

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

ŽELEZNIČAR

Glasiilo Saveza železničara Jugoslavije.

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

Št. 1.

Maribor, dne 1. januarja 1923.

Leto XV.

Proti nasilju nove pragmatike!

Predstavka Saveza železničara Jugoslavije.

Kraljevski vladi, Zakonodajnemu odboru, Narodni skupščini, Delavskim zbornicam, Ministrstvu socialne politike, Prometnemu ministrstvu, Glavnemu Radničkemu Savezu Jugoslavije.

Prometno ministrstvo je izdelalo predlog (osnutek) železniške pragmatike, ki ga namerava predložiti Zakonodajnemu odboru. Ob tej priliki si usoja podpisani Savez vložiti ugovor proti temu osnutku in sicer:

I. Proti vsebini tega osnutka;

II. Proti načinu, kako se je osnutek sestavilo.

I.

a) Osnutek pragmatike je v nasprotju z ustavo in zakonom o zaščiti delavcev. Čl. 33 ustave glasi: »Pravica delavcev do organiziranja, da dosežejo boljše delovne pogoje, je zajamčena.« Čl. 23. se glasi: »Delovna moč je pod zaščito države. Zakon določa posebne mere, kar se tiče varstva in zaščite delavcev, ter predpisuje delovni čas za vsa podjetja.« Na podlagi citiranih členov ustave, je bil kot njihov tolmač, ustvarjen zakon o zaščiti delavcev. Ta zakon daje pojasnila v morebitnih spornih vprašanjih, za koga vse velja »pravica delavcev do organiziranja,« kakor tudi, kaj se smatra pod označbo »delovna moč« in kdo spada pod »varstvo in zaščito delavcev.«

Čl. 1. Zakona o zaščiti delavcev določa: »Pod ta zakon spadajo vsa obrtna, industrijska, trgovska, prometna, rudarska in njim podobna podjetja (obratni) na ozemlju Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev, v katerih je zaposleno pomožno osebje, brez ozira na to, komu pripadajo, ali privatnim osebam ali javnim telesom, ali se dela stalno ali začasno.« Iz omenjenega člena je razvidno dovolj jasno, da pod poglavje Zakona o zaščiti delavcev spadajo tudi prometna podjetja, »brez ozira na to komu pripadajo, ali privatnim osebam ali javnim telesom.« O tem pa, kdo se razume pod označbo »pomožno osebje«, določa zakon v čl. 3: »Za pomožno osebje se smatrajo v smislu tega zakona vse one osebe, brez razlike spola, ki delajo ali stalno ali začasno v podjetjih navedenih v § 1. tega zakona« a »od tega se izvzemajo osebe, katerim se poverjajo posli višje vrste (poslovodje, knjigovodje, blagajniki, inženjerji itd.) . . . § 36, zakona tolmači dalje pojm zakona na sledeči način: »Za delavca nameščence (mesečarja) v smislu tega zakona, se smatra vsakdo, brez razlike spola, ki daje svojo telesno silo ali duševno delovno moč v službo tretjim osebam, bodisi za nagrado, bodisi zaradi lastnega naukovanja v kolikor ni ta služba javnopravnega značaja. Ali se železničarje more smatrati kot uradnike javnopravnega značaja. Ali more biti država in železnica eno in isto, če so železnice njena last? Državo kot tako predstavlja gotov narod ali družba na gotovem ozemlju. Da bi ta narod mogel živeti, se vzdrževati in množiti svoje materialne dobrine, razvijati svojo fizično in duševno kulturo, je organiziral državo, ki jo tvorijo državljani. Država naj štiti ter pomaga vsakemu posameznemu državljanu, vendar pa se ne sme interesov posameznika štiti na škodo celote. Ustava, v svojih »socialnih in ekonomskih določbah« člen 22—48 postavlja temelj tem odnošajem in ko jih je ugotovila, določa člen 37: Lastnina je zajamčena . . . V kakšnem odnošaju stoji država kot taka nasproti lastnini? Slobodan Jovanović odgovarja da: »država more samo tako, kakor vsak drugi državljan pridobivati materialna blagostanja;« torej kakor vsak zasebnik. Dokler štiti interese vsakega poedinca državljana kakor celoto, varuje njih lastnino ter vzdržuje red družbe, je država javna ustanova; čim pa postane podjetnik in stopi v vrste pridobitnikov, je postala to, kar je vsak privatnik. Kakor vsak privatnik, more tudi država posedovati razna podjetja (pri nas n. pr. železnice, pošte, rudnike, posestva: v Belju, Topčideru itd.). Vsa ta podjetja služijo javnim interesom. Toda najmanj služijo javnim interesom, če je njih lastnik privatna oseba. Javnim interesom služijo tudi bolnice, pekarnice, velike in majhne, vodovodi, čevljarke in krojaške delavnice, dimnikarji itd., vse to služi javnim interesom. Ali se zato more vse uslužbenec teh podjetij smatrati za javne nameščence?

Ako je delavec (železničar) na državni železnici javni nameščencec, tedaj je tudi oni na južni železnici, če je torej železničar, tedaj je delavec na posestvu v Belju in oni v rudnikih itd. prav tako, ker so vsa ta podjetja enako potrebna ter imajo enak značaj. Ali naj se smatra železničarje za drugačne, kot vsa ostala podjetja za to, ker služijo — prometu? Dobro! Toda prometu ne služijo samo železnice, privatne in državne, ampak služijo tudi avtomobili, vozovni konji. Tedaj bi bili državni uradniki, brodarji, šoferji, kočijaži in hlapci.

Jasen je nesmisel takšnega pojmovanja, ki se hoče z njim železničarje uvrstiti med javne uradnike. Kot javne uradnike se more smatrati tiste, ki so nameščenci države kot take, nikakor pa ne onih, ki so nameščenci podjetij. Uradnik, ki mu je z zakonom zagotovljena stalnost, ne sme biti proti svoji volji odpuščen brez razsodbe rednega kazenskega ali disciplinarnega sodišča (čl. 108 ustave). Kaj pa v slučaju, ako država železnico proda? Ali je ona prodala v tem slučaju sama sebe? Nikakor, pač pa samo eno svojih privatnih podjetij. K temu privatnemu podjetju stopijo v službo tudi tisti nameščenci, ki so ga vodili in opravljali do tedaj: Če so to »državni uradniki«, tedaj se jih po ustavi ne more odpustiti brez njihovega privoljenja in vsi železničarji bodo ostali državni blagajni v breme kot njeni uradniki, a železnica, ki preide v privatne roke, bo brez železničarjev. Država lahko vsako svojih podjetij proda ali odda v najem, toda ona ne more uslužbenec v teh podjetjih prodati niti dati v najem. Ako se to osebe smatra za nameščence podjetja, tedaj za privatne in ne javne nastavljenec logično da preidejo nameščenci s podjetjem v katerem so zaposleni, brez ozira na to, kdo je delodajalec, v službo novega delodajalca. Ako pa se to osebe smatra za »državno uradništvo«, tedaj bi v predmetnem slučaju vse to uradništvo ostalo državi, tudi če ona železnice proda, ker s tem ni prodala samo sebe. Osnutek pragmatike je napravljen iz napačnega gledišča, če se državna podjetja, v tem slučaju železnice istoveti z državo in se prihaja do napačnih zaključkov, da se nameščence državnih železnic smatra za nameščence države. Ljudje, ki vršijo ene in iste funkcije, ne morejo v družbi zavzemati dva raznovrstna pravna položaja, izvirajoča iz teh funkcij. Ako se n. pr. nameščenci državnih železnic smatrajo za javnega nameščence, tedaj mora ravno tako biti železničar južne železnice; samoborske, slavonsko-podravske itd. itd. železnice prav tako državni uradnik. To pa ni mogoče, ker je njegov delodajalec privatnik. Če pa v enaki funkciji železničar privatne železnice ni »javni uradnik«, tedaj ne more biti niti oni z države, ker funkcije so tiste, ki označujejo javne nameščence. Kot javni nameščenci odnosno državni uradniki se smatrajo samo oni uradniki, katere imenuje kralj. Kralj potrjuje in proglašuje zakone, postavlja državne uradnike, ter podeljuje vojaške čine po določilih zakona. (Ustava čl. 49.)

Vse panoge družabnega, ekonomskega in kulturnega življenja so podvržene državni kontroli. Za vsako posebej ali za več skupaj ima država svoje ministrstvo.

V vsakem posameznem slučaju mora država posredovati proti posamezniku v interesu celote in z zakoni odrediti smernice delovanja posameznih panog. V svojih lastnih podjetjih mora imeti uradnike, ki jo zastopajo kot delodajalca, odnosno, ki so delodajalec na mesto nje. Ampak vpliv države ne sega samo v delokrog lastnih podjetij, marveč vsako ministrstvo mora dati smernice v okviru zakona celi panogi, ki je podrejena dotičnemu ministrstvu v rokah države ali zasebnika. Finančni minister ne more potom države zavladovati vsem bankam, niti žepom, niti imetjem, ali vendar kot predstavnik države vodi in regulira ekonomsko življenje države. Prometni minister ne izčrpa svojo funkcijo (saj nebi je moral) s tem, da upravlja državne železnice, temveč mora voditi celo prometno politiko države, brez ozira na to, v čigavih rokah so prometna sredstva. Država kot delodajalec in trgovec mora biti enaka vsakemu drugemu delodajalcu in trgovcu; njena podjetja in posli se morajo upravljati po enakih principih (ako hoče uspevati) in na enak način plačevati državni blagajni tribut, kot vsa druga podjetja iste vrste. Njeni uradniki v njenih podjetjih morajo skrbeti za to, da bodo njena podjetja tako organizirana, da se to omogoči. Čin teh uradnikov je državnopravnega značaja, med tem, ko je vse ostalo službeno razmerje privatnopravnega značaja, ker ne stojte uslužbenec v službi države kot takšne, marveč v službi železnice, katero po državi kot delodajalcu upravljajo državni uradniki. Slobodan Jovanović to potrjuje s tem, ko uradnike drugovrstnih javnopravnih ustanov ne stavlja v vrste državnih uradnikov, marveč jih označuje kot njihove pomožne organe.

Službeni predlog pragmatike v členih 29, 42 in 91 predvideva tri vrste uradnikov: one, ki jih imenuje kralj, one, ki jih imenuje minister in one, ki jih imenujejo ravnatelji. Po ustavi so samo tisti dr-

žavni uradniki, ki jih imenuje kralj. Ampak pragmatika ne dela izjem, marveč tudi vse ostale smatra kot državne uradnike, a državo postavlja v eno vrsto z železnico.

Tako glasi člen 71 pragmatike: »Uslužbenec, ki po členu 75 ustave nima pravice kandidirati za narodnega poslanca v volilnem okrožju v katerem je njegovo službeno mesto, ne more sklicati javnih in političnih shodov ter se jih aktivno udeleževati, niti more organizirati in predstavljati politične stranke ali skupine.« Člen 73 ustave določa: »Politijski, finančni in gospodarski uradniki kakor tudi uradniki agrarne reforme se ne smejo kandidirati, razen če so prestali vršiti to funkcijo leto dni pred razpisom volitve.« Drugi uradniki, ki izvršujejo javno oblast, se ne smejo kandidirati v volilnem okrožju svoje teritorialne pristojnosti.« Kje so tu uradniki na železnici? Na kateri podlagi se železničarje uvršča med organe, »ki izvršujejo javno oblast?« Če bi oni vršili javno oblast, tedaj ne bi bili železničarji. Uvrščajoč vsega železničarskega osebja med javne nameščence pravi pragmatika v členu 72: »Uslužbencu ni dovoljeno biti član udruženja, katerega cilji so državi nasprotni. Ravnotako mu ni dovoljeno udeleževati se pokretov, katerih cilj bi bil oviranje ali obustavljanje dela v službi.«

»Brez dovoljenja vlade ne more uslužbenec pripadati tujemu (?) društvu, ki bi imelo politični značaj.« Kateremu osebju ni dovoljeno kandidirati za poslance, kdo so uradniki na železnici, ki vrše javno oblast; katera so udruženja, ki postajajo in so državi nasprotna in če so ta društva, kako morejo legalno postajati, če imajo namen ovirati in ustavljati delo; kakšna tuja društva, s političnim značajem? To je vse nedoločno pojmovanje, tako, da je vsemu železničarskemu osebju v naprej odvzeta vsakršna možnost svobodnega gibanja v družbi toliko, kakor da so železničarji izobčeni. Vse to je nasprotno ustavi ter zakonu o zaščiti delavcev. Toda v kolikor vse zgoraj navedeno še ni dovolj jasno rečeno, pove člen 69 na koncu: »Uslužbenec more občevati z višjimi oblastmi samo preko pristojnih načelnikov svojega službenega mesta. Prošnje in pritožbe, ki ne bodo predložene po tej poti, se ne bodo upoštevale.«

Ustava, člen 33 določa: »Pravica delavcev do organiziranja, da dosežejo boljše delovne pogoje, je zajamčena.« Osnutek pragmatike pa pravi ravno nasprotno: prošnje in pritožbe, ki ne bodo predložene službenim potom, se ne bodo upoštevale, ali z drugimi besedami: pravica železničarjev do organiziranja, da dosežejo boljše delovne pogoje, je zabranjena. Še bolj jasno je to povedano v členu 141: »Udeležba pri splošni ali delni ustavitvi dela (štrajku), kakor leno in počasno vršenje dolžnosti z namenom otežkočiti ali ustaviti promet (pasivna resitena) ali sčuvanje, nagovarjanje ali dogovori, ki zasledujejo tak cilj, se disciplinarno kaznujejo.« Jasno je: Kjer je ekonomska borba prepovedana, tam ni dovoljena in brezpomembna je stanovanska organizacija, čeprav jo ustava vendar jamči. Po vsem tem je novi predlog za službeno pragmatiko v nasprotju z ustavo in zakonom o zaščiti delavcev in kot tak se sam pobija.

b) Službeni predlog pragmatike odpravlja stare, že po dosodanjih pragmatikah zajamčene pravice. Ta načrt je gd vseh že pred desetimi leti izdanih najbolj nazadnjaški. V vseh pragmatikah, ki so bile pred desetletji izdane, so predvidena avtonomna disciplinarna sodišča, voljena po osebju na podlagi svobodnih volitev. Novi načrt pragmatike postavlja na mesto izvoljenih disciplinarnih sodišč imenovane in sicer prvovrstne in drugovrstne (člen 147 in 148). Ta sodišča pomenijo veliko poslabšanje in sicer radi tega, ker ni dana možnost obrambe. Obtoženec »lahko ima zagovornika, toda samo aktivnega ali upokojenega uslužbenca državnih prometnih ustanov na sedežu disciplinarnega sodišča (člen 158). Oseba, neodvisna od železnice, kot delodajalca, nima pravice prevzeti obrambe v svoje roke. Sodne obravnave se vrše pri zaprtih vratih brez udeležbe javnosti. »Obravnave lahko prisostvujejo obtoženec, njegov branitelj in tožnik« (člen 160). Takšni obravnavi pri zaprtih vratih se ne more pripuščati priče ali izvedencev obtoženca, razven, »ako to predsednik smatra za potrebno . . .« (čl. 159). tako, da obsodbo lahko izvrše ljudje, ki niso izvoljeni marveč imenovani — in brez — pravice obrambe, brez prič ter strokovnjakov in brez javnosti. Ali vendar, če se radi eventualnega pristranskega postopanja sodišča, obtoženec in njegov branitelj postavijo po robu ter nastopijo odločneje v obrambo obdolženca, tedaj daje nova pragmatika predsedniku sodišča pravico, da »skrbni za to, da na razpravi vlada mir in red in da tožnika, obtoženca, branitelja kakor tudi priče in veščake, radi motenja reda . . . pokliče na red, in jih administrativno ka-

znuje, izključi od nadaljne razprave ter ukrene, da mora dotična oseba takoj zapustiti prostore v katerih se vrši razprava.« (čl. 160).

Razven tega, da se obtožena in njegovega branitelja izključi od razprave, ima predsednik sodišča pravico, da jih takoj administrativno kaznuje in sicer z denarno globo v višini osemdnevne plače (čl. 160).

Ob takšnih pravnih razmerah, ki spominjajo na srednjeveško inkvizicijo, se bo malo železničarjev dobilo, ki bi upali nastopiti kot prič, da se ne zamerijo svojim načelnikom. Ampak omenjena sodišča še niso najhujše zlo, ker se položaj poslabšuje s tem, da disciplinarno sodišče ni vezano na katera koli dokazila pravila, marveč sodijo po svobodnem prevdaru (prepričanju) dobljenem pri »razpravi« (čl. 164). Sodišče tedaj lahko sodi brez prič, brez izvedencev, brez obrambe, brez javnosti in brez obtoženca. Ako pa bi se obtoženec in branitelj jezili in s svojimi protesti motili »mir in red v sodni dvorani,« se jih bo kaznovalo z odtegnitvijo 8 dnevne plače. Vse te kazni lahko izreče po skrajšanem postopanju izvenredno disciplinarno sodišče. Za presojo je dovoljeno apelirati — ali tedaj je obsodba takoj izvršljiva. Justificirani ima pravico na apel.

c) O personalni komisiji, ki je v Avstriji že desetletja postojala in že pred 12 letih bila tudi na bosanskih železnicah uvedena, kjer je izvoljeno osebje kot svetovalec uprave, ni v novem predlogu niti govora.

d) Po starih pragmatikah postojajo komisije za kvalifikacije, katere voli osebje; te komisije so nujna kontrola, da se osebje v resnici ocenjuje tako, kakor zasluži in da ne bi bilo izpostavljeno šikanam načelnikov. Po novem osnutku pragmatike tega ni. Za oceno osebja je merodajen načelnik; a pritožbe pa sprejema komisija, ki ni izvoljena kakor poprej, marveč imenovana. Koliko ljudi je do sedaj trpelo krivico samo za to, da ne bi bila užaljena avtoriteta predpostavljene. Avtoriteta načelnika nad avtoriteto pravice! Koliko je odličnih uslužbencev radi samoljubnosti načelnikov, ki samo po tem hrepene, kako bi bili bolj pohvaljeni »ocenjenih« z »nezadostno kvalifikacijo«? In če bo tak uslužbenec trikrat po vrsti ali šestkrat v celi službeni dobi slabo ocenjen, tedaj bo vržen na cesto, brez ozira na vsa službena leta. Brez izvoljene komisije za kvalifikacije, se ne bo noben železničar mogel čutiti varnega v svoji službi, če mu naj deli pravico njegov prvi predpostavljeni in komisija v kateri ni nobenega izvoljenega, marveč imenovani.

e) Pragmatika smatra železnico kot kakšno pisarno ali šolo, v kateri se predava abstraktni nauk po razredih in vse tehniške in administrativne položaje v železniški službi smatra iz stališča šolskih diplom in ne iz stališča stvarne strokovne izobrazbe, ki naj bi ji bilo delo merilo. Strokovna izobrazba pri haja še le na drugem mestu v poštev. Lahko da ima nekdo idealno strokovno naobrazbo, dokazano s svojim dolgoletnim delom, mogoče je celo nenadomestljiv po svoji kvalitativni usposobljenosti, vendar ne more dobiti mesta, katerega bi moral zavzemati, marveč pride na to mesto oni, ki ima šolsko diplomu, pa če tudi niti približno ni po sposobnosti enak prvemu. To je pogrešno. Kvalifikacija ljudi po šolskih spričevalih in ne po stvarnih sposobnostih utrja birokratsko okostenelost, ustvarja nevarno pri viligrano kastarstvo, resnično sposobne potiska v ozadje in s tem povzroča ogromno škodo železnici. Radi tega bi se moralo v pragmatiki razven dosedanjih šolskih, povdarjati strokovne kvalifikacije, kvalifikacije, ki jih dokazuje praktično delo in takim ljudem treba pustiti odprto pot napredka brez vnaprej postavljenih meja. Amerika, ki se drži tega načela in vsa privatna podjetja so dokazala, kakšno prednost ima ta sistem nasproti omenjenemu kastarskemu birokratizmu.

f) Po novem predlogu pragmatike ne bi smelo biti osebje v vsej državi enako. Onemu v Srbiji se dajo večje ugodnosti kot vsemu ostalemu (čl. 187 in 190). Med tem ko se pri vsem osebju v višjih kategorijah strogo gleda na predpisane šolske kvalifikacije, se osebju na železnicah v Srbiji dovoljuje, da lahko pride na visoka mesta brez teh kvalifikacij. To je privilegij, katerega drugi nimajo, eno in isto osebje v eni in isti pragmatiki in eni ter isti državi se ne more različno klasificirati. To kar se osebju v Srbiji principielno dovoljuje ter omogoča, se mora dovoliti ter omogočiti osebju v vseh pokrajinah in vsem kategorijam. Naj vsak pride po svojih stvarnih zmoglostih na mesto katero zasluži. Živo delo mora veljati več kot mrtev papir, ne le za one v Srbiji in na višjih mestih, marveč za vse kategorije in za vse pokrajine enako.

g) Plačilni sistem je predvsem brez vsakega demokratičnega principa. Med začetno plačo uslužbenca in končno plačo ravnatelja ali ministrovega namestnika, ki so zapopadeni v isti pragmatiki, je razlika 10—12kratna. Če se vzame, da minimalna plača odgovarja eksistenčnemu minimumu za življenje, tedaj je ona najvišjih funkcionarjev železnice previsoka, naravnost razkošna. Ker če mora prvi živeti s svojimi 2600 dinarji, tedaj drugi s svojimi 22 in 30.000 dinarji lahko 9 in 12 krat živi in razpava. Ako pa je plača tega višjega funkcionarja takšna, da ne dovoljuje razkošja — tedaj drugi z 2600 dinarji mora umreti. Eno ali drugo; takšno razmerje med plačami ne more do drugega zaključka dovesti, kot da eni umirajo od gladi ali pa da drugi razpavajo. Zato bi bilo treba one plače od spodaj pod-

zidati, dvigniti, da bo razlika k večjemu 3—4 kratna med najvišjo in najnižjo plačo, ne pa 10—12 kratna, kot sedaj.

II.

Cel načrt pragmatike je ena sama negacija vsake pravice železniškega osebja. Pragmatika je bila izdelana izključno v prometnem ministrstvu, ne da bi bilo poklicano niti pripuščeno k posvetovanju železniško osebje, ki tako ni imelo priložnosti sodelovanja na pragmatiki, ki se njega tiče. Da, ono ni bilo niti vprašano za mnenje. § 5. Zakona o zaščiti delavcev določa: »Delovno razmerje med lastniki podjetij navedenih v § 1. tega zakona in njih pomožnim osebjem, se ureja z individualno ali kolektivno pogodbo, ki ne sme nikoli nasprotovati odredbam tega zakona.« Kot kolektivno zastopstvo železničarjev postojajo njih organizacije. One so edini pravi tolmač razpoložnja celokupnega železniškega osebja. Vendar one niso pripuščene k sodelovanju pri izdelavi pragmatike, nasprotno so bile v principu odbite; a predlogi njihovi kakor tudi zahteve so ostali neovrženi. Ta službeni osnutek pragmatike zavrača celokupno železniško osebje in zahteva, da se izdela nov načrt, ki bo v duhu ustave in Zakona o zaščiti delavcev. Železniškega osebja se ne more smatrati za javne nameščence, marveč kot vse ostale delavce v privatnih podjetjih, kateri svoje delovne odnose s lastniki podjetij regulirajo z individualno ali kolektivno pogodbo, ki ne sme v nobenem slučaju nasprotovati odredbam ter Zakonu o zaščiti delavcev. Železniška pragmatika je pogodba, ki regulira delovne odnose med lastnikom podjetja ter železniškim osebjem. Ta pragmatika lahko dobi zakonsko obliko, toda pragmatika vendar ostane to kar je, kakor vse druge pogodbe, ki ostanejo pogodbe, a vse se morajo držati okvira danih zakonov. H koncu si dovoljujemo še nekatere pripombe o duhu pragmatike. Po celem kulturnem svetu si je nova pravica prodrila pot, ki se jo z veliko skrbnostjo neguje, to je pravica delavstva; ni možno niti misliti moderne demokracije brez te pravice. V dobi razvoja moderne delavskega razreda, ki razven prodaje svoje delovne sile, nima nikakršnih drugih virov za materialno eksistenco — politična demokracija se ne more smatrati kot demokracija, — če v njej niso dani pogoji, da se tudi v družbi zasebne lastnine, kolikor toliko zajamči materialni obstanek delavskega razreda, ako že ni možna ekonomska demokracija. Brez moderne delavskega prava, ki zahteva, da pride konstitucionalizem in demokracija v delavnice, tvornice in pisarne, stavljajoč delo in kapital, delavca in kapitalista, na enako pravno podlago. XIII. del mirovne pogodbe je posvečen tej misli in je dal najnujnejši okvir socialno političnega programa za zaščito delavcev; in kot elementarno načelo proglašajo ravnopravnost delavca in delodajalca. Te ravnopravnosti si ni mogoče drugače zamišljati, kakor ravnopravnost v svobodi, da vsaka stranka potom svobode organiziranja vzame v zaščito svoje ekonomske interese. Tega se osnutek pragmatike ne drži. Po tem osnutku se ne dovoljuje železniškemu osebju nobena organizacija. Brentano je še leta 1899, na račun nemške vlade pisal: »Delavci imajo pravo koalicije, ampak se kaznujejo, če se je poslužijo!« Načrt pragmatike je tako reakcionaren, da ne nudi niti onih pravic, ki so jih že pred 20. leti stari liberalci in socialni političarji smatrali za nezadostne. Kaj bi oni ljudje rekli, če bi danes iz groba vstali in prečitali naš službeni osnutek pragmatike iz leta 1922? Popolna konzervativnost pragmatike se vidi še le tedaj, ko se ugotovi, da pragmatika odvzema pravico štrajka ter pasive. Čemu to? Je li pragmatika, ki odvzame železniškemu osebju koalicijsko pravo, tudi ustvarila možnost, ustvarila pogoje, da bi bilo pravo če bi danes iz groba vstali, in bi prečitali naš službeni osnutek pragmatike, uporaba prava koalicije v vseh skrajnih konsekvencah v resnici nepotrebna? Ne! Nikjer ni niti poskusa v tem pravcu. Za slučaj večje draginje in padanja plač ne postojajo jamstva o avtomatičnem povišanju plač.

Za slučaj potrebe zvišanja plač osebju, ni nobenih jamstev za povišanje. Za slučaj spora o višini plač in regulaciji službe, ne postojajo forumi, v katerih bi bile zastopane obe stranke, ki bi delale na to, da preprečijo večje spopade. Niso predvidena nikakršna razsodišča. Postoji samo prepoved organizacije in prepoved štrajka. Postoji samo kurjač, ki neusmiljeno kuri pod kazenskim kotlom, ki pa je brez vsakega ventila. In poleg tega stoji pisano: »da kazni ne sme eksplodirati«, ali z drugimi besedami: »Štrajk je prepovedan!« Tudi Abdul Hamidov režim je zabilil štrajk, toda tam so vsaj postojala razsodišča. Prečitali smo vso svetovno zgodovino, toda nikjer nismo našli, da bi se na tak način preprečevalo eksplozije. Nasprotno. Nečuvno je to, da se more tudi danes najti kdo, ki hoče delavcem krati pravico organiziranja in štrajka, a najbolj obsodbe vredno je to, če se to godi v državi, ki v svojem temeljnem zakonu jamči svobodo organiziranja. Zgodovina zadnjih stoletij, posebno zadnjih desetletij je pokazala, da je iluzorično stavljanje ovire svobodi delavskega organiziranja; a ona je posebno v praktičnem življenju pokazala, kako je to škodljivo. »Koalicija v rokah delavcev je orožje za civilizacijo človeštva« (Löwenfeld). To so besede moža nespornih avtoritet, ki je izven vseh strasti razredne borbe, preiskoval samo njene rezultate za kulturo in civilizacijo človeštva. V tem se strinjajo

vsi ostali, izmed katerih omenjamo samo nekatere kot Conrada, Philipovicha, Zwiedenek-Siedendorsta, Posthoja, vse iz vrst buržuaznih učenjakov, da niti ne omenjamo socialističnih. Na železnicah v resnici ne bi bila potreba štrajkov. Ako kje, tedaj se jih tu treba izogibati (kakor v bolnicah, vodovodih, razsvetljavi itd. in vobče povsod. Tega mnenja so vsi delavci in posebej vsi železničarji. Dokaz temu so sklepi italijanske Konfederacije Dela, sklepi nemške Strokovne komisije, kakor tudi angleškega in francoskega vrhovnega strokovnega foruma, na podlagi katerih železničarji ne morejo stopiti na lastno pest v štrajk, ako se poprej s celokupnim delavskim pokretom ne izčrpa vseh sredstev v dosego mirnega sporazuma. Nikoli ni bil štrajk cilj, n. a. marveč zadnje in vedno neprijetno sredstvo, da pridejo delavci do boljšega življenja. Štrajkov se nikjer ni preprečilo s sirovo prepovedjo, marveč se jih edino more preprečiti z odstranitvijo vseh pogojev, ki vodijo do njih. Pragmatika ni v tem pogledu storila absolutno ničesar. Vsled tega so njene določbe o prepovedbi organizacije in štrajka ne le protustavne in protizakonite, marveč do skrajnosti nečloveške in krute. Iz vseh teh razlogov: ker je službeni osnutek pragmatike v nasprotju z ustavo in zakonom za zaščito delavcev; ker je nejasen v pojmovanju, ali so železničarji privatni ali javni uslužbenci; ker je nazadnjaški, ker tepta najelementarnejše delavske in državljanske pravice železničarskega osebja; ker je tudi v tem protizakonit, da tepta po dosedanjih pragmatikah zajamčene pravice osebja — podpisani Savez v imenu celokupnega osebja protestira proti temu službenemu osnutku pragmatike in zahteva, da se ga umakne. S svojim trpljenjem za časa strašne svetovne vojne, kakor tudi po vojni od osvobojenja, je železniško osebje pač zaslužilo, da se mu s pragmatiko zagotovi boljše življenje in boljša usoda.

Zagreb, dne 6. decembra 1922.

Za Savez železničara Jugoslavije:

Bogdan Krekič, tajnik. Janez Plesnik, predsednik.

Pokrajinska konferenca v Celju.

V torek, na Štefanovo se je vršila v Celju železničarska konferenca za Slovenijo z sledečim dnevnim redom:

1. Položaj organizacije in akcija železničarjev;
2. vprašanje zedinjenja;
3. organizacija tajništva za Slovenijo in
4. slučajnosti.

Konferenca se je vršila v hotelu »Balkan« in se je začela ob 9. uri predpoldne. Navzočih delegatov raznih podružnic je bilo 24 in od centrale sta prišla predsednik s. Plesnik in tajnik s. Pongračič. Kot poslanec je bil navzoč s. Kopač. Od strokovne komisije v Celju s. Leskošek.

S. Pongračič je otvoril konferenco ter pozdravil navzoče ter želel mnogo uspeha. Predlagal je, naj se izvoli predsedstvo. Kot predsednik je bil izvoljen s. Felicijan iz Celja in kot podpredsednik s. Rozman iz Ptuja ter kot zapisnikar s. Bahun.

K prvi točki se je oglasil s. Nachtigal, ki je očrtal sedanji položaj železničarjev in omenil vse križe in težave železničarske organizacije. Rekel je: Vsak železničar sam najboljši ve, kako nam gre. Pravi, da ni potrebno mnogo govoriti. Opisuje razne akcije neslavno umrle koalicije; ali veliko besed in malo dejanj, to je bil rezultat. Pašić je rekel, da je govoril s svojimi ministri, ki da se strinjajo, da se mora železničarjem zboljšati gmotni položaj, češ, da ima vlada nekaj denarja prihranjenega itd.

Mi smo mislili — pravi govornik — da je to, kar obljublja minister, železo in da torej drži. Toda varali smo se. Nadalje govori o pragmatiki. Naša stara zahteva je, da se vse delavstvo nastavi. Načrt pragmatike ne bi mogel biti bolj reakcionaren kakor je.

Kot drugi govori s. Bahun, ki tudi omenja dosedanje akcije. Mnogo sodrugov je bilo že naprej prepričanih, da potom takšne koalicije, kakor je bila ta iz najrazličnejših elementov, ne bodo prišli železničarji do vspeha, ali poizkusilo se je vsa sredstva. Sedaj so železničarji za eno izkušnjo bogatejši. Da je položaj tako slab, je pripisati edino tej okolnosti, da ni močne organizacije. Imamo polducata organizacij, pa vse skupaj ne reprezentirajo 50 odstotkov železniškega osebja. Najmočnejša je organizacija — neorganiziranih.

S. Kopač vprašuje: zakaj je naša organizacija pred vojno tako dobro funkcionirala. Tudi takrat smo imeli razne žolte organizacije, in odgovarja: toda preje so imeli železničarji zaupanje v zaupnike. Sedaj pa se zaupnike od strani brezvestnih elementov sistematično sumniči. In vsled tega pa trpi tudi organizacija. Nadalje omenja akcije, ki so se podvzele, da bi se zboljšal položaj železničarjev, z opombo, da bi se ta položaj nikoli ne bil tako poslabšal, če

bi bila organizacija močna, ker tisti, ki nam kruh režejo, računajo samo z organizacijo. Službena pragmatika pa se zrcali v duhu teh ljudi ki so pri njej sodelovali. Bile so nekatere osebe po predlogu direktorij delegirane, ki so baje pri tem osnutku sodelovale. Tedaj ni čudno, če pragmatika tako zgleda. Če so to bili tudi ljudje, ki pripadajo kakšni organizaciji, to nič na stvari ne spremeni, ker tiste organizacije vladi niso nevarne.

Za tem so še govorili sodruzi Rozman, Leskovšek, Baraga, Pongračič, Ravnik in Plesnik in je bila točka 1. dnevnega reda izčrpana. Tudi razprave o 2. točki so se skoraj vsi delegati udeležili.

Vsi so izrazili željo, da bi se naj železničarji zopet v Sloveniji, kakor tudi po celi državi zedinili. Izraz teh izvajanj je bila tudi sprejeta resolucija.

K 3. točki dnevnega reda je predlagal s. Šimek iz Pragerskega, da naj bo sedež tajništva za Slovenijo v Mariboru. Istotako zahtevajo to ss. Baraga in Dornik. S. Ravnik se boji, da bo delo težko, če bo tajništvo v Mariboru, med tem ko so vse oblasti v Ljubljani. Ko so se izrekli tudi ostali delegati, je bil predlog Baraga—Šimek enoglasno sprejet, da naj bo za enkrat tajništvo v Mariboru. Ker se niso delegati na osebni tajnika zedinili, je bil predlog sprejet, da naj Centrala za primerne tajnika poskrbi.

Pri 4. točki poroča s. Nachtigal o seji odbora za provizijski sklad, ki se je vršila dne 18. decembra 1922 na Dunaju. S. Bahun zahteva, naj se vpošljejo sezname članov, da bo tiskarna, ki razpošilja list, vedela za vse naslove.

Po izčrpanju dnevnega reda je bila konferenca ob 19. uri zaključena.

Resolucija

sprejeta na konferenci v Celju dne 26. decembra 1922.

Konferenca je prišla do zaključka, da železničarji ne morejo priti do svojih uspehov, ker so razcepljeni in zato ne poznajo ali pa nočejo poznati resničnega položaja. Konferenca ugotavlja sledeče: Železničarji naj vendar enkrat najdejo pravo pot, po kateri pridejo do skupne organizacije, potom katere si bodo izvojevali boljši življenjski položaj. Zato konferenca apelira na vse treznomisleče železničarje, da delajo vsak po svoji moči na to, da se železničarski proletarijat končno zedini v enotno fronto, potom katere naj nastopa, ne glede na levo ali na desno brez ozira na osebnosti ter tako dospe končno do svojega cilja. Povdarja se, da je ta apel že ponovno bil izdan med železničarski proletarijat, da pa ni imel odmeva. Zato se ponovno apelira na vse tiste, ki imajo dobro voljo, da to udeležijo.

Vodstvo Saveza se pozivlje, da izda tozadevno proklamacijo na vse železničarje in njih organizacije in da pripravi potom javnih železničarskih shodov ter potom strokovnih listov podlago za zedinjenje.

Seja provizijska sklada za delavce

(na Dunaju dne 18. decembra 1922).

Na seji prov. sklada za del. so delegati vložili več predlogov, ki so vsi velike važnosti za delavstvo. Ti predlogi se bodo obravnavali še le na prihodnji seji. 1. Karenčna (čakalna) doba naj se zniža od 3 na 2 leti, kakor pri nastavljenem objemu; 2. službena doba naj se zniža na 25 let; 3. vojaška aktivna leta naj se vračunajo v provizijski sklad; 5. provizija naj se zviša od 85 na 100 odstotkov plače; 6. starim delavcem naj se da možnost, da si kupijo zgubljena leta; 7. ako se sprejme starejše profesijoniste (rokodelce) v železniško službo, naj se jim dovoli doplačati v provizijski sklad ter naj se jim da možnost v slučaju onemoglosti, do kakšnega užitka provizijskega sklada. — Na vprašanje, kakšna je razlika med jugoslovanskimi člani in onimi v Avstriji, je bil podan odgovor, da nobena, ker s 1. januarjem 1923 morajo delavci tudi v Avstriji plačevati ravno takšne prispevke v provizijski sklad, kot delavci iz Jugoslavije. Na pritožbo, da velik del delavstva v Jugoslaviji ni bil obveščen, da lahko vložijo prošnje vsi tisti, ki še niso 8 let člani sklada, da bi doplačali 3 odstotke za ženo, smo dobili zagotovilo, da če prizadeti v kratkem zaprosijo in navedejo, da niso bili obveščeni, se jih naknadno sprejme. V sled tega opozarjamo vse delavstvo, naj se potruji in se javi pri predstojnikih, da bo tako njihova družina vsaj za silo zavarovana. Radi podobnega slučaja sta že dve družini brez penzije. Kdor ljubi svojo družino,

ta bo skrbel za njo kolikor mu bo mogoče. Nadalje smo posredovali za one člane, katerim se preveč ali premalo odtrguje za prispevke. Opozarjamo vse člane, da vsak, ki je že 3 leta pri železnici, mora biti sprejet kot član provizijskega sklada. Veliko slučajev je, da gospodje načelniki, posebno pa progovni mojstri zadržujejo delavstvu vstop k provizijskemu skladu z izgovorom, da je delavec eno leto začasen (nestalen) čez dve ali tri leta pa ga odpuste in potem morda čez malo časa zopet na novo sprejmejo, tako, da je dotični zopet kot nov — torej začasen. Tako je lahko vse svoje življenje pri železnici, pa nima nikoli pravice, ki mu gre. Tako delajo nekateri gospodje, kar se jim zljubi. — Sodruzi! Ta naša institucija je za nas velikega pomena. Ona še postojata, vendar je velika nevarnost, da se jo likvidira ali poslabša. Zato je potrebno, da skrbite ter da se zanimate za njo. Vsak posamezen pa tega ne more storiti, pač pa organizacija. Vaša dolžnost je tedaj, da jačite organizacijo, ker ona brez članov nima nobenega vpliva. Zato vas opozarjamo, ne pustite se od nikogar drugega voditi, kot org. Saveza Žel. Jugoslavije, ki nima druge naloge, kot da varuje vaše interese ter vas reši bede in revščine. Vzamite na znanje, da sta za žel. proge v Jugoslaviji podpisana Josip Nahtigal, delavnica Maribor in s. Jernejčič kot člana-zastopnika prov. sklada. Ako imate zahteve ali prošnje, tedaj se obračajte na njiju.

Veselo in srečno novo leto vsem sodrugom železničarjem želi uredništvo in upravništvo.

1923

Ein „Prosit Neujahr“ allen Genossen Eisenbahnern! Die Redaktion und Administration.

Dnevne vesti in dopisi.

Slaba vest »Zvezarjev« se oglašja. V svojem listu, z dne 22. decembra se je nek narodni železničar (voditelj?) spodtaknil ob železničarski shod, ki ga je obdržal »Savez« dne 3. decembra v Götzovi dvorani. Slaba vest je pekla gospode narodne železničarje tako da so si živo predstavljali, kako jih bo Savez razkrinkal, ker se o predmetu, ki ga je shod obravnaval ni govorilo v delavnici; slučajno sem zaupnik in sem bil pri vseh sejah, čez dan pa v delavnici, niti od članov niti od zaupnikov nisem slišal tega, kar je dopisnika tako živo razburilo. Grehe naše »Zveze« smo slišali šele na shodu. Dopisnik članka v rumenem listu sploh ne pozna sodruga Krekiča, ker bi sicer vedel, da je železničar in da je bil klepar v sarajevskih železničarskih delavnicah. Samo ob sebi razumljivo pa je, da kot tajnik velike organizacije ne more vršiti še svoje kleparske obrti in ker mora živeti, kakor tudi gg. narodni železničarji, pa ga plača Savez za njegovo trudapolno delo. Sodrug Golouh je poročal radi tega, ker je bil on kot narodni poslanec v Beogradu in je bila le njemu ins. Krekiču možnost dana, da sta nas mogla obvestiti o poteku intervencije pri dotični gospodi, ki ima danes pravico, odločati usodo železničarjem za dolga leta, brez vprašanja nas interesiranih železničarjev. Trditev, da ne pozna s. Krekič osnutka pragmatike je pa bosa. Na shodu je obrazložil s. Krekič predvsem tiste reakcionarne določbe pragmatike, ki železničarje najbolj zadenejo, kar le dokazuje, da s. Krekič osnutek pragmatike pozna. Česar se na shodu ni obravnavalo, to več ali manj železničarje ne zadeva bolešno. Določila, ki ogrožajo svobodo železničarjev pa bomo kritizirali, ker je naša dolžnost, da se branimo. Vidi se, da so člani okrog Zveze, sami petolizci, gospodje od raznih direktorij, ki so bili poklicani v Beograd, in so tam v senci ministrove milosti radevolje sprejeli vse določbe, ki pomenjajo atentat na železničarsko svobodo, v osnutek pragmatike. Klečeplazenje pred predpostavljanimi, ki je svojstvo voditeljev »Zveze« ne bodo razredno zavedni železničarji nikoli osvojili. Kolikor vas je poštenjakov okrog Zveze stopite v naše vrste in sledimo le preresničnim besedam s. Golouha, da nam le enotni nastop zagotovi zmago naših zahtev in dosego ciljev. V naših vrstah ni nemškutarjev ni nacionalističnih šovinistov, ali v vrstah »Zveze« ne manjka bivših »Heilovcev«, ki danes živijo-klice zalijejo v litrom vina. Kaj ne dopisnik v »J. Ž.«? Na shodih je treba govoriti tako, da to razumejo navzoči, v srbohrvaščini naj pa govori »Zvezarjem«, če ga razumejo — dopisnik »J. Ž.«! Gospodje od Zveze

nam po vsakem shodu predbacivajo narodnost, ker se govori slovensko in nemško. Naši shodi niso nacionalistične manifestacije, ampak boj za kruh s tistimi brati po jeziku, ki nam ga jemljejo. Po vašem shodu so vsi vaši člani na moje vprašanje, kako bo kaj s pragmatiko odgovorili: še precej dobra bo! Torej znak, da vas oni niso razumeli ali pa ste vi pragmatiko hvalili! Ne bo vas rešila narodnost in kruh ne postal zato tečnejši, če boste prezirali delavce drugih narodnosti. Iztrebite sebičnost v vaših vrstah: poznam slučaj. — Neki pisar se je izrazil: »Oh, da bi ne bilo vladine krize, bi se sprejela pragmatika, dosedaj samo še projekt, pa bi jaz še kmalu postal uradnik, tako pa ne vem če bom sploh kedaj! Torej njemu, kakor tudi mnogim drugim, ni več zato, kako bo živel, pač pa zato, da bo postal uradnik, pa če ravno nima potem kaj jesti. Tako se zbirajo v vaši »Zvezi« klečeplazci, ker smejo pri vas tudi včasih tako visoko poskočiti, da gredo lahko z uradnikom. Le glejte vaše fotografije, le glejte vaše ljudi pa jih kritizirajte. Kličem vam po sodrugih, pamet na pravo mesto, strnimo se v eno vrsto in pogledimo sami, kaj dela naš delodajalec. Mi smo tisti, ki ustvarjamo, mi ki se trudimo, zato tudi zahtevamo da o naši usodi odločamo mi sami. Prebudimo se iz težkega spanja in pogledimo, kaj delajo v Beogradu. Kmet.

Bož mu odpusti, saj ne ve kaj dela. Meščanski listi so prinesli pred kratkim sledečo objavo: Ravnateljstvo državnih železnic se je obrnilo na ministra pravde z nujno vlogo, v kateri pravi, da je po svojih organih doznalo, da se številne nesreče, zlasti pogosta trčenja vlakov ne dogajajo vsled pomanjkljivosti železniškega materijala, marveč radi nemarnosti železniških uslužbencev, ki lahkomišleno vršijo svojo službo. Ko jih pa železniške oblasti postavijo pred sodišča, tedaj pa se preiskave vlečejo ter zavlačujejo v neskončnost in končno, ko pridejo krivci pred sodišča, jih le-ta kaznujejo le na majhne kazni, če tudi jim je krivda nedvomno dokazana in akoravno je zakonodajec predvidel za takšno krivdo do 10 let težke ječe. Pri takih prilikah se večkrat dogodi, da izgubi kakšna oseba življenje. Da bi se pri železniških uradnikih zopet uveljavila disciplina, ki je zadnje čase zelo popustila, ter uradnike prisililo, da bi svojo službo vestnejše vršili in da bi se v bodoče preprečilo pogosto trčenje, je ravnateljstvo dr. žel. prosilo ministra pravde, da izda navodila vsem okrajnim ter drugim sodiščem, da hudodelstva železniških uradnikov, ki so obtoženi radi trčenj vlakov, smatrajo kot zelo nujna in naj jih hitreje preiščejo, a prvostopna sodišča čim prej izrečejo kazni, ki jih krivci zaslužijo. To predstavko je minister pravde dostavil vsem okrajnim, mestnim ter drugim sodiščem v vednost ter postopanje! Minister za promet bi mnogo bolje storil, če bi sedanje plače železničarjev tako zvišal, da bi odgovarjale onim pred vojno. Ako jih primerja, lahko vidi, da odgovarjajo komaj eni tretjini onih pred vojno. Pri tem bi lahko tudi ugotovil — če ima kaj soli v glavi, da so mu vsi boljši ter sposobnejši železničarji pobegnili od železnice, ker niso mogli od sedanje plače živeti, a krasti pa tudi niso hoteli. Na njih mesta so prišli novi nesposobni ljudje; pa tudi teh ni dosti, ker niti takšni nočejo danes na železnico. Minister bi moral ugotoviti, da je današnjih razmer on in njegova vlada, njegovi predniki, kakor tudi narodna skupščina, a največji meri sedanji minister sam kriv, ki pa za lastne grehe ter za grehe drugih, zahteva kaznovanje tistih, ki so nesposobni in lačni. Če tega ne ve prometni minister sam, tedaj bi mu moral to povedati minister pravosodja.

Konferenca in Celje.

Im Sinne des Konferenzbeschlusses vom 5. November 1922 in Zagreb fand am 26. Dezember 1922 in Celje eine Konferenz für Slowenien statt, an welcher die slowenischen Ortsgruppen durch 24 Delegierte vertreten waren.

Die Zentrale war durch den Gen. Plesnik und Pongračič, die Gewerkschaftskommission in Celje durch den Sekretär Gen. Leskovšek vertreten. Ausserdem war Abgeordnete Gen. Kopač anwesend. Gen. Felicijan als Vorsitzender gab folgende Tagesordnung bekannt:

1. Die Lage der Eisenbahner und Aktionen derselben.
2. Vereinigung der slowenischen Eisenbahner.
3. Wahl eines Sekretärs für Slowenien.
4. Allfälliges.

Zum 1. Punkt der Tagesordnung referierte als erster Gen. Nachtigall, welcher in kurzen Umrissen die zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner durchgeführten Aktionen besprach, darunter auch die Arbeiten der bestanden und eines unrühmlichen Todes gestorbenen Koalition, welche von den massgebenden Faktoren nie ernst genommen wurde. Weiters kritisierte Redner den Regierungsentwurf der Dienstpragmatik, welcher reaktionärer nicht mehr sein kann.

Gen. Bahun besprach in seinen Ausführungen ebenfalls die Aktionen mit der Koalition und es war voraussichtlich, dass Aktionen mit gegnerischen Organisationen zu keinem Erfolge führen können. In Besprechung der heutigen Lage des Eisenbahnpersonals führte er aus, dass dieselbe nur durch die Schwäche der Organisation verursacht wurde, denn die Lage der Eisenbahner ist abhängig von der Lage ihrer Organisation. Obwohl wir einhalb Dutzend Organisationen haben, sind doch kaum 50 Prozent der Eisenbahner organisiert.

Gen. Kmet bemängelte, dass von Ljubljana nicht mehr Delegierte anwesend sind, obwohl Ljubljana es am notwendigsten hätte sich intensiver zu beteiligen.

Gen. Kopač bespricht, warum unsere Organisation im Frieden so tadellos funktionierte, obwohl wir damals auch gegnerische Organisationen hatten. Früher hatte man Vertrauen zu den Vertrauensmännern, jetzt werden dieselben jedoch durch gewissenlose Elemente verdächtigt und dadurch leidet eben auch die Organisation. In weiterer Folge bespricht er die Aktionen, die zur Verbesserung der elenden Lage der Eisenbahner durchgeführt wurden, mit dem Bemerkenswerten, dass sich die Lage der Eisenbahner nie so verschlechtert hätte, wenn ihre Organisation stark gewesen wäre, denn diejenigen die unser Brot schneiden, rechnen mit Organisationen. Die Dienstpragmatik spiegelt sich in dem Geiste dieser Leute, die dabei mitgearbeitet haben. Dieselben wurden über Vorschlag der Direktionen zur Mitarbeit berufen und ist es daher kein Wunder, dass das Koalitionsrecht so aussieht, denn es trifft ja nicht ihre Organisationen, da dieselben dem Eisenbahnministerium nicht gefährlich sind.

Nachdem noch die Gen. Rozman, Leskošek, Baraga, Pongračič, Ravnik und Plesnik gesprochen haben, wurde der 1. Punkt der Tagesordnung erledigt.

Zum 2. Punkt der Tagesordnung haben ebenfalls alle anwesenden Delegierten Stellung genommen und wurde von allen Rednern der Wunsch einer Einigung der Eisenbahner in Slowenien zum Ausdruck gebracht. Als Ausfluss der Ausführungen wurden zwei Resolutionen verfasst, welche einstimmig angenommen wurden.

Zum 3. Punkt der Tagesordnung beantragt Gen. Schimek aus Pragersko, dass das Sekretariat für Slowenien in Maribor sein sollte.

Ebenso sind die Gen. Dornik und Baraga für ein Sekretariat in Maribor.

Gen. Ravnik befürchtet ein schwieriges Arbeiten des Sekretärs in Maribor, da Ljubljana der Sitz der Behörden und Direktionen ist.

Nachdem sich die übrigen Delegierten zu dieser Frage ausgesprochen hatten, beantragte Gen. Baraga, dass das Sekretariat einstweilen nach Maribor kommen sollte, welcher Antrag einstimmig angenommen wurde.

Nachdem sich die Delegierten wegen der Person des Sekretärs nicht einig wurden, wird die Zentrale ersucht für einen geeigneten Sekretär für Maribor Sorge zu tragen.

Zum 4. Punkt Allfälliges berichtet Gen. Nachtigall über die am 18. Dezember 1922 in Wien stattgefundene Sitzung des Provisionsfondausschusses.

Gen. Bahun verlangt zwecks Versendung des jetzt in Maribor erscheinenden »Zelezničar« von den Delegierten ein genaues Adressenverzeichnis der Mitglieder.

Nach Erschöpfung der Tagesordnung wurde die Konferenz um 7 Uhr abends geschlossen.

I. Resolution.

Die Konferenz kommt zu dem Schlusse, dass die Eisenbahner zu keinem Erfolg kommen, weil sie zersplittert sind und als solche ihre wahre Lage nicht erkennen oder nicht erkennen wollen.

Die Konferenz stellt folgendes fest:

Dass die Eisenbahner denn doch einmal den rechten Weg finden müssen, auf welchem sie zu einer einheitlichen Organisation kommen, mittels wel-

cher sie imstande sind ihre Lebenslage zu verbessern.

Die Konferenz appelliert an alle nüchtern denkende Eisenbahner, dass jeder nach seiner Macht dahinarbeitet, dass sich das Eisenbahnpersonal in eine einheitliche Front vereinigt, ohne Rücksicht Rechts und Links, ohne Unterschied der Person, um auf diesem Wege zu seinem Ziele zu gelangen. Konstatiert sei, dass dieser Appell schon wiederholt unter dem Eisenbahnproletariat verlautbart wurde, welcher jedoch keinen Widerhall fand. Deshalb wird nochmals appelliert an alle jene, die guten Willens sind zur Durchführung dieser Arbeit.

Die Leitung des Savez wird aufgefordert eine diesbezügliche Proklamation an alle Eisenbahner und an ihre Organisationen herauszugeben und durch Abhaltung allgemeiner Eisenbahnerversammlungen und im Wege der gewerkschaftlichen Fachblätter eine Plattform zur Vereinigung zu schaffen.

II. Resolution.

In der Organisation ist sindikalistische Politik zu führen und ist eine Plattform zu suchen, auf welcher es zur Vereinigung aller Eisenbahner kommen kann. Die gewerkschaftlichen Fachblätter haben Wege vorzubereiten, welche geeignet sind, die Vereinigung aller Eisenbahner in ganz Jugoslawien herbeizuführen.

Provisionsfond für Arbeiter der Südbahngesellschaft.

Am 18. Dezember 1922 fand in Wien eine Sitzung des Provisionsfondausschusses statt, auf welcher von den gewählten Mitgliedern des Provisionsfondausschusses des Südbahnnetzes in Jugoslawien folgende Anträge gestellt wurden, über welche jedoch erst bei der nächsten Sitzung verhandelt wird:

1. Die Karrenzzeit soll auf 2 Jahre reduziert werden, sowie beim angestellten Personale.
2. Die Herabsetzung der Dienstzeit auf 25 Jahre
3. Doppelte Anrechnung der Kriegsjahre (wie in Deutsch-Oesterreich).
4. Anrechnung der aktiven Militärdienstzeit bei Berechnung der Provision.
5. Erhöhung der Provisionsbezüge von 85 Prozent auf 100 Prozent.
6. Den alten Arbeitern soll die Möglichkeit geboten werden ihre Dienstjahre nachzukaufen.
7. Im Falle einer Annahme schon älterer Arbeiter in den Eisenbahndienst, soll denselben gestattet werden im Provisionsfond einzuzahlen, damit sie im Falle ihrer Arbeitsunfähigkeit im Genuss der Provision kommen.

Auf die Anfrage, ob ein Unterschied besteht zwischen Mitgliedern des Provisionsfondes auf dem jugoslawischen Südbahnnetz und jenem in Deutsch-Oesterreich, wurde geantwortet, dass ein solcher nicht besteht, da ab 1. Jänner 1923 auch die österreichischen Mitglieder gerade so ihre Beiträge in den Provisionsfond leisten müssen wie die jugoslawischen.

Weiters wurde Beschwerde geführt, dass ein grosser Teil der Arbeiter in Jugoslawien nicht rechtzeitig verstängigt wurde bezüglich Vorlage von Gesuchen für diejenigen, die noch nicht 8 Jahre im Provisionsfond sind, um sich durch Mehreinzahlung von 3 Prozent für ihre Familien einen Provisionsbezug sichern zu können, jetzt aber die gestellte Frist schon verstrichen ist.

Es wurde die Versicherung gegeben, dass, wenn die Betreffenden sofort darum ansuchen mit dem Bemerkenswerten, dass sie von dieser Begünstigung nicht verständigt wurden, werden sie nachträglich aufgenommen.

Es wird daher die ganze betreffende Arbeiterschaft aufmerksam gemacht, davon Gebrauch zu machen, damit ihre Familien gegebenenfalls wenigstens die Minimalprovision bekommen. Das ist jeder Arbeiter seiner Familie schuldig, damit sie nicht durch seine Nachlässigkeit ohne Provision dasteht, wie es leider schon wiederholt der Fall war.

Intervenierte wurde auch für einzelne Mitglieder, welchen teils zuviel, teils zuwenig an Beiträgen abgezogen wurde.

Alle Arbeiter werden aufmerksam gemacht, dass jeder nach einer 3-jährigen Dienstzeit bei der Südbahn im Provisionsfond aufgenommen werden muss.

Bekannt ist, dass in vielen Fällen die Herren Vorstände, besonders aber die Bahnmeister den Arbeitern die Aufnahme in den Provisionsfond dadurch unmöglich machen, dass sie erklären, der betreffende Arbeiter findet nur provisorische Verwendung, obwohl derselbe schon drei Jahre ununterbrochen arbeitet.

Oder aber wird der Arbeiter ganz einfach entlassen, wenn er schon Anspruch hat im Provisionsfond aufgenommen zu werden, jedoch wird er in einigen Tagen wieder aufgenommen und wieder nur provisorisch, so dass der Betreffende sein Lebtag für die Südbahn arbeitet, jedoch nicht das Recht hat seine Aufnahme in den Provisionsfond verlangen zu können.

Arbeiter! Genossen! Schenken wir diesem für uns so wichtigem Intitute vollste Aufmerksamkeit und trachten wir dasselbe Kraft unserer Organisation zu verbessern für uns und unsere Familien. In Angelegenheiten des Provisionsfondes mögen sich die Mitglieder an die Gen. Jernejčič in Ljubljana, beziehungsweise Nachtigall in Maribor wenden, welche beide Genannten im Ausschusse des Provisionsfondes die jugoslawischen Mitglieder des Provisionsfondes vertreten.

Wichtig für die Eisenbahner! Anlässlich der gründenden Versammlung der »Mariborska gradbena akcija« versprach der Delegat der Südbahngesellschaft, dass die Südbahn bereit sei, auch an der Mariborer Bautätigkeit für Kleinwohnungen mitzuwirken, wenn ihr auch die Stadtgemeinde an die Hand gehen wird, was selbstverständlich ist. Demnächst werden diesbezüglich seitens der Gradbena akcija konkrete Vorschläge der Südbahn vorgelegt. Im Interesse aller wohnungsnotleidenden Eisenbahner ist es, dass auch sie selbst mit konkreten Vorschlägen kommen und selbe dem genannten Verein übergeben. Zweckmässig wäre es, wenn sich die Betreffenden zum Beitritt in die geplante Baugenossenschaft für den Bau von Kleinwohnungen bereit erklären. Die übrige Vermittlung übernimmt dann die »Mariborska gradbena akcija«.

Listnica upravnistva.

Več sodrugov ni dobilo zadnjih števil, deloma, ker nismo imeli še poštnega dovoljenja, deloma pa, ker nismo vedeli, koliko izvodov naj tiskamo, ker ni bilo vseh naslovov in nam je lista zmanjkalo, da si smo ga dali 200 izvodov več tiskati. Prosimo, naj sodrugi to vzamejo na znanje, ob enem pa prosimo — v kolikor se to še ni zgodilo — da nam naznajo, koliko lista potrebujejo. Uprav.

Izdajatelj: Savez železničara Jugoslavije. — Odgovorni urednik: Smasek Franc. — Tisk Ljudske tiskarne d. d. v Mariboru.

Krankheit, Tod, Wahnsinn, Verbrechen, Selbstmord, Armut, Schande, Familienzwist, vernichtete Existenzen, Kindermisshandlungen, Verführung, Notzucht, dies ist das herrliche Gefolge Ihrer allverehrten Majestäten, der Könige Bacchus und Gambrinus. Gen. Dr. med. Holitscher in Pirkenhammer.

KONSUMNO DRUŠTVO ZA SLOVENIJO LJUBLJANA.

Poštni predal št. 13.
Telefon inter. št. 178.

Poštni ček, račun št. 10.532.
Brzj. nasl. »Kodes« Ljubljana.

HRANILNI ODDELEK

naznanja, da je s **1. novembrom 1922 zvišal obresti** in sicer

za navadne hranilne vloge na . . . **6%**

za vloge proti polletni odpovedi na **7%**

Hranilne vloge sprejemajo in izplačujejo vse prodajalne naše žadruge!

Vlagajte vse svoje prihranke v lastno hranilnico.