{2}$ ure. Skrajšanje delavnega časa in prikrajšanje v plačilu se mora enako odpovednemu roku delavcem naznaniti.“ Ravno ista krivica, kakor pri prožnem delavstvu. Skladiščni delavec slej ko prej ne ve, pri čem da je. Vedno je v nevarnosti, da ob slabem prometu, po zimi ali kadar si bodi zletel na cesto. V pomirjenje delavstva naj se določbe te točke pravično spremenene.

Točka 6. ukazuje: „Delavci so zavezani se pokoriti, delavne ure in čez ure delati.“ Ta določba ni jasna. Glede delavnega časa že, ampak nikakor ne glede čezur. Tukaj naj bi bile povedane ure, da bi bilo izključeno, da bi kdaj kak predstojnik zapovedal celo noč delati. To je potrebno iz zdravstvenih ozirov, dasiravno je določeno, da se čezura plača z dvema devetnajstinkama dnevne mezde.

Točka 7. pravi: „Predpostavljena oblast ima pravico določiti one postaje, za katere naj veljajo določila 1 do 6.“

To je jako oskosrčno. Je veliko postaj, kjer je 6 do 16 skladiščnih delavcev zaposlenih, ki pa niso deležni tega delavnega reda, ker pristojno ravnateljstvo ni vzelo postaje v seznam. Vzrok je nam znan. Dasiravno so delavci v letih postajah izključno v skladišču zaposleni, vendar pa se jim noče določiti rednega delavnega časa, da ne bi trpela finančna stran, dočim je bil delavni čas v velikih — „važnih“ postajah že poprej večinoma v obliki novega delavnega reda urejen. Ravno v „nevažnih“ postajah pa vladajo tu in tam neznosne razmere, ki kriče za tem, da se v teh postajah število potrebnih delavcev primerno določi in tudi tukaj točke 1 do 6 paragrafa 5 delavnega reda uveljavijo.

Preidemo na iste določbe, ki tičejo postajne delavce in skladiščne delavce onih malih postaj, kjer točke 1 do 6 paragrafa 5 ne pridejo v poštev. Tu izgleda pač prav žalostno. Nikjer ni delavni red ustvaril ali povzročil toliko prevar kakor ravno pri tej vrsti delavcev.

Postajnim delavcem v prid so samo dopusti, v vsem drugem ostane pri starem. Popolnoma prezrlo se je število stalnih postajnih in skladiščnih delavcev določiti. Delavstvo je vsaj pričakovalo, da bodo po novem redu tisti delavci, ki so že eno leto ali več stalno zaposleni in ki so potrebni tudi stalnim imenovani, ampak ohranila se je stara popolnoma nezadostna norma, dasiravno se je ponekod promet več ko za polovico dvignil. Umevno, da se red za postajne delavce ne da ugotoviti po eni in isti šabloni, ker pač ni povsod enak promet, ampak kaj boljšega smo pa vendar-le pričakovali.

Točka 8 petega paragrafa pravi:

„Drugi delavci v točki 1. imenovanih postaj ki se ne rabijo neprenehoma v skladišču ali drugemu blagovnemu prometu in delavci v drugih postajah se v službi vrste po posebnih turnusih, ali pa se morajo podvreči posebnemu službenemu redu, ki ga določi ali obratni, ali postajni predstojnik, ali pa kdo drugi predpostavljeni. Pri uvrščenju delavcev v eksekutivno službo naj se glede službenega časa in počitka ravna strogo po tozadevnih predpisih.“

Brez pomisleka se lahko reče: veliko besedi, malo smisla. Kaj se je treba sklicevati na predpise o službenem času in počitku, ker obstoja prav za prav samo le služba, počitka pa itak skoraj nič ni. Kar tiče določbe, da v srednjih in malih postajah službeni red predstojnik določa, ostane tudi vse pri starem, radi dela in odmorov je še slabše.

Ravno glede delavnega časa je delavstvo pričakovalo olajšav. Postajni delavci imajo na mnogih postajah še 18urno nepretrgano službo opravljati, dočim si je delavstvo v privatnih podjetjih že davno 10urni delavnik izvojevalo in se bore sedaj za deveturnega. Uprava po malem sama pripozna, da je delavni čas v postajah predolg, izgovarja se pa, da vlakovni promet ne dopušča drugega reda in da imajo delavci med delom oziroma službo daljše odmore. K prvemu rečemo, da delavstvo samo pripozna, da se ne da povsod ena in ista šablona uvesti, pristanemo pa na tem, da bi se lahko ugotovilo, na mesec dni znašaj služba toliko, počitek pa zopet toliko ur. K drugemu izgovoru pritrdimo toliko, da nastanejo v nekaterih postajah večje ali manjše pavze, ko ni vlakov; da pa te pavze niso delavni odmori, si naj dajo višji gospodje enkrat dopovedati. V tej obliki je točka 8 potrebna poprave, ali pa je sploh nesprejemljiva. Naslednja točka 9 določa, da sme predstojnik delavce v slučaju potrebe tudi preko normiranega delavnega časa k delu zapovedati. Točka 10 pa veli, če se delavec sili čez delavni čas delati, jim je dovoliti tudi primerno daljši odpočitek. Mi smo mnenja, da če v slučaju nezgod nastane potreba postajne delavce čez normirane ure za delo rabiti, naj se

jim razun daljšega odpočitka izplača tudi čezurna mezda.

Kar je enemu prav, bodi tudi drugemu drago; zakaj pa bi ravno postajni delavci c. kr. drž. žel. ne bili tega deležni.

V delavnem redu tudi nikjer ni povedano radi odškodnine za čezure onim delavcem, ki so začasno od drugih oddelkov k postajni službi komandirani. Za prožne delavce pomeni to škodo; do sedaj so le-ti, če so substituirali postajne delavce za čezure odškodovani, po novem redu pa to lahko odpade. Točka 11 pravi, da velja delavni red istega oddelka, pri katerem delavec resnično službo opravlja. Isto pravi § 5, točka 4 delavnega reda za stavbne in prožne delavce, katere se je s tem določilom občutno oškodovalo.

Ako je prožni delavec na primer v nedeljo pri svojem oddelku delal, dobil je izplačano pet četrtink na uro odpadle mezde, če pa dela v postaji pa dobi samo navadno dnevniko. To je očitna krivica.

Točka 1. § 6 govori, da se ob nedeljah in praznikih v večjih postajah v skladiščih navadno ne bo delalo. Ker pa ni pravila brez izjem, posebno pri naši c. kr. drž. žel. ne, zato pa točka 2. istega paragrafa dovoli, da se v slučaju potrebe tudi ob nedeljah in praznikih lahko odredi delo v polnem obsegu. Naslednja točka 3: Vsi drugi delavci postajne in vozne službe, ki ne spadajo pod točko 1 so dolžni i ob nedeljah in praznikih njih delo redno izvrševati. Pomembna je točka 4, ki določa: Vsakemu delavcu je dovoliti na mesec po eno prosto nedeljo, ako ni to že po službenem redu ugotovljeno. Upamo, da se bo uprava te določbe držala, kajti tudi postajni in skladiščni delavci so ljudje in spodobilo bi se, da se jim dovoli na mesec po dve prosti nedelji.

§ 8. zapoveduje v točki 3, da se mora z osebjem dostojno ravnati. To določilo naj bi si marsikateri predstojnik k srcu vzela, kajti najdejo se še vedno postajni in skladiščni mogočnejši, ki smatrajo delavca za navadnega sužnja.

Žalibog je ministrstvo pozabilo temu paragrafu dodati točko, ki bi prepovedala uporabljati delavce za privatna dela. To bi bilo tem bolj potrebno, ker se delavce za vsa mogoča domača dela porablja, uprava pa jih plačuje.

Obžalujemo, da v delavnem redu ni nič omenjeno o mezdah zadevah, kar vendar skupaj spada. Ko je leta 1911 dne 16. decembra žel. minister v tako lepih besedah orisal reforme, ki jih hoče uvesti v prid delavstva, se je isto nekoliko oddahnilo; vendar enkrat, tako smo rekli, bo nekaj resnice. Up pa nas je varal. Ni dosti, da je bila že meseca januarja in svečana 1912 po nekaterih ravnateljstvih razglašena regulacija mezd nad vse minimalna, sledeči razglas mezdne avtomatike pa je delavstvo naravnost razburil. Triletno napredovanje za 20 vinarjev pri profesijonistih in dveletno za 10 vinarjev na dan pri drugih delavcih, to je bila vsa obljubljena reforma in še to s pristavkom: „Pravice do napredovanja nima nihče, isto se dovoli le za zadovoljno delo in primerno vedenje.“

Čemu pa potem ime „mezdna avtomatika“, ako lahko slehern predstojnik svoje delavce kvalificira, kakor se mu zljubi in jih lahko moralno in materijelno oškoduje. V nekaterih ravnateljstvih delavci-profesijonisti po novi avtomatiki bolj nazadujejo, ko pa napredujejo; čemu torej ta pripomba? V beljaški in tržaški direkciji so bila tri- in dveletna napredovanja po 20 vinarjev že napovedana in v inomoški direkciji je dveletno napredovanje po 10 vinarjev na dan že obstajalo. Koliko škodo ima torej delavstvo v teh direkcijah! Res je da so bila 20vinarska napredovanja omejena do gotove meje, ampak bila so delavstvu zasigurana. Gospod žel. minister meni, da je ustrezno v istih direkcijah, kjer je bilo petletno napredovanje po 10 vin. na dan v veljavi. Ne bomo mu oporekali k temu, ali pomislimo pa: petletno napredovanje po 10 vinarjev pri današnji draginji, je li to še pri ka-

kem modernem obratu mogoče. Mezdno vprašanje ne smatramo za toliko časa rešeno, dokler se ne uvede vse delavstvo in v vseh direkcijah enakomerno dveletno napredovanje, ne glede na razne stroke ali službene oddelke. In še eno resno besedo c. kr. žel. ministrstvu: V nekaterih direkcijah se niti zapisana triletna napredovanja ne podeljujejo. Hočejo si li gotovi činitelji s tem spletati lavorjev venec, da delavstvo še za to malenkost prikrajšajo. Izvirajoče iz določbe: „pravice do napredovanja nima nihče“, nam dohajajo razne in številne pritožbe, iz katerih je razvidno, kako samovoljno nekatere sekcije in postaje z delavci postopajo.

Regulacija temeljnih mezd tudi zasluži nekaj pripomb, ker se je popolnoma ponesrečila. Povprek se suče regulacija med 10 in 20 vin., poddržavljene proge so na najslabšem. Tukaj je času primerna, temeljita reforma nujno potrebna. Do danes temeljijo regulacije plač na poročilih občin, velikih podjetij in službenih oddelkov. Dogodi se pa, imenovane korporacije ali iz golega sovraštva do delavstva ali pa iz samopašnih ozirov, ali pa iz nerazumnosti napačno in neugodno poročajo. Mi torej zahtevamo, da se krajevne mezde določajo in ugotavljajo v navzočnosti zastopnikov delavstva. Po tej poti korakajo v Nemčiji že več let in način se imenitno obnese.

Končno bodi omenjeno, da se je delavni red izdal, brez da bi se poklicane organizacije, zastopnike delavstva in centralni delavski odbor za mnenje vprašalo. Delavskemu odboru se je red sicer predložil, a ta ga je označil kot nesprejemljivega. Centralni delavski odbor je stavil več spreminjevalnih predlogov, a žalibog brez uspeha. Ker pa vsebuje ta delavni red določbe, katere, če se izvajajo, delavstvo težko oškodujejo, treba je temeljite preuredbe. Gotovo ni v interesu žel. ministrstva, da se delavstvo sistematično razburja, ker tudi delavca lahko enkrat potrpežljivost mine, posebno ako se še edino, kar rudi delavni red, to je dopust krati ali pa celo zabrani. Mi dvomimo, da žele na vodilnem mestu nezadovoljnost med delavstvom, ker ta napaka bi se lahko prej ali slej hudo maščevala. Zadovoljno delavstvo je interes države in splošnosti, in radi tega naj opravičene pritožbe delavstva v zadevi mezd ne preslišijo, trdote v delavnih redih pa se naj popravijo.

Podpisani vprašajo gospoda železniškega ministra:

„Je njega eksclenca pripravljen namesto sedanjega z vso pravico grajanega delavnega reda izdati drugega na podlagi navedenih pritožb temeljito izboljšanega?“

Železniški minister je govoril.

V proračunskem odseku državne zbornice je dne 10. t. m. govoril Nj. eksclenca gospod železniški minister dr. Forster. Uvodoma je podal nekaj podatkov iz proračuna za leto 1913. Izdatki so proračunani na 840 milijonov kron, prejemki pa 887 milijonov kron. Bilanca je za letošnje leto za 6 in pol milijona kron ugodnejša od lanske. Med izdatki je proračunanih 47 milijonov kron za razne starostnozavarovalne zavode in druge dobrodnele naprave. Prvi meseci letošnjega leta niso bili ugodni za dohodke, vzrok je političnega značaja in upati je, da se povrnejo zopet redne razmere. Dalje je govoril o izboljšavah voznih redov in o preosnovi službe. Uvesti hoče več strokovnih šol med njimi tudi eno za prožne mojstre. Instrukcije se predelujejo in izpopolnjujejo, ter se bodo, ako mogoče, izdajale v več jezikih. Denarni promet se poveri polagoma popolno poštni hranilnici, katera že sedaj oskrbuje izplačevanje pokojninskih prejemkov. Zanimivo je izvedeti, da je do predkratkim ležalo pri raznih sekcijah za 60 milijonov kron rezervnega, deloma popolno nepotrebne materijala, kar pomeni na leto dva in pol milijona kron izgubljenih obrestih. Stroge revizije so te zaloge v kratkem času znižale na 40 milijonov kron, to je 1 milijon

kron prihranka na obrestih. Jako dobro se obnesejo tudi daljni tovorni vlaki.

Toliko o splošnem.

Gotovo je, da nas najbolj zanima tisti del ministrovega govora, kjer ta govori v prid osebjem. Spomnil se je resolucije poslanske zbornice z dne 16. decembra 1911 in izvajal: V smislu svoječasnih obljub vlade, da je pripravljena stopnjevaje izpolniti želje osobja, zamore odseku javiti, da je tudi za letošnje leto namenjenih več odredb v prid uslužbencem. Nekaj je minister že v zimskem zasedanju omenil, namreč imenovanja poduradnikov uradnikom, podelitev nočnih doklad menjalnim prestavljačem in gotove krajevne mezdne izboljšave za delavce. Vrhutega je sklenila vlada še nadaljno vrsto odredb, ki imajo tudi še letošnje leto stopiti v veljavo. Med temi postojankami se nahaja potem tudi ona, ki naj spravi v soglasje sedmi in šesti uradniški činovni razred z novo službeno pragmatiko državnih uradnikov, kadar stopi ta pragmatika končno v veljavo. Nekaj je namenjenega adjunktom statusa III in nekaj pa za dnevniko oziroma adjutume volonterjem. V poštev pridejo tudi tisti poduradniki, ki vsled starosti ne dosežejo več pragmatične najvišje plače. Za uslužbence se zvišajo končne plače in sicer s pridržkom za nekatere kategorije. Meni, da bi splošno povišanje končnih plač uslužbencev ne zadovoljilo. Strojnemu osebjem je izboljšanje namenjeno v obliki zvišanja premij za materijal in vozne ure. Izpopolnjevanje je namenjeno tudi plače delavcev.

Za vse to skupaj je potrebno za drugo polovico tekočega leta 1913 tri milijone kron, za celo leto torej šest milijonov kron. Tozadevna naknadna predloga k proračunu še še danes (10. junija) predloži zbornici. Za leto 1914 je namenjenih za državne železničarje štiri milijone kron in za leto 1915 pa pet milijonov kron. To vse skupaj zneso 15 milijonov kron in s tem vlada svoje delo v prid uslužbencem zaključuje.

Minister prosi, naj se vsi drugi predlogi, ki se tičejo izboljšanja gmotnega položaja železničarjev odklonijo in vladni predlog, kakor ga predloži odseku, sprejme.

Dopisi.

Kaj pravijo čuvaji c. kr. državne železnice? Tovariš nam piše: Človek res ne ve več, kaj gospodje okoli zelenih miz o čuvajih mislijo, ali jih smatrajo za popolnoma brezpravna bitja, ali pa za nepotrebni inventar drž. železnic. Prav gotovo pa mislijo, da je čuvaj že ustvarjen tako, da na svetu ne potrebuje ničesar drugega, kakor trde službe in povrh dobro mero vsakovrstnih šikan. A mi čuvaji pa smo ravno nasprotnega prepričanja. Mi se nikakor ne moremo sprijazniti z prefriganostjo in klofutami, ki jih uživamo od zgoraj, ker smo mnenja, da smo ljudje, ki moramo živeti vsaj po človeško.

Pred mesecem nam je uradni list prinesel imenitno novico. Prekrstili so namreč naše dosedajne službene naslove in se imenuje za naprej ne več ogibalni čuvaj, ampak ogibalni prestavljač, in ne več prožni čuvaj ampak prožni strežaj. Kaj naj to hasni nam in kaj upravi? Nam toliko, da so nas razvrstili v dve kategoriji, v desno in levo, drugače pa prav nič. Upravi pa je vsaj za enkrat pomagano, da lahko reče, da čuvajev sploh nima, ako bi še kdo kaj o našem žalostnem gmotnem položaju okoli govoril. Ali ni to prav po judovski prefriganosti?

Ko so nas tako imenitno prekrstili, treba je bilo, da nas tudi limajo in to se je zgodilo z uradnim listom od začetka tega meseca. Določili so nočno doklado, pa ne vsem, ampak samo ogibalnim prestavljačem, prožnim strežajem, tistim na levo zavrženim prejšnjim prožnim čuvajem pa ne. Prvi dobe po 50 vinarčkov za vsako prebdečo noč, drugi pa figo. Ali ni to imenitna klofuta tistim, ki naj bi noč in dan pod težko odgovornostjo čuvali, da bodi promet reden in varen. Nismo tako neumni, da ne bi umeli vse lumparije, ki so jo velemodri dohtarji iztuhtali. Da bo pa tudi

