

ŽELEZNIČAR.

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

Izhaja vsakega 1. in 15. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo
Rokopisi se ne vračajo.

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

Naročnina:
za celo leto K 14.—
za pol leta 7.—
za četrt leta 3.50
Posamezna številka 60 vinarjev.

Štev. 2.

V Ljubljani, 18. januarja 1920.

Leto XIII.

Ljubljanska električna cestna železnica.

To v vsakem oziru ponesrečeno prometno podjetje sili neprestano, posebno odkar je odtrgano od svoje osrednje uprave, v javnost. Da toraj tudi osebje tega podjetja, ker nima pravega gospodarja, le životari, je naravno. Podjetje ima sekvestra, kar je popolnoma v redu; v redu pa ni poslovanje tega sekvestra, vsaj kolikor se tiče uslužbencev. Konstatirati moramo namreč, da se vsa podjetja, tako državna kakor zasebna in celo občinska, sicer polagoma, toda vendar povspenjajo na višino današnjih dni, le uprava cestne železnice vztraja na svojem še vedno avstrijskem konservativnem stališču. Gospodje, ki vodijo ta nesrečni zavod, nimajo ali nočejo imeti smisla za potrebe uslužbencev, kajti drugače bi ne bilo mogoče, da morajo le ti vedno in vedno zopet staviti zahteve in so vzlic temu njihov dohodki tako sramotno nizki, da bi se jih sramovalo vsako moderno podjetje. Da ne bo napačnih mnenj in se ne bo domnevalo, da morda pretiravamo, podajamo v naslednjem dosedanje službeno razmerje uslužbencev in javnost naj sama sodi:

Delavne plače

pri električni železnici v Ljubljani, veljavne od 1. septembra 1919 dalje.

Za službeni čas	Dnevna mezda				v kronah
	voznika	sprevodnika	rokodelca	pomožnega delavca v delavnici	
Za čas vežbanja	6.25	5.—	12.50—15.—	7.50—11.25	7.50—11.25
Od 1. do 5. leta	10.—	7.50	13.75—16.25	8.75—12.50	8.75—12.50
Od 6. do 10. leta	11.25	8.75	15.00—17.50	10.00—13.75	10.00—13.75
Od 11. do 15. leta	12.50	10.—	15.25—18.75	11.25—15.—	11.25—15.—
Od 16. do 20. leta	13.75	11.25			

Splošna določila.

1.) Vsak uslužbenec dobi razen dnevne mezde draginjsko doklado p etih kron na dan.

2.) Vsak voznik ali sprevodnik ima pravico do treh službe prostih dnevov na mesec proti plačilu običajne dnevne mezde z draginjsko doklado vred. Ako bi se pa uslužbenca uporabljalo v takih prostih dnevih, plača se mu še en nadaljni dan z draginjsko doklado vred.

3.) Čezure med 7. uro zjutraj in 8. uro zvečer plačajo se (po) s 100%, one med 8. uro zvečer in 7. uro zjutraj pa s 150% običajne dnevne plače.

4.) V slučaju dokazane bolezni za dobo k večjemu 3 dni dobi dotični uslužbenec za ta čas odpadajočo polno dnevno mezdo brez draginjske doklade.

5.) Dopust se dovoljuje uslužbencem, in sicer po službenih letih od 5 do 14 dni.

Povdarjamo, da so uslužbenci cestne železnice po veliki večini družinski očetje, ki imajo skrbeti za več ali za manj številne družine, in upoštevajoč današnje draginjske razmere si lahko predstavljamo, kako te družine žive.

Trdilo se bo, in to z gotovim namenom: „Kaj hočejo vedno cestni železničarji, vsakih par mesecev razburjajo javnost, s svojimi zahtevami?“ To vprašanje je treba javnosti raztolmačiti.

Cestni železničarji so stavili svoje zadnje zahteve meseca septembra l. l.

Ker uprava ni imela potrebnih sredstev na razpolago, da bi povišala prejemke za zahtevanih 40%, se je obrnila do ljubljanskega občinskega sveta, da ji dovoli povišanje voznih tarifov. Občinski svet je z ozirom na mizerni položaj uslužbencev tej zahtevi soglasno pritril in dovolil 67% povišanje.

Ker je pa uprava stala na nerazumljivem stališču, da je tudi ljubljansko občinstvo tako ozkosrčno kot ona, in da bo bojkotiralo cestno železnico vsled povišanih tarifov, se je odločila, da prizna prizadetim 25% povišanje, ostanek pa je hladnokrvno vtaknila v svoj žep, odnosno ga porabljala za stvari, ki bi se dale odgoditi in niso nujno potrebne.

Bojkot je izostal, ker je ljubljansko občinstvo uvidelo, da so zahteve cestnih železničarjev povsem utemeljene in opravičene in promet ni padel, temveč se je povzdignil. Pač pa se je pojavilo razveseljivo dejstvo, da je začela padati nemoralna napitnina, s katero je vedno in najrajše računala uprava in seveda tudi sprevodniki, ki so bili na ta dohodek vezani. Vsled tega je postalo v septembru priznana povišanje iluzorno in to je menda uvidela tudi sama uprava, kajti s 1. januarjem t. l. je povišala po lastni inicijativi mezde za tistih 15%, katere je septembra meseca odtrgala.

Kakor je razvidno iz gornje razpredelnice, so vzlic temu povišanju ostale plače še vedno na taki nizini, da od njih ne more samec, kaj šele družina živeti. Uslužbenci so se toraj odločili, da ponovno stavijo svoje zahteve in so v to svrhu predložili dne 14. t. m. tako svoji upravi, kakor centrali na Dunaju in občinskemu svetu v Ljubljani, sledečo

Spomenico.

Neznosno draginjske razmere in od dne do dne naraščajoča draginja, katera muči vse

produktivne sloje in jih sili vedno zopet v boj za obstanek, je tudi ljubljanske cestne železničarje napotila do tega, da revidirajo stališče, ko je postalo povsem nevzdržno. V to svrhu so se zbrali po nalogu uslužbenstva in delavstva dne 5. t. m. voljeni zaupniki in soglasno z upravo organizacije sklenili, da se ima takoj predložiti zahteva prizadetih, tako obratnemu vodstvu v Ljubljani, kakor osrednji upravi na Dunaju in ljubljanskemu občinskemu svetu.

Naknadna draginjska doklada. V svrhu nabave in nadomestila najnujnejših potrebščin naj se izplača od 1. septembra do 31. decembra 1919 zadrževani 15% primanjkljaj od zadnjega meseca septembra l. l. priznanega povišanja mezd in plač, ker je občinski svet ljubljanski tedaj dovolil povišanje voznih tarifov v svrhu povišanja prejemkov uslužbencem in delavcem in se to ni izvršilo v celoti, temveč le delno in so prizadeti dobili le 25% povišanje.

Promet se je po zadnji regulaciji plač izdatno pomnožil in so se vsled tega dohodki podjetja povišali, iz česar sledi, da je bila takrat izražena in utemeljena bojazen napram padanju dohodkov neutemeljena.

Opaža se pa, da je prišla doba, v kateri je resno računati z odpravo napitnine, s katero je prav tako računalo podjetje, kakor uslužbenci. Vsled neugodnega denarnega prometa je ta nemoralni del dohodkov padel na minimum, s katerim se sploh ne more več računati, in zato zahtevajo prizadeti, da se ga sploh odpravi, tako iz proračuna, kakor dejanski na ta način, da se obesijo na vidnem mestu v vozovih tablice z napisom: Napitnina je odpravljena.

Z odpravo napitnine je pa v neposrednji zvezi zjednačenje rednih mezd v kategorijah voznikov in sprevodnikov.

Draginjska doklada. V svrhu vsaj delnega kritja vsakdanjih življenjskih potrebščin in z ozirom na izvanredne nizke plače in mezde delavcev in uslužbencev električne cestne železnice v Ljubljani, ki ne jednačijo z niti eno drugo stroko bodi iz javne ali zasebne službe, zahtevajo prizadeti, da se jim prizna draginjska doklada, kakor se je priznala tudi vsem državnim, občinskim in zasebnim nastavljenecem in uslužbencem.

Poviša naj se toraj draginjska doklada v povprečni višini s 100% od današnje plače ali mezde z dosedanje draginjsko doklado vred vsem uslužbencem, kakor je razvidno iz priložene razpredelnice.

Vso to vsoto, vštveši dosedanje draginjsko doklado, je smatrati draginjski dokladi tako, da ostane v septemberski pogodbi vzpostavljena višina plače neizpremenjena, izjemši mezde sprevodnikov, ki se morajo zjednačiti z onimi vozniki.

Zahtevana draginjska doklada naj se uveljavi s 1. januarjem 1920. Draginjska doklada naj velja za vse dni v mesecu in sicer tudi v slučaju konstatirane bolezni, letno priznanega

dopusta, kakor vsakega odstranjenja od službe, katero je ravnateljstvo vzelo na znanje in dovolilo.

Obleka in obutev. V prejšnjih pogodbah priznane koncesije glede obleke in obuteli naj se nemudoma izvrše, v kolikor še niso izvršene. V slučajih, v katerih to ni mogoče, naj se prizadetim izplača odpadajoča vsota v gotovini.

Preskrba s kurivom. Vodstvo podjetja naj uslužbenstvu preskrbi potrebni premog in les za domačo vporabo po aprovizacijskih cenah.

Kazni. Samovoljno kaznovanje uslužbenstva brez predidodega zaslišanja in zagovora naj se v bodoče odpravi. Pri izreku krivde ali nekrivde imata poleg ravnatelja, ki določa višino kazni, sodelovati dva zapupnika uslužbencev, katera volijo slednji, ter jih predlaga uprava „Splošne železničarske organizacije za Jugoslavijo“.

Svetilka na južnem kolodvoru. Z ozirom na jako nevarno situacijo na južnem kolodvoru naj se na križišču postavi primerna luč.

Za morebitna pogajanja je podpisana organizacija vsak čas pripravljena.

Zaključek. Predstoječe zahteve se imajo uveljaviti najkasneje do 10. febr. t. l. z veljavnostjo od 1. jan. 1920. Naknadna draginjska doklada naj se izplača do 1. februarja 1920.

Ljubljana, dne 13. januarja 1920.

Besedilo „Spomenice“ jasno karakterizira skromnost te zapostavljene kategorije delavstva in zato pač upravi ne bo drugega preostajalo, kakor da opravičenim zahtevam v celoti ugodi. Svarimo pa jo že sedaj, da ne provocira po nepotrebnem in ne razburja javnosti, kajti ljubljansko delavstvo bo stalo kakor en mož za cestnimi železničarji in jih bo podpiralo v njih stremljenju, dokler ne dosežejo vseh svojih zahtev.

Živela delavska solidarnost!

Južna železnica provocira.

Razmerje med kapitalizmom in proletarijatom se od dne do dne bolj čisti in meja med njima postaja ostrejša. To dejstvo se pojavlja po vsem svetu, in sicer v nekaterih državah bolj, v drugih manj očitno. Mi ševēda, ki živimo na Balkanu, presojava vse te pojave iz balkanskega vidika in zato se nam marsikaj zdi čudno, kar drugje smatrajo samo ob sebi umevnim. Zato se tudi ne čudimo današnji upravi slovenskega dela južne železnice, ki še vedno životari v petnajstem stoletju. Želeli bi pa, da bi gospodje v tej upravi ne pozabili nekaj, in to je, da uslužbenci tega podjetja mislijo nekoliko modernejše in da nikakor ne kažejo veselja za povratek v srednjeveško dobo.

To bodi gospodom prav resno povedano in opozarjamo jih na to v njih lastnem interesu, ker ne bo pomagalo nikakršno zabavljanje čez komuniste, boljševike in antikriste, ko se bo čebriček potrpežljivosti zvrnil in jih morda nekoliko oškropil.

Bodimo dosledni!

Vemo, da je bilo gospodom težko ugrizniti v kisló jabolko, ki jim je bilo potom ministrstva saobračaja servirano po zloglasnem „Savezu“.

Pri prvem grizljaju so se jim sicer nekoliko skremžili dobro gojeni obrazki, toda najhujše je bilo premagano in tudi ostali del

jabolka bo treba spraviti pod streho. O tem ni dvoma in toraj ne more biti govora. Čim dalje bomo ostalek prekladali iz ene roke v drugo, tem manj bo okusen in nevarnost obstoja, da nam pokvari želedec. Ugriznimo toraj parkrat malo krepkeje, stvar bo tako končana in nevarnost odstranjena.

Pred vsem je potrebno, da uprava južne železnice upošteva dobesedno „Protokol sporazuma“ in ga ne tolmači vsak načelnik po svoje, kar provzroča le veliko nepotrebnega dela in razburja duhove. Če so vodilni gospodje državne železnice pravo zadeli, potem bi človek pričakoval, da tudi južna železnica ne bo rabila za to čarovnikov. Če bi gospodje odkrito povedali: Denarja nimamo, ker ne znamo gospodariti! bi bila Bosna mirna, če pa uslužbenci čitajo vsak dan nove fermane, ki pobijajo drug drugega, vsi skupaj pa stoje v dijamentralnem nasprotstvu z jasnimi določbami, potem stvar ni več tako enostavna in posledice tega bo morala zagovarjati uprava pač sama.

Naj navedemo samo en slučaj. Iz določb „Sporazuma“ je vsakomur, kdor zna čitati — in to zna je vsi organi uprave južne železnice — jasno, da ima podjetje svojim uslužbencem izplačati draginjsko doklado za vse dni v mesecu. Toraj je samo ob sebi umevno, da tudi za nedelje in praznike, za čas bolezní, dopusta, suspenzije itd., to pa radi tega, ker draginjska doklada nima prav nič skupnega z dnevno mezdo ali plačo in ima le namen delavcu omogočiti vsaj zasilno življenje. Ker pa, razen par posebno duhovitih gospodov, nihče ne bo skušal trditi, da tiste dni, v katerih uslužbenec ali delavec iz gori navedenih razlogov ni delal, mu toraj tudi ni treba živeti, zato smatrajo prizadeti po vsej pravici zadnja dva odstavka točke B izzivanju, ker se glasita: „Draginjske in rodbinske doklade se smejo zaračunati le za faktično v mezdni poli zaračunane dneve (do 7. dneva bolezní se toraj vračunava draginjska in rodbinska doklada).“

Eventualne v računski dobi nastale službene in draginjske izpremembe so za odmero draginjske in rodbinske doklade merodajne šele v prihodnji računski dobi.“

Nič milejši ni tolmačenje dohodkov, do katerih imajo ženske ravno iste pravice kakor moški, in še cela vrsta drugih točk. Nekoliko resne volje in malo manj nagajivosti, in stvar bi šla. Šla bo sicer tudi tako, ker bo zato poskrbela organizacija, toda mnenja smo, da bi bil pameten sporazum med obema deloma plodonosnejši, kakor neprestano bevskanje. Usoda nam je tako določila in ker slučajno še ne spadamo med bogove, bo treba uporabljati razum, da šl hišico, v kateri živimo, uredimo tako, da bomo v njej udobno stanovali.

Do tega cilja bomo pa prišli le s smotrenim delom, upoštevajoč dejanske razmere. Tega smo si povsem svesti, zato smo odločeni naše pravice ščititi za vsako ceno. Izživati se ne bomo dali več in odločno zahtevamo, da se takoj preneha z vsakterimi provokacijami.

Če uprava južne železnice nima smisla in volje za potrebe današnjega časa, potem je dolžnost države, da poseže vmes in napravi red. Ni res, da bi morala splošnost trpeti radi neuvidevnosti posameznikov, res pa je, da je vse to, kar se danes godi na južni železnici na škodo uslužbencev, skrajno škodljivo tudi državi in splošnosti. Zato:

Južno železnico pod državno kontrolo!

Spoštuj zakon!

Smelo trdimo, da je na svetu ni države, v kateri bi bili vsi ljudje z obstoječimi zakoni zadovoljni. To je tudi povsem razumljivo, ker so zakoni le izraz vladajočega razreda, kateri ima interes na tem, da svoje koristi štiti, ne oziraje se na koristi nasprotnega razreda. Da je danes še vsa zakonodaja in po vseh državah, ki so kapitalistične, prikrojena kapitalističnim težnjam, je naravno, zato je pa tudi razumljivo, da je ves proletarijat z obstoječimi, kot njegovim interesom dijamentralno nasprotnimi zakoni, nezadovoljen in jih tudi obsoja. O tem dejstvu ni dvoma, in se to dejstvo pojavlja dan na dan po časopisju, na shodih, v literaturi itd.

Značilno je pa, da vsi ti milijoni nezadovoljnih vendar obstoječe zakone upoštevajo, se jim pokore in jih, le z redkimi izjemami, vrše. Seveda gre pri tem pojavu velika zaslug kazenskim zakonom, katerih naloga je vršiti policijsko službo nad ostalimi zakoni. Toda to je postranskega pomena. Glavno je, da ima zakon, dokler je tak, vse predpogoje, da se ga v vsakem oziru upošteva, bodi si hoté ali pa tudi ne.

To načelo je svetovna last in je najdemo že v podatkih najstarejših zgodovinskih spisov.

Tudi divji narodi, ki imajo svoje pojme o morali in dolžnostih ter pravicah, imajo svoje zakone, katere spoštujejo, seveda velikokrat tudi le vsled strahu pred kaznijo, toda upoštevajo jih. Vse to, kar smo doslej zapisali, se nam zdi tako samo ob sebi umevno, da bi tega iz sramu pred širokim svetom sploh ne napisali, če ne bi bili prepričani, da bo naša obmejna cenzurna oblast za to poskrbela, da ne pride ta konstatacija preko mej naše moderne države. Treba je pa bilo to zato pibiti, ker pri nas navidezno nastajajo novi pojmi v tem oziru, pojmi s katerimi se mi nikdar ne bomo sprijaznili in jih bomo pobijali z vsemi nam razpoložljivimi sredstvi.

Marsikaj smo v dobi svojega življenja na polju zakonodaje že doživeli, kar si naravnim potom nismo mogli tolmačiti.

Če imamo pri nas povsem abnormalne državne razmere, je vsekakor žalostno dejstvo, ki je najbolj občuti delavski razred. To pa nikakor ne more biti vzrok, da bi to že itak tepeno delavstvo čakalo še kdo zna koliko let, dokler se bo naši naduti buržoaziji zljubilo računati z dejanskim položajem, v katerem se nahajamo.

Če v naši demokratični — pravijo da najbolj demokratični — državi za enkrat vlada diktatura meščanstva in malomeščanstva in če ta ne potrebuje sodelovanja narodnega imitacijskega predstavništva, potem delavstvu, ki živi v tej državi, ne preostaja drugega, kakor časno s to diktaturo računati.

In ono računa z njo!

Železničarji so stavili svoje zahteve!

Ministrstvo saobračaja je pripoznalo, da so te zahteve opravičene in je sporazumno z delegati železničarjev njihovim zahtevam ugodilo. Temu ukrepu se je pridružil ministrski svet in 15. novembra je bil izdan „Protokol sporazuma“ v Uradnem listu in je s tem postal zakon. Železničarji s tem zakonom računajo in ga bodo štitali za vsako ceno. Meščanstvu in malomeščanstvu bi priporočali, da vzame to v svojem lastnem interesu na znanje.