



Štev. 8-9

Leto 13

Izhaja enkrat na mesec.

Naročnina letno 24 dinarjev

Uredništvo in upravnništvo:

Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Del. zbornice), kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

NEODVISNO GLASILO ŽELEZNIČARJEV, UPOKOJENCEV IN TRANSPORTNEGA OSOBLJA

Zahtevamo svobodne organizacije

Z uradniškim in železničarskim zakonom iz leta 1931 je bila omejena pravica državnih nameščencev in delavcev, da se lahko svobodno organizirajo v svojih strokovnih organizacijah. Ko je izšel ta zakon, smo takoj ugotovili, da ta določba ne bo škodovala samo uslužbencem, marveč tudi železniški upravi, ker bo kar najbolj omejena možnost kritike nepravilnih postopkov ter bo uprava navezana le na nasvete in inicijative organizacij, katere bo sama potrdila. Organizacija, ki bo hotela še nadalje nepristransko delati za interese osebja, bo onemogočena na podlagi določb zakona od delodajalca, ostale pa bodo le organizacije, ki se bodo strinjale s prosjačnjem ali morda celo klečeplazenjem. Od takih organizacij pa članstvo gotovo ne bo imelo koristi, uprava pa tudi ne bo pravočasno opozorjena na napake, katere zagreši.

»Naš Glas«, glasilo državnih nameščencev in upokojujencev v dravski banovini je v zadnji številki objavilo pod naslovom »Skraini čas je že, da se odpravi § 76 uradniškega zakona« daljši uvodnik, v katerem zastopa stališče, da je treba zagotoviti popolno svobodo organiziranja in organizacijskega delovanja. Iz tega uvodnika posnemamo sledeče odstavke, ki veljajo v polni meri tudi za železničarje:

Živahnemu organizacijskemu udejstvovanju je storil sedanjí uradniški zakon konec. V znanem § 76. u. z. so stroge določbe, ki so doobra zatrlje dotedanje organizacijsko gibanje in ki še zdaj onemogočajo vsak svobodnejši razmah na tem polju. Ta predpis je tem usodnejši, ker načeloma dovoljuje samo po eno vsedrjavno strokovno društvo za vsako stroko, v kateri pa ne smejo biti niti združene razne uslužbenke vrste nameščencev dotične stroke. Prepovedana so torej vsa strokovna društva, ki bi hotela delovati samo na določenem ozemlju države. Za isto stroko in za isto vrsto uslužbencev sme biti samo po eno društvo za vso državo, ne sme biti pa ne pokrajinskega, ne verskega ali plemenskega značaja. Najhujša je pa prepoved, da društva raznih strok ne smejo ustanavljati med seboj zvez za skupno delovanje. Za vsak sporazumen nastop raznih organizacij je potrebna posebna dovolitev pristojnih ministrov.

Določbe navedenih paragrafov predstavljajo torej za nas veliko in važno omejevanje pravice do združevanja. Naša ustava jamči slehernemu državljanu načelno pravico svobodnega združevanja, le za državne uslužbence in upokojujence velja že nad sedem let izjemni zakonski predpis, ki jih v ti splošni državljanski svobosci občutno omejuje.

Člen 13. ustave kraljevine Jugoslavije od 3. sept. 1931. pravi: »Državljaní imajo pravico združevanja, zborovanja in dogovarjanja v mejah zakona«. Ta določba ustave velja še danes.

Vsem stanovom v državi je dovoljeno, da po svoji volji in v okviru društvenega zakona ustanavljajo stanovska ali strokovna društva, ki imajo ob splošnih zakonskih pogo-

jih pravico do delovanja po odobrenih pravilih. Za nekatere stanove je tako združevanje celo posebej z zakonom urejeno, edino mi ne smemo ustanavljati organizacij s popolno strokovnimi in stanovskimi cilji, razen pod pogoji § 76. u. z., ki mnogokrat naravnost onemogočajo ustanovitve in uspešno delovanje takih društev.

Od kod to nezaupanje? S svojim dotedanjim delovanjem so organizacije drž. nameščencev in upokojujencev gotovo dokazale dovolj spoštovanja in razumevanja državljanških dolžnosti, tako da ni bilo povoda za take izjemne predpise. Tudi po letu 1931. se stanje ni spremenilo. Delo naših organizacij je brez dvoma v vsakem oziru, zlasti pa kar se tiče domoljubnosti in spoštovanja ter izpolnjevanja državnih zakonov, brez slehernega očitka. Saj bi bilo vendar absurdno, če bi državni uslužbenci, predstavitelji in nosilci državnega reda in ugleda, sami v svojih organizacijah ne spoštovali zakonov, katere v službi izvajajo. Sicer je pa — kakor za vse druge organizacije — tudi za naše mogoče enako uspešno nadzorstvo, ki ga dovoljuje društveni zakon in ki daje oblastvom možnost, v kafi odpraviti vsako nepravilnost ali protizakonitost, ki bi jo društva zagrešila.

Pomisliti pa moramo tudi, da državi oz. vladi ne more biti vseeno, kako se težnje in zahteve državnega uslužbenstva izražajo: javno na društvenih zborovanjih, z organizacijskimi spomenicami, v stanovskih glasilih vselej torej na viden in zakonit način, ki ga je mogoče v vsakem primeru nadzirati — ali pa prikrito, podtalno. Za delavce je bila s posebnim zakonom celo uvedena ustanova delavskih zaupnikov, ki zastopajo delavske interese nasproti podjetnikom, ustanovile so se delavske zbornice, enako kot kmetijske in že prej trgovske. Čeprav v celoti ni mogoče primerjati našega razmerja do države z odnosi delavca nasproti podjetniku, je vendar mogoče opravičeno trditi da je tudi naše javnopravno razmerje utemeljeno mimo zakonskih podlag predvsem na vzajemnem zaupanju in na načelu: zvestoba za zvestobo!

Zato bi bilo ne le v interesu drž. uslužbencev in upokojujencev, da se jim dovoli neovirano strokovno in stanovsko združevanje po predpisih in pogojih splošnega društvenega zakona, temveč bi bila taka rešitev gotovo v veliko in trajno korist države in službe sploh. Čas je že, da se § 76. u. z. odpravi, ker je izkušnja pokazala, da je bilo nezaupanje, iz katerega se je ta izjemna določba rodila, neutemeljeno.

KOLENDAR ZA LETO 1939.

Konzorcij lista izda tudi za leto 1939 železničarski koledar, ki bo vseboval vse najvažnejše predpise ter naj bo najboljši priročnik in svetovalec slehernemu železničarju — nastavljenemu in delavcu. Pozivamo vse zaupnike, da nam najkasneje do 25. septembra sporoče, koliko izvodov rabijo za svoj okoliš, ker bomo tiskali le toliko izvodov, kolikor jih bo naročenih.

Ujedinjeni Železničar.

Glavna skupščina bolniškega fonda

Skoraj za pol leta se je zavlekla glavna skupščina bolniškega fonda. Mesto v marcu se je vršila šele od 28. do 30. avgusta in je trajala tri dni vsled obširnega programa in mnogoštevilnih predlogov, ki so jih stavili delegatje iz vseh oblastnih uprav.

Letošnja skupščina je bila izmed vseh dosedanjih najbolj stvarna in resna. Kritika o poslovanju v fondu je bila temeljita in konstruktivna ter so delegatje dokazali, da se zavedajo odgovorne naloge, ki so jo prevzeli od članstva bolniškega fonda.

Kar 21 predlogov je bilo stavljenih iz območja ljubljanske oblastne uprave bolniškega fonda ter so bili ti predlogi stavljeni od treh forumov: nekaj jih je predložil za glavno skupščino še prejšnji oblastni upravni odbor, ostale pa so predložili izvoljeni delegatje direktno glavni skupščini. Vsi predlogi so prišli na glavni skupščini v razpravo ter je bila večina predlogov tudi sprejeta. Na težkoče so naleteli le oni predlogi, za katerih izvedbo so potrebna izredna denarna sredstva preko rednega budžeta.

Glasom pravilnika bolniškega fonda plača bolniški fond za nastavljenice za sanatorijsko zdravljenje od din 40 do največ din 54 dnevno, oskrbnina na Golniku pa znaša dnevno din 60. Razlika, ki jo mora nastavljenec doplačati, znaša torej mesečno od din 180 do din 600 in je bil stavljen predlog, da naj se članu ta doplačila kreditira ter na to odtegne v več zaporednih mesečnih obrokih. — Predlog je bil sprejet.

Protituberkuloznemu dispanzerju se izplača prispevek din 10.000.—, Mladinskemu domu v Gozdu-Martuljku pa enkratna podpora din 150 tisoč za izpopolnitev naprave za centralno kurjavo, s čimur se bo omogočilo bivanje in zdravljenje otrok članov bolniškega fonda v tem domu tudi po zimi.

Prejšnji oblastni upravni odbor je predlagal, da bi se zvišal honorar železniškim zdravnikom od 30 na 60 din za 1 km dodeljene proge. Ta predlog ni bil sprejet, ker ni na razpolago potrebnega kritja in tudi ni bila tozadevna postavka odobrena v budžetu.

Glavna skupščina je na to obravnavala o predlogih, ki so jih stavili za glavno skupščino izvoljeni skupščinarji na oblastni skupščini. Vsled odklonilnega stališča glavne uprave so bili posamezni predlogi skupščinarjev prestilizirani in na novo utemeljeni ter kot taki predloženi od delegatov.

Soglasno je bil sprejet predlog, da se v bodoče vrše volitve skupščinarjev bolniškega fonda po proporcionalnem sistemu in da se vrne fakultativnim članom (vpokojenim železničarjem, ki so tudi po upokojitvi ostali člani bolniškega fonda) aktivna in pasivna volilna pravica.

Ali je res rešeno vprašanje onih, ki so bili nastavljeni po letu 1923?

Po progí so se raznesle vesti, da ima društvo kurjačev v rokah odlok Generalne direkcije, da je vštete delavske službe onim, ki so bili nastavljeni po letu 1923 ugodno rešeno in da se bo odslej avtomatično štelo za pokojnino vsa ona delavska leta, za katere je delavec pred nastavitvijo plačal prispevke v delavski penzijski fond. Ker smo tudi mi prejeli od par

Posebno pozornost je zbudil predlog glede zidave sanatorija na Golniku. Naši delegatje so skupščini predložili konkreten predlog, podprt s točnimi številkami o višini stroškov ter izdelanimi načrti. Po kratki utemeljitvi je glavna skupščina k že odobrenemu trimilijonskemu kreditu odobrila še nadaljna dva in četrta milijona dinarjev kredita. S tem sklepom je zagotovljena zidava sanatorija, ki se bo predvidoma začela že začetkom oktobra. Ker je pokazala nova glavna uprava vse razumevanje za končno izvedbo načrtov o zgraditvi sanatorija na Golniku, upamo, da bomo avgusta prihodnjega leta lahko otvorili najmodernejši zavod za zdravljenje tuberkuloznih članov bolniškega fonda na Golniku.

Stavljen je bil tudi predlog, da naj se odobri zdravljenje tuberkuloznih rcdbinskih članov do popolne ozdravitve na račun bolniškega fonda. Ta predlog je bil združen s predlogom, s katerim se zahteva izenačenje železničarjev glede zdravljenja z ostalimi državnimi uslužbenci. Glavna skupščina je naročila glavnemu upravnemu odboru, da naj potem ministra socialne politike doseže spremembo zakona o bolnicah v tem pravcu, da bo dolžno Ministrstvo za socialno politiko plačati vse stroške za zdravljenje v bolnicah po preteku one dobe, za katero plača po sedanjih predpisih stroške železničarski bolniški fond.

Nadalje je bil odobren kredit za nabavo kratkovalovnega aparata za podružnico centralne ambulante v Mariboru ter je dobila glavna uprava nalog, da stopi v stik z zdraviliščem v Rogški Slatini radi določitve pogojev, po katerih bi se mogli železničarji zdraviti v tem kopališču.

Predlog o zvišanju hranarine na 100 odst. za vse dni v mesecu radi pomanjkanja denarnih sredstev ni bil odobren. Pač pa je bilo soglasno sklenjeno, da ostane hranarina v sedanjí višini zagarantirana ter se je istočasno razpravljalo, kako najti sredstva za realizacijo predloga o uvedbi 100 odst. hranarine. Temu vprašanju bo treba tudi v bodoče posvetiti primerno pažnjo.

Predlog o večji finančni avtonomiji in decentralizaciji finančne službe je bil odklonjen, ker sedanja uredba ne dopušča izvedbe decentralizacije ter se bo moralo to vprašanje reševati pri izdelavi nove naredbe.

To so kratko naštetí glavni sklepi, ki pridejo v poštev za članstvo bolniškega fonda v ljubljanski železniški direkciji. Ti sklepi so predloženi v smislu obstoječe naredbe g. prometnemu ministru ter postanejo pravomočni, čim jih on odobri.

Novoizvoljeni delegatje so v polni meri naredili svojo dolžnost in bodo tudi v bodoče z vsemi svojimi močmi delali za zboljšanje razmer v železničarskem bolniškem fondu.

prizadetih vprašanja, v koliko so te vesti resnične in kam naj se obrnejo, da se jim bo odmerila pokojnina z vštetenim delavskih let. smo se informirali in dobili pojasnilo, da je nastala neljuba pomota, povzročena po samovoljnem tolmačenju gotovega odgovora, ki ni bil dosti jasno napisan.

Železniški delavci in profesionalisti zaboljšanje položaja

V nedeljo, dne 21. VIII. so zborovali v Mariboru delegati železniških delavcev in profesionalistov iz štirih direktij ter sklepali o ukrepih zaboljšanje položaja. Sklicatelj konferenca so nam dostavili obširno poročilo, katerega radevolje priobčujemo:

35.000 delavcev in profesionalistov, zaposlenih pri državni železnici čaka že dvajset let na definitivno rešitev delavskega vprašanja. Dvajset let to delavstvo, ki vrši na železnici najtežje in najbolj odgovorne posle, zamaženo trka na vrata odločujočih, da bi uvideli težek položaj tega delavstva in končno veljavno rešila delavsko vprašanje s posebnim zakonom, ki bi bil trajne vrednosti in v katerem bi se predvidela prilagoditev med vsakokratnim dražnjskim razmeram v državi.

Ker so bile vse dosedanje intervencije raznih organizacij brez uspeha, so se odločili delavci in profesionalisti, neoziraje se, kateri politični grupaciji pripadajo, kje so organizirani, ali kakega verskega prepričanja, da se sestanejo in ugotove dejanski

položaj ter se dogovore o vseh ukrepih, ki jih morajo podvzeti, da rešijo sebe in svoje družine pred bedo in popolnim propadom.

Konferenca se je vršila v nedeljo, dne 21. avgusta v dvorani Del. zbornice in so se je udeležili delegati delavcev in kurilnic ter progovnih sekcij iz Zagreba, Sarajeva, Siska, Kraljeva, Spłita, Šibenika, Ljubljane in iz vseh večjih krajev države. V imenu sklicateljev je konferenco otvoril delavec Gantar Srečko, ki je v lepem nagovoru obrazložil pomen tega sestanka.

V predsedstvo so bili izvoljeni Ivan Trnovšek (Maribor), Malerič Stjepan (Zagreb), Slomovič Danilo (Sarajevo) in Mijatov Vasa (Kraljevo). Za zapisničarja pa je bil imenovan Korbut Franc.

Ko je posebna komisija pregledala položaj delegatov, ki jih je bilo 43, je predsednik Trnovšek Ivan prečital dnevni red in pozdravil zastopnike tiska, nato pa podal besedo delavcu Brečiču Leopoldu, ki je izjavil:

Položaj aktivnih železniških delavcev in profesionalistov

Če pogledamo nazaj, lahko razdelimo teh dvajset let, kar živimo v Jugoslaviji, v tri dele:

1. Čas po preobratu do leta 1923., ko smo stremeli za enotno ureditvijo delovnih pogojev in našemu delu odgovarjajoče mezde.

2. Čas od leta 1923. do 1927., v kateri dobi je delavstvo na železnici polagoma izgubilo pravico za pravico, vendar ta izguba ni pomenila poslabšanja našega materijalnega stanja, marveč se je poslabšal le naš moralni položaj.

3. Čas od leta 1927. do 1. novembra 1937., v katerem smo pretrpeli redukcijo za redukcijo naših prejemkov, ki so bile tem občutljivejše, ker se je od leta 1936. dalje istočasno večala dražinja.

Če pogledamo prvo dobo, lahko ugotovimo, da smo leta 1920. dosegli začasen pravilnik za rokodelce in delavce in je bilo objavljeno, da je ta pravilnik le nek provizorij, ki bo v kratkem zamenjan s stalnim delavskim pravilnikom. Mezde pravilnika so vsaj deloma odgovarjale tedanjim dražnjskim razmeram, poleg tega pa je imel pravilnik gotove dobre strani, ker je uvedel osemurnik, stalnost in avtomatično napredovanje. Akcija organiziranih delavcev z ozirom na porast dražnje je uspela ter je delavstvo doseglo dražnjske in rodbinske doklade in končno leta 1923. uvedbo urnih plač.

Druge doba od leta 1923. do 1927. se je začela z uvedbo urnih mezd, s katerimi je delavstvo povsod tam, kjer je bilo enotno, dobilo dejansko zadnje zvišanje mezd, ki je odgovarjalo tedanjim dražnjskim razmeram, saj so se urne mezde odražale ne samo po sposobnosti delavca, marveč tudi po tržni ceni delovnih sil v dotičnem kraju. Uvedba urnih mezd pa je pomenila ukinitje avtomatičnega napredovanja ter plačevanja delavcev po svobodni pogodbi med delavcem in delodajalcem.

Mesto, da bi delavstvo čuvalo svojo enotnost, s katero bi lahko doseglo dobre pogodbe in višje mezde, pa se je začelo delavstvo cepiti, kar je imelo za posledico, da je bil delavec pri pogajanjih šibkejši od delodajalca in je kmalu prišel v položaj, ko ni več zahtevalboljšanja, marveč je moral braniti dotodanje pravice.

V tej dobi je delavstvo izgubilo pravico na delovno obleko, pravico na mezdo za državne praznike, poslabšane so bile vozne ugodnosti. Ukinitje je bila stanovanjska zaščita in cene stanovanj so občutno porastle, kar je pomenilo redukcijo dejanskih dohodkov delavca. Uveden je bil kuluk, ki je po-

menil novo breme za delavca. Uprava je tekom let ugotovila dejansko možno storitev v delavnicah in kurilnicah in je začela zniževati akordne postavke ter premije ter je s tem zniževanjem nadaljevala toliko časa, da je premije in akorde skoraj povsod ukinila ter je ostala zadnja sled po premijah edino v delavnicah.

V dobi te samoobrambe pa je delavstvo moralo pretrpeti prvi veliki udarec 10 do 15 odstotno redukcijo mezd s 1. aprilom 1927., s katero naj bi pripomoglo k uravnoteženju državnega proračuna, ki je bil tedaj visoko deficiten. Odločujoči so tedaj izjavili, da zahtevajo to enkratno žrtve na oltar domovine. Vendar so se redukcije nadaljevale in v zimi leta 1927. je bilo delavstvo zlasti pri progovnih sekcijah prizadeto po brezplačnih dopustih, ki so trajali po nekod od 10 do 20 dni na mesec, kar je pomenilo za te delavce 40 odst. znižanja prejemkov. — Celotno kurilnice in delavnice so bile deležne znižanja delovnega časa za eno do dve uri in kasneje praznovanja gotovih praznikov, ki niso bili prazniki.

Nestrpno je pričakovalo delavstvo novi delavski pravilnik, ki je res prišel v veljavo 1. VII. 1930. Veliko je bilo presenečenje, ker so vse obljube ostale le obljube ter je nov delavski pravilnik samo uzakonil vse dotlej izvršene redukcije. Omejil je stalnost, podaljšal službeno dobo za doseglo polne pokojnine, ukinil sistem delavskih zaupnikov ter težko obremenil delavstvo z uvedbo še enkratnega plačila prispevkov za penzijski fond za vso člansko dobo nazaj.

Kot novost je uvedel poleg osnovne plače še »uvečano« plačo, ki je odvisna od dobre volje delodajalca ter odobrenih kreditov.

Leto 1931. je prineslo težak udarec tudi delavstvu v delavnicah, saj je bil uveden več mesecev šesturni delovnik, kar je pomenilo za prizadete delavce 25 odst. znižanje prejemkov.

Dne 1. oktobra 1931. ter 1. aprila 1932. je bilo delavstvo zopet deležno štednje ter so bili njegovi prejemki znižani skupno za nadaljnjih 10 odst. Redukcije, ki smo jih našli, znašajo za čas od 1. aprila 1927. pa do 1. oktobra 1937., ako ne vzamemo v poštev povišanja dražnje:

Pri progovnem delavstvu povprečno 50 odst. njihovih prejemkov;
pri delavskem in kurilniškem delavstvu 38 odst. prejemkov in
pri postajnem delavstvu 35 odst. prejemkov.

seji tolmačil zakon tako, da se morajo vsem onim, ki so bili nastavljeni pred 1. septembrom 1923, priznati za odmero pokojnine najmanj vsa leta delavske stalne službe.

To tolmačenje velja še danes in ni bilo doslej nič novega izdano. Vprašanje všteti delavskih let vsem onim, ki so bili nastavljeni po 1. septembru 1923 je torej še vedno nerešeno ter je dolžnost odločujočih, da vpoštevajo dejstvo, da se vse nižje — eksekutivne in neeksekutivne kategorije nastavljenec na železnici — rekrutirajo iz vrst delavcev, ki morajo čakati večkrat po 5, pa tudi 10 let na nastavitve ter da je edino pravično, da se ta leta dejanske prakse in službe vštetejo ne samo za odmero pokojnine, marveč tudi za napredovanje. To vprašanje se ne da rešiti z navadnim tolmačenjem, marveč je potrebna sprememba zakona. Ker se toliko govori o neki novelizaciji zakona — ki je res potreben temeljite spremembe in dopolnitve — naj se raje opusti krpanje ter izdela nov zakon, s katerim naj se reši ne samo to vprašanje, marveč naj se ugotovi tudi ostalim upravičenim zahtevam, zlasti ponovnemu priznanju eksekutivne službe vsem onim, ki so bili eksekutivni po starem zakonu.

V teh odstotkih pa niso vračunane redukcije premij, akordnih postavk in izguba obleke ter bi se z vračunanjem teh redukcij tudi pri delavskem in kurilniškem delavstvu doseglo 50 odstotno zmanjšanje prejemkov.

Leto 1936. in 1937. je bilo v znamenju porasta dražnje. Če je kdo občutil ta ogromen porast, saj so se življenjske potrebščine podražile za nad 30 odst., je to občutil železniški delavec in profesionalist, ker je njegova plača ostala nespremenjena. Železničarski bolniški fond bi lahko izdal statistiko, kako so ta leta propadale delavske družine, kako je rastlo število obolenj, kako se je širila tuberkuloza in ostale bolezni, kar vse je bila posledica preslabe prehrane delavstva, posledica neodgovarjajočih stanovanj, posledica mraza in lakote.

Šele 1. oktobra 1937. je dobilo delavstvo zopet nazaj one osnovne mezde, ki so veljale leta 1930. in je torej dobil navaden delavec na dan od 20 para do največ din 1.50 poviška, pod pogojem, da tedaj ni imel kak dinar »uvečane« plače.

Ta povisek pa ni šel v dobro delavčeve družine, marveč ga je spravil hišni lastnik in trgovec, saj je dražinja po 1. oktobru 1937. rapidno rastla, vsi klci delavstva, da

Položaj upokojenih železniških delavcev in rentnikov

Po svetovni vojni, iz katere je nastala današnja Jugoslavija, smo ostali v njenih mejah železniški upokojenici različnih bivših pokojninskih in provizijskih fondov. — Poleg upokojenec bivših avstrijskih državnih železnic, so tu upokojenici bivše južne železnice, miloščinariju južne železnice, upokojenici po predpisih bivšega madžarskega provizijskega fonda, upokojenici bivših militariziranih bosanskih železnic ter upokojenici iz območja stare Srbije, kjer je bilo starostno zavarovanje delno izvedeno s odredbami pomožnega fonda osebja srbskih državnih železnic. K vsem tem se pridružijo še rentniki, to je delavci, ki so se v službi ponesrečili in imajo odrejane rente. V vseh nasledstvenih državah in tudi v ostalih državah, ki meje na Jugoslavijo, je bilo vprašanje izenačenja takozvanih staroupokojenec že davno izvedeno s tem, da so se jim na novo odmerile pokojnine odgovarjajoče prejemkom aktivnega osebja, odnosno da so se k pokojninam priznale večje dražnjske doklade. Le pri nas v Jugoslaviji je to vprašanje do danes še nerešeno ter trpi vsled tega na tisoče staroupokojenec. Naravnost v obupnem položaju pa so rentniki bivše južne železnice, ki še danes prejemajo one kronске rente, ki jim jih je odmerila za tedanje razmere bivša Avstrija.

Delavski pravilnik iz leta 1930. in najnovejši pravilnik iz leta 1933. nista rešila vprašanja staroupokojenec, pa tudi ne vprašanja pokojnin delavcev, ki so bili tedaj še aktivni. Le par primerjav naj pokaže, kaj je dal novi delavski pravilnik:

Po predpisih bivše državne železnice je postal delavec član fonda najkasneje po enem letu železniške službe ter je dobil po desetih letih članstva pravico na 40 odst. pokojnino.

Pri južni železnici je postal član fonda po treh letih službe in je dobil pravico že po osmih letih članstva na 35 odst. pokojnino. Po novem delavskem pravilniku je stalnost in s tem sprejem v pokojninski fond odvisna od dobre volje načelnika, še več pa od kreditov in čakalna doba za doseglo najnižje pokojnine je 12 let.

V prejšnjih pokojninskih fondih smo imeli delavci voljeno zastopstvo, ki je soodločalo o vseh ukrepih v fondu. Današnji pravilnik predvideva neke vrste skupščinarjev, ki pa nimajo prav nobenih pravic, marveč smejo staviti le predloge in prositi, stvar delodajalca, ki upravlja fond, pa je, ali tem prošnjam ugodno ali ne. V prejšnje fonde smo plačevali redno prispevke, ki so se odmerjali v procentih od naše plače. Ko je bil leta 1930. ustanovljen enoten delavski pokojninski fond, smo bili vsi starejši delavci in profesionalisti težko udarjeni, ko se nam je predpisalo še enkratno plačilo vseh prispevkov za nazaj in to za vsak mesec po din 36.— do din 63.— Upravičeno se vprašamo, zakaj se bodo porabili teži milijoni, ki smo jih vplačali skozi desetletja v prejšnje fonde in katere je novi pokojninski fond prevzel?

Pri tej priliki hočem podčrtati, kako se z delavci državnih podjetij neenako postopa. Monopolski delavci so enako imeli svoj fond in z novim pravilnikom, ki je stopil lansko leto v veljavo, so bile uvedene nove pokojnine. Vsem tem monopolskim delavcem se je članstvo v prejšnjih fondih vštelo brez vsakega doplačila ter je finančni minister celo prispeval izreden prispevek za fond v znesku 20 milijonov dinarjev. Upravičeno sprašujejo železniški delavci, zakaj se pri njih ne postopa prav tako, zakaj ni dala državna železnica primernega ustanovnega prispevka, marveč zahteva še enkratno plačilo za nazaj?

Najbolj bolno vprašanje je vprašanje kronskih rentnikov. Pri izvrševanju službe se je železniški delavec ali profesionalist ponesrečil in priznana mu je bila po tedanjih plači renta. Marsikateri je dobil rento mesečno 80 do 150 kron. S tem zneskom je tedaj lahko preživljal sebe in družino. In kaj dobiva danes? Od din 20 do din 37,50 znaša njegova renta, ker do danes še niso te rente prevedene na dinarsko veljavo in niso izenačene odgovarjajoče sedanji vrednosti dinarja in dražnji. Kako naj živi ta revež in kako naj misli danes o odločujočih, ki ne najdejo časa, da bi končno veljavno prevedli kronске rente.

Kakšna pa je bodočnost sedaj aktivnih delavcev? Kakor smo že omenili, zadobi delavec pravico na najnižjo pokojnino po 12 letih članstva in znaša tedaj pokojnina na mesec din 256. Pravico na polno pokojnino

naj se plače prilagode dražnji, pa so bili zaman.

Imamo delavski pravilnik iz leta 1933., ki nam garantira po treh letih stalnost, garantira plačane dopuste, garantira napredovanje po službenih letih, predvideva volitve delavskih zaupnikov in še marsikaj, kar se lepo bere na papirju. Kako pa je v resnici?

Tisoči delavcev zlasti pri progovnih sekcijah zaman čakajo že več let na stalnost. Še vedno so pogodbeni, vedno izročeni nevarnosti brezposelnosti. Koliko je delavcev na železnici, ki izrabijo pripadajoči letni dopust? Kje so izvoljeni delavski zaupniki? Enako so neurejene razmere pri delavskem pokojninskem fondu, kjer nima delavec nobene pravice soodločanja in če doseže nastavitve, se ga smatra kot novince in vsa prejšnja delavska leta so zanj izgubljena.

Nič boljše ni v bolniškem fondu, da o izvajanju ostale socialne zakonodaje, katere je deležno privatno delavstvo, ne govorim. Na nas samih je, da podvzamemo potrebne korake, da dosežemo povračilo izgubljenih pravic in take mezde, ki bodo odgovarjale dražnjskim razmeram. Naša dolžnost je, da naredimo konec naši razdrojenosti in neorganiziranosti ter se združimo v celoto, v kateri se bomo borili za boljšo bodočnost. Za Brečičem je procal Brezavšček Franc:

zadobi po 36 letih članstva in znaša tedaj pokojnina din 655. Najvišja pokojnina profesionalista po 36 letih članstva znaša din 1152. Kakor slišimo, se namerava z novim delavskim pravilnikom celo te nizke pokojnine znižati. Vprašam vas, koliko delavcev in profesionalistov bo tako srečnih in zdravih, da bodo prestali 39 letno naporno službo in prišli do polne pokojnine? To število bo izredno majhno. Ne vem, kaj je vodilo železniško upravo do tega, da tako zelo loči uslužbenca v pogledu pokojnine. Za spredvodnika, kurjača, premikača, torej za eksekutivno službo zahteva 25 let za doseglo polne pokojnine, za neeksekutivno službo nastavljenca zahteva 30 let, za nas pa zahteva 39 let.

Ni naš namen, da bi zavajali nastavljenemu osebju ter odkrito priznamo, da tudi nastavljeni osebje nima danes onih prejemkov, ki bi zadovali za pokritje njihovih potreb. Vendar nam primerjava pokaže, kako malo paznje se posveča nam delavcem in profesionalistom. Vzemimo, da odgovarja služba delavca le službi navadnega služitelja, ki je bil izmed velikega števila delavcev toliko srečen, da je bil nastavljen. Ta služitelj dobi po 30 letih službe v Ljubljani mesečne pokojnine din 1320. Delavec pa dobi din 655, torej ravno polovico manj kot služitelj.

Pa vzemimo profesionalista. Gotovo je služba profesionalista v delavnici in kurilnici toliko odgovorna, kakor služba zvančičnika druge kategorije. Oni profesionalist, ključavničar, ki je tako srečen, da pride na stroj, lahko postane strojevodja in najmanj zvančičnik prve kategorije.

Zvančičnik druge kategorije dobi v neeksekutivni po 30 letih v Ljubljani din 1572 pokojnine, zvančičnik prve kategorije din 1805, profesionalist pa dobi po 39 letih največ din 1152.

Te razlike dovolj jasno govore, kako smo zapostavljeni delavci in profesionalisti, posebno še, če se vpoštevata, da moramo delavci v 36 letih plačati za našo pokojnino din 15.548, profesionalisti celo din 27.216, dobimo pa polovico manj.

Vprašanje vračunanja delavskih let pri nastavitvi do danes še ni rešeno in smo gotovo pri nas edina izjema, kjer se članstvo v delavskem penzijskem fondu ne vračuna za odmero pokojnine, ako je kdo nastavljen.

Izhod iz tega položaja je povedal že referent, ki je govoril o položaju aktivnih delavcev in profesionalistov. Tudi upokojeni delavci se morajo pridružiti njegovemu predlogu, ako hočemo sami sebi dobro.

Le skupno — aktivni in upokojeni delavci — saj vsakega aktivnega delavca čaka upokojevanje, bomo uspeli z našimi zahtevami, apeliram na vse navzoče, da podpro zahteve upokojenih delavcev, ki so:

1. zahtevamo izenačenje staroupokojenec,
2. zahtevamo prevedbo in izenačenje kronskih rent,
3. zahtevamo, da se ukine naknadno plačevanje prispevkov za prejšnjo člansko dobo,
4. zahtevamo, da se odrede take pokojnine, ki bodo odgovarjale sedanjim dražnjskim razmeram,
5. zahtevamo znižanje članske dobe za doseglo polne pokojnine vsaj na 30 let,
6. zahtevamo pravno soodločanja v delavskem pokojninskem fondu,
7. zahtevamo vštete delavske službene dobe za primer nastavitve.

Predložimo zahteve aktivnih in upokojenih delavcev in profesionalistov skupno železniškemu ministru, kateremu predložimo istočasno v odobritev pravila enotne delavske organizacije, ki naj nas povede v boljšo bodočnost.

Izhod — v organizaciji

Kot tretji referent je govoril Zagode Mijo (Sisak), ki je v svojih izjavah prišel do zaključka, da je izhod iz neverjetno težkega položaja železniškega delavstva v ustanovitvi organizacije.

Delavci si morejo ustanoviti lastno samostojno in popolnoma neodvisno strokovno organizacijo, ki ne bo rešavala političnih vprašanj, marveč le naša kručna vprašanja, ki se bo borila za moderen delavski pravilnik, za take plače, ki bodo odgovarjale ekstenzivnemu minimumu, za primerne pokojnine.

Kot državljani imamo pravico svobode organiziranja in to pravico hočemo, da se nam jo neokrnjeno vsepovsod in vedno prizna.

Prestup i kazna

Nema, gotovo, nijednoga od nas, koji, sticajem okolnosti u službi, nije izvršio bilo kakav prestup, i bio izvrnut njegovim posljedicama. Mi, koji smo permanentno izloženi prilikama, da griješimo primjenjivanjem svih mogućih propisa i pravila željezničke službe, pružamo široko polje rada za »manisanja« i izricanje kazni. Neće biti na odmet, ako kažemo da te kazne — osim moralnog — za službenika imaju i materijalni učinak koliko za njega, toliko i za njegovu porodicu, smanjivanjem i oduzimanjem dnevnog obroka.

Nespominjemo ovo s razloga, da bi se humanosti radi pregledavali propusti nego istine radi, obzirom na današnji položaj željezničara, koji je osuđen da izdržava sebe i svoje od čistih prihoda, to jest samo svojih mjesečnih plaća. Tko je ikada vršio vanjsku željezničku službu — a da nije zaboravio — jamačno se vrlo dobro sjeća svih momenata, koji su mu priskrbili po koje manisanje, i u vezi time i vanredan priloga za Bol. fond. Nedvojbeno je, da bi itko grešio hotimično, jer to je više nego ludost. Takav službenik treba biti izlučen iz reda ljudi, čija je savjest povezana sa odgovornošću. Pri samom odmierivanju kazni dešava se, da nepostoji omjer značaja propusta

i veličine kazni. Nebi se smjelo dogoditi da jedna — gotovo neprimjetna — greška bez ikakvog uticaja na željezničke propise u pogledu sigurnosti saobraćaja spadne pod drakon-skiju vrst kazne, od one koje kud i kamo — da kažemo — opasnija za sam saobraćaj i po posljedicama dalekosežnija. Nemislamo time davati direktive kako se ima u pojedinim slučajevima postupati, ali dešavalo i ovakvih primjera, koji su završili među svršenim aktima. U dosta navrata, baš bojazan pred visinom kažnjavanja, prouzrokovala je propust i doprinijela kaznu. Regula je, da kažnjavanje služi kao opomena na savjesniji rad, ali postoji i pravilo: tko radi taj greši! U našoj službi imade momenata, — nepredviđenih u propisima — gdje je potrebna brzina, stručna sprema, kada je svaki čas prekratak, da se nešto definitivno i sudbonosno riješi, tada je propust najlakši. Izuzimajući dokazani i očiti nemar, koji zaslužuje primjerno kažnjavanje, nemožemo preći preko tih vjernih pratilaca naše službe, to jest obligatnih manisanja sitnijeg značaja — ali ne i kazni — a da neosjetimo nezadovoljstvo — revolt — u duši. Konačno: tko je nepogrešiv, neka se baci kamenom!

S. L.

Opradani zahtjev

Član 55 pravilnika o sporednim prinadležnostima nije predvidio, da se dodatak za noćni rad isplaćuje svim službenicima bez iznimke, kada obavljaju dužnost egzekutivnog službenika. Izuzeti su samo dnevničari. Mnogobrojni slučajevi, koji se redovno ponavljaju, te koji po značaju službe bezuslovno spadaju pod citirani član, nisu predviđene.

Kada nastane potreba — u slučaju bolesti ili dopusta — zamjenici za egzekutivnu službu ispostavljaju se iz reda sekcijских službenika. Ovi zamjenici dužni su obavljati sve radove onoga kojega zamjenjuju, odgovorni su moralno i materijalno za sve eventualne nastale greške i propuste, koji nastanu za vrijeme njihove zamjene, ali nemaju i pravo da

im se isplati onaj dodatak, koji pripada egzekutivnom službeniku.

Na ovaj način ostaju prikraćeni u najosnovnijem: zaradjenom novcu. Isti je slučaj, ako je ovakav službenik postavljen kao stalan radnik stanični, ako je raspoređen po rang »radnika« i gubi svako pravo, koje imade njegov drug u službi. Zahtjevati od službenika savjesnost, izvrnuti ga i kažnjavanje, a neisplati mu zaradjenog, ocrtavu se u narodnoj: sa jedne ovce, dvije kože! Opradano i zaslužno je, da se ovo vitalno pitanje »posljednjih« riješi u njihovu korist, a u smislu zakona, koji naredjuje da se svaki isplati za ono, što zasluži.

Radnik.

Zaboravlja se . . .

da i najbolje prijateljstvo u najod-sudnijem času zataji, da pohlepa i gramzljivost uzvraćaju gostoprinstvo čovjeku time, da mu svojom ustrajnošću skraćuju i ogorčavaju posljednje dane života, da je besmiselno — zapravo ludo — utvarati si, da će zvuk novca ispuniti ili nadopuniti prazninu uma, duše i ostalih vrlina ljudi, da se privrženost i odanost ne stiču »željeznom disciplinom«, da umjetno namještena vanjšina blagodat nemože nahraniti glad-

nu istinu, da obračun sa savješću stiže obično prekasno, da je metal — najmanje ili najviše vrijednosti — neprobavljiv, da nasmijano naličje nije uvijek ispravan barometar, da su u životu potrebni i oni, na koje se gledalo sa prezirom, da se iskušavanje snage i tehničke sposobnosti tekovina čovječjeg uma — ubojnih sredstava — vrši opet na čovjeku.

R—r.

Željezničkomu ministarstvu in Generalni direkciji naj se predloži posebna spomenica, v kateri naj se oriše položaj aktivnega in upokojenega delavstva ter postavijo zahteve za zboljšanje položaja in za odobritev delavske strokovne organizacije.

Sklepi konference:

Konferenca je soglasno odobrila vse referate in izvolila posebno deputacijo (Brenčič iz Maribora, Pečnik iz Zagreba, Slomovič iz Sarajeva in Mijatov iz Kraljeva), da predloži željezničkomu ministru in generalnemu direktorju utemeljeno spomenico, v kateri zahtevajo delavci:

1. Definitivno ureditev službenega razmerja delavstva s posebnim zakonom ob sodelovanju predstavnikov željezničarske delavske strokovne organizacije,
2. avtomatično priznanje stalnosti vsem delavcem,
3. avtomatično napredovanje po službenih letih,
4. priznanje sporednih prinadležnosti, dodatka za nočno delo in pravice do povrnitve selitvenih stroškov, enako kot nameščenemu osebu,
5. ukinitve akordnega in premijskega sistema ter uvedba plač z draginjskimi dokladami,
6. soodločevanje delavcev v penzijskem in bolniškem fondu,
7. za željezniške delavce naj velja splošna socialna zakonodaja kot za ostalo delavstvo,
8. ukinitve plačevanja kuluka,

9. ukinitve brezplačnih dopustov,
10. v državnem proračunu je odrediti kredit za delavske plače posebej, ne pa kakor doslej, da se odreja kredit za material in delavske mezde skupno pod eno postavko,
11. pravico na polno penzijo je določiti z 25 in 30 leti službe,
12. ukinitve nadaljnega plačila prispevkov za penzijski fond, za dobo, za katero so delavci in upokojenci že vplačali prispevke.

Bodoče naloge:

Konferenca je soglasno izvolila pripravljalni odbor in ga pooblastila, da takoj izdela načrt pravil ter ga predloži g. željezniškemu ministru v odobritev. Pripravljalni odbor ima nalogo stopiti v vezo z delavstvom širom države ter ga pridobiti za pristop v samostojno delavsko strokovno organizacijo, potom katere bo skušalo delavstvo rešiti vsa doslej še nerešena vprašanja ter zboljšati delovne in mezдне pogoje tako, da bodo odgovarjali sedanjim draginjskim razmeram ter da bo tudi delavstvu priznana vživanje vseh pravic, ki jih predvideva socialna zakonodaja v kraljevini Jugoslaviji.

All si že pridobil novega naročnika za „Ujedinjeni Željezničar“?

Zaključci skupštine bolesničkog fonda u Sarajevu

Konačno su bili izbori skupština za oblasnu upravu bolesničkog fonda u Sarajevu potvrđeni te se je 7. augusta sastala oblasna skupština, kojoj je prisustvovalo 35 imenovanih i 42 izabrana skupština.

U diskusiji je najviše kritikovan rad liječnika na pruzi, koji su većinom samo službeni liječnici, ali smatraju svoju službu Bolesničkom fondu sporednom, pa je po x-put traženo da se ovi liječnici na pruzi stalno namjeste kao činovnici fonda, kako bi tu svoju liječničku službu smatrali glavnom a ne sporednom. U toku diskusije je traženo da se podnese detaljan izvještaj o stanju izgradnje bolnice, te o stanju oporavišta u Kasindolu, o čemu su predsjednik g. ing. Golubović, upravnik g. Vlado Sušić i šef-liječnik g. dr. Čorović dali detaljan izvještaj. Poslije toga je data razriješnica upravnom i nadzornom odboru pa se prešlo na izbore.

Izabrani su u upravni odbor od imenovanih skupština: gg. dr. Čorović, Ramadan Fetahagić, Miroljub Bukvić, Ivan Sertić, mašinovoda: Derviš Dedić, poslovoda glavne ložione, Ilija Božić, poslovoda glavne radione a u nadzorni odbor: gg. Milan Glamočlija viši kontrolor i Salih Arnautalić, činovnik sarajevske ložione. U upravni su odbor izabrani od izabranih skupština: gg. Časlav Jovanović, Mehmed Batlak, Andrija Šunjić, Veljko Stanišić i Mehmed Abadžija te Ivan Verunica, a u nadzorni odbor: gg. Voja Vasićević i Marko Ivanišević.

Kao delegati za glavnu skupštinu izabrani su od imenovanih članova: gg. Ahmed Sefić, Čedo Radović, Ahmed Basara, Mustafa Kulović i Milan Glamočlija, a od izabranih članova: gg. ing. Miloš Skakić, Salemar Muharemagić, Brkić Ivan, Milorad Karadžić i Vojo Vasiljević.

Marković Mihovil

Posle duge i teške bolesti u svojoj 59. godini života dne 21. juna preminuo je u Sarajevu drug Marković.

Drug Marković spada među one željezničare, koji se prije 30 godina podigli barjak klasne željezničarske organizacije te oko njega okupili željezničare. Sečam se posljednjeg velikog kongresa Ujedinjenog

Od strane Oblasne uprave je predloženo a od strane skupštine usvojeno:

1. da se izgradi vlastiti dom za liječenje i oporavak djece na moru, pošto su se do sada djeca članova liječila u raznim oporavištima i domovima i nisu imali dovoljno nadzora, pa je bilo čestih pritužbi za hranu i opskrbu;

2. da se za dovršenje kupatila u Novom-Sarajevu votira svota od 30.000 dinara iz redovnih fondova kako bi se moglo kupatilo dovršiti i članovima predati na upotrebu. Ovaj predlog je dopunjen predlogom g. ing. Skakića da se votira još 100.000 din za kupatila u većim centrima na pruzi;

3. da se dopuni čl. 8 pravila Bolesničkog fonda da se prime u članstvo fonda i udove i siročad, što se do sad nije moglo učiniti, jer po smrti člana prestalo je članstvo obitelji;

4. da se osoblju oblasne uprave odobri nagrada od 30.000 din za marljiv i savjesan rad;

5. na predlog g. Ahmeda Sefića skupština je zaključila da se rok za prijem penzionisanih članova u fakultativno članstvo produži od 6 nedelja na 6 mjeseci, pošto je rok od 6 nedelja bio prekratak, pa su mnogi članovi bili izgubili pravo na članstvo, pošto su izgubili rok. Zaključeno je u vezi s tim da se pojedinci pri razrješenoj dužnosti, pri penzionisanju obavijeste o tom pravu, kako ne bi propustili rok za prijavu u fakultativno članstvo.

Svi ovi predlozi bili su upućeni glavnoj skupštini, koja je bila održana u Beogradu od 27 do 30. augusta o. g. Tačan izvještaj o skupštini u Beogradu obzirom na predloge iz sarajevske direkcije objavićemo u narednom broju.

saveza željezničara Jugoslavije, održanog u Ljubljani godine 1932, na kojem su drugovi sa 25-godišnjom članstvom za svestan rad u klasnoj organizaciji primili od predstavnik Internacionalne transportne federacije diplome. I drug Marković primio je diplomu, jer je od svoje rane mladosti pripadao klasnom radničkom pokretu, u kome je zauzimao vidno ulogu specijalno na prosvjetnom polju kao zborovodja radničkog glasbenog i pjevačkog društva.

Uspomena druga Markovića biće među svjesnim željezničarima u Sarajevu trajna!

Na naslov željezničke uprave

Hitro reševanje

Z već razzodbami Izbranega sodišča za drž. prom. osobije, katere je potrdilo tudi Kasacijsko sodišče, je bila vdovam rentnikov po smrti moža priznana pripadajoča 40%-na vdovska renta. Sodišče se je postavilo na stališče, da ima vsaka vdova po rentniku pravico na rento, čeprav je njen mož umrl na kakih drugi bolezni in ne na posledicah nezgode. Ker so začele sedaj prizadete vdove, ki niso doslej imele priznanih rent, vlagati prošnje za priznanje rente, se je uvedla neka počasna praksa pri rešavanju teh prošenj. Prošnje, ki so bile vložene decembra lanske leto, še danes niso reše-

ne. Vdova težko čaka na rento, istočasno pa je oškodovana tudi na voznih ugodnostih, ker ji Direkcija ne izstavi legitimacije, dokler ne predloži rešenje o odmeri rente in odrezek o nakazilu rente.

Zavlačevanje pri rešavanju teh prošenj spravljaja prizadete v izredno težek položaj, trpi na tudi ugled uprave ter je kritika o tem nepotrebem zavlačevanju gotovo utemeljena. Upamo, da bo zagrebška direkcija v nezgodnem referatu naredila red in odredila, da se vsaka vložena prošnja reši najkasneje v roku enega meseca.

Kronski rentniki še niso dobili izplačanih novih rent

V Željezničarju od 15. aprila je bil objavljen člen finančnega zakona, ki je odredil prevedbo kronskih rent na dinarske z veljavnostjo od 1. IV. 1938. Kronski rentniki so najkasneje s 1. junijem pričakovali diferenco za nazaj ter redno nakazilo nove dinarske rente. Sedaj je minil že 1. september in še nimajo v rokali dekretov o prevedbi rent in seveda tudi ne denarja. V njihovih vrstah je zavladala bojazan, da se bo ta prevedba zavlačevala toliko časa, da bo kredit za izplačilo difference zapadel. Kronski rentniki so danes v najtežjem položaju, ker je Jugoslavija edina, ki še ni izenačila kronskih rent. Odredba finančnega zakona, da se za vsako predvojno

krono izplača od 1. aprila 1938 dalje po en dinar, vprašanja kronskih rentnikov ni rešila, vendar bi tudi ta malenkostna razlika prišla pohabljenim željezničarjem odnosno njih vdovam prav. Vsled tega izplačajte že enkrat diferenco za čas od 1. IV. 1938 dalje.

Različne ocene vestnosti

V direkcijских objavah beremo od časa do časa poročila, kako je uslužbenec s svojo pazljivostjo in duhaprisotnostjo preprečil kako nezgodo, kakor močnejši navoz na skupino voz, ki je stala na voznorednem tiru. Direkcija prizna takemu uslužbencu tudi nagrado. Večkrat pa se pripeti, da uslužbenec prepreči ne-

zgodilo in s tem veliko materialno škodo, vendar ne dobi nikake nagrade. Tak primer se je pripetil dne 26. jan. 1938 pri uvozu vlaka 2121

Pomanjkanje osebja in izvajanje predpisov, ki govore o pravicah

Prišlo je že v navado, da večina eksekutivnega osebja ne more izrabiti niti polovice pripadajočega dopusta, nasprotno pa je primorano stalno delati nadure, seveda brez vsake odškodnine. Vse intervencije so zaman; če intervenira uslužbenec pri načelniku, mu ta pove, da nima namestnikov, če intervenira organizacija na direkciji, da naj se zviša stalež, dobi odgovor, da ni nikaškega kredita oziroma, da Generalna direkcija ne odobri zvišanja staleža.

Nov proračun se sestavlja. Od predlogov, ki jih bodo stavile službene enice direkciji in od utemeljitev direkcij, ko bodo zahtevale zvišanje staleža, je odvisno, ali bo vsaj prihodnje leto prišel železničar do onih pravic, ki mu jih kot minimalne garantira zakon in delavski pravilnik. Imamo danes srednje postaje (n. pr. Novo mesto), kjer manjka sedaj po 10 uslužbenecv za kritje bolnikov in za redno izrabo dopusta.

v Djurmanec, vendar skupina ni dobila nikake pohvale in tudi ne nagrade.

Postaja si pomaga kakor si more in zna. Če je bolan postajni delavec, ga nadomestuje zavirač, če zbolijo skladiščni delavec, ga nadomestuje zavirač, isto velja če manjka osebja pri premiku ali če je treba nadomestovati kje na progi. Ni čudno pri takem stanju, ako je v ljubljanski direkciji lansko leto osebje izrabilo komaj 50% pripadajočega dopusta. Ali v Dravogradu? Postajno osebje je od februarja zaman prosilo za dopust. Nad 5 mesecev je poteklo in niti en uslužbenec postaje Dravograd ni dobil en dan dopusta ali prosti dan, ker ni na razpolago moža za kritje odmorov in dopustov. Slične pritožbe dobivamo prav iz vseh službenih edinic ter so nujno potrebni ukrepi, da se vsaj s prihodnjim budžetom zagigura tak stalež osebja, da bo uslužbenec lahko izrabil dopust, proste dneve ter mu ne bo treba delati brezplačnih nadur.

Železniški minister v Sarajevu

Glasilo društva strojevodij je dne 20. VIII. objavilo daljše poročilo, kako je g. dr. Spaho obiskal njih dom v Sarajevu, ob kateri priliki so mu strojevodije dali v spomin malo lokomotivo s številko 151. O tej lokomotivi piše strojevodsko glasilo:

»Minijatura lokomotiva nosi broj 151. Njome smo hteli da ukažemo naročitu pažnju svome Ministru saobraćaja g. dr. Mehmedu Spahi. Ona pretstavlja i istorijski značaj. Lokomotiva br. 151 je naime ona lokomotiva koja je novomenovanog ministra saobraćaja u junu 1935 godine odvezla u Beograd. To je ona ista lokomotiva koja je nekoliko dana kasnije novo-zakletog Ministra saobraćaja vozila na njegovom triumfalnom putu u Šeher-Sarajevu među razdragano građanstvo i nas njegove saradnike,

koji su ovaj izbor sa najvećim oduševljenjem manifestovali.

Železniški minister se jim je za dario zahvalil ter je obdržal daljši govor, v katerem je poudaril, da je skušal z letošnjim finančnim zakonom vsaj nekoliko zboljšati položaj železničarjev, vendar to ni bilo mogoče z ozirom na stališče finančnega ministra, ki ni hotel vzeti na znanje nobene odredbe o spremembi zakona ali pravilnika, ki bi pomenila povečanje denarnih izdatkov.

Glede sedanjega zakona pa je izjavil sledeče:

... Potrudil se bom, da bom upravičenim željam železničarjev čim bolj ugodil.

Položaj železniških strojevodij in kurjačev

Taylor-jev sistem popolne izrabe delovne sile se poskusno uvaja na teritoriji ljubljanske železniške direkcije že nekaj časa. Čeprav so obvestila centralni upravi prav s tega njenega področja najgostejša in temeljita, ker nazorno dokazujejo, da primanjkuje 2000 moč železniškega osebja, se centrala ne gane. S preobremenitvijo železniškega osebja posebej in drugim nedostatki železniške uprave se ne pečajo samo strokovni listi, marveč tudi dnevniki in tedniki. Ni torej dvoma, da v Sloveniji javno mnenje pazno brani železničarje pred prekomernim naprežanjem po centralni upravi.

Ponovno smo že navedli, za koliko je v času po osvoboditvi železniško osebje postopoma zgubljalo na prejemkih, koliko je prikrajšano v dopustih, koliko v odmorih z novim zoženjem turnusov, koliko je prikrajšano pri prihrankih.

Dobro znano mora biti generalni direkciji, da prebije strojno osebje ljubljanske direkcije v službi časovno 8 do 10 odstotkov več kot osebje beograjske direkcije. Da odpade največ storitve v zmagovanju železniškega potniškega in tovornega prometa na osebje ljubljanske direkcije, še žal ni tako splošno znano; znano je pa že vsakomur, da statistično odpade na železničarja ljubljanske direkcije največ celotnih železniških dohodkov. Kljub temu pa ljubljanska direkcija ne nakloni osebju niti zakonito priznanih dopustov, ker ni poskrbljeno za rezervno osebje, kaj šele za kakršenkoli naraščaj. Za razumevanje tega je treba vedeti, da razen generalne direkcije ni nikdo upravičen števila železniškega osebja kakorkoli zvišati.

Tako se bo mogla država po dejstvih uveriti — boljše prej, nego kasneje — da je birokratizem za njene ustanove najslabša oblika uprave. Za pametnega je veljalo vedno pravilo, da je boljše postati pameten po izkušnjah drugih, nego po lastnih. Za vsako drugo prakso pokora ne more izostati.

Iz turnusa strojevodij ljubljanske direkcije, ki smo ga dobili na vpogled, smo lahko ugotovili protislovja z veljavno službeno in odmorno dobo. Spomnili smo se lahko ob tej priliki načel, po katerih so postavljali takšne turnuse pred tridesetimi in več leti, torej v času 11-urnega delovnika. Tedaj je strojno osebje bilo po 10 urni službi regularno 20 ur prosto, imelo izven domicila najmanj 6 ur, doma pa najmanj 10 ur odmora, prejemalo 20 odst. eksekutivno doklado na plačo ter neokrajnane prihranke. Služba je trajala na strojih pri brzih vlakih največ 7 ur, pri potniških 9 ur, pri tovornih pa 12 ur.

Sedanji turnus traja 10 dni in izkazuje v tem času za strojevodje 88 ur službe, za kurjača sorazmerno več. Če pristejemo k temu še redno šolanje, je osemurni delovnik daleko prekoračen. V tem turnusu trajata dve turi po dva dni, to je s službo 28 ur in 19 min. za strojevodjo, ko v prvem

primeru prevozi 464 km. V tem primeru sledi enajsturni službi po odmoru 4 ur 51 min. (kurjač 3 ure 51 min.) zopet preko dvanajsturno nadaljevanje službe. Spričo dolge vožnje je odmor izven domicila mnogo prekratek, celgata trpljenja osebju pa s tem povečana. Takšni turnusi ne pomenijo samo zlorabljanje delovne sile, pomenijo tudi igrakkanje z železnici v prevoz izročeni potniki in blagom, posebno v poletnem času, ko je nečloveško dolgo trpljenje po vzponih do 23 pro mil. še stopnjevano in to vsled vročine na lokomotivi od 50 do 60° C. Iskati si koristi od neizpočitega osebja je nespametno in obenem priča o veliki nesocialnosti, ki takšne turnuse dekretirajo. Ker dvomimo, da bi vestno strojno osebje radevoljno pristalo na nevarnosti, ki bi utegnile nastati vsled takšnih turnusov, je umevno, da je sodelovanje osebja pri sestavi turnusov že tudi odpravljeno. Takšno sodelovanje je bilo starodavna praksa prejšnjih železniških uprav in je treba le še počakati, kakšen sad bo ta reforma prinesla, oziroma kako se bo birokratizem zelene mize proslavil.

Vojaku na straži je naložena napeta pozornost samo dve uri, stražniku na prometnih križiščih 4 ure, železniškemu osebju — in to neizpočitemu — je pa naloženo še kar nadaljnjih 12 ur tveganja svojega življenja in življenja mnogih potnikov.

Znano nam je, da je pri ljubljanski direkciji strojni oddelek zgubil v letih od 1931 do 1937 čez 21 odst. svojega celokupnega osebja (okrog 560 uslužbenecv); znano nam je nadalje, da so prav v tistem času izdatki za strojno osebje padli od 57 na 42 milijona, to je povprečno na enega strojnega uslužbenca od okroglo letnih din 22.000 na 20.000. To pa v teritoriju, kjer so železnice najbolj donosne. V letu 1931 je bilo v ljubljanski direkciji 752 strojevodij in kurjačev, ki so prevozili čez 10 milijonov lokomotivskih kilometrov, v letu 1937 jih je bilo sicer 100 manj, so pa prevozili zato 300.000 lokomotivskih kilometrov več. Zato odpade na enega strojnega uslužbenca v letu 1931 celih 3800 km, v l. 1937 pa že čez 4900 km.

Ker je storitev ljubljanskega železniškega strojnega oddelka v tisoč-bruttotonskih kilometrih zmožna v letu 1937 kljub zmanjšanemu številu osebja okroglo 330.000 več nego v letu 1931, odpade na enega uslužbenca v istem letu računano v tisoč-bruttotonskih kilometrih samo nekaj čez 1000, v letu 1937 pa že ne manjka dosti do 1500. Izdatkov pride na enega uslužbenca in na vsakih tisoč-bruttotonskih kilometrov v letu 1931 din 20,50, leta 1937 pa ne več celih din 18.—

Da bo slika popolna, bodi še povedano, da je odpadlo spričo 752 strojevodij in kurjačev leta 1931 na enega čez 13.300 lokomotivskih kilometrov, leta 1937 pa pri številu 652 na posameznika že 15.800 lokomotivskih kilometrov. Če še dostavimo, da od-

pađe pri ljubljanski direkciji v letu 1937 po tisoč-bruttotonskih kilometrih merjeni delovni enot več nego v letu 1931, bo za vsakočar, ki naše navedbe razume, doprinese dokaz o vedno večjem izrabljanju strojnega osebja. Delo raste, število osebja in njegov zaslužek padata. To načelo je za železniško upravo vodilno in se da dokazati statistično pri vlakospremnem in postajnem osebju prav tako kot pri strojnem osebju. Zavoljo popolnosti naj bo še omejeno, da je bilo celokupnemu eksekutivnemu železniškemu osebju v letu 1931 odzvetih 20 odst. doklade na plače, strojnemu pa še posebej leta 1934 okrnjenih 20 odst.

od prihrankov, ki jih je dotlej prejemalo celotne.

Pri takem stanju se osebje nikakor ne more zadovoljiti z izjavami, ki so padle na zadnjem zvezarskem kongresu, da moramo potrpežljivo čakati na boljše čase, marveč odločno zahteva, da se takoj stalež spopolni, spoštujeta osemurni delovnik ter osebju tudi dejansko da vse one ugodnosti, o katerih smo doslej le brali v zakonih in uredbah.

Strojevodji — kurjač! Ločeni ne boste ničesar dosegli, enotni z ostalim delavstvom, z vsemi železničarji pa boste sigurno uspeli!

Strojevodja.

Mednarodni pregled

Kolektivna pogodba za aktivne in upokojene železničarje v Franciji. Po dveletnih pogajanjih je končno podpisana kolektivna pogodba za železničarje v Franciji, ki ureja v glavnem sledeče točke: Zagarantira polno svobodo organiziranja ter delovanja strokovnih organizacij; onemogočuje pristransko nastavljanje in napredovanje ter garantira stalno zaposlitev nižjemu osebju. V slučaju prekinitve službe iz zdravstvenih razlogov ali kake redukcije garantira vračunanje vse službene dobe pri ponovnem nastopu službe. Ureja paritetno disciplinsko komisijo. Garantira plačane dopuste po 14 dni za nenastavljeno osebje in ureja vozne ugodnosti. S posebnim zakonom se je istčasno uredilo tudi vprašanje dražinskih dokladov za slučaj zvišanja dražinje tako, da se v bodoče doklade avtomatično zvišajo, če poraste dražinja. Enako so se zvišale doklade za otroke, ki se stopnjujejo po številu otrok.

Angleški železničarji za enotno organizacijo. Poleg splošne železničarske organizacije, ki je nastala leta 1913, po združitvi več kategorijskih in lokalnih organizacij, obstoja v Angliji še strojevodsko društvo in društvo prometnih uradnikov. Na kongresu splošne železničarske organizacije je bilo ugotovljeno, da ostane nerešeno marsikatero železničarsko vprašanje, oziroma se

ne doseže pravih uspehov, ker nastopajo železničarji ločeni v treh organizacijah. — Kongres je sprejel sklep, da naj se ukrene vse, da se čimprej združijo vse tri organizacije v eno pod enotnim vodstvom, ker bodo le na ta način železničarji lahko uspešno zastopali svoje interese. K temu predlogu sta zavzeli stališče obe kategorijski organizaciji, ki sta se izjavili pripravljene za neke vrste koalicio — skupno sodelovanje glede posameznih vprašanj — sta pa proti združitvi. Največ, na kar bi organizacije pristale, bi bila postavitve skupne komisije, ki naj bi rešavala najvažnejša vprašanja. Čeprav do združitve sedaj še ne bo prišlo, vendar je narejen korak naprej s skupnim sodelovanjem, ki bo angleškim železničarjem gotovo prineslo koristi.

Švicarski železničarji zahtevajo zvišanje plač. Koncem leta poteče takozvani »tretji finančni program«, ki ureja plačilne pogoje železničarjev. Strojovna organizacija je vložila spomenico na Zvezni svet, v kateri zahteva zvišanje prejemkov in utemeljuje to zahtevo z dejstvom, da so dohodki železnice narasli, istočasno pa se je število osebja kljub povečanju prometa zmanjšalo, poleg tega pa je dražinja od leta 1935, od kar so v veljavi sedanje plače, porasla za 8 odstotkov.

S. FRANC SMASEK

Bolno je odjeknila žalostna vest v vrstah železničarjev, da jih je s. Smasek za vedno zapustil.

Njegova življenjska družica, njegovi otroci, čeprav že odrasli, ga bodo težko pogrešali. Enako težko pa ga bodo pogrešali tudi železničarji, katerim je posvetil vse svoje moči, katerim je bil pravi oče. Bil je vsak čas na razpolago vsem, ki so se v trpljenju k njemu zatekli. Skromen, kot je bil, ni nikdar iskal zahvale ali nagrade. Srečen je bil, če mu je uspelo kje olajšati gorje.

Pred 35. leti je kot mlad bojevnik stopil v vrste organiziranih železničarjev, ves čas je vztrajal v borbi, nikdar ni klonil in vsa ta dolga doba je bila posvečena delu za izkoriščane in zapostavljene.

Ime s. Smaseka je znano železničarjem širom vse Slovenije in daleč preko njenih mej.

Znan pa ni samo železničarjem, ampak tudi ostalemu delavstvu saj s. Smasek ni bil samo prvobojevnik za pravice svojih poklicnih tovarišev, ampak za pravice vsega delavskega razreda. Kot tak se je udeleževal v strokovni organizaciji železničarjev v bivši Avstriji in z nič manjšo vno v Jugoslaviji. Njegova agilitas in požrtvovalnost nista poznali meje. Poleg tega, da je vestno opravljal svojo službo, je s. Smasek ves svoj prosti čas posvetil delu za socialistično idejo, katero je širil in propagiral vsepovsod.

On ni bil samo propovednik ideje, ampak delavec na terenu, kakršnih je žal tako ma-

lo. Bil je neutrudni agitator, ki je hodil od moža do moža in od hiše do hiše, nabiral je člane za strokovno organizacijo, prodajal koledarje, naše časopise, iskal naročnike, nabiral inserate, izterjaval zamudnike, organiziral volilno agitacijo in se razen tega brigal za razmere v celi vrsti društev. Njegovo ime je bilo znano železničarskim vodvom in sirotam, ki so iskale pri njem navsveta in pomoči. Koliko prošelj je napisal in koliko intervencij je izvršil v prid svojim poklicnim tovarišem in njih svojem, to vedo le prizadeti sami.

Zadnja leta je pokojnik hudo bolehal. Njegova krepka in živahna narava je dolgo kljubovala zahrbitni bolezni. Toda niti bolezen ga ni mogla odvrtiti od njegovega vsakdanjega dela. Prijatelji smo ga svarili in prosili, naj odneha in čuva svoje zdravje, toda očitno mu je bila ideja več, kot zdravje. Poklicna služba mu je iztrpala življenjske sile, preostanek svojih sil pa je vložil v službo delavskega razreda.

Lahko rečemo, da je umrl sredi dela. S smrtjo s. Smaseka je zavezala v naših vrstah velika vrzel. Socialistično, strokovno in kulturno gibanje je izgubilo celega sodruga, ki mu bo težko najti nadomestek, ne v vrstah njegovih starostnih sovostnikov in tudi težko v vrstah mlajše generacije, mladine, kateri naj bi bil pokojnik vzor.

Slava spominu socialističnega bojevnika in organizatorja s. Smaseka!

S. Richly Ivan

Sodruga Richlyja, kateremu življenjska pot ni bila posuta z rožicami, marveč se je moral ves čas boriti in truditi za pošteno preskrbo svoje številne družine, ni več med nami.

Po dolgotrajni bolezni ga je smrt odredila nadaljnega trpljenja, spremstvo na njegovi zadnji poti pa je dokazalo, kako je bilo cenjeno njegovo delo med nizkimi.

Po svetovni vojni, katere posledice so ga pognale v prerani grob, je prišel k železnici in s prvim dnem službe je postal član Saveza železničarjev ter ostal zvest bojevnik do smrti. Ves čas je vodil podružnico v Krškem in kljub grožnjam ni nikdar klonil in menjal prepričanja.

S pokojnim s. Richlyjem je izgubil naš pokret vnetega sodelavca in propagatorja ter borca za boljšo bodočnost. Ni mu bilo dano, da bi čakal obnovo svoje razredne železničarske organizacije in obnovo socialistične stranke. Zapustil nam je oporoko, s katero nas podžiga na delo za iste cilje, za katere se je boril on, na delo za enotnost vsega delavstva.

Njegovi družini, za katero je tako lepo skrbel, izrekamo iskreno sožalje.

Slava spominu s. Richlyja!

S. Brizman Blaž

Starši železničarji, zlasti vlakospremono osebje se dobro spominja s. Brizmana, ki je bil vedno v službi najboljši tovariš in svetovalec, v organizaciji reden in zaveden član. Ni ga več v naših vrstah.

Nikdar se ni silil v ospredje, zahteval kakih funkcij, marveč je vedno kot navaden član delal za organizacijo, katere ni zapustil niti tedaj, ko je bila izpostavljena vsem preganjanjem, marveč je vztrajal ter stalno izražal željo: da bi železničarji čim prej dobili svobodno razredno strokovno organizacijo.

Zadnji mesec pred smrtjo, ko so ga že zapuščale moči, je smatral, čim je prejel pokojnino, za svojo prvo dolžnost, da poravnava članarino in ker ni mogel več govoriti, je na listek napisal, zakaj je denar namenjen ter želel delu organizacije uspeha.

Njegova zavednost naj bo za vzgled nam vsem, da bomo vztrajali v odločnem delu za doseg delavskih ciljev.

Slava spominu s. Brizmana!

ZAHVALA.

Vsem, ki so spremljali mojega moža Ivana Richly-a k zadnjemu počitku, se iskreno zahvaljujem.

Enako se zahvaljujem vsem darovalcem vencev, našemu pevskemu društvu za lepo petje, nosilec in vsem govornikom, ki so se z ganljivimi besedami poslovlili od njega.

Hvala tudi vsem, ki so gmotno podprli družino, ki je izgubila svojega hranitelja.

Žena Marija Richly.