

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

# ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

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

St. 19.

Maribor, dne 1. oktobra 1923.

Leto XV.

## Vabilo na plenarno sejo uprave Saveza.

Za 7. oktobra je sklicana v Zagreb plenarna seja centrale Saveza, na kateri se bo razpravljalo:

1. O novi pragmatiki.
2. O regulaciji plač delavskega osebja.
3. O ureditvi članskih prispevkov v organizaciji.
4. O saveznem tisku.

5. O stanju in izpopolnjenju organizacije po pokrajinah in po celi državi.

6. O možnosti ujedinjenja med vsemi železničarskimi organizacijami.

Ta seja bo prinesla važne sklepe, ker bo imela rešiti toliko gorečih vprašanj, ki globoko režejo v življenje vseh železničarjev.

## Kakšna bo nova pragmatika.

Kratek izvleček važnejših določb.

**Pokorščina.** Uslužbenec mora izvrševati predpise predpostavljene, če so isti izdani v mejah zakona in drugih predpisov. Če katera naredba izide izven tega okvirja, tedaj je dolžan uslužbenec predpostavljene na to opozoriti, vendar po ponovnem ukazu jo mora izvršiti. Toda če bi se skozi to imela zgoditi nesreča za promet in bi to bilo v nasprotju s kazenskim zakonom, tedaj se takšni ukazi ne smejo izvršiti. (Čl. 62.)

Če interes službe zahteva, mora uslužbenec opravljati tudi takšne posle, ki ne spadajo v delokrog njegove službe. (Čl. 62.)

Uslužbenec je dolžan povsod svojim predpostavljenim izkazovati čast če je v uniformi ali ne, v službi ali izven nje. (Čl. 63.)

**Službena tajnost.** Prepovedano je raznašati službene zadeve in obveščati o predmetih one, ki jih iste ne tičejo. (Čl. 65.)

**Službena pot.** Uslužbenec se lahko pritoži samo neposredno svojemu predpostavljenemu ali preko njega višjim. Pritožb in prošelj, predloženih drugim potom, se ne bo upoštevalo.

**Osebnostna svoboda.** Uslužbencu ni dovoljeno biti član udruženja, katerega cilji so nasprotni interesu države; niti se ne sme udeleževati pokretov, katerih cilj je oviranje in obustavljanje dela v službi. (Čl. 75.) Bez dovoljenja vlade ne sme uslužbenec biti član tujega društva, ki bi imelo politični značaj. (Čl. 73.) Tudi izven službe se uslužbenec ne sme oddaljiti iz svojega službenega kraja brez odobrenja svojega predpostavljene. (Čl. 82.)

**Materijalna odgovornost.** Vsak uslužbenec je odgovoren za vse škode in poškodbe javne in privatne lastnine in bo iste moral nadomestiti, če se ugotovi, da so bile povzročene namenoma ali pa po nemarnosti. Odškodnina se vrši direktno od direktorije brez posredovanja drugih oblasti. (Čl. 78.)

**Delavni čas uslužbencev in pomožnih delavcev** se bo uredil s posebnim pravilnikom, katerega bo izdalo ministrstvo za promet. (Čl. 82.)

**Premestitve** se bodo lahko izvršile brez osebne privoljenja uslužbenca. Premeščenci eksekutivnih edinic se razrešujejo od do tedanje svoje službe najdalje v roku 10 dni, ostali uslužbenci pa v 30 dneh, a na novem službenem mestu se morajo javiti najpozneje v 8 dneh po odloku. (Čl. 83.)

**Za slučaj mobilizacije** ostane vse osebje na stojem mestu, vršeč službo kot vojaki po činu, ki posameznim pripada po službenem položaju. (Čl. 88.)

**Letni dopust** je za uradnike: do 5 let službe 10 dni, do 15 let 15 dni, do 25 let 30 dni; za poduradnike: do 5 let 10 dni, do 15 let 12 dni, do 25 let 30 dni; za slugo: do 5 let 8 dni, do 15 let 12 dni, do 25 let 30 dni; za pisarniško pomočno osebje: po 2 letih službe 10 dni. Kedaj bo kateri uslužbenec izrabil svoj dopust, odločuje predpostavljeni. Vendar pa, če ga ne bi v enem letu izkoristil, tedaj ima na istega pravico še v prihodnjem letu. (Čl. 89.)

**V slučaju bolezni** ima stalni uslužbenec pravico skozi 12 mesecev na svoje prejemke, a začasni na 6 mesecev, na kar, če ne ozdravi, se ga smatra odpuščenim. (Čl. 91.)

Uslužbenka ima po porodu pravico na 30-dnevno odsotnost od službe. (Čl. 92.)

**V slučaju smrti** uslužbenca, aktivnega ali v pokojenega, dobe preostali eno mesečne normalne prejemke na račun vzdrževalnine, poleg tega za že-

no in otroke še prejemke nadalnjih dveh mesecev, če nimajo drugih dohodkov razen pokojnine. (Čl. 104.)

**Pokojnina.** Če stalen nameščenec preje dosežene pokojnine tako oboli, da ne more več svoje službe vršiti, tedaj bo odpuščen, lahko se pa mu podeli 30 odstotkov zadnje plače in stanarine pod imenom podpora; če pa umre, tedaj se njegovi družini lahko podeli 20 odstotkov. (Čl. 105.)

**Osnovnica za zaračunavanje** uslužbenskih pokojnin tvori plača in redna stanarina. Pravico na osebno pokojnino doseže uslužbenec, ko zvrši 10 let službe, ki se mu računa v pokojnino. (Čl. 119.)

Pokojnino dobi uslužbenec za prvih 5 let službe 50 odstotkov, a za vsako nadaljno leto 2.5 odstotkov, tako, da doseže v 30 letih polno pokojnino.

Strojnem in vlakospremnem osebju se računa deset let, za vsako po 1.666 odstotkov, tako da doseže s 25 leti službe polno pokojnino. (Čl. 120.)

Pravica do družinske pokojnine se doseže po priznatih pet letih službe. (Čl. 124.)

Ena oseba dobi 50 odstotkov, dve 60 odstotkov, tri 75 odstotkov in štiri ali več oseb pa 85 odstotkov osnovne pokojnine. (Čl. 128.)

**Pokojnino izgube** 1. po sklepu disciplinarnega sodišča; 2. če se uslužbenec ne pokorava premeščanju in v 8 dneh ne nastopi novo mesto ali se sploh ne javi v službo; 3. če nima 10 priznanih let v službi.

**O pravici na pokojnino** in o prejemkih odloča prometni minister ali generalni ravnatelj. (Čl. 137.) Pokojnina se plačuje iz državnih sredstev. (Čl. 139.)

**Davek.** Uslužbenci plačujejo od svoje plače in pokojnine davek. (Čl. 107.)

**Vožnje.** Uslužbenci uživajo gotove pravice na brezplačno vožnjo za sebe, družino, življenske potrebsčine in pohištvo. (Čl. 110.)

**Odpust iz službe,** disciplinarnim ali zakonskim potom 1. radi zlorabe službene oblasti napram podrejenim in nepravilno slabega ocenjevanja; 2. nepokorščine napram predpostavljenim in neizvrševanje naredb, a posebno odrekanje pokorščine; 3. zlohotnega kritiziranja naredb in postopanja oblasti z namenom rušiti red in disciplino; 4. če je uslužbenec trikrat po vrsti ali šestkrat tekom službovanja slabo ocenjen; 5. ako se v roku 8 dni ne javi v novo službo, če je premeščen; 6. če je 6, odnosno 12 mesecev nepretrgano bolan. (Čl. 112, 113.)

**Kazni,** administrativne ali disciplinarne. Administrativno ima pravico kaznovati načelnik službene edinice do iznosa trodnevne plače; kontrolor do osemndnevne plače, a ravnatelj do tridesetdnevne plače. (Čl. 141.)

Proti kazni se ima pravico pritožiti do prometnega ministrstva, katerega odlok je končno veljaven.

**Disciplinarno se kaznuje** poleg ostalega: 1. Nemoralno in nedostojno obnašanje v službi in izven službe. 2. Nepokorščina napram predpostavlje-

nim, a zlasti odrekanje pokorščini. 3. Vsako zlohotno kritiziranje naredb in postopanja oblasti, z namenom rušiti red in disciplino. 4. Izdajanje službene tajnosti, zlasti zaupnih naredb in navodil tujim osebam ali osebam, ki niso pristojne in iznašanje vsega tega v javnost. 5. Zlohotno ali z veliko nemarnostjo storjeni prestopki proti predpisom ter zakonom. 6. Udeležba v delni ali splošni obustavi dela, kakor tudi počasno vršenje službe z namenom otežkočenja ali obustave prometa (pasivna resistenca) ali hujskanje, poskuševanje ali dogovarjanje v tem pravcu. (Čl. 144.)

**Disciplinarno sodišče** je prvostopno in drugostopno pri ravnateljstvu in pri ministrstvu. (Čl. 148, 149.)

Sodnike v disciplinarno sodišča imenuje minister za promet na tri leta in sicer iz vrst uslužbencev, ki imajo najmanj 20 let službe in niso v tem času bili disciplinarno kaznovani in sicer: 6 iz I. 4 iz II., 4 iz II. kategorije uradnikov, po 2 iz kategorije poduradnikov in 2 iz skupine slug. (Čl. 151, 153.)

Za vsak poedini slučaj odredi ravnateljstvo iz vrst imenovanih 5 sodnikov.

Tožnik je načelnik pravnega oddelka ravnateljstva.

Predsednika določi ravnateljstvo. (Čl. 151.)

**Toženec** ima pravico, da si izbere zastopnika (branitelja), toda samo iz števila uslužbencev državnih prometnih naprav (Čl. 151), ki mora biti iz sedeža disciplinarnega sodišča. (Čl. 163.)

**Javnost** nima pristopa na razpravo disciplinarnega sodišča. Razpravi lahko prisostvujejo samo obtoženec, njegov branitelj in tožnik. (Čl. 105.) Če predsednik smatra za potrebno, lahko pokliče na razpravo priče in izvedence. (Čl. 164.)

Predsednik sodišča ima pravico kaznovati toženca, tožnika ali branitelja radi povzročanja nemira in nereda v sodni dvorani z odvzetjem osemndnevne plače in izključiti od vsake daljne razprave iz sodnih prostorov. (Čl. 165.) Disciplinarno sodišče sodi po svobodnem prepričanju. (Čl. 169.)

**Izvanredno disciplinarno sodišče.** Ministrstvo lahko za gotovo dobo, prestopke in področja odredi izvanredno disciplinarno postopanje, kjer se sodi po skrajšanem postopanju. V tem sodišču so trije, ki jih imenuje minister, ki lahko izrečejo vsako disciplinarno kazen, ki je takoj izvršljiva.

Kaznenec se lahko pritoži na ministra, toda to ne zadržuje izvršitve obsodbe. (Čl. 188.)

**Odtęgnitev od službe.** Uslužbenca se lahko pod predpogojem, da preti nevarnost za interes službe ali za državno ali privatno lastnino, odtęgne od službe.

Suspendiranje lahko izvrši načelnik službene edinice, ki mora takoj naznaniti naprej, a suspendirani se lahko tekom 14 dni pritoži proti suspendaciji, kar pa ne ustavlja suspendiranja.

**Prevedba na novi zakon.** V roku dveh mesecev od dne, ko stopi v veljavo novi zakon, se vsi uslužbenci postavijo na razpolago in morajo prinesiti pisne dokaze o svoji kvalifikaciji po novem zakonu. (Čl. 192.)

Oni, ki bodo prevedeni, pa ne bodo zadovoljni, se lahko tekom 30 dni po obvestilu pritožijo na državni svet. (Čl. 193.)

Oproščeni od kvalifikacije so samo ravnatelji, njihovi pomočniki, načelniki oddelkov in načelniki odsekov v ministrstvu in direktorijah in se brez daljega prevedejo na svoje stare položaje. (Čl. 195.)

**Ostali uradniki** se izjemoma lahko postavijo v službo, če tudi nimajo predpisane šolske kvalifikacije. (Čl. 197.)

## Paraziti!

Paraziti ali tudi troti so znane živalice, ki hočejo dobro živeti na stroške drugih. Paraziti so med ljudmi v prvi vrsti tisti, ki dobro žive, pa nič ali malo delajo, to so kapitalisti. Kapitalisti žive s špekulacijo, oni svoj nakradeni ali prigoljufani kapital dajo za najvišje obresti v banko, ki denar po-

sojuje trgovcem ali verižnikom in jim daje visoke obresti ali dividende, katere morajo trgovci plačati banki, ki pa zopet zvalijo te bančne obresti na kupce ali konzumente, ki končno ceho plačajo za vse prejšnje.

Toda na železnicah imamo danes še eno drugo

vrsto špekulantov in ti so železničarjem po poklicu najbolj nevarni. To so posestniki, ki so se na železnico prikradli in katerih pravi poklic ni železnica, marveč samo nekak postranski zaslužek. Pred vojno takšnih ljudi ni bilo mnogo na železnici, pač pa so prišli med vojno na železnico ne kruha iskat, katerega so imeli dovolj doma, marveč so prišli zato na železnico, ker so bili varni, da jim ni bilo treba iti na fronto. Takšne ljudi so posebno radi nekateri načelniki sprejemali, ker so od takšnih kmetavzarjev mnogokrat dobili živil, kolikor so po potrebovali. Toda ta špekulacija se z vojno ni nehala, marveč se je še pomnožila. Znan nam je slučaj, da je na neki večji postaji na Hrvatskem 60 odstotkov vseh železničarjev samih kmetov, ki si morajo doma vzdrževati hlapce in dekle in še druge delovne sile, da morejo posestvo obdelati, oni sami pa delajo konkurenco na železnici onim, ki nimajo ničesar razen dvoje delavnih rok. Še več: Pri neki službeni edinici, so visoki gospodje ugotovili, da je preveč delavcev in da jih je treba nekaj odpustiti. In kaj mislite, da je načelnik tistim odpovedal, ki jim ni treba biti na železnici? Kaj še! Tistim, ki nič nimajo, je bila služba odpovedana. Seveda se delavci niso temu morali čuditi, ko so marsikaj videli. Žrtev so bili ne redkokedaj mladi piški, pa tudi druge navadne dobrote. Kaj bi vse to naštevali. Zato je bilo treba več krajših dopustov, ki se seveda niso morali niti v dimnik zapisati. Ena roka umije drugo. Koliko pa ima železnica koristi od takšnih nazovi železničarjev, to je drugo vprašanje. Takšni ljudje so v resnici samo balast za železnico in nič drugega. Vse njihove misli so na njih posestvih, na železnico mislijo resno samo tedaj, ko gredo po plačo. Za te ljudi je seveda današnja plača dovolj visoka, če prav pravi železničar, ki ni gruntar, da ne more ž njo izhajati, saj so hlapci in dekle še mnogo cenejši. Da so tedaj ti ljudje toliko železnici, kakor železničarjem škodljivi, to lahko dokažemo. Že preje smo omenili, da so teh ljudi vse misli na njih posestvih. Ko pridejo na železnico zmučeni in trudni od svojega privatnega dela, mislijo že kdaj bodo šli domu in ko taki dvoživki en-

krat zmanjka dopustov, tedaj se navadno javi bolnega in ostane doma, pa pride na prvega po boleznino in pokaže železnici zopet za en mesec figo! Ostali pravi železničar pa mora delati za dva in če rabi nujno dopusta, ni gotov da ga bo dobil, ker je kmetavzar — bolan!

Med tem napravijo pravi železničarji akcijo za povišanje plač, ker ne morejo več izhajati s tem kar na železnici zaslužijo in ker drugih dohodkov nimajo. Toda dvoživke kmetavzarske niso solidarne, one ne poznajo tudi nobene organizacije. Njih dobro razmerje do načelnika jim je vse in plača je še dovolj velika, saj dobe vse od doma, boj je pa riskiran zato raje nič.

Takšni ljudje so samo eksploatorji železnice, saj tudi tiste plače, ki je sicer za polnovredne železničarje prejemajo, ne zaslužijo, pač pa po večini »prišvindlajo«, so tedaj v resnici paraziti, saj morajo drugi večinoma zanje delati. Zaradi tega bo treba resničnim železničarjem pred vsem začeti boj proti tem parazitom, da se jih iztrebi iz železnice in ko se jih končno odstrani, še le tedaj bo na železnici mogoče doseči vznosljive razmere. Ker ti ljudje so in bodo poštenim delavcem vedno v resnem trenutku v hrbet padli, ko si oni v upravičenem boju skušajo gmotni položaj zboljšati. Pri tem se ne mislimo na tiste male kočarje, ki nimajo drugega kot bajto in morda kakšen hektar zemlje, ki jim ne zadošča za življenje.

Ti slednji so itak za nas tudi delavci, kakor so vsi mali posestniki delavci, dasi se včasih po nepotrebnem k kmetom prištevajo. To so male ribice, mi pa poznamo tudi takšne, ki ima po štiri konje in po dva hlapca in so res samostojni kmetje.

Kakor smo rekli: te elemente, ki ne spadajo na železnico, bo treba odstraniti na kakšen koli način; zato je treba, da se ostali trdno organizirajo ter pred vsem vsako korupcijo, ki jo ti »tudi delavci« uganjajo s podkupovanjem raznih višjih, za to, da počenjajo kar hočejo in jedo dvojni kruh, naznaniti, med tem ko drugi niti enega zadosti nimajo.

Za to še enkrat: Proč s paraziti na železnicah!

## Železničarski konsumi.

To je tudi eno poglavje, s katerim se železničarji mnogo premalo bavimo. Nas pred vsem zanimajo takozvana skladišča živil Južne železnice.

Pred vojno je imela južna železnica povsem 4 glavna skladišča živil in sicer: na Dunaju, v Mariboru, v Inomostu, in v Bocnu. Uprava teh skladišč je stala pod kontrolo uslužbencev. Vsi člani, ki so se preskrbovali potom teh skladišč, so dobili ob letnem zaključku gotovo dividendo, ki je znašala kakih sedem odstotkov od konzumirane množine živil.

Leta 1913 je bila uprava Južne železnice pripravljen skladišča izročiti uslužbencem in delavcem v lastno upravo in je v ta namen sklicala personalno komisijo in delavski odbor na skupno sejo. Toda do prevzema takrat ni prišlo, ker uprava Južne železnice ni bila voljna izročiti tudi čistega dobička, ki je znašal 300.000 K. Danes približno 18 milijonov kron.

Kljub temu tedaj, da je uprava skladišč izplačevala po 7 odstotno dividendo, je tekom nekaterih let nahranila v rezervni fond tristo tisoč kron! Zastopniki uslužbencev so seveda soglasno odklonili prevzem skladišč brez denarja, ki je bil last skladišč. Po prevratu je prišlo mariborsko skladišče pod upravo ljubljanskega ravnateljstva, ki je nekaj časa sicer trpelo zaupnike, toda ti niso imeli več tiste ingerence kot pred vojno; niso imeli nikakšne ga odločujočega vpliva, zlasti ne na nakup in prodajo živil. Kot vodja oz. komisar je bil imenovan uradnik, ki je gospodaril sam ali po nalogu ravnateljstva v Ljubljani. Med tem je tudi v Ljubljani bilo že skladišče, ki je bilo organizirano v vojnem času kot aprovizacija. Seveda je bil tudi tam komisar (to je bilo menda bolj nobel!). No, sedaj pa se vodijo ti dve skladišči popolnoma birokratično. Kontrola je popolnoma izrinjena ven in uslužbenci nimajo ničesar več v upravi opraviti, marveč ponižno molčati in vse vzeti ter plačati kakor se zahteva. Kakor so železničarji mnoge beneficije, tekom vojne in zlasti po vojni izgubili, tako je tudi z železniškim konzumom. Seveda, da je to samo slučaj na Južni železnici v Jugoslaviji. Ni potreba, da smo protidržavni element, kakor nas naši režimovci radi titulirajo, če vsega na slepo ne odobravamo, kar nam oni servirajo — ako povdarjamo, da smo prišli

iz dežja pod kap, to se pravi, da imamo v naši ujedinjeni nacionalni državi manj pravic, kakor smo jih že imeli pod mačeho Avstrijo. To je sicer žalostno, toda resnica je, katere se ne da iz sveta spraviti. Avstrijski železničarji seveda niso ničesar od onega izgubili, kar smo preje skupno že posedovali, marveč, oni so še mnogo, mnogo zraven pridobili! Seveda jim tudi njihova vlada ni vsega tega, kar danes imajo, sama prostovoljno tje vrgla marveč so se morali za vse to bojevati in se še bojujejo. Radi tega pa jih nikdo ne proglašaja za brezdomovince, prevratne elemente in podobno. Da se pečamo danes z našim konzumom je nujno potrebno že zaradi tega, ker nam neželezničarska javnost rada očitke dela, češ: Železničarji imajo različne ugodnosti in če tudi so njih plače majhne, pa dobe živila v svojem skladišču po mnogo nižjih cenah, kot so v ostalih trgovinah. Tudi oblasti so bile že večkrat potegnjene. Tako je n. pr. pri neki priliki, ko je bila deputacija delavcev pri mariborskem okrajnem glavarju, da ga informira v kakšnem položaju se nahajajo železničarji in da ga opozori v slučaju, da do česar pride, da bodo merodajni vedeli za kaj gre in da ne bodo napačno sodili ev. nastopanja železničarjev — je gospod glavar dr. L. rekel deputaciji: »Znano nam je, da so vaše plače v primeri z cenami življenskih potrebščin res majhne, toda vi imate svoj konzum, v katerem dobite vse potrebščine precej cenejše kot pa drugod, in to morate upoštevati!«

Seveda je to bila gola ironija, in deputacija se ni malo začudila izvajanjem gospoda okr. glavarja. Toda po daljšem razmotrivanju stvari se je prišlo do nasprotne ugotovitve. Seveda ni bilo lahko gospoda prepričati, da so njegove informacije netočne, ker so bile baje uradne. Toda sodrugi so prišli s konkretnimi podatki in potem je gospod debelo gledal. Da še več: Dognalo se je, da dobe oni sloji, ki jih preskrbuje aprovizacija okrajnega glavarstva živila mnogo cenejše, kot pa železničarji od svojega skladišča. Tako je bilo tudi pri aprovizaciji javnih nameščencev. Tudi ti so dobivali živila za eno četrtino do ene tretjine ceneje. In tudi danes se vsakdo lahko prepriča, da je železničarsko skladišče navadno izkoriščevališče železničarskega obojja. Vzemimo konkreten slučaj. Moka n. pr. je

cenejša reci in piši eno krono pri pilogramu ali pa večkrat še toliko ne. Konsum se bavi tudi s prodajo vina. To je sicer predmet, ki ni za življenje absolutno potreben, vendar je namenjen železničarjem. No, in vino se prodaja skoraj po enaki ceni kot v — gostilnah. Vino se kupi lahko po 10—20 K liter a prodaja se po 36 K. Ako se odbije občinske doklade in ostale režijske troške, ostane še tu več kot 25 odstotkov čistega dobička. Kam gre ta? O kakšni kontroli od strani obojja danes sploh ni govora. Kljub temu je mnogo uslužbencev navezanih, da v pravem pomenu besede privezanih na ta nazovi konzum. Če bi se železničarsko obojje danes nahajalo saj v takšnem gospodaskem položaju, kot pred vojno, tedaj jamčimo, da ne bi ta famozni konzum imel niti enega odjemalca. Tako pa vиси velik del železničarjev pri konzumu kot muhe v pajkovi mreži in si ne znajo ali ne morejo pomagati. In kako si naj pomagajo? Pri konzumu imajo kredit, katerega gospod načelnik podpiše, seve, da je ta kredit omejen, ampak železničar vendar v mnogih slučajih ne dobi niti ficka na roko. Saj so še mnogi drugi odtegljaji, tako premog, obleka, predumi, stanarina in razne malenkosti, ki vse skupaj presegajo mesečni zaslužek. Železničar tedaj ne prejme na prvega niti vinarja ali pa v največ slučajih nekaj dinarjev, katere porabi za najrazličnejše potrebščine, tako, da mu ne dostaje, da bi s preostankom mogel le eno kilo moke kupiti. Vsled tega se ne more odtrgati od konzuma. Takle konzum, ki ima samo slabe strani in nobene prednosti, je za železničarja še z druge strani nevaren. V trenutku, ko železničar stopi v kakšno borbo, se mu takoj pred nosom zapre konzum. To je sicer zloraba, ker je konzum pravzaprav njegova inštitucija in ne železnice, ker se z njegovim zaslužkom vzdržuje, toda železničarska birokracija se ne vpraša, kaj je prav in kaj ni.

Ali bo sedaj kaj bolje, ko je prišla Južna železnica pod državno upravo, smo radovedni. Bojimo se, da ne bo še slabše.

Železničarje pa opozarjamo, da razmišljajo ter razpravljajo o tem, ali ne bi bil že čas, ne samo zabavljati čez to in ono, ampak da se oprinememo resnega dela ter da tudi v to sršenovo gnezdo posežemo z vso energijo in zahtevamo račune od inštitucije, ki jo vzdržujemo z našimi žulji, da dobimo vsaj vse tiste pravice glede kontrole in soodločanja v upravi konzuma, kakor smo jih že imeli in kakor jih še imajo naši sodrugi v Avstriji. Seve, da to ne bo šlo rado, toda mi terjamo, kar smo že imeli z lepa ali z grda. Nočemo v stari vek nazaj, temveč naprej.

Zato pa je tudi treba enotne in močne organizacije.

## Dnevne vesti in dopisi.

Vladajoča morala. Pred kratkim so prinesli dnevni časopisi sledečo novost: »Odlikovanje.« Njegovo Veličanstvo, kralj, je na predlog gospoda ministra za promet odlikoval sledeče osebe za njih napor ter izvanredno požrtvovalnost za vpostavitve prometa povodom štrajka na Južni železnici, in sicer: Z redom Sv. Save III. vrste Vladislava Kostiča, podpolkovnika in šefa vojaškega oddelka pri ravnateljstvu državnih železnic v Zagrebu; z redom Sv. Save V. vrste Antona Stjepanoviča, višjega kontrolorja, Jurija Mihatovića, Ignjata Kopfa, Stjepana Mesića in Jurija Salića, kontrolorje ravnateljstva državnih železnic v Zagrebu, Jurija Kalčevića in Veljka Rajića, komisarja železniške policije v Zagrebu. Zlato svetinjo za zasluge: Filipa Rosenberga, Milana Pajića, Franjo Debevca, Karola Kremzarja, strojni nadziratelj; Pavla Dežmana in Josipa Tuma, strojevodja ravnateljstva drž. železnic v Zagrebu in srebrno svetinjo za meščanske zasluge: Ljudovika Fistića, Karola Klembose, Ivana Tasotija, Jakoba Kremzarja, strojevodje, Franjo Pišljara, Karola Erberja, pomožne strojevodje in Alojzija Marinška, kurjača. — To so tedaj junaki! Štiriindvajseturna obustava dela ni še bil noben štrajk, marveč samo bolj glasen opomin vladajočim, da mora večletnemu stradanju in trpljenju biti konec. Obustava dela je bila tedaj od onih samih, ki so jo izvajali, v naprej točno terminirana in so si oni sami določili točno uro in minuto, kdaj začnejo zopet z delom brez ozira, če bo imela ta akcija tudi takoj uspeh ali ne. — Sicer pa še ni vseh dni konec . . .! Judež je dobil 30 srebrnikov in se je — obesil. Mi si drugače predstavljamo nagrade. Od 80.000 železničarskih družin se jih najmanj 60.000 nahaja v silni bedi ter pomanjkanju.

Ostalih 20.000 je kmetov, verižnikov ali pa takšnih železničarjev, ki »zaradijo« na en ali drug način. Takšni ljudje se znajo vsakemu položaju prilagoditi in so največji prilizniki. Herojstvo to ni, če kdo pade v hrbet svojemu tovarišu, ki se bojuje za obstanek celokupnega železničarskega osebja in njegovih družin. Medalje in križci so res po ceni, toda noben železničar ne bo mogel od njih niti en dan živeti, ker noben jud ne da dandans niti počenega groša za takšno šaro. Ampak dajte že enkrat kruha, kruha lačnemu železničarju, katerega ste mu s svojo protiljudsko politiko vzeli. Ne odlikovanje, marveč pošteno nagrado za resnično požrtvovalnost in večletno strajanje. V največji bedi ter pomanjkanju so služili tisoči železničarjev in ne par enodnevnih »junakov«, ki so tem tisočem izdajalsko v hrbet padli. Sicer pa gorej imenovani ne bi prometa rešili, če ga ostalih 80.000 ne more rešiti!

**Ali je to res?** Te dni so v zakonodajnem odboru razpravljali železniško pragmatiko. Kakor zna no, je osnutek zelo reakcionaren. Na drugem mestu itak prinašamo nekatere izvlečke tega projekta. Kakor smo čitali iz poročil dnevnega časopisja, so nekateri opozicionalni poslanci zahtevali razne izpremembe ter so opozarjali na to, da bi bila takšna službena pragmatika za železniško osebje nesprijemljiva, če se saj nekatere najbolj reakcionarne točke ne izpremene. To so naglašali demokrati in zemljoradniški poslanci. (No, če se že tem krogom zdi nova pragmatika preveč nazadnjaška in duhu časa neprimerna, kakšna tedaj more biti?) Toda minister dr. Velizar Janković je z vso vnemo branil svojega otroka in se čudil poslancem, ki graja njegov projekt in mu očitajo, da ni osnutka preje predložil železničarskim organizacijam, da bi bile imele priliko svoje mnenje o istem izreči. Minister je rekel: »Jaz sem osnutek pragmatike predložil, toda samo nacionalnim organizacijam in sicer demokrati (?) in narodni železničarski organizaciji. Te organizacije so pa osnutek odobrile! Tako torej! Ne glede na to, da se je minister s tem pokazal reakcionarnega in tudi pristranskega. Ampak ali je kaj takšnega sploh mogoče? Kakšne »demokratske« železničarske organizacije mi sploh ne poznamo. Da postojajo nekakšne nacionalne organizacije, to smo že slišali, zlasti zadnjič ko so pod vodstvom nekih Forkapičev, Šiblnov in Kopfov v hrbet padle. S temi, kakor znano tudi naša slavna »Zveza« za eno štango vleče. Te organizacije so torej po ministrov izjavi odobrile projekt nove pragmatike. Brez ozira na to, da te organizacije vse skupaj ne predstavljajo 10 odstotkov železniškega osebja, bi mi vprašali: Kdaj so te organizacije dobile dovoljenje tudi samo od tistega dela železniškega osebja, ki ga one zastopajo? Mi nismo nikoli slišali, da bi te organizacije bile kakšne shode ali tudi samo sestanke v ta namen sklicale, kjer bi bile o pragmatiki razpravljale, saj se to ne more tako skriti, da ne bi nikdo ničesar vedel. Ako je torej to res, kar trdi g. Janković, da so mu narodne organizacije odobrile načrt nove službene pragmatike, tedaj je to čisto navadna prevara in goljufija napram širokim množicam železniškega osebja, ki ničesar o tem ne vedo. Da še več! Niti nacionalni oz. demokrati poslanci niso ničesar vedeli o kakšnem odobrenju tega vladinega osnutka od železniškega osebja in bi se lahko čutili blamirane, če bi to res bilo. Mi vemo, kako se je to moglo zgoditi. Nacionalne organizacije — to so par višjih inšpektorjev in kontrolorjev v Beogradu in deloma v Zagrebu, ki delajo v imenu železničarjev, katerih nimajo za seboj. Lukič, Forkapič, Kopf in Šibl, to so tisti nacionalni železničarji, ki jih železničarji poznajo zlasti od zadnje akcije. Ali bi pa nam morda »Zveza Jugoslavanskih železničarjev« lahko dala tozadevno kakšna pojasnila, saj je ista z goraj ravedenimi eno in isto? Mi se bomo potrudili ugotoviti, dali so »mase« narodnih železničarjev res odobrile načrt službene pragmatike.

**Ali je res pri nas vse v najlepšem redu?** V Sloveniji se od nekega časa sem nahaja ekspozitura vladajoče radikalne stranke, ki izdaje svoj dnevnik pod imenom »Jutranje Novosti«. Ta list, ki je po svoji vsebini najslabši list — saj v Sloveniji, če ne v celi Jugoslaviji — vzdržuje »Jadranska banka«, ki zato baje vživa velike privilegije (prednosti) od države, je prinesel dne 3. septembra članek, v katerem se radikalija sama hvali, oziroma jo hvali zato dobro plačani urednik ali »Tintenkuli« — kakor se že imenujejo plačani mazači. Če bi bil človek ravno kar iz Marsa prišel, bi lahko nasedel radikalnemu »šmirarju«, da je v naši državi vse najlepše urejeno, da

je Pašić fest fant, da Ninčić ne misli še na penziju, da je pri nas vse najboljšo urejeno, samo da ti vražji antipatrijoti tega ne verjamejo, marveč da zabavljajo vse vprek čez upravo, pri čem delajo režimovcem veliko krivico in kdo ve kaj vse. Toda lastna hvala, cena mala, pravi nek pregovor in če bi se naši radikali pogledali malo v ogledalo, bi takoj vedeli, da to vse ni res, kar »Jutranje Novosti« pišejo. Radikalno-bankarski list se čudi, kako ljudje vse vprek kritizirajo državno upravo in se jezi. Toda popolnoma brez potrebe. Mi sicer nimamo nič skupnega s klerikalci, ki so ljudstvo nahujskali, ne na radikale, s katerimi so tihi zavezniki, marveč na Srbe kot take, toda tega so srbski radikali sami krivi, če imajo naši klerosi pri tem hujškanju uspeh, ker nočejo ali pa ne znajo vladati tako kakor bi bilo za državo in za ljudstvo prav, ne samo za enih par. Mi hočemo za danes le dve konstataciji tukaj pribiti, ki naj ilustrirajo naš režim. Pred nekaj časa smo čitali, da je naša prometna uprava hotela večjo množino železniških vozov in strojev poslati deloma v Budimpešto, deloma v Gradec v popravo, ampak v Gradcu so zavrnilo to kupčijo, ker naša država tam že dolguje za prejšnja popravila 50 milijonov, ki jih noče plačati. Radi tega nočejo v Avstriji še nadalje na »puf« delati, ampak mislijo za zgoraj omenjeni znesek našo državo tožiti! Drugi nepobitni fakt je, da pri nas vendar ni tako, kakor bi nam radikali radi dopedali. Neka naša javna korporacija se je obrnila na tukajšnje zastopstvo Švicarske države za posredovanje v svrhu najetja nekoliko stotisoč švicarskih frankov. In kaj mislite kakšen odgovor je dobila od tam? Odgovor je negativen in se glasi: »Na Vašo prošnjo za posredovanje radi posojila, Vas obveščamo, da zaželjenega posojila ne morete dobiti, ker Švicarska država še nima zaupanja v državo SHS, ker v tej državi še niso prometne, finančne in druge prilike urejene.« S tem je pravzaprav vse povedano. Mala pritlikana državica ne jamči takšnemu kolosu, kakor je naša država, ki bo v prihodnjem proračunu figurira že z okroglo 650 milijonov švicarskih frankov, pa ji ta državica ne posodi niti pol milijona frankov! Seveda, če ostane ušvih 50 milijonov kron tuji državi dolžna za popravila vozov, za kar se bo še na zadnje pustila tožiti, potem ni čuda, če nima kredita. Kdor pa je kriv, da še danes po 5 letih promet ni urejen? Morda vendar ne lačni železničarji, ki dobe komaj tričetrt predvojne plače. Da niso finančne razmere urejene! Ja za bolov, varine, trošarine, prometa itd.? Na eni strani ogromni dohodki, a na drugi skrajno skrčeni izdatki in še niso finance urejene. Kaj pa, če bi se uvedel indeks, ali če bi uslužbenci prejeli takšne plače kot n. pr. na Čehoslovaškem? Torej gospodje krmilarij pojdite se učiti drugam in ne kažite nam mesca v vodi!

**Menica je že drugič zapadla.** Ko to pišemo, manjka samo še nekaj minut do 1. oktobra, za kateri dan je gospod minister za promet dr. Janković potrošal železniško osebje. Prva menica je zapadla že s 1. julijem, druga pa sedaj. Ali bo gospod Janković zopet prolongiral svoje »veksle« za 1. januarja? Pragmatika je sicer na potu in bo skoro vzdržala svoj zadnji termin, seveda brez denarja. Zato pa dobe železničarji železno srajco, ki bo zlasti za Slovence prikrojena, ker se je gospod minister v petek na seji ustavnega odbora povodom razprave o pragmatiki izrazil, da so Slovenci sicer dobri uradniki, katerih si on nujno želi na Balkanu, samo discipline ne poznajo!!! Avstrijski ministri kaj takega nikoli niso rekli. Če bi dobil g. Janković 20 dinarjev dnevno, pa bi moral še ženo s tem preživeti, tedaj mu ne bi takšne nepremišljene in neresne besede uhajale. Kako naj sploh človek s takšno argumentacijo polemizira? Če Slovenci discipline ne poznajo, tedaj jo morda poznajo — Albanci. Takšen očitek gotovo niso slovenski železničarji zaslužili. Vidi se, da bi bilo treba pri nas otvoriti kurz za ministre! Dne 12. junija je gospod dr. Janković pohvalil v svoji brzojavki slovenske železničarje, ki so si stekli velike zasluge za državo, a 28. septembra pa jim odreka disciplino! To vse menda zato, ker tako pohlevno čakamo na tolikokrat obljubljeno pa nikoli izvedeno zboljšanje našega mizerne stanja. K temu bi se dalo še mnogo govoriti, ampak naj bo rajši — pika!

## Genau nach der Vorschrift arbeiten.

(Schluss.)

Der Verband der Lokomotivführer hatte nach einigen vorausgegangenen Unterhandlungen mit den Gesellschaften bereits einen Kollektivvertrag

abgeschlossen. Die anderen Berufsgruppen befanden sich demzufolge gegenüber den Lokomotivführern in einer schlechteren Lage, da ihre Arbeitsbedingungen den launischen und willkürlichen Entscheidungen der Verwaltung unterworfen waren. Es wurde deshalb beschlossen, auf eine formelle Regelung der Bedingungen für das übrige Personal zu drängen. Zu diesem Zweck wurden von der Confraternidad Verhandlungen eingeleitet. Die Gesellschaften erhoben jedoch dagegen Einwände, die sie damit begründeten, dass die Confraternidad dazu keine gesetzliche Befugnis habe und dass sie deshalb schwerlich direkt mit ihren Vertretern verhandeln könne.

Angesichts dieser Sachlage sowie des Umstandes, dass damals an einen Streik nicht gedacht werden konnte, wurde beschlossen, dem Widerstand der Arbeitgeber durch Anwendung der passiven Resistenz auf allen Eisenbahnnetzen, beginnend mit dem 7. Februar 1921, zu begegnen. Es waren bereits alle Vorbereitungen zur Ausführung dieses Planes getroffen, als am 5. Februar, zwei Tage vor Ablauf der gesetzten Frist, der Verkehrsminister einen Erlass herausgab, der die Vertreter der Confraternidad Ferroviaria für gewisse Gegenstände als verhandlungsberechtigt anerkannte. Die Unternehmer hatten also wieder nachgegeben!

Nachdem die Eisenbahner schon bei der blossen Drohung mit der Anwendung der passiven Resistenz auf allen Eisenbahnen diesen grossen Erfolg zu verzeichnen hatten, führten sie diese neue Kampfweise endgültig ein. Einige Monate später — im Januar 1922 — wurde ihre Anwendung erneut in Aussicht genommen, um auf die Regierung und die Gesellschaften zwecks Zugeständnis gewisser Rechte und Einführung von Verbesserungen einen Druck auszuüben. Es handelte sich in der Hauptsache um die Neuwahl des Vorstandes der Pensionskasse (in dem die Eisenbahner so gut wie nicht vertreten waren); die Beschleunigung des Entwurfs einer Dienstordnung, an den mit aller Gemächlichkeit herangegangen wurde; die Lohnregelung für diejenigen Berufsgruppen, deren Dienstverhältnisse bereits geregelt waren usw. Auch in diesem Falle hat sich die Anwendung der passiven Resistenz wiederum als unnötig erwiesen, da, sobald die Zeit zur Inangriffnahme derselben herangerückt war, den Eisenbahnern die weitestgehenden Zugeständnisse gemacht wurden.

Die Confraternidad Ferroviaria hat so in einem Zeitraum von kaum einem Jahre, lediglich durch die Drohung mit der Anwendung der passiven Resistenz, sich zweimal durchzusetzen vermocht. Worin besteht nun eigentlich diese »passive Resistenz«?

Unter passiver Resistenz versteht man in einigen europäischen Ländern ein Kampf- und Abwehrmittel, das systematisch durch »Obstruktion« angewandt wird. Man hat dies anfänglich als eine Art Sabotage auszulegen versucht; bei näherer Betrachtung stellte sich jedoch heraus, dass dies keineswegs zutrifft.

Das wesentliche Merkmal der Sabotage ist Zerstörung; dasjenige des Obstruktionismus — wenn man dieses Wort gebrauchen kann — ist Aufbau. Mit der Sabotage wird das mechanische Getriebe beschädigt und die Produktion bezüglich der Quantität sowohl als auch der Qualität herabgesetzt. Obgleich die Sabotage den Kopatillisten direkt trifft — und darin liegt die Täuschung, dass, obwohl er selbst und seine eigenen Taschen davon in Mitleidenschaft gezogen werden, in Wirklichkeit es doch das konsumierende Publikum ist, das die Zeche bezahlt. Das Schlussergebnis jeder in der Privatindustrie angewandten Sabotage hat notwenigerweise stets eine Preissteigerung der Erzeugnisse dieser Industrie zur Folge, da eine Verminderung der Produktion gleichzeitig einem technisch-wirtschaftlichen Rückgang gleichkommt. Aus diesem Grunde trifft die Sabotage in erster Linie das Publikum und nicht allein den Kapitalisten.

Auf der anderen Seite vermindert der Obstruktionismus genau betrachtet den sozialen Reichtum nicht; im Gegenteil: er ist schöpferisch; er ist, wie wir sehen werden, im wesentlichen aufbauender Natur; er wirkt sich im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und Anordnungen aus, die im Interesse und zum Wohle des Volkes bestehen. Er geht von der Voraussetzung aus, dass, wenn ein Gesetzgeber ein Gesetz erlässt, er dabei den Erfordernissen, die im öffentlichen Interesse liegen, Rechnung

trägt und dass der Nichtbeachtung eines Gesetzes lediglich irgend ein privates Interesse entgegensteht. Der Obstruktionismus macht gerade gegen die Herabwürdigung und Nichtbeachtung der Gesezte Front, sodass tatsächlich seine Benennung nur insoweit gerechtfertigt ist, als er sich der Befriedigung der selbstischen Interessen des einzelnen Kapitalisten oder ganzer kapitalistischer Gruppen entgegenstellt.

Wir ziehen deshalb von den beiden Bezeichnungen »Obstruktionismus« und »passive Resistenz« den letzteren Ausdruck vor und behalten diesen auch bei, da er aus taktischen Gründen richtiger und passender ist. In ihrer letzten Konsequenz ist sie nichts anderes als eine Empörung gegen die Nichtbeachtung der Gesetze, oder, was dasselbe ist, eine Erhebung zur Verteidigung derselben. Es ist ein Irrtum, etwa annehmen zu wollen, dass sich die Arbeiter, falls sie sich zur Anwendung der passiven Resistenz entschliessen, durch eine blinde Verehrung des Gesetzes leiten liessen; Anlass dazu gibt vielmehr der Wunsch, sich die Gesetze zunutze zu machen. Auf der anderen Seite sind sie dazu auch nicht alle durch das Bestreben veranlasst, die Produktion oder den Güterverkehr lediglich zur Aufrechterhaltung des sozialen Mechanismus zu hemmen, wie etwa das Wort »Obstruktionismus« ausgelegt werden könnte. Was sie wünschen ist, einzig und allein, den Geldsäcken der Kapitalisten durch Einschränkung ihrer Profite bei zukommen. Erleidet jedoch bisweilen die Leistungsfähigkeit einer Industrie als Ganzes, im Gegensatz zu einer einzelnen Fabrikunternehmung, infolge der Anwendung dieses Kampfmittels eine Verringerung so erfolgt dies vielmehr trotz, als wegen des Obstruktionismus.

Seine Wirkungen beim Eisenbahndienst beweisen, dass er weit davon entfernt ist, sozial zerstörend zu wirken. Weder beim Warentransport noch beim Personenverkehr kann behauptet werden, dass eine Zugsverspätung eine Produktionsverminderung herbeiführe, denn das Publikum wird durch diese absichtliche Verzögerung durch grössere Sicherheit entschädigt. Auf der anderen Seite bedeutet dies für die Gesellschaft tatsächlich eine Produktionsverminderung insofern, als je grösser die Verspätungen sind, umso weniger Züge verkehren können; dementsprechend werden auch die Dividenden niedriger. Es ist einer der grossen Vorteile der passiven Resistenz, dass, indem sie direkt an die Taschen der Aktionäre herangeht, sie die Interessen der Allgemeinheit nicht schädigt, sie vielmehr noch vertritt. Lasst uns die Gründe hierfür untersuchen.

In jedem Lande, wo es Eisenbahnen gibt, verschaffen sich die Gesellschaften die staatliche Genehmigung zum Betrieb der Bahnen. An jede dieser staatlichen Konzessionen ist die Erfüllung gewisser Forderungen durch den Gesuchsteller geknüpft, und wie reaktionär auch der Staat, der diese Konzessionen erteilt, sein mag, sieht er doch einige solcher Forderungen, die in gewisser Beziehung im öffentlichen Interesse gelegen sind, vor, wie z. B. die Sicherheit von Personen und des Eigentums usw. Wie gesagt, trifft dies sogar unter einer äusserst reaktionären Regierung zu, falls einer solchen Regierung das Interesse aller Kapitalisten mehr am Herzen liegt als diejenigen einer einzelnen Gesellschaft oder Körperschaft. Die Bedingungen, denen die Gesellschaften unterworfen sind, werden in Gesetzen und Verordnungen niedergelegt, die die Rechte und Pflichten genau feststellen. Zweck dieser Gesetze und Verordnungen ist, die allgemeinen Interessen zu schützen, und zu verhindern, dass der private Vorteil der Gesellschaft überwiegt, wie bezüglich der Festsetzung der Tarife, der Dienstregelungen, der Sicherheit usw. Der Staat behält sich das Recht der Ausübung der Kontrolle und Aufsicht über die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften sowie über die Regelmässigkeit des Dienstes vor.

Gegenstand der Eisenbahnvorschriften ist im allgemeinen die Einkleidung des Personals, die Einteilung desselben in Dienstgrade, die Zusammensetzung der Züge, die Stellung der Lokomotive, die Anzahl der Lokomotiven und die Anordnung der Wagen; die Schienenräumer; die Anzahl der Radachsen, die ein Zug haben darf, die Tragkraft der Züge, der Umlauf und die Anbringung von Maschinen; der Weichendienst; die Fahrtgeschwindigkeit der Züge; die Kuppelungsketten; das Vorwärtreiben von Zügen durch Lokomotiven; die An-

schaffung von Betriebsmaterial; die Signalisierung (durch Zeiger-Telegraphen und Lichter); die Einstellung von Personal, usw.

Es erübrigt sich wohl, zu erwähnen, dass in der Praxis eine grosse Anzahl dieser gesetzlichen Forderungen infolge der Selbstsucht und Profitgier der Gesellschaften nicht erfüllt werden und und dass sie dadurch auf Kosten des öffentlichen Interesses beträchtliche Gewinne erzielen können. Wenn sich der Verkehr nun mehr oder weniger normal abwickelt, kümmert sich natürlich niemand um diese Umgehung des Gesetzes, trotzdem es in Artikel 80 heisst:

»Kommissäre, Betriebsleiter, Angestellte, Verwalter, Beamte oder andere Personen, die im Namen der Unternehmung handeln, machen sich bei jeder Verletzung des Gesetzes strafbar, sei es, dass eine solche durch einzelne Personen oder insgesamt begangen wird, oder dass sie dazu aufmuntern oder in etwas einwilligen, das verboten oder als ungesetzlich erklärt ist oder sich eine Unterlassung zuschulden kommen lassen; für jede Uebertretung des Gesetzes werden Gefängnisstrafen nicht über einen Monat oder Geldstrafen von 100 bis 1000 Pesos verhängt.«

Etwas ganz anderes ist es aber, wenn es sich um einen zwischen den Arbeitern und den Gesellschaften entstandenen Streit handelt. In einem solchen Falle sollten die ersteren in der Lage sein, zu zeigen, dass sie eine sehr mächtige gesetzliche Waffe in Händen haben und dass es nicht umsonst war, dass der Staat ihnen die Verantwortung darüber auferlegte, das Gesetz zur Geltung zu bringen, d. h. für die Wahrung der öffentlichen Interessen einzutreten. Wenn es erforderlich ist, die Gesellschaften zur Vernunft zu bringen, sollte es genügen, sie daran zu erinnern, dass alle Arbeiten genau nach der Vorschrift, d. h. unter Anwendung der passiven Resistenz verrichtet werden, was der genauen Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gleichkommt. Wenn sie an einem geeigneten Zeitpunkt und in einer klugen und bestimmten Weise daran erinnert werden, so wird dies ein sehr nützlich Ergebnis zur Folge haben, weil die Verwirrung und die Verluste, die die Ausführung einer solchen Drohung mit sich bringt, ungeheuer sind.

Laut Bericht des Ausschusses der Verkehrs- und Werkstättenverbände an den ersten allgemeinen Kongress im Jahre 1922, wurden bei verschiedenen Eisenbahnen während der Jahre 1920 und 1921 vier Teilkämpfe, bei welchen die passive Resistenz angewandt wurde, durchgeführt. Bei drei dieser Streitigkeiten konnten die Arbeiter einen vollen Erfolg verzeichnen, während sie beim vierten Kampf unterlagen. Es muss jedoch erwähnt werden, dass nur in einem dieser Fälle das Personal in jeder Beziehung geschlossen vorgegangen ist. Das ist eine Unterlassung, die in Zukunft nicht mehr vorkommen darf, wenn der Erfolg sicher sein soll.

Mit Ausnahme des in Zentral-Argentinien geführten Kampfes waren sämtliche anderen Fälle, in denen die passive Resistenz zur Anwendung kam, Kämpfe von Ortsgruppen, die im allgemeinen von weniger Bedeutung waren. Dieses Verfahren hat manchmal Anlass zur Belustigung gegeben. Ende November 1921, einer Periode, in der eine grosse Anzahl Entlassungen von Arbeitern erfolgte, haben die Lokomotivführer der Pacific Railway beschlossen, die passive Resistenz zur Anwendung zu bringen. Einer von ihnen schrieb an die Confraternidad, das offizielle Organ der Eisenbahner-Föderation, und erzählte nachstehenden Vorfall:

»Am 29. November konnte, als die Zeit der Abfahrt des gemischten Zuges Nr. 31 von Rawson nach Arribenos herangekommen war, dieser nicht ausfahren, da kein Bahnwärter vorhanden war. Bahnwärter A., der seine wöchentliche Ruhepause hatte, wurde zur Aufnahme des Dienstes aufgefordert, er bestand jedoch, getreu den Vorschriften, darauf, dass er sich seine Freizeit nicht nehmen lasse; sie sei unverletzlich und wenn die Gesellschaft keine genügende Anzahl Bahnwärter habe, hätte sie keinen entlassen sollen. Man hat ihn dringend darum gebeten, ihm sogar als Entschädigung dafür eine lange Arbeitsruhe angeboten; er war jedoch unerbittlich.

Der Stationsvorsteher befahl sodann dem Kontrolleur B., um die Schwierigkeit zu beheben und nach den Anweisungen des Aufsichtsbüros zu handeln, dieses Geschäft zu besorgen. B. geht hinaus,

bläst in seine Pfeife, um die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers auf sich zu lenken und entfaltet eine nagelneue schwarze und gelbe Fahne als Abfahrtsignal.

Der Lokomotivführer C., der den Zug zu führen hat, schaut auf ihn und der soeben beförderte Bahnwärter bläst wieder in seine Pfeife und schwingt seine Fahne. C. jedoch, ein alter Kämpfer in den Reihen des Lokomotivführerverbandes, bleibt immer noch auf demselben Fleck. Der neue backene Bahnwärter begibt sich nun zur Maschine, um zu sehen, was nicht in Ordnung ist und es entspinnt sich die folgende Unterhaltung:

»Warum fahren Sie nicht ab?«

»Warum fertigen Sie mich denn nicht ab?«

»Aber habe ich Sie denn nicht abgefertigt?«

»O, — wer sind Sie?«

»Der Bahnwärter.«

»Tatsächlich? Kennen Sie denn die Eisenbahnvorschriften nicht?«

»Nein.«

»Das hab' ich mir gedacht. Nun gut, sie verlangen, dass jeder Hauptbahnwärter, wenn er Dienst tut, eine besondere Dienstkleidung trägt, und Sie haben keine.«

So ging nun Kontrolleur B. in niedergeschlagener Stimmung zum Stationsvorsteher, um ihm zu sagen, was er aus sich selbst für einen Narren gemacht hat.«

Das hauptsächlich taktische Merkmal dieser Kampfeswaffe ist, dass derjenige, der sie anwendet, als der getreue Wähler der für den Eisenbahndienst bestehenden Gesetze auftritt, und da dies ein der Öffentlichkeit erwiesener Dienst ist, sollte eine solche Haltung die Sympathie der Öffentlichkeit zur Folge haben oder wenigstens geeignet sein, sie hervorzurufen. Sie unterbindet auch die reaktionären Manöver der Regierung insofern, als die letztere gegen Eisenbahner, die genau nach der Vorschrift, d. i. mit passiver Resistenz arbeiten, keinerlei Anklagen vorbringen kann, da diese Arbeitsweise nicht eine bestimmte Opposition jeder Art in sich schliesst — denn ihr Hauptziel ist die Beachtung und Durchführung der Gesetze.

Ein anderer praktischer Vorteil dieser Methode der passiven Resistenz ist, dass sie nicht den Charakter eines letzten Rettungsmittels trägt. Es handelt sich bei ihr nicht darum, alles aufs Spiel zu setzen, um alles zu gewinnen. Wenn es gelingt, den Widerstand der Kapitalisten zu brechen, so ist dies gut; wenn nicht, so ist auch dies nicht von schwerwiegender Bedeutung, weil wenn die Arbeiter einmal wieder zur normalen Arbeitsweise zurückgekehrt sind, was sie jederzeit tun können, der Konflikt sein Ende erreicht, ohne dass in irgend einer Weise die Organisation in Frage gestellt wird (was bei einem Streik unvermeidlich ist), und sie sind in der Lage, noch andere Schritte zu unternehmen, wenn dazu noch Veranlassung besteht. Diese taktische Biegsamkeit macht die passive Resistenz zu einer Kampfesweise von unbestreitbarer Wirksamkeit.

Nichtsdestoweniger muss auch die Methode der passiven Resistenz, wie alle anderen Methoden gewerkschaftlicher Aktionen, einer ständigen Revision und Verbesserung unterzogen werden. Obwohl es zutrifft, dass sie im Transportgewerbe — wie auch beim öffentlichen Verkehr gewisser Länder — glänzende Resultate zu verzeichnen hat, so darf nicht vergessen werden, dass bei den öffentlichen Diensten, die unter der Leitung des Staates stehen, es widersinnig wäre, anzunehmen, dass sie dieselbe Wirkung hätte, umso mehr als der Staat in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber frei ist von dem individuellen und privaten Interessen in der Industrie, das gewöhnlich den Angriffspunkt für die passive Resistenz bildet.

**Würden die Menschen nüchtern und klar den ganzen Druck des Elends empfinden, sie würden diese Zustände keinen Augenblick länger aushalten. Durch die Alkoholisierung der Masse hört das Elend auf, ein revolutionärer Faktor zu sein — ein Grund mehr für uns, den Alkoholismus zu bekämpfen.**

Gen. Dr. Fröhlich auf dem sozialdem. Gesamtparteitag in Wien.