



Štev. 6. Leto 3.

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrtletno 12 dinarjev.*Svoje pravice bodo uveljavili železničarji le z združeno močjo. Zavedajte se tega, trpini in organizirajte se vsi v USŽJ*

Poslanec Petejan za železničarje

Govor s. Petejana ob priliki debate o budžetu ministrstva saobraćaja v Narodni skupščini dne 8. III. 1928.

Spoštovana skupščina! Kar se tiče budžeta ministrstva saobraćaja s tehnične in politične strani, o njem ne bom govoril, ker so to že storili moji predgovorniki, predvsem pa moj tovariš g. inž. Dim. Vujič, katerega argumenti so bili zelo učinkoviti. Obtožbe, ki jih je on navedel, ako so resnične — o čemer ni dvojma — so takšne, da mora g. minister storiti vse, da se izčistijo in ozdravijo.

Kakor sem se že pri drugih resorih omejil na oni del, ki se tiče razreda, ki ga tukaj zastopam, istotako se hočem pri budžetu ministrstva saobraćaja omejiti v glavnem na stvari, ki se tičejo uslužencev, na krivice, ki se jim godijo in na usodepolne posledice, ki nastanejo iz tega za naš promet v celi državi.

Že budžet sam je po mojem imenu absolutno fiktiven. Mislim, da to fiktivnost priznava tudi gospod minister sam, ker ve, da vsote, ki so stavljene v budžetu, absolutno ne zadostujejo za pokritje tega, kar je nujno potrebno. Toda ta budžet ni fiktiven samo letos, ampak je bil fiktiven tudi zadnja dva-tri leta. Ministrstvo saobraćaja je moralno vsako leto proti koncu na eni strani varčevati, na drugi strani pa odpuščati iz službe železniško osobje ter opuščati v delavnica popravljanje vagonov in lokomotiv, kar je vse v veliko škodo našega prometa.

Naravno je, da so pri takšnem budžetu, ki nam ne daje nobene garancije, da bomo imeli za 1. 1928/29 dovolj sredstev za vzdrževanje železniških delavnic in za redno vzdrževanje prometa, najbolj prizadeti uslužbenci, to je delavci in uradniki, kar se je pokazalo v zadnjih letih, ko se je proti koncu leta pritiskalo na vse mogoče načine na to, da se to, kar manjka v proračunu, skuša pridobiti s skrajšanjem plač, odtegniti remuneracij, kilometraže itd.

Da je železniško osobje v naši državi napram osobju drugih držav Evrope na najslabšem, je notorično ne samo pri nas, ampak tudi izven naše države. **Pri nas imamo za naše uslužence vse mogoče disciplinarne kazni, vse mogoče šikane in teror, nimamo pa moralne sile, da bi uslužbencem dali to, kar jim je v zakonu o saobračajnem osobju in v raznih naredbah zagotovljeno in do česar imajo po vseh zakonih pravico.**

Jaz se bojim, da bodo letos, ko bodo železničarji obhajali desetletnico osvobojenja, na podlagi tega proračuna praznovali to desetletnico na ta način, da se jim bo odvzelo še to malo, kar so imeli do sedaj, in da bodo proti koncu leta še bolj občutili, da v Jugoslaviji obhajajo osvobojenje.

Že gospod minister saobraćaja je v svojem eksposedu omenil, da bo letos reduciranih 1035 železničarjev, obenem se pa poveča železniška mreža za 277 km. Že sedaj primanjkuje na železnicah okoli 4000 železničarjev, s predvideno redukcijo pa in s tem, da se za 277 km prog rabi 1700 novih železničarjev, bo število manjkajočega osobja doseglo skoro 7000. Konstatirati moram, da 8 urni delavnik na železnicah (izvzemši direkcijske in ministrske pisarne) nikjer ne obstaja, vsaj dela strojno in vlakospremno osobje po 35—40 %, manevrsko, skretničarsko in progovno osobje v turnusih 16/24, 24/24 in ne dobijo

prostih dni vsled postanjanja kreditov, mora pa delati 12 urno službo brez vsakih odškodnin za čezurno delo.

To dovolj dokazuje, kakšne bodo posledice, ako se železniško osobje reducira kljub temu, da se nove železnice spravijo v promet. Izjavljjam tukaj, da za vse te posledice ne bodo nosili odgovornosti železničarji, ampak gospod minister saobraćaja, ki je prevzel nase to naloge in obenem to odgovornost.

Istotako je s krediti za material. Tudi v tem pogledu je proračun popolnoma pogrešen in fiktiven. Že sedaj se mora, kakor sem prej omenil, proti koncu vsakega budžetskega leta delo v železniških delavnica reducirati, dasi imamo vsak dan večje potrebe, ker imamo vsak dan več polomljenih vagonov, ki gnijejo na progah, in na stotine neuporabljivih lokomotiv, ki rijave, s čemer se povzroča na stotine milijonov škode na našem narodnem premoženju.

Gospodje, da bom konkretnejši, bom skušal to dokazati od partije do partije. Predvsem naj omenim tu partijo 4.

Partija 4 predvideva za povečanje plač uslužbencev po čl. 8, 26 in 29 zakona o saobračajnem osobju izdatek 5 milijonov dinarjev. Po § 26 pristoja vsemu eksekutivnemu osobju, všečvi delavce, ki vrše službo eksekutivnih nastavljenec, 20 % eksekutivna doklada. Lansko leto je bilo odobreno za to partijo 24 milijonov dinarjev in je bil ta znesek daleko premajhen, da se je protizakonito ukinilo izplačevanje 20 odstotne doklade vsem delavcem, ki vrše eksekutivno službo nastavljenec, dasi zakon to izplačilo še sedaj predvideva. Letos se je pa predvidele le 5 milijonov dinarjev, ki bodo zadostovali komaj za stareste doklade po čl. 29 zakona, eksekutivne doklade pa bodo ostale le na papirju, ker manjka na tej partiji celih 25 milijonov dinarjev, ako bo pri tem ostalo. Že eden prejšnjih mojih predgovornikov, mislim da prvi, je omenil, da upa, da se bo v finančni zakon vnesla neka vsota, iz katere se bodo izplačale 20 odstotne doklade za eksekutivno službo. Veseli me, ako se to posreči, da bodo uslužbenci dobili to, do česar imajo pravico. Toda zelo se bojim, da se to ne bo zgodilo, ker nas izkušnje zadnjih let uče, da odločujoči faktorji nimajo za naše železničarje nobenega smisla, da imamo zanje pač zakone, osobje pa nima nobenih pravic in se prav nič ne upošteva to, kar naši železničarji po pravici zahtevajo.

V partiji 5, stanarina, je kredit reducirana za 9 milijonov dinarjev. Vsled tega se ne bodo izvršila nobena napredovanja v stanarini. — Uprava računa, da bo večje število starejših nastavljenec vpokojenih in se bo tu izvršil večji prihranek. Toda ministrstvo saobraćaja je pri tem popolnoma pozabilo, da bo treba namesto vpokojenih nastaviti nove uslužbence, poleg tega pa vsem onim, ki imajo po 12 oziroma 15 let službe, povišati stanarino, kakor to zakon predvideva. Radi tega bi bilo absolutno potrebno, to partijo primerno povišati.

Partija 6 govori o automatskem napredovanju železničarjev, ki še danes ni tako urejeno, kot bi moralno biti. Napredovanje v položajnih pla-

čah pa se vrši le po protekciiji. Nujno je potrebno, da se pusti napredovati v položaju vse, ki imajo predpisano število let in čakajo sedaj že leta in leta zaman. Če se hoče temu zadostiti, je potrebno ta kredit povišati vsaj za 10 milijonov dinarjev.

Partija 7 govori o starostnem in bolniškem zavarovanju železniškega osobja. Tudi to zavarovanje doslej še ni urejeno in ministrstvo saobraćaja krši vsako leto obstoječe zakone, ker ne vplača v bolniški fond onega prispevka, kot ga vplača osobje. Dolg države bolniškemu fondu znaša že 10 milijonov dinarjev. Vodi se pa o tem tako statistika, da tega dolga sploh ni mogoče natančno ugotoviti. Letos je predvidelo ministrstvo saobraćaja kot prispevki v bolniški fond le 5 milijonov dinarjev, dasi bi moral za nastavljenec, katerih prejemki znašajo nad pol milijarde dinarjev, predvideti 1 in pol odstotka, to je 7,500,000 dinarjev. S tem je ta najvažnejša socialna humanitarna institucija ogoljufana za 2 in pol milijona le pri nastavljenemu osobju. Čemu imamo zakon, ki predpisuje dajatve, ako ministrstvo samo zakona ne izvršuje, ampak ga javno tepta. Tako ministrstvo tudi nima pravice zahtevati izvrševanje zakonov od strani podrejenega osobja, ker mu samo daje vzgled, kako se pri nas zakoni spoštujejo. Enako lahko rečem — sramotno se postopa z bolniškim zavarovanjem delavstva, ker se letos niso predvideli za državni prispevki nikakvi posebni krediti, ampak so se ti prispevki prevallili na delavske plače, tako da bo faktično celoten prispevki nosil delavec, ker mu bodo vsled tega plače znižane, da bo ostal upravi kredit za vplačila nepravnega prispevka v bolniški fond. Ker je predvidenih za delavske plače 400 milijonov dinarjev, se mora vstaviti poleg gornjih 7 in pol milijona še 3 odstotke od zneska delavskih plač, t. j. 12 milijonov dinarjev ter mora torej ta postavka znašati ne samo 5, ampak 20 milijonov dinarjev.

Tudi partija 10, potni stroški, ne bo odgovarjala zahtevam, kar jasno dokazuje, da se je v I. 1926/27 porabilo 15 milijonov dinarjev, I. 1927/28 je bilo predvidenih 11 milijonov dinarjev, kar je bilo premalo in se je zahteval naknadni kredit v znesku 4 milijone dinarjev. Za letos pa je predvideno samo 10 milijonov dinarjev, vsled česar bodo trpeli v prvi vrsti delavci, ker bodo moralci zlasti pri progovnih sekcijah po cel mesec na izplačilo bolniških podpor, ker ne bo kredita, da bi jih sel uradnik izplačati tekom meseca.

V partiji 11 je kilometraža z zneskom 48 milijonov dinarjev tudi absolutno nezadostno dotirana, ker predvideva isti znesek kakor lani. Pripomniti moram, da ne dobi vla-kospremno osobje nikake kilometraže za premikanje, ki znaša pri tovornih vlakih v eni turi po 4, 5 in še več ur. Nujno je torej potrebno, da se za kilometražo odobri primerno povišan kredit.

Partija 14 predvideva za plač delavcev v saobračajni in komercijski postajni in skladnični službi 40 milijonov dinarjev in je v tem znesku že zapadlen državni prispevki za bolniško blagajno in odškodnino za čezurno delo. Pripominjam, da se je v I. 1926/27 glasom obračunov porabilo za plače 74 milijonov dinarjev. Sedaj je izdan nov pravilnik, ki predvideva plače z

ozirom na vrednost dinarja na trgu, ter pričakujejo delavci povišanje plač. Z ozirom na znižanje kredita za celih 38 odstotkov od kredita v I. 1926/27, ki je tedaj ravno zadostoval za redne plače, je jasno, da se bodo delavske plače morale napraviti plačam I. 1926/27 znižati za 38 odstotkov, oziroma da se bo moralna izvesti redukcija temu odgovarjajočega števila delavcev.

Partija 15, ki predvideva plače progovnih delavcev z zneskom 136 milijonov dinarjev, je tudi nezadostna, ker se je v I. 1926/27 za delavce porabilo 170 milijonov dinarjev. Lansko leto je delavstvo počivalo 2 dni v tednu, plače so se reducirale, posledica tega so razbite proge in povečanje odstotka nezgod, vsled česar se inozemstvo že ogiblje naših prog. Letošnje leto bo še hujše, ker primanjkuje za plače progovnih delavcev celih 40 milijonov dinarjev.

V partiji 16 se predvideva za delavske plače strojnega oddelka 100 milijonov dinarjev. Vso fiktivnost te postavke dokazuje dejstvo, da se je v I. 1926/27 porabilo za delavske plače strojnega oddelka 156 milijonov dinarjev. Iz tega sledi, da je letos predvideno celih 56 milijonov dinarjev premalo in posledica tega bo, da se bodo morali dovoliti milijonski naknadni krediti, ali pa bodo popolnoma propadle naše kulturnice in vozni park.

Partija 24 predvideva kredite za dolbove, ki jih ima Ministrstvo saobraćaja. Tu se vidi skrajna reakcionalnost gospodov, ki so sestavili proračun, ker ni predvidene niti pare za izplačilo difference železničarjem, katero dolguje uprava že 5 let, tudi ne odškodnina za nedobavljeno službeno obleko, enako tudi ne za znesek, ki ga dolguje ministrstvo saobraćaja bolniški blagajni železničarjem, kakor sem to že prej omenil.

Partija 41 predvideva stroške za material in plače v delavnica. Letos se je predvidelo skupno 243 milijonov dinarjev. V I. 1926/27 se je porabilo 267 milijonov dinarjev ter je takratni minister saobraćaja zahteval, da bo mogel izvršiti najbolj nujni program za I. 1927/28 znesek 350 milijonov dinarjev. Lansko leto se mu je odobrilo 120 milijonov dinarjev premalo in posledice tega vidimo v naših zanemarjenih delavnica, ki se ne modernizirajo in v propadajočem voznom parku. Za naše razmere je značilno, da se kljub velikanski brezposelnosti letos predvidi 85 milijonov dinarjev za popravilo vozneg parka v privatnih delavnica, kjer se misli sedeva v prvi vrsti na inozemske delavnice.

Opravičena je torej sumnja, da bo tudi tukaj letos trpel delavec in bo na vse mogoče načine prikrajšan in izkoriscan.

Istotako bi lahko omenil razne druge stvari, toda ker je že precej pozno, se hočem samo na kratko in hitro ustaviti na raznih stvareh, ki jih smatram za važne. Kar se tiče novega pravilnika za delavce, moram omeniti, kar so tudi naglašali poslanci iz vladnih strank, da je ta pravilnik tak, da železniško osobje absolutno ne more biti zadovoljno. Zadovoljno ne more biti radi tega, ker namesto da bi se mu dodalo nekaj novega, se mu bo odvzelo še to, kar je imelo poprej. To velja zlasti za naše slovenske železničarje, ki so imeli v prejšnjih časih še dosti urejene razmere, ki so se pa sedaj pošlabšale. Ta pravilnik je

pomanjkljiv z dveh strani, materialne in morale. Predvsem moram konstatirati, da je ta pravilnik ustavljen na način, ki nasprotuje zakonu o zaščiti delavcev in zakonu o saobraćajnem osobju. Nasproten je, ker dovoljuje, da se sprejemajo vajenci že z 12. letom, mesto s 14., kakor je bilo dosedaj. Čezurno delo se bo plačevalo sedaj samo s 25 odstotki, medtem ko se je plačevalo dosedaj s 50 odstotki. Poleg tega pa ta pravilnik tudi ne predvideva institucije delavskih zaupnikov.

V materialnem oziru je ta pravilnik poslabšal razmere železniškega osobja še hujše. Poprej je postal delavec stalen že po enem letu službe, sedaj bo pa postal šele po 5 letih.

Istotako so se sprejemali delavci v provizijski fond poprej že po enem letu službe, sedaj se bodo pa šele po 5 letih.

Skrčila se je tudi pravica do dopusta.

Pravica do pokojnine, ki jo je dosegel prej delavec že po 8 letih, se je raztegnila sedaj na 15 let.

Posmrtnina za slučaj smrti delavca in profesionista se je sedaj sploh odpravila, medtem ko so dosedaj dobivale rodbine umrlih delavcev in profesionistov gotovo odškodnino.

Prav tako se je znižala plača za čezurno delo — kakor sem to že prej omenil — od 50 odstotkov na 25 odstotkov normalne plače.

Medtem, ko so se na eni strani znižali prejemki v škodo delavcev, so se pa zvišala bremena. Omenim naj predvsem težke disciplinske kazni. V prvi vrsti naj omenim disciplinsko kazeno odpusta iz službe, ki naj jo izreka direktor sam. Kaj to znači, vam je lahko jasno, če se je že razglasilo s posebno okrožnico, da bodo naši ljudje za posamezna prekršenja službe brez disciplinske preiskave premeščeni v Južno Srbijo, se priznava, da so tamkaj nečloveške in neevropske razmere. Protestiram proti temu, da se železniškemu osobju grozi z nekako jugoslovansko Sibirijo, ne da bi se mu pri tem povedal vzrok in okolnosti takšne grožnje.

Istotako je poslabšan pravilnik tudi v tem, da je porazdelitev bremen za starostno zavarovanje naložena izključno le na delavce. Delavec mora plačati 6 odstotni prispevek, država pa da samo nekaj, kolikor se ji pač zdi in kolikor smatra za potrebno. Medtem, ko država sili delavca, da mora plačevati prispevke za ta fond, se pa pri upravi tega fonda ž njim ne postopa tako. Pri upravi si je namreč ministrstvo saobraćaja pridržalo absolutno moč.

Istotako je s pravilnikom poslabšana stalnost. S §§ 34, 60 itd. je popolnoma izigrana vsaka stalnost delavstva. S §§ 35 in 29 je pa delavstvo z ozirom na že v tekočem proračunu izvršeno znižanje kreditov za delavske plače obsojeno na nadaljnje redukcije plač in brezplačne dopuste. Gotovo je, da vse to med delavci ne more ustvariti dobrega razpoloženja, da bi delali z večjo energijo, kar bi bilo samo v prosvit in korist našega splošnega gospodarstva.

Gospodje, potrebno je in vesel sem, da je to konstatiral tudi moj tovarš iz Srbije, da se mora ta pravilnik čimprej spremeniti, in da naj se to zgodi dogovorno z uslužbenimi samimi, za katere je pravilnik namenjen, ne pa, kakor se je dosedaj dogajalo, da so se taki pravilniki in uredbe izdajale, ne da bi bili vprašani tisti, ki so pri tem prizadeti. Navadno se pokličejo visoki gospodje uradniki, ki so nasprotniki delavskih organizacij in ki prezirajo nižje uslužbence, kateri so najbolj udarjeni in katerim je življenje najbolj otežkočeno. Ti gospodje potem izdelajo sami razne pravilnike in naredbe ter se pri tem prav nič ne ozirajo na to, ali so delavcem všeč ali ne.

Omenil bi še neko drugo stvar, ki je v zvezi s tem pravilnikom in obenem tudi s pravico, ki so jo imeli naši železničarji pred uveljavljenjem zakona o saobraćajnem

osobju in pravilnika, to je takozvana prosta vožnja med drugimi državami. Prej so imeli nemško-avstrijski in drugi železničarji po 2 do 3 krat na leto na železniških progah naše države iste ugodnosti, kakor naši železničarji. Naši železničarji so pa imeli seveda zopet recipročne ugodnosti na nemško-avstrijskih železnicah. Ta sistem je pred vojsko obstajal tudi za druge države. Danes se hoče to odpraviti za delavce, oziroma se ne pusti, da bi obstajalo še po starem, dasi je jasno, da je naših železničarjev več kakor nemško-avstrijskih. Nemška Avstrija ima približno 8000 nedefinitivnih železničarjev, pri nas jih je pa okroglo 32.000. Ta šikana bo samo v škodo naših železniških delavcev in v nobeno korist drugih.

Določbe glede določitve plač so v tem pravilniku tudi precej nejasne in bo določitev plač vedno odvisna od razpoloženja ljudi, ki plače določajo. Plače so določene ne v današnji, nego v zlati valuti, kar je sicer zelo lepo in priporočljivo, nikjer pa ni omenjeno, da naj se plače določajo v tisti valuti, ki bo takrat uradno določena, ne po razmerah, ki bodo vladale na svetovnem trgu, nego po tem, kakor si bodo izmisli gospodje, ki bodo o tem odločevali. Ta sistem je zelo krivičen, ker delavec ne bo nikdar siguren, kakšno plačo bo imel prihodnje leto ali že prihodnji mesec. Vsak pravilnik in vsaka kolektivna pogodba mora imeti določilo, ki garantira, koliko plače bo dobil delavec v soboto, ali pa nameščenec 1. v mesecu, ne da bi se mu bilo vedno batiti, da se bo med tem časom kaj spremenilo.

Gospodje, razumljivo je, da vladata med delavci v železniških delavnih splošna nezadovoljnost s temi razmerami. Ta nezadovoljnost se je v zadnjem času celo razširila na kurilniško osobje, zlasti med strojniki, kurjači itd.

Že prej sem omenil, kako so se turnusi na progah razširili. Strojvodja in kurjač sta po 18 do 20 ur ne prestano na progi brez vsakega odmora, ker nimata nikake prilike, da bi se mogla odpočiti. Ako to pomislite, kako morete potem smatrati človeka, ki je toliko časa v neprestani službi, odgovornega, ako se pripeti kaka nesreča na progi, na postaji ali kjer si bodi. S tem, da se hoče prihraniti pri izdatkih za železniško osobje in se ga reducirati, se bo razširila služba do maksimuma. To bo tudi vzrok, da se bodo dogajale pogosteje nesreče. Nesreča se pač pripeti lažje, če je človek izmučen, nego pa, če ima toliko prostega časa, da se dobro odpočije in da potem lažje prenaša napore svoje službe.

Dasi imajo naši železničarji tako naporno službo, so pa kazni naravnost drakonične. Naši železničarji se kaznujejo tako, kakor se niso nikdar v Avstriji, niti pri nas do zadnjega časa. Kot ilustracija in pojasnitev tega, da pri kaznovanju igra gotovo vlogo tudi politika, naj služi dejstvo, da imamo v proračunu vnešen gotov znesek 100 milijonov dinarjev za bolniški fond, ki naj bi se nabral iz teh kazni. Železniški uslužbenci se torej morajo kaznovati, da se napolni ta stran budžeta. Gospodje, to je višek predznosti, da ne rečem drugače, kakor se postopa z železničarji v naši državi.

Moj predgovornik, ki je strokovnjak, železniški uradnik, in se njege opombe pač bolj priznavajo in upoštevajo kot moje, ki nisem železniški strokovnjak, je poleg plač nastavljenega osobja omenil tudi obleko. Gledate obleke moram tudi jaz omeniti, da vlada v tem popolni kaos. Našim železniškim uslužbenecem je bila po pravilniku zagaranuirana vsako leto nova obleka. Toda vsi uslužbenci niso dobili obleke že dve leti in tudi pavšala ne. Obleke niso dobili niti za lansko leto, niti za 1. 1925/26. Na drugi strani se pa izdajajo okrožnice, da morajo biti železniški uslužbenci v službi v čisti obleki in da ne smejo biti raztrgani. To se od železničarjev sicer zahleva, nihče pa ne vpraša, kako naj si iz svojih skromnih dohodkov na-

bavljajo obleko, da bodo dostojo oblečeni. Gospodje, to je dvojna politika. Na eni strani se od železničarjev zahteva, da bodo lepo oblečeni, da se jim ne bo treba sramovati pred tuji, ki prihajajo k nam in da bodo delali čast našemu prometu in naši državi. Na drugi strani pa merodajni gospodje ne pomislijo, da si ne morejo železničarji kupovati obleke iz svojih skromnih sredstev, železniška uprava jim pa ne da niti tega, kar jim je v pravilniku zagotvilito.

Omeniti moram, gospodje, še neko drugo stvar, ki grozi v javnosti všakih 6 mesecev enkrat.

Podpredsednik dr. Halibeg Hrasnica: Gospodine govorniče, molim Vas, da završite, jer je vreme Vašega govora več odmaklo.

Josip Petejan: Gospod predsednik, imam pravico govoriti pol ure in tega časa še nisem popolnoma izrabil. Torej všakih 6 mesecev se grozi, da bo Središnji urad za osiguranje radnika v Zagrebu odgovarjal rente invalidom, ker ministrstvo saobraćaja ne obračuna tega, kar bi moral. To je višek malomarnosti, da se tem revežem, ki so se ponesrečili na železnicu, oziroma, ki so pustili tam svoje zdravje, ne da tega, do česar imajo pravico, to je skromne rente, ki jo dobivajo od Središnjega urada. Prosim in aperiram na gospoda ministra saobraćaja, da napravi vendar enkrat te-

mu konec, da ne bo vedno tistih groženj, ki se sedaj pojavljajo v javnosti všakih 6 mesecev in da tisti reveži ne bodo vedno v strahu, ali bodo dobili rento ali ne.

Istotako se mora urediti vprašanje starih vpokojencev, ki imajo že po znanem rimskem paktu pravico, da prejemajo svojo pokojnino na podlagi zlatega franka, ki je notiral 1. julija 1922. Miloščinarji dobivajo pri nas 20 do 80 dinarjev podpore zato, da so delali 30 do 40 let na železnicu.

Podpredsednik dr. Halibeg Hrasnica: Gospodine poslanice, molim Vas, da završite.

Josip Petejan: Bom takoj gotov, gospod predsednik.

Gospodje, imel bi še marsikaj omeniti, toda nočem se prepričati z gospodom predsednikom. Konstatirati pa moram, da način, kako se obravnava naš proračun, ni v korist ne proračunu in ne državi. Prav posebno pa moram protestirati proti temu, da se mora tako važen proračun, kakor je proračun ministrstva saobraćaja, tako naglo izdebatirati in sprejeti, da človek nima prilike in časa, da bi pri tako važni stvari jasno izrazil in pojasnil vse razmere in pritožbe tistih, ki vzdržujejo naš promet. Radi tega in iz prejšnjih razlogov, kolikor sem jih mogel v kratkem času, ki mi je bil na razpolago, navesti, bom glasoval proti.

Železničari „neka ne razgovaraju“!

Još se bruka sa Naredbom o organizovanju »Ministrove kontrole« nje sledila, več jo je slijedila posestrina »o vladanju i ponašanju egzekutivnog osoblja. U njoj se još jače podvlači potreba »discipline i to vojničke« u saobraćajnoj službi. Pristupanje po vojničko, stajanje po vojničko, pozdravljanie po vojničko i rad po vojnički. Samo še se još i plata ne određuje po vojnički, t. j. 7 dinara dnevno. Možda tek onda, kad bi i do vojničkih plata došlo, tek tada bi se prestalo sa upozoravanjima »po vojničku«.

Sve ove naredbe o »bespovornoj discipline« niti su savremene, niti nužne, a najmanje pak zakonski osnovane. Železničar je sloboden gradjanin kao i svaki drugi. Bude u železničkoj službi ali hoče, odnosno napustiti će je kad mu dojadi. Nitko ga nemože i nesmije siliti na manjke vojničke manire, jer železničar nije vojnik. On je u službi železnicice po pravoj volji, a ne na silu, pa prema tome nije dužan da izvršuje nešto, što mu vredja njegov slobodno-gradjaninski ponos i izublijeva ga u pukoga roba. Pozdravljanje, ponašanje i ophodjenje ma sa kim ne može biti reglementisano po nekim vojničkim ili manjakovim pravilima, več je to stvar općenitih običaja i lične naobrazbe. Ako železničar nema lične podobnosti za valjanje i savjesno opravljanje službe, ako mu život nije siguran i obvezljiven, tu hiljadu naredaba neće ništa pomoći.

Cini nam se, da su u to potpuno uvjereni i ona gospoda, koja te Naredbe fabriciraju i izdavaju. Pod toč. 13 veli se ovo: »Železnički službenici, koji putuju vozom izvan službe, neka se po mogućtvu smeste u posebni oddeljak, a ako se službenici vozite sa ostalim gradjanstvom, neka se ponazuju uljudo in neka ne razgovaraju o službenim prilikama. Kritikovanje naredbe i posovanje starih ostavlja kod svakog rđav utisak. Onaj, koji zna šta je službeni

red, rešavaće se svoja pitanja na nadležnom mestu, a neće o njima govoriti sa onima, kojih se to ne tiče, jer mu to i onako ne može ništa pomoći, nego samo škodi ugledu ustanove i njegovom vlastitom ugledu. Svak neka ima na umu, da onaj, ko svoj stalež izigrava ruglu, potkopava i svoj sopstveni ugled, a time škodi i samome sebi.«

U ovih nekoliko rečenica drastično je prikazano stanje, koje u saobraćajnoj službi vlada. Bespravljive nad železničarima ide do bezumnosti: njima se hoče zabraniti i da govorite. Na sve nedaje, na sve batine i počinjenja oni bi trebali samo da kimnu i ništa više. Sve drugo več škodi »ugledu«. Cijem? Samo onih, koji ovake bezmiselne Naredbe izdavaju. Ako je železničar gol, bos i gladan, ako mu želudac zavija od praznine, zar je on tome krv! Ako ga se povrh toga tjera još u besprekidnu službu, globi, šikanira i vredja, zar je i tome krv! Šta njegov ugled, sa praznim želudcom, ima ovdje da zgubi! Njegove molbe, žalbe, pravstave itd. nitko ne uvažuje. Veča plata mu se ne daje i svaki dan pada na niže, pomoći nema od nikud, pa šta mu još preostaje več da se nekome potuži! Komel Jelidno onome, tko će ga htjeti slušati i šnijeme bar malo saosjećati. A to je javnost. Gospoda, koja se tih razgovora boje, neka radi njih ne kude železničare, več neka se brinu, da osnovne razloge tih razgovora odstrene. Odstranite bijed i grubijanstvu!

Pose ovi opomena, iz kojih vidimo da se železnička birokratija boji mišljena javnosti, ne preostaje nam ino, več toj javnosti o bijedi i nevoljama železničara čim više pričati. Neka cijeli svijet sazna za sve teškoće našeg života i neka taj svijet čini pritisak na reakcionare, da nam život i potloži poprave. Sa tim informiranjem prestatim čemo tekmar tada, kada će uzroci naših nevolja biti otklonjeni. A da se to dogodi, ne stoji do nas več do onih, koji se mišljena javnosti plaše.

Delavski zaupniki izvojevani.

Od leta 1923 dalje je »Savez železničarjev Jugoslavije vodil vztrajno borbo za izvolitev delavskih zaupnikov. Naleteli smo na velik odpor v generalni direkciji in ministrstvu, češ, da je to »boljševiška institucija«, da imajo delavci itak pravico prosi, če se jim godi krvica, pri načelniku itd.

Vse ostale, kategoriske, verske in nacionalne organizacije se za delavski zaupnike niso brigale, ker najbrže smatrajo to instituciju tudi za politično in nestanovsko.

Savez železničarjev Jugoslavije je sedaj končno vendarle uspel, da je ministrstvo pripoznao volitve delavskih zaupnikov v vseh delavnicih, kurilnicah in sekocijih.

Ne bomo se zadovoljili s tem uspehom, ker je le delen, ampak, zahtevamo volitve tudi za postajno i skladisčno osobje.

Ker ministrstvo ni hotelo izdati načelnega odloka glede volitev, je stavil poslanec s. Petejan upit na ministra, na katerega je dal minister pod št. 3813/28 od 8. marca sledeči odgovor:

Gospodine poslanice!

24. novembra 1927. god. izvolili ste mi uputiti pismeno pitanje:

1. Dali sam voljan odrediti marijborškoj i sarajevskoj upravi železničke radionice, da odmah raspišu izbole radničkih poverenika?

2. Dali sam voljan narediti generalnoj direkciji, da se izbore radničkih poverenika što pre izvrše u svim ložionicama a zatim i u drugim granažama železničke službe, pa mi je čast dostaviti Vam sledeči odgovor:

Da nije tačno, da su izbore radničkih poverenika več više puta održani u radionicama Zagreb, Beograd, Niš, Skoplje. Istina je samo to, da su radnički povereniki bili birani u radionicama Zagreb i Brod n/S. na težniji direkciji Zagreb. Kako je pitanje biranja radničkih poverenika tu skoro rešeno in biranje odobreno, s tem, da delokrug i rad ovih poverenika ne sme doći u oprek sa postojanim zakonima i propisima, koji varže za osoblje državnih železnic, to je generalna direkcija izdala odobrenje, da se izvrše izbore radničkih po-

verenika u svima radionicama, ložionicama i sekcijsama.

Izvolute, gospodine poslaniče, primi uverenje o mom osobitom poštovanju.

Ministar saobraćaja:

Svet. Milosavljević, s. r.

Pričakujemo, da bo ta uspeh Saveza, ki je zopeten dokaz resnega dela za železničarje, odpril oči še onim delavcem in profesionistom, ki se tavajo okoli v kategorijskih ali nacionalnih organizacijah. Vsi v »Savez!«

Osemurni delovnik in turnusi.

Pravilna razdelitev časa in dela ter stvarna precenitev razpoložljive sile delavce pa plačano delo je najvažnejše merilo za zanesljiv uspeh pozitivnega dela.

Železniška služba, posebno ona v eksekutivi, je izmed vseh ostalih služb v državnih in privatnih podjetjih najtežja in najodgovornejša. Nočna služba pa je za 50 odstotkov napornejša od dnevine.

Osobje v eksekutivi, posebno vlakospresmno, strojno, premikalno, kretniško ter postajno in tehnično, ki izvršuje stalno in skozi celo svojo službeno dobo nočno službo, izrabi toliko hitreje svoje fizične in duševne sile. Radi tega je zakonodajalec v vseh moderno urejenih državah določil eksekutivnemu osobju primerno večjo odškodnino za napornejšo službo, skrajšano službeno dobo ter zaščitil osemurni delovni čas. Brezhibno obratovanje železnic n. pr. v Čehoslovaški in Avstriji, kjer ima osobje kolikor toliko svoj eksistenčni minimum, železnice pa kljub temu suficit, nam služi v dokaz, kaj pomeni zadovoljno osobje.

Na železnicah v Jugoslaviji pa je ravno nasprotno. Neprestano se vrši redukcija eksekutivnega osobja, tako da je varnost prometa ogrožena. Do skrajnosti pogačen osemurni delovni čas ter brezobzirno teptanje zakonskega prava osobja vodi prometno ustanovo in osobje v si-gurno propast.

Gospoda, nehajte s tem uničujem delom. Država smo mi vsi, ki ustvarjamo, a ne onih par trmoglavcev na vodstvu železniške uprave, ki uničujejo sadove dela zaničevanja železniškega osobja.

Zahtevamo za spomladanski turnus točno uvaževanje osemurnega delovnega časa po pravilniku iz leta 1920, to je za vlakospresmno, strojno odnosno potujoče osobje maksimum 30 odstotkov službe, všteto 1 uro pred odhodom vsakega vlaka v do-

movni ali zunanj postaji. Nujno je potrebna in izrabljena v pravilniku določena tira za prevzem vlaka. Nadalje 20 odstotkov počitka zunaj in 50 odstotkov prostega časa doma.

Solski dan v mesecu spada v turnus tako, da ima uslužbenec ali delavec noč poprij in noč potem prosto, da se odpočije in pripravi za šolo. Sola naj ne bo prisilna delavnička, kakor je to danes, ko moraš naravnost iz zavore, od kretnice, izpod stroja, ves zamazan in strgan, do skrajnosti utrujen in nesposoben za duševno delo, sedeti še cel do poldne v šoli in poslušati grozilne okrožnice in fermante tako, da izgubiš pri tem dirlu še ono malo samozaščiti, ki jo moraš kot človek ohraniti.

Nadalje za premikalno, kretniško, progovno, vozno, pregledno in ostalo eksekutivno osobje, ki opravlja nočno službo, naj velja za turnus 12 ur službe, 24 ur prosto in 2 prosta dneva v mesecu. Ravno tako za vse v eksekutivno službo dodeljene delavce. Zgoraj navedeno eksekutivno osobje naj se uporablja za službo, katera istim po zakonskih določbah pripada.

Nad vse pričakovanje dobro obiskani sestanki Saveza železničarjev prizadetega eksekutivnega osobja v vseh večjih centrih Ljubljanske direkcije naj bodo resen opomin gospodom na direkciji, da prenehajo z redukcijo in dopolnijo vsa ona izpraznjena mesta, kjer je osemurni delovnik ogrožen. Savez železničarjev Jugoslavije bude poskrbel in znal poiskati pota in sredstva za obrambo pravic prizadetega železniškega osobja.

Sodružni železničarji, od vas samih pa je odvisno, da se pokažejo kot možje, zavedajoči se dolžnosti in pravic napram svoji zaščitnici razredno bojevni organizaciji, prometni ustanovi, samemu sebi in svojim družinam.

čak skupštine drug Kmet je još spomenuto mizernu ulogu žutih kod dočnega radničkega Pravilnika i njihovo bjegstvo od zajedničke akcije, da se taj Pravilnik popravi. Cijela skupština popratila je to maherajstvo zatnikom negodovanjem.

Godišnja skupština podružnice Zagreb.

23. februara odzražavana je vro dobro posječena godišnja skupština članstva podružnice u Zagrebu u savezni prostorijama. Za saziv skupštine nije činjena nikakna naročita agitacija a posječena je bila sa prel ko 100 učesnika, što je najbolji znak o dobroj svijesti većine članova ove podružnice.

U otsutnosti druge Bibane skupštini su predsedali drugovi Kmet i Hanž, a po točkama dnevnega reda govorili su drugovi Lužetić, Korošec, Kmet, Hanž i Ponigradić. Naročito je drug Korošec bio u svojim razlaganjima vro opširan. Podnio je potanji izvještaj o prilikama u Sloveniji i podvukao činjenicu, da izmed prilika u Sloveniji i u drugim pokrajinama postoji očigledna razlika. Ni u Sloveniji nije sve u najboljem redu i železničari su daleko od makakovog zadovoljstva, pa ipak su prilike u drugim pokrajinama daleko nepovoljnije. Ne poštuje se osoblje uopće: prikraćuje ga se na plati, u radnom danu, u dopustima, globi i šikanira se bezizmerno. U Sloveniji se prava osoblja ipak nešto poštuje i osoblju se donekle daje ono što mu je zagarančeno. Da je to tako, nema se tražiti užrk možda u tome što su direkcijski i ina gospoda u Sloveniji bolja i sa više čovječanskih osjećaja, več jednostavno u tome, što je osoblje u Sloveniji organizovano u Savezu sa preko 50% i uslijed toga posjeđuje snagu, da pretpostavljene prisili, da mu prava poštuju. Da je osoblje tako organizovano ovde i u drugim pokrajinama, imalo bi ista prava. Naša prava mire se samo po snazi, koju posjedujemo i sa kojom naša prava branimo. Zato, ako neki večih uspjeha u Zagrebu i ovim pokrajinama nije bilo, neka se ne krivi organizacije i njenih funkcionera, koji sami od sebe uspjeha nisu mogli stvoriti, več neka se u buduće nastoji živim radom nadomestiti ono, što do sada nije učinjeno. Preporučuje svima članovima, da na organizaciju u buduće živje rade.

Posle ovog općeg referata razvila se živa diskusija, u kojoj je sudjelovalo više drugova. Dosadanjem odboru podijeljena

je odrešnica, a novome su dane svestrane direktive za budući dobar i svršishodan rad. U novi odbor su jednoglasno izabrani sljedeći drugovi:

Žulj Josip, dreverski rad, Lušetić Avgust, vlakvodja, Podgorelec Mijo, remenarski radnik, Plešnik Marko, zvančnik, Strah Josip, radnik, Šlamberger Pero, zvančnik, Bertoša Metod, radnik, Bratulić Drago, konduktor, Brilić Gjuro, remenar, Sotilek Alojz, zvančnik, Korene Franjo, livački radnik, Serezin Franjo, skretničar.

Skupština je u zaštitu vlakopravnog osoblja i uopće osoblja koje ima prava na odjelo, zaključila, da se na Direkciju uputi prestavka, kojom će se zatražiti ili odjelo ili isplate zagarančanog paušala. (Ta prestavka več je podnešena.) Radi nepodjeljivanja odjela vlada kod sveukupnog osoblja veliko negodovanje i ako se u ovom pogledu osoblju neče izati u susret, to će se to negodovanje odraziti in na samu službu.

Skupština je zaključio drug Kmet sa apelom na sve prisutne, da podiju na agilan rad za organizaciju. Organizacijom i borom do boljeg života — bile su mu zaključne riječi.

Iz radionice.

Rad radničkih povjerenika.

Cim se više odmičemo od izvršenih izbora utoliko više dolazi do izražaja korisnost rada naših radničkih povjerenika. Njihovom pobudom drže se česte sjednice, konferencije i skupštine, na kojima se raspravlja položaj radnika i iznalaze mjere u njihovu zaštitu. Ima se samo agilnosti naših povjerenika zahvaliti, da se radničko vijeće kod šefa radione uvažuje kako treba i da je šef konačno sklon, ne samo da povjerenike tolerira, već da ih potpuno prizna, šnijima saradjuje i sam naglaši njihovu korisnost za rješavanje sviju pitanja koja se odnose na položaj radnika. Bila je održata i jedna zajednička konferenca sa upravom radione, na kojoj su mnogi naši predloži uzeti u ozbiljnu ocjenu i uvaženje. Naročito predloži, koji se odnose na izmjene stanja, koje je stvorio novi radnički Pravilnik sa svojim nejasnim i načrtnim odredbama.

U sredu, 7. om, održavali smo veliki radnički zbor, na kojem je drug Kmet ponovno progovorio o radničkom Pravilniku i o izmjenama, koje naš savez traži. Drug Kmet bio je pažljivo poslušan i zbor je rezoluciju, koja je jednaka našoj rezoluciji konferencije u Ljubljani i u Sarajevu, jednoglasno prihvatio.

Postignuti uspjesi rada naših povjerenika nisu samo njihovi uspjesi, već isto toliko i sviju članova i simpatizera, koji su za naše povjerenike glasali i u njihovom radu ih pomažu. Tu pomoć mora se našim drugovima u budućnosti pružiti još obilnije, jer će samo preko nje njihov rad doći do povoljnijeg izražaja. Koliko snage — toliko prava. To neka svima bude ideja-vodilja.

Riječ svjesnog strojvodje.

Strojvodja iz jedne obližnje ložnice piše nam:

U nedelju, 3. o. m. prisustvovao sam »protestnom zboru« strojvodja u Zagrebu, koji je naše udruženje sazvao u »Metropol«-kino. Nisam išao toliko iz neke dužnosti koliko iz puke znatiželje, da vidim, kako će zbor biti aranžiran i kako će se »vodje« na njemu držati. Iako sam strahoval od eventualne blamaže strojvodja na tom zboru, ipak sam se nadao, da će sve ispasti bolje. Gorkog li razočaranja. Zbor je pripremljen prosti radi zbara po onoj: vidla žaba, pa i ona digla nogu. Vidli naši dični »vodje« u Zagrebu kako drugi sazivaju skupštine, pa što nebi to isto učinili i mi strojvodje. Kao da nas ima na hiljade! Razumije se, da je uslijed toga smisao zbara promašen i strojvodje ostali samo obrukani. Drugo što je bilo besmisljeno i prazno, su bili govornici. Puno riječi, praznih i neozbiljnih, iza kojih niti stoje ljudi a još manje kakova djela. Šta mi možemo strojvodje sami! I poređ sva naše važnosti u saobraćaju, mi u našem udruženju nismo kadri ništa postići, a najmanje će se na nas osvrnati »javnost«, na koju se apelira. Pogotovo smo neozbiljni, dok govorimo o borbi i protestima, a s druge strane šaljemo brzojave o »podačnikoj vjernosti«. Sjedne strane dižemo pesnicu, a s druge se najdublje klanjam. Pa tko će nas uzeti ozbiljnim i smatrati za vrijedno, da nas u našoj akciji pomogne! Jedna neozbiljnost veća od druge.

Naše udruženje, ako želi strojvodjama zaisto dobro, mora iz temelja da se izmjeni. Ono mora prestati biti puzačko i mora visoko podignuti glas istinskog i borbenog zaúzimanja za interes strojvodja. Prvi korak trebao bi biti: **ujedinjenje strojvodja sa klasnim pokretom ostalih željezničara.** To je najvažnije što se mora učiniti, ako se nama želi dobro. Mi sami nikad ništa nećemo postići, a zajedno sa ostalim željezničarima postići ćemo sve. Tek tada će nam i organizacija i njezin rad biti od neke koristi, a njezine akcije neće ostati samo glas vapijućega.

S. K., strojvodjod.

Naporna služba ubija. Železničar mora imeti jeklene živce. Stalno uživanje prave kave pa jih uničuje. Skrbna žena kuha za to za jutrek Žiko, ki živce naravnost polnila. Ime »Žika« zadostuje. Napišite to ime v nakupovalno knjižico in dobite pravo Žiko v rdečih zavilkih.

Vrhovine.

Kao uvijek i sada imali bi Vam na mnogo štota se požaliti. Posle one kobasicaste Naredbe o »Vrhovnoj kontroli saobraćaja« uopće je pitanje, može li se služba obavljati bez prigovora. Radi neimanja kredita reduciralo se veći broj raznih službenika, a među njima i jednog nočnog čuvara i čistilicu. Sav taj posao razdjeljen je sada na nas skretničare. Kako nas malo ima, to jedva udovljavamo dužnostima naše struke, dočim za red i čistotu stanice možemo se brinuti samo površno, a to opet izaziva stalne prekore i globe. Kako kod nas najčešće duva bura i imamo jaki promet staranaca za Plitvička Jezera, to se stanica samo našom brigom teško može održavati u redu. Bezuvjetno bi trebalo, da se nadje kredit za jednog nočnog čuvara i čistilicu stanice i da se nas, službenike sa drugim dužnostima, toga posla potpunno liši.

Pred kratkim vremenom ostavio nas je šef i jedan prometnik, koji su imali prilično osjećaja za nas bijednu raju. Kaki će ih zamijeniti, to ćemo vremenom vidjeti. Siromaštvo je kod nas vrlo veliko. Ima pojedinaca, koji upravo neizmjerno pate. Tako naš Nikola Brujić, prije kršan i atletski čovjek, već punu godinu dana kuka slomljen i ubogaljen za svojom potporom i rentom, koja mu pripada radi nesretnog slučaja, koji se nad njim zbio. Osim njega imamo i Nikolu Grbića, koji je oštećen za potporu za mleko i do koje nikako ne može da dođe. Radi se o par stotina dinara, a to je za svakoga od njih upravo kapital.

Inače sa organizacijom lijepo napredujemo. Iza Vrhovina budi se i Perušić, Gospić i Gračac. Mi se nadamo, da ćemo još tekom ove godine imati sve ličke željezničare u našoj pravoj organizaciji. S. F.

Pavlovec-Dražica.

Posle skupštine od 5. II. organizacija se kod nas srednje i napreduje. Svima željezničarima je ovdje jasno, da samo organizovani i pomoću organizacije možemo sa našim poboljšanjem napred, dočim bez organizacije pasti ćemo još niže nego smo do sada pali.

Na zadnjoj skupštini upotpunjeno je dosadanji odbor i kasnije se konstituisao kako slijedi: predsjednik Zulec Petar, potpredsjednik Stjepan Uhernik, tajnik Tomo Horvat i povjerenik Miško Iveković. Ostali odbornici nisu mijenjani. Novi odbor marljivo nastoji, da u radu na organizaciji pokaže čim bolje uspjehe. Istovremeno očekuje od sveukupnog članstva, da ga u njegovom nastajanju zdrušno pomogne.

Sa drugarskim pozdravom T. H.

Dopisi sekretarijata Ljubljana.

Maribor III.

Dne 13. febr. t. l. smo imeli sestanek premikalnega in kretniškega osoblja v imenu Saveza železničarjev Jugoslavije. Po-ročal je s. Korošec izpred centralne o obširnem delu sekcije, kako da se deluje. To je potrebno, da se tega ne zgubimo, kar će imamo. To se vse pribori samo z dobro organizaciju, razredno bojevno, ampak nikdar ne z meščansko, ki so samo paradne in nebojevne. — Za te dve kategorije imamo toliko razmer, da sploh danes ne moremo govoriti natančno. Koliko imajo

Ni ljudi . . .

Niso to ljudje — ljudi ni! Po zemlji hodijo čudni, bojazljivi izvrševalci, tuje volje, — to so sedaj bojazljiva, sedaj zlobna, ali vedno breznačajna bitja. Težko, ako razumevajo to, kar ravnodušno izvršujejo in noben od njih si ne usoja, nima energije, da izreče ponosno moško besedo — nočem! Ječa je v notranjosti ljudi in vse življenje okrog njih je istotako ječa . . . (Maksim Gorki: »V ječi.«)

odgovornosti, najbolj naporno in nevarno službo, ki jih čaka vsaki čas smrt ali pa pohabljenje. Ne more se umakniti pred zimom in vročino, ne pred snegom ali dežjem; tudi nima strehe, ker mora spraviti vse vlake iz postaje redno, drugače pa spet kazen po 10—100 Din. — Okrožnic dobimo vedno zadost, same lepe pozdrave; vse drugo pišejo, samo tega ne, kaj so nam dolžni. Poglejmo si sosedne države, ki so dobitne o božiču 50 odstotkov poboljšanja za nabavo živiljskih potrebskih. Pri nas pa, če se komu pripieti kaka negzoda, pa bo kaznovan. Tako, kot pri nas, se ne godi železničarjem nikjer na celiem svetu. In to zato, ker so povsod boljše organizirani kot pri nas, kajti le v organizaciji je moč in le potom organizacije se lahko preprečijo redukcije plač, obleke itd. Pri nas se pa po strani ogledujem in uprava se nam smeji in nas izžema do zadnjega knofa. Zato vsi kretniki in premički, stopimo v »Savez«. Naša volja naj bo močna.

Iz Brežic.

V soboto, 18. februaria, se je vršil prav dobro obiskan sestanek v gostilni Petrišič na kolodvoru v Brežicah. Sestanek je otvoril s. Vahčič, poročal pa nam je s. Baraga o oblastni skupščini bolniške blagajne in nam pokazal, koliko milijonov znesemo kot čebelice skupaj. Rekel je, da oblastni odbor v Ljubljani res dela le za blagor članov, medtem ko uprava in glavni odbor v Beogradu sabotira zakon in sklepne iz Ljubljane; uprava kot delodajalec ne prispeva, kar bi morala po zakonu, glavni odbor v Beogradu pa poslabša ali popolnoma zavrne oblastne uprave v Ljubljani stavljene predloge. Govornik je rekel, da bo treba te ljudi, ki vodijo sedaj to institucijo v Beogradu, pri letošnjih volitvah odstraniti in to bodo železničarji dosegli le, ako bodo zavedni tudi pri drugih direkcijah. Razpravljali smo tudi o zabolnavniku, ki ga dobimo v Brežicah za progo. Zidan most—Zaprešič in so bili člani enoglasno za g. dr. Severja, špecjalista za zobne in ustne bolezni. Pri slučajnostih je s. Baraga omenil, da bi bilo dobro sklicati javni ljudski shod in poklicati delavskoga poslanca s. Petejana. Podzavili so vsi navzoči to misel. H koncu je za pozdraviti, da so se v lepem številu udeležili tega sestanka tudi tisti železničarji, ki se voziijo v Zagreb v službo, ker ravno ti so potrebeni pouka in izobrazbe, zakaj v Zagrebu se ne udeležujejo shodov in drugod tudi ne in tako so ti ljudje izven vsakega skupnega dela s svojimi tovariši. Upamo, da bodo slednji to uvidevali, da je le v slogi moč.

Volitve delavskih zaupnikov v delavnici Maribor

se vrše v soboto, dne 24. marca 1928 za poslovno leto 1928. Napor Saveza železničarjev, da se izvojujejo delavski zaupniki, ki so bili leta 1923 ukinjeni, so sedaj dosegli uspehe in volitve se bodo izvršile. Podružnica Saveza železničarjev Jugoslavije Maribor II je postavila sledečo kandidatno listo:

Kandidati:

- Čanžek Andrej, pom. del., 4bl.
- Jurak Matija, kovač, 2 a.
- Steineker Franc, ključ., 1c.
- Zupanc Josip, ključ., 1b.
- Rebernik Filip, kovač, 1k.
- Ternovšek Ivan, ključ., 3a.
- Druž Ivan, skoblar, 3b.
- Kapun Stefan, mizar, 5.
- Korbut Franjo, pom. del., 6.
- Spolenak Ivan, ključ., 4c.
- Koritnik Anton, mizar, 4a.
- Wilfan Franjo, mizar, 4a.
- Weingerl Henrik, pom. del., 7.
- Novak Franjo, kovač, 4b.
- Zobec Ivan, pom. del., les. sklad.
- Debelak Ivan, ključ., 1a.

Namestniki kandidatov:

- Kralj Tomaž, ključ., 4bl.
- Leskošek Vinko, kovač, 2a.
- Zalai Evgen, ključ., 1c.
- Fideršek Anton, ključ., 1b.
- Šora Anton, kotlar, 1k.
- Kos Franc, rezkar, 3a.
- Urbas Franc, ključ., 3b.
- Farazin Josip, pom. del., 5.
- Plevač Franc, klepar, 6.
- Goltes Anton, ključ., 4c.
- Lipnik Jernej, mizar, 4a.
- Komisar Alojz, pom. del., 4a.
- Majhenič Avgust, pom. del., 7.
- Kramberger Rud, pom. del., 4b.
- Stupan Karl, pom. del., les. sklad.
- Spitaler Franc, ključ., 1a.

Sodruži v delavnici! V soboto, 24. marca, si boste izvolili za zaupnike one može, kateri res uživajo Vaše zaupanje, ki so v nešteto intervencijah in bojih dokazali, da stote neomajno na mestu. Slekerni sodrug se volitev mora udeležiti.

Vijesti oblasnog sekretarijata Sarajevo.
Protestni zbor sarajevskih železničarjev protiv novog »Radničkog pravilnika«.

odgovornosti, najbolj naporno in nevarno službo, ki jih čaka vsaki čas smrt ali pa pohabljenje. Ne more se umakniti pred zimom in vročino, ne pred snegom ali dežjem; tudi nima strehe, ker mora spraviti vse vlake iz postaje redno, drugače pa spet kazen po 10—100 Din. — Okrožnic dobimo vedno zadost, same lepe pozdrave; vse drugo pišejo, samo tega ne, kaj so nam dolžni. Poglejmo si sosedne države, ki so dobitne o božiču 50 odstotkov poboljšanja za nabavo živiljskih potrebskih. Pri nas pa, če se komu pripieti kaka negzoda, pa bo kaznovan. Tako, kot pri nas, se ne godi železničarjem nikjer na celiem svetu. In to zato, ker so povsod boljše organizirani kot pri nas, kajti le v organizaciji je moč in le potom organizacije se lahko preprečijo redukcije plač, obleke itd. Pri nas se pa po strani ogledujem in uprava se nam smeji in nas izžema do zadnjega knofa. Zato vsi kretniki in premički, stopimo v »Savez«. Naša volja naj bo močna.

Protestni zbor sarajevskih železničarjev, održan 3. februara, bio je odlično posjećen. Velika sala Radničkog Doma u 6 sati posle podne bila je dupke puna sve samih radnika iz železničke radionice i sekcije. Ta odlična poseta na zboru bila je jasan dokaz o velikom ogorčenju železničara protiv novog pravilnika, kojim je ministar saobraćaja regulisao radne odnose železničara. To ogorčenje železničara došlo je do punog izraza naročito kad je drug Zima u svojim referatu okarakterisao one odredbe pravilnika, kojima su oštećena ne samo buduća, već čak i do sada stečena prava železničara. Gromuzvici protesta razlegali su se salom Doma protiv takvo reakcionarnih odredaba u pravilniku. A kad je drug Zima naglasio, da se jedino organizovanom borbom, borbom preko Saveza železničara, u koji treba da stupi svaki svestan železničar, može uticati na izmenu odredaba pravilnika u korist železničara, oko 700 prisutnih radnika jednoglasno su se izjasnili za takvu borbu.

Opšti utisak, koji je ostavio tako dobro posećen i u osećanjima jednodušan zbor nesumnjivo će imati tu dobru stranu, što će železničarske radnike, posle više godine apatične i lutanja po žutim organizacijama, uputiti na put organizovane klasne borbe. A to će po interesu železničara biti najveći uspjeh.

Catići.

U nedelju, 12. februara 1928 održat je zbor železničara u Catićima, koji je vrlo dobro uspjeo. Na zboru je govorio drug Zima iz Sarajeva o položaju železničara i novom radničkom pravilniku, sa kojim se zbor opširno pozabavio. Posle opširne rasprave zbor je jednodušno prihvatio rezoluciju, donešenu na javnom zboru 3. februara u Sarajevu, i odlučio, da se ima svim silama i sredstvima raditi na njegovoj izmjeni.

Posle toga govorio je drug Zima o značaju organizacije te pozvao prisutne, da svi do jednoga pristupe u svoju klasnu organizaciju, koja je jedina u stanju boriti se protiv svih današnjih nepravdi. Iza toga jednodušno je zaključeno, da se izaberu povjerenici, koji svači u svome djelokrugu ima raditi na dizanju i jačanju organizacije. Posle toga zaključen je ovaj uspjeo zbor.

Strokovni vestnik.

Progrovni čuvaji in delavci. Priziganje signalov.

Intervencije glede odškodnine za priziganje signalov so imele v toliko uspeh, da se je začelo s 1. januarjem 1928 po gotovih krajih izplačevati pavšal po Din 50.— mesečno.

Naša vloga za odškodnino za pretekla leta pa še ni rešena ter pozivamo tem potom g. direktorje, da ukrnejo pri gradbenem oddelku potrebne korake, da dobimo odgovor na vlogo M. D. O. 22.

Svetilničarji.

Povodom izmene zakona je »Savez za svetilničarje postavil zahtevo, da se uvrsti med eksekutivno osobje kategorijo zvančnikov.

Rentnarji. (Nezgodniki.)

Središnji usel nas je z dopisom br. 2261/28 obvestil, da bo izplačeval rente onih, ki so ponesrečili pred 1. julijem 1922, le do 31. marca 1928. Po tem dnevu mora prevzeti izplačilo ministerstvo saobraćaja. Poslali smo ministerstvu predstavko, da skrene vse korake, da se bo izplačilo rent lahko pravočasno izvršilci.

Iz bolniške blagajne.

Sodruži Kovač, Kitek, Baraga, Krajnik in Bahun so stavili za glavno

skupščino bolniškega fonda, ki se vrši 18. marca 1928, predlog, da naj se sprejme kot fakultativne člane bolniškega fonda tudi provizioniste, miloščinarje in rentnike.

Predlog se glasi:

Centralna uprava hum. fondova pri generalni direkciji drž. žel.

Beograd.

Podpisani delegati za glavno skupščino bolniškega fonda predlagamo v smislu § 33 naredbe o osiguranju drž. prom. osobja za glavno skupščino bolniškega fonda samostojen predlog, da postanejo tudi provizionirani delavci, rentnari in miloščinarji fakultativni člani bolniškega fonda.

S 18 naredbe predvideva, da so lahko fakultativni člani bolniškega fonda vsi upokojenci državnih sabračajnih ustanov.

Na držav. železnicah razlikujemo:

1. Upokojence po starem ali novem zakonu o drž. prom. osobju, ki so bili preje nastavljeni z letno plačo.

2. Provizioniste (upokojence), ki so bili preje stalni delavci in profesionisti v službi državnih prometnih naprav ter jim pripada pokojnina iz državne kase.

3. Miloščinarje, to so profesionisti in delavci v službi državnih prometnih naprav, ki povodom ustanovitve provizionskega fonda niso vsled starosti ali prevelikega števila službenih let mogli doplačati vseh prispevkov za nazaj, vsled tega niso bili člani fonda, pač pa vsem bivšim južno-železničarjem pripada miloščina glasom določb rimskega akorda.

4. Rentnarje, to je sicer člane provizionskega fonda, kateri so se v službi ponesrečili ter jim pripada provizija, a je le ne dobre, ker dobe izplačano rento, ki je višja od provizije.

Centralni upravni odbor je na svoji seji dne 31. januarja 1928 glasom dopisa št. 1712 od 2. februara 1927 sklenil sledeče:

»Da radničko osoblje, koje prima pomoči iz fondova za opskrbu u starosti i nemoči, koje se različito nazivaju rentama, provizijama, radničkim mirovinama, ne može biti član bol. fonda za državno saobračajno osoblje u smislu § 25 naredbe o osiguranju drž. saobr. osoblja za slučaj bolesti i nesreće i § 46 pravilnika boln. fonda s razloga, što se pod penzioniranim osobljem smatra samo regulisano, a ne radničko osoblje.«

S tem odlokom je centralni upravni odbor prekršil naredbo, ker vse citirani paragrafi ne drže ter je izdal svoje tolmačenje, s katerim je bilo zelo oškodovano na tisoče najslabše plačanih delavcev.

Da se ta krivica, narejena delavskemu osoblju, ki plačuje za časa aktívne službe visoke prispevke v fond, popravi, glavna skupščina skleni:

Fakultativni član bolniškega fonda lahko postane tudi upokojen (provizioniran) delavec, nadalje miloščinar in rentnik, ako se pismeno izjaví, da hoče ostati član fonda in plačevati redno prispevke.

Iz sekcije kretnikov in premikačev.

Vršili so se sekcijski sestanki v Ljubljani in Mariboru ter konferenca v Mariboru dne 11. marca 1928, ki je bila odlično posećena, saj se je je udeležilo okoli 100 oseb kretniškega in premikalnega osobja, svetilničarjev in 4 telegrafistov iz Stajerske. Obširno poročilo priobčimo prihodnjic. Izvršile se bodo glede gorostasnih razmer intervencije na direkciji.

Na postaji Ljubljana so dva prosti dneva na mesec dovoljenja.

Danes pozivamo vse sodruži kretnike in premikače na solidarnost in medsebojno podprtjanje v službi, pri protokolih itd. Čemu bi tožarili eden drugega, čemu bi eden drugemu nagajali v službi, od tega, če se mi medsebojno spremo, ima korist te direkcija, ki nas vedno hujše kaznuje in vzema zadnje pravice.

Bodimo vsi složni, enotni, da si zopet priborimo 8urni delavnik, proti dneve itd.

Sekcija vlakospresnega osobja.

Za sestavo novih turnusov se bo vršila čim bodo znani novi vozni redi konferenca v Ljubljani. Kraj in čas bomo naznani vsem v poštov prihajajočim podružnicam. Vlakospresniki, pripravite že sedaj material, da bomo potem enotno nastopili ter si zasigurali 8urni delavnik.

Občni zbor vlakospresnega osobja v Ljubljani
se vrši v soboto, dne 24. marca 1928 ob 16. uri popoldne v organizacijskih prostorih v »Železničarskem domu« Turjaški trg 2/II.

Vsi službe prosti sodruži, udeležite se. Vabljeni so tudi zastopniki iz zunanjih postaj. Na občnem zboru se bodo sprejele resolucije glede službene obleke, kilometraže, izplačila diferenc, eksekutivne doklade itd.

Iz kurilnic in delavnic ter sekcij.

Uspeli smo z volitvami delavskih zaupnikov, ki se bodo izvršile do konca aprila 1928. Savez železničarjev Jugoslavije postavi povsod samostojne liste ter ne pozna nikakih kompromisov.

Opomba. Ker smo priobčili celovit s. Petejana v parlamentu glede železničarjev, je moral danes biti strokovni vestnik zelo skrčen in izostanejo okrožnice.

Centralna uprava.

Vestnik centralne uprave.

Ker so se v zadnjem času zopet pojave prošne posameznih sodružev za posojila iz blagajne centralne, obvezamo tem potom vse podružnice, da centrala ne more dovoljevati posojil, ker za to nima sredstev na razpolago.

V bodoči naj vse podružnice take prošnje že same zavrnejo.

Zastopstvo pri disciplinskih obravnovah.

Centrala opozarja vse sodružje, da v bodoče za dokazane prestopke iz koristljubija (tatvine, malverzacije itd.) ne bo dala na razpolago pravoverstva in zagovornika, enako tudi ne za slučaj popolne pisanosti v službi. Pri tem opozarjam tudi na od