

Štev. 1-17 delj Kasneje! Vežano nepravilno!

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

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

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

Kakšna bo nova pragmatika?

Kratek izvleček važnejših določb.

Značaj in porazdelitev osebja.

Uslužbenci državnih prometnih naprav so organi državne celine, ki delajo v javnem interesu. (Člen 1.)

Oseboje državnih prometnih naprav se deli: 1. V stalne in začasne uslužbence; 2. pripravnike vseh kategorij; 3. pisarniško pomožno osebje; 4. pogodbeno osebje; 5. stalni in začasni delavci. (Člen 6.)

Stalni in začasni uslužbenci se dele na a) uradnike, b) poduradnike in c) sluge. (Člen 7.)

Uradniki se dele v tri kategorije, in sicer: 1. V kategorijo, za katero se zahteva fakultetna in njej enaka izobrazba; 2. kategorija, za katero se zahteva srednješolska izobrazba (matura) ali njej enaka z zrelostnim izpitom in 3. kategorija, za katero se zahteva 4 razrede srednje šole. (Člen 8.)

Poduradniki se delijo v 2 kategoriji in sicer: 1. Za katero se zahteva 2 razreda srednje šole in 2. za katero se zahteva običajna pismenost. (Člen 9.)

Odnosaji delavcev, stalnih in začasnih, se bodo uredili s posebnim pravilnikom, katerega izda minister po odobrenju ministrskega sveta. (Člen 14.)

V treje kategoriji (s 4 razredi srednje šole) spadajo vsi oni, ki imajo druge kvalifikacije enake šolam. n. pr.: strojnemu osebju, ki mora imeti najmanj dva razreda srednje šole, dovršeno obrt (rokodelstvo), nadalje 2 leti dela v delavnicah pri delu na lokomotivah in končno izpit za strojevodjo; pri poslovedju najmanj 2 razreda srednje šole, inteligenčni izpit in 5 let dela v delavnici — pri delu vozovnih sredstvih; pri nadzornikih prog, mostov, predorov, brzojava, signalov, pri preglednikih vozov, vlakovodjih in osebju v postajni in administrativni službi, najmanj dva razreda srednje šole, inteligenčni izpit in deset let službe v poduradniških kategorijah. (Člen 16.)

lam. n. pr.: strojnemu osebju, ki mora imeti najmanj dva razreda srednje šole, dovršeno obrt (rokodelstvo), nadalje 2 leti dela v delavnicah pri delu na lokomotivah in končno izpit za strojevodjo; pri poslovedju najmanj 2 razreda srednje šole, inteligenčni izpit in 5 let dela v delavnici — pri delu vozovnih sredstvih; pri nadzornikih prog, mostov, predorov, brzojava, signalov, pri preglednikih vozov, vlakovodjih in osebju v postajni in administrativni službi, najmanj dva razreda srednje šole, inteligenčni izpit in deset let službe v poduradniških kategorijah. (Člen 16.)

Nastop službe.

Vsak uslužbenec mora, predno postane stalen (definitiven) prebiti eno leto v začasnem svojstvu, ali največ dve, če mora položiti dva strokovna izpita svoje kategorije (člen 22), a če to ne stori, se v tretjem letu odpušči. (Člen 26.)

Izjemoma se po potrebi lahko strokovnim osebam prizna takoj stalnost (definitivnost). (Člen 29.)

Prejemki n uvrstitve.

Prejemki aktivnih uslužbencev so sledeči: 1. Plača; 2. stanarina; 3. doklada za otroke. (Člen 31.)

1. uradniška kategorija.

stopnja	N A S L O V			letna plača v dinarjih	letna stanarina v dinarjih
	v prometnem ministrstvu	v generalni direkciji	v direkcijah		
1	pomočnik ministra			49.000	4.000
2		generalni direktor		44.000	4.000
3		pomočnik generalskega direktorja	direktorji	40.000	4.000
4	načelniki oddelkov		pomočniki direktorjev	36.000	4.000
5		načelniki oddelkov		30.000	4.000
6	načelniki odsekov		načelniki oddelkov	26.000	3.600
7	nadzorniki I. razreda	načelniki odsekov		24.000	3.600
8	nadzorniki II. razreda	nadzorniki I. razreda	načelniki odsekov	21.800	3.600
9	višji inženjerji, tajniki zdravnikov I. razreda	nadzorniki II. razreda	nadzorniki I. razreda	19.800	3.000
10	višji inženjerji, tajniki, zdravniki II. razreda	višji inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	nadzorniki II. razreda	17.600	3.000
11	inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	višji inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	višji inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	13.800	3.000
12	inženjerji, tajniki, zdravniki II. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	višji inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	12.800	2.400
13	inženjerji, tajniki, zdravniki III. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki II. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki I. razreda	10.000	2.400
14	inženjerji, tajniki, zdravniki IV. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki III. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki II. razreda	9.600	2.400
15	inženjerji, tajniki, zdravniki V. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki IV. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki III. razreda	8.400	1.800
16		inženjerji, tajniki, zdravniki V. razreda	inženjerji, tajniki, zdravniki IV. razreda	7.200	1.800
			inženjerji, tajniki, zdravniki V. razreda	6.000	1.800

Pripravniki za to kategorijo imajo začetno plačo 4800 Din letno in 12 Din letne stanarine.

Uslužbenci od višje kategorije II. razreda se nastavljajo, napredujejo, premeščajo, umirovljajo in

odpuščajo s kraljevim ukazom po predlogu ministra za promet (ki lahko svojo oblast prenese na svojega pomočnika, generalnega ali direktorje).

2. uradniška kategorija.

stopnja	N A S L O V			letna plača v dinarjih	letna stanarina v dinarjih
	v ministrstvu	v generalni direkciji	v direkcijah		
1	nadzorniki I. razreda			18.000	3.000
2	„ II. „	nadzorniki I. razreda		15.600	2.400
3	višji uradniki I. razreda	„ II. „	Nadzorniki I. razreda	13.600	2.400
4	„ II. „	višji uradniki I. razreda	„ II. „	11.800	2.400
5	uradniki I. razreda	„ II. „	višji uradniki I. „	10.000	1.800
6	„ II. „	uradniki I. razreda	„ II. „	8.800	1.800
7	„ III. „	„ II. „	uradniki I. razreda	7.600	1.800
8	„ IV. „	„ III. „	„ II. „	6.400	1.200
9	„ V. „	„ IV. „	„ III. „	5.500	1.200
10		„ V. „	„ IV. „	4.800	1.200
11			„ V. „	4.000	1.200

Pripravniki za to kategorijo imajo 3600 Din letne plače in 900 Din letne stanarine.

Nadzorniki in višji uradniki te kategorije se nastavljajo, napredujejo, premeščajo, umirujejo in od-

puščajo s kraljevim ukazom po predlogu ministra za promet, a ostali uslužbenci na podlagi odloka ministra za promet, ki lahko svojo oblast prenosi na svojega pomočnika, na generalnega ravnatelja ali na ravnatelje.

3. uradniška kategorija.

stopnja	v vseh napravah		letna plača	letna stanarina
	razred	plača		
1	višji uradniki I. razreda	13000	2400	
2	„ II. „	11200	2400	
3	„ III. „	9500	1800	
4	„ IV. „	8300	1800	
5	uradniki I. „	7100	1.000	
6	„ II. „	5900	1200	
7	„ III. „	5000	900	
8	„ IV. „	4200	900	
9	„ V. „	3600	900	

Pripravniki za to kategorijo začinjajo s 3000 Din letne plače in 840 Din letne stanarine.

Višji uradniki prvega in drugega razreda te kategorije se nastavljajo, napredujejo, premeščajo, upokoje in odpuščajo s kraljevim ukazom, a ostali uradniki po odloku ministra za promet, ki lahko svojo oblast prenese na svojega pomočnika, generalnega ravnatelja ali ravnatelja.

V to kategorijo pridejo uslužbenci s 4 razredi (obrtne rokodelske) šole, a razen tega osebe navedene v členu 15 tega zakona.

1. kategorija poduradnikov.

stopnja	v vseh napravah		letna plača	letna stanarina
	razred	plača		
1	poduradniki I. razreda	10200	1200	
2	„ II. „	9000	1200	
3	„ III. „	7800	1200	
4	„ IV. „	6600	1080	
5	„ V. „	6000	1080	
6	„ VI. „	5.00	900	
7	„ VII. „	4.00	900	
8	„ VIII. „	3400	840	
9	„ IX. „	3000	840	

Pripravniki za to kategorijo začinjajo z 2400 Din letne plače in 780 Din letne stanarine. Poduradnike te kategorije v prometnem ministrstvu nastavlja, napredovanje, odloča, upokoji in odpušča minister za promet, ki svojo oblast lahko prenese na svojega pomočnika, a za poduradnike pri direkcijah pripada ta pravica generalnemu ravnatelju, ki lahko svojo oblast prenese na svojega pomočnika in na ravnatelja.

V to kategorijo spadajo sprevodniki, manipulant, skladiščniki, vozovni pregledniki, administrativni in prometni poduradniki, kontrolni kretniki, nadziratelji sesalk, premika in motorjev, tiskarji, vozovnic, pomožni strojevodje, sedanji nastavljeni rokodelci (po bivši avstrijski pragmatiki) nadalje vsi oni, ki so navedeni pri tretji kategoriji uradnikov, če nimajo vseh pogojev iz člena 15, tega zakona.

2. kategorija poduradnikov.

stopnja	v vseh napravah		letna plača	letna stanarina
	razred	plača		
1	poduradniki I. razreda	9600	1080	
2	„ II. „	8400	1080	
3	„ III. „	7200	1080	
4	„ IV. „	6400	900	
5	„ V. „	5600	900	
6	„ VI. „	4800	840	
7	„ VII. „	4000	840	
8	„ VIII. „	3400	780	
9	„ IX. „	2800	780	

Pripravniki te kategorije imajo letno plačo 2200 Din in letno stanarino 720 Din.

Kar se tiče nastavljenja, napredovanja itd. velja isto kakor za kategorijo I. poduradnikov.

V to kategorijo spadajo kurjači, zavirači, bločni sluge, progovni ravnalci, kretniki, premikači, svetilniški, prtljažni in skladiščni pazniki, pisarniški uslužbenci, vozovni zapiralci, brzojavni nadziratelji, svetilničarji.

Kategorija slug.

stopnja	v vseh ustanovah		letna plača	letna stanarina
	razred	plača		
1	sluge I. razreda	8000	1000	
2	„ II. „	7600	900	
3	„ III. „	6600	900	
4	„ IV. „	5800	840	
5	„ V. „	5000	840	
6	„ VI. „	4200	780	
7	„ VII. „	3600	780	
8	„ VIII. „	3000	720	
9	„ IX. „	2600	720	

Pripravniki te kategorije imajo letno plačo 2000 Din in letno stanarino 600 Din.

Z ozirom na nastavitve, napredovanja, pre-

poslušijo metod razrednega boja, tedaj ne bo osvoboditev delavskega razreda več daleč. Govornik je zaklical: Naj živi edinstvo mednarodne solidarnosti v razredni borbi. (Burno odobravanje sledi govornikovim izvajanjem.)

Felician: Pri odhodu zunanjih delegatov mi naj bo dovoljeno, da se jim v imenu celokupnega kongresa zahvalim za pozornost, ki so jo naklonili našemu kongresu. Posebno se zahvaljujem sodružgu Tomschiku za njegove tople besede, katere je izrekel v imenu Internacionalne in naših avstrijskih sodružgov. Ravnotako se zahvaljujem sodružgu iz Čehoslovaške in Bolgarije. Prosim zunanje sodruge, da ob svojem povratku pozdravijo svoje sodruge v imenu večine jugoslovanskih železničarjev, ki bodo vedno pripravljeni, da jim pomagajo v njihovih težkih časih in s tem dokažejo svoj čut mednarodne solidarnosti.

Povdarjajoč namen tega kongresa, sodrug Felician prosil delegate, da širom naše države raznesejo pozdrav kongresa železničarjem ter jih pozovejo v organizacijo v svojem lastnem interesu.

Pozdravljajoč vse sodruge, naglašala potrebo ponovnega vztrajanja dela za povzdigo Saveza, da se bomo zbrali na prihodnjem kongresu zadovoljni z uspehi, ki jih bomo mogli pokazati. Pozdravlja sodruge in zaključuje kongres v vzklikom: Naj živi Savez železničarjev Jugoslavije!

S tem je kongres končal svoje delo.

Nazadovanje rojstev v naši državi.

Pred kratkim smo čitali v nekaterih malomeščanskih listih, da je gospoda v naučenem ministrstvu v Beogradu z grozo opazila veliko nazadovanje porodov v naši mladi in »svobodni« državi. To nazadovanje je tako veliko, da bo treba samo v Srbiji več kot 100 razredov na ljudskih šolah zapreti.

Gospoda pripominjajo, da s strahom gledajo v bodočnost, ker naš narod izumira! Mnogi Jugoslovani so baje začeli kopirati Francoze, ki so uvedli sistem dveh otrok! Tako in enako tarnajo naši skrbni očeti v Beogradu. Toda, ali je to veseli ali žalostni pojav, mi železničarji ga moremo samo pozdraviti. Človek se res ne more dovolj tej naši zno-reli buržuaziji načuditi, kako se ona more čuditi temu pojavu, kakor da bi živela z glavno v vreči in ne bi videla žalostnih, da brezupnih razmer v naši državi. In res; če bo tako šlo še nekaj časa, ne bo treba misliti na nova šolska poslopja in učiteljev ne bo treba. Vs ti odvisni ljudje bodo šli lahko za oficirje detektive, ker če se bo življenjski položaj slabšal, več bo treba teh ljudi. Greh je ljudi ubijati in se tudi po zakonu kaznuje ubojstvo kot zločin.

Toda mislimo, da je dvojni zločin pri današnjih prilikah ljudi na svet spravljati. To bomo morali onim narodom prepuštili, ki so boljše situirani, kot pa je jugoslovanski, ki v največji meri kruha strada. Če je človek sam lačen, je hudo, če pa mora še majhne in nedolžne otročiče gledati, kako jokajo, ker niso sploh ali pa malo kruha dobili. Namesto da bi se človek poroda veselil, se ga boji in še kakol!

Samo gornjih deset tisoč si more tak luksuz dandanes »špogati«. Kamor se obrnemo, povsod se govor o redukciji, o štedenju, o brezposelnosti, o boleznih. Gospod dr. Bleiweis nam je pred dvema leti naslikal grozen položaj našega ljudstva, ko nam je povedal, da je več kot 4 milijone, tedaj nad tretjina vsega prebivalstva, bolnega in to največ na jetiki, to je bolezen revnih. Vse bolnišnice so prenapolnjene, tako da se na smrt bolnih radi pomanjkanja prostorov ne sprejema.

V Mariboru so lansk leto zdravniki vse šolske otroke preiskali. Rezultat ni bil razveseljiv, marveč nasprotno: nad polovico otrok je podhranjenih, tedaj nezadostno hranjenih. Pred kratkim se je državni uslužbenec ustrelil, ker ni mogel več bede gledati, ko so mu otroci jokali od glada. Vlada je namesto, da bi dala državnim uslužbencem in železničarjem večje doklade, iste maksimalna in s tem občutno zmanjšala število porodov.

Pred dnevi sem čital v uradnem listu, da je vlada zvišala, seveda brez parlamenta, draginjske doklade škofof in raznim višjim patrom. Škofof, ki nima otrok, bo dobil sicer zvratno od 1. avgusta 100 Din, zagrebški nadškof celo 150 Din dnevne draginjske doklade!

Ti ljudje, ki imajo brez tega ogromna posestva in nobene družine in ki ne delajo prav nič produktivnega, ti bodo dobili 100—150 Din, železničar pa dobi pri najtežjem delu 15—20 Din. Zato pa bodo od sedaj naprej še samo visoki duhovniki, oficirji, ministri ter drugi kapitalisti otroke mogli rediti. V slučajih pa, da zmanjka enkrat železničarjev, bo morda gospod Velizar iznašel kakšen stroj, do bo umetno valil železničarski naraščaji!

Naj sledi še tukaj mnenje državnega uradnika iz Sarajeva, ki ga je prineslo ljubljansko »Jutro«:

K našem članku »Strašni pojav« v številki 193 nam pošilja slovenski uradnik iz Sarajeva naslednje obupne vrstice:

Res žalostno je dejstvo, da se že v naši, še tako mladi državi, pojavlja pomanjkanje naraščaja, padanje porodov, depopulacija.

To opazil in premišljal sem že doma v Sloveniji, to opažam toliko jasneje še tu na jugu države, ker imam več časa za premišljevanje in ker je tu pojav »brez djeve« še bolj navaden kot v Sloveniji.

Škoda, da se ne nahajam bližje g. načelnika v ministrstvu prosvete g. Jovanu Jovanoviću, da bi mu prihranil malo »tuhtanja« in mu na kratko povedal in dokazal, da je vzroka temu žalostnemu pojavu iskati le v revščini, pomanjkanju denarju, zasluzka

Ni iskati vzroka temu pojavu pri ljudeh, ki stopaj v zakon, ni primerjati našega naroda še francoskemu v tem pogledu, ni pravično obdolževati moderne žene, ki jih je malo in ki so take le zaradi izgovora. Mesto, da bi rekla, če jo vprašaj, zakaj nima otrok: »Ker se že sama z možem komaj boriva za obstanek«, ti pa reče »ker sem moderna žena«. Poznam jih.

Je seveda nekaj tudi »modernih«, nekaj pa tudi francosko prozletih. Svojo trditev pa moram pred vsem dokazati. Poglejte! Koliko je samo državnih uradnikov, nameščencev, ki bi se radi poročili, oz., če so, imeli radi deco, pa se tega boje in branijo, ker vedo, da jim bo težko otroke preživeti, dostojno jih obleči in odgojiti. Smilijo se jim in se jih raje branijo, Ali misli g. Jovanović, da imajo vsi uradniki, ozir. državni nameščenci tako malo srca, kot njihovi vrhovni poglavarji — ministri? Naj izvoli napraviti malo statistiko samo med nameščenci svojega resorta, pa bo videl, kje in zakaj narod najbolj peša, dočim je bilo nekdanj ravnno uradniška armada ona, ki je pošiljala v šole največ dece.

Revščina je vzrok depopulaciji tudi pri drugih ljudeh, saj razen ministrov in onih stolicam najbližjih jih menda ni danes dosti, ki bi lahko brez skrbi za gmotni položaj pozdravljali na vratih stojajo, prihajajočo štokljo.

Iščite vzroka za ta »strašni pojav«, kakor ga upravičeno nazivate v svojem članku, tem kjer ga je treba iskati, ni ne tam, kjer ga ni. Merodajni činitelji naj ne bodo slepi in uvidijo naj, da je ravno vlada, vladni sistem, vladna korupcija, v največji meri kriva depopulacije. Ali naj lačna uradniška in železničarska armada pokliče k življenju še novih sotrpinov, ko je že njih samih dovolj? Ali naj sploh druga inteligenca, ki sama skoro vsa od največjega umetnika do najmanjšega pisarja umira od glada, kliče k življenju nove umetnike stradanja? Omogočite ljudem dostojno življenje, pa bo sama ozdravila tudi ta nevarna rana, ki doslej še ni okužila vsega naroda in je zato še ozdravljiva. Le hitro, ker sicer bo prepozno!

I. redni kongres SPJ.

21., 22. in 23. t. m. se vrši v Beogradu pri redni kongres zedinjene Socialistične Stranke Jugoslavije.

Mi železničarji, ki smo kot člani našega Saveza, smo gotovo po ogromni večini socialistično orientirani; imamo mnogo povoda, da pozdravljamo ta kongres in mu želimo mnogo uspeha. Železničarji so bili prvi, ki so razširjali idejo socializma v najoddaljenejše kraje. In tako kakor je bilo pred desetletji, ko so šle strokovna in politična stranka roko roki, tako bo moralo biti tudi v prihodnje. Proletarci izkoriščani in zatirani, smo v strokovni, kakor di v politični organizaciji. Potreujemo eno kot drugo neobhodno. Kdor pravi drugače, je hlinavec in škodljivec proletarijata.

Usoda železničarjev se bo v bližnjih dneh odločala v skupščini brez železničarjev in skoraj brez zastopnikov proletarijata sploh. Meščanske stranke so nam vse brez izjeme sovražne, dasi se nam hnavsko hlinjo. Samo na lastno moč se moremo zanašati. Ta naša moč pa bo samo tedaj izdatna, ako smo organizirani Hrvti, Srbi in Slovenci v eni enotni strokovni organizaciji in ravnotako v eni enotni politični stranki, a to je ona stranka, kateri solnce ne zahaja in ki šteje danes mnogo milijonov pristašev po vsem svetu in katere program kulminira v eni edini točki: osvoboditev proletarijata iz kapitalističnih okov!

Kakor je železnica organizirana enotno po celi državi, tako mora biti organiziran tudi železničar, ako hoče, da bodo njegovi interesi zavarovani.

Zakotne organizacije in zakotne akcije ne bodo izdale ničesar. Proletarci iz juga in severa si morajo podati roke in iti brezobzirno preko vseh verskih in drugih ovirov k velikemu cilju, to je osvoboditvi od kapitalistične sužnjosti.

Zato pozdravljamo prvi kongres razredno zavednega jugoslovanskega proletarijata ter želimo, da bi njegovi sklepi bili seme, ki naj bogato obrodijo v vseh delih Jugoslavije.

Živel Savez železničarjev Jugoslavije!
Živela Socialistična Stranka Jugoslavije!
Živela svoboda!

Delavske plače.

Prometni minister je potom okrožnice in brojavke obljubil in zagrebška direkcija je potom »Razpisa tudi obljubila«, da stopi s 1. oktobrom t. l. v veljavo nova službena pragmatika in da bude s tem zboljššan gmotni položaj železničarjev. Ali bo s tem zboljššan tudi gmotni položaj delavstva na železnicah?

Mi na to odgovorimo takoj kratko in jasno: ne! V projektu nove pragmatike, v členu 14. stoji sledeča točka: »Stalni in začasni delavci prejemale mezo. Njihovi službeni odnošaji se bodo uredili s posebnim pravilnikom, katerega izda minister za promet po odobrenju ministrskega sveta.«

Torej regulacija gmotnega položaja delavcev se bo izvršila še le tedaj, ko stopi pragmatika v veljavo in ko dobi minister polnomoč, da to izvede.

Med tem pa roke ministra niso vezane niti sedaj in on je v položaju, da bi lahko izvedel regulacijo plač delovskega objekta s tem, da bi izpremenil sedaj obstoječi »začasni pravilnik«. Kolikor nam je znano, se to do sedaj še ni zgodilo. Toda ne vemo, koliko volje in hitrosti bo pokazal minister tozadevno tedaj, ko bo stopila pragmatika v veljavo.

Minister je tudi sam pred nedolгим v zakonodajnem odboru govoril o tem, kako trpe delavnice in kurilnice državnih železnic na velikem pomanjkanju dobrega kvalificiranega delavskega objekta. Minister je naglašal, da bo treba objekte nabaviti v inozemstvu. Toda obenem je bilo pri naših delavskih posredovalnicah ugotovljeno, da imamo teh delavcev v naši državi dovolj, ampak da nočejo iti na železnico, ker so tam premajhne plače!

Delavske objekte na železnicah se mora brigati za to, da bo ob pravem času njegov vliv pri izdelovanju nove ureditve čim bolj čutil, da bi se njegove plače izenačile vsaj s plačami delavcev v drugih privatnih podjetjih.

Delavske objekte naj se organizira in pravočasno stavi svoje zahteve. Te zahteve morajo biti enotne, stavljen po celokupnem delavskem objektivu v državi. Radi tega je potrebno, da pride delavske objekte pravočasno v stik z vsemi kraji in po potrebi skliče državno konferenco delavskega objekta cele države.

Genau nach der Vorschrift arbeiten*)

Wir erhielten von der Confraternidad Ferroviaria (der Argentinischen Eisenbahner-Föderation) eine 80 Seiten umfassende Broschüre mit der Überschrift: Qué es la Confraternidad Ferroviaria? (Was ist die Eisenbahner-Föderation?), von José Palmeiro, Herausgeber der Fraternidad. Dieses Heftchen enthält eine Darlegung der Ziele und Methoden, des theoretischen Standpunktes der Organisation sowie die Geschichte der argentinischen Eisenbahner-Föderation. Was die Klarheit der Gedanken, sowie die Deutlichkeit der Ausdrucksweise dieser Veröffentlichung betrifft, so ist sie einzig in ihrer Art. Nachstehend geben wir darin enthaltene Kapitel über die wirksame Kampfsmethode der passiven Resistenz wieder:

»Passive Resistenz«.

Denjenigen Gewerben, denen die Abwicklung des Verkehrs obliegt, die man mit öffentlichen Betrieben bezeichnet, steht eine wirksame Kampfswaffe, die passive Resistenz, zur Verfügung.

Die Methode der passiven Resistenz wurde zu erst von den organisierten Eisenbahnern aufgegriffen. Im Mai 1920 wurde die Filiale »Rosario« der Fraternidad (Lokomotivführerverband) in einen Streit verwickelt, der dadurch entstand, dass sich die Eisenbahnunternehmen von der Regierung die Ermächtigung zu verschaffen wussten, in gewissen Betriebsmethoden Änderungen zu treffen, die für den grössten Teil des Personals eine nachteilige Wirkung hatten. Der Verband beschloss alsdann im Einvernehmen mit dem Zugpersonal, solange die passive Resistenz auszuüben, bis die Gesellschaften von der Einführung der beabsichtigten Verschlechterungen Abstand nahmen. Das Personal wurde unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der in Kraft befindlichen Abmachungen für einen Zeitabschnitt von 14 Tagen genau angewiesen, in welcher Weise es arbeiten sollte.

Nach dieser Zeit und nach Ablauf einer Gnadenfrist die der Gesellschaft gestellt wurde, wurde die neue Methode durchgeführt.

Durch die sorgfältige und gut durchdachte Art, in der das Personal in der Handhabung der Anordnungen geübt wurde, konnten die Massnahmen allgemeine Anwendung finden, sodass die Gesellschaft nach sieben Tagen ihren Widerstand aufgab. Gemäss der Erklärung einer ihrer Vertreter hat sie in dieser kurzen Zeit die hübsche Summe von 7.000.000 Pesos (ungefähr 600.000 Pfund Sterling) verloren. Das war in diesem Lande der erste Versuch, der unternommen wurde, um die passive Resistenz ernstlich und methodisch auszuüben.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Confraternidad (der Eisenbahner-Föderation) wurde Ende Januar 1921 die allgemeine Anwendung dieser Kampfsmethode in Aussicht genommen.

In der Tatsache, dass zwischen den Eisenbahnern Einverständnis erzielt worden war, sahen die Gesellschaften eine Bedrohung ihrer Vorrechte, und sie liessen kein Mittel unversucht, um die Organisation an ihrer Arbeit zu hindern. Eine willkommene Gelegenheit dazu bot ihnen die erste Forderung, mit der die Organisation an sie herantreten war, nämlich, für das gesamte Personal eine allgemeine Regelung einer rechtlichen Stellung und der Dienstvorschriften herbeizuführen.

*) Aus dem Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

**) Rosario ist das Eisenbahnnetz Mittelargentiniens.

Fortsetzung folgt.