

LETO II.

ŠTEV. 15.

ORGANIZIRANI ŽELEZNIČAR

IZHAJA DVAKRAT NA MESEC.
MROČNINA četrtletno Din 12.—.

SVOJE ZAHTEVE UVELJAVIJO ŽELEZNIČARJI LE
V ENOTNI, RAZREDNO-ZAVEDNI ORGANIZACIJI.

UREDNIŠTVO IN UPRAVNIŠTVO:
LJUBLJANA, TURJAŠKI TRG 2, PRITLIČJE,
kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

Internacionalni železničarski kongres v Bellinzoni.

(Po »Der Eisenbahner« od 10. julija 1925.)

V času od 30. junija do 2. julija 1925 je zboroval v Bellinzoni železničarski kongres, ki ga je sklicala »Internacionalna transportna federacija«. Na kongresu je bilo zastopanih 26 organizacij iz 19 različnih držav po 66 delegatih, ki so zastopali 1,095.230 organiziranih železničarjev.

Ker je važno, da se tudi slovenski železničarji pouče o delu tega kongresa, prinašamo v naslednjem dnevni red in prepis najvažnejših od kongresa sprejetih resolucij.

Važnejše točke dnevnega reda so bile:

1. Pregarjanje železničarskih organizacij v raznih državah ter sklepi za varovanje neomejene koalicijske in zborovalne pravice osebja in razširjanje organizacij.

2. osemurni delavnik pri prometnih napravah.

3. Prehod železnic v privatne roke.

4. Vpliv elektrifikacije železnic na delavne pogoje osebja.

5. Varnostne odredbe (avtomatično spenjanje voz itd.).

6. Pasivna rezistenca kot bojno sredstvo železničarjev.

Resolucija glede osemurnega delavnika je bila sprejeta soglasno ter se glasi:

Kongres smatra za dolžnost I. T. F., da se bori za:

1. Znižanje delavnega časa na 8 ur dnevno.

2. V principu se je izjavil kongres za ukinitve čezurnega dela; vendar naj se tu upošteva v nujnih slučajih potrebe prometa.

3. Odstranitev razlikovanja službene pravnosti od faktičnega dela.

4. Ratificiranje in uvedbo »Vašingtonskega dogovora«, ki naj se smatra kot minimum, s to pripombo, da se že upeljani boljši delovni pogoji ne smejo poslabšati.

I. T. F. se naroči, da podpira učlanjene organizacije v bojih za varovanje osemurnega delavnika moralno in finančno.

Resolucija o preganjanjih se glasi:

Internacionalni železničarski kongres, ki je zboroval od 30. junija do 2. julija 1925 v Bellinzoni, se pridružuje od sekretariata I. T. F. že predloženim protestom proti preganjanjem, katedim so posebno izpostavljeni železničarji v Italiji, Ogrski, Finski, Grški, Jugoslaviji in Palestini in

zahteva neomejeno koalicijsko in zborovalno pravo, ugotavlja nadalje z obžalovanjem dejstvo, da Zveza narodov na tozadevne zahteve I. T. F. ni ukrenila nikakih korakov in navidezno sploh ni v stanju prisiliti k Zvezi narodov pripadajoče države, da bi držale v

mirovnih pogodbah in statutih Zveze narodov zagarantirane obljube glede koalicijske svobode.

Apelira na delavstvo posameznih držav, da podpira železničarje lastne države v njih boju za svobodo organiziranja;

smatra primerno, da delavstvo pojedinih držav pri upravnem svetu »mednarodnega biroja dela« nujno zahteva obravnavanje vprašanja koalicijskega prava.

Zahteva zopetni sprejem vseh železničarjev, ki so bili odpušteni vsled štrajka, vstopa v organizacijo ali iz političnih razlogov,

poziva v I. T. F. učlanjene organizacije, da podpirajo akcije preganjanih sodrugov in sicer ne samo finančno, ampak, kjerkoli je mogoče, z solidarnimi akcijami,

ter vzpodbuja končno železničarje vseh držav, da ustvarijo z najintenzivnejim nacionalnim in internacionalnim združenjem moč, ki edina bo zmožna pridobiti železničarjem pravice ter jih ohraniti.

Končno poziva železničarje vseh držav, da ukrenejo vse korake, da si pridobe pravice, jih branijo in spopolnijo in sicer koalicijsko, zborovalno in stavkovno pravo ter pribore sodelovanje organizacij pri reševanju vseh železničarskih vprašanj. Poleg tega je bilo sprejetih še več drugih resolucij, ki pa jih vsled obširnosti danes ne moremo priobčiti.

Interpelacije.

Povodom zadnje intervencije v Beogradu, se je deputacija obrnila tudi na narodnega poslanca g. Žebota s prošnjo, da on interpelira ministra saobračaja glede rešitve zadev, ki jih uprava zavlačuje ter dela osebju krivice.

Dne 20. julija 1925 je stavil navedeni poslanec na ministra naslednja vprašanja:

Vprašanje glede poprave pravilnikov in napredovanja osebja.

Gospod minister!

Dne 9. t. m. Vam je deputacija železničarjev vseh organizacij predložila naslednjo spomenico:

U prilogu čast nam je predložiti u rešenje predloge združenih železničarskih organizacij i to:

1. Predlog za dopunu pravilnika sporednih prinaldežnosti službenika državnih saobračajnih ustanova.

2. Predlog za uvrščanje voznog osebja, koje ima sve stručne ispite za vozovodje, v kategoriju III. činovnika.

3. Predlog za unapredjenje nadkretnikov, rukavaocev bloksignala i desetara u I. kategoriju zvaničnika.

4. Predlog za unapredjenje lampista u II. kategoriju zvaničnika.

5. Predlog za isplatu putnih pavšala pružnim obhodnicima.

6. Predlog za radnički pravilnik te premije za uštedeno radno vreme u radionicah.

7. Predlog za isplate penzija prema odluci G. D. br. 42.420 od 26. decembra 1924 onim službenicima, koji su penzionisani u vremenu od 3. godine od donašanja novog zakona.

8. Predlog za unapredjenje popisivača kola.

Konačno molimo, gospodine ministre, da izdate čimpreje naredjenje, da se odmah sprovedu naslednje tačke, koje su osoblju već sa zakonom zagarantovana i to:

a) Raspis izbora radničkih poverjenika prema zakonu o zaštiti radnika. Oni izbori u radionici Zagreb već davno su sprovedeni.

b) Raspis izbora u upravu humanitarnog fonda za državno saobračajno osoblje te položenje bilance od strane centralnog upravnog odbora u Beogradu.

Z ozirom na navedeno spomenico dovoljujem si Vas, gospod minister, vprašati:

Ste li pripravljeni navedene predloge upoštevati in izvesti?

Prosim za pismen odgovor.

Beograd, 20. julija 1925.

Vprašanje glede napredovanja nadkretnikov in blokovnikov.

Gospod minister!

Dne 9. t. m. Vam je deputacija železničarjev vseh organizacij predložila naslednjo spomenico:

»Prema uredbi o razvrstavanju državnog saobračajnog osebja se razvrstavaju vodje manevre kao zvaničnike I. kategorije, međutim se je razvrstalo nadkretničare i rukovaoce bloksignala le u II. kategoriju zvaničnikov kao skretničare.

Jer imaju nadkretničari te rukovaoci bloksignala još većju odgovornost kao vodje manevre, smo povodom zadnje intervencije kot g. generalnoga direktora ispitali i ovu tačku, te je g. generalni direktor se složio sa mišljenjem predstavnika prizadetog osebja, da imaju nadkretničari i rukovaoci bloksignala pravo na I. kategoriju zvaničnika, u koju se jih može unaprediti povodom rednog unapredjenja. Isto važi i za desetare. Za lampiste prelažemo zasebnu predstavku.

Jer traži direkcija u Ljubljani pismenu naredjenje generalne direkcije, molimo, da se ovo naredjenje odmah uputi, to je direkciji te sprovede ovo unapredjenje sa 1. julom 1925.

Z ozirom na navedeno spomenico dovoljujem se Vas, gosp. minister, vprašati:

Ste li pripravljeni ukreniti, da se predmetna naredba takoj izda z veljavnostjo od 1. julija 1925?

Prosim za pismeni odgovor.

Beograd, 20. julija 1925.

Potni pavšali progovnih obhodnikov.

Gospod minister!

Dne 9. t. m. Vam je deputacija železničarjev vseh organizacij predložila naslednji predlog:

»Isplata putnih pavšala pružnim obhodnicima.

Čl. 16. Pravilnika putnih i selidbenih troškova službenika državnih saobraćajnih ustanova koje:

Putni pavšal vezan je za ove službene funkcije, u kojima službenik mora neprestano ili uopšte svakoga mjeseca putovati najmanje po 10 dana.

Čl. 43. določi kao putni pavšal za zvaničnika II. kategorije Din 350.— i Din 30.—.

Ovaj pavšal odobri na predlog Direkcije Generalna Direkcija.

Već pred 6 mjeseci intervenirali smo više puta kot ljubljanske direkcije te nam je ta kazala, da je učinila tozadevno predstavko na Generalno Direkciju, od koje pa još nije dobila rešenja.

Povodom zadnje intervencije u Beogradu dne 17. maja 1925 gospod gen. direktor Ilić blagovolio je odlučiti, da ovim službenicima paušal pripada prema čl. 16. gori spomenutog pravilnika te da će izdati odluku Direkciji.

Jer Direkcija ove odluke do danas nije primila, molimo, da izdate predstavniku kategorije pružnih obhodnikov tozadevno rešenje.

Napominjamo, da vrše pružni obhodnici službu u turnusu 24/24 te da izvrše poleg redne službe kao čuvaji pruge u svakoj turi još obhod pruge do 20 km.

Dovoljujem si Vas, gospod minister, vprašati:

Ste li pripravljeni ukreniti, da se gori omenjeno rešenje takoj izda?

Prosim za pismeni odgovor.

Beograd, 20. julija 1925.

Vozne ugodnosti za delavce.

Gospod minister!

Glasom pravilnika o voznih olajšavah so se delavstvu odvzele legitimacije, katere je imelo pri bivši južni železnici z istimi ugodnostimi in v isti obliki, kakor drugo nastavljeno osobje. Mesto teh legitimacij je dobilo delavstvo lične listne izkaznice.

Na protest se je delavstvu zagotovilo, da obdrže vsi prizadeti iste ugodnosti, kakor ostalo nastavljeno osobje.

Naenkrat pa dobi avstrijski konzulat v Ljubljani okrožnico, glasom katere se ne smejo na podlagi listnih izkaznic izdajati vizumi za potovanje v Avstrijo po nižani ceni, kakor ima pravico nastavljeno osobje.

Razun tega se je pa z okrožnico od 17. junija 1925, št. 68.264 VI., ki jo je vsled naročila ministrstva saobraćaja izdala direkcija drž. železnice v Ljubljani, za imenovano osobje skrajno omejilo potovanje z brzimi vlaki.

Ker je omenjeno osobje z omenjenimi ukrepi zelo prizadeto, dovoljujem si Vas, gospod minister, vprašati:

1. Ste li pripravljeni ukreniti, da bodo vsi avstrijski konzulati na podlagi ličnih legitimacij izdajali vizuma za potovanje v Avstrijo pod istimi pogoji, kakor za ostalo nastavljeno osobje?

2. Hoćete li razveljaviti okrožnico glede omejitve vožnje z brzimi vlaki?

Prosim za pismeni odgovor.

Beograd, 20. julija 1925.

Z izrazom spoštovanja

Franjo Žebot s. r.
narodni poslanec.

S tem je stopila rešitev navedenih vprašanj v zadnje fazo. Odgovore ministra bomo priobćili takoj, ko jih prejmemo.

U borbu za pravo organizovanja!

Pravo organizovanja i borbe radnika za postignuće boljih uslova rada i života, garantovano Ustavom i Zakonom o zaštiti radnika, pravo koje svi ostali građani više ili manje uživaju, za železničare već od duljeg vremena ne postoji, a stvarno ono za njih nije ni postojalo. Bez prava štrajka kao kranjeg sredstva za postignuće boljih uslova života iluzorno je pravo i organizovanja i intervencija. Poslodavac je stalno u položaju jaćega i u mogućnosti je, da i najopravdanije zahteve radništva ne uvažuje. I naš Ministar Saobraćaja, pored svih izbaćenih fraza o njegovoj brizi za železničko osoblje, riješen je, da sve naše zahtjeve, prestavke i rezolucije ne uzima ozbiljno. One su mu postale neželjenim balastom i on nam to otvoreno kaže: jer »se povzroća nepotrežno prepisivanje i pomote« naj »železničarska organizacija preneha s pošiljanjem prestavki«. Ova poruka g. M. S. na naše prestavke, čiji sastav je nas stajao mnogo truda i razmišljanja pa i materijalnih žrtava, znači isto ko i ordinarno bagatelisanje njihovo. Nama je ovim otvoreno rećeno, da će sve prestavke, u koliko ih mi još budemo slati biti baćene u koš i neuvazene. Ovaj postupak znaći emalovažavanje sviju nas, emalovažavanje velike većine železničara ispred kojih će uvijek moći da govori samo naša organizacija. Ovaj postupak treba mi da primimo do znanja, na njega treba da reagiramo našim marljivim radom na dizanju snaga naše organizacije, koja je preduslov, da bi se ovaj postupak prema nama izmijenio u našu korist.

Da bi se g. Ministar Saobraćaja otrešao uopće svake potrebe da nas saslušava ili uvažuje naše prestavke on se kani poslužiti i sa svojim doušnicima nacionalnim organizacijama, koje su javno izjavile se spremnima u tome ga i potpomoći. Ministar se sa njima dogovorio, da će od sada samo njih saslušavati i samo njih uvažiti kao jedino mjerodavne tumaće želja i raspoloženja železničara. Na ovaj kranje izazovan postupak, na koji najozbiljnije svraćamo pozornost svima drugarskim organizacijama, Savez železničara Jugoslavije preko Glavnog Radničkog Saveza uputio je Ministru Saobraćaja slijedeće pismo:

»Udruženje Jugoslavenskih Nacionalnih Železničara predalo je javnosti komunike o posesti svoje delegacije kod Ministra Saobraćaja g. A. Radojevića. Taj komunike sadrži ovaj pasus:

»Pošto na železnici ima i drugih udruženja železničara sa programom raznih internacionala, g. Ministar je delegatima izjavio, da će Generalna Direkcija državnih železnica primati sve opravdane prestavke samo Udruženja Jugoslavenskih Nacionalnih Železničara, kao jedino priznatog Udruženja, i da će se opravdane žalbe rešavati od strane komisije, u kojoj će pored prestavnika direkcija biti i prestavnici Udruženja.«

Iz ovog komunikeja proizlazi da Savez železničara Jugoslavije, koji se ne istovjetuje sa U. J. N. Ž., ne će biti priznavan i da se njegove prestavke ne će uzimati uopće u pretres. Isti znaći, da je U. J. N. Ž. jedino priznata organizacija, a ovaj Savez se ne priznaje. Glavni Radnički Savez molimo, da bi na mjerodavnom mjestu preduzeo nužne korake i provjerio istinitost ovog komunikeja, koji nije demantovan.«

Glavni Radnički Savez uputio je ovu prestavku preko Centralnog Sekretarijata Radničkih Komora izravno na Ministra Saobraćaja, čiji odgovor nam je već unapred poznat. Njegov odgovor poznat nam je iz izravnog saobraćaja sa njime, koji mu je postao balastom samo zato, jer je ispravno shvaćanje potreba i interesa železničara bilo na našoj strani.

Ovaj najnoviji postupak kao Ministra Saobraćaja tako i prestavnika nacionalnih orga-

nizacija ponovno nam je dokazom, da interesi železničara mogu biti zastupani i pravilno zaštićeni samo putem klasnoborbene organizacije i njenom borbenom djelatnošću. On nam ujedno dokazuje strašno štetno postojanja žutih nacionalističkih organizacija — protivu kojeg postojanja treba najodlućnije se boriti.

1825 — 1925.**Stogodišnjica železnice.**

Ove godine navršuje se 100 godina od postanka prve železnice. 100 godina: koliko li mnogo u sorazmerju prema jednom ljudskom vijeku, a koliko malo u sveopćem društvenom razvoju. Ova stogodišnjica je svakako događaj, kojim se proleter i moraju zabaviti, a napose treba da se njim zabavimo mi železničari, jer je istovremeno sa železnicom pojavio se i železničar. Pred 100 godina nije bilo ni železnice ni železničara, a danas: železniška mreža rastegla se preko svih 5 kontinenata u duljini preko 1,200.000 km., a broj železničara dostiže skoro desetak milijuna. Uoćujući razvitak i rezultate u ovih 100 godina u mogućnosti smo odmah jasno predvidjeli napredak u budućnosti. Na razvijanje železnica u budućnosti moramo skretati pažnju napose mi železničari, jer će taj razvitak u glavnom pogadjati nas. Kao sva ostala kapitalistićka poduzeća tako i železnice iskorišćuju se prvenstveno za stvaranje viška vrijednosti. Gdje nema za takav višak izgleda, tamo se železnice i ne gradi. Nastoji se ujedno, da taj višak bude čim veći, a on to može da postane samo na štetu nekoga drugoga, u prvom redu železničara. Da bi ovo zlo dejstvo sadanjeg i za dogledno vrijeme budućeg postojanja železnice prema sebi umanjili, železničari se moraju organizovati, moraju voditi borbu za svoj opstanak isto onako, kao što to čine svi ostali najamni radnici.

Slaveći 100godisnjicu njezina postojanja mi ćemo istovremeno prikazati početke i razvoj železnica: iza kako je James Watt u polovici 18 stoljeća pronašao važnost pare i njen učinak nije se prestajalo misliti i na to, kako bi se te parne snage upotrijebile u službi bržijeg prometa. Prvi uspjesi postignuti su u parnom vozu, autobusu, koji se kretao ulicom. Njega se počelo upotrebljavati u nekoliko gradove Engleske ali ne za dugo, jer mu se brzina dalje od istrajnijeg vola nije mogla povećati.

U početku 19. stoljeća došao je Englez Trevithik na ideju, da se taj, po ulici lagano napredujući stroj, stavi na traćnice. Nu prvi počesi nisu pokazali osobiti uspjeh: imalo se uvjerenje, da traćnice moraju biti župćaste, pa su se takve gradile i polagale. Iako se sada brzina nešto uvećala, ona je ipak još uvijek bila ravna slabije napredujućem konju. Izumilac te prve župćaste železnice bio je Englez Hedlei. Ona se održavala nekih 15 godina, ne napredovavši u brzini. Tek god. 1825 u proljeću stavlja Georg Stephenson, na pruzi Stockton—Darlington, u pogon nešto brže lokomotive, koje su zamijenile konje, koji su do tada pogon ove železnice vršili, a od kojeg doba poćinje prva parna železnica.

Iako se tadanja brzina a i sastav železnice ni približno ne može usporediti sa ovom nadašnjom, ipak su rezultati bili takovi, da su davali jakih pobuda za njezino unapredjivanje i usavršavanje. Tek god. 1829 uspije Stephensonu konstruirati lokomotivu, nazvanu »Raket«, kojom je postignuta najmanja brzina od 22, a najvećja od 46 km., a to je istovremeno znaćilo pobjedu železnice nad svima ostalim prometnim sredstvima. Od te godine poćinje železnica u današnjem obliku i njezino širenje širom svijeta u nezapamćenim

dimenzijama. Njen razvitak kretao se u kilometrima:

Godine	Europa	Amerika	Azija
1850	23.504		
1860	51.862		1.393
1870	104.917		8.185
1880	168.983		16.287
1890	223.869	331.417	33.724
1900	283.878	402.171	60.301
1910	333.928	526.382	101.916
1924	366.000	595.000	

Godine	Afrika	Australija
1860	455	367
1870	1.786	1.765
1880	4.646	7.847
1890	9.386	18.889
1900	20.114	24.014
1910	36.854	31.014

Pred 100 godina glavno prometalo na kopnu bila je još uvijek životinja. Bez konja ili vola daleko se nije moglo. Sa pronalaskom lokomotive i željeznice izvršena je revolucija prema svima dotadanjim sredstvima saobraćaja. Pronalazak željeznice imao je, osim toga, i sudbonosti utjecaj i na samo društvo i njegovo razvijanje. U društvenoj i međunarodnoj cirkulaciji željeznica je izvršila čuda: približila je najudaljenije krajeve, usko povezala sve narode i sve kontinente. Njom je omogućeno naglo razvijanje modernog kapitalizma pospješujući brzu razmjenu proizvedenih dobara sa najudaljenijim krajevima. Sa savršetkom 100 godišnjice njezina postojanja mi možemo istovremeno i jasno utvrditi presudnu ulogu, koju je željeznica izvršila u pravcu proširenja i ojačanja kapitalističkih sila. Samo njezinom pomoću moglo je doći do velikog ekonomskog i političkog podjarmljenja velikih naroda Azije, Afrike i Australije inače malim, ali kapitalistički dobro razvijenim državama Evrope. Željeznica je taj činilac, koji omogućuju veliki profit i sigurnu vladavinu svakome, ko je u dovoljnoj mjeri posjeduje.

Doduše, posljedice razvijanja željeznica nisu samo ove, za veliki dio čovječanstva svakako štetne i sudbonosne: ima i dobrih. Njezinim postojanjem omogućeno nam je upoznavanje najudaljenih ljudi i krajeva, koji bi nam inače ostali čisto nepoznati. Željeznica istovremeno približuje, stvara vezu medju narodima, unosi medju njih napredak i kulturo. Željeznica sa svojim posljedicama tjera društvo u jednoobrazniji život, na jedinstvenije gledanje u društvene potrebe i napredak. Razvitak željeznice u veliko je pridonijeo, da narodi, do pred kratkim najdespotiskijih država, danas već imaju ili pako vode odlučnu borbu za demokratiju kao političku tako i socijalnu. Dakle, pored loših uloga željeznice; da omogućuje i ojačava vlast kapitalizmu, ona vrši i ove dobre: sjedinjuje potlačene, omogućuje im borbu, a time im osigurava i samu pobjedu. Nadajmo se, da će razvoj u drugoj stogodišnjici ove dobre odlike razvijanja željeznica najpunije iskazati. Na nama je, da tomé doprinesemo našim radom na dizanju klasne svijesti medju njezinim službenicima i radom na ojačanju njihove borbene organizacije.

Policijsko šikaniranje radnika u zagrebačkoj željezničkoj radnici.

Pored mnogih ostalih poniženja, izvršenih nad ovim radnicima sa strane uprave i ine direkcijske birokratije, morali smo si dopustiti još jednu, doduše do ovoga puta besprimjerno, da nas u radionici, na radu, počinje šikanirati i zagrebačka policija. Nevjerojatno, ali istinito.

Dne 18. o. m. oko 11. sati prije podne, kada je rad najintenzivniji, dobili smo iznenadno preko prestavnika uprave nalog, da izadjemo na prostor pred njezinim uredom. Nas većina bili smo mišljenja, da se uprava spremila na

ovaj način objasniti nam neke nove odredbe, ili objaviti nam, da je dobila kredit za povećanje naših plaća, na pomanjkanje kojeg se uvijek izgovara, ali od svega toga nije bilo ništa; na mjestu, gdje smo se sakupili, nalazilo se nekoliko policajaca u zajednici sa predstavnicima uprave radione, koji nas motriše sve redom, kao da smo učinili neki veliki prekršaj. Kako nas radi velikog broja nije bilo moguće sve vidjeti, to nam je bilo naloženo, da pred policajce pristupamo jedan po jedan. Da bude taj nalog u tančine izvršen, zato se brinuše naši harni poslovođe. Radnici su, što je i sasvim razumljivo, na šikanaciju ove vrste počeli odgovarati glasnim protestom. Nastalo je opće negodovanje, koje je moglo da se izrodi u vrlo teške posljedice. Nastupu nekoliko drugih ide zasluga, da je svaki nepromišljen čin bio osuđen. Da bi pako spriječili još veće zlo radnici su konačno ovaj ponižavajući nalog izvršili.

Što je dalo povod za ovaj postupak nad radnicima, to od nas nikome nije poznato. Na posao vraćeni smo svi, a to je znak, da nitko od nas nije ništa skrivio i dokaz, da je ovaj nečuvan postupak bio čisto suvišan. Ova ponižavajuća procedura sa radnicima trajala je preko jednog sata, što znači kod nekoliko stotina radnika izgubljeno još više stotina radnih sati, da je pored moralne štete nad radnicima pretrpljena i velika materijalna šteta prema željeznici kao poslodavcu. Kad bi kod mjeroдавne birokratije, bilo i malo osjećaja odgovornosti, uprava radione morala bi, radi ovoga obhodjenja sa policijom i nastupa prema radnicima, da bude najosjetljivije kažnjena.

Medju radnicima je poslije ovog iznenadnog događaja zavlada opća potištenost. Ovaj postupak uzet je kao teška uvreda i samo tako si ga tumače. Veliki dio radnika si je svjestan, da je sve to bilo moguće samo zato, jer je gro radnika neorganizovan i nevjestan samoga sebe. Oni su si dali u dužnost, da svojim harnim radom, da dizanju klasne svijesti, dizanjem duha organizovanosti sve uzroke ovakim poniženjima za uvijek otklone, pa kad se taj posao obavi, biti će ovaki gnjavatori radnika za uvijek onemogućeno.

Pravilnik o nagradah za povećano produkciju.

Člen 1.

V svrhu povećanja produkcije v državnih železniških delavnicah se vpelje časovni, odnosno akordni nagradni sistem, katerega glavni namen je, da nagradi v delavnicah zaposleno osobje sorazmerno po obsegu već izvršene-ga dela.

Ta nagradni sistem, kakor se je pokazalo v praksi, vzpodbuja delavniško osobje k hitrejšemu delu ter daje možnost večjega zasluzka pri povečani produkciji, kar ni bilo možno pri delu z navadnimi plačami.

Člen 2.

Tabela dovoljenega delovnega časa.

Za vsa dela in slična opravila, ki se često ponavljajo pri popravljanju voznih sredstev (lokomotiv, vagonov, itd.), se morajo za posamezne kategorije (ključavničarji, kovači, strugarji itd.) izdelati posebne tablice, takozvani »vremenik« dovoljenega delavnega časa oziroma akordni cenovnik.

Za izjemna in izredna popravila se sestavljajo posebna dopolnila. Vse spremembe ali dopolnila določenih delavnih časov ali akordnih cen dovoljuje in potrjuje začasno upravnik delavnice ter jih predloži v definitivno odobrenje direkciji koncem vsakih 6 mesecev (polletno).

Odobreni delavni časi, kakor tudi akordne cene se vpišejo v glavne tabele.

Člen 3.

Dovoljeni delavni čas.

Pod »dovoljenim delavnim časom« se razume normalni delavni čas prišteveni procentualni dodatek časa, katerega rabi delavec za pripravo, opremo, odmor itd. pri pojedinih delih. Ta procentualni dodatek se mora določiti za vsako rokodelsko grupo in polkvalificirane delavce in sme znašati največ 33%.

Dovoljeni delavni čas se označi na »delavnih nakaznicah« v minutah. Radi lažjega obračunavanja mora računski odsek dovoljeni delavni čas pretvoriti na nakaznici v cele, desetinke in stotinke ure. Tako določeni delavni čas služi kot podlaga za odrejanje nagrade za prihranjeni delovni čas.

Pod akordno ceno se razume nagrada, katere se da enemu ali več delavcem za izvršitev gotovega odrejenega dela.

Člen 4.

Normalni delavni čas.

Pod »normalnim delavnim časom« se razume oni čas, katerega rabi delavec srednje sposobnosti, da izvrši poleg že izvršenih vseh predpriprav, pojedino delo na predpisan način, izrabivši pri tem vso svojo sposobnost. Pri tem se mora vzeti v poštev tudi različne metode in strojno opremo pojedinih delavnic.

Normalne delavne čase odnosno akordne cene za pojedina dela določa posebna komisija (člen 8., točka 3.) ter jih mora odobriti direkcija. Tako določeni delavni časi in akordne cene so podvržene reviziji, kadar to zahteva potreba. Revizijo, bodisi da se tiče povečanja ali zmanjšanja normalnega časa in akordnih cen, izvrši ista komisija.

Člen 5.

Prihranjeni delavni čas.

Ako se od dovoljenega delavnega časa odšteje oni čas, ki ga je delavec skupno s pripremo, odmorom itd. faktično porabil za dovršitev določenega dela, se dobi prihranjeni delavni čas.

Člen 6.

Nagrada za prihranjeni delavni čas.

Direkcija odredi na predlog upravnika delavnice nagrade, ki se izplačajo delavcem za vsako prihranjeno uro in sicer na podlagi povprečne (srednje) urnine dotične rokodelske skupine.

Ta nagrada se razdeli med delavce, ki delajo v partiji, v smislu člena 10. Ta odobrena nagrada je podvržena reviziji in odobrenju generalne direkcije.

Člen 7.

Delavne nakaznice — razdelitev dela.

Vsa dela v delavnicah se dodele skupinam (pojedinih delavcem) na podlagi delavnih nakaznic.

Delavne nakaznice vsebujejo:

1. Obračunsko številko in serijo voznega sredstva, številko in ime skupine ali delavca, opis in velikost dela, dovoljeni delavni čas oziroma akordno ceno, faktični delavni čas, višino nagrade, potrdilo o pregledu dela in obračuna.

2. Na osnovi opisa dela se izstavijo odgovarjajoče delavne nakaznice, vpiše dovoljeni delavni čas in odredi, kdaj in v kakem vrstnem redu se vzamejo delavne nakaznice v izvršitev.

3. V izredno nujnih slučajih smejo inženirji in poslovođe sprejeti tudi ustmene naloge za izvršitev dela, vendar pa morajo v najkrajšem času izročiti delavcu še predno ta določeno delo izvrši delavno nakaznico.

4. Ko je delo izvršeno, ga morajo poslovođe pod osebno odgovornostjo kvantitativno in kvalitativno pregledati, odvzeti delavne nakaznice ter s podpisom potrditi pravilnost dela.

5. Po kvalitativnem prevzemu dela mora poslovodja v roku od 24 ur proti potrdilu predati delavne nakaznice upravi, katere jih pregleda, odredi nagrade, vodi kontrolo čez porabljeni delavni čas. Potem se dostavijo te nakaznice računski pisarni v svrhu obračuna.

6. Popravila, katera se vsled slabe izdelave morajo ponovno izdelati, gredo v breme dotičnemu delavcu, ki jih je izvršil in sicer brez druge delavne nakaznice.

7. Delavne nakaznice se morajo dostaviti delavcu pred začetkom dela, tako da delavcu ni treba čakati na delo, ker nima nakaznice.

8. Za čas, ko delavec brez lastne krivde ne dela, se mu izda posebna delavna nakaznica z navedbo vzroka, zakaj se je moralo delo prekiniti.

Člen 8.

Uporaba »vremenika«, spreminjanje in dopolnitve v njem določenih delavnih časov.

1. Opis dela, njegov namen, nazivi posameznih delov (kosov) morajo biti v »vremeniku« tako točno označeni, da je vsak nesporazum izključen.

2. Za popravila, katera se dosedaj v delavnici še niso izvrševala, se mora določiti dovoljeni delavni čas na podlagi člena 3. in 4. po za to odrejeni strokovni komisiji.

3. Ta komisija sestoji:

Iz načelnika dotičnega oddelka, oziroma njegovega namestnika, poslovodje dotične skupine in skupinovodje.

4. V slučaju izmenjave strojnih naprav se morajo posamezna dela ponovno kontrolirati ter dovoljeni delavni čas, odnosno akordne cene temu primerno spremeniti.

5. Pred izmenjavo dovoljenega delavnega časa, kakor tudi akordnih cen se lahko vrše po potrebi poskušnje in sicer po več delavcih naenkrat. Povprečni čas izvršenih poskušanj se vzame nato kot normalni delavni čas ter se prišteje zraven še čas za pripravo itd. po § 3. in se tako dobi »dovoljeni delavni čas«.

6. Upravnik delavnice potrdi sestavo novega odnosno spremembo veljavnega delovnega časa ali akordnih cen, ako se strinja z mišljenjem komisije ter postopa dalje po členu 3. tega pravilnika.

7. Spremembe dovoljenih delavnih časov in akordnih cen se mora razglasiti celokupnemu zainteresiranemu osebju.

8. V slučaju, ko se opazi, da določeni delavni čas za pojedina dela ne odgovarja, bodisi da je predolg ali prekratek, mora komisija to preiskati in delavni čas regulirati ter nato obvestiti vse zainteresirano osebje. To velja tudi za akordne cene.

Člen 9.

Ako nastopijo med delom zapreke brez krivde delavcev, se jim ima dodeliti, dokler traja zapreka, drugo delo. Ako pa to ne bi bilo mogoče, se delavcu nadomesti izguba delavnega časa v toliko, da se mu za ta čas plača le mezda (urnina).

2. To se izvrši na ta način, da se izda delavcu za vsako zapreko, odnosno izgubo delavnega časa, dokler se mu ne dodeli drugo delo, posebna delavna nakaznica, v kateri se mora navesti vzrok zapreke, njeno trajanje, kakor tudi dovoljeni delavni čas.

3. Delavne nakaznice za zapreke se izstavljajo v dveh izvodih ter morajo biti odobrene od upravnika delavnice. En izvod se priloži k obračunu, a drugi se priloži k izkazu delavnih zaprek ter odstopi direkciji v nadaljno postopanje.

4. Direkcija bo polagala izrečno pažnjo na proučevanje teh zaprek, iskala vzroke ter podvzela vse potrebno, da se zapreke čimprej odpravijo. Krivce, ki so zapreke povzročili, se bo izključilo od premij za gotov čas, o čemur odloča upravnik delavnice.

Člen 10.

Izračunavanje in razdelitev nagrad za prihranjeni čas.

1. Izračunavanje in razdelitev nagrad se izvrši na podlagi faktičnega dela in produkcije.

2. Vse nagrade za prihranjeni čas se morajo obračunati najkasneje v prihodnjem mesecu. Vse delavne nakaznice o izvršenem delu v enem mesecu se morajo radi tega koncem meseca delavcem odvzeti.

3. Prihranjeni delavni čas se dobi, ako se od dovoljenega delavnega časa odšteje oni čas, ki ga je delavec porabil za izvršitev dela. Ako se pomnoži število prihranjenih ur z nagrado, določeno za uro, se dobi nagrada za prihranjeni čas.

4. Ta nagrada se na podlagi faktično izvršenih delavnih ur razdeli po skupinah, ako se dela v partijah. Obstojajo tri skupine: V prvo skupino se uvrste kvalificirani delavci z urnino do inkl. 6 Din; v drugo skupino kvalificirani delavci z urnino do 9 Din in v tretjo skupino kvalificirani delavci z urnino čez 9 Din.

Kvalificirani delavci druge skupine dobe 10%, a iz tretje skupine 20% več nagrade za prihranjeni delavni čas, kot delavci prve skupine.

5. Nagrada za prihranjeni delavni čas pripada onim delavcem in dnevničarjem, kateri sodelujejo pri delu. Nekvalificirani delavci pojedinih grup dobe nagrado, katera odgovarja 10—15% celokupne nagrade, ki jo dotična skupina zasluži.

Ta svota od 10—15% se razdeli v jednaki delih.

6. Onim kvalificiranim delavcem v delavnici, za katerih delo se ne more določiti delavni čas, a delajo v interesu produkcije, odredi nagrado direkcija na predlog upravnika delavnice. Ta nagrada pa nikakor ne more biti večja kot največja nagrada kvalificiranega delavca.

7. Ako delavec ali skupina ne doseže nikakih prihranjenih ur, oziroma ako je število faktično vporabljenih ur večje kot število dovoljenih, potem dotični delavec oziroma skupina nima pravice na nagrado za prihranjeni čas, medtem ko se mu ima dnevnic in draginjska doklada v celoti izplačati.

Člen 11.

Prehodne naredbe.

V onih delavnicah, kjer ni mogoče uvesti časovni ali akordni nagradni sistem radi tega, ker še ni izdelan »vremenik« oziroma akordni cenovnik, se dovoljuje, da se v teku l. 1925 dnevne zvišajo sorazmerno z povišanjem produkcije. Minimalna produkcija se ugotovi po členu 12; procenti povišanja produkcije se pomnože z gotovim koeficientom radi izračunavanja procentov dodatka k dnevnicam. Ta koeficient odreja generalna direkcija na predlog direkcije, oziroma upravnika delavnice, kadar bodo delavnice direktno podrejene generalni direkciji. A tudi v teh delavnicah se mora najkasneje v teku enega leta izdelati akordni cenovnik ali vremenik.

Člen 12. in dalje.

Obravnavajo premije za nadzorovalno osebje, ki dobi naslednje premije:

Od vsakega čez določeno množino do 1.40-te množine popravljene voza 200 Din, čez to množino pa 300 Din, od vsake lokomotive čez določeno množino do 1.40-te množine 3000 Din, čez to množino 4500 Din.

Člen 15.

Pritožbe.

Pritožbe delavcev radi premalo zaračunanega dovoljenega delovnega časa, kakor tudi vsa nesoglasja med delavci in nadzornim osebjem, preiskuje najprvo upravnik delavnice s pomočjo strokovne komisije ter se imajo

po potrebi odrediti za dotično delo poskušnje, ali pa zahtevati intervencijo direkcije, ki odločuje kot poslednja instanca.

* * *

Tako toraj izgleda ta od uprave obljubljeni pravilnik, »ki bo izboljšal gmotno stanje vsega delavstva, ter veljal za vse delavce.«

Delavsko osebje je bilo zopet enkrat kruto prevarano od uprave in uprava sama je že izpregledala, da je nasledla na lim nekemu »stručnjaku«, ki je sestavil ta izredni pravilnik, katerega bo treba takoj korigirati.

Naše stališče k temu pravilniku je razvidno iz rubrike »iz sekcij«.

Stručnjak v Beogradu je predstavil ta pravilnik iz nemščine in sicer iz »Grundlagen zur Regelung der Akkordarbeit« od 13. junija 1920. Obvlada pa zelo slabo nemščino ter je pri prestavi naredil obilo pogršk, ki delajo pravilnik sploh nerazumljiv. Iz pravilnika pa je dobesedno črtal vse določbe, ki so govorile v korist osebju.

Po »Grundlagen zur Regelung der Akkordarbeit« se določajo nagrade za prihranjene ure sporazumno z delavskimi zaupniki. Dovoljeni delavni čas ugotovi komisija, ki je sestavljena iz načelnika oddelka, poslovodje, enega delavca, od delavcev izvoljenega zastopnika skupine in pristojnega delavskega zaupnika, torej iz dveh zastopnikov uprave in treh delavcev. Pri vseh sporih soodločata po dva delavska zaupnika.

Pri sestavi takih pravilnikov bi morali sodelovati delavski zaupniki. Na Vas delavci pa je ležeče, kdaj bodo ti zaupniki po zakonu o zaščiti delavcev izvoljeni.

Poročila sekcij.

Za premikalno osebje.

Kakor je vsem znano, je bila povodom prevedbe premikačem — južnoželezničarjem všteta od leta 1924 dalje vsa služba za eksekutivno ter so bili temu primerno prevedeni v višje stopnje osnovne in položajne plače.

Premikalno osebje državnih železnic, ki je bilo prevedeno v Zagrebu, te ugodnosti ni bilo deležno, ampak je bilo prevedeno kot ostalo neeksekutivno osebje. Prizadeti so tekom zadnjih mesecev vložili na direkcijo prošnje, da se ta pomoč administrativnim potom popravi in se jih prevede v odgovarjajoče stopnje; sedaj pa čakajo na tozadevne rešitve. Ker dobivamo od vseh strani vprašanja, kdaj bo zadeva rešena, odgovorimo v naslednjem:

Direkcija je te prošnje zbrala, pa se ne smatra kompetentnim, da bi to vprašanje takoj v lastnem delokrogu rešila, ampak čaka, da bo državni svet rešil nekaj pritožb onih premikačev drž. železnice, ki so se nanj pritožili, in če bodo te pritožbe ugodno rešene, bo direkcija potem za vse osebje to vštete let izpeljala.

Za kretniško osebje.

Gospodje pri ljubljanski direkciji ne pripisujejo kretniškemu osebju nikake odgovornosti (dokler se nič ne zgodi) ali posebne važnosti. To se vidi iz prevedbe iz leta 1923, ko so nas uvrstili vse kretnike, nadkretnike, kakor tudi blokavnike brez razlike v drugo kategorijo zvaničnikov, to je najslabšo v eksekutivni službi. Gospodje so si mislili, mi jim bomo dali ime »poduradnik«, pa bodo zadovoljni. Tako smo prav do zadnjega nazadovali. Pod dunajsko direkcijo smo bili vsaj nekoliko vpoštrevani, posebno blokavniki, ker je služba zelo naporna ter se lahko šteje med tehnično z njegovimi aparati in telefoni, tako je nadkretnik uradnikov namestnikov.

Gospodje naj si malo bližje ogledajo kretniško službo in njegovo odgovornost, posebno nadkretnikovo in blokavnikovo, ko mora ves svoj obširni rajon imeti v popolnem pregledu in oblasti. Kaj se vse lahko zgodi, ako ne more n. pr. blokavnik obvladati svojega položaja.

On mora biti vedno prisoten z vsem svojim duhom, on ne sme nič pozabiti, mora vse vedeti, videti in slišati. On je odgovoren za vse kretnice, da so v pravem stanju in legi ter je odvisna največ od njega varnost premika in prometa.

Prizadeti blokovniki in nadkretniki pričakujemo, da nas bodo vsaj v bodoče naši gospodje malo več vpoštevali in nas uvrstili v kategorijo, kamor spadamo, ker je gospod generalni direktor Ilič zatrdil, da je stvar že rešena in da nam pristojna prva kategorija zvančnikov.

Tozadevno se vrši pri direkciji dne 28. julija posebna intervencija.

Vsemu eksekutivnemu osebju.

Direkcija je sedaj (po dveh mesecih) sestavila svoje protipredloge k »pravilniku o sporednih prinalležnostih« ter upamo, da so medtem že odposlani v Beograd.

Protipredloge vseh direkcij bo preračevala posebna komisija, nakar bo sestavila svoj osnutek sprememb, h kateremu bo treba zopet postaviti naše protipredloge. Iz tega je razvidno, da uprava to namenoma zavlačuje ter tako odjeda vsemu progovnemu in vlakospremnemu osebju nočne doklade, enim premik in tako dalje. Direkcija se za enkrat na vse naše ponovne intervencije izgovarja, da ne sme v lastnem delokrogu nič ukreniti.

Da se bo stvar pospešila, smo sedaj podrezali pri ministarstvu saobračaja potom parlamenta.

Delavci in profesionisti.

Z ozirom na obljubo prometnega ministra, da bo sklical glede delavskega pravilnika anketo in z ozirom na to, da je izšel pravilnik o delavniških premijah, se je vršila v Ljubljani dne 19. julija 1925 končna konferenca delavskih zaupnikov, ki je sprejela definitivne sklepe delavskega osebja iz Slovenije za konferenco v Zagrebu, ki se vrši 26. julija 1925. Na konferenci v Zagrebu bodo zastopani delavski zaupniki iz Sarajeva, Niša, Zagreba, Subotice, Broda, Ljubljane, Maribora in drugih krajev ter se bodo složili za enoten protipredlog k obema pravilnikoma, tako da bo na anketi v Beogradu vse železniško delavstvo enotno zastopano.

V Ljubljani (kjer so bile zastopane vse kurilnice izvzemši Pragersko in delavnice ter sekcije in postajno delavstvo) se je soglasno odobrilo protipredloge, ki jih je svoječasno izdelala organizacija in ki slone na naslednji bazi:

1. Urne plače proč ter vpeljati za vse delavce dnevne plače za vse dni v mesecu.
2. Stalnost in dopust po enem letu.
3. Iste vozne ugodnosti in iste ugodnosti pri bolniški blagajni za stalne delavce kot za nastavljenca.
4. Predlagana tabela dnevnih plač se mora povišati minimalno za 100%.
5. Nastavitev delavstva po treh letih.

Pravilnik o premijah se odklanja, ker hoče uvesti akordni sistem ter je vpeljan le za delavnice.

Zahteva se za vse profesioniste in delavce normalna premija za faktično izvršeno delo, ki naj velja za vse kurilniško, delavniško, sekcijško, postajno in skladiščno osebje.

Glede bolniške blagajne se je sprejel sklep, da se podvzame energične korake, da se napravi red in razpišejo volitve, v nasprotnem slučaju pa se izvede akcija za ustanovitev samostojne bolniške blagajne. — Poročilo o zagrebški konferenci prihodnjt.

Sodrugi na delo! Vsi v organizacijo.

Vozopisci.

Vprašanje kilometrine vozopiscev bo rešeno s popravkom sedaj veljavnega pravilnika. Direkcija je izdala dodatek k prvotno izdani okrožnici, po katerem naj bi dobili vozopisci 50% dovoljene jim kilometraže.

Organizacija je v svojih protipredlogih zahtevala za vozopisce pavšalirano kilometražo 300 Din mesečno, ne oziraje se na to, ali vrše zunanjo ali notranjo službo. Enako smo tudi zavzeli potrebne korake glede službene obleke ter glede poprave krivične prevedbe, ki naj se popravi povodom revizije pragmatike.

Vlakospremno osebje.

Sedaj se dosti govori, da je službena obleka, ki se bo razdelila med osebje, slabe kvalitete. Opozarjamo osebje, da vsak slučaj, ko bo obleka slaba, takoj prijavi, da bomo mogli zadevo preiskati.

Ako je direkcija za to boro obleko vrgla ven milijonske svote v času, ko je dinar tako porastel, da trdi g. direktor, da se je gmotni položaj osebja zboljšal za 30%, smemo upravičeno pričakovati, da bo obleka prve kakovosti.

Ker vlakovodje-činovniki III. kategorije ne dobe obleke, pozivamo dotične, ki namestavajo tožiti upravo, da se javijo v organizaciji.

Intervencija v torek 21. julija 1925 ni imela uspeha, ker je g. Benedek odpotoval, gosp. Randl pa o zadevi ni dobil od načelnika nikakih direktiv. Zato se bo vprašanje ranga rešilo pri prihodnji intervenciji.

Zahteve telegrafistov.

1. Vse postajne paznike z brzovajnim izpitom, kateri tudi v resnici opravljajo službo telegrafista, prekategorirani v kategorijo telegrafistov, na kateri podlagi jim pripada I. kategorija zvančnikov brez ozira na šolsko izobrazbo. Jasno in brezdvomno je služba telegrafistov ravno tako naporno in odgovorna, kakor služba drugih kategorij, katere se je pri prevedbi vpoštevalo ter prevedlo v I. kategorijo zvančnikov in da se od telegrafistov zahteva v splošnem večja inteligenca.

2. Ker je telegraf popolnoma zvezan s celokupnim prometnim (eksekutivnim) delom in da se šele na podlagi telegrafa zamore vpostaviti varen promet, kakor križanje, prehitvanje itd., bila bi zahteva telegrafistov, da se jim pripoizna eksekutivna služba, popolnoma upravičena.

3. Z ozirom na izvrševanje službe telegrafistov tudi s privatnimi strankami (privatni telegrami), bila bi tudi ne samo njih zahteva, da se jim podeli službena obleka v polni meri upravičena, temveč dolžnost železniške uprave same bi bila, da bi to uvidevala in tej kategoriji priznala službeno obleko.

4. Vse one telegrafiste, kateri so položili v Trbovljah in Mostah naknadno izpit za Srazredno osnovno šolo ter ta spričevala predložili, naj se prevede v III. kategorijo činovnikov, da ne ostanejo zapostavljeni napram njihovim tovarišem, kateri so bili s že navedenim izpitom in po predložitvi teh spričeval pravilno prevedeni v III. kategorijo činovnikov. Da se naglašja, da pri brzovajni službi z navedeno šolsko izobrazbo ni položaja za III. kategorijo činovnikov, ne drži, ker nasprotuje razglasu, izdanem v »Službenih novinah«.

Prizadeti.

Te zahteve bo vodstvo organizacije zastopalo povodom revizije »zakona o državnem prometnem osebju«, ki bo izdelan že do Novega leta.

Pisarniki in pisarniški pomočniki.

Pisarniki, ki opravljajo v vseh panogah pisarniške službe že več let važna in odgovorna činovniška dela, bodisi kot pisarniški vodje, telegrafisti, računovodje itd., so bili pod upravo bivše južne železnice imenovani pisarnikom na sledeči podlagi:

Kot pomožna pisarniška moč so polagali strokovne izpite ter so morali imeti znanje iz stenografije in strojepisja, kakor tudi večletno prakso in vestno službovanje v kancelijski stroki, nakar so bili imenovani pisarniškim pomočnikom. Po preteku še 8 službenih let v kategoriji pisarniških pomočnikov je po pola-

ganju inteligenčnega izpita v obsegu 4razredne srednje šole iz geografije, računstva, personalnih predpisov in zadatka službenega jezika sledilo imenovanje za pisarnika, oziroma imenovanje za poduradnika pod bivšo južno železnico, katera je po končani svetovni vojni s 1. januarjem 1919 imenovala vse one pisarnike, ki so dosegli letno plačo 1600 kron, činovnikom III. kategorije.

Uprava bivše južne železnice je upoštevala višjo kvalifikacijo že pri nastavitvi, ker je pisarniške pomočnike zbog višje izobrazbe nastavila z 1000 kron letne plače, vse ostale služiteljske kategorije pa z 900 kron.

Pri sedanji prevedbi se pa uprava drž. železnice ni ozirala na večjo izobrazbo pisarniške moči in tudi ne na položeni inteligenčni izpit, prevedla je po novem zakonu nekatere služiteljske kategorije tako, da so preskočile ne samo pisarniške pomočnike, temveč tudi pisarnike. Zelo majhno število pisarnikov je, ki so imeli čast, biti prevedeni v III. kategorijo činovnikov brez šolske izobrazbe in brez inteligenčnega izpita, medtem ko se je uvrstilo vse ostale v I. in celo v II. kategorijo zvančnikov.

Ker imajo pisarniki vsled položenega inteligenčnega izpita enakovredno šolsko kvalifikacijo, kakor jo predpisuje člen 8. zakona o saobračajnem osebju in ker je prizadetih le neznatno število, ki se še nahajajo v zvančnikih kategorijah ter so, ker vršijo činovniške posle že po več let vestno in železniški upravi v prid, kot izbrane najboljše moči, bi njih zahteva za uvrstitev v III. kategorijo činovnikov ne bila nikakor pretirana.

Pisarniki, oziroma pisarniški pomočniki so odvisni zgolj od mesečnih prejemkov, ki so deloma isti, deloma neznatno višji, kakor so bili po stari pragmatiki, ker nimajo nikakoršnih izvanrednih dohodkov.

Z ozirom na dejstvo, da so nekateri pisarniki (kanclisti) državne železnice bili ob prevedbi na novo pragmatiko najslabše uvrščeni in ker so vsled tega zašli v neznosni položaj, smatrajo zahtevo, da se jih uvrsti v III. kategorijo činovnikov, popolnoma kot upravičeno ter prosijo pomoči od vodstva združenih organizacij.

Popolnoma upravičena je tudi zahteva pisarniških pomočnikov za uvrstitev v I. kategorijo zvančnikov ter po položenem inteligenčnem izpitu za pisarnika pa tudi v III. kategorijo činovnikov.

Prizadeti.

Op. organizacije: Pripominjamo k temu, da vsled revizije pragmatike, kjer bo najbrže odpravljena III. uradniška kategorija in vsled sklepa državnega sveta, ki je zdaj v principu na pritožbo glavne kontrole odločil, da se imajo povišati vse prevedbe v III. kategorijo dotičnih, ki nimajo šolske izobrazbe, nastalo sedaj drugo stališče. Organizacija bo sklicala v kratkem v Ljubljani konferenco nastavljenega osebja, kjer bomo zavzeli definitivno stališče za revizijo ter Vas že sedaj opozarjamo, da se bodete sigurno udeležili.

Razno.

POZOR DOPISATELJ ČASOPISU »STROJEVODJA«!

V listu »Strojvodja« čitam na kakšen način lahko tečejo cevi stroja. Sicer se popolnoma strinjam s člankom, ali dotični je pozabil vse vzroke omeniti, namreč omenil je da je kurjač tudi kriv radi slabega manipuliranja, zaradi slabega premoga itd. Res je! Omeniti pa je pozabil, da je največkrat kriv strojevodja sam. Kaj poreče k temu, če on v dobri volji pri vožnji dimnico moči in če preveč zmoeči, da priteče voda skozi cevi v peč. Kaj porečejo cevi navadno tedaj k temu, ali ne tečejo, če so še bolj v slabem stanju? Kaj poreče ogenj v peči če pride voda skozi cevi do polovice ognja. Ali v takem že lastno prepričanim slučaju ne tečejo cevi? Ali je v takem slučaju

