

ŽELEZNIČAR.

Slovensko glasilo „Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo.“

Izhaja vsakega 1. in 15. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo
Rokopisi se ne vračajo.

Uredništvo in upravništvo
se nahaja v Ljubljani, Krekov trg št. 10.

Naročnina:

za celo leto K 9-60
za pol leta „ 4-80
za četrt leta „ 2-40
Posamezna številka 40 vinarjev.

Štev. 20.

V Ljubljani, 1. novembra 1919.

Leto XII.

Po končanih razpravah.

Mesece in mesece smo v našem glasilu in na naših shodih žigosali neznosne razmere na železnicah in s tem pripravljali javnost, da s pravim razumevanjem lahko sledi pokretu železničarjev, katere se mora priznati velevažnem faktorju v javnem življenju. Nismo uganjali demagogije, nismo iskali postojank za politične stranke, pač pa smo stali na stališču strogo razrednega boja, kateri nam jamči, da i železničarji, kot del stotomilijonskih armad mednarodnega proletarijata, morajo priti do svojih pravic, ki jim pripadajo po vseh človeških zakonih. Naše delo je bilo težavno in bo tudi v bodoče, dokler ne dosežemo svojega končnega cilja, ki je cilj vsega proletarijata. Na potu k temu cilju smo pravkar zapustili prvo postajo, potem ko smo oddali v podpis svoj potni list in prihodnji postaji naznanili naš prihod.

Ministrstvo saobračaja v Beogradu je bila postaja, na kateri smo se mudili skoraj cel mesec in kjer smo merodajnim krogom pokazali prave vzroke današnjih nevzdržnih razmer. Zaključek razprav naj bo dokaz, da je bilo naše smotreno delo potrebno tako v interesu javnosti, kakor v interesu uslužbencev.

Našim čitateljem so še v spominu naše „Spomenice“, ki smo jih vložili pri ministrstvu, katerih rešitev pa ni bilo mogoče dočakati, ker so naše politične razmere pač take, da menda do njih ureditve še dolgo ne bo prišlo. Delavstvo v obče in železničarji, kot del te občnosti, so dolgo časa, če prav težko, toda vendar, zastavljajoč svoje lastne koristi za koristmi države, mirno pričakovali, dokler jih končno niso razmere prisilile do odločilnega koraka. Svesti si svoje moči in opravičenosti svojih zahtev so se pripravili in svoje predpriprave zaključili dne 28. septembra t. l. s tem, da so se združili v enotni organizaciji celokupne države pod firmo: „Savez saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije v Zagrebu“. Kot celota so odposlali svoje zastopnike k ministru saobračaja in ga zaprosili, da se končno izjavi in pove svoje mnenje napram železničarskim zahtevam. Gosp. minister se je postavil na pravilno stališče in izjavil, da o obveznih dogovorih preje ne more biti govora, dokler se vlada definitivno ne vspostavi, kar bi se moralo po njegovem mnenju zvršiti tekom 5—6 dnij.

Končno je vendar prišlo do razprav, in ko so bili naši delegati telegrafičnim putem pozvani v Beograd, so se dne 6. oktobra pričela pogajanja, ki so imela sledeči uspeh:

Pogajanja je vodil pooblaščenec g. ministra gosp. M. Pavlovič, „Savez“ odnosno v „Savezu“ združene železničarske organizacije so pa zastopali sledeči sodrugji, in sicer:

Srbijo:

Luka Pavičević, tajnik
Steten Ilić
Marinko Živković
Zarja Mikutinović

Miodrag Manajlovič
Dimitrije Alimpijevič
Juraj Isaković

Hrvatsko:

Julij Hofman, predsednik
Slavko Kaurič, tajnik

Bosno:

Bogdan Krekič, tajnik
Ivan Plesnik

Slovenijo:

Josip Petrič, tajnik
J. Ceraj pl. Celič

Vojvodino:

Artur Farago, tajnik
Pavao Kižany

kateri zastopajo skupaj 49.000 organiziranih železničarjev, ki so pridruženi „občemu radniškom sindikalnom rječju v Beogradu“.

V ponedeljek, dne 5. oktobra, so naši delegati posetili gosp. Pavloviča, in ko so se mu predstavili, so se takoj pričele pogajanja. Razpravni material se je ločil v dva dela, in sicer: I. del Splošne razmere in II. del Gmotne zahteve uslužbenstva.

Že pri prvi točki: Uvedba osemurnega delovnega časa se je pokazalo, da bodo razprave dolgotrajne in težke, kajti odpraviti je bilo marsikaj zastarelega, današnjim razmeram ne več odgovarjajočega. Posebne težkoče pa so se pokazale v tem, da v novi državi še vedno veljajo zakoni štirih bivših upravnih okrožij, katere je bilo treba zjednačiti ali vsaj toliko zblížati, da imamo za bodočnost podlago, na kateri bomo našo stavbo gradili in dogradili. Naši delegati se niso mogli postaviti na enostransko stališče zahtev uslužbencev, temveč morali so resno računati z dejanskimi razmerami v državi, katere gotovo niso idealne, posebno v kolikor gre za naše prometne razmere. Poskrbeti je bilo treba, da železničarji ne bodo v bodoče nosili prazne torbe in želodce po železnici, najti je bilo treba tudi pa sredstev, da vlaki ne bodo neopravičeno stali cele dni v posameznih postajah in da se ne bo v bodoče umetnim putem onemogočal promet. Glavno delo so naši zaupniki posvetili odpravi korupcije, katera nikjer ni tako v cvetu, kakor ravno na železnicah, in če bi nič drugega ne dosegli kot to, bi jim morala biti vsa poštena javnost zato hvaležna.

Mi sicer ne delamo za hvaležnost in pohvalo, ker smo pač mnenja, da je naša dolžnost poseči povsod vmes, kjer se dela neopravičeno škoda splošnosti in kjer je treba poskrbeti za pošteno plačo tistim, ki pošteno delo više. Če smo pri imenovanju razpravi to naše načelo zadostno zastopali, bo pokazala bodočnost, in železničarji kakor javnost bodo sodili. Predbacivalo se nam je, da ne delamo, to pa zato, ker nismo imeli povoda vsak naš korak — in teh je bilo veliko — obežati na veliki zvon, in marsikdo je lahko vesel, da nismo vsega objavljali, kajti težkoče, ki se nam jih je delalo od poklicanih strani, so bile take, ki bi se

dale kaj čudno tolmačiti in to malokrat splošnosti v prid.

Toda pozabljeno bodi vse, ne reklamiramo za sebe lorberjevih vencev, te privoščimo vsakomur, kdor hrepeni po njih, mi pa imamo zadoščenje v zavesti, da smo vse svoje skromne sile posvetili potrebam časa in da naš trud ni bil brezuspešen.

Za železničarje je važno, da imajo sedaj stavbeni svet in podlago, na kateri si bodo lahko postavili krasni dom, če bodo i v bodoče pametno in smotreno sledili toku časa brez ovira na levo in na desno in če jim bo tudi v bodoče zvezda voditeljica — stroga razredna zavest.

Ne bomo se spuščali v posameznosti, temveč v sledečem objavljamo uspeh naših razprav v znanje našim članom kakor železničarjem sploh, ter vsem onim, ki se za železničarsko gibanje zanimajo.

Zapisnik

razprav „Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo“ z ministrstvom saobračaja v Beogradu od 6. do 24. oktobra 1919.

I. člen.

Delovni čas.

1. Načelno se uvaja osemurni delavnik. Ker je pa njegova točna izvedba v železniški službi točasno neizvedljiva, se v slednji začasno dovoljuje čezurno delo. To dovoljeno čezurno delo pa ne sme v nobenem slučaju prekoračiti 4 ure dnevno, tako da delovni čas v 24. urah ne sme biti dalji nego 12 ur. Kot normalni delovni čas je v mesecu določenih 208 ur. Ves čas čez to določeno svoto je smatrati čezurnemu delu.

Maksimalni delovni čas znaša v mesecu 260 ur.

V tednu ne sme delovni čas prekoračiti 70 ur in je te šteti kot 48 rednih in 22 čezurnih.

2. Po službi pri vlaku, ki ne traja dalje kot 5 ur, je uslužbenec dolžan, da se vrne nazaj brez odmora v tem slučaju, če ni čakal na obratni vlak več kakor 2 uri.

Če je to čakanje na postaji, v kateri ni kurilnice, kamor bi se lahko stroj odstavil in bi bil uslužbenec od službe oproščen, je dolžnost postajnega ali skladišnega načelnika, da se zato briga, da čakanje ne traja dalje od dveh ur.

Po vozni službi, ki traja 5 do 8 ur, pripada uslužbencu 6 ur odmora, po vozni službi čez 8 do 12 ur pa 8 ur.

V postajah odmora se ima takoj ustanoviti higijenično opremljena odpočivališča. Dokler se ta ne pripravijo, se izplača prizadetim uslužbencem odškodnina za prenočevanje.

3. Prizadete instance so dolžne, da pripravijo turnuse za redne vlake in sicer za en mesec vnaprej. Turnusi morajo biti izgotovljeni najkasneje do 15. predidóčega meseca. Izdelani turnusi se morajo, pred

odpošiljati ravnatelstvu v odobrenje, od dati lokalnemu odboru organizacije „Savez saobračajnih in transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo“ (v Sloveniji prizadetim odborom Splošne železničarske organizacije, kot delu Saveza. Opomba uredništva), kateri jih ima tekom treh dni, opremljene s svojimi pripombami, vrniti, na kar jih ravnatelstvo s svojim odlokom uveljavi.

4. Osobje, ki je udeljeno v turnuse, se lahko uporablja tudi za izvanredne vlake. V tem slučaju se pa mora uvaževati, da se ne prekorači določeni maksimalni tedenski delovni čas.

V efektivno službeno dobo se mora računati tudi tisti čas, ki ga oseba rabi za priprave in oddajo vlaka in stroja.

Ta določba velja za ves teritorij kraljevine izvzemši Srbijo, kjer so težkoče največje. Tam se ravnatelstvu nalaga, da čim preje ustvari potrebne predpogoje za uvedbo osemurnega delovnika. Do tega časa se šteje priprave pri vlakih in stroju predvideni maksimalni delovni čas, plača se pa kot čezurno delo. Po povratku stroja je kurilnica dolžna, da osebo takoj od službe oprosti, strojevodja je pa dolžan, da zapiše in naznani potrebna popravila in raporte.

5. V izvanrednih slučajih, ki se pripetijo na progi, se mora strojno in vlakovno osebo izmenjati najkasneje tekom 16 ur. Če se v tem času osebo ne izmenja, se mu mora ta čas zaračunati v čezurno delo izven domicilne postaje.

Delavci, ki so vposleni na kraju nezgode, naj se pritegnejo iz najbližje delavnice, kurilnice ali sekcije.

Pri takih nezgodah, ki se predvidno ne morejo odpraviti tekom 16 ur, se mora odposlati toliko delavcev, da se lahko trikratno izmenjajo. Delo pri nezgodah se plača kot izvendomicilno.

6. Vsemu ostalemu osebju v postajah, skladiščih, delavnicah, kurilnicah in sekcijah se priznava čisti osemurni delovni čas.

Sekcijememu in ostalemu delavstvu, ki dela na progi, se računa efektivni delovni čas od tistega trenutka, ko je prevzel delavec svoje orodje in odšel na določeno mesto in nazaj.

Na progah, na katerih vozijo dnevno 4 redni vlaki v obeh smereh, je nastavljen en čuvaj; na progah, na katerih vozi več kakor 4 do 8 vlakov, morata biti nastavljena dva; in na progah na katerih vozi več kot 8 rednih vlakov, morajo biti nastavljeni trije čuvaji. Službene izmene se morajo vršiti na progah z dvema ali tremi čuvaji vsakih 12 ur.

II. člen.

Službeni prestopki in nastopanje napram njim.

Pri vseh prestopkih, ki se tičejo železniške službe, se nastopa napram prizadetim delavcem in uslužbencem samo po določbah službenega reda in disciplinarnih predpisov, odnosno obrtnega zakona ali obrtnega sodišča. Obtoženec ima pravico, da si preskrbi zastopnika odnosno zagovornika, treba pa ni, da je pravnik.

Predpostavljenim je prepovedano uporabljati uslužbence ali delavce za svoje zasebne posle in to tudi ne v slučaju, če bi uslužbenec ali delavec prostovoljno ponudil v tako svrhu svojo delovno silo. V nasprotnem slučaju se predpostavljeni kaznuje najstrožje disciplinarnim potom.

III. člen.

Zastopstvo v železniškem odboru.

V železniški odbor vsakega ravnateljstva in glavnega ravnateljstva odpošlje „Savez

saobračajnih in transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo“ po tri svoje delegate, kateri imajo pri sejah tega odbora posvetovalni glas v sledečih zadevah in sicer:

a) v vprašanjih napredovanja in uvrščanja v železniških strokah ter opravljanja službe v občeh;

b) skrbeti v zdravstvenih zadevah osobja, staviti nasvete in predloge glede premeščanja, umirovljenja in napredovanja celokupnega podrejenega osobja in delavstva;

c) podajati nasvete in predloge glede službene pragmatike ter vseh poslovnikov in pravilnikov kateri, tangirajo koristi podrejenega osobja in delavstva;

d) ureditev bolniške blagajne.

Predsednik železniškega odbora je dolžan 3 dni pred določeno sejo obvestiti o tem lokalni odbor „Saveza“ in naznani dnevni red.

Ako organizacija ne bi odposlala svoje delegate ali njih akreditiranih zastopnikov, bi železniški odbor brez njih sklepal in bi v tem slučaju organizacija ne imela pravice ugovora ali priziva.

IV. člen.

Prve naloge železniškega odbora.

1. del.

Prve naloge gori omenjenega odbora so: Izvedba pravilnika za premestitve, ki naj temelji na sledečem:

- a) na lastno prošnjo;
- b) s soglašenjem prizadetega;
- c) s službenih ozirov, ki se lahko izvrši brez njegovega soglašanja, in
- d) kazenskin potom, če je krivda dognana.

Uslužbenec ali delavec, ki je premeščen, ima pravico pritožbe na železniški odbor neposredno ali pa potom svoje organizacije.

Uslužbencu ali delavcu, ki je začasno premeščen, se priznajo izvendomicilni dnevni dodatki (dijete).

Ako ta začasna premestitev traja več kakor 20 dni, se mu dodatek poviša za nadaljnjih 25%.

V tem slučaju je dolžan prizadeti predpostavljenec opravičiti to prekoračenje. Če tega ne more storiti, ima sam nositi 25% povišani dodatek.

Če je premeščenje stalno ima premeščenec pravico do:

- a) brezplačnega prevoza za sebe in njegovo obitelj (v obitelj spadajo vsi člani skupnega gospodarstva, ki žive od njegovih dohodkov),
- b) brezplačnega prevoza njegovega pohištva (v to spadajo stroški spediterja na podlagi računa in brezplačna železniška vožnja),
- c) poleg redne plače ali dne in draginske doklade mu pripada še potni dodatek (dijeta) in sicer:

1. za samca v višini ene dijete,
 2. za oženjenega brez otrok poldruga dijete,
 3. za oženjenega z otroci dve dijete.
- Po lastni prošnji premeščeni nimajo pravice do dijet.

II. del.

Sestava komisije za polaganje strokov. izpitov.

V izpraševalnih komisijah morejo biti paritetno zastopani zaupniki ravateljstva in zaupniki one stroke, za katero se polaga izpit.

III. del.

Sestava pravilnikov za pokojninski sklad uslužbencev in delavcev.

V. člen.

Strokovne šole.

Ravnateljstva imajo dolžnost, da takoj ustanove strokovne tečaje za izobrazbo narščaja v raznih službenih panogah.

VI. člen.

Okretnice.

Postaviti se mora okretnice na vseh onih krajih, kjer so bile preje; če to ni mogoče, pa trijangelji, in to najkasneje do 1. decembra 1919.

VII. člen.

Službena imenovanja.

Za pregledovalce voz se imenujejo le kvalificirani ključavničarji. Ti se ne smejo imenovati vozovnim čuvajem, temveč le voznim pregledovalcem.

Vsi oni delavci in uslužbenci, ki so opravliali višjo službo, pa se jih ni moglo imenovati v dotično kategorijo, ker niso imeli predpisane šolske predizobrazbe, se bodo imenovali brez ozira na šolsko predizobrazbo. Stročna kvalifikacija je zato edino merodajna. Ravno to velja za tiste, ki se jih bo pozvalo na izpite za višja mesta, ki pa nimajo predpisane šolske predizobrazbe. Prednost pa imajo oni z višjo šolsko predizobrazbo. Nasproti temu se vsi oni, ki so vršili službo na višjem mestu, za katere pa ni predpisan izpit, imenujejo takoj v dotično kategorijo brez ozira na to, če imajo šolsko predizobrazbo ali ne v smislu člena 40. zakona za ureditev železn. ravateljstev. Po preteku enega leta dela ali uslužbenstva v državnoželezniškem podjetju ima delavec, dninar ali uslužbenec pravico, da se ga stalno namesti.

Vse sistemizirano osebo se namesti in sicer:

1. tisti, ki so položili izpite od leta 1915 do danes, se takoj imenujejo na ista mesta in razrede, ki jim nudijo višjo plačo kakor so jo imeli na nižjem mestu;

2. tiste, ki so položili izpite pred letom 1915, se imenujejo in namestijo v razred pred razredom, ki je označen v prvi točki te določbe;

3. za vse ostale uslužbence, kateri so bili v prejšnjih letih nastavljeni in imenovani, ima ravateljstvo dolžnost, da v roku 6 mesecev predloži njih podatke in redovne liste železniškemu odboru, kateri ima nalogo, da v nadaljnjih 6 mesecih izvede pravično nevilicijo v smislu točk 1 in 2 tega članka, to se pravi, da mora v določenem roku prizadete uvrstiti v tisto vrsto, kamor spadajo;

4. vsi oni, ki so vršili službo na višjem mestu 6 mesecev pred evakuacijo Srbije ali pa po združenju ozemlja brez izpita, se jih mora pripustiti k izpitu tekom 3 mesecev, in če so izpit položili, se jih ima takoj imenovati. Tisti pa, za katere polaga izpita ni predpisana, se imenujejo takoj kakor določa točka 2 tega članka;

5. tiste, ki niso vršili službe na višjem mestu in tudi doslej niso položili izpita, se ima pripustiti k izpitu v roku 6 mesecev in se jih takoj na to imenuje v dotično kategorijo po rednih zakonskih določbah.

VIII. člen.

Obleka.

Strojnemu in vlakovnemu osebju se izda najkasneje do 15. novemb. 1919 gorko zimsko obleko (gorke bunde, kape in filcste čevlje) brezplačno, nadalje vsako leto po en par čevljev, dvoje pralnih obk za delo. Vse prejšnje pravice glede obk v posameznih pokrajnah ostanejo tudi nadalje v veljavi,

poleg tega pa še dobe vsi delavci v kurilnicah, delavnicah, sekcijah delavnicah in skladiščih vsako leto po dve pralni delavni obleki in en par čevljev brezplačno.

IX. člen.

Pranje kotla.

Pranje kotla je dolžnost kurilnice, katera v to svrhu vpostavi posebno partijo s potrebnimi strokovnjaki, kateri pred vsem nosijo odgovornost za pranje. Strojvodja po pozivu prisostvuje in nadzira pranje, toda ta čas se mu šteje v redni delovni čas.

Pri predaji stroja v kurilnico mora strojvodja naznaniti vsa potrebna popravila pri stroju. Po prevzetju stroja iz kurilnice ima pa dolžnost, da raportira vsa ona naznanjena popravila, ki se niso izvršila.

X. člen.

Uprava bolniške blagajne.

Zaradi ureditve bolniške blagajne in pomožnih fondov se nalaga ravnateljstvu, da takoj odrede volitve za nove odbore, in morajo biti te volitve izvršene najkasneje do konca novembra 1919.

XI. člen.

Nesposbni za delo.

Če se uslužbenec ali delavec v službi ponesreči in je vsled tega za dotično službo nesposoben, se mu mora nakazati lažja služba, toda tako, da ne sme izgubiti na svoji plači, niti ne sme biti degradiran v svojem socialnem položaju.

XII. člen.

Smrt vsled črnega legarja.

Preostalim po umrlih definitivnih nastavljenih in delavcih ter vpokojencih, ki so umrli vsled črnega legarja, kot posledici vojne, se priznava posebni odstotni dodatek k pokojnini slično kakor nezgodna renta za ponesrečence v službi.

XIII. člen.

Dopusti.

Vsemu železniškemu osebju v državi se priznavajo dopusti po sledečem redu in sicer: uslužbenci ali delavci, ki so uposleni pri železnici od 1—10 let, imajo pravico do dopusta 15 dni v letu;

od 10—20 let 21 dni in čez 20 let službe 1 mesec dni.

Ti dopusti so plačani in sicer s plačo ali mezdo poleg pripadajočih doklad. V prepreko izkoriščanja in korupcije se pa določa, da oni, ki izrabljajo pripadajoči jim dopust zato, da si prislužijo postranski zaslužek, nimajo pravice do plačanega dopusta.

XIV. člen.

Vajenci.

Ravnateljstvu se nalaga dolžnost, da sprejemajo v svrhu nadomestila v raznih panogah železniške službe vajence, katere morajo primerno izobražati in odškodovati

Gmotne zadeve.

I. Čezurno delo.

1. za izvendomicilno delo v tuzemstvu se plača poleg plač, mezd in doklad še dnevnic v višini 15 dinarjev.

2. Čezurno delo se plača s 100% na redne plače in mezde z dokladami.

3. Potne dnevnic se določajo s 15 dinarji.

4. Strojnemu in vlakovnemu osebju se priznava odmorna doklada v višini 50% od redne plače ali mezde poleg doklad.

5. Odškodnina za prenočišča v postajah, kjer ni prenočišč ali se jih ne more uporabljati, se določa s 5 dinarjev za eno noč.

II. Kilometrini.

1. Vsemu strojnemu in vlakovnemu osebju se priznava kilometrini po sledeči razpredelnici:

Vozno osebje	Normalna železnica		Ozkiotirna železnica		Zobčasta železnica		
	za vlake						
	Brzo in osebni	Mešani in brzo-tovorni	Tovorni, material in vojaški	Osebni mešani	Tovorni	Vse vrste	
za prepotovani kilometer — Dinarska veljava							
1	Strojvodja	4.20	5.20	6.40	6.40	8.—	18.—
2	Kurjač 1. vrste (aspirant)	4.—	4.40	6.—	6.—	7.—	15.—
3	Kurjač 2. vrste	3.—	3.50	5.40	5.40	6.50	12.—
4	Vlakovodja	2.80	3.80	4.80	5.—	6.40	6.40
5	Manipulant	2.40	3.20	4.—	4.40	5.80	5.80
6	Konduktar	2.20	3.—	3.60	4.—	5.40	5.40
7	Zavirač	2.—	2.60	3.—	3.60	5.—	5.—

I. Za 1 uro držanja pare v kotlu 5 osebnih km.

II. Premikanje: Za 1 uro 16 osebnih km (za vse osebje).

III. Vožnja z mrzlim strojem: 75% kilometrine odnose vrste vlaka.

IV. Režijsko potovanje z vlakom ali strojem: 50% od prepotovanih km za vse osebje.

V. Za zastopanje: Nagrada službe uslužbenca, katerega zastopnik zastopa.

VI. Za bregovite železnice, ki imajo nad 15% stopanja v najmanj 1 km dolžine; 50% več vsake vrste vlaka za vse osebje.

VII. Rezerva: Po točki I. za vse osebje.

VIII. Odmor izven domicilske postaje: 50% mesečne plače (vštevši doklade). Ako ni prenočišča, 5 dinarjev povrh.

IX. Proge izpod in do 50 km vsake vrste vlaka in kilometrini 50% več za vse osebje.

2. Strojvodjem in kurjačem se prizna premija za prihranjeni premog v višini kilometrine dotičnega meseca.

3. Strojnim nadziraljem se priznava povprečna kilometrini in premija, poslovodjem pa 30% nižja.

4. Premije se priznavajo brez ozira na prepotovane kilometre v mesecu. Isto velja tudi za službo pri rezervi.

5. Vsako premikanje, ki traja dalje od 10 minut, se ima zaračunati v kilometrini.

6. Vzdrževanje pare, ki traja dalje od 30 minut, se zaračuna v kilometrini. Prav tako se računa gretje vlakov s paro, in sicer za ves čas vožnje. Ena ura gretja vlaka med vožnjo jednači z 1 km odn. vlaka.

III. Dnevnic, plače in doklade.

1. Vsemu neukaznemu osebju in delavcem v Srbiji se povišajo plače in mezde z dokladami vred za 150%.

2. V vsih ostalih pokrajinah se uredi plače, mezde in doklade tako, da bodo za 30% nižje kakor v Srbiji.

IV. Penzionisti in sirote.

1. Rodbinam vseh izginolih ali umrlih železničarjev se imajo urediti sočasno s pripadajočimi dokladami njih penzije najkasneje do 1. decembra 1919.

2. Vsem penzionistom v državi izven Srbije in Črne gore se mora takoj izplačati draginjska doklada v smislu odredbe ministrskega sveta z dne 28. junija 1919, številka 63.515, in to penzionistom in njihovim družinam, počenši s 1. julijem 1919, kakor to odreja omenjena odredba.

3. Vsem železniškim penzionistom, vdovam in sirotam se povišajo njih penzije z dokladami vred za 150%.

V. Doklade.

Draginjske doklade se priznavajo vsem delavcem v času bolezni, in sicer za vso dobo bolezni, in imajo pravico do bolniške blagajne. Istotako se jim priznava doklada, če so morali vsled nesreče ali bolezni v družini izostati od dela. Doklada jim pripada tudi v času priznane letnega dopusta.

VI. Pogrebno.

V slučaju smrti delavca ali dninarja pripada zaostalim ali zakonitim naslednikom poleg odpravnine iz bolniške blagajne še odpravnina od železnice v višini trimesečne mezde z dokladami vred.

VII. Vojna leta.

Vsako službeno leto med vojno se zaračuna v avtomatičnem napredovanju dvokratno in se mora to izvesti najkasneje v 6 mesecih.

VIII. Nenastavljeni delavci vseh kategorij.

1. Najnižja mezda vseh moških delavcev na progi, v postaji, v skladiščih in pisarnah znaša dnevno 18 dinarjev in se viša po lestvici do 25 dinarjev.

2. Ta določba velja za Srbijo od 15. oktobra 1919, za vse ostale pokrajine v državi pa od 1. novembra 1919.

3. Kilometrini za strojno in vlakovno osebje stopi v veljavo z objavljenjem odnose odredbe železniškega ministrstva in velja za vse pokrajine v državi.

4. Vajenci, ki so nastopili učno dobo leta 1918 in kasneje, imajo dnevno mezdo 7 dinarjev. Oni, ki so vstopili med letom 1915 in 1918, imajo 9 dinarjev dnevno in oni, ki so vstopili od 1912. do 1915. leta, 12 dinarjev dnevno, dokler se jih ne uvede v odgovarjajočo kategorijo kvalificiranih delavcev.

Vse v predstojemem poročilu navedene svote veljajo v označeni višini za Srbijo, za vse ostale pokrajine pa za 30% nižje nego v Srbiji.

*

Iz predstojemega poročila je razvidno, da so bile razprave težavne in dolgotrajne, kajti odpraviti se je moralo starokopitnosti, ki so bile ne le osebju, temveč tudi upravi skrajno škodljive in so omogočale najbrezobzirnejšo

korupcijo. Splošen uspeh seveda ne pomenja rešitve železničarstva iz kapitalističnih spon, pod katerimi še trpi ves proletarijat, vsekakor pa je zadovoljiv in se nadajamo, da bodo železničarji iz njega izvajali zanje primerne posledice.

Zadovoljiv pojav, katerega ne smemo prezreti, je dejstvo, da sedè v železniškem ministrstvu moderni ljudje, ki se skušajo po možnosti prilagoditi toku novega časa in znajo ceniti razred delavstva in njegove pravice. Da bo tako ostalo tudi v bodoče, je odvisno od železničarjev samih odnosno od moči njih organizacije, kajti le

V edinosti je moč!

Da ne bo nejasnosti.

Dne 18. t. m., toraj v času, ko so se naše razprave v železniškem ministrstvu že bližale koncu, so prejeli naši delegati sledeče pismo:

Beograd, 18. oktobra 1919.

Savezu Saobračajnih i Transportnih Radnika
u Beogradu.

Od strani Udruženja Srbijanskih železničarja so delegirani tovariši Svetozar Tekić, Svetozar Jovanović in Marko Illč, da se z Vami sporazume. Prosi se Vas, da tudi Vi od Vaše strani določite svoje delegate, kateri naj pridejo danes popoldan ob 6. uri v restavracijo prvega razreda na postaji, da se sporazumemo glede nadaljnega dela.

Na to pismo so dobili gospodje od naših delegatov sledeči odgovor:

Upravi Udruženja Srbijanskih železničara
Beograd.

Na Vaše pismo od danes nam je čast odgovoriti sledeče:

1. Iz Vašega pisma ne vidimo, zakaj naj bi se naši odposlanci pogajali z Vašimi glede nadaljnega dela.

2. Med našim Savezom in Vašim Udruženjem ni bilo doslej nikakršnih sporazumljenj in kar bi bilo novega skupnega dela, bi zadevo le zavlačevalo.

3. Uprava našega Saveza vodi potom svojih delegatov razprave z železniškim ministrom že od 6. t. m. Vprašanja, ki se pri teh razpravah rešujejo, se tičejo koristi vseh železničarjev, ne samo Srbije, temveč celotne Jugoslavije in streme za izboljšanjem gmojnega položaja celokupnega železničarskega podrejenega osebja brez ozira na to, če so člani našega „Saveza“ ali ne. Ker pa zahteve železničarjev, o katerih se vodijo razprave, odgovarjajo koristim vseh železničarjev, toraj tudi članov Vašega „Udruženja“, je bilo pričakovati, da to „Udruženje“ samo podpira te zahteve in se izjavi z nami solidarnim. Nasprotno temu je pa to „Udruženje“ za našim hrbtom iskalo posebne razgovore z železniškim ministrom, kar mi nismo mogli drugače tolmačiti, kakor oslavitvi pozicije železničarjev, kar bi Vi v tem trenutku nikakor ne smeli storiti, če ste res prijatelji in pošteni zastopniki železničarjev.

4. Poleg tega Vašega nelojalnega in železničarskim koristim škodljivega početja imate pa še na vesti druga nekorrektna dela, n. pr.: Vi pobirate potom ravnateljstva članske prispevke od železničarjev in naročnina za „Srpskega železničarja“ tudi od takih železničarjev, ki niso Vaši člani, temveč člani našega „Saveza“, in ne vidimo v takem početju nikakega jamstva, da bi moglo kdaj priti do kakega sporazuma med Vami in nami.

5. Edino, kar Vam lahko rečemo, je: V interesu vseh železničarjev v Jugoslaviji je, da imajo le eno železničarsko organizacijo. In kakor so se vse sindikalne organizacije železničarjev Srbije, Bosne in Hercegovine, Hrvatske in Slavonije, Slovenije, Vojvodine in Dalmacije na svojem kongresu dne 28. in 29. septembra t. l. ujediniše v en sam „Savez saobračajnih in transportnih radnika i službenika

za Jugoslavijo“, kateri stoji na načelu mednarodnega razrednega boja proletarijata, tako bi se tudi z Vami lahko le tedaj govorilo, če bi se i Vi pridružili in vstopili v ta „Savez“. Samo v tem smislu se lahko pogajamo in sporazumemo. Če toraj želite prestopiti k nami, potem nam izvolite to sporočiti, in mi bomo imenovali naše delegate. Mislimo, da so to željo že tudi izrazili Vaši člani na svoji konferenci v Beogradu dne 9. tega meseca.

V Beogradu, dne 18. oktobra 1919.

Uprava Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo.

Objavljamo to korespondenco zato, da nudimo železničarjem, brez ozira na njih strankarsko pripadnost, priliko, da o svojem položaju sami razmotrivajo in si temeljito izprašajo vest, če je v interesu posameznikov in celote, da se umetnim potom cepi dragoceno moč edinstva. Slika bodočnosti vstaja pred nami in nam kaže jasno mejo obeh razredov, ki še danes bijeta medsebojni boj. Tudi železničarjem ne bo preostalo družega, kakor da se pridružijo v celoti razredu svetovnega proletarijata, kateremu pripadajo nedvomno po vseh zakonih narave in pameti.

Dopisi.

Jesenice.

Občni zbor krajevne skupine Jesenice, se je vršil dne 23. septembra t. l. v gostilni pri Parei. Za odbor je poročal predsednik sodrug Mlakar in blagajnik sod. Sovšek.

Iz poročila posnemamo, da je poskočilo število članov od meseca februarja t. l. od 170 na 321 članov. V mesecu september je pristopilo 32 članov.

Shodov je bilo: 10 javnih, 5 društvenih, 7 društvenih sestankov, 9 konferenc in 11 odborovih sej.

Poročilo se je vzelo soglasno na znanje.

V širši odbor so bili izvoljeni sledeči sodrugi: kurilnica: Ivan Misjak in Makorel za ključavničarje; Fran Sotlar za kovače; Feldice za mizarje; J. Jonke za kotlarje; Fr. Ankele za strugarje; Ferdo Skrabl za kurjače.

Za prometno osebje: Ferdo Kartnig, Ivan Čuk in Fr. Šusteršič za premikače; Iv. Žvab in Josip Bogotaj za čuvaje; Fr. Ogrizek in Henrik Leitner za skladiščnike.

Postajno osebje: Ivan Ambrož za svetilničarje; Anton Savšek za vratarje; Jože Mlakar za vozne pisarje.

Progovodni odsek: Hrušica I. F. Robič in Tomine; Hrušica II. Anton Pintar. Jesenice: Pavel Smolej. Javornik: Anton Razingger.

Vlakospremno osebje: Valentin Ivane, nadspredovnik; Jože Robič za signalne nadziralce.

Zapisničarjem sta bila izvoljena sodruga Viktor Babudar in Henrik Leitner.

Pe končani volitvi je povzel besedo sodr. Kopač, ki je v daljšem govoru pojasnil politični položaj z ozirom na parlamentarno delo o beogradskem predstavnstvu. Železničarjem je težko pomagati, ker ni med njim potrebnega edinstva. Neodpustljivi greh delajo tisti, ki vedoma ali pa v svoji neskončni nevednosti rušijo delavsko solidarnost. Toliko časa, dokler bodo železničarji deljeni v razne organizacije, toliko časa bode tudi njih glas le glas upijočega v puščavi. Govornik je zaključil njegov velenimiv govor v besedah: proč s separatističnimi organizacijami, pa bode vaše stremiljenje imelo tudi vidne uspehe. Konečno je še sodrug Mihev razložil pomen strokovne organizacije, za kar je žel obče pohvalo.

Pozno v noči je zaključil predsednik Mlakar občni zbor.

Škofjaloka.

Na obnem zboru je bil izvoljen sledeči odbor: Anton Kovač, predsednik; Anton Franko, namestnik; F. Hafner, blagajnik; F. Košir, namestnik; Jakob Likozar, tajnik; F. Križner, II. namestnik; Ivan Pogačnik in Jurij Berčič, nadzornika.

Zaupniki za progo Iv. Pogačnik in Anton Kovač; za kretnike Fran Hafner; za čuvaje Jurij Berčič.

Na shodu je govoril sodr. Kopač.

Vestnik uprave.

Krajevnim skupinam priporočamo, da na vsako tiskovino pri obračunih, kakor tudi v pismih vselej pritisnejo svoj pečat, ker sicer ni razvidno, odkod prihaja.

Obenem prosimo blagajnike, da odpošljajo obračune in denar obenem, da ne bo nepotrebnih reklamacij.

V zadevah posmrtnine in starostne odpravnine naj se nam vselej obenem z dotično vlogo pošlje tudi člansko knjižico in mrtvaški list, ozir. vpokojninsko listino, kakor je to navedeno v določbah za ta sklad. To je nujno potrebno, da se more dotično zadevo čim najhitreje rešiti. Ako imajo dotični člani že nove članske knjižice, naj se vpošlje obe knjižici (stara in novo). Zato opozarjamo člane in funkcionarje, naj se starih knjižic nikar ne zavrže.

Ako manjka eden ali drugi spis, se zadeva zavleče vsled reklamacije. Tako na primer se brez mrtvaškega lista ne izplača posmrtnine.

Posmrtnino, oziroma odpravnino se pošilja naravnost upravičencem, knjižice in dokumente pa se vrača skupinam, da jih po potrebnem vpisu izroče prizadetim.

Kdor ne prejema lista, naj ga reklamira bodisi naravnost pri upravi, bodisi pri zaupnikih, in to z navedbo natančnega naslova. Reklamacije so poštnine proste. Napisati pa se mora zunaj na ovitku: Reklamacija časopisa.

Pri upravi se dobe sedaj tiskovine za reklamacije lista in za vloge za posmrtnino. Skupine, ki jih še niso prejele, naj pošljejo ponje o priliki, oziroma jih zahtevajo.

Spise, ki se tičejo odpošljanja lista, posmrtnin, odpravnin, obračunov, članskega gibanja in drugo, naj se pošilja upravi Spl. žel. org. v Ljubljani, Krekov trg štev. 10, dopise radi shodov, intervencij, agitacije in podobno pa tajništvu Spl. žel. org. istotam. Dopise za objavo v listu pa se naj naslavlja na uredništvo „Železničarja“.

Posebej opozarjamo vse naše člane in zaupnike, kakor tudi druge dopisnike, da natančno in jasno naslavlja vse svoje pošiljatve, ker sicer gre več pošiljatev v izgubo ali pa na napačen naslov.

Prostori organizacije so isti kot doslej, pač pa je izpremenjeno ime trga; ne imenuje se več Cesarja Jožefa trg, temveč Krekov trg.

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopač.

Natisnil J. Pavliček v Kočevju.

Za železničarski dom

se je po sodr. Makucu na shodu 19. oktobra v Ponikvi nabralo 45 K.

Prejšnji izkaz K 13.697-83, skupaj 13.742 kron 83 vin.

Železničarski koledar za leto 1920

izide v kratkem z bogato vsebino. Vsak kupec koledarja bo obenem zavarovan za slučaj

obratne nezgode na železnici
za znesek

200 kron.

Cena vezanemu izvodu 6 kron.

Zaupnike opozarjamo, da že sedaj prične nabirati naročila za koledar.

Uprava „Železničarja“.